

Dr. Rüdiger Blaschke  
Am Uellenberg 12  
42119 Wuppertal

14.12.2021

## **Ausführliche Grundlage für meine Äußerungen**

am 16.12.2021 in der Sitzung des Hauptausschusses der Stadt Wuppertal

Zu TOP 3.3:

Antrag gemäß § 24 GO NRW -  
Externe Prüfung der Effektivität der Verfahrensweisen des Ressorts Straßen und Verkehr  
VO/1759/21

### **Kurzfassung:**

Die Verwaltung empfiehlt dem Hauptausschuss, die von mir eingereichte Anregung zur

Externen Prüfung der Effektivität und Effizienz der Verfahrensweisen des Ressorts Straßen  
und Verkehr

als erledigt zu erklären, weil es einen ähnlich lautenden Ratsbeschluss vom 07.09.2021 gebe, und in  
der Begründung steht:

Die notwendigen Abstimmungen und Vorbereitungen zur Umsetzung dieses Ratsauftrages  
laufen derzeit unter Federführung des Haupt- und Personalamtes. **Insofern ist der Intention  
des Bürgerantrages bereits Rechnung getragen worden.**

Aber ich bestreite, dass die von mir eingereichte Anregung erledigt ist.

Der Beschlussvorschlag der Verwaltung beruht auf einer Halbwahrheit, deren Verwendung dadurch  
begünstigt wird, dass eine partielle Änderung des Fraktionenantrags, die in der Niederschrift der  
Sitzung enthalten ist, aus dem Zusammenhang gerissen verwendet werden konnte. In dem Antrag  
ging es ausschließlich um die Förderung des Radverkehrs.

Wegen der Monopolisierung der Radfahrer ist von dem genannten Ratsbeschluss eine „halbe“  
Lösung des von mir angesprochenen Problems zu befürchten, weil nur rund die Hälfte der Anregung  
im Zusammenhang mit dem Verkehr auf den Radverkehr entfällt. Wenn tatsächlich - wie in der WZ  
steht - ab 2022 um jeden Meter Fußweg gestritten wird, ist eine Vergrößerung des  
Fußverkehrsanteils zu erwarten, so dass die Unzulänglichkeit des beschlossenen Verfahrens noch  
größer wird, als bei der Fassung des Ratsbeschlusses unverkennbar war.

Eine bessere Aufbau- und Ablauforganisation geht vielleicht am eigentlichen Problem in der  
Verwaltung vorbei. Eine defiziente Effektivität kann auch daran liegen, dass ein erheblicher Teil der

Mitarbeiter des Ressorts Straßen und Verkehr seit dem Jahr 2005 „aus der der Zeit gefallen“ ist, weil die zunehmenden Nachhaltigkeitsanforderungen in weitem Maße außer Acht gelassen wurden.

### **Ausführliche Erörterung**

Angeblich wird hier verhandelt über einen

3.3 Antrag gemäß § 24 GO NRW -  
Externe Prüfung der Effektivität der Verfahrensweisen des Ressorts Straßen und Verkehr  
VO/1759/21

Von mir wurde aber kein Antrag gestellt, sondern eine Anregung eingereicht. Laut GO NRW behandelt der § 24 ausschließlich

Anregungen und Beschwerden

Und deren Einreichung ist ein Jedermannsrecht. Einen Beschluss wird von einer Anregung oder Beschwerde nicht zwingend ausgelöst, sondern eine Stellungnahme. Insofern ist die Bezeichnung „bürgerantrag“ in zweierlei Hinsicht irreführende: Eine Anregung ist kein Antrag im üblichen Sinne, und dazu sind nicht nur Bürger berechtigt.

Anders ist das in § 25 GO NRW. Der regelt den

Einwohnerantrag

Den darf jeder Einwohner stellen, der seit mindestens drei Monate in der Gemeinde wohnen und mindestens 14 Jahre alt ist. Einen Antrag darauf, das der Rat eine Sache berät und entscheidet. Es müssen drei Personen genannt werden, die berechtigt sind, die Unterzeichnenden zu vertreten.

Schon wegen dieser Unterschiede halte ich es für unzulässig, eine Anregung nach § 24 GO NRW ohne Einwilligung der Person, von der sie eingereicht wurde, in einen Antrag umzudeuten.

Ferner gibt der Titel des Tagesordnungspunkts den Betreff der Anregung nicht vollständig wieder:

In der Anregung steht „Effektivität und Effizienz“. Das ist weitergehend.

Der an den Hauptausschuss gerichtete Beschlussvorschlag der Verwaltung lautet:

Die Anregung des Antragstellers ist durch Beschluss des Rates der Stadt zum Antrag  
VO/1241/21/1-Neufassung erledigt.

Wegen der erwähnten Diskrepanz ist es ratsam, in der Begründung dafür und ggf. in dem genannten Ratsbeschluss nachzuschauen.

In der Begründung steht „Effektivität und Effizienz“, auch in der Beschreibung des Ratsbeschlusses:

Der Rat der Stadt hat in seiner Sitzung am 7.9.2021 aufgrund eines Fraktionsantrages den Beschluss gefasst, dass ein externes Unternehmen mit der Durchführung einer  
**Organisationsuntersuchung** des Ressorts 104 zu beauftragen ist, um **u.a. Erkenntnisse zur**

**Optimierung und Effizienzsteigerung in den Arbeitsprozessen** zu gewinnen und den tatsächlichen Personalbedarf festzustellen..

