



Herwarthstraße 18-20  
50672 Köln

Tel: 0221 / 57904-11  
Fax: 0221 / 57904-22



Deutscher Gewerkschaftsbund  
Kreis Region  
Köln - Leverkusen - Erft - Berg

Hans-Böckler-Platz 9  
50672 Köln

Tel: 0221 / 500032-10  
Fax: 0221 / 500032-20

**KÖLN ENTWICKELN –  
ECKPUNKTE FÜR EINE ZUKUNFTSFÄHIGE  
INFRASTRUKTUR**

## **KÖLN ENTWICKELN – ECKPUNKTE FÜR EINE ZUKUNFTSFÄHIGE INFRASTRUKTUR**

Eine gut ausgebaute Infrastruktur und wettbewerbsfähige wirtschaftliche Rahmenbedingungen sind Voraussetzung für regionales Wirtschaftswachstum und für die Schaffung und Sicherung von Arbeitsplätzen.

ARBEITGEBER KÖLN und der DEUTSCHE GEWERKSCHAFTSBUND REGION KÖLN fordern die Stadt Köln auf, bestehende Unsicherheiten die die wirtschaftliche Entwicklung lähmen, zu beenden und die Stärkung des Standortes Köln, der im Kern gute Ansatzpunkte bietet, zu forcieren.

### **1. Verbesserung der Infrastruktur**

#### **- ICE-Terminal – Köln-Deutz /Messe-Erweiterung**

Der Bau des ICE-Terminals in Köln-Deutz ist wesentliche Voraussetzung für die überörtliche Anbindung Kölns an den modernen Schienenverkehr. Wir fordern die politisch Verantwortlichen auf, gemeinsam mit der Deutschen Bahn AG den vorrangigen Umbau des Bahnhofs Deutz voranzutreiben. Bahn und Land werden aufgefordert, ihren jeweiligen Finanzierungsanteil sicherzustellen.

Der Bahnhof ist zugleich ein wichtiger Schritt zur Modernisierung und weiteren Entwicklung der Messe. Mit der Neugestaltung des Eingangsbereichs sowie dem Bau eines Messehochhauses und eines Kongresszentrums eröffnen sich der Messe neue zukunftsweisende Perspektiven. Darüber hinaus stellt die gesamte Maßnahme eine wichtige und wesentliche Aufwertung für das rechtsrheinische Köln dar.

Die Sicherung und Weiterentwicklung der Kölnmesse ist darüber hinaus für die Wirtschaft, insbesondere aber für Handel, Gastronomie und die weiteren Wertschöpfungsketten der Touristik unverzichtbar. Hier sollte die Stadt als Mehrheitsgesellschaft nichts unversucht lassen, die Entwicklung zu steigern. Köln muss seinen vorderen Platz als internationaler Messestandort verteidigen und forcieren. Hierzu gehört auch die Installation eines internationalen Kongresszentrums in Messenähe.

#### **- Sicherung und Weiterentwicklung des Flughafens Köln-Bonn als Passagier- und Frachtflughafen unter den in der Koalitionsvereinbarung vom 04.02.2003 genannten Bedingungen**

Der Kölner Flughafen ist als Deutschlands zweitgrößter Frachtflughafen ein weltweit bedeutendes Frachtzentrum. Für UPS mit seinen überdurchschnittlichen Wachstumsraten ist Köln/Bonn der europäische Hauptumschlagplatz. Mit DHL, Worldwide Express und Lufthansa Cargo operieren weitere bedeutende internationale Expressdienste von Köln aus.

Der Luftfrachtumsatz stieg von 2000 auf 2001 um + 4,5 %, von 2001 auf 2002 noch einmal um 11,5 %.

Die Geschäftspolitik der neu angesiedelten Gesellschaften Germanwings und Hapag Lloyd Express hat zu einer Trendumkehr im Passgieraufkommen geführt. Im Vergleich zum Mai 2002 stiegen die Passagierzahlen im Mai 2003 um 60,1 Prozent, die Zahl der Flugbewegungen hingegen nur um 10,5 Prozent, was auf einen steigenden Auslastungsgrad der Flugzeuge hindeutet. Auch die Fracht legte um 6,5 Prozent zu.

