



**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 • 4587-291  
E-Mail: info@kommunen-in-nrw.de  
Internet: www.kommunen-in-nrw.de

Je besonders an die

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

Aktenzeichen: G 10.2.004/003  
Ansprechpartner:  
Geschäftsführer Gerbrand  
Referentin Ehlert  
Durchwahl 0211 • 4587-241/-233

17. November 2017

### **Niederschrift über die**

### **114. Sitzung des Ausschusses für Strukturpolitik und Verkehr am 8. November 2017 in Bad Wünnenberg**

#### **I. Teilnehmer**

##### **1. Ordentliche Mitglieder:**

RM	Altenhein	Sprockhövel
HBM	Dahloff	Bad Sassendorf
HBM	Francken	Weeze
HBM	Kersting	Eslohe
HBMIn	Mahnke	Nottuln
Stv.BM	Pantke	Paderborn
RM	Reuschenbach	Rösrath
Stv. BM	Nick	Unna
Vorstandsvorsitzender		
AöR	Rötters	Moers
BM	Sendermann	Olfen
HBM	Stickeln	Warburg
Stv.BM	Störmer	Hamminkeln
HBM	Dr. Wulf	Augustdorf
Bürgermeister	Völkel	Erndtebrück

##### **2. Stellvertretende Mitglieder:**

HBM	Deitert	Reken
RM	Diederichs-Späh	Kamen
RM	Henrichs	Stadtlohn
HBM	Rüther	Bad Wünnenberg
Stv.FV	Stötzel	Hilchenbach
RM	Susel	Olpe

### 3. Ständige Gäste

keine

### 4. Referenten:

Ministerialrätin BM	im Brahm Kerkhoff	Verkehrsministerium Gescher
------------------------	----------------------	--------------------------------

### 5. Geschäftsstelle:

Geschäftsführer Gerbrand  
Referentin Ehlert

### 6. Vorsitz:

1. Vorstandsvorsitzender AöR, Rötters, Moers

(Teilnehmerliste ist beigefügt **Anlage 1**)

## II. Tagesordnung:

1. **Genehmigung der Niederschrift über die 113. Sitzung am 6. April 2017 in Unna**
2. **Zukunft der Straßenbauverwaltung in NRW/Bund**  
BE: Ministerialrätin im Brahm, Verkehrsministerium NRW
3. **Sachstand zur Gründung von Wirtschaftswegeverbänden**  
BE: Bürgermeister Kerkhoff, Gescher
4. **Dieselskandal und Forderungen des StGB NRW**  
BE: Geschäftsführer Horst-Heinrich Gerbrand, Geschäftsstelle  
BE: Referentin Cora Ehlert, Geschäftsstelle
5. **Thesen zur Mobilität der Zukunft**  
BE: Geschäftsführer Horst-Heinrich Gerbrand, Geschäftsstelle  
BE: Referentin Cora Ehlert, Geschäftsstelle
6. **Positionspapier „Innenstädte im Wandel“**  
BE: Referentin Cora Ehlert, Geschäftsstelle
7. **Hinweispapier „Alternative Verlegungsmethoden im Breitbandausbau“**  
BE: Referentin Cora Ehlert, Geschäftsstelle
8. **Verschiedenes**
  - Bewertung des Koalitionsvertrages
  - Sachstand Initiative zur Änderung des § 48 OBG NRW
  - Kongress Kommunale Wirtschaftsförderung in Münster
  - Zusammenarbeit mit dem Arbeitskreis Kommunaler Ingenieurbau
  - Ort und Zeit der nächsten Sitzung

### III. Ergebnisse

#### Begrüßung

Der Ausschussvorsitzende, Vorstand AÖR **Rötters**, Stadt Moers, sowie BM **Rüther**, Stadt Bad Wünnenberg, begrüßen die Teilnehmer.

#### Zu TOP 1: Genehmigung der Niederschrift über die 113. Sitzung am 6. April 2017 in Unna

Die Niederschrift über die 113. Sitzung des Ausschusses am 6. April 2017 in Unna wird einstimmig genehmigt.

