



Städte- und Gemeindebund
Nordrhein-Westfalen

Der Geschäftsführer

■ 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: G 10.2-004/002 Ge/Da
Ansprechpartner:
Geschäftsführer Gerbrand
Referentin Cora Eink
Durchwahl 0211 • 4587-241/-233

24. Oktober 2017

114. Sitzung des Ausschusses für Strukturpolitik und Verkehr am Mittwoch, den 8. November 2017 in Bad Wünnenberg

Sehr geehrte Damen und Herren,

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

**Mittwoch, 08. November 2017,
- 10.00 Uhr –
„Spanckenhof“
Leiberger Str. 10
33181 Bad Wünnenberg**

stattfindende 114. Sitzung unseres Ausschusses für Strukturpolitik und Verkehr. **Falls noch nicht geschehen, melden Sie sich bitte zur Sitzung an.**

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

Vorbericht
114. Sitzung
Ausschuss für Strukturpolitik und Verkehr
am 8. November 2017 in Bad Wünnenberg

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

TOP 2: Zukunft der Straßenbauverwaltung in NRW/Bund

BE: Ministerialrätin im Brahm,
Verkehrsministerium NRW

Aktenzeichen: G 10.2-004/002 Eh/Da
Ansprechpartner:
Geschäftsführer Horst-Heinrich Gerbrand
Referentin Cora Ehlert
Durchwahl 0211 • 4587-241/-233

24. Oktober 2017

Das Gesetz zur Änderung des Grundgesetzes vom 13.07.2017 und das Gesetz zur Neuordnung des bundesstaatlichen Finanzausgleichssystems ab dem Jahr 2020 und zur Änderung haushaltsrechtlicher Vorschriften vom 14.08.2017 enthalten auch Regelungen zur Überführung der bisher von den Ländern im Auftrag des Bundes verwalteten Autobahnen in bundeseigene Verwaltung, spätestens zum 01.01.2021.

Darüber hinaus muss der Bund auf Antrag eines Landes, der bis zum 31.12.2018 zu stellen ist, auch die Bundesstraßen im Gebiet dieses Landes mit Wirkung zum 01.01.2021 übernehmen. Ob Nordrhein-Westfalen einen Antrag stellen wird, wird derzeit ergebnisoffen geprüft.

Der Bund wird 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 kann mit hoheitlichen Aufgaben beliehen werden, und sie kann bedarfsgerecht regionale Tochtergesellschaften errichten. Nordrhein-Westfalen beansprucht den Sitz mindestens einer solchen Tochtergesellschaft (Koalitionsvertrag).

Zur Wahrnehmung hoheitlicher Kernaufgaben wie Widmungs- und Umstufungsentscheidungen, Linienbestimmung, der Aufgaben der Planfeststellungsbehörde (einschließlich Anhörungsbehörde) und der Straßenverkehrsbehörde für Autobahnen sowie der Rechts- und Fachaufsicht über die Infrastrukturgesellschaft wird ein Fernstraßen-Bundesamt errichtet, dessen Sitz die Bundesregierung auf Vorschlag des Bundesministeriums für Verkehr bestimmen wird.

Nordrhein-Westfalen arbeitet auf Ebene des Verkehrsministeriums und des Landesbetriebs Straßenbau in der vom Bundesverkehrsministerium eingerichteten Stabsstelle mit, die die Überleitung der bisherigen Auftragsverwaltung der Autobahnen in bundeseigene Verwaltung organisiert. Bei Straßen.NRW sind rund 2.500 Personen (bisher noch nicht namentlich identifiziert) betroffen, die ganz, überwiegend oder teilweise im Bereich der Autobahnen eingesetzt sind. Neben einer Zusage der Bundeskanzlerin gegenüber den Ministerpräsidentinnen und Ministerpräsidenten vom 8. Dezember 2016, dass „ausgeprägte Organisationsstrukturen für Autobahnen“ in den Ländern erhalten bleiben, gibt es aber derzeit noch keine Informationen des Bundes über die Ausgestaltung der künftigen Infrastrukturgesellschaft.

Bei einer Abgabe auch der Bundesstraßen würden die Landesstraßen kein in sich zusammenhängendes, einheitlich zu verwaltendes und zu unterhaltendes Netz mehr bilden. Abhängig von der noch offenen Entscheidung, ob Nordrhein-Westfalen die Auftragsverwaltung der Bundesstraßen behalten wird, wird daher über die weitere Ausrichtung und Organisationsform der Landesstraßenbauverwaltung zu entscheiden sein. Dem Bereich der Bundesstraßen sind rechnerisch etwa 1.400 Personen bei Straßen.NRW zuzuordnen.

Im Einzelnen wird auf die Ausführungen von MRin im Brahm aus dem Verkehrsministerium NRW verwiesen.

Der Ausschuss wird um Diskussion und Erörterung gebeten.



Städte- und Gemeindebund
Nordrhein-Westfalen

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

Vorbericht
114. Sitzung
Ausschuss für Strukturpolitik und Verkehr
am 8. November 2017 in Bad Wünnenberg

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

**TOP 3: Sachstand zur Gründung von
Wirtschaftswegeverbänden**
BE: Bürgermeister Kerkhoff, Gescher

Aktenzeichen: G 10.2-004/002 Eh/Da
Ansprechpartner:
Geschäftsführer Horst-Heinrich Gerbrand
Referentin Cora Ehlert
Durchwahl 0211 • 4587-241/-233

24. Oktober 2017

3.1 Zum Hintergrund:

Insbesondere ländlich gelegene Kommunen verfügen in ihren Außenbereichen über ein ausgedehntes Wirtschaftswegenetz. Die Wirtschaftswege erschließen dabei vorrangig landwirtschaftliche Hofstellen sowie Ackerflächen.

Die Instandsetzung dieser Wege ist für viele Kommunen mit hohen Kosten verbunden, weshalb sich die Frage nach der Refinanzierung von Unterhaltungs- und Erneuerungsmaßnahmen stellt.

Eine Refinanzierung über Straßenbaubeiträge nach § 8 KAG NRW ist zwar möglich, führt in der Praxis jedoch häufig zu unbefriedigenden Ergebnissen. Das Beitragsrecht setzt immer den direkten Zusammenhang zwischen „Straße“ und „Anlieger“ voraus. Besonders im Außenbereich ist das Wegenetz aber sehr viel verflochtener und die Landwirte benötigen eine Vielzahl von Wegen, um ihre Ackerflächen bewirtschaften zu können. Eine trennscharfe Abgrenzung der bevorteilten Anlieger, wie es das Beitragsrecht fordert, ist deshalb im Außenbereich nicht immer zweckmäßig.

Vor einigen Jahren reifte deshalb in vereinzelt Gemeinden (insb. Metelen und Gescher) der Entschluss, einen sog. Wirtschaftswegeverband gründen zu wollen. Mitglieder im Verband wären neben der Gemeinde auch die Eigentümer der im Verbandsgebiet gelegenen Grundstücke, also insb. Landwirte. Das Verbandsgebiet erstreckt sich im Regelfall über den Außenbereich.

Vorteil des Verbandsmodells – gegenüber einer Abrechnung nach KAG – ist, dass regelmäßig wiederkehrende und in der Höhe vergleichsweise moderate Verbandsbeiträge durch die Verbandsmitglieder gezahlt werden und so die Wegeinfrastruktur im Außenbereich langfristig saniert und unterhalten werden kann. Bei einer Abrechnung nach KAG wird gerade ein sehr hoher Einmalbetrag (nicht selten um die 10.000 €) für eine konkrete Straßenbaumaßnahme fällig. Zugleich haben die Verbandsmitglieder umfassende Mitspracherechte, etwa in Bezug auf den konkreten Sanierungsplan.

Die Geschäftsstelle hat die Entwicklungen von Anfang an begleitet. Die Idee eines Wegeverbandes wird von vielen Gemeinden in NRW mit großem Interesse verfolgt.

3.2 Bisherige Entwicklungen

Ursprünglich war die Errichtung eines Wirtschaftswegeverbandes in Metelen und Gescher für das Jahr 2014 geplant. Das Land NRW – welches ebenfalls Grundstücke im potentiellen Verbandsgebiet hätte und somit beitragspflichtig wäre – hat jedoch – wenige Monate vor der Errichtungsversammlung – Bedenken gegen die Rechtmäßigkeit eines solchen Modells geäußert. In der Folge hat das Land ein umfassendes Gutachten in Auftrag gegeben und die Errichtung des Verbandes wurde zunächst bis auf weiteres vertagt.

Das Gutachten ist mittlerweile fertig gestellt worden. Als zentrales Ergebnis wird festgestellt, dass das geplante Verbandsmodell im Einklang mit der Rechtsordnung steht (Rechtsgrundlage ist das Gesetz über Wasser- und Bodenverbände – WVG -). Das Gutachten befasst sich im Detail mit zahlreichen weiteren Fragestellungen, so z.B. mit der Frage, ob Anlieger auch im Wege einer Zwangsmitgliedschaft zu Beiträgen herangezogen werden dürfen. Nach dem Gutachten ist dies nicht ausdrücklich und generell verboten. Nach intensiven Diskussionen, an der sich auch die Geschäftsstelle beteiligt hat, sind Gescher und Metelen hier zu der Auffassung gelangt, dass eine Zwangsmitgliedschaft rechtmäßig sein dürfte, ggf. jedoch Differenzierungen bei der Beitragshöhe vorzunehmen wären. Vor dem Hintergrund des grundsätzlich zustimmenden Gutachtens haben Gescher und Metelen die Gründungsbestrebungen wieder aufgenommen.

Wegen der Einzelheiten zum aktuellen Sachstand wird auf den Vortrag von Bürgermeister Kerkhoff verwiesen.



Städte- und Gemeindebund
Nordrhein-Westfalen

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

Vorbericht
114. Sitzung
Ausschuss für Strukturpolitik und Verkehr
am 8. November 2017 in Bad Wünnenberg

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

TOP 4: Dieselskandal und Forderungen des StGB NRW
BE: Geschäftsführer Horst-Heinrich Gerbrand, GST
BE: Referentin Cora Ehlert, GST

Aktenzeichen: G 10.2-004/002 Eh/Da
Ansprechpartner:
Geschäftsführer Horst-Heinrich Gerbrand
Referentin Cora Ehlert
Durchwahl 0211 • 4587-241/-233

24. Oktober 2017

4.1 Beschlussvorschlag:

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.

4.2 Begründung:

4.2.1 Hintergrund:

Mit der Umsetzung der EU-Luftqualitätsrahmen-Richtlinie 2008/50/EG und ihrer Tochterrichtlinie durch die 39. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz (39. BImSchV - Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen) ist die Belastungssituation der Luft in Gebieten von Nordrhein-Westfalen regelmäßig durch Messung oder Modellrechnung zu ermitteln und zu beurteilen. Wird eine unzulässig hohe Belastung festgestellt, so ist ein Luftreinhalteplan aufzustellen. Zuständig hierfür ist in Nordrhein-Westfalen die Bezirksregierung.

Die Werte für Stickstoffdioxid (NO²) können in zahlreichen Regionen in Deutschland jedoch seit Jahren nicht eingehalten werden. Aus diesem Grund hat die EU-Kommission im Juni 2015 ein Vertragsverletzungsverfahren gegen die Bundesrepublik Deutschland eingeleitet. Dieses Verfahren bezieht sich deutschlandweit auf 28 Gebiete, davon 11 in NRW, in denen zwischen 2010 und 2013 der Jahresmittelwert von 40 µg/m³ überschritten wurde.

Die EU-Kommission kritisiert u. a., dass die Bundesrepublik bislang die Umweltzonen nicht fortentwickelt hat und auch keine Konsequenzen bei der steuerlichen Förderung von Diesel-Kfz gezogen hat. Schließlich wird die Nicht-Einführung der „blauen“-Plakette kritisiert. Die EU-Kommission rügt insbesondere, dass in den meisten betroffenen Gebieten die Grenzwerte für NO₂ erst im Jahr 2020 oder später eingehalten werden. Damit würde der Grenzwert um 10 oder mehr Jahre nach Ablauf der Frist noch immer überschritten. Auch gegen andere Mitgliedsstaaten wie Frankreich, Großbritannien und Spanien wurden entsprechende Vertragsverletzungsverfahren eingeleitet. Nach Auswertung der Stellungnahme der Bundesrepublik wird die EU-Kommission entscheiden, ob sie Klage vor dem europäischen Gerichtshof einlegen wird.

Handlungsdruck besteht auch aufgrund von Klagen der Deutschen Umwelthilfe (DUH) gegen die Luftreinhaltepläne zahlreicher Städte. In Nordrhein-Westfalen sind bislang die Städte Aachen, Bonn, Köln, Essen und Gelsenkirchen verklagt worden. Mit Urteil vom 13.09.2016 hatte das VG Düsseldorf bereits entschieden, dass der Luftreinhalteplan für das Gebiet Düsseldorf rechtswidrig ist, da im Plan keine ausreichenden Maßnahmen vorgesehen sind, um die Überschreitung der NO₂-Grenzwerte zeitnah zu verhindern. Erforderlich wäre auch die Prüfung eines Fahrverbots für Diesel-Kfz gewesen.

Die Frage, ob Dieserverbote in Luftreinhalteplänen nach geltender Rechtslage zulässig sind, ist umstritten. Die 35. BImSchV kennt jedenfalls keine „blaue Plakette“ zur zukünftigen Kennzeichnung von Dieselfahrzeugen, welche in eine Umweltzone einfahren können. Um den Instanzenzug über das OVG zu vermeiden und alsbald eine letztinstanzliche Entscheidung zu erhalten, haben sich die Bezirksregierung Düsseldorf und die DUH darauf verständigt, gegen das Urteil des VG Düsseldorf Sprungrevision einzulegen. Mit der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichtes, bei der es u. a. um die Klärung der Rechtsfrage geht, auf welcher Rechtsgrundlage Fahrverbote ausgesprochen werden können, ist in der 1. Jahreshälfte 2018 zu rechnen.

In diesem Zusammenhang kommt hinzu, dass die Hersteller über die tatsächlichen Abgaswerte der Dieselfahrzeuge offensichtlich getäuscht haben.

4.2.2 Ergebnisse der bisherigen Diesel-Gipfel auf Bundes- und Landesebene

Zur Vermeidung von Diesel-Fahrverboten in den von Grenzwertüberschreitungen betroffenen Städten, haben auf Bundes- und Landesebene mehrere sog. Diesel-Gipfel statt gefunden. Die Ergebnisse sind im Folgenden zusammengefasst:

I. Ergebnisse des ersten Dieseltgipfels auf Bundesebene am 02.08.2017:

- a) Insgesamt 5,3 Millionen Diesel-Fahrzeuge sollen im Rahmen eines Sofortprogramms der Automobilhersteller durch ein Software-Update nachgerüstet werden. In dieser Zahl sind bereits 2,5 Millionen nachgerüstete Diesel-Pkw von Volkswagen enthalten. Es geht nur um Fahrzeuge der Schadstoffklassen Euro 5 und Euro 6. Damit sollen die Schadstoffemissionen um 25-30 Prozent gesenkt werden. Die Wirksamkeit der Nachrüstung soll durch das Kraftfahrtbundesamt (KBA) und andere Genehmigungsbehörden mit regelmäßigen Stichproben-Prüfungen bei zugelassenen Fahrzeugen geprüft werden.
- b) Zur Unterstützung der Kommunen bei der Luftreinhaltung soll es einen Fonds "Nachhaltige Mobilität in der Stadt" im Gesamtumfang von 500 Millionen Euro geben. Die Hälfte davon will der Bund beisteuern. Die Finanzierung der anderen 50 Prozent ist unklar. Es wird einen Beitrag der Automobilhersteller gemäß ihrem Marktanteil geben. Der Fonds soll in den 28 Kommunen, auf die sich die EU Kommission in ihrem Verfahren gegen Deutschland bezieht, verwendet werden, um individuelle Masterpläne („green-city-Plan“) zu entwickeln und umzusetzen.

