Ä1 Vision Zero. Für umfassende Verkehrssicherheit auf Leipzigs Straßen

Antragsteller*in: Bernd Michael Tischer (Leipzig KV)

Änderungsantrag zu A1NEU2

Nach Zeile 88 löschen:

Begründung

Die erste Forderung aus dem Antrag der AG Stadtentwicklung und Mobilität Vision Zero für umfassende Verkehrssicherheit auf Leipzigs Straßen nach Stärkung der fachlichen Kompetenzen im Verkehrs- und Tiefbauamt wird gestrichen.

Die Forderung ist auf die Einstellung von mindestens 6 neuen Verkehrsplanern im Verkehrs- und Tiefbauamt gerichtet (vgl. Begründung des Antrages). Ich habe die Sprecher der AG Stadtentwicklung und Mobilität gebeten, mir zu erläutern, warum mehr Personal im Verkehrs- und Tiefbauamt zu mehr Verkehrssicherheit auf Leipzigs Straßen führen soll. Sie erläuterten, dass ein Indiz für den unzureichenden Personalbestand im Verkehrs- und Tiefbauamt der Umstand wäre, dass in Leipzig Baumaßnahmen an Straßen, Fuß- und Radwegen nur schleppend vorankämen. Die Forderung nach Einstellung von mindestens 6 neuen Verkehrsplanern im Verkehrs- und Tiefbauamt ergäbe sich aus einem Vergleich mit der Stadt Dresden. Beide Argumente überzeugen nicht.

1.Mehr Personal im Verkehrs- und Tiefbauamt ist nicht geeignet, Baumaßnahmen an Straßen, Fuß- und Radwegen zu beschleunigen.

Nach meiner Information ist mangelndes Personal im Verkehrs- und Tiefbauamt kein bzw. kein schwerwiegendes Problem. Das Problem liegt eher darin, Bauunternehmen zu finden. Die LVB schreibt z.B. auf Ihrer Internetseite: „Die in Großzschocher von August bis November 2018 geplante Baumaßnahme an den Gleis- und Haltestellenanlagen in der Hutten- und Pfeilstraße sowie an der Haltestelle Großzschocher, Gerhardt-Ellrodt-Straße und der Gleisschleife werden die Leipziger Verkehrsbetriebe erst 2019 realisieren. Ein Grund für die Verschiebung ist der zu geringe Wettbewerb in der notwendigen öffentlichen Ausschreibung für das Bauvorhaben. Das einzige eingegangene Angebot zur Bauausführung lag zudem signifikant über den geplanten Baukosten. Durch eine neue Angebotsaufforderung für das kommende Jahr erhoffen wir uns mehr Bewerber und wirtschaftlichere Angebote aus der Baubranche.“ Die LVB stößt also bei Ihren Baumaßnahmen nicht an personelle oder finanzielle Grenzen. Die finden nur keine Bauunternehmen. Diese haben volle Auftragsbücher. Das eine Bauunternehmen, das ein Angebot abgab, forderte einen zu hohen Preis, weil die Nachfrage das Angebot überstieg. Das Problem trat nicht erstmals auf, der Bau der Haltestelle Baaderstraße in Gohlis-Nord musste 2018 auch aus diesem Grund um ein Jahr verschoben werden. Bei der Stadt dürfte dasselbe Problem bestehen, in der LVZ wurde über vergleichbare Probleme bei der Vergabe von Bauleistungen durch Städte und Gemeinden berichtet.

2.Der Vergleich mit der Stad Dresden rechtfertigt keine Forderung nach Einstellung von mindestens 6 neuen Verkehrsplanern im Verkehrs- und Tiefbauamt.

Zur Untermauerung der Forderung nach mehr Personal in Leipzig müsste der Vergleich zwischen Dresden und Leipzig ergeben, dass Dresden 6 Mitarbeiter mehr im Verkehrs- und Tiefbauamt hat. Ich habe die Stellenpläne der Verkehrs- und Tiefbauämter beider Städte verglichen. Danach beschäftigen beide Städte folgende Mitarbeiter:

Beschäftigte im VTA Leipzig Dresden

für Gemeindestraßen 191 182,5

für Kreisstraßen 8,5 8,5

für Staatsstraßen 4 9

für Bundesstraßen 8,5 14,5

insgesamt 212 214,5

6 in Dresden beschäftigte Planer habe ich bei meiner Recherche gar nicht gefunden. Insgesamt sind in Dresden also 2,5 Mitarbeiter mehr beschäftigt. Fußgänger- und Radverkehr findet jedoch überwiegend auf Gemeindestraßen statt, weil die Fußgängerzonen, die selbständigen Radwege und die verkehrsberuhigten Straßen wie die Tempo 30 Zonen in der Straßenbaulast der beiden Städte sind. Für Gemeindestraßen beschäftigt Leipzig jedoch bereits jetzt 8,5 Mitarbeiter mehr als Dresden. Dresden beschäftigt zwar mehr Mitarbeiter für Bundesstraßen, die sind für den Fußgänger- und Radverkehr aber praktisch von geringer Bedeutung, beispielsweise die Ortsdurchfahrt der B 2 auf der Maximilianallee und der Wundtstraße. Wenn wir Dresden und Leipzig vergleichen wollen, müssen wir also vorrangig die für Gemeindestraßen beschäftigten Mitarbeiter betrachten. Das sind wie dargestellt in Leipzig bereits jetzt mehr als Dresden. Der Vergleich zwischen Dresden und Leipzig rechtfertigt also keine Forderung nach mehr Personal im Verkehrs- und Tiefbauamt von Leipzig, jedenfalls nicht nach 6 neuen Stellen, weil Dresden insgesamt nur 2,5 Stellen mehr hat.