

Ergebnisbericht
Online-Haushaltsforum 2014

Stadt Mülheim an der Ruhr

Inhaltsverzeichnis

<u>Ausschuss für Umwelt und Energie/BA Abwasser: Bürgervorschläge</u>	Seite 1 / 14
<u>305: Einsparpotenzial städtischer Winterdienst "Verbindungsweg" zwischen Ruhrorter Straße und Lutherstraße</u>	Seite 1 / 14
<u>Finanzausschuss: Bürgervorschläge</u>	Seite 3 / 14
<u>301: Verluste für Zinswetten einklagen</u>	Seite 3 / 14
<u>303: Keine PPP mehr</u>	Seite 4 / 14
<u>Hauptausschuss: Bürgervorschläge</u>	Seite 6 / 14
<u>298: Theater an der Ruhr</u>	Seite 6 / 14
<u>299: Ordnungskräfte</u>	Seite 6 / 14
<u>300: Sondernutzungssatzung aufheben</u>	Seite 8 / 14
<u>302: Dienstwagen</u>	Seite 9 / 14
<u>304: Wahlwerbepлакate kostenpflichtig abnehmen</u>	Seite 10 / 14
<u>Planungsausschuss: Bürgervorschläge</u>	Seite 12 / 14
<u>307: Ampelanlagen</u>	Seite 12 / 14
<u>308: Geo-Netzwerk</u>	Seite 13 / 14

Ausschuss für Umwelt und Energie/BA Abwasser: Bürgervorschläge

305: Einsparpotenzial städtischer Winterdienst "Verbindungsweg" zwischen Ruhrorter Straße und Lutherstraße

Die Stadt Mülheim hat vor einigen Jahren kostenaufwendig einen Rad- und Fußweg parallel zur Duisburger Straße und Weseler Straße angelegt. Der Weg ist äußerst sinnvoll und wird im Sommer von zahlreichen Bürgern benutzt um auch abseits der beiden großen Straßen, die beide über sehr gut ausgebaute Fuß- und Radwege verfügen, zwischen Mülheim Stadtmitte und Speldorf / Duisburg zu pendeln.

In den Wintermonaten ist dieser Weg mit dem Fahrrad aber nur eingeschränkt zu benutzen. So sind die Verbindungsstücke zwischen Emmericher Straße und Hofackerstraße, der Hoffmannsweg und der Weg Am Führring mit keinem Winter- und Räumdienst belegt. Lediglich das Stück zwischen Lutherstraße und Ruhrorter Straße unterliegt der Räumspflicht der Anwohner. Da der Weg sehr lang ist und einige Grundstücke hieran anliegen, bedeutete der Bau dieses Weges erheblichen Mehraufwand der Anwohner im Winter. Warum sämtliche andere Verbindungen auf diesem Radweg von der Winterdienstpflicht befreit sind und dieser Abschnitt gerade nicht, lässt sich mit Logik schwerlich erklären. Auch eine besonders hohe Verkehrsrate zwischen Ruhrorter Straße und Lutherstraße ist nicht erklärlich, handelt es sich bei der Lutherstraße doch um eine Anliegerstraße und keine Geschäftsstraße.

Das längste Grundstück auf diesem Weg befindet sich im Eigentum der Stadt Mülheim. Somit trifft die Stadt auf der größten Winterdienstfläche auf dem Weg selbst die Winterdienstpflicht. Das Grundstück der Stadt Mülheim ist so gelegen, dass es, außer es würde einem potenziellen Käufer ein Wegerecht durch die Anlieger an der Lutherstraße oder Ruhrorter Straße eingeräumt werden, wahrscheinlich auch in den nächsten Jahren nicht verkauft werden kann. Dies bedeutet, dass auch die Stadt Mülheim eine Winterdienstpflicht an diesem Weg trifft. Ihre Winterdienstpflicht kommt die Stadt so denn auch mustergültig nach. So war in den letzten Wintern ein bizarres Schauspiel zu beobachten: Die Stadt Mülheim schickte morgens ein Drittunternehmen, welches die städtische Fläche auf dem Weg von Schnee und Eis befreite. Sofern aufgrund von Schneefall nötig, kamen die freundlichen Mitarbeiter auch mehrmals täglich. Während also Mülheims Straßen und öffentliche Plätze im Schneechaos versanken, wurde der Weg mustergültig gereinigt. Parallel sind andere Anlieger an diesem Weg ihre Räumspflicht nur begrenzt nachgekommen, so dass oftmals nur der vordere Wegbereich und der Weg entlang des städtischen Grundstücks gereinigt wurde. Zeitgleich konnte die Stadt mit Verweis auf den erheblichen Schneefall und die begrenzten finanziellen Mittel eine Räumspflicht auf großen Straßen überhaupt nicht oder nur teilweise nachkommen.