Diese Pläne sollen die Digitalisierung, intelligente Verkehrssysteme, intermodale Mobilitätslösungen sowie zunehmende Automatisierung und Vernetzung im Individualverkehr und im ÖPNV einsetzen, um die Schadstoffbelastung mit Stickstoffdioxiden zu verringern.

- c) Der Bund will darüber hinaus seine "Förderkulissen für emissionsmindernde Maßnahmen im städtischen Verkehr" erweitern und ausbauen. Das gilt etwa für die Anschaffung von Elektrobussen im öffentlichen Nahverkehr und emissionsärmeren Nutzfahrzeugen.
- d) Weitere Maßnahmen betreffen die Zusagen der Automobilhersteller, zusätzliche eigene Programme für die Modernisierung von privaten Fahrzeugen zu schaffen. Damit sollen Private Anreize erhalten, alte Dieselfahrzeuge aus dem Verkehr zu ziehen.

II. Ergebnisse des NRW-Dieseltgipfels am 01.09.2017

Auf Einladung von Ministerpräsident Laschet nahm die Geschäftsstelle am 01. September 2017 am NRW-Dieseltgipfel in Düsseldorf teil. Neben Vertretern der Landesregierung waren mehrere Kommunen eingeladen, die unmittelbar von Dieselfahrverboten betroffen sind. Der Termin diente der Vorbereitung des zweiten Diesel-Gipfels auf Bundesebene am 04.09.2017, s.u.

Ministerpräsident Laschet stellte kurzfristig wirkende Maßnahmen zur Diskussion. Er schlug vor, sich das Potential der Nachrüstung von Bussen im ÖPNV genauer anzusehen. So gebe es im Bestand der Mitgliedsunternehmen des VDV (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen) 22.000 Busse (von insgesamt knapp 80.000 zugelassenen Bussen) mit Dieselantrieb. 17.600 Busse – also 80 % der gesamten Flotte – würden nicht die Abgasnorm Euro 6 erreichen, könnten aber nachgerüstet werden. Bei angenommenen Kosten von 16.000 Euro je Fahrzeug würde der Gesamtaufwand der Nachrüstung dieses Teils der Dieselflotte bei rd. 280 Mio. Euro liegen. Man werde daher für das Gespräch im Kanzleramt vorschlagen, dass der Bund ein Programm zur Förderung einer Nachrüstungsoffensive im Bereich dieselbetriebener ÖPNV-Busse auflege. Die Nachrüstung weiterer Fahrzeugflotten, die von der öffentlichen Hand betrieben würden, sollten von Seiten des Bundes ebenfalls geprüft werden. Dies gelte auch für die Nachrüstung von Bussen privater Unternehmen, die im Auftrag der öffentlichen Hand innerstädtisch fahren.

In der Diskussion wurde dieser Vorschlag begrüßt, jedoch herausgestellt, dass weitere Maßnahmen erforderlich seien, die mittel- bis langfristige Wirkungen erzeugen könnten.

Die Geschäftsstelle hat in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen, dass die Kommunen nicht Verursacher der Problematik seien, sie aber nun gefordert würden. Richtigerweise hätte man die Verursacher, die Automobilhersteller, umfassender in die Pflicht nehmen müssen. Dies habe man leider beim „Dieseltgipfel“ versäumt.

Nach neuesten Berechnungen des Umweltbundesamtes würden Software-Updates allein nicht ausreichen, um die erforderlichen Emissionsminderungen zu erreichen. Daher sollte der Druck seitens der Politik auf die Automobilindustrie massiv erhöht werden. Vor allem seien dringend mehr Investitionen in umweltschonende Antriebstechnologien erforderlich. Der Konflikt dürfe in keinem Fall auf dem Rücken der Verbraucher und Kommunen ausgeglichen werden. Aktuell habe die Deutsche Umwelthilfe angekündigt, gegen weitere Städte Verfahren zur Einhaltung der Grenzwerte für Stickstoffdioxid einzuleiten, was zu einer weiteren Verschärfung des Konflikts auf kommunaler Ebene führen würde.

III. Zweiter Dieseltippel auf Bundesebene am 04.09.2017 im Kanzleramt

Auf dem zweiten nationalen Diesel-Gipfel mit Kanzlerin Merkel konnte die folgende Vereinbarung getroffen werden:

Der sogenannte Mobilitätsfonds wird auf eine Milliarde Euro verdoppelt. Der Mobilitätsfonds im Umfang von zunächst 500 Millionen Euro war beim ersten Dieseltippel Anfang August vereinbart worden, s.o. Diese Summe wollen sich Bund und Autoindustrie teilen. Die weiteren 500 Millionen Euro soll nun laut Merkel zunächst der Bund bereitstellen. Vizekanzler Gabriel sagte aber, er gehe davon aus, dass ein substanzialer Beitrag der Aufstockung auch von der Autoindustrie kommen müsse. Ob bzw. inwieweit NRW eigene zusätzliche Mittel für den Fonds zur Verfügung stellen wird, ist aktuell nicht einschätzbar.

Mit dem Geld aus dem Mobilitätsfonds sollen Kommunen, die besonders stark von Stickoxid-Emissionen betroffen sind, etwa die Infrastruktur für E-Mobilität verbessern, öffentliche Nahverkehrsangebote sowie den Fahrrad- und Fußgängerverkehr attraktiver machen. Zu den Förderberechtigten zählen nach derzeitigem Kenntnisstand demnach vorwiegend Kommunen, die Grenzwerte für die Luftverschmutzung überschreiten. Auch kann mit dem Geld die bundesweite Nachrüstung von dieseltreibenden Fahrzeugen des ÖPNV mit innovativen Filtersystemen finanziert werden, womit einer Forderung NRWs entsprochen wird.

4.2.3 Einschätzung der Geschäftsstelle

Der vereinbarte Mobilitätsfonds ist ein erster Schritt in die richtige Richtung, im Ergebnis aber nicht ausreichend. Maßnahmen, wie der Ausbau des ÖPNV und die Stärkung des Fuß- und Radverkehrs können allenfalls mittel- bis langfristig wirken. Kurzfristig müssen die Automobilhersteller als Verursacher stärker in die Pflicht genommen werden.

Die auf dem ersten Dieseltippel beschlossenen Software-Updates werden voraussichtlich nicht genügen, um die Schadstoffbelastung effektiv zu reduzieren. Hardware-Nachrüstungen sind deshalb weiterhin als Option dringend zu diskutieren.

Die Geschäftsstelle hält darüber hinaus – insbesondere mit Blick auf NRW – eine umfassende Verkehrswende für erforderlich. Hierzu gehört neben der Stärkung des ÖPNV auch der Ausbau der Radinfrastruktur. Diese Maßnahmen sollen durch den Mobilitätsfonds zwar gefördert werden, förderberechtigt sind nach derzeitigem Kenntnisstand aber vorwiegend Kommunen, die Stickoxid-Grenzwerte überschreiten. Die Geschäftsstelle hält es hingegen für dringend geboten, in deutlich stärkerem Umfang als bisher angedacht die kreisangehörigen Kommunen im Umland einzubeziehen.

Eine nachhaltige Mobilität in den Städten und Ballungsgebieten, die derzeit von anhaltenden Verstößen gegen die Stickoxid-Grenzwerte betroffen sind, ist nicht möglich, ohne die umgebenden Städte und Gemeinden einzubeziehen. Darüber hinaus wohnen und leben viele Besitzer von Dieselfahrzeugen im kreisangehörigen Umland der betreffenden Regionen, die von Fahrverboten in erheblicher Weise betroffen wären. Dies gilt nicht nur für private Kfz-Nutzer, sondern auch für gewerbliche und insbesondere kleinunternehmerische Nutzer (Handwerker, Freiberufler) von Dieselfahrzeugen.

Daher ist zu fordern, dass die Maßnahmen zumindest auch auf das Umland und die Ballungsrandzonen ausgedehnt werden. Zudem werden viele Aktivitäten zur Verbesserung der Luftqualität in den betroffenen urbanen Gebieten nur dann wirken können, wenn bereits frühzeitig der Quell- und Zielverkehr aus den Umlandregionen in die entsprechenden Maßnahmen einbezogen wird.

Das umfassende Forderungspapier der Geschäftsstelle anlässlich des Diesel-Skandals ist als **Anlage** beigefügt.

Auch der Ausschuss für Umwelt- und Verbraucherschutz hat sich in seiner Sitzung am 12. Oktober 2017 umfassend mit dieser Thematik befasst und Bundesregierung und Bundestag aufgefordert, dafür Sorge zu tragen, dass es keine Diesel-Fahrverbote in Umweltzonen gibt. So kann nach derzeitigem Erkenntnisstand nur eine Hardware-Nachrüstung der Dieselfahrzeuge durch die Hersteller nachhaltig bewirken, dass künftige Fahrverbote in Umweltzonen vermieden werden können.

4.2.4 Ausblick

Derzeit tagen auf Bundesebene verschiedene Arbeits- und Unterarbeitsgruppen, um die Förderrichtlinien für den Mobilitätsfonds von 1 Mrd. Euro näher auszugestalten. Konkrete Ergebnisse liegen dazu noch nicht vor. Wichtig ist aus kommunaler Sicht, dass – wie oben bereits erwähnt – die Automobilhersteller finanziell stärker in die Pflicht genommen werden und Hardware-Lösungen (ernsthaft) diskutiert werden. Die Förderrichtlinien müssen so ausgestaltet sein, dass die Kommunen keinen Eigenanteil beizusteuern haben, da sie nicht Verursacher der Problematik sind. Es muss sichergestellt sein, dass das Umland von den von Grenzwertüberschreitungen betroffenen Kommunen entweder selbst Antragsteller sein kann oder eine Antragstellung jedenfalls in enger Abstimmung mit den Umland-Kommunen erfolgt und diese in Maßnahmen eingebunden werden, da Verkehre gerade nicht an Stadtgrenzen enden.



**Städte- und Gemeindebund
Nordrhein-Westfalen**

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

**Positionen und Forderungen des
StGB NRW
anlässlich des Dieselskandals**

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
Internet: www.kommunen-in-nrw.de

Aktenzeichen:
Ansprechpartner/in:
Geschäftsführer Horst-Heinrich Gerbrand
Referentin Cora Ehlert
Durchwahl 0211 • 4587-241/233

18. Oktober 2017

Aus Sicht des StGB NRW sind die Ergebnisse des „Diesel-Gipfels“ derzeit noch nicht ausreichend. Ob die vereinbarten Maßnahmen schnell genug greifen und geeignet sind, auch ausreichend große Reduzierungen der Stickstoffdioxidemissionen zu bewirken, ist zweifelhaft. Berechnungen des Umweltbundesamtes lassen darauf schließen, dass die Software-Updates keine ausreichende Wirkung entfalten, um eine Senkung von Schadstoffemissionen in ausreichendem Maße herbeizuführen. Der StGB NRW erwartet daher, dass auch die Ergänzung von Abgasreinigungssystemen (Hardware-Nachrüstung) eine Option bleibt, wenn die vorgenommenen Software-Maßnahmen nicht ausreichend sein sollten.

Die Einigung auf Software-Nachbesserungen und einen Mobilitätsfonds gehen zwar in die richtige Richtung, sind aber nur ein erster Schritt auf einem langen Weg hin zu menschen- und umweltschonenden Mobilitätskonzepten. Wer die Schadstoffbelastung der Städte schnell und dauerhaft reduzieren will, muss mehr erreichen. Nötig ist eine umfassende Verkehrswende. Ohne einen Masterplan mit einem Zeitplan und klaren Zielvorgaben werden wir in absehbarer Zeit erneut über Fahrverbote als einzige Ad-hoc-Maßnahme diskutieren müssen. Diese sollten im Sinne der Verbraucher aber mit allen Mitteln verhindert und durch nachhaltigere Maßnahmen ersetzt werden.

Die Feinstaub- und Schadstoffbelastung insgesamt wird nur abnehmen, wenn weniger und saubere Autos unterwegs sind. Es müssen Anreize für innovative Konzepte und umweltschonende Fortbewegungsarten geschaffen werden.

Vor diesem Hintergrund muss die Attraktivität des ÖPNV dringend deutlich gesteigert werden: Mehr Fahrzeuge, eine engere Taktung und gegebenenfalls auch eine Änderung der Preise sowie einheitliche Tarifzonen der Verkehrsverbände sind diskussionswürdige Optionen. Für dieses Bündel an Maßnahmen ist der beim Diesel-Gipfel beschlossene Fonds viel zu gering ausgestattet. Die Digitalisierung des Verkehrs zwecks intelligenter Verkehrssteuerung, die Umrüstung der Busflotten, die Erweiterung des ÖPNV-Angebotes, die Förderung der Elektromobilität und der Umbau des öffentlichen Straßenraumes sind mit einer Milliarde Euro für ganz Deutschland nicht nachhaltig zu finanzieren.

In einer Pressemitteilung vom 08.03.2017 hat der StGB NRW bereits deutlich herausgestellt, dass die Verantwortung für die Luftreinhaltung keinesfalls auf Autofahrende und Kommunen verlagert werden und der Konflikt letztlich nicht auf dem Rücken der Verbraucher ausgetragen werden darf. Dies führt nicht zum gewünschten Ziel.

Die Schadstoffe müssen an der Quelle reduziert werden. Verantwortlich hierfür sind die Autohersteller. Es ist Aufgabe der Politik, die Hersteller als Verursacher umfassend in die Verantwortung zu nehmen. Hierzu gehören nicht nur feinstaubarme Verbrennungsmotoren und die zügige und wirkungsvolle Umrüstung von Diesel-Fahrzeugen, sondern auch Investitionen in neue Antriebsarten, wie die E-Mobilität. Gleichzeitig ist bei der E-Mobilität zu bedenken, dass hierdurch zwar die Antriebsart im Sinne der Umwelt geändert wird, dies jedoch keine Lösung für den Verkehrsinfarkt in den Städten und auf den Autobahnen bringt. Die Anzahl der Fahrzeuge bleibt durch den reinen Austausch der Antriebsart gerade gleich. Entsprechendes gilt für autonom fahrende Fahrzeuge.

Grundlegender Mobilitätswandel erforderlich

Es ist nachvollziehbares Anliegen der Kommunen ihre Bürger vor Feinstaubemissionen zu schützen. Gleichzeitig geht es auch um die Steigerung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in den Städten. Langfristig kann dies nur durch einen grundlegenden Mobilitätswandel erreicht werden:

- Ziel aller Anstrengungen muss es letztlich sein, den Modal Split zu Lasten des motorisierten Individualverkehrs (MIV) zu verändern.
- Der Anteil des Rad- und Fußverkehrs sowie des ÖPNV am Modal Split muss deutlich erhöht werden.
- Vor dem Hintergrund, dass ca. 50 % der Autofahrten kürzer als 5 km sind, ergibt sich in diesem Entfernungsbereich ein enormes Potential für den Fuß- und Radverkehr.
- Voraussetzung für Radverkehr in den Städten ist aber eine leistungsfähige, vernetzte, sichere und komfortable Radinfrastruktur.
- Eine Transformation in der Verkehrsinfrastruktur erfordert einen umfassenden landes- und kommunalpolitischen Masterplan mit verbindlichen und klaren Zielvorgaben sowie einer umfangreichen finanziellen Ausstattung.

