Städte- und Gemeindebund
Nordrhein-Westfalen

Städte- und Gemeindebund NRW • Postfach 10 39 52 • 40030 Düsseldorf

An die
1. Mitglieder des Ausschusses für Strukturpolitik und Verkehr
2. stellvertretenden Ausschussmitglieder
3. ständigen Gäste

Postfach 10 39 52 • 40030 Düsseldorf
Kaiserswerther Straße 199-201
40474 Düsseldorf
Telefon 0211 • 4587-1
Telefax 0211 • 4587-291
E-Mail: info@kommunen-in-nrw.de
Internet: www.kommunen-in-nrw.de

Aktenzeichen: III N 11 Ge/Da
Ansprechpartner:
Beigeordneter Gerbrand
Hauptreferent Thomas
Durchwahl 0211 • 4587-241/-233

24. März 2014

108. Sitzung des Ausschusses für Strukturpolitik und Verkehr am Mittwoch, den 9. April 2014 in Weeze

Sehr geehrte Damen und Herren,

anbei übermitteln wir Ihnen die **Vorberichte** für die am

Mittwoch, den 9. April 2014
um 10.00 Uhr
im Konferenzraum Goch/Kevelaer
am Weezer Flughafen,
Flughafen-Ring 1, 47652 Weeze

stattfindende 108. Sitzung unseres Ausschusses für Strukturpolitik und Verkehr.

Wir wünschen Ihnen eine gute Anreise und verbleiben für heute

mit freundlichen Grüßen

Horst-Heinrich Gerbrand

Anlagen

Städte- und Gemeindebund
Nordrhein-Westfalen

Städte- und Gemeindebund NRW • Postfach 10 39 52 • 40030 Düsseldorf

Postfach 10 39 52 • 40030 Düsseldorf
Kaiserswerther Straße 199-201
40474 Düsseldorf
Telefon 0211 • 4587-1
Telefax 0211 • 4587-211
E-Mail: info@kommunen-in-nrw.de
pers. E-Mail:
Internet: www.kommunen-in-nrw.de

Vorbericht
108. Sitzung
Ausschuss für Strukturpolitik und Verkehr
am 9. April 2014 in Weeze

TOP 2: Handlungsansätze fußgänger- und fahrradfreundlicher Kommunen
BE: Bürgermeister Lothar Mittag
Geschäftsführerin Christine Fuchs, AGFS

Aktenzeichen: III N 11 Th/Da
Ansprechpartner:
Beigeordneter Gerbrand
Hauptreferent Thomas
Durchwahl 0211 • 4587-241/-233

24.03.2014

2.1. Beschlussvorschlag

Der Ausschuss unterstützt den vom Land und der AGFS entwickelten Ansatz einer bewegungsorientierten Verkehrsentwicklungsplanung auf der Grundlage einer breiten und nachhaltigen kommunalpolitischen Willensbildung. Ein gutes Instrumentarium hierfür sind zukunftsorientierte Mobilitätskonzepte für die Innenstädte und Ortskerne.

Hierzu gehören u.a. eine

- bewegungsfördernde innerstädtische Straßen-Infrastruktur,
- sichere, barrierearme und komfortable Bewegungs- und Aufenthaltsflächen,
- Vernetzung verschiedener Verkehrsträger mit einfachen Übergängen, sowie
- Informationen für eine individuelle situationsgerechte Verkehrsmittelwahl im Nahbereich.

2.2. Begründung

Mit dem demografischen Wandel wird sich das gesellschaftliche Leben immer mehr auf Stadt-, Stadtteil- und Ortszentren konzentrieren. Ungefähr 80% der Wege, die Bürger zurücklegen, sind nicht länger als fünf Kilometer. In diesem Umfeld spielt sich das Alltagsleben - Einkauf, Beruf, Schule, Freizeit, Kultur, Kinderbetreuung usw. - zum überwältigenden Teil ab. Dabei finden derzeit ca. 50% aller Autofahrten im Bereich der Kurzstrecke – also zwischen 0,1 und 5 Kilometern – statt. Hier liegt der strategische Ansatzpunkt für die Förderung der Nahmobilität insbesondere durch mehr Alltags-Fortbewegung zu Fuß oder mit dem Rad. Ein hoher Radverkehrsanteil entspannt die verkehrliche Situation und schafft darüber hinaus Freiräume für den Kfz-Verkehr, der für die Erreichbarkeit und wirtschaftliche Funktionsfähigkeit einer Stadt notwendig ist.

Aktionsplan Nahmobilität

Im „Aktionsplan der Landesregierung zur Förderung der Nahmobilität“ sind folgende Zielsetzungen festgeschrieben:

- die zahlreichen auf Ressortebene laufenden Aktivitäten zu beschreiben und damit die Bandbreite der Nahmobilitätsförderung in Nordrhein-Westfalen zu veranschaulichen,

- die Bausteine sinnvoll zu koordinieren, programmatisch zu bündeln und in einen systemischen Gesamtzusammenhang zu bringen,
- eine effiziente Förderstrategie zu entwickeln, die einen zielgerichteten Mitteleinsatz gewährleistet, um die Inhalte und die Struktur der Förderung im Sinne der Konzeptidee „Nahmobilität 2.0“ auszurichten, sowie
- die hohe verkehrspolitische Bedeutung und den Konzeptansatz „Nahmobilität 2.0“ in die Städte und Gemeinden zu transportieren.

Der Aktionsplan ist nicht nur bei einem Fachressort verortet, sondern enthält konkrete Verpflichtungen und Kompetenzen für verschiedene Fachministerien. Ein Umsetzungsbeispiel ist der kürzlich durchgeführte AGFS-Kongress „Nahmobilität und Gesundheit – Bewegungsräume in der Stadt“, der nicht nur vom Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr, sondern auch vom Ministerium für Gesundheit, Emanzipation, Pflege und Alter mitgetragen wurde.

Ziele der AGFS

Zielsetzung der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. (AGFS) ist es, wohnliche, zukunftsfähige und lebendige Städte zu gestalten. Städte mit Lebens- und Bewegungsqualität zeichnen sich nicht allein durch eine hohe Erreichbarkeit und Zugänglichkeit für alle Verkehrsmittel aus, sondern haben insbesondere optimale Bedingungen für Nahmobilität, Nahversorgung und Naherholung. Unter Nahmobilität versteht die AGFS nichtmotorisierte, individuelle Mobilität im räumlichen Nahbereich, vorzugsweise mit dem Fahrrad, zu Fuß, aber auch mit anderen Verkehrsmitteln (z. B. Inlinern, Kickboards, Skateboards u.a.).

Die über 60 Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft – viele davon Mitgliedskommunen des StGB NRW - verstehen sich nicht nur als „Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden“, sondern darüber hinaus als Modellstädte für eine zukunftsfähige, ökologisch sinnvolle und stadtverträgliche Mobilität und unterstützen alle Maßnahmen, die die Stadt als Lebensraum stärken.

Mitgliedschaft in der AGFS

Viele Städte und Gemeinden bewerben sich um eine Mitgliedschaft bei der Arbeitsgemeinschaft. Die Auswahl erfolgt anhand klar definierter Kriterien, entschieden wird von einer unabhängigen Expertenkommission. Bewerber müssen ein fahrradfreundliches Gesamtkonzept vorlegen, innovative, effektive und unkonventionelle Wege zur Lösung von Problemen beschreiten und kommunalpolitisch deutliche Prioritäten für den Radverkehr setzen.

Die kommunalpolitische Zielsetzung, die belegt werden muss, umfasst die Anhebung des Radverkehrsanteils im Modal Split auf 25%, eine klare, stringente kommunale Radverkehrspolitik, die Vision einer barrierefreien Stadt sowie einer Stadt der kurzen Wege. Die Prioritätensetzung für die Radverkehrsförderung wird durch eine politische Grundsatzentscheidung, durch organisatorische, personelle und finanzielle Vorkehrungen sowie eine Fortschreibung der Radverkehrsplanung dokumentiert.

Mitglieder der AGFS müssen eine fahrradfreundliche Infrastruktur schaffen durch

- Radwege (nicht zu Lasten der Fußgänger)
- Radfahrstreifen, Schutzstreifen f. d. Radverkehr
- Fahrradstraßen
- Radfahrschleusen und -aufstellflächen an Knotenpunkten

- Tempo 30/Verkehrsberuhigung
- Öffnung von Einbahnstraßen
- Berücksichtigung an Lichtsignalsteuerungen
- Abstellanlagen (Fahrradabstellsatzung)
- Radstationen, B + R
- Radwanderwege
- Radwegweisung
- Entschärfung von Unfallschwerpunkten

Sie müssen Service für den Radverkehr anbieten durch

- Initiierung von fahrradbezogenen Dienstleistungen (z. B. Fahrradkuriere, Fahrradwache mit Kinderwagenverleih etc., Reparaturservice) Radverkehr im Umweltverbund (z.B. Mitnahme im ÖV)
- Fahrradfreundlicher Einzelhandel (z. B. Hol /Bringdienste des Einzelhandels)
- Fahrradfreundliche Arbeitgeber

Verlangt wird des Weiteren, ein fahrradfreundliches Klima zu fordern durch

- Offensives Marketingkonzept (Werbung, Medien)
- Bürgerinformationen (Veranstaltungen)
- Zusammenarbeit mit örtlichen Verbänden (ADFC, Handel, Industrie, etc.)
- Fahrradtourismusförderung
- Vorbildfunktion kommunaler Repräsentanten
- Bereitschaft zur Mitarbeit in der Arbeitsgemeinschaft (ideell und materiell)

Schließlich müssen die Interessenten die Nahmobilität u. a. durch folgende Maßnahmen fördern:

- Zusammenhängende Fußwegenetze
- Adäquat dimensionierte Fußverkehrsanlagen
- Sichere Querungsstellen
- Fußgängerwegweisung (und Ausweisung von Inliner-Routen)
- Attraktive öffentliche Räume (auch für Aufenthalt und Kommunikation)
- Bauliche und verkehrsrechtliche Bevorzugung des nichtmotorisierten Verkehrs in Wohngebieten
- Fuß- und Radwege von ruhendem Kfz-Verkehr freihalten
- Hochwertige, wohnungsbezogene, attraktive Naherholungsangebote
- Vernetzung von Alltags- und Freizeitmobilität
- "Bewegungsbänder" für Freizeitverkehre (Inliner etc.)
- Einbeziehung nichtmotorisierter Verkehre in die Planung (integrative Verkehrsplanung)

Ein entscheidender neuer Ansatzpunkt ist dabei die positive Bewertung der Alltagsbewegung von Bürgerinnen und Bürgern und die bewusste Einbindung in die innerstädtischen Bewegungsketten: Mehr Gesundheit durch mehr Bewegungsqualität.

Einschätzung der Geschäftsstelle

Dieser inhaltliche Ansatz deckt sich mit den Einschätzungen der Geschäftsstelle.