#### Zu TOP 2: Zukunft der Straßenbauverwaltung in NRW/Bund

MRin **im Brahm**, Verkehrsministerium NRW, stellt die neuen Regelungen zur Überführung der bisher von den Ländern im Auftrag des Bundes verwalteten Autobahnen in eine bundeseigene Verwaltung dar.

Sie erläutert außerdem, dass der Bund auf Antrag des Landes NRW, der bis zum 31.12.2018 zu stellen ist, auch die Bundesstraßen im Gebiet des Landes mit Wirkung zum 01.01.2021 übernehmen müsse.

Der Bund werde sich zur Erfüllung seiner Aufgaben als Träger der Straßenbaulast einer Gesellschaft privaten Rechts in der Rechtsform der GmbH mit Sitz in Berlin bedienen (Infrastrukturgesellschaft für Autobahnen und andere Bundesfernstraßen). Die Gesellschaft könne regionale Tochtergesellschaften errichten. NRW beanspruche laut Koalitionsvertrag den Sitz mindestens einer solchen Tochtergesellschaft. Nach neueren Überlegungen werde NRW jedoch wohl nicht mehr als eine Tochtergesellschaft einfordern. Entgegen anderslautender Vorinformationen werde die Gesellschaft auch nicht selbst Mautgläubigerin sein. Für die Mitarbeiter des derzeitigen Landesbetriebes Straßen.NRW werde es keine zwangsweisen Versetzungen geben, die Mitarbeiter sollten vielmehr am bisherigen Standort weiter beschäftigt werden.

Im jetzigen Stadium sei die Frage der künftigen Verwendung der Bundesstraßen von großer Bedeutung. Referentin **im Brahm** sieht die Gefahr einer „Zerpflückung“ der übrig bleibenden Landesstraßen. Zwar sei eine Abgabe der Bundesstraßen an den Bund kostengünstiger, man müsse jedoch auch weitere Parameter beachten. Das Verkehrsministerium habe sich auf Fachebene für einen Erhalt der Bundesstraßen in der Zuständigkeit des Landes ausgesprochen. Eine Entscheidung des Ministers sei in den kommenden Wochen zu erwarten.

In der anschließenden Diskussionsrunde macht GF **Gerbrand** auf Nachfrage von BM **Francken** deutlich, dass die Geschäftsstelle das Thema weiter intensiv begleiten und über neuere Entwicklungen in der nächsten Sitzung informieren werde. BM **Francken** ergänzt, dass das Verkehrsnetz leistungsfähig gehalten werden müsse und die organisatorische Abwicklung effektiv sein müsse. Hier solle auch der Sachverstand vor Ort eingebracht werden. BM **Dahlhoff** sieht in der Entwicklung die Chance, dass sich Straßen.NRW künftig vermehrt auf die Bundes- und Landesstraßen konzentrieren könne. MRin **im Brahm** fügt hinzu, dass schon jetzt mehr Stellen für Ingenieure im Haushalt vorgesehen seien.

#### Zu TOP 3: Sachstand zur Gründung von Wirtschaftswegeverbänden

BM **Kerkhoff** informiert über den Sachstand zur Gründung eines Wirtschaftswegeverbandes in Gescher. Wegen der Einzelheiten wird auf die Präsentation verwiesen, welche als **Anlage 2** beigelegt ist.

In der anschließenden Diskussionsrunde macht der Berichterstatter auf Nachfrage von BM **Stickeln** deutlich, dass auch eine Heranziehung durch Zwangsmitgliedschaft in dem Verband rechtmäßig sei. Dennoch sei es wichtig, dass der Verband auf eine möglichst breite freiwillige Basis gestellt sei. Stv. BM **Störmer** begrüßt das Modell des Wirtschaftswegeverbandes, da es den Solidaritätsgedanken aufgreife. KAG-Beiträge und eine Erhöhung der Grundsteuer A hätten nur wenig Akzeptanz. BM **Kerkhoff** bestätigt dies und befürwortet aus diesem Grunde ebenfalls eine Verbandslösung. Wenn eine Verbandsgründung jedoch scheitere, müsse man auch wieder über andere Finanzierungsinstrumente nachdenken.

