

Argumente für den Standort Köln bei einer Zusammenlegung von Niederlassungen

Vorab ist festzustellen, dass als Kriterium für die Standorte der Niederlassungen (frühere Straßenbauämter) alle nachfolgenden Argumente nur deshalb eine Rolle spielen, weil sich das MBV (Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes NRW) davon endgültig verabschieden will „in der Fläche“ und damit „bürgernah“ und „wirtschaftsnah“ präsent zu sein. Damit ist die Frage nach der „Praxisnähe“ und der betriebswirtschaftlichen Vernunft offenbar nicht mehr Kernpunkt der zu beachtenden Kriterien dieser Verwaltungsreform. Ohne Rücksicht auf irgendwelche Nachteile und anfängliche Mehrkosten wird damit nur ein einziges Kriterium gegen alle anderen möglichen ausgespielt. Dabei wird völlig übersehen, dass es unsinnig ist den Ballungsraum Köln z.B. vom oberbergischen Land oder von Bonn aus zu planen und zu verwalten.

1.) **Geographische Lage**

Bei einer Zusammenlegung der Niederlassungen Bonn, Gummersbach und Köln liegt Köln zentral in der Mitte.

Somit wären bei einer später vorgesehenen Zusammenlegung für die Betroffenen die geringsten Mehrkilometer beim Anfahrtsweg in Kauf zu nehmen

Aber auch bezüglich des Kölner Autobahnringes in der Lage im untergeordneten Staßennetz ist Köln von allen Alternativen die betriebswirtschaftlich besonders im Unterhaltssinne die optimale Standortlösung.

2.) **Genügend leer stehender Büroraum vorhanden**

Das Argument der Bonn-Befürworter, bezüglich preiswerten und aufgrund des Wegzuges der Bundeshauptstadt leerstehenden Büroraumes kann im Vergleich mit Köln nicht standhalten.

Es gibt auch in Köln einen enormen Überschuss an leerstehendem privaten- und Öffentlichen Büroraum, wie z.B. Hauptzollamtsgebäude in der Deutz-Kalker-Straße gegenüber (4/5 leerstehend), viele neue Bürokomplexe in Deutz und anderen Stadtteilen und vieles mehr.

Aufgrund der anstehenden Umstrukturierung der gesamten Landesverwaltung Ist in Köln sogar mit weiterem leerstehenden landeseigenen Immobilien zu mittelfristig zu rechnen, so dass sogar die Mietkosten langfristig eingespart werden könnten.

3.) **Versetzungsabläufe sind für den Standort Köln auch finanziell günstiger**

Da im Standort Köln (einschl. FC Verm./Straßeninfosysteme und FC Gebäude-Management) von allen diskutierten Standorten die meisten Beschäftigten vorhanden sind (ca. 360) wäre es vollkommen unsinnig die meisten Personen zu versetzen und weitere unnötige Trennungschadungskosten zu verursachen.

4.) **Ein Standort für den technischen Nachwuchs von der FH Köln-Deutz muss aus dem Bereich des Landesbetriebes NRW erhalten bleiben**

Nach dem Wegzug des Betriebsitzes Köln nach Gelsenkirchen wäre es die Falsche Politik, sich an die 2003 gemachten Zusagen nicht zu halten und den Niederlassungsstandort Köln endgültig zu schließen.

Gerade der Standort Köln ist auch hierfür sehr wichtig.

5.) **Ansprechpartner vor Ort nicht aufgeben**

Es ist unbedingt wichtig am zentralen Standort – mitten im Regierungsbezirk Köln – einen kompetenten Ansprechpartner des Landesbetriebes „vor Ort“ zu haben. Eine Verwaltung des Wirtschaftsraumes Köln von einem Standort in Bonn oder Gummersbach würde diese Art Bürger- und Wirtschaftsfreundlichkeit brutal vernichten.

Die Folge wäre, dass die Stadt Köln, die Bezirksregierung aber auch die Wirtschaft, die IHK, der ADAC, die Forschungsgesellschaft für Straßenwesen, die BAST usw. ihren bewährten Ansprechpartner vor Ort in schnell erreichbarer Nähe nicht mehr hätten.

6.) **Soziale Aspekte sprechen ebenso für einen Standort im rechtsrheinischen Köln**

Die wirtschaftliche Umstrukturierung im rechtsrheinischen Köln, die durch den enormen Abbau von Arbeitsplätzen bei KHD, der Chemischen Fabrik Kalk, bei Felten & Giliaume usw. geprägt war, konnte bislang durch Ansiedlung von mittelständischen und anderen Einrichtungen die fortgefallenen massenhaften Arbeitsplätze nicht wett machen.

Die rechtsrheinischen Stadtteile in Köln haben die höchsten Arbeitslosenzahlen in der Region. Jede Verlagerung auch noch so kleiner Betriebsteile von **Straßen.NRW** würde diese Situation zusätzlich verschärfen.

7.) **Die großen Ausbauprojekte im Kölner Autobahnring verlangen einen „projektnahen Standort“**

Die großen und enormen Ausbauprojekte im Autobahnring Köln sind am effektivsten mit einem Standort in Köln zu realisieren.

Dies ist besonders wichtig, weil die Herausforderungen hierfür eine genaue Kenntnis vor Ort und eine schnelle Erreichbarkeit für unbürokratisches Handeln erfordern.

Es wäre total Irrsinnig dies von Bonn oder Gummersbach aus steuern zu wollen.

Sicher gibt es noch weitere Aspekte die für den Standort Köln sprechen. Dies sind aber aus unserer Sicht die wichtigsten und auch die am wenigsten widerlegbaren Argumente.

*Initiative für den Erhalt
der Niederlassung Köln
des Landesbetriebes Straßenbau NRW*