Mit dem Älterwerden der Gesellschaft gehen eine steigende Wertschätzung der eigenen Gesundheit und eine größere Verantwortung für die ökologischen Lebensgrundlagen einher. Dies ermöglicht neue Stadtentwicklungs- und Mobilitätskonzepte, die verstärkt auf Vernetzung verschiedener Verkehrsarten, individuelle Alltagsbewegung und Kommunikation setzen.

Verkehrsentwicklung verfolgte bislang den Anspruch, jeden Bereich einer Kommune mit möglichst geringem körperlichen Einsatz zu erreichen und – in der Regel mit schweren LKW - mit Gütern zu versorgen. Dies führte in den Städten und Gemeinden zu einer insgesamt überdimensionierten Verkehrsinfrastruktur und dadurch bedingten, nicht mehr tragbaren Folgekosten.

Mobilität und Teilhabe am kommunalen Leben werden künftig verstärkt auf körperliche Bewegung der Bürger setzen, auch wenn es vielfach nur um kurze und durch Hilfsmittel wie Rollatoren unterstützte Teile der Bewegungskette gehen wird. Künftige Stadtentwicklung steht vor der Herausforderung der Verringerung von Barrieren in allen Bereichen, wenn die Bürger nicht mehr vorrangig (passiv) befördert werden, sondern sich aktiv fortbewegen. Für die steigende Zahl von Menschen, die in der Mobilität eingeschränkt sind, bietet die Unterstützung durch Elektromobilität Chancen. Künftig werden leichte und kleine Elektrofahrzeuge das innerstädtische Straßenbild bereichern. Dabei geht es nicht nur um Fahrräder mit zwei oder drei Rädern, sondern verstärkt auch um leichte Rollstühle mit Pedelec-Technik.

Auch kommunale Wirtschaftsverkehre werden sich maßgeblich weiterentwickeln. So ändert sich beispielsweise das Einkaufsverhalten der Menschen. Es wird verstärkt geprägt von Internet-Handel einerseits und Shopping-Erlebnis andererseits. Lastenfahrräder (bereits bei UPS) und Elektroautos werden vermehrt zum Einsatz kommen, mit denen beispielsweise der u. a. durch E-Commerce hoch individualisierte Kleingütertransport sowie Handwerk, Apothekenanlieferung und Versorgung privater Haushalte mit Speisen und Waren (aus dem Supermarkt) bewältigt werden können.

Der ÖPNV wird künftig nicht mehr auf Massenbeförderung im Hauptberufs- und –schülerverkehr in großen Bussen und Straßenbahnen setzen können. Die kaum noch bündelbaren Ansprüche der Bevölkerung sind nur mit kleineren, leichteren, leiseren und flexibleren Fahrzeugen und bedarfsgerechten Konzepten zu erfüllen.

Die Geschäftsstelle befürwortet des Weiteren den demokratischen Ansatz der AGFS „von unten“, der auf Freiwilligkeit, eine breite politische Willensbildung vor Ort, Vorbildwirkung der Mitgliedskommunen für andere sowie Nachhaltigkeit durch regelmäßige Überprüfung der Fußgänger- und Fahrradfreundlichkeit setzt.

Städte- und Gemeindebund
Nordrhein-Westfalen

Städte- und Gemeindebund NRW • Postfach 10 39 52 • 40030 Düsseldorf

Postfach 10 39 52 • 40030 Düsseldorf
Kaiserswerther Straße 199-201
40474 Düsseldorf
Telefon 0211 • 4587-1
Telefax 0211 • 4587-211
E-Mail: info@kommunen-in-nrw.de
pers. E-Mail:
Internet: www.kommunen-in-nrw.de

Vorbericht
108. Sitzung
Ausschuss für Strukturpolitik und Verkehr
am 9. April 2014 in Weeze

TOP 3: Intelligentes Straßenerhaltungsmanagement
BE: Ottmar Haardt, Bevollmächtigter des Vorstandes, TÜV Rheinland
Michael Gertmann, Prokurist, TÜV Rheinland

Aktenzeichen: III N 11 Th/Da
Ansprechpartner:
Beigeordneter Gerbrand
Hauptreferent Thomas
Durchwahl 0211 • 4587-241/-233

24.03.2014

Der TÜV Rheinland bietet eine große Bandbreite an Dienstleistungen an, mit deren Hilfe die Nutzungsdauer von Verkehrswegen verlängert und gleichzeitig Kosten und Stauzeiten minimiert werden können.

Die Grundlage für ein effizientes Erhaltungsmanagement ist die regelmäßige Erfassung des Straßenzustands – entweder visuell oder durch schnell fahrende Mess-Systeme. Um Erhaltungsabschnitte, die einen kritischen Zustand aufweisen und Instandsetzungsmaßnahmen erfordern, unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten optimal zu sanieren, stellt die Substanzbewertung der vorhandenen Asphaltbefestigung eine wichtige Maßnahme dar. Hierzu steht TÜV Rheinland eine Reihe von zerstörungsfreien Untersuchungsverfahren zur Feststellung der vorhandenen Tragfähigkeit wie Falling-Weight-Deflectometer, Lacroix-Messsysteme zur Verfügung. Darüber hinaus können Materialprüfungen in hauseigenen Laboren durchgeführt werden.

Basierend auf den Mess- und Untersuchungsergebnissen sowie analytischen Berechnungsverfahren kann abschließend eine auf die tatsächlich auftretende Verkehrsbelastung abgestimmte Ausrichtung der notwendigen Sanierungsmaßnahme definiert werden.

In dem Vortrag zeigen die Berichterstatter, wie durch den Einsatz aufeinander aufbauender Messverfahren zur Ermittlung und Bewertung des Straßenzustands wirtschaftliche Sanierungsmaßnahmen abgeleitet und Einsparpotenziale erschlossen werden können.

Intelligentes Straßenmanagement mit TÜV Rheinland, das bedeutet:

- Erfassung des Straßenzustands und Identifizierung von Problemabschnitten (ZEB)
- Bewertung kritischer Bereiche anhand weiterer Messverfahren (z.B. Tragfähigkeitsmessungen, Georadar, Materialprüfungen)
- Ermittlung des erforderlichen Sanierungsbedarfs
- Kostenersparnis durch gesicherte Entscheidung in der Budgetplanung

Aus Sicht der Geschäftsstelle sollte es gelingen, den Kommunen auf der Grundlage solcher Erhebungen und Bewertungen aufzuzeigen, welche Entwicklung das kommunale Straßenvermögen, das nach Angaben der Gemeindeprüfungsanstalt fast die Hälfte jedes Gemeindevermögens ausmacht, voraussichtlich nehmen wird, je nachdem, wieviel Wert eine Kommune auf Erhaltungsmaßnahmen im Straßennetz legt.

Städte- und Gemeindebund
Nordrhein-Westfalen

Städte- und Gemeindebund NRW • Postfach 10 39 52 • 40030 Düsseldorf

Postfach 10 39 52 • 40030 Düsseldorf
Kaiserswerther Straße 199-201
40474 Düsseldorf
Telefon 0211 • 4587-1
Telefax 0211 • 4587-211
E-Mail: info@kommunen-in-nrw.de
pers. E-Mail:
Internet: www.kommunen-in-nrw.de

Vorbericht
108. Sitzung
Ausschuss für Strukturpolitik und Verkehr
am 9. April 2014 in Weeze

TOP 4: Realisierung kommunaler Forderungen zu Straßeninfrastrukturen
BE: Geschäftsstelle

Aktenzeichen: III N 11 Th/Da
Ansprechpartner:
Beigeordneter Gerbrand
Hauptreferent Thomas
Durchwahl 0211 • 4587-241/-233

24.03.2014

4.1. Beschlussvorschlag

Der Ausschuss fordert die Landesregierung auf, sich weiterhin auf Bundesebene und im Rahmen der Verkehrsministerkonferenz für die von der Bodewig-Kommission vorgeschlagenen Maßnahmen zur Sanierung der Verkehrsinfrastruktur in Deutschland auch mittels eines Sondervermögens „Nachholende Sanierung“ einzusetzen.

Der Ausschuss unterstützt die Forderung der Verkehrsministerkonferenz, dass sich Planung, Ausführung und Instrumente zur Bereitstellung der Verkehrsinfrastruktur zukünftig am verkehrlichen Bedarf (und nicht an liquiden Mitteln) orientieren müssen. Dies bedingt neben den bereitzustellenden Planungsmitteln auch eine angemessene Personalausstattung auf Landesebene.

Qualifiziertes Personal und dessen Finanzierung ist auch Grundlage eines Intelligenten Kommunalen Straßenerhaltungs- und Aufbruchmanagements, das das Ziel verfolgt, die öffentliche Straßeninfrastruktur als Hauptvermögenswert in der Bilanz jeder Kommune für die künftigen Generationen zu erhalten.

4.2. Begründung:

Vielen Kommunen im Land fällt es schwer, ihre vorhandene Verkehrsinfrastruktur aufrechtzuerhalten beziehungsweise auszubauen. Nach Informationen des Deutschen Städte- und Gemeindebundes hat sich in den Kommunen ein Investitionsstau in Höhe von 128 Milliarden Euro aufgetürmt, weshalb die kommunalen Spitzenverbände mehr Finanzmittel von Bund und Ländern einfordern, um dem Verfall von Straßen und Brücken zu begegnen. Der Nachholbedarf aufgrund unterlassener Erhaltung der drei Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße beläuft sich inzwischen auf 40 Milliarden Euro. Jeden Tag verliert das gesamte Verkehrsnetz 13 Millionen Euro an Wert. Jede unterlassene Sanierungsmaßnahme hat zur Folge, dass sich der Nachholbedarf mindestens verdoppelt, weil dann eine Grundsanierung erforderlich wird.

Im internationalen Vergleich ist die Verkehrsinfrastruktur dabei noch vergleichsweise gut erhalten.

Nach Informationen des DIFU sieht es beispielsweise in Großbritannien viel schlimmer aus, weil die Regierung in der Vergangenheit versucht hat, maßgeblich über Privatisierungen zu sanieren, was sich nicht bewährt habe.

Beschlüsse der Sonder-Verkehrsministerkonferenz

Eine Sonder-Verkehrsministerkonferenz hat im Oktober vergangenen Jahres der neuen Bundesregierung ein Sofortprogramm vorgeschlagen, für das der Bund in den kommenden 15 Jahren jeweils 2,7 Milliarden Euro zusätzliche Haushaltsmittel zur Verfügung stellt. Die umgeschichteten Mittel von insgesamt 40 Milliarden Euro sollen in einem Sondervermögen „Nachholende Sanierung“ abgesichert werden. Dadurch, dass sie zweckgebunden und überjährig zur Verfügung stehen, wird die dringend benötigte Planungs- und Finanzierungssicherheit geschaffen. Für die Optimierung einer bedarfsgerechten Bereitstellung der Verkehrsinfrastruktur postuliert die Verkehrsministerkonferenz die Erprobung und den Einsatz einschlägiger, effizienzorientierter Strategien und Instrumente der Bauwirtschaft wie überjährig orientierte Lebenszyklusansätze. Unbedingte Voraussetzung für die Erprobung und vor allem die Realisierbarkeit ist eine zweckgebundene und überjährige Mittelbereitstellung, die über zugriffssichere Fonds geleistet werden kann.

