



Themen

Seite 1

Wahl der Vorsitzenden im Städtetag

Seite 2

Maly: Mobilität und Stadt im Wandel

Seite 6

Verkehrsplanung aus soziologischer Sicht

Seite 7

Verkehrsminister Dobrindt beim Städtetag

Seite 8

Podiumsdiskussion über Mobilität

Seite 9

Vernetzte Mobilität „City2Share“

Seite 10

Automatisiert Fahren im Individualverkehr

Seite 11

Chance und Risiko für den ÖPNV

Seite 12

Vernetzte Mobilität im ländlichen Raum

Wahl der Vorsitzenden Gribl – Jung – Pellkofer

In Rosenheim wurde der Augsburger Oberbürgermeister Dr. Kurt Gribl einstimmig von der Vollversammlung des BAYERISCHEN STÄDTETAGS 2017 in Rosenheim zum Vorsitzenden des Bayerischen Städtetags gewählt. Der Fürther Oberbürgermeister Dr. Thomas Jung wurde einstimmig zum 1. stellvertretenden Vorsitzenden gewählt. Als 2. stellvertretender Vorsitzender wurde Erster Bürgermeister Josef Pellkofer aus Dingolfing einstimmig wieder gewählt.

Der neu gewählte Vorsitzende des Bayerischen Städtetags, Dr. Kurt Gribl, sagte zum Auftakt: „Städte leben vom Verkehr. Allerdings bedroht zu viel Verkehr die Urbanität und die Lebensqualität. Fern- und Regional-Bahnen, Busse, Straßenbahnen, U-Bahnen und S-Bahnen sind das Rückgrat für die Mobilität. Der öffentliche Nahverkehr bleibt auch in Zukunft der Garant, dass Mobilität in Stadt und Land funktioniert – umweltschonend und bezahlbar für die Fahrgäste. Die Erwartungen an Mobilität ändern sich. Mobilität soll stadtverträglich und umweltfreundlich sein. Mobilität soll multimodal und digital vernetzt sein. Mobilität muss mit den Instrumenten der Stadtentwicklungsplanung und der Verkehrsplanung gesteuert werden. Verkehrsplanung darf dabei nicht auf ein Gemeindegebiet beschränkt sein, sondern muss über Grenzen hinaus denken.“

Regionen müssen mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar sein, kurze Reisezeiten und gute Umsteigemöglichkeiten erleichtern das Pendeln. Somit können strukturschwächere Regionen Einwohner halten. Je besser erreichbar ländliche Räume sind, desto geringer ist die Neigung zum Wegzug in Ballungszentren. Damit lässt sich der Zuzugsdruck auf Verdichtungsräume wie München, Ingolstadt, Augsburg, Nürnberg und Regensburg lindern.

Impressum

Büro: Prannerstraße 7, 80333 München

Post: Postfach 100254, 80076 München

Telefon: 089 290087-0

E-Mail: post@bay-staedtetag.de

Website: www.bay-staedtetag.de

Verantwortlich für den Inhalt:

Geschäftsführendes Vorstandsmitglied Bernd Buckenhofer

Redaktion: Dr. Achim Sing

Druck: Offprint, Planegger Straße 121, 81241 München

Gedruckt auf FSC-zertifiziertem Papier



BAYERISCHER STÄDTETAG 2017

Maly über Mobilität und Stadtentwicklung im Wandel

Angetrieben vom Aufbau des Eisenbahnnetzes hat im 19. Jahrhundert die Industrialisierung einen tiefgreifenden Wandel der Städte ausgelöst. Der Nürnberger Oberbürgermeister Dr. Ulrich Maly skizzierte am Beispiel seiner Heimatstadt den raschen Umbruch einer vom mittelalterlichen Stadtbild geprägten Reichsstadt zur Industriestadt. Die Stadt Nürnberg habe sich in ihrer Stadtgestalt und mit ihrem rapiden Wachstum in der Bevölkerungszahl und der Wirtschaft stärker verändert als je zuvor. Die neuen Möglichkeiten zur Mobilität haben im 19. Jahrhundert einen Impuls zum wirtschaftlichen Umbruch gegeben, wie er nun aktuell ähnlich sich aus den neuen technologischen Möglichkeiten der Digitalisierung ergeben könnte. Maly blickte in seiner Rede vor der Vollversammlung des BAYERISCHEN STÄDTETAGS 2017 in Rosenheim über Mobilität und Stadtentwicklung zurück.

Neue Antriebstechniken und Verkehrsmittel haben laut Maly seit dem 19. Jahrhundert eine „Massenmobilität von Menschen und Gütern“ ausgelöst. Die mittelalterlich geprägte Stadt mit der Einheit von Wohnen, Handwerk und Handel erlebte einen Bruch. Die industrielle Fertigung in Fabriken benötigte Raum, verursachte Schmutz, Abgase und Lärm. Um nicht belästigt zu werden, sollten die Wohnungen möglichst weit entfernt von den Produktionsstätten sein. Es setzte das ein, was im Fachjargon „funktionsräumliche Arbeitsteilung“ genannt wird, also die Trennung von Wohnen und Arbeit, erläuterte Maly: „Das ist letztlich nichts anderes, als sich in das Schicksal zu fügen.“

Die räumliche Trennung von Wohngebieten und Gewerbegebieten bestimmte das Raumbild aller Städte in Deutschland und Europa. Die Gütermobilität und die Massenmobilität in den Städten machte es in der Industriegesellschaft möglich, Wohnen und Arbeiten getrennt zu organisieren. Digitalisierung kann zu Beginn des 21. Jahrhunderts neue Möglichkeiten eröffnen und ähnliche

Umbrüche auslösen, wie einst die Eisenbahn im 19. Jahrhundert, meinte Maly: „Keiner weiß, wie die Digitalisierung letztlich unser Leben verändert – über einen langen Zeitraum hinweg. Es ergeben sich grundlegende Strukturbrüche mit der Digitalisierung.“ Digitalisierung ermöglicht Kommunikation und Kooperation entkoppelt von Zeit und Ort – eine Videokonferenz kann etwa ein reales Treffen von Menschen ersetzen. Digitalisierung spart Wege, die früher physisch überwunden werden mussten.

Digitalisierung kann einen Strukturbruch der Industriegesellschaft verursachen: Die industrielle Massenproduktion setzt auf Skaleneffekte (economies of scale) in großen Betrieben. Je höher die Stückzahl gleicher Komponenten liegt, desto stärker sinken die Kosten für ein produziertes Teil. Der Industriestandort Deutschland mit hohen Personalkosten setzt etwa in der Automobilindustrie auf hohe Stückzahlen. Die Digitalisierung könnte zu einem Umbruch führen, wenn künftig 3-D-Drucker auch niedrige Stückzahlen zu niedrigen Preisen produzieren.

