



Betreff:

öffentlich

Mitgliedschaft Potsdams in der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen Brandenburg (AGFK BB)

Einreicher: FB Stadtplanung und Stadterneuerung	Erstellungsdatum	07.05.2015
	Eingang 922:	07.05.2015
	4/46	

Beratungsfolge:		Empfehlung	Entscheidung
Datum der Sitzung	Gremium		
03.06.2015	Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam		

Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Die Landeshauptstadt Potsdam tritt der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen Brandenburg (AGFK BB) als Mitglied bei.

Überweisung in den Ortsbeirat/die Ortsbeiräte:

Nein

Ja, in folgende OBR:

- Anhörung gemäß § 46 Abs. 1 BbgKVerf
- zur Information

Berechnungstabelle Demografieprüfung:

Wirtschaftswachstum fördern, Arbeitsplatzangebot erhalten bzw. ausbauen Gewichtung: 30	Ein Klima von Toleranz und Offenheit in der Stadt fördern Gewichtung: 10	Gute Wohnbedingungen für junge Menschen und Familien ermöglichen Gewichtung: 20	Bedarfsgerechtes und qualitativ hochwertiges Betreuungs- und Bildungsangebot für Kinder u. Jugendl. anbieten Gewichtung: 20	Selbstbestimmtes Wohnen und Leben bis ins hohe Alter ermöglichen Gewichtung: 20	Wirkungsindex Demografie	Bewertung Demografie-relevanz
0	0	0	0	0	0	keine

Begründung:

Ausgangslage:

Bei mehreren Kommunen und Landkreisen des Landes Brandenburg besteht der Wunsch eine Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen zu gründen, wie sie erfolgreich in anderen Ländern (z. B. Nordrhein-Westfalen) schon länger tätig ist. Zweck einer solchen AG ist der Erfahrungsaustausch, das gebündelte Vortragen gemeinsamer Interessen gegenüber dem Land und die gemeinsame Finanzierung gleicher oder ähnlicher Projekte, wie z. B. die Öffentlichkeitsarbeit.

Der Landtag hat diesen Wunsch aufgegriffen und die Landesregierung beauftragt die Bildung einer entsprechenden AG zu fördern (Internetseite des MIL/Verkehr/AGFK/ Landtagsbeschluss).

Vertreter von entsprechend interessierten Gebietskörperschaften fanden sich daraufhin zusammen und konnten mit Unterstützung des damaligen Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft (MIL) eine Machbarkeitsstudie über die Arbeitsmöglichkeiten einer AG, über ihre Strukturierung und Geschäftsführung und ihre Finanzierung beauftragen („Bildung einer AG Radverkehr brandenburgischer Kommunen“, IGES Institut GmbH, Berlin Oktober 2014, (Internetseite des MIL /Verkehr/Machbarkeitsstudie).

Inhalt der Machbarkeitsstudie:

Feste Struktur

Bisher gibt es in vier deutschen Ländern AGFK mit festen Strukturen; in acht weiteren Ländern gibt es gelegentliche interkommunale Zusammenarbeit, hier mit deutlich geringerer Effizienz als in strukturierten Arbeitsgemeinschaften. Bei der Analyse aller Arbeitsformen hat sich gezeigt, dass eine rechtliche Hülle, die Eigenständigkeit der AG und die ständige Verfügbarkeit der personellen und finanziellen Ressourcen Voraussetzungen für eine effektive Arbeit der AG sind.

Klare Ziele

Die wesentlichen Ziele der AG bestehen in

- der Unterstützung der Kommunen bei der Umsetzung der nationalen Radverkehrsstrategie und der Strategien der Landesregierung zur Entwicklung des Radverkehrsnetzes in Brandenburg (bei letzterer auch Mitwirkung der AG bei deren Erarbeitung),
- der Bündelung von Informationen und der Erarbeitung von Empfehlungen,
- der Stärkung der Öffentlichkeitsarbeit, des Instandhaltungsmanagements und bei
- der Mitwirkung der Verbesserung der Förder- und Finanzierungsregelungen.

Gesicherte Finanzierung

In den Ländern mit strukturierten AGFK werden diese gemeinsam von den Mitgliedern und dem jeweiligen Land finanziert. Der Anteil der Kommunen liegt gestaffelt zwischen 1.000 und 4.000 € je Gebietskörperschaft.

Für den Betrieb der Geschäftsstelle einer AGFK BB wurden rund 80.000 € /Jahr ermittelt (Personal- und Sachkosten). Das Land Brandenburg übernimmt für das Jahr 2015 die Finanzierung zu 100 %. Ab dem Jahr 2016 werden finanzielle Beiträge der beteiligten Kommunen in angemessener Höhe erwartet. Dabei orientiert sich das Land Brandenburg an den o.g. Beiträgen in den anderen Ländern.