Knapp jeder Zweite flog mit einer der am Flughafen Köln/Bonn beheimateten Fluggesellschaften Germanwings und Hapag-Lloyd Express. Die Drei-Millionen-Fluggastgrenze hat der Flughafen Köln/Bonn schon vor dem Sommer überschritten – zwei Monate früher als im vergangenen Jahr. Es gilt als sicher, dass die Prognose von 7,5 Millionen Passagieren für das Gesamtjahr 2003 erfüllt wird

Mit der Nachtfluggenehmigung bis 2015 sowie der Entscheidung der schwarz/grünen Koalition zum Lärmschutz hat der Flughafen jetzt die entscheidende Planungssicherheit, die unbedingt erhalten bleiben muss.

**- Ausbau des Hafens Godorf (Container-Hafen), Landesplanung für Hafenkonzept, Verbindung Köln-Rotterdam**

Der Ausbau des Hafens Godorf ist von besonderer Bedeutung. Insbesondere in Verbindung mit dem Güterverkehrszentrum Eifeltor besteht die Möglichkeit die Seehafenhinterlandsfunktion und damit die Bedeutung der Kölner Region als internationale Verkehrsdrehscheibe zu stärken.

Das Güterverkehrszentrum Eifeltor ist bereits das umschlagsstärkste in Deutschland. Diesen Vorteil gilt es zu nutzen. Das gilt speziell für den Transportbereich „Container“. Die Seehäfen in Antwerpen und Rotterdam haben sich durch erhebliche Investitionsmaßnahmen auf eine Vervielfachung des Containerverkehrs vorbereitet. Da die Umschlagskapazität der Anlagen im Hafen Niehl ihre Grenzen erreicht hat, ist ein Ausbau des Godorfer Hafens notwendig, um eine Verlagerung der Umschlagsfähigkeiten z. B. nach Duisburg zu vermeiden.

Damit einher ginge eine Entlastung des Straßenverkehrs von LKWs, die ansonsten gezwungen wären, andere Umschlagseinrichtungen anzufahren. Durch eine intelligente Kooperation zwischen den Häfen in Niehl und Godorf könnte der LKW-Verkehr von Niehl durch die Stadt zum Eifeltor ganz erheblich verringert werden. Nach Schätzungen könnten 50.000 bis 100.000 LKW-Einheiten in der Stadt und auf dem Autobahnring vermieden werden.

Rat und Verwaltung der Stadt Köln werden aufgefordert, umgehend die notwendigen Entscheidungen für den Ausbau des Godorfer Hafens zu treffen, die Planung vorrangig zu betreiben und entsprechende Landesmittel zu beantragen.

**- Instandsetzung der innerstädtischen Straßen / Sofortprogramm zur Beseitigung des Reparaturstaus und zur Sicherung der Arbeitsplätze in den Straßenbauunternehmen**

Köln verfügt über ein Straßennetz von rd. 1800 km, das ein Vermögen von rd. 1,5 Mrd. € darstellt. Die ordnungsgemäße Unterhaltung der Straßen dient der Vermögenssicherung, ist grundlegende Voraussetzung für Wirtschaft und Leben in der Stadt und sichert zahlreiche Arbeitsplätze vieler kleiner und mittlerer Straßenbauunternehmen. Die Unterhaltung einer Straße kostet rd. 1 % ihres Wertes pro Jahr. Die Stadt Köln müsste daher rd. 15 Mio. € für die Straßenunterhaltung pro Jahr ausge-

ben. Tatsächlich wird jedoch nur etwa ein Sechstel hierfür aufgewendet. Die Unterhaltung wird seit Jahren vernachlässigt, so dass inzwischen ein Nachholbedarf von rd. 50 Mio. € entstanden ist. Die Vernachlässigung der Straßenunterhaltung ist jedoch teuer und kurzfristig. Die Grunderneuerung einer Straße kostet rd. dreimal so viel wie die Sanierung einer Fahrbahndecke. Die Stadt spart daher an der falschen Stelle und sollte schnellstens eine bedarfsgerechtere Unterhaltung ihres Straßennetzes betreiben.

#### - **Forcierte Sanierung der städtischen Schulen**

Trotz der von allen Seiten anerkannten hohen Bedeutung von Bildung und Ausbildung befinden sich viele Kölner Schulen zunehmend in einem zum Teil trostlosen baulichen Zustand. Bis zu 300 Klassen werden in Containern, die immer mehr verrotten, unterrichtet. Es fehlen Fachräume, Turnhallen, Versammlungsräume. Die Gebäudewirtschaft geht davon aus, dass der dringendste Instandsetzungsbedarf in den nächsten 10 Jahren abgearbeitet sein wird.