Rückkehr in eine dichtere und kleinteiligere Stadt mit Arbeiten und Wohnen

Digitalisierung könnte unter dem Schlagwort Industrie 4.0 einen Wandel der Strukturen einleiten und dazu führen, dass Großunternehmen keine wirtschaftlichen Vorteile mehr bieten. Dies würde einen Wandel der Industriestädte auslösen, wenn Produktion auch im Einödhof stattfinden kann, der über Breitband an einen 3-D-Drucker angeschlossen ist. „Formen und Organisationen der Industriestruktur werden sich verändern“, bilanzierte Maly: Für die Stadtentwicklung könnte dies dazu führen, dass Arbeiten und Wohnen wieder näher zusammenrücken, da es künftig keine großen Fabriken mehr geben könnte und sich somit lästige Emissionen aus Schmutz, Abgasen und Lärm erübrigen. Maly: „Wir könnten dann wieder zurückkehren in eine dichtere Stadt, in eine kleinteiligere Stadt, bei der

Arbeiten und Wohnen wieder deutlich enger zusammen liegen. Das ist die einzige Chance, um Verkehr an der Quelle zu reduzieren und individuelle Raumüberwindung zu reduzieren.“

Derzeit sind Städte und ihr Umland laut Maly geprägt von den „weiten Wegen der Industriegesellschaft in den Städten, zwischen den Städten und dem Umland“. Ein erster Schritt zur Wiederannäherung von Wohnen und Arbeiten könnte sich mit der „Neugeburt im Baurecht“, dem urbanen Mischgebiet ergeben. „Wir robben uns an den Strukturbruch der Ökonomie heran und tasten uns heran“, meinte Maly: „Wir lassen ein wenig mehr Emission im urbanen Mischgebiet zu in der Hoffnung, dass die Emissionsbelastung doch nicht so hoch wird. Wir lassen ein wenig mehr Dichte zu. Städtebau bedeutet, dass wir enger zusammen rücken.“ Dies sei eine bessere Entwicklung als das unstrukturierte Wachstum in die Fläche und das Ineinanderfließen von Städten, wie es etwa in Los Angeles zu beobachten ist.

Aber auch die Verdichtung einer Stadt sorgt laut Maly für Bedenken: „Die Stadt wird enger und ihre Funktionen gemischer. Stadt wird dichter und urbaner. Da werden wir die Diskussion mit unseren Bürgerinnen und Bürgern aufs fröhlichste bestehen müssen. Denn immer dann, wenn eine Kettensäge kommt, um den vermeintlich letzten Wald umzusägen, um etwas Neues zu bauen, ist der Protest groß. Es protestieren die gegen neue Wohnungen, die bereits eine Wohnung haben. Die Aufgabe der Politik liegt darin, sich auch um die Anliegen der Menschen zu kümmern, die noch keine Wohnung haben.“

Städte erleben einen enormen Zuwachs an Lieferverkehr, da der Online-Handel für eine Potenzierung der Lieferwege von Kurier- und Expressdiensten sorgt. Transporter zwischen 2,5 und 3,8 Tonnen parken oft in der zweiten Reihe und blockieren den Verkehr, um aus dem Lieferwagen ein Paket zu holen. Da rund 40 Prozent der Ware aus dem Online-Handel zurückgehen, entsteht mit den Retouren der doppelte Weg. Der dezentral

laufende Lieferverkehr müsste laut Maly gerade auf den letzten Kilometern gebündelt werden, damit nicht mehrere konkurrierende Kurierdienste hintereinander innerhalb kurzer Zeit dieselben Adressen der Kunden anfahren: „City-Logistik muss mit Hilfe von digitalen Instrumenten stärker zentral gesteuert werden, um Lieferverkehr stärker zu koordinieren.“ Notwendig ist darüber hinaus die Ablösung des Verbrennungsmotors durch Elektromotoren bei Kurierdiensten und Lieferverkehren innerhalb der Stadt.

Logistisches Denken ist nicht unbedingt logisches Denken

Der LKW-Verkehr zwischen den Städten hat auf den überörtlichen europaweiten Transitstrecken gigantisch zugenommen, die rechte Spur von Autobahnen ist bisweilen von einer langen Lasterkette der Speditionen belegt. Und schließlich müssen diese Ströme in die Städte geleitet werden, so Maly: „Logistisches Denken ist nicht unbedingt logisches Denken. Logistisches Denken muss künftig solche Verkehre am besten weit draußen vor der Stadt brechen und Citylogistik muss näher an Ziel und Quelle rücken.“

Digitalisierung kann laut Maly Innovationsimpulse setzen für den Lieferverkehr wie für den Individualverkehr: „Es wird sich viel verändern, aber das wird nicht über Nacht geschehen.“ Die Chancen des automatisierten Fahrens für private Autos bewertet Maly zurückhaltend und verweist selbstkritisch auf seine persönliche Sozialisierung in Zeiten der Automobilisierung: Der junge Ulrich Maly war 1978 ein stolzer Besitzer seines ersten Autos, das er gerne gelenkt hat. Ein Wandel könnte sich mit der jüngeren Generation anbahnen, die weniger darauf setzt, ein Auto zu besitzen, als ein Auto zu nutzen, sagte Maly. „Dies ist eine verhaltenspsychologische Grundvoraussetzung, um eine Reduzierung des Individualverkehrs mit dem Auto zu erreichen.“ Wenn sich das Nutzerverhalten ändert – von Besitzen zu Nutzen und von Selbst-Fahren zu Automatisch-Fahren – lassen sich Verkehrsströme und die Zahl von parkenden Autos reduzieren.

„E-Mobilität klingt zunächst wie eine Verheißung“ für weniger Emissionen und Lärm – allerdings verweist Maly auf das Beispiel der Stadt Nürnberg, wo 500.000 Autos im Durchschnitt nur eine halbe Stunde in Bewegung sind: „Das heißt: Ein Auto steht 23,5 Stunden am Tag. Die Autos stehen herum, sie blockieren, sie brauchen Platz. Autos brauchen immens viel Platz – beim Fahren und beim Ruhen. Das Wort ruhender Verkehr ist euphemistisch. Das klingt nach ‚seid leise, damit der ruhende Verkehr nicht aufwacht‘. Das ist kein ruhender Verkehr, das sind Blechkisten, die öffentlichen Raum verbrauchen.“

Dieser wertvolle urbane Raum wird von Autos mit Verbrennungsmotor ebenso in Anspruch genommen wie von E-Autos, meinte Maly: „Insofern ist das Ersetzen des Verbrennungsmotors durch den E-Motor Null Fortschritt, da es für die Stadtentwicklung nicht die Räume zurückgibt und gewinnt, die eigentlich nötig wären, um die Lebensqualität zu erhöhen.“ Notwendig ist laut Maly eine Verhaltensveränderung: „Wir pflegen ein Verhältnis zum Auto, das durchaus Elemente der Irrationalität enthält.“

Die Verhaltenskomponente, die wir nicht mit zentralistischen oder dirigistischen Maßnahmen erreichen, muss gesteuert werden mit Anreizen zum Umstieg auf andere Verkehrsmittel und mit einer besseren Organisation von Mobilitätsketten mit erleichterten Umsteigemöglichkeiten zwischen Auto, Fernbahn, Regionalbahn, S-Bahn, Bus, U-Bahn, Tram, Fahrrad und Fußverkehr. Notwendig ist eine bessere Vernetzung von massentauglichen Mobilitätsangeboten, jenseits von Modellprojekten und Pilotprojekten. Maly: „Beim Individualverkehr mit dem Auto verstoßen wir schon gegen den kategorischen Imperativ“, denn die freie Fahrt für freie Bürger, die Freiheit des Einzelnen, das Auto zu benutzen, schränkt die Freiheit vieler anderer Menschen ein und beeinträchtigt ihr Recht auf Lebensqualität.