#### **Zu TOP 4: Dieselskandal und Forderungen des StGB NRW**

GF **Gerbrand** berichtet über die bisherigen Entwicklungen im Diesel-Skandal und die politischen Diskussionen auf Bundes- und Landesebene. Ergänzend stellt er die Forderungen und Positionen aus Sicht der Geschäftsstelle dar.

In der sich anschließenden Diskussion, an der sich neben Frau **Altenhein** die Herren **Die-derichs-Späh, Henrichs, Stickeln, Störmer und Susel** beteiligen, wird die Auffassung vertreten, dass insbesondere das Potential von Wasserstoffautos stärker in den Fokus gerückt werden sollte. Kritisiert wird, dass Ministerpräsident Laschet die Umrüstung von Busflotten stark in den Mittelpunkt gestellt habe. Eine bloße Umrüstung der Busse könne das Problem der Luftverschmutzung nicht beheben. Zudem wird hervorgehoben, dass es derzeit praktische Hindernisse bei der Nutzung von E-Mobilität, z.B. durch ein fehlendes einheitliches Abrechnungssystem, Vandalismus an Stromtankstellen oder die Belegung von Parkplätzen für E-Autos durch konventionelle Pkw gebe. BM **Dr. Wulf** äußert zudem Skepsis bezüglich der Umsetzbarkeit einer Verkehrswende im ländlichen Raum. Ein Verzicht auf ein eigenes Auto sei vielfach nicht denkbar.

GF **Gerbrand** erwidert auf die Diskussionsbeiträge, dass es keine primär kommunale Aufgabe sei, zu entscheiden, ob die E-Mobilität oder die Brennstoffzelle zukunftsfähiger sei. Dies müsse den fachlichen Arbeitsgruppen auf Bundesebene vorbehalten bleiben. Er halte zudem viele Vorurteile, die gegenüber der Elektromobilität bestünden, für ausräumbar. Er stellt zudem heraus, dass es bei der geforderten Verkehrswende ausdrücklich nicht um eine Verdrängung des Autos gehe. Es müsste aber angesichts der vielen Probleme intensiv über Alternativen nachgedacht werden. Er sehe in der Digitalisierung außerdem zahlreiche Chancen für den ländlichen Raum, etwa in Bezug auf Firmenansiedlungen und Fachkräftegewinnung.

Der Ausschuss fasst sodann einstimmig folgenden Beschluss:

*„Der Ausschuss fordert die Bundes- und Landesregierung auf, dafür Sorge zu tragen, dass es keine Diesel-Fahrverbote in Städten gibt. Nach derzeitigem Erkenntnisstand kann kurzfristig nur eine Hardware-Nachrüstung der Diesel-Pkw durch die Hersteller bewirken, dass Fahrverbote für Dieselfahrzeuge in Umweltzonen vermieden werden können.*

*Mittel- bis langfristig bedarf es einer grundlegenden Verkehrswende, in der das Auto zwar wichtiger Verkehrsträger bleibt, daneben aber dem Fuß- und Radverkehr sowie dem ÖPNV eine höhere Bedeutung beigemessen wird.*

*Der Ausschuss unterstützt vor diesem Hintergrund die im Positionspapier formulierten Forderungen der Geschäftsstelle.“*

#### **Zu Top 5: Thesen zur Mobilität der Zukunft**

GF **Gerbrand** erläutert das Thesenpapier „Mobilität der Zukunft“, welches in intensiver Zusammenarbeit mit der AGFS NRW entstanden sei.