An den Berufskollegs sind derzeit die Räume um bis zu 150 % belegt. Insgesamt müssten 52 Klassenräume zusätzlich gebaut werden.

Im Schulentwicklungsplan der Stadt bis zum Jahre 2015 wird auf Grund der Einwohner und der Schülerprognose von einem weiterhin stetigen Bedarf ausgegangen, wobei die Klassengröße bei Grund- und Hauptschulen nicht unter 24 Schüler, bei den anderen Schulformen nicht unter 28 sinken wird.

Insgesamt sollen an den allgemeinbildenden Schulen 320 Container ersetzt und zusätzlich 314 neue Schulräume geschaffen werden. Aus dem Plan geht aber auch hervor, dass sich über 2/3 der Maßnahmen noch im Planungsstadium befinden. Rat und Verwaltung sind aufgefordert, das Schulprogramm deutlich zu beschleunigen.

## 2. Verkehr

#### - **Steigerung der Attraktivität des ÖPNV, Verbesserung der Bedingungen des Job-Tickets, vernünftige Verkehrssteuerung in der Stadt**

Um eine hohe Mobilität von Einwohnern, Arbeitskräften und Kunden sicherzustellen, kommt es darauf an, ein Gesamtverkehrssystem zu schaffen, in dem sich die Verkehrsträger mit ihren Vorteilen optimal ergänzen und die öffentliche Infrastrukturdementsprechend ausgebaut wird. Gesellschaftspolitisch bedingte Auseinandersetzungen über den Vorrang des Automobils oder des ÖPNV gehören der Vergangenheit an.

Für die Verbindung der Stadtviertel mit der Kölner Innenstadt aber auch für die Anbindung der Region an die Stadt wird der öffentliche Personenverkehr immer wichtiger, um in Zeiten des Spitzenverkehrs zu besonderen Einkaufszeiten, im Berufsverkehr oder bei wesentlichen Events einen reibungslosen Transport zu ermöglichen. Auf Grund der immer höheren Flexibilisierung von Arbeits- und Lebenszeiten muss von morgens bis in den späten Abend ein ausreichendes und stabiles Angebot des ÖPNV gewährleistet sein.

Für den Ausbau der Infrastruktur für den ÖPNV in der Kölner Innenstadt ist der schnelle Bau der Nord-Süd-U-Bahn unerlässlich. Nur so kann das bereits jetzt überlastete U-Bahn-Netz entlastet und den südlichen Stadtteilen und Orten in der Region eine bessere Anbindung an die City gewährleistet werden. Nach Vollendung der Nord-Süd-U-Bahn muss zumindest im Kernbereich Heumarkt – Aachener Weiher der Bau der Ost-West-U-Bahn in Angriff genommen werden. Überprüft werden muss die Verbindung der Stadtviertel an der Peripherie miteinander und mit der Innenstadt.

Die Anbindung von Wohn- und Gewerbegebieten an den ÖPNV, ein besseres Park-and-Ride-System und eine mit Fahrzeugen, Taktzeiten und Linienführung attraktive Ausgestaltung des ÖPNV ist in einem Gesamtverkehrssystem zu planen und umzusetzen. Dabei müssen bei der Frage, welcher Verkehrsträger der kostengünstigste ist, auch Gesichtspunkte der Umwelt- wie der Infrastrukturkosten und des jeweiligen Verkehrszwecks berücksichtigt werden.

Um die Attraktivität des ÖPNV für den Berufsverkehr aber auch den Einkaufsverkehr am Wochenende zu steigern, sollten die Bedingungen für das Job Ticket deutlich verbessert werden. Das bisherige System einer Abnahme zu 100 % unter Abzug verschiedener Beschäftigtengruppen sollten durch eine Mindestabnahmequote von bis zu 70 % ersetzt und die Bindung an die Mindestabnahme von 100 überprüft werden. Zudem muss der VRS sich für ein NRW Ticket einsetzen, das die Schranken zwischen den Verkehrsverbänden aufhebt.

#### - **Wirtschaftsfreundliche City-Logistik, Sicherung des Verkehrsflusses im Individualverkehr**

Eine Stadt, die nicht erreichbar ist, ist eine tote Stadt. Die Erreichbarkeit einer Stadt muss mit allen in Frage kommenden Verkehrsmitteln gewährleistet sein. Das gilt nicht nur für die Besucher einer Stadt, sondern auch für den Wirtschaftsverkehr.

