



Unterlage zur Sitzung im öffentlichen Teil

Gremium	am	TOP
Hauptausschuss	23.08.2010	zu 2.2
Verkehrsausschuss	07.09.2010	

Anlass:

Mitteilung der Verwaltung

Beantwortung von Anfragen aus früheren Sitzungen

Beantwortung einer Anfrage nach § 4 der Geschäftsordnung

Stellungnahme zu einem Antrag nach § 3 der Geschäftsordnung

Umbau der Kreuzung Niehler Straße/Neusser Wall

hier: Anfrage der FDP-Fraktion zur Sitzung des Hauptausschusses am 23.08.2010

Nachdem die Lichtsignalanlage an der Kreuzung Niehler Straße / Neusser Wall irreparabel ausgefallen war, hat die Verwaltung in DS-NR. 0791/2008 vorgeschlagen, die Anlage abzubauen. Dabei gab sie zwei Alternativen vor: die Beibehaltung der bisherigen Straßenführung (Kosten 31.200 Euro) oder den Bau eines Kreisverkehrs (Kosten 158.200 Euro).

Die Bezirksvertretung hat in ihrer Sitzung vom 17.04.2008 die teurere Alternative eines Kreisverkehrs beschlossen. Inzwischen ist die Lichtsignalanlage abgebaut worden und an der nördlichen Seite der Kreuzung ein Zebrastreifen mit Mittelinsel eingerichtet worden, was fast eins zu eins der damals vorgeschlagenen günstigeren Alternative entspricht.

Seither läuft der Verkehr aller Verkehrsträger hier nach Beobachtung der Anwohnerinnen und Anwohner vollkommen problemlos. Zur allgemeinen Überraschung verkündet das Presseamt am 23. Juli 2010, dass nun ab dem 2. August die Ampelanlage abgebaut (in Wirklichkeit schon längst geschehen) und der beschlossene Kreisverkehr gebaut würde.

Während Beschlüsse der Ratsgremien und der Bezirksvertretung sonst sehr lange auf eine Umsetzung warten müssen, wovon teilweise mehr als 10 Jahre alte Beschlüsse im entsprechenden Bericht des Oberbürgermeisters ein „Lied singen können“, wurde hier trotz der größten Haushaltskrise seit dem Zweiten Weltkrieg ein überraschender Druck gemacht.

Man hat den Eindruck, dass es der Stadt finanziell noch nicht schlecht genug geht, dass solche Maßnahmen zeitnah umgesetzt werden sollen. Aus einem „Nice-to-have-Kreisverkehr“ für finanzielle Sonnenscheintage, der sich nach Angaben der Verwaltung erst nach 23 Jahren amortisiert, sollte auf dem Höhepunkt der Haushaltskrise tatsächlich Realität werden.

Eine Intervention der FDP-Fraktion in der Vorwoche bei der Stadtverwaltung blieb erfolglos. Verkehrsdezernent Streitberger erklärte, es gebe keine Möglichkeit, den Prozess zu stoppen. Erst eine kritische Berichterstattung in den Medien brachte die Wende, indem Vertretungskämmerer Guido Kahlen die Maßnahme auf Eis legte.

In diesem Zusammenhang bitten wir die Verwaltung um die Beantwortung folgender Fragen:

Frage 1 a:

In der Sitzung der Bezirksvertretung vom 17.4.2008 wurden Anregungen für die Ausgestaltung des Kreisverkehrs gemacht und mit dem Wunsch verbunden, die Ausführungsplanung nochmals vorgelegt zu bekommen. Wann ist dies geschehen und sollte dies nicht geschehen sein, warum nicht?

Antwort der Verwaltung:

Der Beschlusstext in der Niederschrift der Bezirksvertretungs-Sitzung vom 17.4.2008 enthielt nicht die Aufforderung, die Planung erneut vorzulegen. Dies ergab sich nur aus dem Wortprotokoll der Niederschrift und wurde auch nur vom Vertreter einer Fraktion geäußert. Zum einen sah die Verwaltung hierin nicht die Verpflichtung, die Planung vor Ausführung erneut vorzulegen, zum anderen war die Planung bereits Bestandteil der Vorlage zur Sitzung am 16.4.2008 und wurde bis zur Ausführung nicht verändert. Es gab also auch keine neue Planung, die der BV hätte vorgelegt werden müssen.

Frage 1 b:

Die von der Bezirksvertretung abgelehnte Variante mit dem Bau einer Mittelinsel auf der Niehler Straße wurde von der Verwaltung vorab trotzdem umgesetzt. Warum und welche Kosten hat dies zusätzlich zum geplanten Bau des Kreisverkehrs verursacht?

Antwort der Verwaltung:

Die Verwaltung hat die von der BV abgelehnte Variante zwar favorisiert, sie wurde aber entsprechend dem Beschluss der BV nicht realisiert. Vielmehr handelt es sich bei dem jetzigen Zustand um ein Provisorium, das aus Gründen der Verkehrssicherheit eingerichtet werden musste, weil in der Zwischenzeit die Lichtsignalanlage vollständig ausgefallen war. Auch die Umsetzung der von der Verwaltung vorgeschlagenen Variante hätte einen höheren Kostenaufwand verursacht als die Einrichtung des jetzt bestehenden Zebrastreifens und der (nur markierten) Mittelinsel. Diese reinen Markierungsarbeiten beliefen sich auf ca. 1500 €

Frage 2:

Nach Auskunft der Verwaltung wurde der Verkehrsausschuss oder der Finanzausschuss nicht mehr in den Entscheidungsprozess eingebunden, um das Projekt z. B. mit Blick auf die Haushaltslage zu bewerten. Wie kann künftig sichergestellt werden, dass entsprechende Ratsgremien solche Vorhaben vorgelegt bekommen, um zu entscheiden, ob die vorgesehenen Maßnahmen vor dem Hintergrund der Haushaltslage aktuell umgesetzt werden sollen?