Im nächsten Schritt ist sicherzustellen, dass weitere zusätzliche Mittel für einen dauerhaften effizienten Erhalt und Betrieb für das Bestandsnetz der Verkehrsinfrastruktur bereitgestellt werden. Sowohl für Politik als auch Gesellschaft und Wirtschaft bedarf es einer Übergangszeit für ein verändertes zukunftsfähiges System (Finanzierung aus Haushaltsmitteln und Nutzerfinanzierung) mit Blick auf Vertrauen, Akzeptanz und Planungssicherheit. Daher sind schon heute verlässliche politische Entscheidungen über notwendige gesetzgeberische Schritte und Aussagen zu Auswahl und Abfolge einzelner Finanzsicherungsinstrumente geboten.

Die Verkehrsministerkonferenz ist davon überzeugt, dass die Nutzung von Fonds (Infrastrukturfonds Schiene, Infrastrukturfonds Straße) und vergleichbarer Strukturen (Sondervermögen, Infrastrukturkonten) für den Nachholbedarf und auch für den laufenden Erhalt einen Weg für eine effiziente Organisationsstruktur und Beschaffung darstellt. Der zügige Abbau des Nachholbedarfs ist durch ein unter parlamentarischer Kontrolle stehendes Sondervermögen "Nachholende Sanierung"(z.B. für die Brückensanierung) abzusichern.

Die Verkehrsministerkonferenz fordert den Bund auf, eine Nachfolgeregelung für die Entflechtungsmittel sowie das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz über 2019 hinaus bis spätestens 2015 zu schaffen. Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz und Entflechtungsgesetz sollten in einer Form weitergeführt werden, die den Einsatz der Mittel auch für den Erhalt und die Sanierung ermöglicht.

Die Verkehrsministerkonferenz stellt grundsätzlich klar: Aus den verschiedenen Steuereinnahmen des Verkehrsbereichs (u.a. Kfz-Steuer, Mineralölsteuer) sollen zukünftig deutlich mehr Mittel zur Verfügung gestellt werden. Was nicht aus dem Haushalt finanziert werden kann, muss aus Instrumenten der Nutzerfinanzierung realisiert werden.

Dafür gibt es folgende Optionen:

- Eine Ausweitung der entfernungsabhängigen Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen.
- Die weitere Einbeziehung von Lkw ab 7,5t.
- Eine Ausweitung der Lkw-Maut auf das nachgeordnete Netz, beginnend mit den Landesstraßen.
- EU-rechtskonforme Neuschaffung von Gebühren/Abgaben für nicht in Deutschland zugelassene Pkw.

Im Koalitionsvertrag wurde dann ein Betrag von fünf Milliarden Euro über die gesamte Legislaturperiode und für alle Verkehrsträger vereinbart.

Engpässe und Hindernisse bei Planung und Realisierung von Bauvorhaben

Aktuell wird erkennbar, dass sowohl das Land wie auch die Kommunen notwendige Bauprojekte häufig nicht allein aus Finanzierungs- sondern auch aus Planungs- und Personalgründen, nicht zeitnahe umsetzen können. Selbst wenn Geld fließen könnte, kann es offenbar vielerorts nicht eingesetzt werden und muss teilweise sogar zurückgegeben werden, weil vor Ort keine Konsens über die Maßnahme (mehr) besteht, oder weil qualifiziertes Personal fehlt, um die notwendigen Anträge zu stellen und das Projekt zu begleiten.

Presseberichten ist zu entnehmen, dass das Land 2013 nicht alle Fördermittel des Bundes für den Bau von Autobahnen und Bundesstraßen abgerufen hat und etwa 44 Millionen Euro an den Bund zurückgeben musste. Die unterschiedlichen politischen Richtungen schieben sich gegenseitig die Schuld zu. Während die Opposition vorträgt, dass während der Regierungszeit von CDU und FDP sämtliche Mittel abgerufen und sogar zusätzliches Geld vom Bund mobilisiert worden sei, verweist das Verkehrsministerium darauf, Personalengpässe seien dadurch entstanden, dass genau die Vorgängerregierung massiv Stellen beim Landesbetrieb Straßen.NRW gekürzt habe. Gleichzeitig könne davon ausgegangen werden, dass die 44 Millionen Euro nicht verloren seien, denn die große Koalition im Bund habe sich darauf verständigt, dass Fördermittel künftig auch überjährig verwendet werden können.

Auch die zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden bereitgestellten sogenannten Entflechtungsmittel des Bundes sind vom Land nicht in vollem Umfang abgerufen worden. Darüber hat die Landesregierung im Februar informiert (Drucksache 16/4729). Der Grund dafür liegt darin, dass Kommunen die für ihre Vorhaben bewilligten Jahresförderraten entweder nicht oder nicht in vollem Umfang bei der jeweiligen Bezirksregierung abgerufen haben.

Der Bund hat dem Land in dem Zeitraum von 2007 bis 2013 auf der Grundlage des Gesetzes zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen (Entflechtungsgesetz) jährlich einen Betrag in Höhe von 259,53 Mio. € für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden zugewiesen. Dieser Betrag wird in Nordrhein-Westfalen hälftig zwischen dem ÖPNV und dem kommunalen Straßenbau aufgeteilt, so dass der kommunalen Straßenbauförderung jeweils 129,76 Mio. € zugeflossen sind.

Im Unterschied zur bisherigen Regelung für den Bau und die Erhaltung von Bundesfernstraßen müssen in einem Jahr nicht verausgabte Entflechtungsmittel zweifelsfrei nicht an den Bund zurückgeführt werden, sondern stehen dem Land weiterhin für die Förderung des kommunalen Straßenbaus zur Verfügung. Diese Mittel werden für die von der Landesregierung zugesagte vollständige Übernahme des kommunalen Kostendrittels an den Bahnübergangsbeseitigungen im Zuge der Betuwe-Linie und als Reserve für die Sanierung kommunaler Großbrücken benötigt.

Konsensbildung

Nicht nur bei Großprojekten wie „Stuttgart 21“ werden der Dialog und die Beteiligungskultur zwischen Vorhabenträger, sonstigen Planungsakteuren und der interessierten Öffentlichkeit oftmals zur entscheidenden Frage, ob und in welcher Planungsvariante diese Zukunftsinvestitionen gelingen. Effiziente Planung und ein gut organisierter Dialog stehen dabei nicht im Gegensatz, sondern bedingen sich. Dialog kann Verfahren beschleunigen und Planungen in ihrer Qualität verbessern.

In der Öffentlichkeit strittige Vorhaben können durch frühzeitige Öffentlichkeitsarbeit,

Transparenz der Planungen, Dialog und erweiterte Beteiligung – insbesondere durch die Verzahnung von informeller Beteiligung mit dem formellen Beteiligungsprozess – oft eher im Konsens realisiert werden. In der Förderpraxis ist bekannt, dass Projekte, die vor Ort im Konsens stehen, vorrangig behandelt werden.

Das Land hat mit der Geschäftsstelle „Dialog schafft Zukunft“ eine Anlaufstelle für Interessierte bezüglich Information, Beratung, Coaching und Workshops eingerichtet, die den Kommunen Hilfestellung bei Kommunikationsverfahren anbietet.

Kommunales Straßenerhaltungs- und –aufbruchmanagement

Erste Rückmeldungen aus Kommunen, die die „Hinweise zum Management von Aufbrucharbeiten im Straßenraum des StGB NRW“ umgesetzt haben, belegen, dass sich der Einsatz qualifizierten kommunalen Personals zur Erhaltung des Straßenvermögens rechnet. Mehr noch als finanzielle Instrumente wie Schadensersatz oder eine Gebührenveranlagung führt in der Praxis eine konsequente Bauüberwachung dazu, dass Straßenaufbrüche, die per se unvermeidbar sind und zum kommunalen Alltag gehören, den Straßenbestand nicht über Gebühr verschlechtern.

Aus bautechnischer Sicht ist immer eine fachmännische Wiederherstellung der Aufgrabungsbereiche anzustreben. Für die Umsetzung der dazu erforderlichen Schritte sind Kontrolle und Begleitung der einzelnen Arbeitsschritte unerlässlich. Neben der Aufstellung von technischen Regeln ist deren Anwendung und Durchführung zu überwachen.

Das Verfahren muss bereits mit einer zwingenden Aufbruchanzeige bzw. Aufbruchmeldung durch den Netzbetreiber (Versorger, Entsorger) beginnen. Die Bearbeitung von Aufbruchanzeigen inklusive der Kontrolle der Angaben in der Aufbruchmeldung kann durch die Verwaltung selbst oder einen Beauftragten erfolgen. In jedem Einzelfall ist eine Dokumentation des Ist- bzw. Ausgangs-Zustandes anzufertigen, um die Vorher-Nachher-Situation zu belegen. Die Erteilung der Genehmigung (eventuell mit Auflagen, z.B. aus dem Ortstermin) muss eindeutig und klar verfasst sein. Die Trassenlage muss genau erkennbar sein. Der Netzbetreiber hat eine Baubeginnanzeige unter Nennung der ausführenden Firma und deren Ansprechpartner mit Ausführungszeitraum mit einer Frist von mindestens einer Woche schriftlich vorzulegen. Nach Beginn der Arbeiten sind dem Straßenbaulastträger alle Bauphasen zu melden, damit eine örtliche Kontrolle erfolgen kann. Alternativ denkbar ist auch die Vorlage von Fotos zu jeder Bauphase. Die Abnahme der Aufbruchstelle ist gemeinsam mit allen Beteiligten in der Örtlichkeit durchzuführen. Zum Termin sollte eine komplette und lückenlose Abnahmedokumentation mit Fotos, GPS-Daten und Baustellenprotokollen vorliegen. Im Zuge der routinemäßigen Streckenkontrollen zur Erfüllung der Verkehrssicherungspflicht sollte während der Verjährungsfrist der Aufbruch visuell kontrolliert werden. Bei Erreichen der Verjährungsfrist für Mängelansprüche wird überprüft, ob zum Ende der Gewährleistungspflicht Mängel aufgetreten sind. Evtl. kann es vereinzelt sinnvoll sein, Kernbohrungen und deren Analyse bei Streitigkeiten zu veranlassen.

An diesen Empfehlungen wird bereits erkennbar, dass ein professionelles Straßenerhaltungsmanagement personalintensiv ist. Erforderlich ist also eine breite politische Willensbildung im Rat, die Erhaltung des größten Postens im kommunalen Vermögensbestand sicherzustellen. Will oder kann eine Kommune nicht einen qualifizierten eigenen Personalstamm aufbauen, so muss über zeitweise oder dauerhafte Auftragsvergabe an Privatunternehmen nachgedacht werden.