Selbst wenn auf den anderen Straßen und Wegen durch die Stadt geräumt würde, hätte man hier offenkundig ein erhebliches Einsparpotenzial.

Ich schlage somit vor, dass das Verbindungsstück zwischen Lutherstraße und Ruhrorter Straße entweder umgewidmet wird, oder ein Hinweisschild "kein Winterdienst" aufgestellt wird. Mit dieser einfachen und kostengünstigen Maßnahme könnte die Stadt erhebliche Mehrkosten für einen Winterdienst einsparen.

Sofern sich diese Problematik auch bei anderen Wegen mit geringem Publikumsverkehr zeigt, so würde ich auch hier der Stadt nahelegen sich für eine kostengünstigen Umwidmung oder Beschilderung des fehlenden Winterdienstes aussprechen.

Stellungnahme:

23.10.2013, 08:08:46:

Die Reinigungspflicht für Verbindungswege (zu der auch die Winterwartung zählt) hat die Stadt durch die Straßenreinigungs- und Gebührensatzung der Stadt Mülheim an der Ruhr auf die angrenzenden Grundstückseigentümer übertragen.

An den Verbindungsweg Lutherstraße/Ruhrorter Straße grenzen fünf Anlieger: die Stadt mit zirka 68m, die anderen mit schätzungsweise 44m, 102m, 32m und 26m.

Im November 2008 wurden die Anlieger aufgrund einer Beschwerde an ihre Pflichten nach der Straßenreinigungssatzung erinnert, im Januar dieses Jahres erhielten alle Grundstückseigentümer zusammen mit den Gebührenbescheiden den Flyer Straßenreinigung und Winterdienst . Für die Reinigung und die Winterwartung des Wegebereichs entlang der städtischen Fläche hat das zuständige Grünflächenmanagement (Amt 67) eine private Firma beauftragt.

Zur vorgeschlagenen Aufhebung der Widmung des Wegs:

Der Weg zwischen Lutherstraße und Ruhrorter Straße ist nicht Bestandteil des sogenannten Hoffmannswegs, der durch Grünbereiche führt und deshalb von der Straßenreinigungssatzung nicht erfasst wird. Letzteres gilt auch für die anderen in dem Vorschlag angeführten Wege.

Die MEG räumt grundsätzlich keine Verbindungswege und Gehwege. Deshalb hat die Tatsache, dass die Straßen noch im Schneechaos versanken, nichts mit der Tatsache, dass der Weg im Bereich des städtischen Grundstücks vorbildlich geräumt war, zu tun.

Für die vorgeschlagene Aufhebung der Widmung des Wegs gibt es keinerlei Grund.

Zur Anregung Aufstellen eines Schildes kein Winterdienst :

Ein im Einzelfall aufgestelltes Hinweisschild ist nur zweckmäßig, wenn man die Ursache für vorhandene Glätte noch nicht kennt und deshalb können momentan keine adäquaten Winterdienstmaßnahmen eingeleitet werden.

Nach der Rechtsprechung führt ein dauerhaft aufgestelltes Schild kein Winterdienst nicht zu einer Haftungsfreizeichnung. Es warnt Verkehrsteilnehmer lediglich davor, sich besonders vorsichtig zu verhalten und hebt keinesfalls die Winterdienstpflicht der Kommune auf.

Die Winterdienstpflicht der Kommune ist im vorliegenden Fall durch die Satzung auf die Anlieger übertragen worden. Die Stadt Mülheim ist hier rechtlich gesehen als private Anliegerin zur Reinigung verpflichtet und muss dieser Verpflichtung - so wie alle anderen angrenzenden Grundstückseigentümer - auch nachkommen.

Einsparpotenzial: kein Einsparpotenzial, weil rechtlich/fachlich nicht zulässig.

Pro-Stimmen: 0 / Contra-Stimmen: 0 / Ergebnis: 0

Finanzausschuss: Bürgervorschläge

301: Verluste für Zinswetten einklagen

Mülheim soll schon 10 Mio. verloren haben, weitere 10 Mio Verlust sollen drohen. Vor Gericht hat Ennepetal zu 100 % Recht bekommen und wird nun alle Verluste ersetzt bekommen.

Warum zögert die Stadt Mülheim so ihre Ansprüche geltend zu machen? Es geht hier doch um Einsparungen. 20 Mio. sind an anderer Stelle so schnell schwierig einzusparen!