In der anschließenden Diskussionsrunde spricht sich BM **Sendermann** für eine schärfere Formulierung der Forderungen an das Land aus. Der **Berichterstatter** erwidert, dass das Papier an dieser Stelle bewusst allgemein gehalten sei, um sich nicht in Details zu verlieren. RM **Reuschenbach** hebt hervor, dass für eine Verkehrswende immer auch eine Bewusstseinsveränderung in den Köpfen stattfinden müsse. Hier stünde Deutschland noch am Anfang.

Der Ausschuss fasst sodann einstimmig den folgenden Beschluss:

*„Der Ausschuss beschließt vor dem Hintergrund wachsender und immer vielfältiger werdender Mobilitätsansprüche in der Bevölkerung folgende Thesen:*

a) *Ausgangslage zwingt zum Handeln*

*Drohende Diesel-Fahrverbote im Zusammenhang mit Emissionsbelastungen, tägliche Staus sowohl innerstädtisch als auch auf Zubringerstraßen, Leistungsentpässe beim ÖPNV, enormer Parkdruck in den Kommunen verbunden mit kaum mehr verfügbarem Raumangebot für den Fuß- und Radverkehr ist tägliche Realität. Die klassische Verkehrsinfrastruktur hat in vielen Städten und Gemeinden seit langem die Kapazitätsgrenze überschritten und ist nicht mehr erweiterbar. Diese drängenden Problemfelder fordern verkehrspolitische Antworten.*

b) *Paradigmenwechsel erforderlich*

*Diese Herausforderungen können nicht mehr mit singulären Ansätzen beantwortet werden, die nur auf eine Verkehrsart fokussieren. Erforderlich ist vielmehr eine integrierte Stadt- und Verkehrsplanung, in die alle Verkehrsarten einbezogen werden. Damit verbunden ist die Entwicklung eines klaren Zielbildes für die Mobilitätsentwicklung in der Kommune und konkrete Umsetzungsschritte, um es zu erreichen.*

c) *Kommunalpolitische Anforderungen*

*Ein überbeanspruchter öffentlicher Raum, der vielfach keine Erweiterungsmöglichkeiten bietet, um die Leistungsfähigkeit unserer Verkehrssysteme zu erhöhen, zwingt die kommunale Planung neue Akzente zu setzen. Es gilt, eine Änderung des Mobilitätsverhaltens des einzelnen Verkehrsteilnehmers zu erreichen. Hierfür müssen andere Verkehrsarten, vor allem das Fahrrad, stärker in den Blick genommen werden, um deren Potentiale zu nutzen.*

*Für den ÖPNV kommen bei geringer Nachfrage, die einen taktgebundenen Linienverkehr nicht mehr begründen, flexible Bedienformen, wie z.B. Sammeltaxen und Rufbusse, die schnell und individuell reagieren können, in Betracht. Zudem sollte das Gesamtsystem der einzelnen Verkehrsträger mit Hilfe der Digitalisierung synchronisiert und stärker vernetzt werden.*

d) *Forderungen an das Land*

*Insbesondere in ländlichen Bereichen ist die Erreichbarkeit durch den ÖPNV weder räumlich noch zeitlich ausreichend gesichert. Das Land ist deshalb aufgefordert die ÖPNV-Mittel aufzustocken und durch eine Veränderung der Fördermechanismen darauf hinzuwirken, dass auch nachfrageschwächere Linien attraktiver gestaltet werden. Hierdurch können Anreize für eine stärkere Nutzung des ÖPNV geschaffen werden.*

*Eine Neuakzentuierung der kommunalen Verkehrsplanung wird angesichts der nach wie vor bestehenden defizitären Haushaltslage der Kommunen nur gelingen, wenn das Land ausreichende Mittel für Planungs- und Realisierungsmaßnahmen zur Verfügung stellt. Hierzu gehört insbesondere die Unterstützung bei der Umsetzung vernetzter Radwegeachsen.*

e) *Positionierung des StGB NRW*

*Ein wichtiges Anliegen des StGB NRW besteht darin, die Verkehrsfunktion der öffentlichen Flächen gleichberechtigt für alle Verkehrsarten zu gewährleisten. Die Stadt wird als grüner und vitaler Lebens- und Bewegungsraum gestaltet, indem ein Großteil des Binnenverkehrs zu Fuß und vor allem mit dem Fahrrad erfolgt.*