Maly: „Wir müssen örtlich steuern. Wir müssen wissen: Welche Mobilität braucht wer für was und wann? Und die richtigen Lösungen sind komplett

unterschiedlich.“ Zentrale Mobilitätsangebote im öffentlichen Nahverkehr müssen besser mit individuellen Verkehrsmitteln verknüpft werden. Die zentrale Rolle zur Verbesserung von Mobilität liegt im öffentlichen Nahverkehr als Rückgrat der Mobilität in Stadt und Land – im dicht geknüpften Verkehrsverbund über kommunale Grenzen hinaus, meinte Maly: „Wir müssen raus aus dem Verkehrsdenken einer einzelnen Stadt. Die Organisation der Stadt-Umland-Verkehre ist, wie Kurt Gribl treffend formuliert hat, die Gebietsreform von Morgen. Es geht nicht darum, mit Gebietsreform Grenzen zu verschieben, sondern Denkgrenzen zu verschieben, wenn wir Verkehre organisieren.“

Wir sind beim ÖPNV an den Grenzen der Nutzerfinanzierung angekommen

Der öffentliche Nahverkehr muss besser ausgestattet und vernetzt werden, meinte Maly: „Unsere ÖPNV-Systeme sind auch am Scheideweg, insbesondere, was deren Finanzierung angeht. Wir sind an vielen Stellen an den Grenzen der Nutzerfinanzierung angekommen. Wenn der Einzelfahrschein 3 Euro, 3.50 Euro oder 4 Euro kostet, dann ist der Anbieter für Massenmobilität nicht mehr glaubwürdig.“ Der öffentliche Nahverkehr erscheint subjektiv im Vergleich zu Individualverkehr zu teuer, wenn Autofahrer meist nicht alle Kosten ihres Autos mit Anschaffung, Unterhalt und Versicherungen einkalkulieren, sondern nur den Spritpreis ansetzen.

Das Angebot an Massenmobilität muss laut Maly zu akzeptablen Preisen geschehen. Das Problem: Öffentliche Nahverkehre „sind personalintensiv und energieintensiv unterwegs. Wir müssen fahren, wir wollen fahren, wir müssen die halbe Nacht fahren, wir müssen pünktlich fahren, wir müssen im Takt fahren – sonst kostet es Akzeptanz. Und das kostet eben Geld.“ Politik müsse hier steuern, um öffentlichen Nahverkehr bezahlbar und in der Qualität attraktiv zu halten. Darüber hinaus müsse bei der Planung von Verkehrsprojekten die klassische Nutzen-Kosten-Analyse überarbeitet werden.

Maly warnte vor hochgesteckten Hoffnungen auf Rundum-Sorglos-Angebote unter dem Etikett von Smart City. „Ich persönlich glaube nicht, dass wir das an allen Stellen wollen sollten, was wir können, aber nicht dürfen. Wenn wir alle Datenbestände, die eine Stadt heute hat – Einwohnerdatei, Wohnungsbauunternehmen, Sparkassen, Energieversorger und Verkehrsunternehmen – verknüpfen, wissen wir schon fast alles über das Bewegungsbild der Bewohner unserer Stadt. Wir diskutieren derzeit Smart City auf der Faszinationsseite, wie toll das ist, wenn alles besser verknüpft ist.“

Aber man müsse dies auch kritisch unter dem Blickwinkel von Big-Data diskutieren und die Belange des Datenschutzes in die Debatte einbeziehen. Notwendig sei ein nüchterner Blick auf Risiken, wenn große Datensätze und Bewegungsprofile den Menschen gläsern machen. Maly: „Nicht alles, was man technisch machen kann, muss man politisch wollen.“ Verheißungsvolle technologische Visionen müssten genau geprüft werden. Der Gewinn, der mit einer Optimierung erreicht wird, kann einen Verlust an Datenschutz bedeuten und Risiken bergen.

Zum Abschluss seiner Rede ging Maly auf die aktuelle Diskussion zur Begrenzung von Schadstoffen bei Dieselfahrzeugen ein: „Keiner von uns wünscht sich das Dieselfahrverbot.“ Denn jede Stadt lebe von Individualverkehr und Mobilität. Die Aussperrung von Individualverkehr sei keine Lösung. Notwendig sei eine Umrüstung von Fahrzeugen, etwa von Lieferfahrzeugen, Kurierdiensten und städtischen Fuhrparks mit Bussen, Müllfahrzeugen, Räumfahrzeugen und Kehrmaschinen. Derzeit hat laut Maly die LKW-Industrie geringes Interesse am kleinen Marktsegment für kommunale Fahrzeuge, die täglich nur geringe Strecken fahren – es rechnet sich eher das Geschäft mit Schwerverkehr und hohen Kilometerleistungen.

Nötig sei eine rasche technologische Nachrüstung von Diesel-Fahrzeugen von Euro5 auf Euro6-Norm: „Eine Umstellung veranlasst, durch-

geführt und bezahlt durch die Hersteller. Die Nachrüstung ist mehr als nur eine moralische Verpflichtung.“ Nur wenn eine Umrüstung schnell geht, besteht die Chance, die Vorgaben der EU zur Luftreinhaltung einzuhalten, bevor sie schließlich vor Gericht eingeklagt werden, meinte Maly: „In Nürnberg würde es schon reichen, wenn nur alle Fahrzeuge so viel emittieren, wie es im Prospekt steht. Das würde schon reichen, damit es keine Überschreitungen der Stickoxid-Grenzwerte geben würde. Die Forderung, dass die Grenzwerte aus den Prospekten der Autohersteller eingehalten werden, ist nichts Unmoralisches.“

Kontakt: achim.sing@bay-staedtetag.de

Informationsbrief elektronisch

Sie können den Informationsbrief auch als pdf elektronisch beziehen: Unter www.bay-staedtetag.de gehen Sie rechts auf der Startseite auf das blau unterlegte Feld „Elektronischer Abodienst“ und klicken „Informationsbrief und PR-Mitteilungen“ an, um sich anzumelden.



Informationsbrief als App

Den Informationsbrief des Bayerischen Städtetags gibt es auch als App für Mobilgeräte. Die App steht zum kostenlosen Download im Apple Appstore und im Google Playstore zur Verfügung:

https://appsto.re/de/n6E_6.i

<https://play.google.com/store/apps/details?id=de.silkcodeapps.infobrief>

Mobilität und Stadtentwicklung aus dem Blickwinkel eines Soziologen

Verkehrsplanung koordiniert ein komplexes System

Aus Sicht des Einzelnen ist Verkehrspolitik dann erfolgreich, wenn Mobilität mit kalkulierbarer Zeit und kalkulierbaren Mitteln stressfrei möglich ist. Verkehrspolitik muss sich mit unterschiedlichsten Fragestellungen auseinandersetzen. Gibt es einen Königsweg? Armin Nassehi, Soziologieprofessor an der Ludwig-Maximilians-Universität in München, beleuchtete diese Frage auf dem BAYERISCHEN STÄDTETAG 2017 – mit dem Ergebnis: Es gibt keine eindeutigen Lösungen für Städte. Verkehrsplanung von heute ist pluralistisch. Sie hat ein komplexes, dynamisches System zu koordinieren.