Wer hat vor was Angst, das nicht an die Öffentlichkeit kommen soll?

Stellungnahme:

16.10.2013, 14:28:18:

Die Stadt Mülheim an der Ruhr wird ihre Ansprüche aus verlustbringenden Swap-Geschäften gegen die beteiligten Banken geltend machen, wenn die Wahrscheinlichkeit, dass sie das Verfahren gewinnt höher ist, als die Wahrscheinlichkeit, dass sie das Verfahren verliert.

Wegen des Abschlusses eines CHF-Plus-Swaps hat der Rat der Stadt Mülheim an der Ruhr in seiner Sitzung vom 5. Juli 2012 bereits beschlossen, Schadensersatzansprüche gegen die WestLB wegen der Verletzung ihrer Pflichten aus dem Schuldenportfoliomanagement-Vertrag geltend zu machen. Nach entsprechender außergerichtlicher (erfolgloser) Anspruchserhebung ist die Klage seit Ende Juni 2013 beim Landgericht Düsseldorf anhängig.

Im Hinblick auf die übrigen Derivatgeschäfte sollte zunächst eine Entscheidung des OLG (Oberlandesgericht) Düsseldorf abgewartet werden, die für Mülheim an der Ruhr zuständige Berufungsinstanz.

Nach Auswertung des nun vorliegenden Urteils wird der Rat der Stadt Mülheim an der Ruhr unter Berücksichtigung bestehender Prozessrisiken über eine weitere Klageerhebung beschließen.

Im Übrigen hat niemand etwas zu verheimlichen. Es geht vielmehr darum, keine Gerichtskosten zu verschwenden, wenn die Erfolgsaussichten zu gering sind. Diesbezüglich suggerieren die Darstellungen in den Medien leider häufig ein falsches Bild von den Erfolgchancen.

Pro-Stimmen: 1 / Contra-Stimmen: 0 / Ergebnis: 1

Warum aber sind die (von HPM, 20.10.2013)

Warum aber sind die Erfolgsaussichten so viel schlechter für Mülheim als bei allen anderen Städten?

Zinswetten (von Redaktion_Haushaltsforum, 22.10.2013)

Ergänzende Stellungnahme der Fachverwaltung zum Kommentar #1:

Bei gleich gelagerten Fällen sind die Erfolgsaussichten auch im Wesentlichen gleich; vorausgesetzt, man ist beim gleichen Gericht. Doch das Problem in der öffentlichen Darstellung ist, dass dauernd "Äpfel mit Birnen" verglichen werden. Es gibt unterschiedlich komplizierte Geschäfte (was für die gerichtliche Beurteilung - zum Teil - eine große Bedeutung hat), die Kläger sind unterschiedlich (mal Privatpersonen, mal Kommunen (was für die Gerichte wieder - zum

Teil - von großer Bedeutung hinsichtlich der Anforderungen an die Kläger ist, was sie hätten wissen müssen) und es entscheiden in ganz Deutschland unterschiedliche Gerichte. Die Rechtsprechung ist wirklich in Bewegung, so dass auch der Zeitfaktor eine große Rolle spielt ("Wer hat wann wo mit welcher Fallkonstellation einen Prozess gewonnen?"). Der Bundesgerichtshof (BGH) hatte in seiner maßgebenden Entscheidung zu Ansprüchen aus Swap-Geschäften im Jahre 2011 - Kläger war keine Kommune, sondern ein mittelständisches Unternehmen - die Erfolgsaussichten von Schadensersatzklagen an die Komplexität dieser Geschäfte geknüpft. Das heißt, je komplexer das Geschäft, desto höher die Anforderungen an die Beratungspflicht der Bank. Mit dieser einen Entscheidung sind aber längst nicht alle Fragen geklärt. Deshalb wurde mit der Entscheidung des Bundesgerichtshofes eine Entwicklung losgetreten, die sich jetzt über viele unterinstanzliche Gerichte mit - wie gesagt - unterschiedlichen Fallkonstellationen fortsetzt.

Das BGH-Urteil hat viele Kommunen, die ähnlich komplexe Swap-Geschäfte wie der Kläger im BGH-Fall abgeschlossen hatten zu Klagen ermutigt. Weil die Geschäfte, die die Stadt Mülheim an der Ruhr abgeschlossen hat, am Maßstab des BGH gemessen nicht so komplex waren, dass wir mit einem Klageerfolg rechnen, wurde bisher von Klagen abgesehen. Wir beobachten die Entwicklung der Rechtsprechung aber sehr genau und werden sofort tätig, wenn wir überwiegende Erfolgsaussichten sehen. Ein Schaden entsteht durch dieses Abwarten nicht. Besonders wichtig ist für uns die für uns zuständige Rechtsprechung des OLG Düsseldorf.

