



Standort der Niederlassung Köln beim Landesbetrieb Straßenbau NRW konkret gefährdet

Die nordrhein-westfälische Landesregierung hat nicht nur das größte Privatisierungs- und Rationalisierungsvorhaben seit Gründung des Landes NRW vor. Was das so harmlos unter dem Stichwort „Bürokratieabbau“ verkauft wird ist in Wirklichkeit in weiten Teilen die Zerschlagung der öffentlichen Daseinsvorsorge und der Rückzug des Staates auf einen aus sozialer Sicht nicht mehr zu vertretenden kleinstmöglichen Kernbereich.

Neben den teuersten Studiengebühren der Republik, sollen 7 Landesbetriebe, wie u.a. der Bau- und Liegenschaftsbetrieb NRW, der die Immobilien des Landes verwaltet, die Landesentwicklungsgesellschaft NRW (LEG) die u.a. viele Werkswohnungen wie z.B. die Ford-Siedlung in Köln-Niehl und viele ehemalige Neue-Heimat-Wohnungen übernommen hat privatisiert werden.

Der nordrhein-westfälische Straßenbau soll hiervon zwar ausgenommen werden, dafür aber mit seiner Präsenz in seinen Niederlassungen vor Ort (früher Straßenbauämter) von bisher 19 auf künftig 9 - 11 Niederlassungen reduziert werden.

Dafür sollen z.B. in unserer Region die Niederlassungen Bonn, Köln und Gummersbach zusammengelegt werden.

Ein Ansprechpartner vor Ort oder eine projektnahe Betreuung der großen Ausbau- und Lärmschutzprojekte auf dem Kölner Autobahnring, würde dann in Frage gestellt, denn die dann entstehenden Außenstellen sollen nicht länger als 3 bis 5 Jahre Bestand haben.

Das einzige Argument, was für einen Standort Gummersbach spricht, ist dass es dort außer dem Finanzamt und der bisherigen kleineren Straßenbau-Niederlassung keine andere Landesbehörde oder -Einrichtung gibt.

Dies ist um so inakzeptabler, weil bereits im Jahre 2003/2004 die bisherigen Standorte der Hauptverwaltung des Landesbetriebes aus Köln und Münster nach Gelsenkirchen verlagert wurden. Das hatte damals schon eine Verlagerung von 250 Arbeitsplätzen von Köln ins Ruhrgebiet zur Folge. Die Frage warum die Verlierer von 2004 auch die Verlierer von 2007/8 sein sollen, lassen die verantwortlichen Politiker und Ministerialen unbeantwortet.

Das Köln genau zwischen Bonn und Gummersbach liegt und noch dazu geographisch sehr günstig im Verkehrskreuz des Westens scheint für die in der abschließenden Entscheidungs-Diskussion befindlichen Verantwortlichen im Grundsatz keine Rolle zu spielen.

Ebenso bleibt unbeachtet, dass bei dem oberbergischen Modell „die meisten Beschäftigten“ nämlich 125 aus der Niederlassung Bonn und ca. 220 aus der Niederlassung Köln versetzt werden müssten, was erhebliche Mehrkosten in Form von Trennungschädigung und Dienstreisekilometern für die Steuerzahler bedeuten würde.

Aber auch soziale Aspekte sprechen ebenso für einen Standort im rechtsrheinischen Köln. Die wirtschaftliche Umstrukturierung, die durch den enormen Abbau von Arbeitsplätzen bei KHD (heute: Deutz AG), der Chemischen Fabrik Kalk, bei Felten & Giliaume usw. geprägt war, konnte bislang durch die Ansiedlung von mittelständischen- und anderen Einrichtungen (wie z.B. Köln-Arcaden und Polizeipräsidium) die massenhaft fortgefallenen Arbeitsplätze nicht ausgleichen, so dass das rechtsrheinische Köln wesentlich größere Defizite als das strukturschwache oberbergische Land und die super da stehende Bundesstadt Bonn vorzuweisen hat.

Ebenso würde ein weiterer Standort für den technischen Nachwuchs der FH in Köln-Deutz beim Landesbetrieb Straßenbau NRW fehlen.

Dazu kommt noch, dass nicht nur in Bonn genügend leer stehender Büroraum für die Zusammenlegung in Köln vorhanden ist.

Sicher gibt es noch weitere Aspekte, die für einen bürgerfreundlichen Standort in Köln sprechen. Jetzt aber ist es wichtig hierfür beim Ministerium für Bauen und Wohnen des Landes NRW einzutreten, damit solche Pläne und Kahlschläge keine Wirklichkeit werden.

Hans-Peter Keul