

## TISCHVORLAGE

Beratungsfolge Vorlage ist für alle hier angegebenen Sitzungen bestimmt	Sitzungstermin
Bau-, Vergabe-, Verkehrs- und Feuerschutzausschuss	18.02.2010

**Antrag der SPD-Fraktion vom 09.11.2009**  
**hier: AK ÖPNV und AK Verkehr**

**Beschlussvorschlag:**

Dem Antrag einen AK ÖPNV und Verkehr zu installieren, wird nicht entsprochen.

**Sachverhalt:**

Stellungnahme der Verwaltung zum Antrag der SPD vom 09.11.2009:

Zuletzt am 12.2.2010 hatte die Verwaltung informell zu einem Gespräch über den ÖPNV mit politischen Vertretern der Fraktionen eingeladen. Anlass war inhaltliche und organisatorische Ziele zum Haaner ÖPNV zu diskutieren und zu entwickeln. Die Verwaltung hatte hierbei folgende Arbeitsthesen voran gestellt:

- Entsprechend dem Ratsbeschluss und abgeleitet aus der bisherigen Zuständigkeitsordnung sind die ÖPNV-Angelegenheiten hinsichtlich der Leitziele und taktischen Ziele in der Zuständigkeit des Bau-, Verkehrs-, Vergabe und Feuerwehrausschusses BVVFA.

Die Etablierung eines „offiziellen“ Arbeitskreises ÖPNV wird hier zu unnötigen, zeitaufwändigen Mehrfachberatungen z.B. mit dem BVVFA führen ohne zwangsläufig ein besseres Ergebnis zu erreichen. Die geringere Bündelung begründet ggfls. eine Desorganisation in der Ratsarbeit (die Arbeitsergebnisse der bestehenden Arbeitskreise zeigen dies). Des weiteren wird durch die Nichtöffentlichkeit eines Arbeitskreises die Transparenz politischer Prozesse für den Bürger eingeschränkt. Der Ausschluss der Öffentlichkeit ist für den ÖPNV kaum zu begründen.

Mit der Etablierung eines Arbeitskreises ÖPNV muss das Planungsamt als Organisationseinheit quasi drei Ausschüssen zuarbeiten. Die Vielzahl an Ausschussvorbereitungen muss zwangsläufig zu Einschränkungen bei der – durch permanente Rechtsänderungen und Personalabbau anspruchsvoller gewordenen – inhaltlichen Arbeit und einer höheren Fehleranfälligkeit führen.

Ein Beratungsturnus von 6 – 8 Wochen führt mit Einladungsvorbereitung, Sitzungsvorbereitung, Sitzungsdurchführung, Niederschrift und Nacharbeit, Beschlussumsetzung und Beschlusskontrolle zu einem permanenten Arbeitszyklus. Auch eine intensive Aktivität des Arbeitskreises rechtzeitig vor den Fahrplanwechseln begründet bis zu entscheidungsreifen Beratung jeweils 2 x 3 Sitzungen.

- Ein „offizieller“ Arbeitskreis ÖPNV als Dauereinrichtung ist daher nach Verwaltungsauffassung derzeit entbehrlich.

Der Arbeitskreis ÖPNV war mit der Regionalisierung des Nahverkehrs in Nordrhein-Westfalen eingeführt worden. Mit der Regionalisierung erhielten die Kommunen erweiterte Entscheidungsmöglichkeiten im Rahmen ihrer kommunalen Selbstverwaltung, aber auch eine größere finanzielle Verantwortung. In der Einführungsphase Ende der 1990er Jahre galt es komplexe und neue Themen vertieft zu diskutieren. Dies wäre im Rahmen gewöhnlicher Ausschusssitzungen nicht möglich gewesen. Danach hat sich der Arbeitskreis nur noch sporadisch und anlassbezogen getroffen. Aus sachlichen Erwägungen ist nicht erkennbar, warum der Arbeitskreis als Dauereinrichtung unter heutigen Verhältnissen etabliert werden muss.