303: Keine PPP mehr

Die Stadt hat für die Feuerwache kräftig draufgezahlt. Die Bauherren Sparkasse, Mülheimer Wohnungsbau und Jochen Hoffmeister haben das Gebäude kurz nach Fertigstellung mit einem Gewinn von mehr als 9 Mio. weiterverkauft.

Geld, das ein Teil der Milliardenmisere ist. Es muss sichergestellt werden, dass es keine PPP-Projekte mehr gibt, bei denen die Unternehmen die Bürger der Stadt abzocken. Die Zinszahlungen fallen jetzt über 20 Jahre an. Hätte man selbst gebaut, hätte es nicht teurer werden können.

Nur dadurch kann verhindert werden, dass die Verluste an dieser Stelle immer höher werden.

Stellungnahme:

16.10.2013, 12:43:31:

Der Vorschlag ist grundsätzlich rechtlich zulässig.

Bei dem Projekt "Feuerwache" handelt es sich allerdings nicht, wie vom Vorschlagenden dargestellt, um ein PPP-Projekt im eigentlichen Sinne, da hier "nur" ein Anmietungsvertrag geschlossen wurde. Der für dieses Gebäude zu zahlende Mietzins entspricht dem ortsüblichen Mietzins für ein solches Gebäude.

Es gibt in Mülheim an der Ruhr zwei tatsächliche PPP-Projekte:

- 1) Das MedienHaus
- 2) Das Projekt 3 Schulen (Luisenschule, Karl-Ziegler-Schule und Willy-Brandt-Schule)

Beide Projekte sind baulich abgeschlossen und befinden sich in der so genannten Betriebsphase. Bei Bau und Betrieb wurden und werden unter den Aspekten Preis, Termin und Qualität gute Erfahrungen gemacht.

Derzeit sind in Mülheim an der Ruhr keine weiteren ÖPP-Projekte geplant.

Einsparpotenzial: kein Einsparpotenzial, weil er bereits umgesetzt wird.

Das ist vielleicht richtig, (von HPM, 20.10.2013)

Das ist vielleicht richtig, aber wenn die Privaten die Hütte direkt mit einem Gewinn von 10 Mio !!! Euro weiterkauft haben, dann kann die Miete nur zu teuer sein. Der Gewinn muss doch von uns Bürgern bezahlt werden. Ich hoffe dass wird bei der Stadt verstanden oder sind 10 Mio Euro keine Summe auf die man achtet?

Hauptausschuss: Bürgervorschläge

298: Theater an der Ruhr

Wiederholt wurde ich darauf angesprochen, dass die Eintrittspreise im Theater an der Ruhr, gemessen an vergleichbaren Einrichtungen, viel zu niedrig sind.

Ich empfehle die Eintrittspreise mindestens zu verdoppeln um den Haushalt zu entlasten.

Stellungnahme:

18.10.2013, 12:37:01:

Die Eintrittspreise am Theater an der Ruhr liegen derzeit im Vergleich zu umliegenden Schauspielhäusern leicht über deren Durchschnittspreisen. Der Normalkartenpreis am Theater an der Ruhr liegt gegenwärtig bei 20 Euro. Am Theater Oberhausen liegt der Durchschnittspreis einer Normalkarte bei 17,90 Euro und am Schauspiel Essen bei 19,50 Euro. Eine Preiserhöhung ist daher gegenwärtig nicht angezeigt. Im Kinder- und Jugendbereich liegen die Kartenpreise in etwa gleich.

Grundsätzlich gilt es, die Kartenpreise im "marktüblichen" Rahmen zu halten, um Wettbewerbsnachteile zu vermeiden. Zudem sollten die Kartenpreise sozial verträglich gehalten werden, um breite Teilhabe an Kultur zu ermöglichen.

Die Umsetzung des Vorschlages ist daher gegenwärtig nicht angezeigt.

Pro-Stimmen: 1 / Contra-Stimmen: 0 / Ergebnis: 1

Wie viele Besucher kommen zu (von HPM, 20.10.2013)

Wie viele Besucher kommen zu einer durchschnittlichen Veranstaltung 2012-2013? Wie viele waren es im besten und wie viele im schlechtesten Fall?

Wie viele Besucher? (von Redaktion_Haushaltsforum, 29.10.2013)

Ergänzende Stellungnahme der Fachverwaltung zum Kommentar #1:

Die durchschnittliche Auslastung bei den Veranstaltungen des Theaters an der Ruhr beträgt 71 %.