Städte- und Gemeindebund
Nordrhein-Westfalen

Städte- und Gemeindebund NRW • Postfach 10 39 52 • 40030 Düsseldorf

Postfach 10 39 52 • 40030 Düsseldorf
Kaiserswerther Straße 199-201
40474 Düsseldorf
Telefon 0211 • 4587-1
Telefax 0211 • 4587-211
E-Mail: info@kommunen-in-nrw.de
pers. E-Mail:
Internet: www.kommunen-in-nrw.de

Vorbericht
108. Sitzung
Ausschuss für Strukturpolitik und Verkehr
am 9. April 2014 in Weeze

TOP 5: Wirtschaftsflächen der Zukunft
BE: Markus Wessel, ExperConsult
BE: Geschäftsstelle

Aktenzeichen: III N 11 Th/Da
Ansprechpartner:
Beigeordneter Gerbrand
Hauptreferent Thomas
Durchwahl 0211 • 4587-241/-233

24.03.2014

5.1. Beschlussvorschlag

Grundlage einer erfolgreichen kommunalen Wirtschaftsentwicklung ist die ausreichende und nachfragegerechte Versorgung mit Gewerbeflächen. Dabei muss für die Zukunft sichergestellt werden, dass auch in den kreisangehörigen Städten und Gemeinden quantitativ und qualitativ ausreichende Gewerbeflächen vorhanden sind und entwickelt werden können.

Vor diesem Hintergrund beauftragt der Ausschuss die Geschäftsstelle mit der Erarbeitung eines StGB-Positionspapiers zu Wirtschaftsflächen der Zukunft im kreisangehörigen Raum.

5.2. Begründung

Entwurf eines LEP NRW

Der aktuelle Entwurf eines neuen Landesentwicklungsplans verfolgt das an sich unterstützenswerte grundsätzliche Ziel, zusätzliche Versiegelungen möglichst zu verhindern.

Die Kommunale Wirtschaftsförderung hat daher in ihrer Stellungnahme vom 28. Februar 2014, die von Bm. Völkel als Vorsitzendem des Vorstands der KW unterzeichnet wurde, die Befürchtung geäußert, dass angesichts der restriktiven Vorgaben des LEP-Entwurfs, der die Neuausweisung von Flächen an umfangreiche und zeitraubende Prüfungen bindet, Kommunen auf Anfragen von Unternehmen nach Gewerbeflächen nicht mehr kurzfristig, teilweise überhaupt nicht, reagieren können. Die weitere Verknappung von Flächen, die mit diesen Vorgaben verbunden ist, dürfte in der Konsequenz zu erhöhten Grundstückspreisen führen. Die geplante starre Prüfung der genannten Instrumente würde administrativ und zeitlich aufwändig und könnte auch dazu führen, dass Unternehmen an einer Ansiedlung in NRW weniger Interesse haben.

Kommunale Planungshoheit setze voraus, dass den Kommunen eine nachhaltige Steuerungs- und Planungsmöglichkeit erhalten bleibt. Daher müssten Flächen für Planungsvarianten zur Verfügung stehen, von denen nur die tatsächlich benötigten Flächen entwickelt werden. Nur eine solche Flächenverfügbarkeit trage dazu bei, Abhängigkeiten von Eigentumsverhältnissen zu minimieren sowie Preissteigerungen einzudämmen.

Sich ändernde Rahmenbedingungen erforderten daher für die Neuausweisung einen Abwägungsprozess und keine Zielvorgabe, die für die nächsten 15 bis 20 Jahre strikt zu beachten ist. Derartige Abwägungen könnten nur auf der örtlichen Ebene der kommunalen Bauleitplanung vollzogen werden.

Situation im kreisangehörigen Raum

Den „ländlichen Raum", in dem Landwirtschaft und Tourismus im Sinne von „Urlaub auf dem Bauernhof" den Hauptwirtschaftszweig darstellen, und der vornehmlich Ausgleichsflächen für Siedlungentwicklung bereitstellt, findet man in Nordrhein-Westfalen nur selten. Die Perspektive des LEP-Entwurfs scheint also eher für ein Land wie Mecklenburg-Vorpommern geeignet. Nordrhein-Westfalen ist demgegenüber ein Industrieland und wird ein Land mit einem starken industriellen Kern bleiben, so auch der Koalitionsvertrag. In anderen Bundesländern und Kommunen wird eine „Renaissance der Industrie" erkennbar. So stellt Berlin einen umfangreichen „Masterplan Industriestadt" auf. NRW läuft Gefahr, diese Entwicklung zu verpassen. In dem für Nordrhein-Westfalen immens wichtigen Tourismusmarkt werden beispielsweise die Haupteinnahmen im Städte- und im Tagungstourismus gemacht, nicht beim ländlichen Tourismus.

Der kreisangehörige Raum in NRW ist vielmehr ein pulsierender Wirtschaftsraum. Er bietet Unternehmen und Arbeitnehmern viele attraktive Standorte. Mehr als 70% der Betriebe im produzierenden Gewerbe sind in kreisangehörigen Städten und Gemeinden angesiedelt. Sie bieten Arbeitsplätze für etwa 789.500 versicherungspflichtige Beschäftigte. Auch dies sind etwa 70% der Beschäftigten in NRW.

Diese Unternehmen und Arbeitnehmer sind stark mit ihrer Heimatregion verbunden. Gerade mittelständische Unternehmen, die neu expandieren möchten, sind in fast 80% aller Fälle auf einen regionalen Aktivitätsradius von ca. 20 – max. 30 Kilometern fokussiert. Solchen Unternehmen nutzt es wenig, ihnen entsprechende Flächen in weit entfernten Landesteilen anzubieten.

Handlungsansätze kommunaler Flächenentwicklung

Kreisangehörige Städte und Gemeinden unterscheiden sich in Bezug auf ihre Einzelhandelssituation, einheitliche Öffnungszeiten, Innenstadtmarketing, Erreichbarkeit, Parkplatzsituation usw. per se gewaltig von Großstädten. Sie brauchen daher passgenaue Konzepte für ihre Standortentwicklung.

Kommunale Wirtschaftsförderer stoßen aktuell auf immer größer werdende Probleme, Unternehmen für Neuansiedlung, Weiterentwicklung und ähnliche Bedürfnisse Flächen zur Verfügung zu stellen. Die Gründe hierfür sind vielfältig: Möglicherweise ist keine der zur Verfügung stehenden Flächen groß genug ist für potentielle Investoren. Die Lage einer entsprechenden Gewerbefläche kann für die wirtschaftlich in Betracht kommenden Nutzungen untauglich sein. Es könne bau- und bodentechnische Vorbelastungen bestehen. Nicht selten besteht kein Zugriff der Kommune auf geeignete Flächen, weil der Eigentümer nicht verfügungsbereit ist. Häufig sind Gewerbebetriebe auf bestehenden Brachflächen rechtlichen und tatsächlichen Nutzungskonflikten mit der Wohn- und Gewerbebebauung der näheren Nachbarschaft ausgesetzt. Darüber hinaus kann eine Entwicklung von Innenflächen, insbesondere wenn sie mit einer umfänglichen Baureifmachung (z. B. Abbruch bestehender Gebäude) oder gar mit Altlastendekontamination verbunden ist, in vielen Fällen durch die damit verbundenen hohen Kosten unwirtschaftlich und nicht umsetzbar sind. Auch kooperative Instrumente können an ihre Grenzen stoßen.

Brachflächenentwicklung

Ein wichtiges Ziel ist die Sicherung einer nachhaltigen wirtschaftlichen Nutzung bestehender Brachflächen insbesondere im Innenbereich. Hier sind auch leerfallende Ladenflächen in den Geschäftsstraßen und Fußgängerzonen ins Visier zu nehmen.

Als denkbare Instrumente hierzu werden derzeit in der Fachwelt u. a. eine stärkere finanzielle staatliche Förderung für die Revitalisierung und Bereitstellung bestehender Brachflächen für die gewerbliche Nutzung, die Förderung und Stärkung interkommunaler Lösungsansätze sowie Flächenaustausche und überregionale Gewerbekataster diskutiert. Der Flächenpool ist ein wichtiges Instrument zur Aktivierung von Brachflächen. Soweit die demographische Entwicklung zu einem umfangreichen Brachfallen von Flächen führt, Nutzungsaufgaben in einem Umfang führt, ist eine Landesförderung zur Innenbereichsstabilisierung und -entwicklung erforderlich, um insoweit notwendig werdende Nachfolge - und Änderungsnutzungen von Gebäuden und Gewerbebetrieben zu realisieren, mit denen insbesondere in strukturschwachen Regionen Gewerbegebiete stabilisiert werden können.

Der „Flächenpool NRW“ mobilisiert auf kommunaler Ebene die Brachflächen vor Ort durch die Moderation eines Dialogs zwischen Kommunen und Eigentümern, zeigt Entwicklungsperspektiven für Brachflächen auf, klärt über Risiken und Chancen auf und führt so zu einer konkreten Entwicklung der Standorte. Grundlage der Arbeit ist das Bekenntnis der Kommunen zur Innenentwicklung und die Mitwirkungsbereitschaft der Eigentümer.

Konversionsflächen

Da eine jetzt anstehende Thematik für viele kreisangehörige Kommunen die Entwicklung von Konversionsflächen nach Abzug der Britischen Streitkräfte und der Bundeswehr ist, soll die Expertengruppe Wirtschaftsförderung gemeinsam mit Fachleuten aus den von der Konversion betroffenen Kommunen hierzu eine Positionierung in dem Papier erarbeiten.

Kürzlich hat der Bundesrat hat mit einer Entschließung die Bundesregierung dazu aufgefordert, eine Änderung des Gesetzes über die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImAG) vorzulegen. Der Gesetzentwurf soll die Regelung enthalten, dass bei Veräußerung ehemals militärisch genutzter Liegenschaften neben wirtschaftlichen Gesichtspunkten auch strukturpolitische Ziele der Länder und der betroffenen Kommunen gleichrangig zu berücksichtigen sind. Darüber hinaus sollten Voraussetzungen für eine verbilligte Abgabe von Konversionsgrundstücken möglichst auf der Grundlage einer generellen Regelung getroffen werden.

Zur Begründung führen die Länder unter anderem aus, dass die vom Bund bisher den Kommunen eingeräumten Möglichkeiten, von den Ländern als nicht ausreichend angesehen werden. Zu diesen Möglichkeiten zählt insbesondere die sog. „Erstzugriffsoption“, mit dem die Kommunen im Falle eines öffentlichen Bedarfs Konversionsliegenschaften zum Verkehrswert ohne vorheriges Bieterverfahren erwerben können.