Die Verwaltung lehnt deshalb die Einrichtung von Arbeitskreisen zum ÖPNV und auch zum Verkehr als „offizielle“ Arbeitskreise im Sinne der Geschäftsordnung des Rates ab.

- Die Diskussionen im BVVFA und Arbeitskreis erfolgen auf der Grundlage gesicherter Fakten, Daten und Bedarfe.

Die Erhebung gesicherter Fakten, Daten und Bedarfe erfordert personelle und finanzielle Ressourcen, die bisher nicht bereitgestellt werden. Die aktuellsten und meisten Daten liegen bei den Verkehrsunternehmen, welche aufbereitet und gefiltert angefordert werden können. Eigene kommunale Daten liegen aktuell kaum vor. Vertiefte Ausführungen erfolgen weiter unten.

- Der Arbeitskreis ersetzt keinesfalls die sachgerechte Ressourcenbereitstellung in der Verwaltung – operative Arbeit kann und soll im Arbeitskreis nicht geleistet werden.

Bereits die Vorbereitung der durchgeführten ÖPNV-Gespräche bindet knappe Mittel. Einladung, Zusammenstellung von Materialien, Kopierarbeiten, Raumeinrichtung, Beantwortung von Rückfragen stellen sich wesentlich aufwändiger dar, als es nach Außen den Anschein hat. Ohne kompetente fachliche Unterstützung und Wissensvermittlung aus Akten, Vorgängen aus der

Vergangenheit, Korrespondenz mit anderen Behörden und Verkehrsunternehmen ist ein solcher Kreis nicht arbeits- und entscheidungsfähig.

- Der ÖPNV ist hinsichtlich der operativen Ziele, Projekte und Einzelmaßnahmen Geschäft der laufenden Verwaltung.

Eine klare Delegation und Aufgabenübertragung an die Verwaltung ist erforderlich, um definierte Ziele zu erreichen. Entsprechende Kapazitäten und Budgets sind bereitzustellen. Die Benennung von „Prüfaufträgen“ ohne verbindliche Vereinbarungen und Vertragsgrundlage an Verkehrsunternehmen hat auch nach Jahren zu keinen Ergebnissen geführt. Diese Vorgehensweise hat viel Zeit gekostet und Aufwand in der Verwaltung verursacht.

- Eine klare Abgrenzung ist erforderlich, was im unternehmerisch-betrieblichen Handlungsfeld der Verkehrsunternehmen liegt.

Um schnell bei Vorgängen ohne politische Relevanz zu reagieren, sind bestimmte Entscheidungen auf die Verwaltung und Verkehrsunternehmen zu delegieren. Hier sind klare Regeln zu definieren, was und in welchem Umfang politisch von Bedeutung ist. Die Zuständigkeitsordnung mit der Beschränkung auf Linienwegänderungen und die Generalverkehrsplanung ist hier in ihrer Entwicklung zurück geblieben. Längst soll mehr politisch entschieden werden.

Drängend ist hier die Überarbeitung der Zuständigkeitsordnung, da diese die gegenwärtige Verwaltungs- und Entscheidungspraxis nicht mehr abbildet. Einzelne Themen fehlt die Zuordnung. Andere Felder beinhalten „Doppelzuständigkeiten“.

Dominierende Meinung der anwesenden politischen Vertreter war am 12.2.2010 jedoch, den Arbeitskreis ÖPNV als Dauereinrichtung zu etablieren und erst danach Vereinbarungen über die weitere Organisation und Ziele zu treffen. Das Zielgespräch am 12.02.2010 konzentrierte sich auf die Aussage, dass Ziel des Arbeitskreises „die Stärkung des ÖPNV“ ist. Von anwesenden politischen Vertretern wurden hier erhebliche Defizite seit dem Fahrplanwechsel am 13.12.2009 erkannt, die es gegebenenfalls durch eine Neukonzeption des Netzes zu beseitigen gilt.