Die unterschiedlichen Verkehrsträger einer Stadt sind laut Nassehi eine Parabel auf das, was eine Stadt ausmacht. In einer Stadt kommen Dinge zusammen, die auf den ersten Blick nicht zusammenpassen, aber zusammengebracht werden müssen. Mobilität versucht, Dinge zusammenzubringen, die erst auf den zweiten Blick zusammenpassen wie Arbeiten, Wohnen, Handel, Produzieren, Privates oder Öffentliches.

Die unterschiedlichen Funktionen und Teile einer Stadt entfalten dabei eine Eigenlogik und einen Eigensinn, die mit einer zentralen Steuerung, Planung und Kontrolle nicht erfasst werden können. Die Dynamik, die sich aus diesen Unterschiedlichkeiten entwickelt, ist nicht zu verteuflern. Diese Dynamik ist das, was beispielsweise Kultur, Bildung und Identität einer Stadt ausmacht. Fragen der städtischen Mobilität sind Fragen der Koordination eines komplexen Systems.

Städte werden von Menschen über Erfahrungen mit der Mobilität erschlossen. Die unterschiedlichen Funktionen, Milieus, Kulturen und Interessen einer Stadt kommen in der Mobilität zusammen. In Städten begegnen sich „Fremde“, die zufälligerweise in einem Mobilitätsraum aufeinander angewiesen sind und sich dementsprechend koordinieren müssen. Dies begrün-

det einen gewissen Regelungsbedarf, verlangt aber auch von jedem Individuum die Fähigkeit, mit dem Verkehr umgehen zu können und das Unterschiedliche nicht als bedrohlich zu empfinden. Die unterschiedlichen Verkehrssysteme in einer Stadt stehen für unterschiedliche Lebensformen, Funktionen und soziale Milieus. Es stellt sich laut Nassehi die Frage, „wie man diese Systeme in einer Stadt so aufeinander beziehen kann, dass diese stressfrei miteinander zu tun haben“.

Nach Ansicht von Nassehi war die Idee der autogerechten Stadt kein Fehler, sondern Ausdruck einer Vision, wie sich die Gesellschaft nach den Weltkriegen weiterentwickelt: die Vision einer modernen liberalen westlichen Gesellschaft. Dieser Vision liegt die Vorstellung zugrunde, dass eine Gesellschaft nur dynamisch ist, wenn dem Einzelnen die Möglichkeit gegeben wird, seine Mobilität mit jeweils eigener Entscheidung zu organisieren.

Nassehi sieht den Individualverkehr nicht verschwinden. Die Frage ist aber, wie es ihn geben wird. Kann man den Individualverkehr auch mit Verkehrsträgern denken, die nicht dem Individuum, sondern dem komplexen System gehören, in dem sie sich bewegen? Dazu braucht es entsprechende Geschäftsmodelle der Privatwirtschaft und gleichzeitig digitale Infrastruktur. Der Individualverkehr könnte sich so zu einer Form des Massenverkehrs entwickeln.

Dem öffentlichen Verkehr sagt Nassehi die größte technische Revolution voraus – seine Individualisierung mit digitalen Mitteln. Die Vision könnte lauten: „ein öffentlicher Verkehr, den man zu einem bestimmten Ort ruft“. Denn produktive Dynamik entsteht nur, wenn sie durch ihre Infrastruktur nicht auf sich selbst festgelegt ist.

Kontakt: monika.geiss@bay-staedtetag.de

Bundesverkehrsminister Dobrindt beim BAYERISCHEN STÄDTETAG

Verkehrsinfrastruktur soll besser gefördert werden

In seiner Rede über „Mobilität und Stadtentwicklung“ beim BAYERISCHEN STÄDTETAG 2017 in Rosenheim appellierte Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt an die Stadtoberhäupter, weiter mit Forderungen an den Bund heranzutreten, um die Verkehrsinfrastruktur besser ausbauen zu können. Der Minister zeigte Verständnis für die langjährige Forderung des Bayerischen Städtetags, die Finanzmittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) zu erhöhen. Aus seiner Sicht muss das Fördervolumen verdoppelt werden. Zur aktuellen Debatte zur Stickstoffdioxidbelastung in den Innenstädten machte Dobrindt deutlich, dass er flächendeckende Fahrverbote für Dieselfahrzeuge ablehnt. Er sieht die Lösung in einer konsequenten Umrüstung alter Dieselfahrzeuge, einem verbesserten Ausbau des ÖPNV und in der Digitalisierung zur Beschleunigung der individuellen Mobilität.

Dobrindt verwies auf den Anstieg des Verkehrsaufkommens: In den nächsten 15 Jahren werde der Güterverkehr um weitere 40 Prozent, der Personenverkehr um 15 Prozent ansteigen. Zur Bewältigung verwies der Minister auf den „Investitionshochlauf“ für bayerische Straßenbauprojekte mit 1,8 Milliarden Euro im Jahr 2017. Während seiner Amtszeit seien die Mittel für Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur von insgesamt 10 Milliarden Euro pro Jahr auf nun 14 Milliarden Euro pro Jahr angestiegen. Um den Investitionsstau zu bewältigen, sollen die Planungsverfahren mit einem neuen Gesetz weiter beschleunigt werden, bei Infrastrukturanlagen müsse eine Gerichtsinstanz ausreichend sein.

Dobrindt hob die großen drei „Is“ zur Bewältigung der Mobilitätsprobleme hervor: Investitionen, Infrastrukturausbau und Innovation. Als Beispiel für Innovation nannte er die Bestrebungen um einen „ÖPNV on demand“, wie er derzeit bei einem Pilotprojekt in der Stadt Freyung erprobt wird: Dort geht es um die Bereitstellung von Tür-zu-Tür-Transportsystemen.

Zur Bewältigung der aktuellen Probleme um die Luftreinhaltung wegen der Überschreitung der Stickstoffdioxid-Grenzwerte durch Dieselfahrzeuge in Innenstädten sieht Dobrindt keine Lösung in flächendeckenden Fahrverboten. Eine „blaue Plakette“ zur Kennzeichnung emissionsarmer Dieselfahrzeuge lehnt er ab, mit einem Aufkleber auf Autos lasse sich das Emissionsproblem nicht in den Griff bekommen. Der Minister sieht die Lösung in einem Maßnahmenpaket, bestehend aus der Umrüstung älterer Dieselfahrzeuge und dem konsequenten Ausbau des ÖPNV. Zur Optimierung des Verkehrsflusses im innerstädtischen Autoverkehr soll ein neuer Fonds der Kommunen zusammen mit der Automobilindustrie geschaffen werden, um den teuren digitalen Ausbau von Ampelschaltungen finanzieren zu können. Hohe Erwartungen knüpft Dobrindt an den „Diesel-Gipfel“, der am 2.08.2017 in Berlin stattfindet.