Die Heterogenität NRWs wird im Verkehrsbereich zu einer zusätzlichen Herausforderung: Im ländlichen Raum werden die zu überwindenden Distanzen immer größer. Ursache hierfür ist die zunehmende Konzentration von Schulen, Lebensmittelmärkten und Arztpraxen auf dichter besiedelte Räume. Betrachtet man hingegen die Ballungszentren und deren umliegende Randzonen, so hat die dortige Verkehrsinfrastruktur ihre Belastungsgrenze überschritten und erlebt derzeit einen „Verkehrsinfarkt“.

Diese Heterogenität macht deutlich, dass jede Region unterschiedliche Lösungen beansprucht. Hier fordert der StGB NRW:

- Für den Bereich des ÖPNV müssen stärker als bislang die besonderen Bedürfnisse des ländlichen Raums mit den relativ großen Flächenrelationen und größeren Entfernungen bei der Verteilung der Finanzmittel berücksichtigt werden. Dies kann insbesondere dadurch erreicht werden, dass der Verteilschlüssel der ÖPNV-Pauschale gemäß § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW deutlich zugunsten des Flächenfaktors erhöht wird.
- Rhein-Ruhr Express und Radschnellwege sind zügig weiterzubauen. Dabei muss auf die Anbindung des ländlichen Raums über Zubringerachsen geachtet werden.
- Das Förderprogramm des Landes zur Förderung der Nahmobilität muss beibehalten und bei Bedarf aufgestockt werden.

Neben der Kommunal- und Landespolitik ist aber auch die Wirtschaft gefordert, Pendlerströme zu entzerren:

Dies kann etwa durch Unternehmensansiedlungen in verkehrsrärmere Regionen geschehen. Die Chancen durch die Digitalisierung machen einen zentralen Unternehmensstandort häufig entbehrlich. Qualifizierte Arbeitnehmer haben durch Home-Office Angebote die Perspektive, auch für räumlich weiter entfernte Arbeitgeber tätig zu werden. Dies alles erfordert jedoch flächendeckende Hochgeschwindigkeitsnetze. Insofern ist der Gigabit-Netzausbau in den kommenden Jahren zu forcieren.

Die Verlagerung des Schwerlastverkehrs von der Autobahn auf die Schiene steht derzeit vor hohen Hürden. Neben einem unzureichenden Trassenangebot, stellen auch die aktuell hohen Trassenpreise ein großes Hindernis dar. Solange eine Güterbeförderung auf den Straßen deshalb wirtschaftlicher ist, wird keine Verlagerung auf die Schiene stattfinden. Auch hier ist die Politik gefordert tätig zu werden.



Städte- und Gemeindebund
Nordrhein-Westfalen

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

Vorbericht
114. Sitzung
Ausschuss für Strukturpolitik und Verkehr
am 8. November 2017 in Bad Wünnenberg

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

TOP 5: Thesen zur Mobilität der Zukunft

BE: Geschäftsführer Horst-Heinrich Gerbrand, GST
BE: Referentin Cora Ehlert, GST

Aktenzeichen: G 10.2-004/002 Eh/Da
Ansprechpartner:
Geschäftsführer Horst-Heinrich Gerbrand
Referentin Cora Ehlert
Durchwahl 0211 • 4587-241/-233

24. Oktober 2017

5.1 Beschlussvorschlag:

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, Leistungsengpässe 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.

5.2 Begründung:

Vor dem Hintergrund eines sich wandelnden und immer vielfältiger werdenden Mobilitätsverhaltens der Bürgerinnen und Bürger hat der Ausschuss für Strukturpolitik und Verkehr in seiner 112. Sitzung am 26. Oktober 2016 in Erndtebrück die Notwendigkeit einer „Transformation“ der kommunalen Stadt- und Verkehrsplanung bekräftigt, um den vielfältigen Nutzungsansprüchen im Straßenraum auch in Zukunft gerecht werden zu können.

Der Ausschuss beauftragte die Geschäftsstelle mit der Erstellung eines Positionspapiers „Mobilität der Zukunft“, in welchem die künftigen Anforderungen an eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur herausgearbeitet und praxisgerecht aufbereitet werden sollten.

Hierzu hat die Geschäftsstelle am 16.03.2017 mit Unterstützung der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Kreise und Gemeinden (AGFS NRW) einen Workshop veranstaltet, dessen Ergebnisse Grundlage für das nun vorliegende Positionspapier geworden sind. Neben zahlreichen Ausschussmitgliedern hat die Geschäftsstelle weitere kommunale Praktiker aus dem Mitgliederbereich als Teilnehmer gewonnen.

Die Workshop-Teilnehmenden haben sich in einem moderierten Prozess komplexen Fragen gestellt:

- Wie wollen wir in Zukunft leben, wohnen und uns bewegen?
- Wie verändern sich die Arbeits-, Freizeit- und Lebenswelten?
- Inwieweit wandelt sich das heutige, relative starre Grundmuster der Mobilität hin zu einem „multimobilen Lifestyle“ mit vernetzten Mobilitätsangeboten?
- Welche Innovationen verbinden sich mit der Digitalisierung und der Automatisierung (selbstfahrendes Auto)?
- Wie realistisch ist es, dass ein fundamentaler Wandel bei den Nutzungsgewohnheiten – im Sinne von „nutzen statt besitzen“ – in der Mobilität stattfindet?

- Schafft es der ÖPNV die Stagnation zu überwinden und sich zum modernen Mobilitätsdienstleister zu wandeln?
- Wie müssen sich in Zukunft die öffentlichen Räume, Plätze und die Verkehrsinfrastruktur ausrichten, um zukunftsfähig im Sinne von emissionsarm, gesund, leise und zugleich effizient mobil zu sein?
- Schließlich: Inwieweit verändern sich Rollen und Funktionen der klassischen Verkehrsträger (Auto, ÖPNV, Fuß- und Radverkehr) und mit welchen „neuen“ Verkehrsmitteln und Servicediensten ist zu rechnen?

Zahlreiche dieser Fragen konnten im Rahmen des Workshops beantwortet werden, sodass ein umfassendes Bild von der „Mobilität der Zukunft“ entstanden ist und zu einem Positionspapier verdichtet werden konnte.

Das Positionspapier ist als **Anlage** beigefügt und wird in der Sitzung näher erläutert.



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
Internet: www.kommunen-in-nrw.de

Entwurf Stand 23.10.2017

**Städte- und Gemeindebund Nordrhein-Westfalen
AGFS NRW**

Thesenpapier zur Mobilität der Zukunft

Aktenzeichen: III Eh/Da
Ansprechpartner/in:
Referentin Cora Ehlert
Durchwahl 0211 • 4587-233

24. Oktober 2017

Veranlassung und Intention

Beunruhigende Erkenntnisse über den Klimawandel, die Auswirkungen der Digitalisierung auf Gesellschaft und Wirtschaft sowie die aktuell hohe Innovationsdynamik bei der Entwicklung von autonom fahrenden Autos, fordern eine neue **grundlegende Diskussion zum Mobilitätsverhalten unserer Bevölkerung**.

Hinzu kommen drängende Problemfelder wie die **Dieselpromatik, Dauerstaus auf Autobahnen, Leistungsgengpässe beim ÖPNV und nicht zuletzt das limitierte und oft kaum mehr erweiterbare Raumangebot für den Fuß- und Radverkehr**. In der Gesamtbetrachtung von aktuellen Problemen und zukünftigen Anforderungen wird deutlich, dass sich ein Paradigmenwechsel in der Mobilität ankündigt.

Schließlich gilt auch anzumerken, dass eine innovative Technologie alleine nicht alle Probleme lösen kann. Basis jeglicher gegenwärtiger und zukünftiger Mobilität ist und bleibt eine funktionierende, sichere und leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur.

Bekannt ist, dass unsere gebaute klassische Verkehrsinfrastruktur - insbesondere Straßen, Wege, Knotenpunkte, Parkplätze, - in vielen Städten bereits seit langem die **Kapazitätsgrenze überschritten** hat und nicht mehr erweiterbar ist. Diese Erkenntnis hat dazu geführt, weniger die Frage zu thematisieren, mit welchem Verkehrsmittel wir morgen fahren, sondern insbesondere im Hinblick auf die Kommunen zu diskutieren, wie die heutige Infrastruktur in eine zukunftsfähige „urbane“ Gestaltungsform umgewandelt werden kann. Eine Verkehrsinfrastruktur, die - städtebaulich integriert - über die Verkehrsfunktion hinaus vielfache Grundansprüche an Wohnverträglichkeit, Aufenthalt, Klimawandel, aber auch verstärkt die zentralen Qualitätskriterien Gesundheit und Ökologie erfüllt und neue Mobilitätsformen ermöglicht.

Diese Fragen und Themen waren Anlass für den Städte- und Gemeindebund (StGB NRW) Bürgermeister, Beigeordnete und Planer zu einem **Tagesworkshop** einzuladen. Ziel war es, gemeinsam - aus Sicht der Mitgliedsstädte und -gemeinden - eine Vision zur „Mobilität der Zukunft 2030“ zu erarbeiten.

Die Workshop-Teilnehmenden haben sich in einem moderierten Prozess komplexen Fragen gestellt: Wie wollen wir in Zukunft leben, wohnen und uns bewegen? Wie verändern sich die Arbeits-, Freizeit- und Lebenswelten? Welche Innovationen verbinden sich mit der Digitalisierung und der Automatisierung (selbstfahrendes Auto)? Wie realistisch ist es, dass ein fundamentaler Wandel bei den Nutzungsgewohnheiten - im Sinne von „nutzen statt besitzen“ - in der Mobilität stattfindet? Löst sich damit das Auto aus der starren privaten Besitzhaltung und öffnet den Markt für ein massenhaftes Carsharing? Schafft es der ÖPNV die Stagnation zu überwinden und sich (endlich) zum modernen Mobilitätsdienstleister zu wandeln? Wie müssen sich in Zukunft die öffentlichen Räume, Plätze und die Verkehrsinfrastruktur ausrichten, um zukunftsfähig im Sinne von emissionsarm, gesund, leise und zugleich effizient mobil zu sein? Schließlich: Inwieweit verändern sich Rollen und Funktionen der klassischen Verkehrsträger (Auto, ÖPNV, Fuß- und Radverkehr) und mit welchen „neuen“ Verkehrsmitteln und Servicediensten ist zu rechnen?

Viele, aber noch längst nicht alle diese Fragen, konnten im Rahmen der begrenzten Zeit in der angemessenen Tiefe und Ausführlichkeit diskutiert werden. Dennoch war es möglich, ein Visionsbild zu skizzieren sowie Grundzüge, Leitwerte und konkrete Maßnahmen für die Zukunftsmobilität zu beschreiben.

Stadt und Mobilität der Zukunft

Aus Sicht des StGB NRW lässt sich die Stadt der Zukunft bildhaft als ein **grüner und vitaler „Lebens- und Bewegungsraum“** beschreiben. Ein urbaner Stadtraum, in dem sich die fünf Leitwerte GRÜN, FREIHEIT, LEBENDIGKEIT, GESUNDHEIT und ÖKOLOGIE widerspiegeln.

In der Stadt der Zukunft ist eine „grüne Infrastruktur“ ein strukturelles und prägendes Merkmal. Vernetzte zusammenhängende Grünflächen und -achsen stehen über ihre visuelle und sinnliche Qualität hinaus für Naherholung, biologische Vielfalt, Frischluftzufuhr und ermöglichen gleichsam aktive Erholung (Sport, Bewegung), wie auch beschauliche Erholung. Sie laden zur generationenüberschreitenden Begegnung, zu Freizeit, Sport und Aufenthalt ein. Im Hinblick auf den Klimawandel haben sie eine wichtige präventive Zusatzfunktion: Sie können große Niederschlagsmengen, wie sie zum Beispiel bei Sturzregen auftreten, wie einen Schwamm aufnehmen und speichern. Dadurch schützen sie vor Überschwemmungen und tragen zu einem gesunden Stadtklima bei. Grün- und Wasserflächen erfüllen somit wichtige ökologische, soziale und kulturelle Funktionen.

Ein weiteres wichtiges Anliegen des StGB NRW im Hinblick auf die Zukunftsmobilität besteht darin, Straßen, Knotenpunkte, Plätze und Grünanlagen wieder zurückzuführen auf ihre **Primärfunktion als Kommunikations- und Aufenthaltsfläche**. In erster Linie in Wohngebieten und Quartieren, aber auch in den Zentren. Dies verhindert Vereinsamung, stärkt das Miteinander, intensiviert den sozialen Austausch über alle Generationen hinweg und erzeugt eine Urbanität, in der das lokale Lebensgefühl zum Ausdruck kommt.

Ein zusätzliches Merkmal sind vielfältige urbane Angebote mit einem individuellen Einzelhandelsangebot, einer lokaltypischen Gastronomie und einem breit gefächerten Kulturangebot. Die Stadt als „individuelle Marke“ vermeidet Uniformität, bewahrt ihre Baukultur und pflegt ihr Ortsbild. Damit macht sie ihre Historie auch in Zukunft erlebbar und stärkt die Identifikation der Bürger mit ihrer Stadt.

Aber dieses positive Zukunftsbild steht im harten Kontrast zur heutigen Realität. **Gegenwärtig dominiert der Kfz-Verkehr** mit seiner Verkehrsinfrastruktur unsere Städte und Gemeinden.

Ca. 45 Millionen fahrende und parkende PKWs, insgesamt ca. 61 Millionen motorisierte Nutzfahrzeuge, haben zu einer einseitigen Überbeanspruchung des öffentlichen Raums geführt. Die verbleibenden „Resträume“ erfüllen nur in den wenigsten Fällen adäquate Raum-, Sicherheits- und Komfortansprüche des Fuß- und Radverkehrs – also der Nahmobilität. Ebenso fehlen Räume für Grün, Aufenthalt, Spielen und andere nicht verkehrliche Nutzungen. **Die seit Jahren propagierte flächenhaft wirksame Förderung und Steigerung des Fuß- und Radverkehrs scheitert, weil es in Straßen und Knotenpunkten kaum mehr erweiterbare Flächen gibt.** Dies erklärt auch, dass in den letzten 5 Jahren bundesweit der Radverkehr stagniert und der Fußverkehr sogar leicht rückläufig ist – von Ausnahmen einmal abgesehen. Die Folgen (Staus, Luftverschmutzung, Unfälle etc.) sind insbesondere in den Groß- und Mittelstädten täglich wahrnehmbar.