Gerade zu den Hauptverkehrszeiten im Berufsverkehr muss eine flüssige Verkehrsführung vor allem auf den Haupteinfallsstraßen gewährleistet sein. Hierzu sind Ampelschaltungen zu optimieren und die Einrichtung von Baustellen zu koordinieren, um unnötige Staus zu verhindern. Verkehrsbehinderungen führen permanent und an vielen Stellen zu unvermeidbar hohen Zeitverlusten und sind Ursache für zusätzliche Betriebs-, Umwelt- und Unfallfolgekosten in nicht zu verantwortender Höhe.

Es ist ferner sicher zu stellen, dass der Wirtschaftsverkehr nicht nur problemlos seine Zielorte anfahren, sondern an Ort und Stelle auch be- und entladen kann. Dafür ist in festgelegten Zeiträumen entsprechender Parkraum bereitzustellen und auch freizuhalten. Ergänzend muss das stetig ausufernde Parken in zweiter oder dritter Reihe eingedämmt werden.

Für die Besucher der Stadt ist ebenfalls ausreichender Parkraum vorzuhalten, der durch Verkehrslenkungsmaßnahmen (Parkleitsysteme) gezielt anzufahren und gemäß den jeweiligen Erfordernissen zu bewirtschaften ist.

### 3. Wirtschaftsförderung und Flächennutzung

#### - **Sicherung Kölns als Industriestandort durch Flächenerhalt, und Flächenbereitstellung für die Ansiedlung neuer Technologien**

Die Stadt Köln wie die Kölner Region sind eines der wichtigsten Industriezentren der NRW-Wirtschaft, in deren Zentrum die Chemische Industrie sowie die Metall- und Elektroindustrie mit einer großen Peripherie von industriellen Dienstleistungsunternehmen stehen mit erheblicher Bedeutung für Arbeitsplätze, Kaufkraft und Steuereinnahmen.

Städtische Politik hat dafür Sorge zu tragen, dass

- Flächen für die Expansion bestehender Industrieunternehmen erhalten werden;
- Flächen für industrielle Nutzung auch angesichts drastischer Umstrukturierungsprozesse von Industrieunternehmen erhalten werden;
- Flächen und Infrastruktur entsprechend neuer Vernetzungen von Produktion und industrieller Dienstleistungen gefördert werden (Technologie-/Industrieparks).

Neben verstärktem Engagement für den Erhalt bestehender Industrieunternehmen ist durch gezielte Unterstützung die Ansiedlung insbesondere solcher Unternehmen zu fördern, die die Standortvorteile bestehender „Cluster“ (Chemie, Metall-Elektro, ITK) und darauf bezogener industrieller Dienstleistungen nutzen und verstärken.

Gleichzeitig ist ein wirksames Strategiekonzept vorzubereiten, um eine gemeinsame Corporate Identity für den Industriestandort Köln unter Einbeziehung aller am Industrieprozess beteiligten Institutionen zu entwickeln.

In diesem Kontext begrüßen Arbeitgeber und Gewerkschaften die Institutionalisierung eines „Branchenforum Industrie“ durch den Rat der Stadt Köln.

#### - **Verantwortungsvolle Ansiedlungspolitik für den Einzelhandel**

Trotz insgesamt schrumpfender Umsätze geht die Flächenexpansion im Einzelhandel weiter. Es ist Aufgabe einer Stadt, hier ein angemessenes, ausgeglichenes und verträgliches Maß zu finden.

Die Stadt Köln weist über 1.600.000 qm Einzelhandelsverkaufsfläche aus. Das entspricht 1,6 qm Verkaufsfläche pro Kopf der Bevölkerung. Das ist in Deutschland ein Spitzenwert, der bei der Prüfung neuer Ansiedlungsbegehren zu berücksichtigen ist.

Neue Ansiedlungsbegehren sind insbesondere an der Verträglichkeit mit den gewachsenen Einzelhandelsstrukturen des Umfeldes zu messen. Außerdem sollten Neuansiedlungen für eine Sortimentsergänzung sorgen und die Stellung Kölns als anziehende überregionale Einkaufsmetropole stärken.

## 4. Planung, Finanzierung und Vergabe

### - Schnelle und verlässliche Planung

Planungsprozesse müssen sich mehr als bisher an den vorrangigen Zielen regionales Wirtschaftswachstum, Verbesserung der Infrastruktur und Schaffung und Sicherung von Arbeitsplätzen orientieren. Zur Stadtentwicklung sollten Masterpläne aufgestellt werden. Dazu sollten transparente und schnelle Verfahren geschaffen werden.