Mehrwert für das einzelne Mitglied

- Jedes Mitglied profitiert von der Erfahrung des anderen,
- es spart Zeit und Geld, weil nicht alles selbst „erfunden“ werden muss,
- es profitiert vom gebündelten politischen Gewicht der AG bei der Mitwirkung der Gestaltung der Rahmenvorgaben durch das Land,
- gemeinsame Nutzung von Kampagnen für die Öffentlichkeitarbeit.

Stand der Vorbereitung der AGFK BB:

Auf der Grundlage der Empfehlung der o. g. Machbarkeitsstudie und dem jeweils eigenen Interesse der Gebietskörperschaften hat ein Arbeitskreis zur Bildung einer AGFK BB deren Bildung in zwei Stufen vorbereitet. In diesem Arbeitskreis hat die LHP mitgewirkt.

In der ersten Stufe finden sich die zwölf Gründungsmitglieder auf der Grundlage einer schriftlichen Vereinbarung über die Kooperation zusammen, noch ohne feste Struktur und rechtliche Verbindlichkeit. Vorgesehen sind:

- ein ständiger Arbeitskreis (Mitglieder) mit einem Sprecher,
- eine Geschäftsstelle und
- ein fachlicher Beirat.

In der zweiten Stufe soll dieser Arbeitskreis in einen eingetragenen Verein überführt werden. Die Struktur der ersten Stufe soll dann um die Mitgliederversammlung und einen Vorstand erweitert werden.

Die Gründungserklärung Stufe 1 soll von allen Beteiligten im Rahmen des Nationalen Radverkehrskongresses am 18./19. Mai 2015 in Potsdam unterzeichnet werden.

Gegenwärtig sind zwölf Kommunen und Landkreise beteiligt, darunter Brandenburg a.d.H., Frankfurt(Oder), Luckenwalde, Oranienburg, die Landkreise Dahme-Spreewald, Oder-Spree, Potsdam-Mittelmark, Teltow-Fläming. Zu den zwölf Gründungsmitgliedern können weitere Kommunen in der zweiten Stufe hinzukommen.

Der Oberbürgermeister der LHP wird die o. g. Erklärung, vorbehaltlich des Beschlusses der Stadtverordnetenversammlung, am 19.Mai 2015 mit unterzeichnen.

Anlage:

Darstellung finanzielle Auswirkungen

Darstellung der finanziellen Auswirkungen der Beschlussvorlage

Betreff: Kurzfassung

- 1. Hat die Vorlage finanzielle Auswirkungen? Nein Ja
- 2. Handelt es sich um eine Pflichtaufgabe? Nein Ja
- 3. Ist die Maßnahme bereits im Haushalt enthalten? Nein Ja Teilweise
- 4. Die Maßnahme bezieht sich auf das Produkt Nr. 5110701 Bezeichnung: Verkehrsentwicklung.
- 5. Wirkung auf den Ergebnishaushalt:

Angaben in EUro	Ist-Vorjahr	lfd. Jahr	Folgejahr	Folgejahr	Folgejahr	Folgejahr	Gesamt
Ertrag laut Plan		0	0	0	0	0	0
Ertrag neu							
Aufwand laut Plan		0	5.000,00	5.000,00	5.000,00	5.000,00	20.000,00
Aufwand neu							
Saldo Ergebnishaushalt laut Plan		0	-5.000,00	-5.000,00	-5.000,00	-5.000,00	-20.000,00
Saldo Ergebnishaushalt neu							
Abweichung zum Planansatz		0	0	0	0	0	0