Neben dem motorisierten Individualverkehr (MIV), dem Fuß- und Radverkehr (Nahmobilität) bildet der **öffentliche Personenverkehr (ÖV) die dritte klassische Säule der Mobilität.** Weder Fern- noch Nahverkehr haben bis heute die immer propagierte Rolle und Bedeutung des ÖPNV als „Rückgrat der Mobilität“ auch nur annähernd eingelöst. Es ist zu befürchten, dass der ÖV mittelfristig seine aktuelle bescheidene Rolle auch weiterhin konserviert, weil **wichtige Investitionsentscheidungen in die bauliche Infrastruktur („3. Gleis“, P+R etc.) nicht rechtzeitig vorgenommen wurden.** Hinzu kommt: In den Randgebieten der Städte und **im ländlichen Raum wird das Angebot des ÖV wegen schwacher Nachfrage und außerhalb der Hauptverkehrszeiten ausgedünnt und die Abstände zwischen den Haltestellen werden größer.**

Auf der einen Seite: Die Stadt als ein durchgrünter „Lebens- und Bewegungsraum“ mit vielen Möglichkeiten der körperaktiven Mobilität als Zukunftsbild. Auf der anderen Seite die aktuelle Situation: Ein durch fahrende und parkende Autos übernutzter Straßenraum, der aber so gut wie keine Erweiterungsoptionen mehr bietet. Diese Gegensätze markieren seit langem das Dilemma und den Stillstand in der kommunalen Mobilität.

Deswegen plädiert der StGB NRW für einen grundlegenden Mobilitätswandel. Eine Mobilität, die auch in Zukunft das **Auto nach wie vor als wichtiges Verkehrsmittel mit einbezieht, aber nicht in den Vordergrund stellt.** Erklärtes Ziel ist, dass **Fuß- und Radverkehr zur dominanten Verkehrsart** werden und in Zukunft mit einem Anteil von 60% am kommunalen Modal Split zur Basismobilität werden. Damit einhergehend würde der Kfz-Verkehr signifikant reduziert. Diese optimistische Annahme begründet sich mit dem Tatbestand, dass rund 50% der Autofahrten kürzer als fünf Kilometer sind.

Potenzial liegt auch im motorisierten **Wirtschaftsverkehr.** Untersuchungen zufolge könnten etwa 8%, langfristig bis zu 23%, der Fahrleistung von E-Lastenrädern übernommen werden. Dabei können sog. Mikro-Depots die Zustellung auf der „letzten Meile“ durch E-Lastenräder unterstützen. Mikro-Depots sind Container oder vorzugsweise leerstehende Handelsimmobilien, die Pakete und Sendungen an einigen wenigen zentralen Orten vorübergehend lagern. Die Depots ermöglichen so das Bestücken von Lastenfahrrädern für die Feinverteilung. Der Anlieferverkehr – vorzugsweise durch Elektrofahrzeuge - müsste sodann lediglich die zentralen Depots anfahren, anstatt den einzelnen Kunden persönlich zu beliefern, so dass motorisierter Individualverkehr im Ergebnis reduziert wird.

Genau hier sieht der StGB NRW den strategischen Ansatz für die Förderung des Radverkehrs zu plädieren. Gerade der übermäßige motorisierte Kurzstreckenverkehr ist das Kernproblem in den Städten. Ein hoher Radverkehrsanteil entspannt die verkehrliche Situation und schafft dadurch auch Freiräume für den heute und zukünftig verbleibenden Kfz-Verkehr, der

für die Erreichbarkeit und wirtschaftliche Funktionstüchtigkeit einer Stadt unabdingbar ist. Am Ende des Mobilitätswandels muss eine Transformation des öffentlichen Raumes stehen. Gemeint ist neben einer stringenten „Durchgrünung“ der Städte eine Verkehrsinfrastruktur mit einem nahezu optimalen „bewegungsaktivierenden“ Raumangebot für die Nahmobilität als echte Verhaltensalternative.

Der Mobilitätswandel hat bereits begonnen. Die klassische Bindung an das Auto relativiert sich dort, wo qualitätsvolle Alternativen zur Verfügung stehen. Stadtbewohner sind Untersuchungen zu Folge bereits deutlich multimodaler unterwegs. Differenzierte Carsharing-Angebote wie auch Mobilstationen, die unterschiedliche Verkehrsträger vernetzen, erleichtern die Multimodalität und sind insbesondere in Groß- und Mittelstädten eine willkommene Alternative zum privaten PKW.

Die neue **Musterstellplatzsatzung für Kommunen in NRW** eröffnet zudem neue Gestaltungsspielräume für den Wohnungsbau, wenn es um die Anlage von Stellplätzen geht. So haben Kommunen künftig – sofern die neue Landesregierung keine Änderungen an der Gesetzeslage vornimmt - die Möglichkeit, eigene Regelungen festzusetzen, wie und in welchem Umfang bei Bauvorhaben Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Abstellplätze für Fahrräder geschaffen werden sollen. Gerade sichere und komfortabel zu erreichende Fahrradabstellanlagen – sei es im Privatbereich oder im öffentlichen Raum, wie etwa an Bahnhöfen – sind für eine wirkungsvolle Förderung des Radverkehrs unverzichtbar. Nur so können die oft wertvollen Räder vor Diebstahl und Vandalismus effektiv geschützt werden.

Die fortschreitende **Digitalisierung** ermöglicht wiederum neue Mobilitätsangebote, neue Informations- und Organisationsinstrumente sowohl für die einzelnen Verkehrsträger als auch für die Synchronisation und Vernetzung des Gesamtsystems.

Größter Hoffnungsträger ist und bleibt jedoch die **Nahmobilität** - insbesondere der Radverkehr. Das Fahrrad verkörpert wie kein anderes Verkehrsmittel einen modernen, urbanen Lifestyle. Es steht in direkter Resonanz zu den Leitwerten „Freiheit“, „Lebendigkeit“, „Gesundheit“ und „Ökologie“. Das Fahrrad erlaubt - ähnlich wie das Auto - durch seine Typenvielfalt „Individualität“ und „Modernität“ zu demonstrieren. Moderne **E-Bikes** potenzieren die Mobilitätsvorteile, wenn es um Schnelligkeit, Fahrkomfort und Fahrzeit geht - vorausgesetzt jedoch, die Infrastruktur erlaubt es, diese Vorteile auch voll auszunutzen. Als eingestütztes Lastenrad mit bis zu 300 kg Ladegewicht eröffnet das Fahrrad darüber hinaus ganz neue Chancen, wenn es um die Güterverteilung im Nahbereich geht.

Was sind die entscheidenden strategischen Ziele?

Stadt und Mobilität müssen sich zukünftig nach Meinung des StGB NRW an den zentralen **Qualitätsmerkmalen grün, barrierefrei, lärmreduziert, emissionsarm sowie fuß- und fahrradfreundlich** orientieren. Statt einer Regelgeschwindigkeit von Tempo 30 km/h plädiert der StGB NRW für situativ angepasste Geschwindigkeiten. Die Individualisierung in der Mobilität beinhaltet, dass nach wie vor eine freie Verkehrsmittelwahl zu garantieren ist. Dies setzt jedoch eine Gleichberechtigung der Verkehrsträger und eine qualitative Ausrichtung der infrastrukturellen Bedingungen voraus - besonders beim Fuß- und Radverkehr. Digitalisierung und Automatisierung werden dort, wo der klassische linien- und taktgebundene ÖPNV seine Funktion und Bedeutung verliert durch neue, individualisierte und zum Teil automatische Personentransportsysteme, wie zum Beispiel **On-Demand-Shuttle-Busse** abgelöst.

Zwingende Voraussetzung dieses raumstrukturellen und funktionalen Wandels des öffentlichen (Verkehrs-)Raums ist neben der Reduktion des motorisierten PKW-Verkehrs gleichzei-

tig auch eine **Neuordnung des ruhenden Verkehrs** – das gilt gleichermaßen für PKW- und Fahrradparker.

Um Platz für Grün, Aufenthalt und Nahmobilität zu gewinnen, ist im Sinne einer „Reprivatisierung“ des ruhenden Verkehrs, eine mehrheitliche Verlagerung der Parker aus dem öffentlichen Straßenraum in neu zu schaffende öffentliche/private Parkbauten unabdingbar. In hochverdichteten Wohnquartieren sind das vorzugsweise zentral gelegene Quartiersgaragen. Eine erfolgreiche Handlungsstrategie könnte im Zusammenspiel privater und öffentlicher Stellplatzanbieter Synergien erzeugen und erste wichtige Schritte zur Lösung des Parkraumproblems einleiten.

Wie sieht die zukünftige Verkehrsinfrastruktur aus?

Voraussetzung für den Mobilitätswandel ist jedoch die Transformation der „alten“, klassischen Straße in eine neue, urbane Gestaltform, die vielfältige nichtverkehrliche Nutzungen zulässt und wirksame Anreize für die Nahmobilität setzt. Eine solchermaßen einladende „bewegungsaktivierende“ Infrastruktur berücksichtigt insbesondere beim Radverkehr die Bedürfnisse unterschiedlicher Nutzergruppen, Fahrgeschwindigkeiten (Pedelecs, Lastenräder) und Sicherheitsansprüche.

Eine hohe strategische Bedeutung für die Förderung und Steigerung des Radverkehrs hat die Realisierung kommunaler und regionaler **Radschnellwege**. In der Stadt bilden Sie - als Hauptträger - das Rückgrat des kommunalen Radverkehrs hinsichtlich der Führung, Bündelung und Beschleunigung von massenhaftem Radverkehr. Optimal ist sicherlich die Einbettung zentraler Fuß- und Radwegeachsen in Grünanlagen. Zwischen den Städten - als Radschnellwege - sind sie Pendlerstrecke, Zubringer zum ÖPNV, Freizeit und Sportroute.

Interessant ist in diesem Zusammenhang folgender Aspekt: Von 30 Mio. täglichen Pendlern in Deutschland benutzen über 60% das Auto. Gut die Hälfte braucht für den Weg max. 30 Minuten; ebenfalls die Hälfte bleibt unter einer Distanz von 10 km. Radschnellwege in Kombination mit E-Bikes sind eine wirkliche Alternative zum Autopendeln.

Parallel dazu gilt es, die unterschiedlichen **Verkehrsträger miteinander zu vernetzen**. Schon heute kombinieren Bürgerinnen und Bürger unterschiedliche Mobilitätsangebote je nach Situation und Bedarf:

Mit dem Rad geht es zum S-Bahnhof, mit der Bahn ins Zentrum, dann weiter mit dem Bus oder dem Carsharing-Pkw. Bei der Verfügbarkeit von verschiedenen Mobilitätsangeboten in Kommunen und der Verknüpfung dieser Angebote setzen Mobilstationen an. Sie unterstützen bzw. fördern ein inter- und multimodales Verkehrsverhalten.

Die Technologieeuphorie seitens der Automobilbranche rund um das autonome Fahren wird vom StGB NRW kritisch gesehen. Während das elektrisch- oder wasserstoffbetriebene Auto unbedingt befürwortet wird, bleiben beim automatisierten oder autonomen Fahren Zweifel hinsichtlich Ethik, Kosten, Sicherheit, Datenschutz u.v.m. Andererseits sind eine deutlich gesteigerte Effizienz und möglicherweise die Verhinderung vieler Staus auf den Autobahnen zu erwarten, weil die Steuerung und Vernetzung gleichgerichteter Verkehrsströme wesentlich einfacher ist, als in Städten mit ihren hochkomplexen Verkehrsabläufen. Hinzu kommt: **Auch ein autonomes oder teilautonomes Fahrzeug erzeugt den gleichen Flächenbedarf wie klassische Autos. Diese neue Technologie löst nicht das Kernproblem: zu viele Autos auf zu wenig Platz.** Es löst auch nicht das Verkehrssicherheitsproblem mit aktuell 3.300 Verkehrstoten und ca. 400.000 Verletzten im Jahr.

Gleiches gilt für **Elektroautos**: Der StGB NRW begrüßt zwar die zunehmende Bedeutung von Elektrofahrzeugen und sieht den verstärkten Einsatz von E-Autos als wirksames Mittel an, um Luftschadstoffe und Verkehrslärm zu reduzieren. Die Elektromobilität wird sich aber dauerhaft nur durchsetzen, wenn die Reichweite vergrößert und die Anschaffungskosten – losgelöst von staatlichen Subventionen – deutlich reduziert werden. Zudem bedarf es einer gut ausgebauten Ladeinfrastruktur. In diesem Zusammenhang werden umfassende kommunale Vorleistungen in Bezug auf die Einrichtung einer öffentlichen Ladeinfrastruktur skeptisch beurteilt. Es wird als eine maßgebliche Aufgabe des Marktes angesehen, die Ladeinfrastruktur bedarfsgerecht auszubauen. Eine „Überfrachtung“ des ohnehin knappen öffentlichen Verkehrsraumes, welcher zudem zahlreichen Nutzungskonkurrenzen gerecht werden muss, sollte vermieden werden.

Ein **zukunftsfähiger ÖV** beinhaltet neben einer adäquaten Infrastruktur unbedingt ein hochwertiges Angebot mit modernen Fahrzeugen. Bei Nachfragerelationen, die einen taktgebundenen Linienverkehr nicht mehr begründen, eignen sich **flexible Bedienformen**, wie zum Beispiel Sammeltaxen und Rufbusse, die auf Zeiten und Räume unterschiedlicher Nachfrage reagieren. Ergänzt werden diese Angebote durch „Ridesharing“ (Mitfahrangebote) oder „Carpooling“ (Fahrgemeinschaften) und autonom fahrende Straßenbahnen oder Busse. Digitalisierung und Automatisierung tragen dazu bei, die Multimodalität und den Umstieg vom Auto auf ÖV und das Fahrrad zu stärken. Ein modernes ÖV-Angebot wird abgerundet durch leistungsfähige und komfortabel erreichbare Park an Ride-Anlagen, Fahrrad- und Mobilstationen, Fahrrad-Verleihstationen, Carsharing und einer landesweit gültigen App, die Verkehrsinformationen für den gesamten ÖV und den Kauf von Tickets bietet.

Aus der kommunalen Praxis lässt sich ableiten, dass der ÖPNV in der jetzigen Form in der Fläche und im ländlichen Raum nicht mehr finanzierbar ist. Die Gründe (Demografischer Wandel, Rückgang der Kundengruppe „Schüler“, Zuweisungen/ Finanzen, u.a.) sind ausreichend bekannt. Deshalb sind flexible Bedienungsweisen, Bürgerbusse, kombinierte Lasten-/ Personentransporte und autonom fahrende Verkehrsmittel sinnvoll, wie sie derzeit bereits für Verkehrsrelationen in nachfrageschwachen ländlichen Räumen erprobt werden.

Potenzial liegt insbesondere in der Kombination Pedelec – Radschnellwege. Wenn in Gebieten schwacher ÖPNV-Nachfrage die Haltestellenabstände größer, sowie die Erreichbarkeit des Schienenverkehrs aufwendiger wird, kann diese Lücke geschlossen werden. Radschnellwege in Verbindung mit der Nutzung von Pedelecs erhöhen signifikant den Aktionsradius (auf 12 – 15 km pro einfacher Strecke), das Nutzungsspektrum und die Erreichbarkeit, und kommen somit dem ÖPNV entgegen.

Schlussbetrachtung

Mit dem vorliegenden Papier möchte der StGB NRW einen Beitrag zu der aktuellen Diskussion über Zukunftsmobilität, Infrastruktur und Bewegung leisten. Das Papier dient dazu, die Diskussion in den Fachgremien zu vertiefen und die Ergebnisse zu verdichten. Die Resultate des eingangs beschriebenen Visionsworkshops sowie der daraus resultierenden Diskussion lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Auch teil- oder vollautomatisierte und elektrobetriebene Autos leisten in Städten keinen signifikanten Beitrag zur Lösung der Kernproblematik des Kfz-Verkehrs als Massenverkehr: das „Flächenproblem“. Deutliche Effizienzvorteile sind dagegen auf Autobahnen zu erwarten, weil gleichgerichtete Verkehrsströme weniger Komplexität in der Steuerung erfordern als im urbanen Bereich.

