

Beschlussvorlagefür den
öffentlichen Sitzungsteil

Gremium	Datum	Zuständigkeit
Ausschuss für Planung und Verkehr	24.09.2019	Vorberatung

Tagesordnungs-Punkt	Neubau von Radwegen an Kreisstraßen
----------------------------	--

Beschlussvorschlag:

Der Beschluss ergibt sich aus den Beratungen.

Vorbemerkungen:

In der Sitzung des Ausschusses für Planung und Verkehr am 28.5.2019 wurden die ersten 10 Maßnahmen für zusätzliche Radwege an Kreisstraßen priorisiert.

Priorität	Kreisstraße	Kommune	Abschnitt	Länge [m]
1	58	Wachtberg	4=Villip-WBR (Wachtberg)	1.250
2	33	Bornheim	3=Ophofstraße-Merten(Bornheim)	100
3	58	Wachtberg	3,2=WBR-Kreisverkehr/EKZ Berkum (Wachtberg)	460
4	27	Eitorf	1=Harmonie-Blumenhof (Eitorf)	300
5	62	Meckenheim	1=Meckenheim-Abzw.Weg (Rheinbach/Meckenheim)	790
6	27	Eitorf	1=Hausen-Lindscheid-L86 (Eitorf)	1.070
7	61	Swisttal	4=Ollheim-Miel (Swisttal)	1.970
8	27	Eitorf	1=Lindscheid-L86 (Eitorf)	1.540
9	62	Rheinbach / Meckenheim	1=Klein Altendorf-Meckenheim (Rheinbach/Meckenheim)	420
10	41	Bornheim	1=KNP80-Dickopshof (Bornheim)	545

Die Verwaltung hatte in der Vorlage zudem dargelegt, dass unter Berücksichtigung der aktuellen personellen Ressourcen maximal 2 Maßnahmen pro Jahr beplant werden können. Dieser Zeitrahmen wurde im Ausschuss als zu langsam bewertet und die Verwaltung aufgefordert, die notwendigen Rahmenbedingungen darzustellen, unter denen eine schnellere Realisierung der Radwegemaßnahmen erfolgen kann.

Erläuterungen:

Auf Basis des gefassten Beschlusses haben sich der Fachbereich Verkehr und Mobilität, die Abteilung Kreisstraßenbau sowie die Liegenschaftsabteilung zum weiteren Vorgehen beraten. Folgendes weitere Vorgehen wurde vereinbart:

1. Für alle 10 fest priorisierten Maßnahmen soll mit der Planung gleichzeitig begonnen werden.
2. Hierfür sollen 2 Planungsbüros (jeweils links- und rechtsrheinisch) mit der Vorplanung beauftragt werden. Auf dieser Grundlage erarbeiten die Büros anschließend vereinfachte Grunderwerbspläne.
3. In Zusammenarbeit mit den Kommunen wird dann geprüft, ob der notwendige Grunderwerb einfach zu realisieren ist.
4. Für Maßnahmen wo kein Grunderwerb notwendig bzw. dieser einfach zu realisieren ist, wird die Planung prioritär fortgesetzt.

Dieses Vorgehen hat den Vorteil, dass sich die Verwaltung auch hinsichtlich des Grunderwerbs auf die schneller machbaren Projekte konzentrieren kann. Zudem können dann auch ganze Straßenzüge, z.B. K58 in Wachtberg oder die K27 in Eitorf in einem Zug beplant werden.

Nach wie vor besteht aber immer noch die Einschränkung, dass mit der aktuellen Personalverfügbarkeit maximal 2 Maßnahmen pro Jahr bis zur Ausführungsplanung betreut werden können.

In der Straßenbauabteilung arbeiten incl. Abteilungsleiter und Stellvertreter insgesamt nur 4 Ingenieure, davon 3 Bauingenieure und eine Vermessungsingenieurin. Aufgrund des enormen Arbeitsaufkommens mit der Verwaltung, der Kontrolle, dem Um-, Aus- und Neubau von Kreisstraßen sowie der Instandsetzung ist nur ein Ingenieur in der Lage, Straßenplanungen mit etwa 50 % der Arbeitszeit durchzuführen. Darüberhinausgehende Planungen werden durch Ingenieurbüros erstellt und durch die Fachingenieure geprüft und betreut. Über den eigentlichen Straßenbau hinaus muss die Straßenbauabteilung Stellungnahmen und Genehmigungen zu Verfahren an ihren Straßen abgeben. Auch diese Arbeiten sind federführend durch die Ingenieure zu betreuen. Aus den vorgenannten Erläuterungen ist zu erkennen, dass mindestens ein weiterer Planungsingenieur für die Planung von Radwegen und die Betreuung von Ingenieurbüros in der Straßenbauabteilung benötigt wird.

Eine schnellere Realisierung von Radwegemaßnahmen an Kreisstraßen ist aus Sicht der Verwaltung nur möglich, wenn insgesamt 2,5 zusätzliche Stellen geschaffen werden.