Konversionsvereinbarung

Nach wie vor ist die Konversionsvereinbarung zwischen dem Land Nordrhein-Westfalen, der Arbeitsgemeinschaft der kommunalen Spitzenverbände von Nordrhein-Westfalen und der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben in der Abstimmung. Sie wird seitens der Geschäftsstelle für hilfreich erachtet, auch wenn sie keine rechtliche Verbindlichkeit hat. Gerade für die kleineren kreisangehörigen Kommunen erwartet die Geschäftsstelle aber eine Stärkung der kommunalen Position.

Die Konversionsvereinbarung steht auf der Grundlage, dass durch den Abzug der britischen Streitkräfte aus der Bundesrepublik und die im Herbst 2011 beschlossene Bundeswehrstrukturreform, die zu Standortschließungen und Standortreduzierungen im Land Nordrhein-Westfalen führt, über die Zukunft von im Eigentum der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben stehenden freiwerdenden militärischen Liegenschaften entschieden werden muss. Die Unterzeichner sind gemeinsam der Auffassung, dass die Konversion militärischer Liegenschaften eine gemeinschaftliche Aufgabe von Bund, Land und Kommune ist. Dies wird insbesondere dadurch zum Ausdruck gebracht, dass die drei Ebenen sich intensiv um eine gemeinsame Zielentwicklung, Organisation und Umsetzung des Konversionsprozesses auf Augenhöhe bemühen.

Das Land und die Bundesanstalt sind bestrebt, Liegenschaften, die auf Dauer wegen nicht mehr militärischer Nutzung entbehrlich sind, in partnerschaftlicher Zusammenarbeit mit den Kommunen zeitnah einer zivilen Anschlussnutzung zuzuführen. Dabei verfügen die Gemeinden auf Grund ihrer Planungshoheit über das wesentliche Element zur Steuerung der Umnutzungsplanung. Diese Vereinbarung baut auf dem Verständnis auf, dass ein gemeinsames, zielgerichtetes und kooperatives Zusammenwirken zu einem sinnvollen Ergebnis führen kann.

Die Rückgabe von nicht mehr militärisch benötigten Flächen „an die Natur“ ist im Rahmen der raumordnerischen Festlegungen - gerade bei isoliert im Freiraum liegenden Flächen - eine von mehreren möglichen Entwicklungsoptionen und kann insbesondere auch im Rahmen von Kompensations- und Ausgleichsflächen neben einem wichtigen ökologischen Beitrag auch einen ökonomischen Beitrag bei Konversionsmaßnahmen leisten.

Die frühzeitige Identifizierung und sofern erforderlich auch die Beseitigung von Altlastenrisiken ist ein zentrales Ziel der Konversion und trägt wesentlich zum späteren Erfolg, insbesondere mit Blick auf die Akzeptanz von Nachnutzungspotenzialen und -restriktionen bei. Im gemeinsamen Einvernehmen übernimmt die BImA auch die erforderlichen Maßnahmen, die zur Umsetzung der der Preisfindung zu Grunde liegenden Folgenutzung im Sinne des vorgenannten Absatzes dienen. Dies geschieht in der Regel durch entsprechende Berücksichtigung bei der Preisfindung und Kaufvertragsgestaltung.

Die gegenseitige frühzeitige Information und der gemeinsame transparente Austausch über Ziele, Strategien und Maßnahmen ist ein zentraler Bestandteil der Kooperationsvereinbarung. Hierzu richten die Beteiligten unter Einbeziehung der Kommunalen Spitzenverbände den regelmäßigen „Kooperations- und Lenkungskreis Konversion NRW“ ein, in dem sie alle Fragen, die mit der militärischen Konversion in Nordrhein-Westfalen verbunden sind, partnerschaftlich erörtern, hierfür gemeinsame Strategien entwickeln und sie so im gegenseitigen Einvernehmen versuchen zu lösen.

Weitere Ansätze zur Flächensicherung und -entwicklung

Von der Kommunalen Wirtschaftsförderung wird die Forderung aufgestellt, grundsätzlich solle in allen Regierungsbezirken in NRW eine qualitätsorientierte Bestandsaufnahme der zur Verfügung stehenden Gewerbeflächen vorgenommen werden. Dies setze voraus, dass nicht nur auf die abstrakte planungsrechtliche/baurechtliche Verfügbarkeit einer Gewerbefläche abgestellt wird, sondern auf die wirtschaftliche Nutzbarkeit einer Gewerbefläche.

Als positiven Ansatz identifiziert die Kommunale Wirtschaftsförderung das Siedlungsflächenmonitoring in der Planungsregion Arnsberg. Dort wird für das Siedlungsflächenmonitoring bereits auf bestimmte Sachdaten (Attribute) für Gewerbeflächen und deren Verfügbarkeit abgestellt. Ebenfalls positiv bewertet wird die Vorgehensweise der „Wirtschaftsmetropole Ruhr“ (WMR) hinsichtlich der Darlegung nutzbarer Flächen in einen geodatenbasierten digitalen Flächenatlas.

Städte- und Gemeindebund
Nordrhein-Westfalen

Städte- und Gemeindebund NRW • Postfach 10 39 52 • 40030 Düsseldorf

Postfach 10 39 52 • 40030 Düsseldorf
Kaiserswerther Straße 199-201
40474 Düsseldorf
Telefon 0211 • 4587-1
Telefax 0211 • 4587-211
E-Mail: info@kommunen-in-nrw.de
pers. E-Mail:
Internet: www.kommunen-in-nrw.de

Vorbericht
108. Sitzung
Ausschuss für Strukturpolitik und Verkehr
am 9. April 2014 in Weeze

TOP 6: Verschiedenes
BE: Geschäftsstelle

Aktenzeichen: III N 11 Th/Da
Ansprechpartner:
Beigeordneter Gerbrand
Hauptreferent Thomas
Durchwahl 0211 • 4587-241/-233

24.03.2014

TOP 6.1. Verschiedenes

DStGB Fahrradkongress

Der Deutsche Städte- und Gemeindebund veranstaltet zusammen mit dem Städte- und Gemeindebund NRW, dem Landkreistag NRW und Anderen am Donnerstag, den 3. Juli 2014, in der Rhein-Sieg-Halle in Siegburg den 1. Deutschen Kommunalradkongress.

Radfahren gehört inzwischen zum kommunalen Verkehrsalltag und ist auf der Kurzstrecke die wirtschaftlichste Art der Fortbewegung. Der Radverkehr erfährt in allen Alltagssituationen – vom gelegentlichen oder gar regelmäßigen Weg zur Arbeit über kleinere Einkaufsfahrten und zum Shoppen bis zu Besuchen und Treffen – gerade innerhalb der Städte und Gemeinden eine steigende Bedeutung als Alternative zum motorisierten Individualverkehr und zum ÖPNV.

Die allgemein bekannten und unbestrittenen positiven Effekte der innerörtlichen Radnutzung

- Gesundheitsförderung durch Bewegung,
- Sparsamkeit im Vergleich insbesondere zur Autonutzung,
- wirtschaftlichste Abwicklung des innerörtlichen Verkehrs,
- zeitliche und räumliche individuelle Flexibilität,
- Umweltfreundlichkeit/Nachhaltigkeit,
- weniger Flächenverbrauch für den (ruhenden) Verkehr,
- verbesserte eigenständige Mobilität für Kinder, Jugendliche und Ältere,

werden mit der demographischen Entwicklung, den Umweltbedingungen und den stadträumlichen Nutzungstrends noch größere Bedeutung erlangen.

Die Veranstaltung ist besonders für kommunale Entscheider interessant, weil künftig Stadtentwicklungs- und Mobilitätskonzepte verstärkt auf die Vernetzung verschiedener Verkehrsarten unter Berücksichtigung der Eigenbewegung der Bürger sowie bessere Information und Kommunikation setzen werden.

Die weiteren Informationen zur Online-Anmeldung sowie zum Ablauf des Kongresses sind von der Geschäftsstelle mit Schnellbrief vom 7. März 2014 versendet worden.

Partnerschaftsvereinbarung EU-Förderung

Die Europäischen Struktur- und Investitionsfonds werden auch in der neuen Förderperiode 2014-2020 einen wichtigen Beitrag zur Erreichung der wirtschafts-, sozial- und umweltpolitischen Ziele der Europäischen Union in Deutschland leisten. Im Fokus der neu ausgerichteten Fördermöglichkeiten stehen Investitionen in Wachstum und Beschäftigung im Sinne der Europa-2020-Strategie. Deren Ziele für ein intelligentes, nachhaltiges und integratives Wachstum decken sich in weiten Bereichen mit den Zielen Deutschlands für eine ökonomisch leistungsfähige, sozial gerechte und ökologisch verträgliche Wirtschaft. Neben den Europa-2020 Zielen werden mit den unterschiedlichen Interventionen auch die mit den Europäischen Strukturfonds- und Investitionsfonds direkt verbundenen fondsspezifischen Ziele verfolgt.

In Deutschland kommen der Europäische Fonds für regionale Entwicklung (EFRE), der Europäische Sozialfonds (ESF), der Europäische Landwirtschaftsfonds für die ländliche Entwicklung (ELER) und der Europäische Meeres- und Fischereifonds (EMFF) zum Einsatz. Für den EFRE und den ESF sind für den Zeitraum von 2014-2020 Mittel in Höhe von 19,2 Mrd. Euro vorgesehen, der ELER verfügt über ein Finanzvolumen von 8,3 Mrd. Euro. Das für den EMFF vorgesehene Finanzvolumen ist zum Zeitpunkt der Einreichung der Partnerschaftsvereinbarung noch nicht vereinbart. Die Fördergebietskulisse umfasst das gesamte Staatsgebiet. Die Förderung mit dem EFRE und dem ESF fällt in Abhängigkeit der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit regional unterschiedlich aus, mit höheren Förderintensitäten zumeist in den ostdeutschen Bundesländern. Mit dem ELER werden die ländlichen Räume und die Entwicklung der Land- und Forstwirtschaft unterstützt, während der EMFF den Fischereisektor unterstützen wird.

Die Partnerschaftsvereinbarung enthält die strategischen Grundlagen für die Förderung mit den Europäischen Struktur- und Investitionsfonds in Deutschland. In den Operationellen Programmen und den Entwicklungsprogrammen für den ländlichen Raum wird die grundlegende Ausrichtung unter Berücksichtigung der regionalen und sektoralen Besonderheiten konkretisiert.

Die Bundesrepublik Deutschland hat jetzt die Deutsche Partnerschaftsvereinbarung zu den Europäischen Struktur- und Investitionsfonds 2014 bis 2020 zur Genehmigung eingereicht. Die EU-Kommission muss innerhalb von vier Monaten die Genehmigung aussprechen. Das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie rechnet damit, dass dieser Zeitraum eingehalten werden kann, da eine Reihe von Punkten bereits im Vorfeld der Einreichung durch informelle Gespräche mit der Kommission geklärt werden konnten. Es ist sogar nicht ausgeschlossen, dass eine Genehmigung noch vor der Europawahl am 25. Mai 2014 ausgesprochen werden könnte. Parallel zur Genehmigung der Partnerschaftsvereinbarung müssen NRW und die anderen Bundesländer bis zum 26. Mai 2014 ihre operationellen Programme zur Umsetzung der Partnerschaftsvereinbarung vorlegen.