- Carsharing (vorzugsweise mit e-mobilen Fahrzeugen) ersetzt zumindest nicht mittelfristig das private Auto.
- Der seit Jahren zitierte Anspruch „ÖPNV als Rückgrat der Mobilität“ lässt sich weder quantitativ noch qualitativ einlösen. In Großstädten sind die Kapazitätsgrenzen zum Teil ausgeschöpft, es fehlt vielerorts das zweite oder dritte Gleis und das in die Jahre gekommene ÖV-System ist nicht resilient. Im ländlichen Raum wird das Angebot des ÖV wegen schwacher Nachfrage reduziert. Wichtige Investitionsentscheidungen in eine zukunftsfähige Infrastruktur und in Service werden nicht getroffen.
- Technologie und Digitalisierung schaffen neue Fahrzeugarten, erleichtern die Information, die Organisation und die Vernetzung aller Verkehrsträger, lösen aber keine infrastrukturellen Engpässe bei Straßen und Schienen auf.
- E-mobile Räder erschließen neue Räume, ermöglichen neue Reichweiten und gewinnen neue vormals autoaffine Zielgruppen - brauchen aber eine adäquate Infrastruktur um ihre Vorteile „ausfahren“ zu können. E-mobile Lastenräder eröffnen neue Chancen im Waren- und Personentransport in Ballungszentren.
- In der Praxis der kommunalen Verkehrsplanung zielen viele Entscheidungen und Planungen immer noch darauf ab, punktuelle Verbesserungen herbeizuführen, ohne jedoch echte strukturelle Veränderungen ins Auge zu fassen.

Angesichts des begrenzten und nicht erweiterbaren öffentlichen Raums und seiner Übernutzung durch fahrende und parkende Kraftfahrzeuge, sind wir zu einem Paradigmenwechsel gezwungen. Kernaufgabe der kommunalen Stadt- und Verkehrsplanung in den nächsten Jahrzehnten ist damit eine **TRANSFORMATION des öffentlichen Raums**. Ziel ist die Rückgewinnung und Revitalisierung dieser Räume zugunsten von lebendigen „humanen“ Straßen und Plätzen, die sich wieder neu auf den „Maßstab Mensch“ beziehen und gemeinschaftlich von allen Verkehrsteilnehmern genutzt werden können. Wir brauchen eine transformierte Infrastruktur, die vielfache Grundansprüche an wohnverträgliche Mobilität, Aufenthaltsqualität, Gesundheit, Ökologie und Barrierefreiheit verwirklicht - also Lebensqualität mit vielen Aspekten bietet.

Ein urbanisierter Stadtraum, der insbesondere adäquaten Raum für körperaktive und auch sportliche Bewegung gewährt, bietet einen gesundheitsförderlichen Kontrast für eine vorwiegend sitzende Gesellschaft. Eine vitale, gesunde Stadt, in der Nahmobilität „Basismobilität“ ist, also ein Großteil der persönlichen Alltags- und Freizeitwege zu Fuß und/oder mit dem Fahrrad abgewickelt werden, ist unabdingbar für eine signifikante Reduktion des Autoverkehrs. Zwingende Voraussetzung ist jedoch die Realisierung einer „bewegungsaktivierenden“, großzügig dimensionierten Infrastruktur, die zur Bewegung einlädt, statt sie zu erzwingen.

Klassische KFZ werden sich mit teil-, bedingt-, hoch- und vollautomatisierten Fahrzeugen den Straßenraum teilen. Bis dahin sind noch viele technische und rechtliche Fragen zu klären. Ebenso ist die Frage der Antriebsart noch nicht abschließend entschieden. Wann ist das Ende des klassischen Verbrennungsmotors erreicht und welche Antriebsalternativen haben sich gegenüber oder neben dem Elektroantrieb durchgesetzt: Autogas, Brennstoffzelle, E-Fuels, Erdgas, Wasserstoff,... ?

Nicht die Digitalisierung und auch nicht die Automatisierung werden die Mobilität entscheidend prägen. Es sind vorwiegend die infrastrukturellen Bedingungen, die über die Wahl des Verkehrsmittels, das Verkehrsverhalten und die Lebens- und Umweltqualität einer Stadt entscheiden. **Die Planungshoheit liegt überwiegend bei den Kommunen. Das gibt ihnen die Chance, die städtebauliche und verkehrliche Zukunft selbst zu gestalten.**

„Städte und Gemeinden als grüne, vitale Lebens- und Bewegungsräume“, das ist Vision und Handlungsansatz zugleich.

Fazit des StGB NRW

Der StGB NRW zieht aus den vorstehenden Überlegungen das folgende Fazit:

1. 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.

2. 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.

3. 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.

4. 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 Neuaufwertung 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.

5. 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.

Fachliche Erstellung des Thesenpapiers:

Das Thesenpapier wurde von der Geschäftsstelle des StGB NRW sowie der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Kreise und Gemeinden in NRW (AGFS NRW) unter Einbindung von Vertretern aus Mitgliedskommunen des StGB NRW erstellt.

Der StGB-NRW-Ausschuss für Strukturpolitik und Verkehr hat das Thesenpapier in seiner 114. Sitzung am 08.11.2017 in Bad Wünnenberg verabschiedet.



Städte- und Gemeindebund
Nordrhein-Westfalen

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

Vorbericht
114. Sitzung
Ausschuss für Strukturpolitik und Verkehr
am 8. November 2017 in Bad Wünnenberg

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

**TOP 6: Positionspapier „Innenstädte im Wandel“
Herausforderungen und Perspektiven
für Kommunen**
BE: Referentin Cora Ehlert, GSt

Aktenzeichen: G 10.2-004/002 Eh/Da
Ansprechpartner:
Geschäftsführer Horst-Heinrich Gerbrand
Referentin Cora Ehlert
Durchwahl 0211 • 4587-241/-233

24. Oktober 2017

6.1 Beschlussvorschlag:

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 Immobilien-eigentümern 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.

6.2 Begründung:

In seiner 112. Sitzung hat Ausschuss für Strukturpolitik und Verkehr am 26. Oktober 2016 in Erndtebrück verdeutlicht, dass eine erfolgreiche Innenstadtentwicklung für die Kommunen eine zunehmende Herausforderung darstellt. Besonders der vermehrte Online-Handel setzt den stationären Einzelhandel unter Druck. Die Folgen sind in vielen Zentren durch vermehrte Leerstände oder Unternutzungen spürbar.

Vor diesem Hintergrund hat der Ausschuss die Geschäftsstelle mit der Erarbeitung eines Positionspapiers beauftragt, um Anregungen für die künftige strategische Ausrichtung von Stadt und Handel zu geben.

Die Geschäftsstelle hat zur Erstellung des Positionspapieres die Expertenrunde Wirtschaftsförderung einberufen.

Die Expertenrunde hat in seinen Treffen konkrete Handlungsmöglichkeiten aufgezeigt, welche geeignet sein können, den Wandel der Lagen proaktiv zu begleiten und auch die Chancen, die sich durch veränderte Rahmenbedingungen ergeben zu nutzen. Es gilt, neue strategische Zielsetzungen zu formulieren und diese in Zusammenarbeit mit den relevanten Akteuren umzusetzen.

Der Inhalt des Positionspapieres, welches als **Anlage** beigefügt ist, wird im Rahmen der Sitzung näher erläutert.



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
Internet: www.kommunen-in-nrw.de

**STGB NRW - Positionspapier
„Innenstädte im Wandel –
Herausforderungen und Perspektiven
für Kommunen im digitalen Zeitalter“**

Aktenzeichen: III Ei/Da
Ansprechpartner/in:
Referentin Cora Ehlert
Durchwahl 0211•4587-233

24. Oktober 2017

Entwurf

I. Herausforderungen für Innenstädte und Handel

Die Digitalisierung prägt den Alltag der Bürgerinnen und Bürger und hat Auswirkungen auf die gesamte Lebens- und Arbeitswelt. Neue Online-Anbieter verdrängen zunehmend traditionelle Geschäftsmodelle, egal ob im Handel oder Dienstleistungssektor. Diese Entwicklung führt zu erheblichen – immer öfter auch real sichtbaren - Veränderungen in den Kommunen und stellt sie vor hohe Herausforderungen.

Besonders deutlich werden die Folgen der Digitalisierung in den Innenstädten:

Der zunehmende Online-Handel wirkt sich immer stärker auf die Attraktivität und Vielfalt der Zentren aus. Viele Händler berichten von stark sinkenden Frequenzen an ihrem Standort und machen hierfür den Online-Handel verantwortlich. Und zweifellos hat der Online-Handel gegenüber dem stationären Handel viele Vorteile, wie etwa die Einfachheit des Einkaufens 7 Tage die Woche und 24 Stunden am Tag von zu Hause aus, die Möglichkeit zum Preisvergleich und die große Auswahl. Gerade auch im ländlichen Raum stellt der Online-Handel für viele Menschen eine ergänzende Versorgungsmöglichkeit dar und erfreut sich hoher Beliebtheit. Gleichzeitig muss man feststellen, dass der Onlinehandel weiter zunehmen wird und diese Entwicklung auch nicht aufzuhalten ist.

Als besonders problematisch erweist sich in diesem Zusammenhang, dass die meisten Kommunen im Vergleich zum Online-Handel über keinerlei vergleichbare Datenbasis, etwa zur Kundenfrequenz oder zum Einkaufsverhalten (Passantenfrequenzanalyse), verfügen und damit sowohl strategische Planungen in den Innenstädten als auch die Begründung verkaufsoffener Sonntage erschwert werden. Um entsprechende Daten zu erheben müssen die Kommunen - im Gegensatz zum Onlinehandel - überdies einen großen Aufwand betreiben. Zudem sind zahlreiche datenschutzrechtlichen Bestimmungen und die subjektive Wahrnehmung der Bürgerinnen und Bürger zur Datenerhebung zu berücksichtigen.

Auch der Bevölkerungsrückgang in ländlich gelegenen Regionen NRWs verändert unweigerlich die Kundenstruktur und damit das Nachfrageverhalten.

Darüber hinaus haben die Entwicklungen in den vergangenen Jahren, wie beispielsweise der Trend zur Auslagerung von Handelsfunktionen auf die „grüne Wiese“ und der Trend Factory Outlet

Center als Nachbildung der Innenstädte zu errichten, Kaufkraft aus den umliegenden Städten abgezogen. In engem Zusammenhang hiermit steht auch die Schließung von Kaufhäusern und damit von Magnetbetrieben in der Innenstadt. Gerade großflächige Handelsstrukturen tragen bei Wegfall der bisherigen Handelsnutzung ein hohes Risiko für einen langfristigen Leerstand. Es bestehen große Probleme einen geeigneten Nachmieter zu finden. Oftmals bleibt nur der Abriss oder ein kostspieliger Umbau als einzige Alternative.

Die Schließung von Magnetbetrieben hat dabei auch Auswirkungen auf angrenzende Einzelhändler und kann zu weiteren Geschäftsaufgaben führen. Vielfach verfügen zudem inhabergeführte Läden über keinen geeigneten Nachfolger, sodass die Vielfalt der Einzelhandelsstruktur in einer Stadt rapide abnimmt.

Zusammen gesehen bewirken diese Entwicklungen, dass in vielen Kommunen vermehrte Leerstände zu beklagen sind oder „Billigfilialisten“ dem Image einer Stadt zunehmend schaden. Innenstadt- und Handelsentwicklung verlaufen nicht mehr zwangsläufig synonym.

Zahlreiche Städte haben darüber hinaus Probleme mit sog. Schrottimmobilien, d.h. Immobilien, die wirtschaftlich nicht mehr zu betreiben oder am Markt zu platzieren sind und die auch nicht mehr mit vertretbarem Aufwand in einen marktfähigen Zustand gebracht werden können. Solche Immobilien sind nicht nur ein Problem für die betroffenen Eigentümer, sondern häufig auch für das umliegende Stadtviertel. Sie können das Aussehen und das Ansehen eines Stadtteils beeinträchtigen und schließlich auch den Immobilienmarkt in Mitleidenschaft ziehen. So kann diese Abwärtsspirale, die zunächst nur einzelne Immobilien betroffen hat, ganze Quartiere in ihren Sog ziehen. Die große Herausforderung besteht deshalb auch darin, die Handlungsoptionen der Kommunen auf die Gestaltung der Innenstädte zu stärken.

Auf der anderen Seite bietet der Wandel durch die Digitalisierung, aber auch der gesellschaftliche Wandel viele Chancen für eine Neupositionierung der Innenstädte. Diese Herausforderungen sind groß, sie müssen aber von den Kommunen, den Händlern und den Immobilienbesitzern in den Innenstädten angenommen und Lösungen erarbeitet werden. Kommunen sollten sich dementsprechend flexibel aufstellen und den Wandel der Lagen und Nutzungen planerisch und proaktiv begleiten.

Das Positionspapier des StGB NRW „Innenstädte im Wandel – Herausforderungen und Perspektiven für Kommunen im digitalen Zeitalter“ soll Städten und Gemeinden als Diskussionsgrundlage dienen und mögliche Handlungsoptionen aufzeigen, wie die Zukunft von Stadt und Handel nachhaltig gestaltet werden kann.

II. Handlungsansätze und Perspektiven für Kommunen

1. Akteure als Verantwortungsgemeinschaft zusammenführen

Dem Bürgermeister kommt bei der Frage nach der künftigen strategischen Ausrichtung des Stadtzentrums eine zentrale Rolle zu. Als Leiter der Verwaltung kann er Prozesse sowohl in seiner Verwaltungsorganisation, als auch gemeinsam mit der Politik als treibende Kraft anstoßen. Nur durch ein hohes Engagement ist gewährleistet, dass dem Thema dauerhaft die notwendige Priorität eingeräumt wird.

Zugleich sind Innenstadtentwicklung und Digitalisierung Querschnittsthemen, sodass eine Vernetzung der Akteure aus den betroffenen Verwaltungssachgebieten erforderlich ist. Als unverzichtbar erweist sich deshalb ein „Kümmerer“, der die verschiedenen Zuständigkeits- und

Interessenbereiche zusammenführt. Im Idealfall ist das der Wirtschaftsförderer der Kommune, welcher über seine bestehenden Kontakte zu Händlern und Eigentümern eine enge Verzahnung mit Politik und Verwaltung gewährleistet.

Die relevanten Partner, insbesondere Händler und Immobilieneigentümer, sollten von Anfang an beteiligt und einbezogen werden. Nur mit ihnen gemeinsam können Strategien und Maßnahmen entwickelt und umgesetzt werden. Es bedarf eines engen Schulterschlusses und einer Bündelung der Kräfte gerade dort, wo der Handel weniger von Expansion als von Konsolidierung geprägt ist. Dies bedeutet auch, dass der Handel Verantwortung übernimmt und im Rahmen seiner Handlungsmöglichkeiten einen maßgeblichen Beitrag zur Verbesserung der Standortbedingungen leistet. Dies bedeutet, dass der Wandel durch die Digitalisierung akzeptiert und Lösungen für die Zukunft erarbeitet werden und die freizeitorientierte Aufenthaltsqualität in den Innenstädten den zukünftigen Bedürfnissen angepasst werden muss.

