

<b>Bericht</b>	Geschäftsbereich	Stadtgrün, Mobilität, Umwelt und Geodaten
	Ressort / Stadtbetrieb	Ressort 104 - Straßen und Verkehr
	Bearbeiter/in Telefon (0202) Fax (0202) E-Mail	Dr. Christina Betz 563 4786 563 8422 christina.betz@stadt.wuppertal.de
	Datum:	11.08.2021
	<b>Drucks.-Nr.:</b>	<b>VO/1087/21</b> öffentlich
Sitzung am	Gremium	Beschlussqualität
<b>24.08.2021</b>	<b>Ausschuss für Verkehr</b>	<b>Entgegennahme o. B.</b>
<b>Antwort der Verwaltung auf den gemeinsamen Antrag vom 06.05.2021 - Radverkehrsförderung</b>		

### Grund der Vorlage

Gemeinsamer Antrag vom 06.05.2021 (siehe Anlage 01)

### Beschlussvorschlag

Entgegennahme ohne Beschluss

### Einverständnisse

Der Kämmerer ist einverstanden.

### Unterschrift

Meyer

### Begründung

Generell wird auf den Bericht VO/0858/21 im Ausschuss für Verkehr am 08.06.2021 zur personellen Situation in der Abteilung 104.5 Straßen- und Verkehrsplanung verwiesen (vgl. Anlage 2). Das Team Nahmobilität (104.54) besteht aus insgesamt vier Mitarbeiter\*innen, von den vier Stellen sind aktuell nur drei Stellen besetzt. Dabei ist eine Teilzeit-Mitarbeiterin ausschließlich mit dem Thema Barrierefreiheit und eine weitere Mitarbeiterin in Teilzeit vorwiegend mit dem Thema Radverkehr beschäftigt. Die dritte Vollzeitstelle ist lediglich für

die Planung und Abwicklung von Sicherheits-, Wartungs- und Instandsetzungsarbeiten an der NBT zuständig.

Zusätzlich zum Team Nahmobilität beschäftigt sich das Team Entwurfsplanung und Verkehrssicherheit (104.52) neben allen anderen planerischen Themen auch mit der konkreten Planung von Radverkehrsmaßnahmen. Das Team besteht aus fünf Ingenieurstellen und zwei technische Zeichner-Stellen, die konkrete Planungen bearbeiten. Eine priorisierte Bearbeitung des Themas Radverkehr ist Vorgabe.

Die Bauleitungen und Abrechnung von mittleren bis größeren Baumaßnahmen erfolgt durch das Team 104.21 Projektmanagement und Vergabe, welches aus 5 Stellen besteht. Im Kontext des bevorstehenden Breitbandausbaus und der städtebaulichen Fördermaßnahmen bestehen keinerlei Reserven einen geförderten Radwegeausbau in größerem Umfang bautechnisch abzuwickeln.

Durch den Beschluss des Radverkehrskonzeptes im Jahr 2019 und dem Projekt „Wuppertal als Fahrradstadt“ sind immer weitere umfangreiche Aufgaben auf die Abteilungen zugekommen.

Der Umfang und die Vielzahl der Aufgaben sind in den vergangenen Jahren enorm gestiegen.

Die Personalkapazitäten reichen für die Erledigung aller wünschenswerten Projekte nicht aus.

Mit den unter 2. genannten Projekten ist die Abteilung 104.5 – soweit eine Neubesetzung der vakanten Stelle im Team Nahmobilität zeitnah gelingt und weiterhin die Mittel von 1,4 Mio. € p.a. für den Radverkehr zur Verfügung stehen – bis Ende 2023 weitestgehend ausgelastet.

## **1. Die Verwaltung schafft kurzfristig die organisatorischen und personellen Voraussetzungen, um die von Bund und Land bereitgestellten Fördermittel für den Radverkehr zu beantragen und abzurufen.**

In Bezug auf die Beantragung von Fördermitteln wird auch auf den Bericht VO/0910/21 im Ausschuss für Verkehr am 08.06.2021 zum Sonderprogramm Stadt und Land für flächendeckende Infrastruktur verwiesen (vgl. Anlage 3).

Fördermittel konnten in den vergangenen Jahren nicht umfangreich beantragt werden, da hierfür die Personalkapazität fehlte.