Kongress Elektromobilität in Kommunen

Am 27.3.2014 findet in der Turbinenhalle in Düsseldorf die Dritte Konferenz "Elektromobilität in Kommunen“ unter Beteiligung der Kommunalen Spitzenverbände statt.

In der Veranstaltung soll Johannes Remmel, Minister für Umwelt, Klima, Landwirtschaft und Verbraucherschutz NRW zum Thema „Klimaplan und Elektromobilität“ referieren.

Auch Vertreter des BMVI: (zum Thema „Vorstellungen der neuen Bundesregierung“ sowie der EU-Kommission (zur „Richtlinie Technische Infrastruktur“) sind vorgesehen.

Im Zweiten Themen-Block soll es um Intelligente Finanzierung von Elektromobilität in Kommunen (Hilmar von Lojewski, Deutscher Städtetag; Alexander Dahmen, NRW-Finanzministerium; Anton Wolthuis, awprojects) gehen. Im dritten Themen-Block werden Best-Practice-Beispiele der Finanzierung (Thomas Ernst, Fraunhofer IAO; Dr. Barbara Praetorius, VKU; Klaus Teske, Stadtwerke Düsseldorf, Georg Wilke, Wuppertal-Institut; Dr. Frank Koch, Energieagentur.NRW; Lukas Michels, NRW-Bank) vorgestellt. Die Teilnehmer können sich über die Plattform der Energieagentur.NRW: www.kraftstoffe-der-zukunft.de/4kk anmelden.

In der Ausschusssitzung wird über wesentliche Ergebnisse der Konferenz mündlich berichtet.

Umfrage zu Auswirkungen von Straßenengpässen für die wirtschaftliche Entwicklung

Die Arbeitsgemeinschaft der Kommunalen Wirtschaftsförderer hat um die Benennung kommunaler Beispiele für Defizite in der Verkehrsinfrastruktur gebeten, welche die wirtschaftliche Entwicklung beeinträchtigen. Für die wirtschaftliche Entwicklung, insbesondere für die in NRW starken Bereiche Industrie und Logistik, ist neben Faktoren wie Flächenvorsorge oder Energiepolitik eine leistungsfähige, funktionierende Verkehrsinfrastruktur unbedingte Voraussetzung für den Erhalt der internationalen Wettbewerbsfähigkeit und des Wohlstandes.

Wirtschaftsverkehre beginnen und enden immer in einem kommunalen Wohn-, Gewerbe- oder Industriegebiet. Insofern sind die Kommunen in Nordrhein-Westfalen auf die Sicherstellung einer guten regionalen und überregionalen Verkehrsinfrastruktur angewiesen. Inzwischen zeigen die täglichen Staus auf beschädigten Straßen und für LKW gesperrte Brücken in Nordrhein-Westfalen, dass ein erheblicher Nachholbedarf bei der Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur besteht.

Aufgrund dieser Probleme plant die Kommunale Wirtschaftsförderung NRW, das Thema Verkehrsinfrastruktur aus wirtschaftspolitischer Sicht mit der Landesregierung zu erörtern. Zahlreiche Beispiele sind inzwischen in der StGB NRW-Geschäftsstelle eingegangen, wie sich aus der folgenden Übersicht ergibt:

Stadt	Verkehrsproblem in Stichpunkten
Attendorn	Ledliglich einspuriger Ausbau der L 639
Bad Berleburg	Erschließung des Wittgensteiner Raumes über die B 508, B 62 und B 480 weiter nach Hessen („Route 57“)
Bocholt	B 67n, letzter Ausbauabschnitt reken – Dülmen Bocholt, Nordring
Dormagen	Fehlender 6spuriger Ausbau der A 57 zwischen Neuss und Köln Fehlende Anschlussstelle Delrath an der A 57 an der Stadtgrenze Neuss/Dormagen Marode Rheinbrücken im Raum Köln
Essen	- Konkrete regionale und lokale Defizite werden in dem seit Jahren von der Wirtschaft geforderten Ausbau bzw. Ertüchtigung der Nord-Süd Magistralen (z. B. durch Lückenschluss der A 52) sowie der Ost-West Magistralen (z. B. durch einen durchgehenden 6-streifigen Ausbau der A 40 auf Essener Stadtgebiet sowie der Ausbau der Anschlussstellen im Bereich der A 42) gesehen

	- Auch der Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs konnte in den letzten Jahren infolge fehlender Finanzmittel des Landes nicht den erwünschten Beitrag zur Gewährleistung und Verbesserung einer flächendeckenden, kostengünstigen und zuverlässigen Mobilität leisten.
Geilenkirchen	- Mangelnde Erschließung des Industriegebietes Lindern
Herne	- ständige Überbelastung der A 43 zwischen dem AK Recklinghausen und AK Witten/Bochum - Überbelastung der A 42 (Umfeld Herne)
Hückeswagen	- B 237n Ortsumgehung Hückeswgen
Kevelar	- Ortsumgehung, für die erstmals ein Antrag auf Bau am 7.9.1955 erstellt wurde. Sie fehlt bis heute
Kleve	- Hauptverkehrsstraßen als Zubringer zu den BAB 3 und 57, Anbindung an Niederlande - B 220 (Osttangente) - L 8 (Oraniendeich) - B 9 (Brückenproblematik)
Krefeld	- Zweispurigkeit der A 57 zwischen Kreuz Moers und Kreuz Meerbusch
Leverkusen	- A 1 Rheinquerung - A1/A3 Brückenbauwerk - Stelze A 1 im Bereich LEV-Küppersteg
Lippstadt	- hohe Emissionswerte - Neubau der B55n südlich von Lippstadt würde die Verkehrs- und Umweltsituation in Erwitte deutlich verbessern. Viele Lippstädter Unternehmen sind auf diesen Ausbau langfristig angewiesen, um wettbewerbsfähig zu sein. - keine Herabstufung des Flughafens Paderborn-Lippstadt im Landesentwicklungsplan
Lüdenscheid	- durchgängiger dreispuriger Ausbau der A 45 noch nicht erfolgt, dadurch Stausituationen, die den Güterfluss massiv behindern - Ausbau der L 655 Lüdenscheid-Brunscheid über die A 45. Dadurch entsteht eine bessere Erreichbarkeit des interkommunalen Industrie- und Gewerbegebietes Rosmart. Der Ausbau ist für 2017 vorgesehen, ein Zeitplan von Straßen NRW liegt vor und ist unbedingt umzusetzen.
Lüdinghausen	- B 58 als Zubringer zur A 1 (Ascheberg) und A 43 (Haltern, Dülmen) und B 235 - Ostumgehung Lüdinghausen
Mechernich	- A 1 muss durchgehend gebaut werden - B 266 Ortslage Roggendorf
Minden	- Straßennetz: Große Bedeutung hat der Neubau der B65n in Richtung Lübbecke. Außerdem ist die Anbindung des geplanten neuen Containerhafens „RegioPort Weser“ und des Industriegebietes Päpinghausen an das überörtliche Straßennetz, der vierspurige Ausbau der B482 und damit einhergehend der Ausbau des Knotenpunktes B482/B65 zum planfreien Knotenpunkt von großer Bedeutung. - Schienenverkehr: Priorität hat die DB-Ausbaustrecke Minden-Seelze, außerdem der Ausbau der Strecke Minden – Nienburg.

	- Wasserstraßen: Anpassung der Mittelweser zwischen Bremen und Minden, da wachsender Containertransport. Anschließend ist eine Neukategorisierung durch den Bund in die Kategorie A vorzunehmen.
Mönchengladbach	- Aufstellung kommunaler Lärmaktionspläne, daraus folgend LKW-Routenkonzept
Mülheim a. d. Ruhr	- Vor knapp einem Jahr wurde die verkehrswichtige Thyssenbrücke für LKW-Verkehr gesperrt. Die Maßnahme steckt im Planfeststellungsverfahren bei der Bez. Reg. Düsseldorf. Der Planungsausschuss der Stadt hat die Maßnahme bereits baubeschlossen. - Die Verbindungsstraße zwischen Oberhausener Straße und Fritz Thyssen Straße (Tangente Styrum). Erschließung neuer dringend benötigter Gewerbeflächen. - Gewerbeflächensituation in Mülheim ist dramatisch. Nur noch ca. 70.000 qm verfügbar, verteilt auf 12 Standorte.
Oberhausen	- Höhen- und Gewichtsbeschränkungen (Oberlauxen-Sterkrade) und Höhenbeschränkungen (Brücke z.B. der DB in Oberlauxen-Ostfeld) an Brückenbauwerken - Anbindung der Gewerbeflächen nur durch Umwege erreichbar - Überschreitung der Grenzwerte PM_{10} und NO_2. Die Einführung eines zeitlich beschränkten LKW-Verbots führte bisher nicht zur erhofften Einhaltung der Grenzwerte. Erweiterung des LKW-Verbotes auf 24 Std. und Reduzierung der Verkehrsbelastung um ein Drittel erforderlich. Es ist eine umfangreiche bauliche Umgestaltung der Verkehrsinfrastruktur erforderlich.
Remscheid	Überbelastung der Verkehrsanlagen auf der B229 zwischen Neuenkamper Str. und Neuenteich in der Hauptverkehrszeit (fehlende Alternativstrecken) mit den Kontenpunkten AS Remscheid (R Köln und Dortmund, Kreuzung Lenneper Str./Borner Str. und Kreuzung Ringstr./Rader Str. Überlastung Lüttringhauser Str. zwischen Richthofenstraße und Ringstraße mit dem Knotenpunkten AS Remscheid-Lennep (in beide Richtungen
Rheine	- Die Stadt Rheine entwickelt derzeit zwei neue Gewerbestandorte. Die K 66n – die sog. „Querspange“ – zwischen der B 481 bis zur Verbindungsstraße K 77 stellt die zentrale Erschließung des Gewerbeparks Rheine R dar. Offen jedoch ist die Verfügbarkeit der Landesmittel zur Errichtung dieser Straße. - Die Neutrassierung Ausbau der K68n ist erforderlich Die K 68n verläuft im Norden von Rheine und verbindet den emsländischen Ort Spelle mit den nördlichen Rheiner Stadtteilen. Aufgrund des kürzlich vergrößerten Hafens Spelle (Dortmund-Ems-Kanal) und der Anbindung an die Industriegebiete, ist diese Strecke stark überlastet.
Sankt Augustin	- Starke Überlastung der A 59, der A 560, der B 56 sowie der L 143 in Niederpleis.