299: Ordnungskräfte

Nach Auskunft des Ordnungsamtes sind im Bereich der Kontrolle frei laufender und oder kotender Hunde in öffentlichen Anlagen zwei Mitarbeiter für das gesamte Stadtgebiet zuständig.

Da dies völlig unzureichend ist empfehle ich, die Kontrollen gänzlich einzustellen und die Mitarbeiter frei zu stellen ggfl. mit anderen sinnvolleren Aufgaben zu betrauen.

Stellungnahme:

16.10.2013, 10:35:59:

Seit März 2012 kontrolliert eine Fußstreife (2 Personen) während der regulären Dienstzeit montags bis freitags ausschließlich Parkanlagen, Landschafts- und Naturschutzgebiete sowie belebte und dicht bebaute Straßenzüge im gesamten Stadtgebiet.

Es handelt sich hierbei nicht um zwei spezielle Mitarbeiter, die ausschließlich mit dieser Aufgabe betraut sind. Vielmehr arbeiten insgesamt acht Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in einem Team, welche neben der Bestreifung der Grünanlagen, den City-Dienst durchführen, das heißt die Bestreifung des Innenstadtbereiches und der damit verbundenen Ahndung verschiedenster Ordnungswidrigkeiten in Früh- und Spätschicht (bis 20.00 Uhr). Desweiteren übernehmen sie den Ermittlungs- und Vollzugsdienst im Innenstadtbereich und überwachen anteilig den ruhenden Verkehr.

Durch die Aufnahme dieser Aufgabe in das Portfolio des City-Dienst-Teams, welches auf Grund der Bereitstellung des Schichtdienstes aus organisatorischen Gründen mit mindestens acht Mitarbeitern vertreten sein muss, wurde mit geringstmöglichem Personalaufwand die Erledigung dieser Aufgabe ermöglicht.

Die Erfahrungen aus den letzten 1 ½ Jahren zeigen, dass durch die Präsenz der Grünstreife deutlich weniger Verstöße begangen werden. So verhalten sich die Hundehalter im Beisein/Sichtweite der Mitarbeiter hinsichtlich der Verunreinigungen durch Hundekot regelkonform. Bezogen auf die Verstöße gegen die Anleinplicht wird deutlich, dass hier die alleinige Präsenz noch nicht ausreichend ist, sondern regelmäßig Verwarnungen vorgenommen werden müssen (in 2012 lagen die Bußgelder bei etwa 700,00 Euro, im Jahr 2013 bei bisher 500,00 Euro).

Insgesamt wird deutlich, dass gemessen am Nutzen der Aufgabenerfüllung, der Personaleinsatz sehr sparsam stattfindet. Im Ergebnis soll die Kontrolle daher zumindest bis auf weiteres nicht beendet werden. Dies zuletzt auch deshalb, weil es zahlreiche Forderungen aus der Bevölkerung gibt, "etwas gegen den Hundedreck zu unternehmen".

Pro-Stimmen: 0 / Contra-Stimmen: 0 / Ergebnis: 0

Zwei Mitarbeiter sind viel zu wenig (von Mark70, 16.10.2013)

Zwei Mitarbeiter sind viel zu wenig. Können die Aufgabe nicht auch andere Mitarbeiter der Stadt übernehmen, wenn sie ohnehin in der Stadt unterwegs sind? Das kostet auch nicht mehr und bringt vielleicht mehr.

Vor Einführung der Grünstreife (von Redaktion_Haushaltsforum, 22.10.2013)

Ergänzende Stellungnahme des Ordnungsamtes zum Kommentar #1:

Vor Einführung der Grünstreife war diese Aufgabe auf alle Mitarbeiter des Zentralen Außendienstes verteilt, Verwarnungen wurden kaum getätigt. Es hat sich gezeigt, dass für diese Art der Kontrollen hohe Zeitkontingente erforderlich sind. Die Mitarbeiter müssen sich zum Teil bis zu einer Stunde (und länger, je nach Größe) in einer Anlage oder einem betroffenen Straßenzug aufhalten und diesen bestreifen. Sollten Mitarbeiter Verstöße im Vorbeigehen feststellen, werden diese selbstverständlich geahndet. Eine grundsätzliche Verteilung der Aufgabe auf alle würde jedoch einen qualitativen Rückschritt bedeuten, weil die Kontrollen dann nicht mehr in der erforderlichen Intensität und Qualität gewährleistet werden können.