Aufgrund einer Vielzahl von vordringlich zu bearbeitenden und zeitkritischen Aufgaben (Anfragen / Aufträge aus der Politik, städtische Projekte, Anforderungen zur priorisierten Bearbeitung des Themas Radverkehr, kurzfristige Planungen im Zuge von Projektsynergien mit anstehenden Straßen- und Kanalsanierungsmaßnahmen) existiert fast flächendeckend in der gesamten Abteilung eine hohe Arbeitsauslastung. Eine Produktion von Planungen auf Vorrat (z. B. um diese dann bei neuen, kurzfristig veröffentlichten Fördermöglichkeiten anzumelden) findet nicht statt. Förderanträge werden aufgrund des Mehraufwandes bei der Bearbeitung nur noch für größere, ausgewählte Maßnahmen gestellt. Erschwerend kommt der Weggang eines Mitarbeiters aus dem Team Nahmobilität dazu, was den Wegfall von wichtigen Projektsteuerungskapazitäten mit sich bringt (s. dazu Vorlage VO/0858/21, Anlage 2). Selbstverständlich wird auch für alle laufenden Projekte regelmäßig geprüft, ob und in welchem Umfang Fördermittel in Anspruch genommen werden können.

Generell haben Förderprojekte einen gewissen zeitlichen Vorlauf. Man kann eine Förderung grundsätzlich für Projekte stellen, die den Status einer Entwurfsplanung haben. Nur auf Basis einer Entwurfsplanung kann eine fundierte Kostenberechnung erfolgen. Außerdem muss nachgewiesen werden, dass die Gesamtfinanzierung des Vorhabens gesichert ist. Die Fördermittel müssen zumeist ein Jahr im Voraus (z.B. bis zum 31.5. bei den Förderrichtlinien kommunaler Straßenbau) beantragt werden.

Sofern durch **mehr Personal mehr Fördermittel** beantragt werden könnten, könnte mit einem gewissen zeitlichen Vorlauf ein Vielfaches an Projekten umgesetzt werden.

Die Beantragung von Fördermitteln kann nur erfolgreich sein, wenn auch eine konkrete ingenieurmäßige Entwurfsplanung und Kostenberechnung vorliegt. Weder im Geschäftsbereich 1 noch im Ressort 104 steht entsprechend ausgebildetes Personal zur Verfügung, welches diese Aufgabe bearbeiten könnte. Freie Stellenanteile, welche umgeschichtet werden können, existieren nicht.

Zum Haushalt 2022/2023 wurden bereits seitens des Ressorts 104 insgesamt ein Bedarf von 8,42 VK für Fördermaßnahmen angemeldet. Hiervon entfallen 1,92 VK auf die Abteilungen 104.5/104.2 zum Thema Förderprojekte (ausgenommen ÖPNV). Die Zahl geht von einer zu schaffenden Stelle zur Fördermittelakquise und –management aus. Die restlichen 0,92 VK ergeben sich aus der notwendigen fachlichen Bearbeitung eines Projektes mit einem Volumen von ca. 1 Mio. €. Sollte sich ein darüberhinausgehendes Maß an Projekten ergeben, müsste diese Zahl entsprechend angepasst werden.

[Erläuterung: Generell kann davon ausgegangen werden, dass für ein neues Projekt mit einem Volumen von 1 Mio. € an Investitionen in Verkehrsanlagen ein Personalbedarf von ca. 0,92 VK besteht. Zu beachten ist hierbei, dass die Rechnung nur begrenzt auf kleinere Maßnahmen übertragbar ist. Bei kleineren Maßnahmen ist mit einem anteilig höheren Aufwand an Personal zu rechnen.]

## **2. Die Verwaltung wird beauftragt, spätestens zur Sitzung des Ausschusses für Verkehr am 24.08.2021 ein entsprechendes Konzept vorzulegen, das eine schnelle Umsetzung förderfähiger Radverkehrsmaßnahmen vorrangig im Rahmen des Radverkehrskonzeptes der Stadt Wuppertal mit Planung, Antragstellung, Bauleitung und Abrechnung sicherstellt.**

Wie in 1. geschildert ist es bedauerlicherweise mit dem derzeit vorhandenen Personal nicht möglich ein Konzept zu erstellen, das eine schnelle Umsetzung förderfähiger Radverkehrsmaßnahmen vorrangig im Rahmen des Radverkehrskonzeptes der Stadt Wuppertal mit Planung, Antragstellung, Bauleitung und Abrechnung sicherstellt.