Erfahrungsgemäß bereitet es den Kommunen besonders große Probleme Immobilieneigentümer einzubeziehen und von Maßnahmen zu überzeugen. Um verbindliche Vereinbarungen zu erzielen, muss oft ein vergleichsweise hoher Aufwand betrieben werden, denn vielen Eigentümern ist ausschließlich an kurzfristiger Renditesteigerung gelegen. Verkannt wird jedoch, dass unterlassene Erhaltungs- oder Sanierungsmaßnahmen die Rentabilität des Standortes insgesamt senken können.

Ein überholtes Bild der Immobilieneigentümer über die tatsächliche und vor allem zukünftige Lagegunst kann vorwiegend nur über eine gute (Echtzeit)-Datenbasis relativiert werden. Verfügt eine Kommune über Daten zum Einkaufsverhalten und wie sich dieses in den vergangenen Jahren verändert hat, so kann das sich verändernde „Gesicht“ der Stadt gegenüber den Eigentümern argumentativ untermauert werden.

2. Zentren in ihrer Funktion als Ort des kommunalen Lebens stärken

Gemeinsam mit den Akteuren aus Politik, Verwaltung, Händlerschaft und Eigentümern können Maßnahmen erarbeitet werden, die das Zentrum als realen Lebensmittelpunkt der Bürgerinnen und Bürger stärken. Kommunen sind nicht nur Handels-, Wohn- und Arbeitsort, sondern seit jeher auch Ort für Kommunikation, Begegnung, Freizeit, Erholung und Bildung. Es sollte deshalb im Kern darum gehen, die gesamte Funktionsvielfalt einer Stadt im Blick zu haben und zu stärken.

a) Städtebauliche Maßnahmen

Mittels städtebaulicher Maßnahmen kann die Aufenthaltsqualität einer Stadt erheblich gesteigert werden. Dies umfasst vor allem die einheitliche Gestaltung der Fußgängerzone nebst Plätzen und Grünflächen. Auch ein attraktives Stadtmobiliar wertet den öffentlichen Raum auf. Aufeinander abgestimmte Bänke, Fahrradständer, Mülleimer, Laternen, Blumenschmuck, Spielgeräte und vieles mehr verleihen der Stadt ein stimmiges Gesamtbild. Es gibt aber auch ein Zuviel an „Accessoires“, so z. B. überflüssige Verkehrszeichen, die zu einem „Schilderwald“ führen oder Poller, die ungünstig im Stadtraum platziert sind. Es lohnt sich deshalb auch die Stadt „aufzuräumen“ und so Platz für Neues zu schaffen.

Als wirksames Handlungsinstrument für Kommunen erweisen sich auch Gestaltungssatzungen. Hier können gegenüber Ladeninhabern, die in den Willens- und Entscheidungsprozess einbezogen werden sollten, Vorgaben in Bezug auf Möblierung, Kundenstopper und Fassaden-/Schaufenstergestaltung gemacht werden.

Auch sind besonders gute Lagequalitäten – wie etwa die Nähe zu einem Gewässer oder Park – wichtige Faktoren, die es hervorzuheben gilt. Ein historisches Stadtbild oder andere Alleinstellungsmerkmale können die Identifikation mit einer Stadt erhöhen. Oft sind derartige prägende Eigenschaften einer Stadt nur unzureichend an die eigentliche Zentrumslage angebunden. Es ist deshalb auch zu prüfen, inwiefern diese Qualitätsmerkmale wieder näher an die Innenstadt „herangerückt“ werden können.

Ohnehin wirken sich Faktoren wie „Ambiente und Flair“ auf die Gesamtattraktivität einer Stadt maßgeblich aus. Eine Investition hierin lohnt sich also, denn ansprechende Stadträume und Verweilmöglichkeiten prägen das Bild und damit das Image einer Stadt. Gerade für Städte und Gemeinden mit einem wachsenden Leerstand ist es deshalb wichtig, sich auf die Stärken und Entwicklungsmöglichkeiten des eigenen Ortes zu besinnen und an einem unverwechselbaren Standortprofil zu arbeiten.

b) Nutzungskonzepte

Ein umfassendes innerstädtisches Nutzungskonzept kann der Grundpfeiler sein, um Veränderungsprozesse in der City anzustoßen. Um ein solches Konzept zu erstellen, können sich Kommunen auch die Frage stellen, wie Factory Outlet Center oder Einkaufszentren als Gesamtsystem funktionieren. Analog hierzu können kundenorientierte Strategien erstellt werden, die die unterschiedlichen Nutzeransprüche in Bezug auf Einzelhandel, Gastronomie, Event, etc. vereinen.

Unrentabel gewordene Verkaufsflächen können durch Umnutzungskonzepte neu belebt werden. Die Möglichkeiten sinnvoller Nachnutzung sind dabei vielfältig: Dienstleistungsunternehmen, Gastronomie oder auch der Umbau zu Wohnungen können tragfähige Möglichkeiten sein, um der Verödung der Innenstädte entgegenzuwirken.

Vor allem mit der Rückkehr des Wohnens und damit des Alltagslebens in die Innenstädte geht auch eine Wiederbelebung des öffentlichen Raums einher. Die aktuelle Attraktivität des Wohnungsbaus führt auch dazu, dass Wohnungen in Innenstadtlagen neu gebaut werden. Interessant können Projekte sein, die Wohnen und Handel in einem Gebäude integrieren.

Auch eine vorübergehende Zwischennutzung kann für Leerstandsimmobilien in Betracht kommen. Denn bleibt ein Gebäude leer ist es einem Verfall viel früher ausgesetzt als wenn es vermietet und genutzt wird. So ist eine Zwischennutzung neben der Belebung der Innenstadt auch als eine Strategie für den Erhalt des Gebäudes zu sehen. Zwischennutzungen können kultureller, sozialer oder ökonomischer Art sein und das Angebot des Zentrums ergänzen. Kennzeichen einer Zwischennutzung sind oftmals die günstigen Vertragsbedingungen bezüglich der Mieten und der zeitlichen Bindung. Von daher sind die Orte besonders attraktiv für neue und innovative Nutzungsformen, wie z.B. für Kunst und Kultur.

c) Verkehrliche Erreichbarkeit

Auch eine gute und bequeme verkehrliche Erreichbarkeit der Zentren ist entscheidend für deren Frequentierung.

Zur Vermeidung von Staus und belegtem Parkraum ist eine intelligente Verkehrslenkung gefragt, z.B. durch sensorgestützte Parkleitsysteme, die freie Stellplätze individuell zuweisen und Smartphone-Apps, die alle verfügbaren kommunalen Verkehrsmittel integrieren, die schnellste Route berechnen und über die Tickets gebucht werden können.

Wichtig ist auch der Ausbau der Nahmobilität, denn ein höherer Fuß- und Radverkehrsanteil in den Städten reduziert Lärm und Luftschadstoffe und erhöht die Lebensqualität und Gesundheit der Bürgerinnen und Bürger. Insbesondere eine gut ausgebaute Radinfrastruktur braucht aber Platz, welcher im ohnehin schon knappen öffentlichen Verkehrsraum oft nur schwer zusätzlich geschaffen werden kann. Letztlich muss es in der politischen Diskussion deshalb immer auch um eine Neu- und Umverteilung des öffentlichen Raumes, insbesondere des Parkraumes, zugunsten der Nahmobilität und Aufenthaltsqualität gehen.

Von großer Bedeutung ist auch ein attraktives ÖPNV-Angebot. Der Umstieg auf Verkehrsmittel des ÖPNV könnte mittels Mobilstationen zusätzlich erleichtert werden. Mobilstationen an zentralen ÖPNV-Haltestellen eröffnen die Möglichkeit, Leihfahräder oder Carsharing zu nutzen und schließen dadurch Taktlücken im ÖPNV. Eine Chance besonders für den ländlichen Raum stellen auch flexible ÖPNV-Bedienformen als Alternative zu einem starren Liniensystem und der Einsatz von Bürgerbussen mit ehrenamtlichen Fahrerteams als Ergänzung zum öffentlichen Nahverkehr dar.

d) „Eventisierung“ der Innenstadt

Umfassende Freizeit-, Bildungs- und Kulturangebote in zentraler Innenstadtlage tragen weiterhin zur Belebung des Zentrums bei. Dies müssen nicht stets kostenintensive Angebote wie Museen, Bibliotheken oder Theaterhäuser sein. Auch Events wie Stadtfeste, Wochen- oder Feierabendmärkte oder andere Veranstaltungen können unter den verschiedensten Mottos unterschiedliche Zielgruppen ansprechen. Spielflächen und Bewegungsparks werden sowohl von Kindern und Jugendlichen als auch von Erwachsenen gerne angenommen. Auch ein gutes Gastronomieangebot mit Cafés und Restaurants zieht Besucher an.

Aber nicht nur gesamtstädtische und damit häufig aufwendig zu planende Events können Besucher in die Stadt locken. Auch der einzelne Händler ist gefragt eigene Veranstaltungen durchzuführen, wie z.B. Mode- oder Technikseminare bzw. Beratungsabende. Das Erlebnis und damit der Eventcharakter für den Kunden sollte hierbei stets im Vordergrund stehen.

Weitere Erfolgsfaktoren sind einheitliche Laden-Öffnungszeiten, Aktionen, wie z. B. Late-Night-Shopping und verkaufsoffene Sonntage. Damit verkaufsoffene Sonntage rechtssicher genutzt werden können, ist das Land aufgefordert die Rahmenbedingungen hierfür zu schaffen.

Daneben ist kostenfreies, schnelles WLAN in der Stadt für viele Besucher von hoher Wichtigkeit. Viele Einkaufszentren bieten diesen Service bereits an und auch zahlreiche Innenstädte ziehen hier langsam nach. Schnelles WLAN bietet außerdem die wichtige Grundlage Services für die Kunden zu entwickeln z. B. unter Nutzung der Nearfield Communiation (NFC).

3. Digitale Präsenz einer Stadt stärken

Die Angebote und Produktvielfalt einer Stadt über verschiedene, auch digitale Kanäle zu vermarkten, kann ein weiterer Schlüssel für die Zukunft des Einzelhandels sein. Die Anforderungen der neuen „Multichannel“-Handelswelt erscheinen vielen Ladenbesitzern jedoch als kaum zu überwindende Hürde. Smartphone-APPs und eigene Shop-Webseiten kommen für sie aus Kostengründen häufig nicht in Frage. Doch eine digitale Präsenz muss nicht immer teuer sein:

Auch per E-Mail oder Whats-App können Stammkunden über neue Waren informiert werden. Zudem ist ein Auftritt in sozialen Netzwerken kostenlos und das Einstellen neuer Informationen schon mit wenig Aufwand möglich. Es muss deutlich gesagt werden, dass die digitalen Ansprüche der Kunden an die Innenstadt weiterhin deutlich zunehmen und sich auch zukünftig rasant

verändern werden. Händler und Kommunen sollten sich deshalb nicht scheuen Neues zu probieren und Bewährtes auf den Prüfstand zu stellen und ggf. weiterzuentwickeln.

Eine weitere Möglichkeit besteht darin, bestehende Verkaufskanäle, wie z. B. eBay, zu nutzen. Potentielle Käufer sind hier nicht nur die Bürgerinnen und Bürger der Stadt, sondern stammen aus einem überregionalen Umkreis. Hierdurch generieren die lokalen Einzelhändler eine zusätzliche Absatzmöglichkeit, welche ihnen das Überleben am lokalen Standort sichern kann.

Weil ein einzelner Webshop schnell untergeht, können auch lokale Plattformen sinnvoll sein. Um die digitale Präsenz einer Stadt zu stärken, bauen viele Städte Online-City-Portale auf. Die Einzelhändler, Gastronomen und Dienstleister einer Stadt haben in dem Portal die Möglichkeit, ihre Waren und Angebote online zu präsentieren („digitales Schaufenster“); ein Shop-System rundet das Angebot ab.

Online-City-Portale können eine Chance sein, um die Sichtbarkeit der Einzelhändler im Netz zu erhöhen, da vor allem inhabergeführte Läden häufig über keine Online-Präsenz verfügen und so für online-affine Zielgruppen nicht erreichbar sind.

Als großes Problem erweist sich jedoch die oft mangelnde Bekanntheit der Portale in der Bevölkerung. Die Erfahrung zeigt, dass Kunden beim Online-Shopping häufig auf bewährte Online-Shops wie Amazon zurückgreifen. Entscheidend für den Erfolg der Online-City-Systeme ist deshalb auch ein gelungenes Marketingkonzept.

Aber nicht nur örtliche Einzelhändler und Dienstleister können sich in einem Online-City-Portal präsentieren. Auch die Kommune selbst kann die Plattform nutzen und ihre Angebote und Services darstellen, denn mittels eines nutzerfreundlichen Internetauftritts können Kommunen auf vielfältige Weise mit ihren Bürgerinnen und Bürgern interagieren. Gerade vor dem Hintergrund, dass das Abonnement einer lokalen Tageszeitung vor allem bei jüngeren Bürgerinnen und Bürgern nicht mehr selbstverständlich ist, ist es wichtig, digitale Informationskanäle zu nutzen. Auch über eine App oder soziale Medien können Informationen, Nachrichten und Veranstaltungen mitgeteilt werden.

Im Ergebnis geht es darum, die Sichtbarkeit der Kommunen im Netz zu erhöhen und die vielfältigen Services und Aktionen, die eine Kommune für den Bürger bereithält bekannter zu machen. Hier sind den virtuellen Handlungsmöglichkeiten der Kommune keine Grenzen gesetzt.

III. Erwartungen an Politik und Kommune

Um die Innenstadt zukunftsfähig aufstellen zu können, sollten auf lokaler Ebene insbesondere die folgenden Rahmenbedingungen gegeben sein:

- Übergreifendes Denken & Handeln (ggf. über alternative Quartiernutzung nachdenken)
- PR-Aktivitäten und Unterstützung bei der Kommunikation
- Gutes und engagiertes Stadtmarketing
- Zeitnahe Veränderung von Flächen- und Nutzungsplänen und somit Vermeidung von Leerständen und Auslagerung an den Stadtrand
- Etablierung eines „Digitalmanagers“ als Weiterentwicklung des heutigen „Citymanagers“ in den Kommunen zur Gestaltung der digitalen Zukunftsfähigkeit von Kommunen

IV. Forderungen an die Landesregierung

Den digitalen Wandel in der Kommune zu gestalten und umzusetzen, ist zunächst Aufgabe der Akteure vor Ort. Jedoch kommt auch dem Land eine Schlüsselrolle bei der Bewältigung des strukturellen Wandels zu:

So sollten beispielsweise Kooperationen, die zu einer stärkeren Vernetzung der Akteure beitragen sowie die Erarbeitung und Umsetzung von kommunalen Digitalisierungsstrategien und die Etablierung von Digitalmanagern durch das Land gefördert werden. Die aus diesen Maßnahmen zu erwartenden Anstoßwirkungen sowie Multiplikator-Effekte können oftmals über lokale Grenzen hinaus Vorbildfunktionen für andere Städte und Gemeinden erfüllen.

Zudem muss sich das Land, gemeinsam mit dem Bund, auch weiterhin zum Instrument der Städtebauförderung als zentrales Instrument für eine nachhaltige Ortsentwicklung bekennen. Die Stärkung der Innenstädte ist das in diesem Zusammenhang am häufigsten verfolgte Ziel der Städte und Gemeinden. Entsprechend wird das Programm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ am stärksten in Anspruch genommen. Das Land ist deshalb aufgefordert, auf der Bundesebene auf eine Aufrechterhaltung der Höhe der Finanzhilfen hinzuwirken, die entsprechende Kofinanzierung auf Landesebene auch zukünftig (mindestens) im bisherigen Umfang fortzusetzen sowie im Falle eines wachsenden Bedarfs die Mittel weiter aufzustocken.