Einen Problemlöser für die Mobilitätsprobleme der Zukunft sieht Dobrindt in einem Ausbau der Elektromobilität. Er verwies auf das „Henne-Ei-Problem“, wonach der weitere Zuwachs von Elektrofahrzeugen an der noch unzureichenden Ladeinfrastruktur liege und umgekehrt. Um hier Fortschritte zu erreichen, soll das seit Anfang 2017 laufende Förderprogramm des Bundes zum Bau von bundesweit 15.000 Ladesäulen mit einem Volumen von 300 Millionen Euro in Kürze auf den Bau von 50.000 Ladesäulen erweitert werden.

Auch in den Möglichkeiten des automatisierten Fahrens im Autoverkehr sieht Dobrindt Entwicklungspotentiale. Bemerkenswert fand der Minister die Aussage der von der Bundesregierung eingesetzten Ethik-Kommission, wonach der Staat mit Blick auf seine Fürsorgeaufgabe zur Schaffung von Verkehrssicherheit und zum Schutz der Menschen vor Gefahren eine Handlungspflicht zum Vorantreiben des automatisierten Fahrens habe.

Kontakt: thomas.kostenbader@bay-staedtetag.de

Podiumsdiskussion beim BAYERISCHEN STÄDTETAG 2017

Vernetzung der Städte mit dem Umland sorgt für Mobilität

Bei der Podiumsdiskussion der Jahrestagung des BAYERISCHEN STÄDTETAGS 2017 diskutierte unter Moderation von Stephanie Heinzeller, Bayerischer Rundfunk Bayern 2, Rosenheims Oberbürgermeisterin Gabriele Bauer mit Innenstaatssekretär Gerhard Eck, Armin Falkenhein, Vorsitzender des Allgemeinen Deutschen Fahrradclubs (ADFC) – Bayern, Dr. Robert Frank, Vorsitzender des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) – Landesgruppe Bayern, und Josef Hasler, Vorsitzender des Verbands kommunaler Unternehmen (VKU) – Landesgruppe Bayern, über die Zukunft der Mobilität und die Herausforderungen für Bund, Freistaat und Kommunen.

Staatssekretär Gerhard Eck bezeichnete es als eine Gemeinschaftsaufgabe von Bund, Land und Kommunen, Rahmenbedingungen zu schaffen, um eine umwelt- und stadtverträgliche sowie den Interessen der Nutzer gerecht werdende Mobilität zu sichern. Eine Herausforderung sei es, Räume zu vernetzen und Verkehrsknotenpunkte in den Zentren der ländlichen Räume zu schaffen.

Oberbürgermeisterin Gabriele Bauer beschreibt die Situation der Stadt Rosenheim als Oberzentrum der Region. Täglich verzeichne die Stadt 23.000 Einpendler und etwa halb so viele Auspendler. Eine starke Zusammenarbeit mit dem Umland sei unverzichtbar, um die Verkehre im Wirtschaftszentrum zu regeln. Daneben stünden hohe Investitionen an, beispielsweise für Fahrradparkhäuser und Ladestationen für Elektro-Bikes, aber auch für einen neuen Omnibusbahnhof und Bahnhaltedpunkte. Förderungen von Bund und Freistaat seien wichtig, letztlich sei aber entscheidend, die Nutzer von Omnibus, Bahn und Individualverkehr gründlich zu informieren, wann Züge fahren und ankommen, um den öffentlichen Nahverkehr attraktiv zu gestalten. Die Stadt sei hier sehr aktiv.

Dr. Robert Frank vom Verband der Verkehrsunternehmen lobte einen in Bayern gut ausgebauten öffentlichen Personennahverkehr als Problemlöser. Es bedürfe einer verlässlichen und dauerhaften Bundes- und Landesförderung, um den öffentlichen Personennahverkehr weiterhin zu gestalten. Kommunen leisten ihren Beitrag und stärken den Nahverkehr. Ziel sei es, in Bayern wieder mehr Haltestellen zu reaktivieren, die Vernetzung weiter voranzutreiben und eine multimodale Verkehrsdrehscheibe zu installieren, die Mobilität für alle Menschen gewährleistet. Die Digitalisierung müsse genutzt werden, um den öffentlichen Personennahverkehr attraktiver zu machen.

Das Fahrrad ist laut ADFC-Vorsitzendem Armin Falkenhein in höchstem Maße stadt- und umweltverträglich, dies werde aber zu wenig thematisiert. Fahrräder könnten ein Viertel des Stadtverkehrs abdecken. Allerdings dürften Städte das Fahrradfahren nicht zu einer Mutprobe werden lassen und müssten in der Stadtplanung Fahrradabplätze vor Wohnungen vorsehen.

Der Vorsitzende des Verbands kommunaler Unternehmen Josef Hasler betonte, dass die bayerischen Stadtwerke Klimaschutz sehr ernst nehmen. Ein Potenzial stecke in Elektro-Bussen, deren Betrieb und Unterhalt aber technisch und finanziell noch große Defizite aufweisen. Ohne Förderung sei ein Betrieb für die Stadtwerke schwer möglich.

Staatssekretär Gerhard Eck machte die Zusage, dass Entflechtungsmittel nicht gekürzt würden. Im Rahmen der Verhandlungen zum Nachtragshaushalt würde die Bayerische Staatsregierung überdies über eine zusätzliche Unterstützung verhandeln.

Kontakt: florian.gleich@bay-staedtetag.de

Präsentation 1: BAYERISCHER STÄDTETAG 2017

Vernetzte Mobilität „City2Share“ im Reallabor München

Im Forum „City2Share“, in dem das gleichnamige Projekt in München von Rüdiger Pape (BMW) und Georg Dunkel (Planungsreferat der Landeshauptstadt München) vorgestellt wurde, bestand bei der Vollversammlung des BAYERISCHEN STÄDTETAGS 2017 in Rosenheim die Möglichkeit, sich intensiver mit einzelnen Aspekten des Tagungsthemas „Mobilität und Stadtentwicklung“ zu beschäftigen. Mit dem Begriff der „Smart City“, auf den im Diskussionspapier vertieft eingegangen wird, leitete Monika Geiß, Referentin für Planen und Bauen von der Geschäftsstelle des Bayerischen Städtetags zum Vortrag der Referenten über: **Smartness als eine Komponente zur stadt- und raumverträglichen Gestaltung führt auch zum Gedanken des Sharings, den das Projekt „City2Share“ schon im Namen trägt.**

Pape und Dunkel stellten den aktuellen Stand des Projekts „City2Share“ in München dar und gaben einen generellen Überblick über die dahinter liegenden Überlegungen, Fragestellungen und Herausforderung. Das Projekt befasst sich mit innovativen Ideen zur Lösung des Verkehrs- und Umweltproblems in den Städten und beinhaltet an den beiden Standorten München und Hamburg Maßnahmen zur Förderung der Aufenthaltsqualität, der Nahmobilität und des multimodalen Mobilitätsverhaltens.

Neben der Entwicklung und Erprobung eines innovativen Sharing Systems mit autonomen Elektrofahrzeugen und der Weiterentwicklung von Bike- und Carsharing-Ansätzen mit elektrischen Fahrzeugen steht auch die umweltverträgliche Gestaltung des innerstädtischen Lieferverkehrs im Fokus des Projekts.