*Deswegen plädiert der StGB NRW dafür, bei Straßen, Knotenpunkten, Plätzen und Grünanlagen neben der Verkehrsfunktion auch wieder die Kommunikations- und Aufenthaltsfunktion zu stärken. Durch eine integrierte Stadt- und Verkehrsplanung kann so eine Verkehrsinfrastruktur geschaffen werden, die Grundansprüche an Wohnverträglichkeit, Aufenthaltsqualität und Gesundheit erfüllt.“*

#### **Zu TOP 6: Positionspapier „Innenstädte im Wandel“**

Referentin **Ehlert** erläutert den Inhalt des Positionspapieres „Innenstädte im Wandel“.

In der anschließenden Diskussion erläutert sie auf Nachfrage durch BM **Dr. Wulf**, dass der Begriff „Leerstandmanager“ im Papier bewusst vermieden worden sei, vielmehr bräuchte es eines „Kümmerers“, der den Wandel der Innenstädte proaktiv begleite. RM **Diederichs-Späh** schlägt eine mögliche interkommunale Zusammenarbeit bei Online-City-Portalen vor.

Der Ausschuss fasst sodann einstimmig den folgenden Beschluss:

*„Vor dem Hintergrund eines sich verändernden Kaufverhaltens und dem damit einhergehenden Wandel der Innenstadtlagen, sieht der Ausschuss die Notwendigkeit, dass Kommunen Veränderungsprozesse in den Zentren gemeinsam mit den Akteuren wie Händlern und Immobilieneigentümern eng begleiten.*

*Das Positionspapier „Innenstädte im Wandel – Herausforderungen und Perspektiven für Kommunen“ zeigt nach Einschätzung des Ausschusses gute Handlungsansätze für Kommunen auf und unterstreicht gleichzeitig, dass auch das Land gefordert ist, einen Beitrag zur Vitalisierung der Innenstädte zu leisten.“*

#### **Zu TOP 7: Hinweispapier „Alternative Verlegemethoden im Breitbandausbau“**

Referentin **Ehlert** berichtet über die Absicht der Geschäftsstelle ein Hinweispapier für die kommunale Praxis im Umgang mit der sog. Trenching-Methode zu erstellen.

In der anschließenden Diskussionsrunde betont BM **Stickeln** die Wichtigkeit des Glasfaser-Ausbaus. BM **Kerkhoff** erwidert, dass man aufgrund des Gebots der Technologieneutralität nur vom Gigabit-Ausbau sprechen dürfe. Er betont, dass die Frage, ob Trenching an einer konkreten Stelle im Straßennetz erlaubt werden könne, eine Entscheidung der Kommune vor Ort bleiben müsse. Für BM **Rüther** sei entscheidend, wo das Trenching erfolgen soll. Es eigne sich aus seiner Sicht besonders für weite Strecken außerorts, insb. um Außenbereiche zu erschließen.

Der Ausschuss fasst sodann einstimmig den folgenden Beschluss:

*„Der Ausschuss beauftragt die Geschäftsstelle mit der Erstellung eines Hinweispapieres „Alternative Verlegemethoden im Breitbandausbau“. Das Positionspapier soll den Kommunen als Entscheidungshilfe dienen und sowohl die Vor- als auch die Nachteile alternativer Verlegemethoden aufzeigen.“*

#### **Zu Top 8: Verschiedenes**

Referentin **Ehlert** erläutert auf Nachfrage den Sachstand zur Änderung des § 48 Abs. 2 OBG NRW.

Die weiteren Berichte werden ohne weitere Aussprache zur Kenntnis genommen.

Die nächste Sitzung findet am **Mittwoch, den 11.04.2017** auf Einladung von BM Sendermann **in Olfen** statt.



Horst-Heinrich Gerbrand



Cora Eink