1. Eine Vollzeitstelle als Straßenbauingenieur für die Abteilung Kreisstraßenbau (TVÖD EG 11)
2. Eine Vollzeitstelle als Radwegeplaner, der in der Schnittstelle zwischen der Abteilung Kreisstraßenbau und dem Fachbereich Verkehr und Mobilität (TVÖD EG 11) eingesetzt wird
3. Eine Halbtagsstelle Verwaltung in der Liegenschaftsabteilung (Grunderwerb, A 11 / EG 10)

Zu den zentralen Aufgaben des Straßenbauingenieurs (Stelle 1) gehören die Planung (straßenbautechnischer Entwurf), die bauliche Umsetzung (Ausschreibung, Vergabe und Bauüberwachung) sowie die Betreuung von Ingenieurbüros, die mit Teilleistungen beauftragt

wurden. Der Radwegeplaner (Stelle 2) kümmert sich in erster Linie um die konzeptionelle Ebene, die notwendigen Verfahren (naturschutz- und wasserrechtliche Genehmigungen, Förderung) sowie die Integration der Radwege an Kreisstraßen in ein baulastträgerübergreifendes Netz aus Radwegen für den Alltag bzw. die Freizeit. Der notwendige Grunderwerb nimmt immer mehr Zeit in Anspruch. Auch wenn Vorgespräche möglichst durch Vertreter der Kommunen geleistet werden sollten, sind die Verhandlungen mit den Grundstückseigentümern bis hin zur Beurkundung beim Notar der Aufgabenschwerpunkt der Verwaltungsstelle (Halbtage, Stelle 3). Aufgrund der gewünschten Streckenlängen und Vielzahl der Grundstückseigentümer ist dies mit den vorhandenen –heute bereits ausgelasteten- Kapazitäten nicht zu bewältigen.

Die finanziellen Auswirkungen für diese beschleunigte Planung sind wie folgt zu beziffern: Gemäß dem KGST-Bericht von 9/2018 sind pro Jahr folgende Personalkosten für die drei zusätzlich erforderlichen Arbeitsplätze anzusetzen: zu 1 und 2: jeweils 78.400 Euro, zu 3: 43.050 Euro bzw. 36.550 Euro. In der Summe betragen die Mehrkosten für Personal pro Jahr insgesamt maximal 199.850 Euro.

Wenn mehr Maßnahmen – als bisher im Haushaltsplan eingeplant - zur Baureife geführt werden, wird das langfristig auch Auswirkungen auf den Investitionshaushalt haben. Die Mehrkosten können aktuell nur schwer abgeschätzt werden. Aufgrund von bisherigen Erfahrungen wäre ab dem Jahr 2021 pro Jahr von zusätzlichen Bauausgaben für die Anlage von Radwegen in Höhe von ca. 750.000. Euro auszugehen. Die später anfallenden Instandsetzungs- bzw. Abschreibungskosten sind darin noch nicht enthalten. Die Unterhaltung der Kreisstraßen verursacht gemäß Unterhaltungsvertrag mit dem Landesbetrieb Straßenbau NRW Kosten in Höhe von 5.592,65 € / km, diese erhöhen sich nicht, wenn an der Kreisstraße ein Radweg gebaut wird. Mittelfristig ist jedoch damit zu rechnen, dass höheren Unterhaltungskosten durch mehr Radwege mit einer Erhöhung der UI-Pauschale an den Kreis weitergegeben werden.

Wie bereits dargestellt, werden derzeit bereits zahlreiche Straßenbauplanungen durch Ingenieurbüros erbracht. Eine noch stärkere Vergabe von Planungsleistungen über die Vorplanungen und die Zusammenstellung von Grunderwerbsplänen (s.o.) hinaus ist ohne weiteres Personal nur eingeschränkt möglich. Zum einen stehen am Markt aktuell kaum freie Planungskapazitäten zur Verfügung. Zum anderen müssen auch Maßnahmen, die extern geplant werden, durch einen Straßenbauingenieur der Kreisverwaltung fachlich betreut werden. Bei wesentlichen Teilen des Verfahrens (z.B. Durchführen von Genehmigungsverfahren) ist zudem keine externe Unterstützung möglich. Mit einer personellen Unterstützung durch die Kommunen ist, wenn überhaupt nur im Grunderwerb, durch den persönlichen Kontakt zu den Eigentümern, zurechenbar. Darüber hinaus stehen den Kommunen in der Regel keine oder nur sehr wenige Fachingenieure zur Verfügung. Eine Beratung der kommunalen Fachbereiche durch die Straßenbauabteilung oder Ingenieure der Abteilung des Kreises ist nicht ungewöhnlich.

Für die weitere Priorisierung für den Radwegbau an Kreisstraßen werden aktuell mit einer mobilen Zählstelle die Radverkehrsmengen an insgesamt 9 Streckenabschnitten (in Swisttal, Neunkirchen-Seelscheid, Much und Lohmar) ermittelt. Parallel erfolgt bei grenzüberschreitenden Maßnahmen eine Abfrage bei den betroffenen Baulastträgern (u.a. Stadt Bonn, Rheinisch-Bergischer-Kreis, Kreis Ahrweiler). Diese Arbeiten können voraussichtlich bis zum Jahresende abgeschlossen werden. Anschließend wird die Priorisierung weitergeführt. Auch hier wird versucht, sinnvolle Abschnitte zusammen zu fassen, so dass möglichst durchgängige Achsen entstehen. Zudem sollen künftig Maßnahmen bevorzugt werden, die dem Alltagsradverkehr dienen und ein besseres Pendeln in die Zentren ermöglichen. Ein Planungsbeginn für die nächsten 10 Maßnahmen wäre aber davon abhängig zu machen, welche Fortschritte es bei den bereits priorisierten Maßnahmen gibt und ob zusätzliches Personal zur Verfügung gestellt wird.

Im Auftrag

(Dr. Tengler)