Am Standort München wird darüber hinaus besonders den Aspekten der Kommunikation und Bürgerpartizipation ein besonderer Stellenwert eingeräumt. Somit können verschiedene Möglichkeiten einer Umnutzung von öffentlichem

Raum erprobt werden und die geplanten temporären Einrichtungen und Angebote auch zur Steigerung der Attraktivität und Verbesserung des Umfeldes beitragen.

Zur realen Erprobung wurden in München zwei Modellquartiere (Isarvorstadt und Untersending) ausgewählt, die sich durch eine Innenstadtrandlage, hohe Dichte, vielfältige Nutzungsmischung und hohen Parkdruck auszeichnen. An zukünftig vier Mobilitätsstandorten werden die Bestandteile Carsharingplätze, MVG Rad (auch mit Pedelec), Informationsstelle und Ladeinfrastruktur in unterschiedlichen Variationen vorgehalten.

Auf großes Interesse stieß der Teilaspekt des E-Lieferverkehrs. Hier ist vorgesehen, dass die Modellquartiere über zwei Container täglich beliefert werden. Die kleinteilige Zustellung in einem Radius von maximal 1.160 Metern erfolgt dann umweltschonend unter Rückgriff auf elektrische Lastenfahrräder in unterschiedlicher Ausführung oder zu Fuß. Projektpartner ist das Logistik-Unternehmen UPS. Ziel ist ein übertragbares E-Lieferkonzept für innerstädtische Wohnquartiere, das die Belastungen durch Lieferverkehr soweit wie möglich minimiert.

In der sich anschließenden Diskussion wurden die Aspekte der Standortwahl für das Projekt, die Frage nach der Übertragbarkeit und Bereitschaft der Projektpartner BMW und UPS beleuchtet, auch außerhalb von Großstädten entsprechende Ideen umzusetzen. Weitere Diskussions Themen waren Herausforderungen und Lösungen für die erforderliche Ladeinfrastruktur und intelligente Buchungssysteme.

Kontakt: inka.papperger@bay-staedtetag.de

Präsentation 2: BAYERISCHER STÄDTETAG 2017

Automatisiertes Fahren im Individualverkehr

Das selbständig fahrende Auto soll in 15 bis 20 Jahren Realität sein. Dies zieht einen grundlegenden Wandel in der Verkehrsinfrastruktur der Städte nach sich. Dr. Christian Lösel, Oberbürgermeister der Stadt Ingolstadt, und Dr. Miklos Kiss, Leiter der Vorentwicklung pilotiertes Fahren der Audi AG in Ingolstadt, präsentierten im Rahmen des BAYERISCHEN STÄDTETAGS 2017 in Rosenheim unter Moderation von Bernd Buckenhofer, Geschäftsführer des Bayerischen Städtetags, eine schon beginnende Revolution in der Mobilität. Diese Entwicklung bringt Möglichkeiten für die gemeinsame Nutzung von Fahrzeugen im Car Sharing, für Menschen mit Behinderung und für städtische Straßen, die nicht mehr für das Parken vor der Haustür benötigt werden.

Moderne Automodelle verfügen heute über Assistenzsysteme wie für Spurhaltung oder Abstand. Das neueste Premiummodell hat schon einen Autopiloten, dieser ist auf Autobahnen und bis 60 Stundenkilometer begrenzt. In dieser Zeit ist der Fahrer entlastet, muss aber in einer Vorwarnzeit von zehn Sekunden wieder übernehmen können. Sollte etwas passieren, während der Autopilot aktiv ist, ist der Hersteller in der Haftung.

Die nächste Stufe soll ein vollautomatisiertes Auto sein, das zum Beispiel vor einem Parkhaus verlassen werden kann, sich dann selbständig einparkt und wieder vorfährt. In dieser Zeit kann der Akku eines Elektrofahrzeugs an induktiven Ladestationen wieder aufgeladen werden.

Im Gegensatz zu heute könnten dadurch auch Ladekapazitäten besser genutzt werden, weil das Auto nach vollständiger Ladung automatisiert auf einen normalen Parkplatz umparkt und die Ladestationen für das nächste Fahrzeug frei macht. Dafür müssten die Parkhäuser so umgerüstet werden, dass sie mit dem automatisierten Auto kommunizieren können, um es auf einen freien Platz zu lotsen, die freie Ladestation wieder zu

besetzen und Bezahlvorgänge abzuwickeln. Außerdem werden Übergabeflächen vor den Parkhäusern benötigt, damit es an Ein- und Ausfahrten nicht zu Staus kommt.

Für das automatisierte Fahren in der Stadt wird die Umrüstung der Verkehrsinfrastruktur notwendig. Das sind zum Beispiel intelligente Ampeln, die nicht mehr nur mit dem öffentlichen Personennahverkehr sondern auch mit den automatisierten Autos des Individualverkehrs kommunizieren können. Dadurch sollen Staus minimiert werden.

Außerdem könnte die Parkplatzsuche, die heute durchschnittlich zehn Minuten Zeit erfordert, vermindert werden, wenn die städtische Parkinfrastruktur sowie Autos miteinander diese Informationen austauschen. Schließlich stellt sich die Frage, ob wertvolle Flächen in den Innenstädten für Parkhäuser vorgehalten werden sollen, denn in 15 bis 20 Jahren soll das vollautomatisierte Auto überall fahren können. Es bringt die Menschen in die Stadt und fährt dann selbständig wieder nach Hause oder in ein Parkhaus am Stadtrand. Dies setzt Übergabezonen vor Theatern, Fußgängerzonen und Wohnstraßen voraus.

Für die Städte bedeutet dies nach den letzten Revolutionen zur autogerechten und zur bewohner- und umweltgerechten Stadt jetzt die Weiterentwicklung zur Smart City. Dies könnte die Verkehrssicherheit verbessern und die Effizienz der Verkehrsinfrastruktur steigern.

Kontakt: julius.forster@bay-staedtetag.de

Präsentation 3: BAYERISCHER STÄDTETAG 2017

Automatisiertes Fahren – Chance oder Risiko für den ÖPNV?

Mit einem Vortrag in einem Fachforum unter dem Motto „Automatisiertes Fahren im ÖPNV – Chancen oder Risiko für den ÖPNV?“ illustrierte Markus Pellmann-Jansen von der DB Regio AG beim BAYERISCHEN STÄDTETAG 2017 in Rosenheim, wie die Zukunft des öffentlichen Personennahverkehrs schon in wenigen Jahren aussehen könnte.

In der Veranstaltung, die von Thomas Kostenbader vom Bayerischen Städtetag moderiert wurde, erläuterte der DB-Vertreter, dass Autos über 90 Prozent der Zeit ungenutzt herumstehen. Jeder Verkehrsteilnehmer steht durchschnittlich 38 Stunden pro Jahr im Stau, 75 Prozent der Zeit sitzt nur eine einzige Person im Auto, 90 Prozent der Unfälle sind auf menschliches Versagen zurückzuführen und jeder Autofahrer verbringt pro Jahr im Schnitt etwa 118 Stunden mit Parkplatzsuche.