Die Landesregierung muss sich zudem dafür einsetzen, dass verkaufsoffene Sonntage von den Kommunen rechtssicher durchgeführt werden können.

Kommunen benötigen darüber hinaus ein gesetzliches Steuerungsinstrument, um auf die Innenstadtentwicklung stärker Einfluss nehmen zu können. So wäre es vorteilhaft, wenn Kommunen Handlungsmöglichkeiten haben, um zu vermeiden, dass einseitig bestimmte Sortiments- oder Warenangebote in der Innenstadt in übermächtiger Weise zunehmen. Die Landesregierung sollte Pilotprojekte zu diesem Entwicklungsansatz fördern, um ein Zukunftsinstrumentarium gemeinsam mit den Kommunen in NRW zu erarbeiten.

Mit dem Wohnungsaufsichtsgesetz hat das Land NRW den Kommunen ein Mittel an die Hand gegeben, um gegen Immobilienbesitzer vorzugehen, die ihre Wohnhäuser überbelegen oder stark vernachlässigen. Bei Missständen können die Kommunen Bußgelder von bis zu 50.000 Euro gegen den Eigentümer verhängen oder die Immobilie sogar für unbewohnbar erklären. Dieses Instrumentarium sollte analog für vernachlässigte oder nicht genutzte Gewerberäume und Ladenlokale bereit gestellt werden. Nur so können Kommunen ihre berechtigten Interessen im Rahmen der Stadt- und Ortsentwicklung wirksam durchsetzen, anstatt nur auf die Einsicht der Immobilieneigentümer hoffen zu müssen.

Das Gesetz zur Förderung der Immobilien- und Standortgemeinschaften in NRW bietet gute Ansätze privates Engagement in den Städten zu fördern, sollte jedoch mittels einer innovativen Marketinginitiative durch das Land stärker beworben werden.

IV. Fachliche Erstellung des Thesenpapiers

Das Thesenpapier wurde von der Geschäftsstelle unter Einbindung von Vertretern aus Mitgliedskommunen und unter fachlicher Begleitung von Geschäftsführer Markus Wessel, ExperConsult, erstellt.

Die Arbeitsgruppe bestand aus folgenden Personen:

Guido Brebaum, Fachbereichsleiter Bürgerservice, Wirtschaftsförderung und Stadtmarketing, Stadt Coesfeld;

Cora Ehlert, Referentin, Geschäftsstelle

Henning Gronau, Bürgermeister, Gemeinde Erndtebrück

Ute Homann, Wirtschaftsförderin, Stadt Drensteinfurt

Dr. Manfred Janssen, Geschäftsführer, EWG Entwicklungs- und Wiföges. f.Rheine GmbH

Jürgen Keil, Allgem. Vertreter der BMin, Stadt Halle

Willy Kerbusch, Erster Beigeordneter, Stadt Willich

Bernd Lepski, Geschäftsführer, Wirtschaftsförderung Arnsberg GmbH;

Andrea Ritter, Geschäftsbereichsleitung Wohnen und Gewerbe, Willich

Dietmar Röhrig, Geschäftsführer, GeTeCe Gewerbe Technologie Center Eschweiler GmbH

Bernd Sassenhof, Erster Beigeordneter, Stadt Overath

Christian Thegelkamp, Bürgermeister, Gemeinde Wadersloh u. Birgitt Stolz, Wirtschaftsförderung
Gemeinde Wadersloh

Markus Wessel, Geschäftsführer, ExperConsult

Der StGB-NRW-Ausschuss für Strukturpolitik und Verkehr hat die Arbeitshilfe im Ausschuss für
Strukturpolitik und Verkehr am 8. November 2017 in Bad Wünnenberg verabschiedet.



Städte- und Gemeindebund
Nordrhein-Westfalen

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

Vorbericht
114. Sitzung
Ausschuss für Strukturpolitik und Verkehr
am 8. November 2017 in Bad Wünnenberg

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

TOP 7: Hinweispapier „Alternative Verlegemethoden im Breitbandausbau“

BE: Referentin Cora Ehlert, GSt

Aktenzeichen: G 10.2-004/002 Eh/Da
Ansprechpartner:
Geschäftsführer Horst-Heinrich Gerbrand
Referentin Cora Ehlert
Durchwahl 0211 • 4587-241/-233

24. Oktober 2017

7.1 Beschlussvorschlag:

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.

7.2 Begründung:

Das Wirtschaftsministerium NRW wirbt aktuell in hohem Maße für sog. alternative Verlegemethoden, insb. für das Trenching. Beim Trenchingverfahren werden die Glasfaserkabel nur wenige Zentimeter unter die Straßenoberfläche verlegt. Dieses Verlegeverfahren ist besonders zeit- und kostensparend und daher – vor allem für Telekommunikationsunternehmen – besonders attraktiv. In der Regel bildet der konventionelle Tiefbau nämlich den größten Kostenblock beim Glasfaserausbau.

In Pressemitteilungen der Landesregierung heißt es hierzu:

„Die Landesregierung will künftig verstärkt Anstrengungen unternehmen, um den Ausbau des Breitbandes durch neue Verlegemethoden zu beschleunigen und so schnell und kostengünstig Glasfaser bis in die Haushalte zu bringen“.

Auch im Koalitionsvertrag heißt es:

„Durch eine Weiterentwicklung des Breitbandatlas zu einem Gigabit-Atlas, der Verankerung vereinfachter Verlegetechnik in der Landesbauordnung sowie eine beschleunigte Umsetzung der Regeln für die Mitnutzung bestehender Infrastrukturen senken wir die Kosten des Gigabit-Netzausbaus.“

Die Geschäftsstelle erkennt zwar die Vorteile alternativer Verlegemethoden an, möchte jedoch auch über mögliche Risiken, vor allem für die kommunale Straßeninfrastruktur aufklären. Grund hierfür sind die Nachteile, die sich bei Verwendung des Verfahrens ergeben können.

Beim Trenching wird ein Schlitz von wenigen Zentimetern Länge und Breite in die Straße ge-
fräst. Anschließend werden die Glasfaserkabel in kleinen Röhrchen verlegt und der Spalt kann
wieder aufgefüllt werden. So beansprucht diese Methode wenig Platz.

Obwohl die Ausführung des Trenchingverfahrens simpel, schnell – eine Fräsmaschine schafft
täglich eine Strecke von knapp 800 Metern, für ein vergleichsweises Pensum würde man in
konventioneller Bauweise bis zu sechs Wochen benötigen – und – gerade für die Unternehmen
– kostengünstig ist, zeigen die Langzeitfolgen, dass diese Vorteile nicht stets von Dauer sind.

Durch die vielen kleinen „Risse“ in der Oberfläche kann die Struktur der Straße zerstört wer-
den, was zu einer schnellen Verschlechterung führt. Dies führt zu einer Erhöhung der Stra-
ßenwartungsarbeiten.

Diese Straßenarbeiten sind jedoch schwieriger durchzuführen, da die Kabel in so einer gerin-
gen Tiefe verlegt wurden, dass um sie „herumgearbeitet“ werden müsste. Dabei steigt gleich-
zeitig das Risiko die Kabel zu zerstören. Problematisch ist dann die Frage, wer die Haftung
übernimmt. Sind es die Kommunen, die Trenchingunternehmen oder die Bauunternehmen?
Diese Fragen sind rechtlich weitgehend ungeklärt.

Gleichzeitig können Probleme bei der Straßenbelagserneuerung entstehen. Es besteht die Ge-
fahr, die Kabel bei der Erneuerung mit ausgraben zu müssen, da sie nur wenige Zentimeter un-
ter der Straßenoberfläche liegen. Dies führt zu erhöhten Folgekosten für die Kommunen.

Insofern hat die Kommune im Einzelfall zu prüfen, ob die Verlegemethode an der konkreten
Stelle möglich ist und sinnvoll angewendet werden kann. Um diese Entscheidung zu erleich-
tern, möchte die Geschäftsstelle des StGB NRW gemeinsam mit der Arbeitsgruppe Straßen
und Verkehr ein Hinweispapier für die kommunale Praxis erarbeiten.



Städte- und Gemeindebund
Nordrhein-Westfalen

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

Vorbericht
114. Sitzung
Ausschuss für Strukturpolitik und Verkehr
am 8. November 2017 in Bad Wünnenberg

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

TOP 8: Verschiedenes

BE: Geschäftsführer Horst-Heinrich Gerbrand GST
BE: Referentin Cora Ehlert, GST

Aktenzeichen: G 10.2-004/002 Eh/Da
Ansprechpartner:
Geschäftsführer Horst-Heinrich Gerbrand
Referentin Cora Ehlert
Durchwahl 0211 • 4587-241/-233

24. Oktober 2017

Bewertung des Koalitionsvertrages

In der vergangenen Sitzung des Ausschusses für Strukturpolitik und Verkehr am 06. April 2017 in Unna hat die Geschäftsstelle ihre „Forderungen an den neuen Landtag und die neue Landesregierung in Nordrhein-Westfalen“ vorgestellt. In diesem Papier wurden die zentralen Forderungen formuliert, die aus Sicht des Verbandes in den nächsten Jahren eine hervorgehobene Bedeutung haben werden.

Der Ausschuss hat in dieser Sitzung beschlossen, dass er die von der Geschäftsstelle entwickelten Forderungen an die neue Landesregierung unterstützt und die Notwendigkeit einer zügigen Umsetzung in der neuen Legislaturperiode bekräftigt.

Zwischenzeitlich hat die Geschäftsstelle den Koalitionsvertrag von CDU und FDP vor dem Hintergrund des Forderungspapieres ausgewertet. Mit Blick auf die Themen, welche den Ausschuss für Strukturpolitik und Verkehr betreffen, ergibt sich seitens der Geschäftsstelle die folgende Einschätzung:

Digitalisierung (S. 28 ff. des Koalitionsvertrages)

Schnelles Internet ist mittlerweile in nahezu allen Lebensbereichen unerlässlich und wird in Zukunft noch mehr Bedeutung erlangen. Vor diesem Hintergrund sind die diesbezüglichen Aussagen im Koalitionsvertrag uneingeschränkt zu begrüßen. Sie lassen erkennen, dass die neue Landesregierung einen besonderen Fokus auf den flächendeckenden Ausbau gigabitfähiger Internetanschlüsse legen wird. Insbesondere unterstützt der StGB NRW die Bereitschaft des Landes – neben EU- und Bundesmitteln - zusätzliche eigene Mittel aus dem Landeshaushalt zur Verfügung stellen zu wollen. Auch die Ko-Finanzierung von Förderprogrammen der EU und des Bundes aus dem Landeshaushalt soll sichergestellt werden.

Der StGB NRW hat in der Vergangenheit häufig kritisiert, dass die Förderkulisse des Bundes und Landes zum Teil nicht miteinander kompatibel war und praxisferne Fördervoraussetzungen formuliert wurden. Laut Koalitionsvertrag sollen die Förderprogramme künftig vereinfacht und stärker aufeinander abgestimmt werden, was damit der Forderung des StGB NRW nachkommt.

Für die Zukunft erwartet der StGB NRW, dass die Kommunikation mit den wichtigen Akteuren im Breitbandausbau, insbesondere den kommunalen Spitzenverbänden und den Telekommunikationsunternehmen, intensiviert und weiter verstetigt wird.

Gigabit-Masterplan (S. 29 f. des Koalitionsvertrages)

Die neue Landesregierung bekennt sich in ihrem Koalitionsvertrag zu einem verbindlichen und flächendeckenden Gigabit-Netzausbau bis 2025 und entspricht damit einer Kernforderung des StGB NRW. Auch der prioritäre Anschluss von Schulen und Gewerbegebieten an das schnelle Internet ist zu begrüßen. Ansonsten wäre die Nutzung digitaler Bildungsangebote nicht denkbar und auch die Unternehmen würden einen erheblichen Standortnachteil erfahren. Neben den explizit im Koalitionsvertrag genannten Landesbehörden, müssen aber auch die kommunalen Einrichtungen, insbesondere Rathäuser, schnellstmöglich über gigabitfähige Internetanschlüsse verfügen, da nur so Open-Government-Strategien in den Kommunen zuverlässig umgesetzt werden können.

Der StGB NRW vermisst im Koalitionsvertrag hingegen ein klares Bekenntnis zur Stärkung des ländlichen Raums. Der Breitbandausbau ist in ländlich gelegenen Kommunen deutlich weniger weit fortgeschritten als in den Ballungszentren, was einen erheblichen Wettbewerbsnachteil und geringere wirtschaftliche Entwicklungschancen für den ländlichen Raum zur Folge hat. So liegt die Versorgung mit 50 Mbit/s in ländlichen Regionen bei gerade einmal 50 Prozent. Aus diesem Grund warnt der StGB NRW vor einer digitalen Spaltung in NRW. Bei den künftigen Verhandlungen über einen Gigabit-Masterplan wird der StGB NRW deshalb besonders auf die Berücksichtigung der Interessen des ländlichen Raums achten.

Die Verankerung vereinfachter Verlegetechniken in der Landesbauordnung, mit dem Ziel Kosten des Netzausbaus zu reduzieren, lehnt der StGB NRW nicht grundsätzlich ab. Unbedingt erforderlich ist aber, dass die kommunalen Entscheidungshoheiten bei der Verlegung von Telekommunikationsleitungen in geringer Verlegetiefe bei Straßen, welche in der Baulast der Städte und Gemeinden stehen, gewahrt bleiben. Insbesondere muss es den Kommunen bei der Genehmigung von Straßenaufbrüchen möglich sein, eigene umfassende Nebenbestimmungen aufzunehmen und kommunale Aufgrabungsrichtlinien zum Gegenstand der Genehmigung zu machen. Dies ist von großer Bedeutung für die Kommunen, da es im Rahmen von Straßenaufbrüchen nicht selten zu einer erheblichen Schädigung der Straßeninfrastruktur kommt, dessen Folgekosten von den Kommunen zu tragen sind. Ein möglichst schonender Umgang mit der Straßeninfrastruktur ist deshalb bei einer möglichen Novelle der Landesbauordnung zu gewährleisten.

Handel und Tourismus (S. 44 f. des Koalitionsvertrages)

Die neue Landesregierung zeigt sich der Bedeutung von Handel und Tourismus in NRW bewusst. Zu begrüßen ist, dass das Land bestehende Modellprojekte zur Vernetzung des stationären und digitalen Handels unterstützen will. Vor dem Hintergrund, dass die Folgen der Digitalisierung immer stärker in den Zentren und Dorfkernen der Kommunen in Form vermehrter Leerstände und verödeter Innenstädte sichtbar werden, hat der StGB NRW jedoch konkretere und verbindlichere Aussagen im Koalitionsvertrag erwartet. Stattdessen bleibt der Koalitionsvertrag an dieser Stelle relativ vage. Neben der Attraktivität und damit dem Image einer Kommune steht häufig auch die Nahversorgung im ländlichen Raum auf dem Spiel. Um diese Herausforderungen zu bewältigen, bedarf es nach Ansicht des StGB NRW umfassender Konzepte und Strategien, deren Erarbeitung und Umsetzung durch das Land gefördert und unterstützt werden müssen.

Verkehr und Infrastruktur (S. 47 ff. des Koalitionsvertrages)

Die Absicht der neuen Landesregierung bestehende Finanzierungssysteme durch Zweckbindung und Überjährigkeit weiterentwickeln zu wollen, korrespondiert mit einer Forderung des StGB NRW.