Beauftragt ist eine „Organisationsuntersuchung,“ und deren Ergebnisse sollen „u.a. zur Optimierung und Effizienzsteigerung „verwendet werden. Hier fehlt „Effektivität“, und was „Organisationsuntersuchung“ konkret bedeutet, ist unklar. Deshalb ist es ratsam, im Fraktionsantrag nachzuschauen.

Der Titel des gemeinsamen Fraktionsantrags lautete:

Radverkehrsförderung – Überprüfung der Aufbau- und Ablauforganisation im Ressort 104 des Geschäftsbereichs Stadtgrün, Mobilität, Umwelt und Geodaten

Es geht also um die Aufbau.- und Ablauforganisation im Ressort 104. Und die soll von der Verwaltung „auf den Prüfstand gestellt werden“

2. Die Verwaltung stellt die Aufbau- und Ablauforganisation im Ressort 104 dahingehend auf den Prüfstand, inwieweit verwaltungsinterne Abläufe verschlankt und vorhandene Ressourcen optimaler eingesetzt werden können.

In der Ratssitzung vom 07.09.2031 gab es zu diesem Antrag einen Zusatz, in dem Punkt 2 geändert wurde:

Beschluss des Rates der Stadt Wuppertal vom 07.09.2021:

Der gemeinsame Antrag der Fraktionen von CDU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP wird gemäß Vorlage, mit folgender von der SPD-Fraktion eingebrachten Fassung des 2. Punktes beschlossen:

„2. Das Personalamt beauftragt **ein externes Unternehmen** mit der Durchführung einer Organisationsuntersuchung des Ressorts 104, um Erkenntnisse zur **Optimierung und Effizienzsteigerung in den Arbeitsprozessen** zu gewinnen und um **den tatsächlichen Personalbedarf festzustellen.**“

In dem Punkt des Personalbedarfs geht der Ratsbeschluss über meine Anregung hinaus, aber er hat einen stark eingeschränkten Zweck: die Radverkehrsförderung. . We stark dieser Antrag auf die Wünsche der Radfahrer-Lobby zugeschnitten war, zeigt auch der folgende Punkt:

5. Die Verwaltung wird beauftragt, verstärkt mit dem neu geschaffenen Lehr- und Forschungsgebiet Radverkehrsplanung an der Bergischen Universität Wuppertal zusammenzuarbeiten und die dort Studierenden mit einzubeziehen.

Mit den Experten für den Fußverkehr, wie [Univ.-Prof. Dr.-Ing. Jürgen Gerlach](#) soll kein Kontakt aufgenommen werden, obwohl seine Expertise in dieser Hinsicht im Ausschuss für Verkehr gefragt ist. Anzustreben ist aber eine ausgewogene Förderung der „aktiven Mobilität“: von Fuß- und Verkehr insgesamt. Die Änderungen der STVO zugunsten der Zufußgehenden, die zu diesem Zeitpunkt schon abzusehen waren, wurden ausgeblendet, und es wurde ein Auftrag erteilt, der das Risiko läuft, dass für ein wegen seiner Unausgewogenheit inhaltlich inadäquates Ergebnis viel Geld ausgegeben wird.

Die von mir eingereichte Anregung hatte aber das Aufkommen an Anregungen im Bereich Straßen und Verkehr insgesamt im Blick:

Die große Anzahl von Anregungen nach § 24 GO NRW könnte zwar durch eine besondere Aktivierung der Bevölkerung in diesem Bereich bedingt sein, weil wir uns in einer Klimakrise befinden. Dann stellt sich aber die Frage, warum die Bevölkerung in anderen klimarelevanten Bereichen nicht ähnlich aktiviert ist.

Eine mögliche Erklärung lautet, dass die Effektivität und/oder Effizienz der Arbeit dieses Ressorts defizient sind.

Daran festgemacht wurde das in der Anregung:

Ein möglicher Missstand könnte durch die hohe Anzahl von Anregungen zum Thema „Straßen und Verkehr“ angezeigt werden. Beispielsweise betreffen in der Tagesordnung des Hauptausschusses vom 11.11.2021 (siehe Anhang) 16 der 20 Anregungen unter TOP 3 das Thema „Verkehr“.

Detaillierter steht in der bisher nicht in die Gremien gelangten Anregung „ Behandlung von Anregungen nach dem Vorbild des Vorschlagswesens“:

Andererseits scheint es ein ausgesprochenes „Modethema“ zu geben: „Verkehr“, und als Unterthema „Radfahren“. Von den 20 Anregungen in der TO vom 11.11.2021 befassen sich nur vier nicht mit dem Verkehr (3.7, 3.18, 3.19, 3.20). Von den verbleibenden Anregungen betreffen 7 offen erkennbar den Radverkehr (3.2, 3.3, 3.6, 3.8, 3.9, 3.12, 3.15), bei zwei weiteren (3.10, 2.11) muss man in den Text schauen, um den Radfahrbezug festzustellen, aber die Stichworte „Schutzstreifen“ und „Spuraufteilung“ geben schon einen Hinweis in diese Richtung. Die 7 restlichen Anregungen betreffen den sonstigen Verkehr.

Somit machten in dem analysierten Fall die Fahrradspezifischen Anregungen 7 von 16 Verkehrsanregungen aus. Die Monopolisierung der Radfahrer wieder zu einer „halben Lösung“ führen.