Da die Entwicklung rasant voranschreitet, könnte schon 2028 das vollautomatisierte Fahren auch im ÖPNV zur Realität werden. Ziel ist eine „On-demand-Mobilität“. Jeder soll überall, autonom und individuell ein Fahrzeug anfordern können. Die DB Regio hat die Vision, dass in Zukunft auf zehn herkömmliche Autos nur noch ein autonomes Auto entfällt, infolgedessen 94 Prozent weniger Treibhausgase durch Autoverkehr emittiert werden, 50 Prozent weniger Kosten anfallen und rund 25 Prozent mehr Platz in den Städten frei wird.

Um diese Ziele mit automatisiertem Fahren zu erreichen, sind nicht nur hohe technische Hürden zu überwinden. Es muss auch die gesellschaftliche Akzeptanz gesteigert werden. Im Kern geht es um die Entwicklung eines „Individuellen Öffentlichen Verkehrs“. Der ambitionierte Zeitplan der DB AG für diese Entwicklung sieht vor, dass bereits 2018 Pilotprojekte im öffentlichen Verkehr durchgeführt werden und 2022 der vollautomatisierte „Individuelle Öffentliche Verkehr“

mit entsprechenden Geschäftsmodellen flächendeckend erprobt wird.

Kern des Geschäftsmodells soll eine eigene „Drive Plattform“ im Internet sein, über die alle Kundenanfragen und Verkehre abgewickelt werden. Pellmann-Jansen: „Wer die Plattform in der Hand hat, bestimmt auch das Geschäftsmodell“.

Die kontroverse Diskussion im Anschluss an den Vortrag zeigte, dass die Hürden bis zur Entwicklung eines vollautonomen Verkehrs nicht zu unterschätzen sind, angefangen vom Datenschutz über die Forderungen nach Ausbau leistungsfähiger liniengebundener öffentlicher Verkehre, der Organisation von Mischsystemen bis hin zur gesellschaftlichen Akzeptanz vollautomatisierter öffentlicher - statt privater - Fahrzeuge.

Den Abschluss bildete ein Film, der den vollautomatisch fahrenden, elektrisch betriebenen Kleinbus „EZ10“ in Aktion zeigte. Der Film illustrierte auch, wie sehr künftig die Grenzen zwischen individuellem und öffentlichem Verkehr verschwinden werden und so ein gänzlich neuer Verkehrsmarkt entstehen kann.

*Kontakt: manfred.riederle@bay-staedtetag.de
thomas.kostenbader@bay-staedtetag.de*

Präsentation 4: BAYERISCHER STÄDTETAG 2017

Vernetzte Mobilität im ländlichen Raum

Unter dem Motto „Vernetzte Mobilität im ländlichen Raum“ präsentierten die Referenten (Moderation: Florian Gleich, Referent beim Bayerischen Städtetag) Prognosen zur Nutzungshäufigkeit von Verkehrsmitteln und vernetzte Mobilität an Beispielen. Wichtig sind bedarfsorientierte Mobilitätsangebote, die Mitfahrgelegenheiten im Individualverkehr mit Taxi, Bus und Bahn verknüpfen und die Fahrten digitalisiert mit einem einheitlichen elektronischen Ticket für die gesamte Fahrstrecke anbieten, dabei allen Bürgern die Nutzung ermöglichen.

Neue Mobilität ist nicht gleichzustellen mit urbaner Mobilität. Neue Mobilität muss von Bund, Freistaat und Kommunen so ausgestaltet werden, dass sie Lösungen für Stadt und Land zeigt. Dr. Clotilde Minster vom Karlsruher Institut für Technologie erläuterte, wie die Veränderung des Modal Split bis 2030 wissenschaftlich abgeschätzt wird. In Kooperation mit dem Innovationszentrum für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel und mit Förderung des Umweltbundesamtes wurde ein Baukasten-Modell der ökologischen und ökonomischen Potentiale von Mobilitätskonzepten entwickelt. Auf Basis der aktuellen und künftigen Bevölkerungszahl, Altersstruktur, PKW-Besitz, Einkommensverteilung und dem Vergleich dieser Daten mit dem Bundesdurchschnitt, der Topografie oder der Häufigkeit verschiedener Fahrtzwecke wurden Szenarien entwickelt, die das erwartete Verkehrsverhalten von drei Modellregionen bis 2030 beschreiben. Da die Prognosen von den Prämissen abhängen, können sie der Politik nur einen Anhaltspunkt bieten und bedürfen der Anpassung im Zeitverlauf.

Eine Präsentation zur vernetzten Mobilität im Landkreis Rottal-Inn zeigte: Vernetzte Mobilität erfordert eine Vielzahl kleiner Schritte, so Dr. Thomas Huber von der Abteilung Verkehrsplanung, Innovative Verkehrskonzepte der DB Regio Bus, Region Bayern. Mobilität bis zum Jahr 2025 werde bestimmt von ersten Prototypen autonom

fahrender Autos, Niedrigpreismobilität, Sharing und vernetzter Mobilität. Die Auswahl des Verkehrsmittels wird intermodal und individuell erfolgen. Schwierigkeiten für den ÖPNV bestehen dann, wenn Mobilitätsströme in geringer Intensität gleichmäßig über den gesamten Tag verteilt stattfinden. Während Schüler nur zu bestimmten Stoßzeiten den ÖPNV nutzen, finden Fahrten für Einkäufe den gesamten Tag über, allerdings in geringer Anzahl statt, wodurch die Vorkhaltung von Buslinien hohe Kosten bei geringer Nutzung verursacht. Da nur größere Orte gut mit ÖPNV erschlossen sind, führe dies zu einer Alternativlosigkeit des Individualverkehrs. Guten ÖPNV erkenne man an einer geringen PKW-Dichte, schlechte Erschließung führe zu einer steigenden PKW-Zahl. Im Landkreis Rottal-Inn wurden die schwankenden Nachfragen durch Bedarfsverkehre wie Rufbusse aufgefangen, die für rund 94 Prozent der Bevölkerung Mobilität durch öffentliche Verkehrsmittel bieten können.

In diese Richtung zielt das von Wolfgang Inninger vom Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik vorgestellte Projekt ImmerMobil des Landkreises Passau: Mit einer übergreifenden Auskunfts- und Buchungsplattform, die reguläre Linien und Bedarfslinien verknüpft, wird die Mobilität der Bürger sichergestellt. Ein Rufbus ist mit einer Vorlaufzeit von 60 Minuten buchbar, darüber hinaus wird der Zugang ohne Internet über Telefon und eine Mobilitätszentrale ermöglicht. Bereits zum Start des Projekts waren mehr als 12.000 Nutzer registriert. Perspektivisch sollen noch weitere Verkehrsmittel wie Car-Sharing oder Mitfahrgelegenheiten in die Plattform integriert werden. Aufgrund der Synergieeffekte, der gemeindeübergreifenden Vernetzung und dem Ziel, die Leistungen nutzerfreundlich aus einer Hand anzubieten, würden Mobilitätsprojekte wie dieses meistens auf Landkreisebene umgesetzt.