	- Beeinträchtigung des Schwerlastverkehrs durch Tonnagebeschränkung auf der Melanbogenbrücke zwischen Troisdorf und Sankt Augustin. - Ausbauabsicht des Bundes für die A 59 - Für die A 560 werden leistungssteigernde Maßnahmen beim Landesbetrieb Straßen geprüft. - Neubau eines Kreisverkehrs und Ertüchtigung der Signalanlagen auf der L 143 in Niederpleis – eine Entspannung wird erwartet. - Sanierung der Melanbogenbrücke durch den Landesbetrieb Straßen NRW ist geplant. - Wünschenswert wäre für die B 56 von der Ortsgrenze Sankt Augustin bis zu den Autobahnanschlüssen nach Bonn eine Aufweitung zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit. Ein erster Schritt ist mit dem Umbau der Kreuzung Am Herrengarten in Vorbereitung.

Gemeindekonkress 20.11.2014

Zur Zeit plant die Geschäftsstelle den Ablauf des Gemeindekongresses, der am 20.11.2014 in der Stadthalle in Düsseldorf stattfinden wird. Über den aktuellen Stand wird in der Sitzung berichtet.

Runder Tisch Breitband NRW

Am 28. Januar fand im MWEIMH die erste Sitzung des „Runden Tisches Breitband NRW“ statt.

In seiner Begrüßung unterstrich Minister Duin die Bedeutung eines flächendeckenden, hochleistungsfähigen Breitbandnetzes für die Wettbewerbs- und Innovationsfähigkeit für NRW. Am Ende eines dialogorientierten Prozesses, zu dem der Runde Tisch der Auftakt war, soll NRW zu einer NGA-Strategie gelangen.

Prof. Dr. Möller, BreitbandConsulting NRW und Bergische Universität Wuppertal, gab einen Überblick über Notwendigkeit, Stand und Perspektive des NGA-Netzausbaus in NRW.

In einem Kurzstatement verdeutlichte Beigeordneter Gerbrand die Position des Städte- und Gemeindebundes:

„Schnelle Internetverbindungen sind ein unverzichtbarer Teil der Infrastruktur. Der flächendeckende Zugang zu hochleistungsfähigen Netzen ist für die Kommunen ein zentraler Standortfaktor. Der Versorgungsgrad mit schnellen Internetverbindungen ist in NRW nicht so positiv, wie man es auf den ersten Blick meinen könnte. Insbesondere im ländlichen Bereich ist die Verfügbarkeit schneller Internetverbindungen deutlich eingeschränkt. Selbst in städtischen Gebieten sind Versorgungsmängel während der Kernzeiten zu beobachten.

Wiederholt haben sich die Gremien des StGB NRW vor diesem Hintergrund mit dieser Thematik befasst. Im Jahre 2008 hat das Präsidium festgestellt, dass die Breitbandversorgung im ländlichen Raum nach wie vor und mit deutlich zunehmender Tendenz hinter der Verfügbarkeit von Breitbandangeboten in den Ballungsrandzonen zurückbleibt. Angemahnt wurde ein nachhaltiges Gegensteuern, da ansonsten gravierende Standortnachteile für die betroffenen Kommunen und Regionen drohen.

Beschlossen wurden „Forderungen und Empfehlungen des StGB NRW zur Breitbandversorgung“, die konkrete Maßnahmen zur Problemlösung aufzeigten.

Manche, wie die Forderung nach der Ermittlung des tatsächlichen Breitbandbedarfs (Breitbandatlas) sowie die Einrichtung einer Unterstützungsstelle für die Kommunen wurden aufgegriffen, andere, wie die Forderung nach einer angemessenen Gewährung von Fördermitteln durch die EU, den Bund und das Land, leider nur unzureichend. In der letzten Sitzung im Herbst 2013 hat der Wirtschafts- und Verkehrsausschuss des StGB die Thematik erneut beraten und das Land aufgefordert, über die Förderung aus EU – Mitteln hinaus ein eigenes finanziell ausreichend ausgestattetes Programm aufzulegen. Kommunale Aspekte und Forderungen: Der Ausbau der Netze muss von der Politik (EU/Bund/Land) als relevantes Infrastrukturthema nicht nur benannt, sondern auch durch konkrete Maßnahmen unterstützt werden.

Hierzu gehören insbesondere die Weiterentwicklung rechtlicher Rahmenbedingungen sowie die Bereitstellung ausreichender finanzieller Mittel. Ein sehr positives Beispiel hierfür ist aktuell Bayern, das ein milliardenschweres Förderprogramm mit hohen eigenen Finanzmitteln aufgelegt hat. Begrüßenswert ist, dass die EU – Kommission in ihrer digitalen Agenda bis 2020 Breitbandanschlüsse mit 100 oder mehr Mbit/s Bandbreite anstrebt. Widersprüchlich ist es, wenn gleichzeitig die EU – Mittel für den Breitbandausbau zwischen 2014 und 2020 massiv gekürzt werden. Mit der Aussage im Koalitionsvertrag der Regierungsfraktionen auf Bundesebene, bis zum Jahre 2018 soll allen Haushalten in Deutschland eine Bandbreite von mindestens 50 Mbit/s zur Verfügung stehen, wird das auf europäischer Ebene angestrebte Ziel deutlich nach unten verändert. Der Breitbandbedarf von Wirtschaft, Privathaushalten, Bildungs- und Gesundheitseinrichtungen etc. wird aber in den nächsten Jahren stetig weiter steigen. Herkömmliche Netze werden dem zukünftigen Bedarf nicht gerecht werden. Erforderlich wird es sein, Investitionen in den Glasfaserausbau vorzunehmen. Fraglich ist daher, ob diese Zielsetzung im Koalitionsvertrag ausreichend ist.

Zudem heißt es im Koalitionsvertrag, es bedürfe wettbewerbs –und investitionsfreundlicher Rahmenbedingungen im EU –Telekommunikationsrecht und im Beihilferecht, um den Breitbandausbau im ländlichen Raum durch ein unbürokratisches, technologieneutrales und wettbewerbsfreundliches Förderverfahren voranzubringen. Hier ist zu hoffen, dass diese Maßnahmen zügig angegangen werden. Insbesondere sollte sichergestellt werden, dass potentielle Investoren durch geeignete regulatorische Bestimmungen gefördert werden. Allein durch Wettbewerb wird eine flächendeckende Breitbandversorgung mit schnellen Netzen in naher Zukunft nicht erreicht werden. Unternehmen, die investieren und damit ein Geschäftsrisiko eingehen, müssen langfristig eine Rendite erzielen können.

Um eine Breitbandunterversorgung aufzudecken und den Ausbau zielgerichtet voranzutreiben, ist eine einheitliche und zeitgemäße Breitbanddefinition erforderlich.

Diese ist regelmäßig an den technischen Fortschritt anzupassen, damit das Breitband von heute nicht zum Schmalband von Morgen wird. Kommunen bedürfen einer stärkeren Unterstützung bei technischen, strategischen und rechtlichen Fragestellungen. Die bestehende Beratungsstruktur sollte daher weiter ausgebaut werden. Auf lokaler und regionaler Ebene sollten zudem Strategien einer eigenen Planungs –und Netzverantwortung geprüft werden.

Der Aufbau und Betrieb netzgebundener Infrastrukturen gehört zu den Kernkompetenzen kommunaler Versorgungsunternehmen. Sie können durch Nutzung von eigenen Netzen oder Leerrohren in Straßen verstärkt Glasfasernetze bis in die Häuser kostengünstig aufbauen.“

Als weitere Statement und Kernaussagen der Branchenverbände / Netzbetreiber wurden festgehalten:

- Technologiemix, - offenheit (open access) und - neutralität sind wichtig,

- Infrastrukturwettbewerb zur Errichtung neuer Netze ist wünschenswert,
- die Nachfrage nach hohen Bandbreiten ist zurzeit nicht hoch genug, das niedrige Preisniveau ist problematisch,
- Regulierung darf nicht dazu führen, dass das Preisniveau weiter sinkt,
- der Wirtschaftsstandort sollte durch Investitionssicherheit gestärkt werden. Dort, wo der Markt nicht funktioniert, sollte Unterstützung / Anschub durch Förderung gegeben werden,
- Unterstützung ist auf unterversorgte Gebiete zu beschränken,
- Erfolg des Breitbandausbaus ist von regionalem Engagement abhängig,
- die kommunalpolitischen Entscheidungsträger müssen motiviert werden,
- Kooperationen, auch zwischen den Anbietern, sind zielführend.

Nach einer intensiven Diskussion wurden folgende Maßnahmen vorgeschlagen:

- Gemeinsamen Breitbandausbauplan für NRW entwickeln (synergetischer Ausbau von Infrastrukturen, Mitverlegung Leerrohre, Informationsaufbereitung, Zusammenführung aller Informationen)
- Fortführung und Ausbau des Beratungsangebotes von BreitbandConsulting.NRW
- Unterstützungsaktivitäten auf die Regionen von NRW fokussieren, in denen der Markt nicht funktioniert und Handlungsbedarf besteht
- Fördermaßnahmen im Bereich der Wirtschaftlichkeitslücke ausbauen Kooperationen schaffen, trotz teilweise unterschiedlicher Interessenlagen
- Breitbandkoordinatoren („Kümmerer“) auf Kreisebene installieren
- Finanzierungsbedingungen für den Infrastrukturausbau erweitern
- Rechtliche und regulatorische Rahmenbedingungen optimieren
- Schnellere Verfahren entwickeln

Als nächste Schritte wurden vereinbart:

- Die Ministerien werden die empfohlenen Maßnahmen mit den Akteuren des Runden Tisches im Deatil beraten und mögliche Handlungsoptionen abstimmen.
- Gemeinsam abgestimmte Maßnahmen sollen die Grundlage für die Beratungen eines zweiten Runden Tisches bilden
- Termin für den zweiten Runden Tisch ist der 09.04.2014.

Infrastrukturinitiative Allianz für Deutschland - Damit Deutschland vorne bleibt

„Damit Deutschland vorne bleibt“ ist die bundesweite Initiative für eine zukunftsfähige Verkehrsinfrastruktur, die der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) im vergangenen Jahr gemeinsam mit einer Reihe von Partnern ins Leben gerufen hat. Über 50 beteiligte Verbände, Institutionen und Unternehmen haben sich zum Ziel gesetzt, die Bedeutung der Infrastruktur für die Wirtschaft und den Wohlstand in Deutschland stärker in das Bewusstsein der Menschen zu rücken.

Nicht zuletzt durch die Aktivitäten der Initiative sind die Auswirkungen einer seit Jahren unterfinanzierten Infrastruktur zu einem zentralen Thema für Politik und Medien geworden; mit dem ersten Erfolg, dass in den nächsten vier Jahren mindestens fünf Milliarden Euro zusätzlich in die Infrastruktur fließen sollen.

Im zweiten Jahr wird die Initiative den Blick deshalb nach vorne richten. Im Mittelpunkt stehen nicht mehr die Defizite und Versäumnisse der Vergangenheit, sondern Vorschläge und Lösungen für eine nachhaltige Sanierung der Verkehrsinfrastruktur in Deutschland.

Es geht um gute Ideen, Erfahrungen und Best Practices, wie die vorhandenen und zusätzlichen Mittel nachhaltig und effizient eingesetzt werden können.