Die zum derzeitigen Zeitpunkt anvisierten Projekte der nächsten drei Jahre können der beigefügten Tabelle (Anlage 5) entnommen werden.

Grundvoraussetzung für die weitere Bearbeitung ist die zeitnahe Neubesetzung der vakanten Stelle im Team Nahmobilität und die weitere Mittelbereitstellung von 1,4 Mio. € p.a. für den Radverkehr.

Zurzeit liegen die Prioritäten auf der Optimierung der Radverkehrsführung entlang und parallel der Talachse und auf der Optimierung der Radverkehrsführung zum Beispiel im Bereich Am Diek, Jägerhofstraße, Westring, Neue Friedrichstraße und Uellendahler Straße. In der Anlage 6 befindet sich ein Übersichtsplan, der das Grundnetz des Radverkehrskonzeptes 2019, bestehend aus Haupt- und Ergänzungstrecken sowie Trassen enthält. Hierin sind Strecken ohne Handlungsbedarf (hellgrün) bzw. schon umgesetzte Projekte (dunkelgrün) dargestellt.

Strecken, die momentan durch R 104 bearbeitet werden, sind in gelber Farbe abgebildet. Die übrigen Strecken des Grundnetzes, welche noch nicht planerisch angegangen wurden, sind in roter Farbe gekennzeichnet.

Neben den aktuell in Bearbeitung befindlichen Strecken werden außerdem folgende Themen kontinuierlich vorangetrieben:

die Freigabe von Einbahnstraßen sowie Busspuren, die Schaffung von Radabstellanlagen in Form von Abstellbügel, aber auch abschließbaren Boxen, Quartiersgaragen und

Mobilstationen, die Beseitigung von punktuellen Mängeln, wie z. B. fehlerhafte Beschilderung, Hindernisse im Radwegbereich.

Auch die Ergänzung des Radwegweisungssystems, die Etablierung eines Fahrradverleihsystems und die überregionale Zusammenarbeit mit den Nachbarkommunen und Kreisen (u. a. Etablierung des Knotenpunktsystems, Veloroute Düsseldorf-Wuppertal, Berg. Trassenverbund) gehören momentan zu den Schwerpunktthemen.

Weiterhin werden immer mehr Bürgeranfragen zum Thema Radverkehr gestellt.

Insbesondere die Bearbeitung von § 24 GONRW –Anträgen bindet derzeit viel personelle Kapazität.

Grundsätzlich werden in den nächsten 2-3 Jahren die in der Karte in Gelb dargestellten Projekte vorangetrieben und eine zeitnahe Realisierung angestrebt (siehe auch Anlage 5).

Als nächstes Ziel wird eine bessere Anbindung der Nord- bzw. Südhöhen für den Radverkehr angestrebt, hier ist insbesondere die Achse NBT-Beyenburg zu nennen. Sukzessive werden die Rot dargestellten Abschnitte angegangen. Hierbei ergibt sich eine Prioritätensetzung aus politisch gewollten Projekten, Synergien aus Fahrbahndeckensanierungen und Infrastrukturmaßnahmen der Ver- und Entsorgung im Straßenraum. Restriktionen entstehen bei der Finanzierung und Personalkapazität.

**3. Soweit die derzeitige Personalausstattung in den Fachdienststellen hierfür nicht ausreicht, sind zunächst Umschichtungen im zuständigen Ressort bzw. Geschäftsbereich zu prüfen und zu veranlassen. Sofern dies aus sachlichen Gründen nicht möglich sein sollte, prüft und veranlasst die Verwaltung geschäftsbereichsübergreifende Personalmaßnahmen. Die Sicherstellung der rechtzeitigen Antragstellung im Sinne der Ziffer 1 ist dabei mit hoher Priorität zu behandeln.**

Hingewiesen wird auf die Antwort zu Ziffer 1 – letzter Absatz.