*Kontakt: markus.seemueller@bay-staedtetag.de
florian.gleich@bay-staedtetag.de*

Arnstorf und Riedering

Der Bayerische Städtetag begrüßt zum 1. Juli zwei neue Mitglieder:

Der Markt Arnstorf im Landkreis Rottal-Inn zählt rund 6600 Einwohner. Als Bürgermeister amtiert Alfons Sittinger (CSU) seit April 2001. Weitere Informationen im Internet: www.arnstorf.de

Die Gemeinde Riedering liegt am Simssee im Landkreis Rosenheim. Riedering zählt rund 5500 Einwohner. Seit 2008 amtiert Josef Häusler (Wählergemeinschaft Söllhuben) als Erster Bürgermeister. Weitere Informationen im Internet: www.riedering.de

Triathlon der Bürgermeister

Beim Triathlon in Dinkelsbühl bei 500 Meter Schwimmen, 20 Kilometer Fahrrad fahren und 5 Kilometer Laufen haben sich Bürgermeister von 36 bis 68 Jahren und von Schweinfurt bis Oberammergau beteiligt. Die meisten Teilnehmer waren bereits in den Vorjahren dabei. Gewonnen hat ein „Neuer“: Der 45-jährige Franz Raps aus Berchtesgaden ist der Sieger der „Dritten Bayerischen Triathlon Meisterschaft der Bayerischen Bürgermeister“. Er konnte alle drei Disziplinen zeitlich für sich entscheiden und überquerte nach 1 Stunde 9 Minuten die Ziellinie. Dem Oberbayern folgte auf Platz 2 der Oberpfälzer Lothar Müller, Bürgermeister aus Plößberg. Wie bereits 2016 wieder aufs Siegertreppchen schaffte es Marcus Grimm aus dem unterfränkischen Waldaschaff. Auf den vierten Platz kam Lokalmatador Dr. Christoph Hammer. Oberbürgermeister Hammer, Innenminister Joachim Herrmann, Bayerischer Städtetag und Gemeindetag waren Schirmherr dieses Zusammentreffens, das 2018 wieder stattfinden soll. Weitere Informationen: www.citytriathlon-dinkelsbuehl.de

Persönliche Nachrichten

Geburtstage

Im Juli 2017 feiern

den 75. Geburtstag:
Bürgermeister **Rainer Zöller**, Puchheim,

den 60. Geburtstag:
Bürgermeisterin **Renate Kreitmeier**, Töging am Inn,

den 50. Geburtstag:
Erster Bürgermeister **Rolf Beuting**, Murnau am Staffelsee, Erster Bürgermeister **Benedikt Bisping**, Lauf a. d. Pegnitz, Mitglied im Vorstand und im Schulausschuss des Bayerischen Städtetags, Bürgermeister **Dr. Hans-Peter Neumann**, Gunzenhausen, Erster Bürgermeister **Stefan Pöhlmann**, Helmbrechts, Bürgermeister **Hans Raithel**, Roth, Erster Bürgermeister **Michael Wörle**, Gersthofen, Mitglied im Umweltausschuss des Bayerischen Städtetags.

Teilnehmer gesucht

Für ein Forschungsprojekt sucht die Professur für Controlling der Universität der Bundeswehr München Freiwillige aus Politik und Verwaltung, die an einer Onlineuntersuchung teilnehmen. Es geht um die Frage, welche Bedeutung Kennzahlen für Entscheidungen im kommunalen Bereich haben. Viele Informationen werden über Kennzahlen erhoben und in Berichten veröffentlicht. Die Teilnehmer der Onlineuntersuchung werden mit einem hypothetischen Fall befasst, über Beteiligungsunternehmen einer Stadt auf Basis von Kennzahlen zu entscheiden. Die anonyme Teilnahme am Computer dauert 15 bis 25 Minuten. Nach Auswertung wird den Teilnehmern eine Zusammenfassung der Ergebnisse zugesendet. Ein Link zur Onlineuntersuchung lässt sich per E-Mail anfordern bei: david.lindermueller@unibw.de

Termine

- 01.08.2017 **Pressekonferenz** in München
- 26.09.2017 **Ausschuss der kreisangehörigen Verbandsmitglieder** in München
- 28.09.2017 **Wirtschafts- und Verkehrsausschuss** in Weißenstadt
- 29.09.2017 **Schulausschuss** in Senden
- 10.10.2017 **Verwaltungs- und Rechtsausschuss** in München
- 11.10.2017 **Bezirksversammlung Niederbayern** in Simbach am Inn
- 11.10.2017 Arbeitskreis **Planen und Bauen** in München
- 11.10.2017 **Erfahrungsaustausch der Geschäfts- und Hauptamtsleiter der Großen Kreisstädte** in München
- 11.10.2017 Arbeitskreis **Straßenverkehr** in Regensburg
- 12.10.2017 Arbeitskreis **Finanzen** in München
- 12.10.2017 **Bau- und Planungsausschuss** in München
- 12./13.10.2017 **Sportausschuss** in Roth
- 13.10.2017 **Finanzausschuss** in München
- 13.10.2017 Arbeitskreis **Personal** in München
- 19.10.2017 Arbeitskreis **Gutachterausschüsse** in Bayreuth
- 20.10.2017 Arbeitskreis **Organisation** in Regensburg
- 20.10.2017 **Bezirksversammlung Mittelfranken** in Hersbruck
- 24.10.2017 **Vorstand** in München
- 25.10.2017 **Forstausschuss** in München
- 26.10.2017 **Pressekonferenz** in München
- 27.10.2017 **Personal- und Organisationsausschuss** in München
- 06.11.2017 **Bezirksversammlung Oberbayern** in Dachau
- 08.11.2017 **Bezirksversammlung Oberpfalz** in Erbdorf

- 09.11.2017 **Kämmerertagung Mittelfranken** in Burgthann
- 14.11.2017 **Kämmerertagung Schwaben** in Marktoberdorf
- 14.11.2017 **Gesundheitsausschuss** in München
- 15.11.2017 Arbeitskreis **Informations- und Kommunikationstechnologie** in Zirndorf
- 15.11.2017 **Umweltausschuss** in Nürnberg
- 16.11.2017 **Kämmerertagung Oberbayern** in Puchheim
- 17.11.2017 **Sozialausschuss** in München
- 20.11.2017 **Kämmerertagung Niederbayern/Oberpfalz** in Dingolfing
- 20.11.2017 Arbeitskreis **Stadtarchive** in München
- 21.11.2017 **Kämmerertagung Oberfranken** in Lichtenfels
- 22.11.2017 **Kulturausschuss** im Rathaus der Stadt Nürnberg
- 24.11.2017 **Bezirksversammlung Schwaben** in Gersthofen
- 30.11./1.12.2017 **Gemeinsame Fachveranstaltung Bayerischer Städtetag / Österreichischer Städtebund „Energiekonzepte“** in Salzburg
- 01.12.2017 **Bezirksversammlung Unterfranken** in Würzburg

abgeschlossen am 21. Juli 2017

BAYERISCHER STÄDTETAG 2017 in Rosenheim

Mobilität und Stadtentwicklung

Im Internet steht das Tagungspapier „Mobilität und Stadtentwicklung“ zum Herunterladen bereit unter:

https://www.bay-staedtetag.de/fileadmin/Downloads/Jahrestagungen/2017/Diskussionspapier_2017.pdf

Weitere Informationen unter: www.bay-staedtetag.de: „Jahrestagungen“