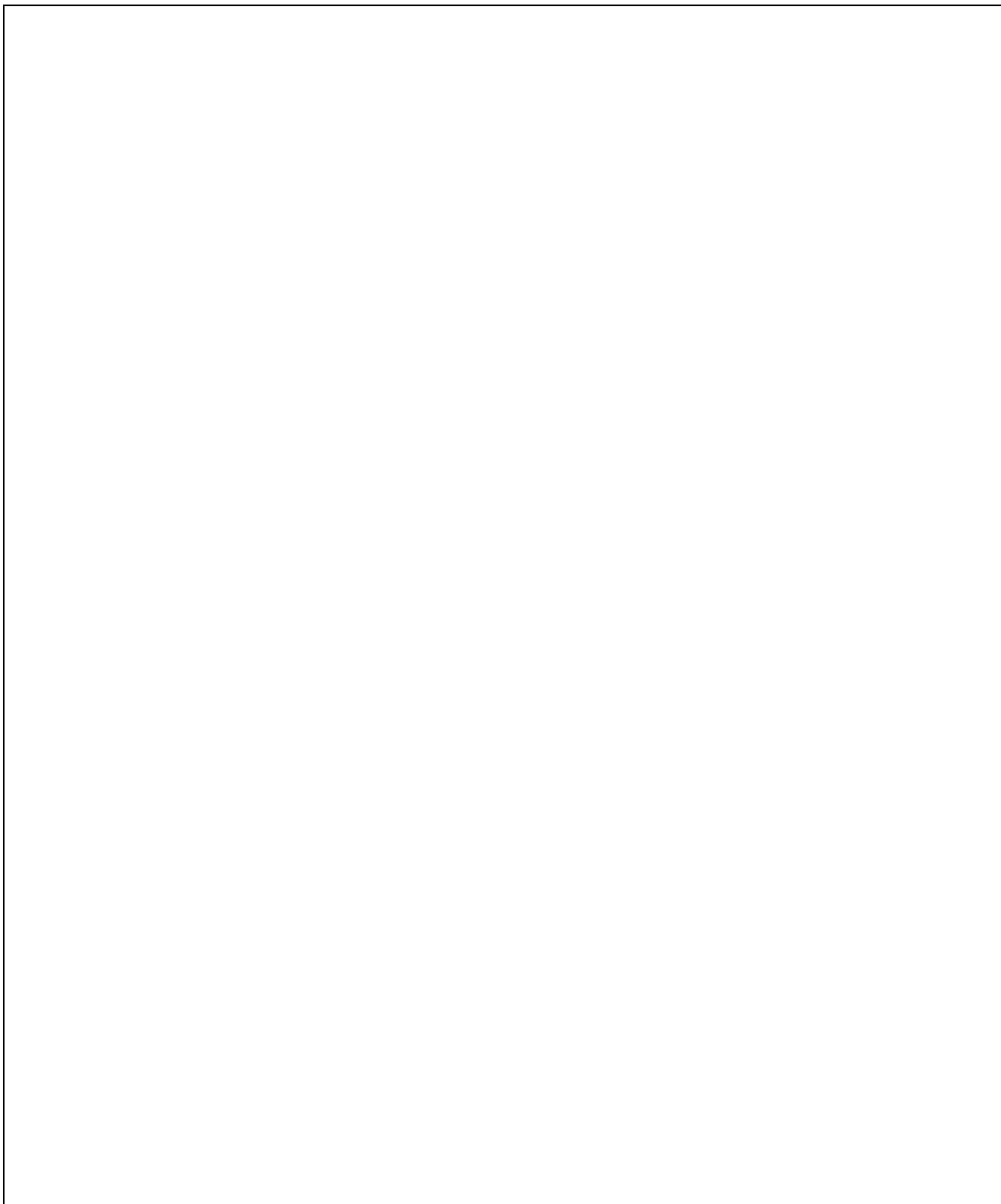
5. a Durch die Maßnahme entsteht eine Haushaltsbelastung über den Planungszeitraum hinaus bis 2025 in der Höhe von insgesamt 30.000,00 Euro.

6. Wirkung auf den investiven Finanzhaushalt:

Angaben in Euro	Bisher bereitgestellt	lfd. Jahr	Folgejahr	Folgejahr	Folgejahr	Folgejahr	Bis Maßnahmeende	Gesamt
Investive Einzahlungen laut Plan								
Investive Einzahlungen neu								
Investive Auszahlungen laut Plan								
Investive Auszahlungen neu								
Saldo Finanzhaushalt laut Plan								
Saldo Finanzhaushalt neu								
Abweichung zum Planansatz								

- 7. Die Abweichung zum Planansatz wird durch das Unterprodukt Nr. Bezeichnung gedeckt.
- 8. Die Maßnahme hat künftig Auswirkungen auf den Stellenplan? Nein Ja
 Mit der Maßnahme ist eine Stellenreduzierung von _____ Vollzeiteinheiten verbunden.
 Diese ist bereits im Haushaltsplan berücksichtigt? Nein Ja
- 9. Es besteht ein Haushaltsvorbehalt. Nein Ja

Hier können Sie weitere Ausführungen zu den finanziellen Auswirkungen darstellen (z. B. zur Herleitung und Zusammensetzung der Ertrags- und Aufwandspositionen, zur Entwicklung von Fallzahlen oder zur Einordnung im Gesamtkontext etc.).



Anlagen:

- Erläuterung zur Kalkulation von Aufwand, Ertrag, investive Ein- und Auszahlungen
(Interne Pflichtanlage!)
- Anlage Wirtschaftlichkeitsberechnung (anlassbezogen)
- Anlage Folgekostenberechnung (anlassbezogen)