Weder im Ressort Straßen und Verkehr noch im Geschäftsbereich Stadtgrün, Mobilität, Umwelt und Geodaten gibt es freie Stellenanteile in den erforderlichen Ingenieurberufen. Auch eine geschäftsbereichsinterne Personalumschichtung ist nicht möglich, da für diese Tätigkeit kein frei verfügbares oder umschichtbares Fachpersonal zur Verfügung steht. Zu bedenken ist hierbei, dass es in den Ingenieurberufen inzwischen einen Fachkräftemangel gibt, so dass vorhandenes Personal in anderen Ressorts und Betrieben für die dortigen Aufgaben dringend benötigt wird.

Der für Personal verantwortliche Geschäftsbereich 4 hat mitgeteilt, dass in den anderen Geschäftsbereichen ebenfalls keine Fachkräfte beschäftigt sind, die für die im Antrag genannten Aufgaben eingesetzt werden können. Für externe Einstellungen wären freie, budgetierte Stellen notwendig, die im gegenwärtigen Stellenplan 2020/2021 nicht zur Verfügung stehen. Ob zusätzliche Stellen eingerichtet werden können, kann erst im Rahmen des nächsten Haushaltsplanes und Stellenplanes 2022/2023 entschieden werden.

Von daher besteht ausschließlich die Möglichkeit dem Ressort Straßen und Verkehr neue Stellen zuzuordnen, die dann nach Ausschreibung hoffentlich vor dem Hintergrund des Fachkräftemangels besetzt werden können.

Im Rahmen der von den antragstellenden Fraktionen gewünschten Radverkehrsförderung ergibt sich ein weitaus höherer Personalbedarf, der im Einzelnen nachfolgend dargestellt wird. Er geht über die bereits in Punkt 1 dargestellten vom Ressort Straßen und Verkehr angemeldeten Mehrbedarfe im Rahmen der Haushaltsplanung 2022/23 hinaus.

#### **4. Mittelfristig sind die Voraussetzungen für eine vorausschauende Planung von Radverkehrsmaßnahmen zu schaffen, die im Bedarfsfall eine kurzfristige Beantragung von Fördermitteln ermöglicht.**

Um konsequent Maßnahmen aus dem beschlossenen RVK planen und umsetzen zu können, sowie Fördermittel zu beantragen, ist die schnelle Besetzung der vakanten Stelle im Team 104.54 anzustreben.

Zusätzlich ist die Schaffung von **mind. vier weiteren Vollzeitstellen und die Bereitstellung zusätzlicher Finanzmittel** zwingend erforderlich (siehe auch Punkt 7). Die vier zusätzlichen Stellen setzen sich wie folgt zusammen:

- 2 Stellen für die planerische Bearbeitung der Radverkehrsprojekte
- 1 Stelle mit Schwerpunkt Fördermittelakquise und das begleitende Fördermittelmanagement und Abrechnung
- 1 Stelle für die bauliche Vorbereitung, Umsetzung und Abrechnung der Radverkehrsprojekte

Diesem Bedarf wurde zugrunde gelegt, dass mit den dann bereitstehenden Finanzmitteln (Punkt 7) rund 3 Projekte mit einem Volumen von 1 Mio. € p.a. zur Förderung angemeldet werden können. Dies ergibt einen notwendigen Personalbedarf von mindestens 2,76 VK zur Bearbeitung dieser Projekte. Bei einem kleineren Volumen als 1 Mio. € ist mit einem anteilig höheren Aufwand an Personal für die Koordinierung und hoheitliche Aufgaben zu rechnen. Dies wurde mit einer Aufrundung der VK-Zahl Rechnung getragen. Sollten mehr Förderprojekte abgewickelt werden, muss mit einem höheren Personalbedarf gerechnet werden.

Um die Arbeiten effektiver und zeitnaher erfüllen zu können, ist eine **Personalaufstockung** unabdingbar. Sofern keine weiteren zusätzlichen Stellen in den Abteilungen 104.2 und 104.5 geschaffen werden können, können die anfallenden Arbeiten wie bisher nur priorisiert und dementsprechend bearbeitet werden.

Perspektivisch ist dieser Aufgabenbereich für ein **zukunftsweisendes klimafreundliches Verkehrsgeschehen** in Wuppertal wesentlich auszuweiten.