Insbesondere bei der Förderung des kommunalen Straßenbaus brauchen die Kommunen dringend Planungssicherheit. Diese wird durch eine dauerhafte Zweckbindung der Fördermittel gewährleistet.

Nicht ausdrücklich entsprochen wird jedoch einer Forderung des StGB NRW nach einer deutlichen Erhöhung des Fördervolumens im kommunalen Straßenbau. Der StGB NRW machte in der Vergangenheit nachdrücklich auf den hohen Sanierungsstau im Bereich der kommunalen Verkehrsinfrastruktur aufmerksam. Ohne eine angemessene Förderung werden viele Kommunen voraussichtlich nicht in der Lage sein, diesen aufzuholen. Dabei ist eine intakte Infrastruktur ein entscheidender Baustein für die Attraktivität der Kommunen und deren Fähigkeit, Unternehmen anzusiedeln und so Wohlstand und Wachstum für die Bürgerinnen und Bürger zu generieren.

ÖPNV (S. 52 des Koalitionsvertrages)

Der StGB NRW begrüßt, dass die Attraktivität des ÖPNV auf dem Land erhöht und ergänzend zu den herkömmlichen Regional- und Schnellbusangeboten in flexible Bussysteme investiert werden soll. Der StGB NRW sieht hierin eine große Chance für den ländlichen Raum, in welchem sich das ÖPNV-Angebot häufig auf den Schülerverkehr begrenzt. Durch den Einsatz flexibler ÖPNV-Angebote wäre nach Auffassung des StGB NRW ein bedarfsorientierter Personennahverkehr im ländlichen Raum umsetzbar. Mögliche künftige Modellprojekte würden durch den StGB NRW befürwortet.

Keine Aussagen werden jedoch zu einer möglichen Finanzierung getroffen. Der StGB NRW prangert seit langem mit Nachdruck die ungleiche Verteilung der ÖPNV-Finanzmittel zu Lasten des ländlichen Raumes an. Entsprechend der Forderung des StGB NRW bedarf es deshalb dringend einer gesetzlichen Umverteilung, indem die ÖPNV-Pauschale zugunsten des Flächenfaktors erhöht wird.

Radverkehr (S. 53 des Koalitionsvertrages)

Ausdrücklich sollen laut Koalitionsvertrag Radwege an Landesstraßen und Bürgerradwege (vornehmlich ebenfalls an Landesstraßen) gefördert werden. Eine wichtige Forderung des StGB NRW ist es jedoch, dass auch das Förderprogramm des Landes zur Förderung der Nahmobilität in den Kommunen fortgeführt und bei Bedarf aufgestockt wird. Mit diesem Förderprogramm konnten in der Vergangenheit zahlreiche kommunale Radwege und Anlagen der Nahmobilität gebaut werden. Eine Einstellung des Förderprogramms wäre ein verheerendes Signal an die Kommunen und Bürgerinnen und Bürger und würde die dringend notwendige Trendwende in der Verkehrspolitik konterkarieren. Nach Auffassung des StGB NRW muss das Förderprogramm deshalb fortgeführt und die Städte und Gemeinden in einer vorwärtsgewandten Verkehrspolitik unterstützt werden. Ein hoher Radverkehrsanteil fördert nicht nur die Gesundheit der Bürgerinnen und Bürger, sondern sorgt auch für mehr Lebens- und Aufenthaltsqualität in den Kommunen. Daneben werden Luft- und Schadstoffemissionen verringert und Lärm reduziert.

Sachstand Initiative zur Änderung des § 48 OBG NRW

Derzeit sind gemäß § 48 Abs. 2 Satz 2 OBG NRW die Kreisordnungsbehörden und die Großen kreisangehörigen Städte im Sinne von § 4 der Gemeindeordnung für das Land NRW – unbeschadet der Zuständigkeit der Polizeibehörden – zuständig für die Überwachung der Einhaltung zulässiger Höchstgeschwindigkeiten und der Befolgung von Lichtzeichenanlagen im Straßenverkehr an Gefahrenstellen.

Vor dem Hintergrund, dass eine hohe Kontrolldichte nicht in allen Landesteilen NRWs gleichermaßen gewährleistet ist, hat der Ausschuss in seiner vergangenen Sitzung am 06. April 2017 in Unna beschlossen, dass eine optionale Ausweitung der Zuständigkeit für Geschwindigkeitsüberwachungen im Straßenverkehr an Gefahrenstellen auf Mittlere kreisangehörige Städte befürwortet.

Im Nachgang zu der Ausschusssitzung hat die Geschäftsstelle gegenüber dem Innen- und Verkehrsministerium NRW angeregt, eine entsprechende Gesetzesänderung sowie eine Anpassung der Verwaltungsvorschriften herbeizuführen.

Derweil hat die Landesregierung am 24. Juli 2017 (Drucksache 17/220) auf die Kleine Anfrage vom 21. Juni 2017 des Abgeordneten René Schneider (SPD) „Bürger nicht abblitzen lassen: Alle Städte und Gemeinden in NRW sollten Geschwindigkeit selber kontrollieren dürfen“ wie folgt geantwortet:

„In Bezug auf die vom Fragesteller beschriebenen Gefahrenquellen erlaubt § 48 Abs. 2 S. 2 Ordnungsbehördengesetz Nordrhein-Westfalen (OBG NRW) bereits den Kreisordnungsbehörden und den großen kreisangehörigen Städten unbeschadet der Zuständigkeit der Polizeibehörden die Überwachung der Einhaltung zulässiger Höchstgeschwindigkeiten und der Befolgung von Lichtzeichenanlagen im Straßenverkehr.“

In dem Koalitionsvertrag vom 26. Juni 2017 haben die Koalitionäre von CDU und FDP vereinbart, den Blitzmarathon abzuschaffen und stattdessen die zielgerichtete Verkehrsüberwachung – beispielsweise in Form von unangekündigten Kontrollen – zu verstärken, um insbesondere der hohen Anzahl von im Straßenverkehr verunfallten Kindern und illegalen Autorennen entgegenzuwirken. Polizeivollzugsbeamtinnen und Polizeivollzugsbeamte sollen sich danach künftig auf Geschwindigkeitsüberwachungen mit Anhaltevorgang fokussieren.

In Umsetzung dieses Koalitionsziels wird sich die Landesregierung unter anderem auch mit der Regelung des § 48 Abs. 2 OBG NRW befassen. Das Ergebnis dieser Bewertung bleibt abzuwarten.“

Die Antwort auf die Kleine Anfrage ist als **Anlage** beigelegt.

Kongress Kommunale Wirtschaftsförderung in Münster

Der diesjährige Kongress der Kommunalen Wirtschaftsförderer fand am 07. Juni 2017 in Münster statt und stand unter dem Motto „Was braucht NRW jetzt: Wirtschaft und Wirtschaftsförderung 2017 – 2022“ und war mit 130 Teilnehmern gut besucht.

Landrat Petruschke, Vorsitzender des AK KW, machte deutlich, wie wichtig eine positive Arbeitsmarktentwicklung in NRW und die damit verbundene Möglichkeit, Menschen dauerhaft und sicher in den Arbeitsmarkt zu integrieren sei. Letzteres gelte für Arbeitslose, die schon lange in NRW leben, genauso wie für die in den Jahren 2015, 2016 und 2017 neu hinzugekommenen Flüchtlinge. Die wirtschaftliche Entwicklung in NRW sei jedoch auch von besonderer Bedeutung für die soziale Situation in den Städten, Kreisen und Gemeinden und für deren Finanzkraft. Man müsse bedenken, dass heute Kommunen im Durchschnitt rund 40-60% ihrer Haushaltsmittel für Leistungen der sozialen Sicherung ausgeben müssten – eine Zahl, die in großen Teilen mit der Zahl der Arbeitslosen und Unterbeschäftigten vor Ort korreliert. Eine günstige wirtschaftliche Entwicklung sei auch Voraussetzung dafür, dass Städte, Kreise und Gemeinden an Attraktivität gewinnen, junge Bewohner und Familien anziehen und sich vor Ort ein nachhaltiges Sozial- und Gemeinwesen entwickeln könne. Wirtschaftliche Entwicklung löse sicherlich nicht alle Probleme, aber viele Probleme lassen sich vor Ort nicht ohne eine nachhaltige und wohlstandssichernde wirtschaftliche Entwicklung lösen. Kommunen gehe es nur gut, wenn es auch der örtlichen Wirtschaft gut gehe.

Herr Kirchhoff, Präsident von Unternehmer NRW, zeigte in seiner Rede die Stärken und Schwächen NRW auf. Insbesondere die Lage NRW im „Herzen Europas“ sei ein großer Standortvorteil. Allerdings könne die verkehrliche Infrastruktur den Herausforderungen derzeit nicht standhalten. NRW als Transitland Nr. 1 müsse sich hier dringend besser aufstellen.

Anschließende Podiumsdiskussionen vertieften die Bereiche Gewerbeflächen, Verkehrsinfrastruktur und Gründungen.

Zusammenarbeit mit dem Arbeitskreis Kommunaler Ingenieurbau

Am 06.09.2017 haben sich mehrere Vertreter des Arbeitskreises Kommunaler Ingenieurbau NRW in der Geschäftsstelle des StGB NRW bei den kommunalen Spitzenverbänden vorgestellt. Dabei ging es insbesondere um die Erörterung von Möglichkeiten der Zusammenarbeit zwischen dem Arbeitskreis Kommunaler Ingenieurbau NRW und den kommunalen Spitzenverbänden auf dem Gebiet des Straßen- und des Tiefbaus.

Grundsätzlich sieht die Geschäftsstelle die Schaffung neuer Arbeitskreise zurückhaltend. Nach dem Verlauf des Gesprächs am 06.09.2017 kann sich die Geschäftsstelle in diesem konkreten Fall jedoch eine intensivere Zusammenarbeit vorstellen. Allerdings sollte eine solche Zusammenarbeit mit bestimmten Rahmenbedingungen und Erwartungen verknüpft sein:

- Der Arbeitskreis kommunale Ingenieurbau NRW müsste sich im Wesentlichen selbst organisieren (einschließlich Aufstellung der Tagesordnung, Erstellung von Niederschriften und Protokollversand);
- die Geschäftsstellen der kommunalen Spitzenverbände sollten die Einladungen zu den Plenumsveranstaltungen und den Vorstands-/Leitungssitzungen – und damit verbunden die Möglichkeit zur Teilnahme an den entsprechenden Sitzungen – erhalten;
- die Anzahl der Plenarsitzungen sollte grundsätzlich auf zwei Sitzungen pro Jahr beschränkt werden, wobei die Vertreter der drei kommunalen Spitzenverbände jeweils eingeladen werden sollten (und zumindest ein Vertreter stets auch die Teilnahme gewährleisten sollte);
- fachpolitische Stellungnahmen an außenstehende Dritte, insbesondere an Landesbehörden und Ministerien, müssten in jedem Fall vorab mit den kommunalen Spitzenverbänden abgestimmt werden.

Die Geschäftsstelle plädiert dafür, dass der Arbeitskreis seine Eigenständigkeit behalten und lediglich im Sinne einer Kooperation an die kommunalen Spitzenverbände angebunden werden sollte. Insbesondere sollten Doppelstrukturen vermieden werden, dies gilt umso mehr vor dem Hintergrund der bereits bestehenden Arbeitsgruppe „Straßen und Verkehr“ des StGB NRW.

Ort und Zeit der nächsten Sitzung

24.07.2017

Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage 8 vom 21. Juni 2017
des Abgeordneten René Schneider SPD
Drucksache 17/39

Bürger nicht abblitzen lassen: Alle Städte und Gemeinden in NRW sollten Geschwindigkeit selber kontrollieren dürfen.

Vorbemerkung der Kleinen Anfrage

An Kindergärten, Schulen und Spielplätzen, in Wohngebieten, an Spielstraßen und vielbefahrenen Straßen: Überall gelten Geschwindigkeitsbeschränkungen, um individuell den Bedürfnissen von Anwohnern und Verkehrsteilnehmern gerecht zu werden. Jede Regel ist jedoch nur so gut, wie deren Kontrolle. So merken viele kreisangehörige Städte und Gemeinden, dass die zuständigen Kreisordnungsbehörden nur rudimentär an all den Stellen die Geschwindigkeit kontrollieren können, an denen es aus Sicherheitsgründen regelmäßig richtig und sinnvoll wäre.

Um die Kreispolizeibehörden personell bei dieser Aufgabe aktiv zu entlasten und gleichzeitig im Sinne der Bürgernähe auf berechtigte Wünsche von Anwohnern reagieren zu können, gibt es immer wieder Initiativen von mittleren kreisangehörigen Städten und kleineren Gemeinden notfalls auch gemeinsam einen eigenen Messwagen anzuschaffen. Dies schließt das Ordnungsbehördengesetz NRW derzeit noch aus. Ziel der kommunalen Vorstöße ist es, mit geschultem Ordnungspersonal kurzfristig an all den Stellen Geschwindigkeitsbegrenzungen zu kontrollieren, die von betroffenen Anwohnern und Verkehrsteilnehmern sowie von den Ordnungsämtern und Polizeibehörden vor Ort für sinnvoll erachtet werden.

Der Minister des Innern hat die Kleine Anfrage 8 mit Schreiben vom 21. Juli 2017 namens der Landesregierung im Einvernehmen mit dem Minister für Verkehr beantwortet.

- 1. Frage: Befürwortet die Landesregierung eine Änderung des Ordnungsbehördengesetzes NRW mit dem Ziel, auch mittleren kreisangehörigen Städten sowie kleineren Gemeinden den Betrieb von Messwagen zu erlauben?**

Datum des Originals: 21.07.2017/Ausgegeben: 27.07.2017

2. **Frage: Wenn ja: Wann ist mit einer Gesetzesinitiative des zuständigen Ministeriums zu rechnen?**
3. **Frage: Wenn nein: Aus welchen Gründen lehnt die Landesregierung eine kommunalfreundliche Lösung ab?**

Die Fragen 1 - 3 werden im Zusammenhang beantwortet:

In Bezug auf die vom Fragesteller beschriebenen Gefahrenquellen erlaubt § 48 Abs. 2 S. 2 Ordnungsbehördengesetz Nordrhein-Westfalen (OBG NRW) bereits den Kreisordnungsbehörden und den großen kreisangehörigen Städten unbeschadet der Zuständigkeit der Polizeibehörden die Überwachung der Einhaltung zulässiger Höchstgeschwindigkeiten und der Befolgung von Lichtzeichenanlagen im Straßenverkehr.

In dem Koalitionsvertrag vom 26. Juni 2017 haben die Koalitionäre von CDU und FDP vereinbart, den Blitzmarathon abzuschaffen und stattdessen die zielgerichtete Verkehrsüberwachung – beispielsweise in Form von unangekündigten Kontrollen – zu verstärken, um insbesondere der hohen Anzahl von im Straßenverkehr verunfallten Kindern und illegalen Autorennen entgegenzuwirken. Polizeivollzugsbeamtinnen und Polizeivollzugsbeamte sollen sich danach künftig auf Geschwindigkeitsüberwachungen mit Anhaltevorgang fokussieren.

In Umsetzung dieses Koalitionsziels wird sich die Landesregierung unter anderem auch mit der Regelung des § 48 Abs. 2 OBG NRW befassen. Das Ergebnis dieser Bewertung bleibt abzuwarten.