Die Planungsprozesse müssen deutlich beschleunigt werden. Es müssen klare, wenige Prioritäten gesetzt werden. Es besteht ein Abstimmungsproblem zwischen Planung und Planungspolitik. Die Planungsprozesse ziehen sich viel zu lange hin. Die Aufstellung eines Bebauungsplans darf maximal anderthalb Jahre und nicht wie bisher 3 bis 4 Jahre dauern.

Köln ist die zweitgrößte Kommune Deutschlands und flächenmäßig sogar ein Viertel größer als München. Die Stadt besitzt viele Grundstücke, die genutzt werden können und müssen. Dabei müssen die vorhandenen Immobilien für eine sinnvolle Entwicklung genutzt werden. Angesichts knapper Mittel kommt ihrer Verwertung eine besondere Bedeutung zu.

### - Sicherung der Finanzierung

Bei Projekten zur Verbesserung der Infrastruktur müssen alle verfügbaren Mittel des Bundes, des Landes Nordrhein Westfalen und der Kommune mobilisiert werden. Die Stadt muss sich vor allem beim Land wie beim Bund nachdrücklich dafür einzusetzen, dass die Projekte zum Ausbau der Verkehrsinfrastruktur (ICE Terminal, Messeanbindung, Container Hafen, Projekte des ÖPNV,) vorrangig in entsprechenden Bundes- und Landesplanungen berücksichtigt und finanziell gefördert werden.

Sofern wie beim Ausbau des Godorfer Hafens stadteneigene Gesellschaften tätig sind, sollen zusätzlich private Investoren gewonnen werden.

Für den vorrangigen Ausbau der städtischen Schulen muss eine effiziente und sachgerechte Verwendung der Landes- wie kommunalen Mittel nachgewiesen werden. Es kann nicht sein, dass die vom Land zur Verfügung gestellte Schulpauschale nicht ausgeschöpft wird.

ARBEITGEBER KÖLN und DGB Köln erwarten, dass durch die Neuordnung der Gemeindefinanzen die Einnahmesituation der Stadt Köln in den nächsten Jahren wieder verbessert wird. Dabei muss ein Schwerpunkt auf die Finanzierung der städtischen Verkehrsinfrastruktur gelegt werden.

Darüber hinaus sollten Möglichkeiten der Kooperation mit privaten Investoren durch Modelle der Public-Private-Partnership genutzt werden, wenn dabei die öffentliche Verantwortung für die jeweiligen Projekte gesichert bleibt. Angesichts knapper öffentlicher Haushalte sollten privatwirtschaftliche Initiativen zur Realisierung öffentlicher Bauvorhaben im Rahmen der Public-Private-Partnership weit stärker gefördert werden als bisher. Dadurch kommt es zu Synergieeffekten und

Kosteneinsparungen durch die bei privatwirtschaftlichen Lösungen mögliche Zusammenfassung der Bereiche Planung, Finanzierung, Bau und Betrieb. Ein zusätzlicher Nutzen resultiert aus dem Vorzieheffekt.

**- Vergabepolitik, Qualitätssicherung und auskömmliches Preisniveau**

Vergabepolitik und -praxis der Stadt Köln müssen darauf ausgerichtet sein, dass Aufträge dem wirtschaftlichsten und nicht zwingend dem billigsten Bieter erteilt werden. Im Interesse des regionalen Erhalts von Arbeits- und Ausbildungsplätzen und einer gesunden Wirtschaftsstruktur sollte die Stadt Köln auf die Erteilung nicht kostendeckender Aufträge verzichten. Dies ist auch ein wesentlicher Beitrag zur Qualitätssicherung. Pannen, wie sie beispielsweise bei der Neugestaltung des Heumarktes oder dem Neubau der Feuerwache-Süd aufgetreten sind, gilt es zu vermeiden.

Die Stadt und die ihr zuzuordnenden Betriebe für Transport, Energieversorgung, Wasserver- und -entsorgung sollten Aufträge unter strikter Beachtung der geltenden Vergabeordnungen vergeben. Dies gilt etwa im Hinblick auf Zuschlagsfristen, Zahlungsziele oder die Bearbeitung von Nachträgen.

Köln, im Oktober 2003