Antwort der Verwaltung:

Die Fachausschüsse wurden nicht eingebunden, weil es sich um eine Maßnahme in alleiniger Zuständigkeit der BV handelte. Die investiven Haushaltsmittel hierfür standen im HPL zur Verfügung und wurden im Rahmen der bestehenden Kompetenzregelungen durch den Kämmerer freigegeben.

In dem vorliegenden Einzelfall handelt es sich nicht um ein grundsätzliches Problem, weil die von der Verwaltung eingeführten Regelungen dazu zwingen, Maßnahmen vor der Aus-

führung noch einmal kritisch zu prüfen. Durch die Erfordernis der Bedarfsfeststellung und die Einbindung des Rechnungsprüfungsamtes, welches auch die Wirtschaftlichkeit der Maßnahmen prüft, ist die Forderung aus dem Antrag erfüllt.

Im vorliegenden besonderen Einzelfall hat die Praxis nach Ausfall der LSA gezeigt, dass die Umgestaltung, wie von der BV beschlossen, aus Gründen der Verkehrssicherheit verzichtbar ist.

Die Verwaltung wird aber künftig in Anbetracht der Haushaltslage noch kritischer prüfen, ob die Umsetzung eines politischen Beschlusses noch vertretbar ist und im Zweifel einen erneuten Bedarfsfeststellungsbeschluss einholen.

Frage 3:

Argument des Verkehrsdezernenten, die Maßnahme nicht stoppen zu wollen oder zu können, war die Erwartung, dass das mit dem Bau des Kreisverkehrs beauftragte Unternehmen bei Kündigung des Vertrages einen den Baukosten entsprechenden Schadensersatz geltend machen könne. Zu welchen Konditionen wurde der Vertrag nun tatsächlich gekündigt?

Antwort der Verwaltung:

Der Vertrag wurde gekündigt. Grundsätzlich hat das beauftragte Unternehmen nach § 8 VOB/b einen Anspruch auf die Vergütung, muss sich aber Einsparungen anrechnen lassen, die es dadurch hatte, dass der Auftrag nicht ausgeführt wird. Die Forderung des Unternehmens liegt noch nicht vor, ist aber kurzfristig zu erwarten.

Frage 4:

Die FDP-Fraktion hat in Schreiben u. a. an den Oberbürgermeister, den Verkehrsdezernenten und den Leiter des Amtes für Straßen und Verkehrstechnik in der Woche vor dem geplanten Baubeginn vergeblich interveniert. Erst nach der Medienberichterstattung wurde die Baumaßnahme gekippt. Wie ist diese Ungleichbehandlung zu bewerten?

Antwort der Verwaltung:

Der Dezernent für Planen und Bauen war zum Zeitpunkt des Einganges der Intervention durch die FDP-Fraktion der Meinung, dass die Verwaltung den BV-Beschluss umzusetzen hat, zumal der erteilte Auftrag nicht ohne finanzielle Forderungen des Auftragnehmers gekündigt werden konnte. Mit dem Bau des Kreisverkehrs wäre Vermögen geschaffen worden, die jetzt anstehenden Forderungen der Baufirma belasten den konsumtiven Haushalt.

Die Anordnung, die Baumaßnahme zu stoppen, erteilte der Stadtdirektor nach Urlaubsrückkehr in seiner Funktion als amtierender Kämmerer.

Frage 5:

Der Bau des Kreisverkehrs Niehler Straße / Neusser Wall wurde gestoppt. Aber welche anderen Maßnahmen zur Umsetzung von Beschlüssen der Ratsgremien oder der Bezirksvertretung, die nicht in die aktuelle Haushaltslage passen, sind für die Jahre 2010 und 2011 vorgesehen?

Antwort der Verwaltung:

Der Doppelhaushalt 2010/2011 steht aktuell zur Beratung an. Die politischen Gremien entscheiden im Rahmen dieser Beratung über die Frage, welche Maßnahmen in Anbetracht der Haushaltslage umgesetzt werden. An dieser Stelle sei aber darauf hingewiesen, dass die Mittel für die Straßenunterhaltung (also im konsumtiven Bereich) von ursprünglich 19 Mio. € auf 7 Mio. € reduziert sind und nur noch die Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit gewährleisten können.

Diese grundsätzliche Frage nach der Legitimation durch Einzelbeschlüsse stellt sich daher nur bei den investiven Projekten, die alle im HPL einzeln ausgewiesen sind und denen auch immer Vermögensbildung gegenübersteht, verbunden mit einer langfristigen Einsparung von Unterhaltungskosten im konsumtiven Etat, weil neue Straßen natürlich weniger Aufwand verursachen – oder wie im Falle des Ersatzes von Lichtsignalanlagen Alternativen technischen Unterhaltungsaufwand sogar auf Null reduzieren.

gez. Roters