Dazu sind in diesem Jahr Konferenzen in den Ländern vorgesehen, die sich als Ideenwerkstätten verstehen. Um möglichst tragfähige Lösungsansätze zu identifizieren, sind alle eingeladen, denen eine intakte und zukunftsfähige Verkehrsinfrastruktur wichtig ist: die betroffene Wirtschaft, Städte und Gemeinden ebenso wie Verbände und Institutionen, Politik, Verwaltung, Gewerkschaften, Medien und interessierte Bürgerinnen und Bürger. Die besten Vorschläge aller Konferenzen sollen den Verkehrs-und Haushaltspolitikern des Bundes im Rahmen eines Infrastrukturgipfels im Herbst 2014 übergeben werden. Die Länderkonferenz für eine bessere Infrastruktur in Nordrhein-Westfalen, für die Michael Groschek, Minister für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes NRW die Schirmherrschaft übernommen hat, findet am

DONNERSTAG, 10. APRIL 2014, 18.00 UHR,
STATION AIRPORT IN DÜSSELDORF

statt.

Die Infrastruktur-Inititative lädt die Mitglieder des Ausschusses ein, den Dialogprozess für eine bessere Verkehrsinfrastruktur mit ihrer Teilnahme aktiv zu unterstützen, und bittet, sich den Termin im Kalender vorzumerken. Falls Sie sich bereits anmelden möchten, senden Sie bitte eine E-Mail an laenderkonferenzen@cp-compartner.de. In der **Anlage** finden Sie das Einladungsschreiben.

Wirtschaftsförderung und betriebliches Mobilitätsmanagement

Unter dem Titel „ Von Wegen – nachhaltige Mobilität in Betrieben“ hat das MBWSV eine Broschüre zum Betrieblichen Mobilitätsmanagement, die für Wirtschaftsförderer gedacht ist, herausgebracht.

Mobilität ist danach die Basis wirtschaftlichen Erfolgs. Der Transport von Waren und Materialien, die Reisetätigkeit der Beschäftigten sowie die Mobilität der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter auf ihrem Weg zur Arbeit müssen so organisiert werden, dass der Betrieb reibungslos funktioniert. Insbesondere im Bereich des Güterverkehrs werden weiter steigende Zahlen prognostiziert, so dass die heutige Art der individuellen Mobilitätsgestaltung weiter erschwert wird. Hinzu kommen steigende Kosten vor allem für Treibstoffe. Über 90 % der heute im Verkehr eingesetzten Energie wird auf Erdölbasis erbracht. Dieser fossile Energieträger steht weltweit nur noch begrenzt zur Verfügung – steigende Preise sind somit zu erwarten.

In der Broschüre werden Alternativen zum fossil betriebenen, von nur einer Person benutzten Pkw beschrieben: elektrobetriebene Fahrzeuge, ein attraktiver öffentlicher Verkehr und flexible Formen der gemeinsamen Nutzung von Fahrzeugen sind Beispiele für die Verbesserung von Mobilitätsangeboten. Und immer mehr Betriebe nutzen diese neuen Möglichkeiten. Damit reduzieren sie unnötige Kosten, fördern die Gesundheit ihrer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und entlasten zudem die Umwelt. Die Erfahrungen dieser Betriebe bei der modernen Ausgestaltung ihrer Mobilität sind in dieser Broschüre zusammengefasst.

Die Geschäftsstelle hat das Thema zur Beratung im Arbeitskreis „Kommunale Wirtschaftsförderung“ am 20. März in Leverkusen zur Beratung vorgeschlagen. Über etwaige Ergebnisse wird in der Sitzung berichtet.

WWW.DAMIT-DEUTSCHLAND-VORNE-BLEIBT.DE

INFRASTRUKTUR

EINLADUNG ZUR
LÄNDERKONFERENZ NRW

DAMIT DEUTSCHLAND VORNE BLEIBT.
Initiative für eine zukunftsfähige Infrastruktur.

10. APRIL 2014, 18 UHR, STATION-AIRPORT DÜSSELDORF
WWW.INFRA-DIALOG.DE/NRW

DAMIT DEUTSCHLAND
VORNE BLEIBT

Die bundesweite Initiative für eine zukunftsfähige Verkehrsinfrastruktur, die der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) im vergangenen Jahr gemeinsam mit einer Reihe von Partnern ins Leben gerufen hat, hat maßgeblich dazu beigetragen, den Sanierungsbedarf der Verkehrswege in den Blickpunkt der Politik, der Medien und einer breiten Öffentlichkeit zu rücken. Ein erster Erfolg ist sichtbar: Die neue Bundesregierung will in den kommenden vier Jahren mindestens fünf Milliarden Euro in die Modernisierung der Verkehrsinfrastruktur investieren. Wir alle wissen, dass dieser Betrag noch längst nicht ausreicht, um die Versäumnisse der Vergangenheit auszugleichen. Deshalb machen wir weiter – mit Veranstaltungen in den Bundesländern und Stadtstaaten. Auf der Länderkonferenz für Nordrhein-Westfalen, zu der wir Sie herzlich einladen, diskutieren interessierte Bürgerinnen und Bürger mit Fachleuten und der Politik über ihre Ideen für eine bessere Infrastruktur. Dabei geht es insbesondere um die Frage, wie die zukünftigen Verkehrsströme in Nordrhein-Westfalen angesichts der erwarteten weiteren Zunahme des Transit- und Binnenverkehrs bewältigt werden können.

Wir freuen uns, wenn Sie diesen Dialogprozess aktiv unterstützen und Sie am 10. April 2014 zur Länderkonferenz für eine zukunftsfähige Infrastruktur im Station Airport Düsseldorf begrüßen dürfen.

Dirk Biesenbach
Vorsitzender der VDV-Landesgruppe Nordrhein-Westfalen

Oliver Wolff
Geschäftsführer INFRA Dialog Deutschland GmbH

IDEEN FÜR EINE BESSERE INFRASTRUKTUR
PROGRAMM

18.00 UHR BEGRÜSSUNG / VORSTELLUNG DER INITIATIVE / KEY NOTE

- Michael Groschek, Minister für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen
- Jürgen Fenske, Präsident des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen

Keynote „Infrastruktur zwischen Standortvorteil und Investitionsbedarf“
Dr. Hubertus Bardt, Leiter des Kompetenzfelds Umwelt, Energie, Ressourcen am Institut der deutschen Wirtschaft Köln

18.30 UHR IDEEN FÜR EINE ZUKUNFTSFÄHIGE INFRASTRUKTUR

Podium 1 – „Was getan werden muss“ – Experten empfehlen
- Dirk Biesenbach, Vorsitzender des Vorstandes der Rheinbahn
- Reiner Latsch, Konzernbevollmächtigter der DB NRW
- Joachim Brendel, Federführer Verkehr IHK NRW
- Martin Schlegel, Präsident des Bauindustrieverbandes NRW

Podium 2 – „Was getan werden kann“ – Politiker diskutieren
- Michael Groschek, Minister für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr NRW
- Oliver Wittke, MdB, CDU, Mitglied Ausschuss für Verkehr
- N. N., Finanz- und Haushaltspolitiker des Bundes oder des Landes

Streiflicht: „Pendlerland NRW – Verkehr vermeiden?“
- Andrea Blome, Leiterin Amt für Verkehrsmanagement Landeshauptstadt Düsseldorf
- Roland Thomas, Referent für Wirtschaft und Verkehr Deutscher Städte- und Gemeindebund NRW
- Kai Mornhinweg, Geschäftsführer Wirtschafts- und Umweltpolitik unternehmer nrw

Moderation: Michael Bröcker,
Chefredakteur der Rheinischen Post

19.30 UHR GET-TOGETHER

LOCATION
VERANSTALTER

Station Airport
Düsseldorf Congress Sport & Event
Veranstaltungsgesellschaft GmbH
Ahrensplatz 7
40474 Düsseldorf

Hinweise zur Anreise mit den öffentlichen Verkehrsmitteln und dem PKW finden Sie unter www.stationairport.de

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V.
Landesgruppe NRW
Volker Wente
Kamekestraße 37 - 39
50672 Köln
Telefon: 0221 5 79 79 -138

Initiative für eine zukunftsfähige Infrastruktur
INFRA Dialog Deutschland GmbH
Leipziger Platz 8
10117 Berlin

Partner der Veranstaltung

DIE BAUINDUSTRIE NORDRHEIN-WESTFALEN

Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen

DB Mobility Networks Logistics

Rheinbahn

ver di

Städte- und Gemeindebund Nordrhein-Westfalen

Städtetag Nordrhein-Westfalen

VDV Nordrhein-Westfalen

DAMIT DEUTSCHLAND VORNE BLEIBT.
Initiative für eine zukunftsfähige Infrastruktur.

Länderkonferenz Nordrhein-Westfalen
Programm / Stand: 14. März 2014

Datum: 10. April 2014, 18 Uhr
Ort: Düsseldorf / Station-Airport (am Flughafen)

18.00 – BEGRÜSSUNG / VORSTELLUNG DER INITIATIVE / KEY NOTE

- Michael Groschek, Minister für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (zugesagt)
- Jürgen Fenske, Präsident des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (zugesagt)

Keynote: „Infrastruktur zwischen Standortvorteil und Investitionsbedarf“
Dr. Hubertus Bardt. Leiter des Kompetenzfelds Umwelt, Energie, Ressourcen am Institut der deutschen Wirtschaft Köln (zugesagt)

18.30 UHR – IDEEN FÜR EINE ZUKUNFTSFÄHIGE INFRASTRUKTUR

Podium 1 – „Was getan werden muss“ – Experten empfehlen

- Dirk Biesenbach, Vorsitzender des Vorstandes der Rheinbahn AG (zugesagt)
- Reiner Latsch, Konzernbevollmächtigter der Deutschen Bahn AG für NRW (zugesagt)
- Joachim Brendel, Federführer Verkehr IHK NRW (zugesagt)
- Martin Schlegel, Präsident des Bauindustrieverbandes NRW (zugesagt)

Streiflicht – „Pendlerland NRW – Verkehr vermeiden?“

- Dr. Stephan Keller, Beigeordneter der Stadt Düsseldorf (zugesagt)
- Roland Thomas, Referent für Wirtschaft und Verkehr DStGB NRW (zugesagt)
- Kai Mornhinweg, Geschäftsführer Wirtschafts- und Umweltpolitik unternehmer nrw (zugesagt)

Podium 2 „Was getan werden kann“ – Politiker diskutieren

- Michael Groschek, Minister für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr NRW (zugesagt)
- Oliver Wittke, MdB, CDU, Mitglied Ausschuss für Verkehr (zugesagt)
- Mitglieder des Finanz- und/oder Haushaltsauschusses des Bundestages (angefragt)

Moderation: Michael Bröcker, Chefredakteur der Rheinischen Post

19.30 UHR – GET-TOGETHER