Richtig ist, dass zwei Mitarbeiter für die Stadt natürlich zu wenig sind. Die von Anfang an geführte Statistik zeigt aber, dass die Streifen dem Anliegen vieler Bürger nützen, den Hundedreck zumindest einzudämmen. Diese Arbeit ist aber mit viel Diskussionen und Zeitaufwand verbunden. Der Aufenthalt in den Grünanlagen würde daher die Mitarbeiter, die mit anderen Aufgaben befasst sind, zu sehr von ihren anderen wichtigen Aufgaben abhalten. Da diese aber auch erledigt werden müssen (z. B. Kontrollen der Straßenzustände um Haftungsansprüche gegen die Stadt zu vermeiden, Kontrollen von Sondernutzungen im öffentlichen Raum, Überwachung des ruhenden Verkehrs), haben wir uns für eine "Abspaltung" der Hundekontrollen entschieden. So werden letztlich auch Wegstrecken eingespart, da die "Hundekontrolleure" sich

unmittelbar von Kontrolle zu Kontrolle (von anderen Grünanlagen) begeben, während die anderen Mitarbeiter sich ebenfalls zügig von Aufgabe zu Aufgabe begeben können, ohne Grünanlagen aufsuchen zu müssen.

Unter dem Strich kann man die Aufgaben zwar auch auf andere verteilen, doch dann werden deren Aufgaben langsamer oder weniger erledigt. Eine echte Einsparung ließe sich wohl nur durch Einstellen der Kontrollen erzielen, was aber absehbar sehr bald wieder zu Beschwerden aus der Bürgerschaft führen wird.

Überwachung frei laufender / kotender Hunde (von ruhrthaler, 18.10.2013)

Die o.a. Aussage des Ordnungsamtes steht größtenteil im Widerspruch zu einer Auskunft des Amtes vom 19.09.2013, die wie folgt lautet:

*Die Kontrolle der Einhaltung der Anleinpflcht in städtischen Anlagen findet täglich statt. Mit dieser Aufgabe sind **zwei Personen für das gesamte Stadtgebiet betraut**. Die von Ihnen benannte Örtlichkeit ist ebenfalls Bestandteil der regelmäßigen Bestreifung. Auf Grund der Größe des Stadtgebietes kann der Bereich nur im 2-Wochenrythmus begangen werden.*

Die Mitarbeiter bestreifen den einzelnen Bereich nicht den gesamten Tag über. Vielmehr werden pro Tag zwei bis vier Örtlichkeiten (je nach Größe) aufgesucht.

Mein Vorschlag bleibt daher bestehen.

300: Sondernutzungssatzung aufheben

Es muss ohne Voreinschränkung geprüft werden, ob die Aufhebung der Sondernutzungssatzung nicht viel gewinnbringender ist:

- die Stadt spart Personalkosten
- die Stadt spart sich den Ärger der Bürger
- die leidenden Gastronomen und verbliebenen Geschäftsinhaber in der Stadt würden die Stadt leichter beleben
- Hauseigentümer werden angestoßen ohne Mehrkosten bei der Gerüstaufstellung ihre Häuser attraktiv zu gestalten

Stellungnahme:

18.10.2013, 07:38:07:

Der Wegfall einer Sondernutzungssatzung ist rechtlich nicht zulässig.

Die Sondernutzungssatzung beruht auf dem Landesstraßen- und Wegegesetz Nordrhein Westfalen und gilt für alle Gemeinde- und Kreisstraßen im Gebiet der Stadt Mülheim an der Ruhr. Sondernutzung ist die Benutzung der Straßen und Gehwege über den Gemeingebrauch hinaus. Sie ist erlaubnispflichtig (§ 18 Landesstraßen- und Wegegesetz NRW). Durch Sondernutzungen wird der öffentliche Verkehrsraum eingeschränkt, so dass im Regelfall straßenverkehrsrechtliche Anordnungen nach der Straßenverkehrsordnung notwendig sind, um den Verkehr zu regeln und die öffentliche Ordnung aufrechtzuerhalten. Im Übrigen bezweckt die Sondernutzungssatzung auch, dass der Gemeingebrauch, das heißt die Möglichkeit der Nutzung von Straßen, Wegen und Plätzen, möglichst vielen Menschen erhalten bleibt. Gäbe es die Gebühren nicht, wäre der öffentliche Raum schnell vollgestellt mit vielen Dingen und Gegenständen, so dass die ungehinderte Nutzung durch die Allgemeinheit sehr eingeschränkt werden würde.