Von der Verwaltung ist hier festzustellen, dass bereits an dieser Stelle eine klare Beurteilungsgrundlage fehlt. Zwar wurde von verschiedenen Personen eine Betroffenheit gegenüber der Stadt, dem Kreis und der Rheinbahn durch den Fahrplanwechsel vorgetragen. Insgesamt wird das Maß der Auswirkungen früher beschlossener Maßnahmen (z.B. Ausdünnung bei der 01, Zusammenlegung 792 / O1 u.a.) und daraus resultierender Beschwerden nicht überschritten, sondern bleibt dahinter zurück.

Die letzte umfassende, neutrale – d.h. frei von unternehmerischen Interessen – erfolgte Zählung im Haaner Busnetz über Tausende täglicher Verkehrsbeziehungen fand im Jahr 2003 durch den Kreis Mettmann statt. Aussagekräftige Untersuchungen zu den Potenzialen in Haan, z.B. durch Haushalts- und Passantenbefragungen speziell zum ÖPNV fehlen. Dieses fehlende bzw. veraltete Wissen kann auch nicht durch persönliche Erfahrungen und Einschätzungen von Mitgliedern eines Arbeitskreises ÖPNV kompensiert werden.

Hierzu bedarf es der sachgerechten Mittelbereitstellung im Haushalt, um diese Lücken zu schließen.

Sofern hier - trotz der grundsätzlich positiven Aussage des Gutachters zur Verkehrsentwicklungsplanung und der Verwaltung - Unsicherheiten und Zielvorstellungen zum ÖPNV im politischen Raum bestehen, gibt es die Möglichkeit Analyse und Gestaltung des Haaner ÖPNV, einschließlich Moderation zwischen Behörden, Politik und Unternehmen als weiteren Baustein in der Verkehrsentwicklungsplanung mit entsprechender Priorität und Mittelausstattung einzustellen. Eine solche Untersuchung könnte folgend auch im Nahverkehrsplan des Kreises Mettmann aufgenommen werden.

Die Verkehrsentwicklungsplanung selber hat nicht zu dem Ergebnis geführt, im zweiten Arbeitsteil den Baustein „ÖPNV“ aufzunehmen. Das Thema ist bei der Prioritätensetzung und Steuerungsrelevanz für die –insgesamt in Kommune, Rat und Verwaltung anstehenden- Probleme und Fragestellungen sowohl für den Rat als auch für die Verwaltung derzeit nachrangig. Eine Gleichstellung beispielsweise mit den Arbeitskreisen „Organisation / Personal“ und „Organisation / Strategie“ ist sachlich verfehlt.

Auch die hier schlechten Erfahrungen zu den Ergebnissen der vorgenannten Arbeitsgruppen sprechen nicht für die Einrichtung weiterer regelmäßig tagender Gruppen.

Aus Sicht der Verwaltung ist deshalb zu empfehlen, im Haushaltsplan 2010 ein Budget für die externe Fachberatung zu bilden und konkrete Beauftragungen im BVVFA abzustimmen bzw. zu entscheiden. Im Einzelfall ist eine „informelle“ Beteiligung von Ausschussmitgliedern in einer Arbeitsgruppe sinnvoll. Die Tagungsfrequenz von Arbeitskreisen zu Verkehrs- und ÖPNV-Themen sollte 2 bis 3 Sitzungen / Jahr nicht überschreiten bzw. „themenabhängig“ sein. Einladungen an Kreis und Verkehrsunternehmen sind hierbei obligatorisch.

Von der Einrichtung eines Arbeitskreises ÖPNV ohne Möglichkeiten einer kompetenten Zuarbeit und ohne Instrumente zur Umsetzung der gefassten Beschlüsse ist in jedem Fall abzuraten.

### **Finanz. Auswirkung:**

---

### **Anlagen:**

Antrag der SPD vom 09.11.2009

Ergebnis des Erörterungsgespräches am 12.2.2009