#### **5. Soweit möglich ist die Beauftragung externer Planungsbüros – auch bei der Begleitung von Maßnahmen – zu prüfen.**

Eine Vergabe von Planungen an externe Büros ist vor allem bei größeren Maßnahmen sinnvoll. Dies wird auch seitens der Verwaltung geprüft. Bei kleineren Maßnahmen lohnt sich, insbesondere wegen des hohen Koordinierungsaufwandes, eine Vergabe nur bedingt. Zu berücksichtigen ist hierbei, dass auch die Vergabe selbst einen Arbeitsaufwand für die Verwaltung bedeutet. Insbesondere die komplizierten Ausschreibungsvorgaben, die vertraglichen Regelungen und die Begleitung des Auftrages binden interne Arbeitskapazität.

Bei externer Vergabe eines neuen Projekts mit einem Volumen von 1 Mio. € an Investitionen in Verkehrsanlagen sind zusätzlich zu den Planerkosten nach HOAI von ca. 103.193,31 € noch ein interner Stellenanteil von mindestens 0,28 VK als Bauherrenanteil für die Abwicklung des Projekts, der in jedem Fall bei der Verwaltung bleibt, zu rechnen.

Um den Arbeitsaufwand auch für kleinere Aufträge zu minimieren, wurden durch das Ressort 104 für den Haushalt 2022/2023 Mittel für einen Rahmenvertrag mit einem Ingenieurbüro von 200.000 € p.a. sowie für die Bearbeitung eine zusätzliche VK angemeldet.

- 6. Die Verwaltung wird gebeten, zur nächsten Sitzung des Ausschusses für Verkehr einen Überblick über die Verwendung der im Haushalt 2020/2021 zusätzlich für den Radverkehr bereitgestellten Mittel zu geben.**

Wurde bereits in der Vorlage VO/0907/21 beantwortet (vgl. Anlage 4).

- 7. Die Verwaltung wird gebeten, spätestens im 3. Quartal darzulegen, welche Haushaltsmittel perspektivisch für die Umsetzung bzw. Sicherstellung der unter den Punkten 1.-5. genannten Maßnahmen erforderlich sind.**

Wie bereits unter Punkt 2 geschildert, sind allein zur Umsetzung der in Anlage 5 dargestellten anvisierten Projekte sowohl die **Nachbesetzung der vakanten Stelle im Team Nahmobilität** als auch eine weitere Bereitstellung von 1,4 Mio. € p.a. für den Radverkehr zwingend erforderlich

Um darüber hinaus weitere Maßnahmen des Radverkehrskonzeptes zu planen und umzusetzen und hierfür entsprechende Fördermittel zu beantragen, sind eine

- **Erweiterung der Abteilung 104.5 um mind. drei Vollzeitstellen**
- **Erweiterung des Teams 104.21 Projektmanagement und Vergabe um mind. eine weitere Vollzeitstelle**

sowie eine **Erhöhung der zur Verfügung stehenden Mittel auf 2,8 Mio. € p.a. ab 2023** notwendig.

Somit geht die Forderung der oben genannten Stellen über den bereits angemeldeten Bedarf zur Haushaltsplanung 2022/2023 von 1,92 VK für die Abteilungen 104.5/104.2 hinaus. Im Haushalt müssten somit statt 1,92 VK insgesamt 4 VK für die Abteilungen 104.5/104.2 Berücksichtigung finden. Insgesamt würden sich damit die beantragten Stellen des Ressorts 104 für Fördermaßnahmen von 8,42 VK auf 10,5 VK erhöhen.

Unter diesen Voraussetzungen wäre, neben der Beantragung von Fördermitteln auch eine Begleitung von Projekten wie beispielsweise der Hatzfeldtrasse oder der Langerfeldtrasse denkbar.

## **Anlagen**

Anlage 01 – Gemeinsamer Antrag vom 06.05.2021

Anlage 02 – VO//0858/21 – Personalsituation

Anlage 03 – VO/0910/21 - Sonderprogramm Stadt und Land für flächendeckende Fahrradinfrastruktur - Sachstandsbericht

Anlage 04 – VO/0907/21 - Teilantwort der Verwaltung inklusive tabellarischer Anhang

Anlage 05 – Tabelle der derzeit anvisierten Projekte

Anlage 06 – Übersichtsplan Grundnetz Radverkehr