Einsparpotenzial: kein Einsparpotenzial, weil rechtlich/fachlich nicht zulässig

Pro-Stimmen: 1 / Contra-Stimmen: 0 / Ergebnis: 1

Für mich klingt das nach (von HPM, 29.10.2013)

Für mich klingt das nach einer Erklärung bei der man es sich nur leicht machen will. Mut für neues fehlt. Typisch Mülheim! Es ist doch wohl ein Witz, dass der öffentliche Raum schnell vollgestellt wäre. Genau das müsste man sich im Rathaus doch für die verwaiste Schlossstrasse wünschen. Denn dann gäbe es dort wieder Leben und Umsatz.

302: Dienstwagen

Ich habe noch weiter in den alten Vorschlägen gesucht: Im letzten Jahr wurde die Einsparung des Fahrers der Oberbürgermeisterin vorgeschlagen und als Bürgervorschlag ohne Einsparmöglichkeit abgetan.

Dabei wurde nicht widersprochen, dass sie in einem Audi A6 chauffiert wird. Im Internet lässt sich herausfinden, dass in den Nachbarstädten der Oberbürgermeister von Essen einen Skoda fährt, ein Zeichen für Sparsamkeit. In Bochum Opel, was für echten Ruhrgebietspatriotismus spricht! In Duisburg hat der Oberbürgermeister auf ein eigenes Auto ganz verzichtet!

Noch interessanter ist aber, dass die Oberbürgermeisterin nicht allein ein Fahrzeug fährt, was ich vielleicht noch einsehen kann. Daneben fahren auch die obersten Chefs noch Luxus Audis und BMWs wie in einem alten Artikel der NRZ steht. Alle werden von der Stadt bezahlt, obwohl sie gar kein Geld mehr hat! Wenn ich pleite bin, sollte ich zuerst auf das Auto verzichten. Das spart viel Geld nicht nur im Kauf oder bei der Leasingrate.

In Bochum fahren die Lokal-Patrioten nur kleine Opel: Astra und Meriva oder nur ein Fahrrad. Ich finde das angesichts der Kassenlage durchaus für angemessen. Wenn die Chefs kein Zeichen setzen, wer denn dann? Duisburg ist da eindeutig ein Vorbild!

Ich weiß nicht, wie sich Politiker vor uns stellen können und sagen, dass wir demnächst nur noch mit Bussen fahren müssen, sie aber selbst mit dicken Dienstwagen durch die Gegend cruisen, für die sie nichts bezahlen müssen. Wir bezahlen die Dienstwagen dann mit der Einsparung Straßenbahn? Das muss dringend als Einsparung geprüft werden! Ich wette die fahren nie mit Bus und Bahn.

Stellungnahme:

Zum Vorschlag der Einsparung des Fahrers der Oberbürgermeisterin, wurde bereits letztes Jahr unter der **Vorschlagsnummer 282** Stellung bezogen. Die Stellungnahme ist nach wie vor aktuell und lautet:

"Die Termindichte und die vielfältigen Aufgabenstellungen lassen einen Verzicht nicht zu. Der Fahrer nimmt in Wartezeiten weitere Aufgaben wahr (Überbringung von Ehrengaben und weitere Fahrdienste in der Regel mit einem anderen städtischen Fahrzeug).

Grundsätzlich übernimmt die Oberbürgermeisterin bei theoretisch möglichen "Warteterminen" des Fahrers den Dienstwagen, um genau diese, im Vorschlag beschriebenen Situationen, zu vermeiden. Bei Terminen außerhalb des Stadtgebietes gehört es zur Arbeitsroutine der Oberbürgermeisterin, weitere Dienstgeschäfte auf Hin- und Rückfahrt zu erledigen."

Die Frage, mit welchen Fahrzeugen die Dienstreisen zu erledigen sind, wird streng nach wirtschaftlichen und ökologischen

Grundsätzen geprüft und im Rahmen der Erstellung eines Mobilitätskonzeptes geklärt:

Hierzu gibt es seitdem die heute noch aktuelle HSK-Nr. 28 (alt [25- Erstellung eines Mobilitätskonzeptes](#)).

Pro-Stimmen: 2 / Contra-Stimmen: 0 / Ergebnis: 2

Es trifft also alles zu, was (von HPM, 29.10.2013)

Es trifft also alles zu, was oben steht? Die Chefs aus Politik und Verwaltung fahren in Luxus Audis und BMWs aus Bayern? Lokalpatriotismus zählt nur bei Sonntagsreden und fehlendem Geld? In der Stellungnahme wurde nur auf den Fahrer eingegangen, was aber nicht die Fragestellung war! Wer fährt von denen denn nun mit Bus und Bahn? Warum reicht nicht ein Opel? Zuwenig Luxus? Die Stadt muss noch immer im Geld schwimmen! Wo finde ich die Kosten im Internet für die Luxus-Ausgaben und die Ergebnisse des Konzeptes?

