

Fragen der FDP zur Haushaltsvorlage

Frage 1:

Wie setzt sich der Sammeltopf „Radwegeumbau zusammen“? Und zwar auf der Einnahmen- und der Ausgabenseite für die Jahre 2023, 2024 und ff.

Antwort:

Die Maßnahmen ergeben sich gemäß dem politisch beschlossenen Umsetzungskonzept zum Radverkehrskonzept (RVK) aus Juni 2021 durch den Rat der Stadt Bielefeld. Die entsprechenden Ansätze wurden erstmalig in die Haushaltsplanung 2022 aufgenommen. Es handelt sich bei den Kosten um geschätzte Kosten und Annahmen möglicher Förderungen. Dabei wurde zunächst davon ausgegangen, dass rund die Hälfte der Radwegemaßnahmen förderfähig werden. Mit einer durchschnittlichen Förderquote von 70 % ergibt sich bezogen auf den Gesamtansatz insgesamt etwa eine Förderung von 30 %.

In die Haushaltsplanung 2022 sind somit die geschätzten Kosten aus dem RVK mit einer Förderquote von 30 % aufgenommen worden.

In den folgenden Haushaltsplanungen ab 2023 wird der Pauschalansatz nicht neu kalkuliert, sondern sukzessive aufgelöst, wenn Maßnahmen konkret im Haushalt abgebildet werden. Dies betrifft dann sowohl die Ausgaben als auch die Einnahmen.

Die Verwaltung arbeitet mit entsprechender Priorisierung die Maßnahmen im Sinne einer integrierten Verkehrsplanung systematisch ab.

Frage 2:

Sanierung Detmolder Straße zw. Otto-Brenner und Lagescher. Was haben die 0.5 Millionen LKW Maut hiermit zu tun?

Antwort:

Die Stadt Bielefeld erhält seit 2019 für die Bundesstraßen auf ihrem Stadtgebiet (B61 und B66) von der Autobahn GmbH Anteile aus der LKW-Maut. Die Größenordnung liegt bei etwa 0,5 Mio. € jährlich. Es besteht die Verpflichtung, diese Gelder für die Unterhaltung/ Erneuerung der Bundesstraßen einzusetzen. Dies können sowohl konsumtive als auch investive Baumaßnahmen sein. Eine Zweckbindung für eine konkrete Baumaßnahme besteht nicht. In den vergangenen Jahren wurde die LKW-Maut zur Finanzierung kleinerer Maßnahmen (z. B. im OWD-Tunnel) eingesetzt.

Die Sanierung der Detmolder Straße ist das erste große Bauprojekt an einer Bundesstraße seit 2019 und bietet sich für die Verwendung der Mittel aus der LKW-Maut an. Es ist geplant, die Mittel aus 2023 und 2024 in Höhe von ca. 1 Mio. € dafür zu verwenden. Dies führt zu einer Reduzierung des städtischen Eigenanteils.

Frage 3:

Mehrstellen Position 211 Sachbearbeitung Verkehrswegeplanung. Diese Mehrstelle wird mit dem 900 Millionen Bauprogramm begründet. Da sich dieses aber auf Grund der Baukostensteigerungen deutlich verzögert bzw. auch Maßnahmen gestrichen werden, stellt sich die Frage, inwieweit eine volle Stelle dazu noch notwendig ist? Zusatzfrage: Wieviel Stellenanteile gibt es insgesamt im Bereich Verkehrswegeplanung?

Antwort:

Die Stelle für die Umsetzung des 900 Mio. Bauprogramm ist aufgrund vielfältiger verkehrsplanerischen Aufgaben bei der Planung und Umsetzung der darin befindlichen Aufgaben notwendig. Auch wenn sich der Baubeginn verzögert bzw. einzelne Maßnahmen nicht umgesetzt werden können, so laufen die vorbereitenden Planungsarbeiten trotzdem schon in 2024 an.

Der Stelleninhaber arbeitet sowohl konzeptionell als auch in der Betreuung ausführender Planungen und dient zudem als wichtige Schnittstelle zwischen den Mitarbeitenden des ISB als auch innerhalb des Amtes für Verkehr.

Im Team Operative Verkehrsplanung befinden sich lt. Dienstverteilungsplan 23,8 Stellen.

Frage 4:

Mehrstellen Position 212 Sachbearbeitung Baustellenkoordinierung. In der Begründung steht aber Baustellenkontrolle. Das sind aber zwei komplett verschiedene Themen. Koordination und Kontrolle. Mehr Koordination ist sehr wünschenswert. Mehr Kontrolle aber ein reiner Bürokratie-Akt, der grundsätzlich im Rahmen der Entbürokratisierung wegfallen sollte. Da die Kontrollen aber angeblich durch die RSA 21 angeordnet werden, stellt sich die Frage nach der Refinanzierung durch den übergeordneten Gesetzgeber (Stichwort Konnexitätsprinzip).

Antwort:

Die Stelle soll geschaffen werden im Team 660.31 „Baustellenkoordinierung“, das auch für die Kontrolle des verkehrssicheren Zustandes der Straßenbaustellen verantwortlich ist.

In der neuen RSA 21 (von 2021) sind die Baustellen vom Baulastträger, von der Straßenverkehrsbehörde (Baustellenkoordinierung in Bielefeld) und der Polizei zu überwachen und zu dokumentieren. Das Wort „stichprobenartig“ der RSA 95 (von 1995) ist nicht mehr im Text der RSA 21 enthalten. Somit entfällt der Ermessensspielraum der erwähnten Beteiligten. Der Umfang der Kontrollpflichten durch Ortsbesichtigung hat aufgrund der RSA 21 wesentlich zugenommen (täglich morgens und abends, sowie an den Wochenenden und Feiertagen einmal täglich). Dadurch steigt der Arbeitsaufwand erheblich. Zudem steigt auch die Zahl der Baustellen selbst, insbesondere durch die Intensivierung des Ausbaues des Fernwärmenetzes sowie des eigenwirtschaftlichen und des geförderten Glasfaserausbaues.

Eine Finanzierung durch den Ordnungsgeber im Rahmen des Konnexitätsprinzips findet nicht statt.