Dienstwagen: Es trifft also alles zu, was oben steht? (von Redaktion_Haushaltsforum, 06.11.2013)

Ergänzende Stellungnahme der Fachverwaltung zum Kommentar #1:

Nach der Richtlinie der Stadtverwaltung Mülheim an der Ruhr über die Benutzung von Dienstfahrzeugen ist den Wahlbeamtinnen und Wahlbeamten ein Fahrzeug zur Verfügung zu stellen. Grundlagen für die Richtlinie bilden weitestgehend die Kraftfahrzeugrichtlinien des Landes NRW.

Alleine die Automarke sagt noch nichts über die anfallenden Kosten, vielmehr entscheidend sind die Konditionen, zu denen ein Fahrzeug genutzt werden kann. Durch die Ausnutzung von derzeit sehr günstigen Leasingkonditionen einiger Hersteller hat die Stadt Mülheim an der Ruhr hier die für sich wirtschaftliche Lösung gefunden. Zudem ist die in Mülheim an der Ruhr genutzte Automarke auch in vielen anderen Kommunen ein übliches Modell.

Die Nutzung des ÖPNV lässt sich leider in der Regel durch die Termindichte und die enge Terminfolge nicht realisieren. Zudem müssen zu den Terminen häufig umfangreiche Unterlagen mitgeführt werden.

Die notwendigen Mittel für die Dezernentenfahrzeuge sind mit in der Produktgruppe Zentrale Dienste (01060), Seiten 90-97 des [Haushaltsplanentwurfes 2014 ff.](#), enthalten.

304: Wahlwerbepлакate kostenpflichtig abnehmen

Für die Wahlplakate kann doch auch die Stadt Mülheim von den Parteien Geld nehmen, wenn die Plakate nicht umgehend wieder abgenommen werden. Die Frist könnte auch viel kürzer gesetzt werden, eben so wie in den Nachbarstädten. Es ist nicht nachvollziehbar den Parteien so viel Zeit zu lassen, beim aufhängen sind sie ja auch sehr eifrig.

Es würde etwas Geld bringen und das Stadtbild verschönern. Je länger die Plakate hängen dürfen desto mehr fallen vorher ab und fliegen durch die Straßen.

Stellungnahme:

18.10.2013, 07:39:41:

Die Wahlplakate der Parteien werden im Regelfall durch ehrenamtliche Kräfte, die auch zum größten Teil berufstätig sind, aufgehängt. Daher hat die Verwaltung den Parteien eine großzügigere Frist eingeräumt, die Wahlplakate nach der Wahl zu

entfernen. Die Parteien kommen der Aufforderung nach und die Vorgehensweise hat sich in der Vergangenheit bewährt.

Die Personalkosten, die entstehen würden, wenn die Plakate wie in anderen Städten im Rahmen der Ersatzvornahme abgenommen werden, wären deutlich höher als die zu erwartenden Einnahmen durch eventuelle Bußgelder.

Daher kein Einsparpotenzial.

Pro-Stimmen: 1 / Contra-Stimmen: 0 / Ergebnis: 1

Planungsausschuss: Bürgervorschläge

307: Ampelanlagen

Weniger Ampeln! Es sind zwar ganz wenige abgeschafft worden, aber dafür kommen ständig neue hinzu. Wer durch Mülheim fährt trifft auf viel mehr Anlagen als in den Nachbarstädten. Darüber können auch die wenigen Kreisverkehre nicht wegtäuschen.

Rechts-vor-Links hat man mal in der Fahrschule gelernt und in ganz vielen zivilisierten Ländern der Welt funktioniert das auch ohne an jeder Kreuzung eine Ampelanlage stehen zu haben.

In Deutschland aber traut dem Autofahrer das wohl niemand mehr zu. Statt ständig zu prüfen wo noch eine Anlage aufgebaut werden kann, muss man viel mehr überprüfen, dass Anlagen abgebaut werden. 30 - 50 % der Anlagen sagen Verkehrsforscher können bedenkenlos abgebaut werden.

Köln hat in den letzten Jahren mehrere 100 Anlagen abgebaut und die Stadt gibt es noch immer. Nur Siemens dürfte das nicht gefallen. Kein teurer Verkauf, keine teure Wartung.

Stellungnahme:

18.10.2013, 12:23:14:

In Mülheim besteht ein Programm zum Abbau von Signalanlagen. In den letzten Jahren wurden bereits elf Signalanlagen demontiert. Die Demontage von 15 weiteren Signalanlagen ist geplant, kann aber aufgrund der zum Teil erheblichen Umbaukosten der Kreuzungsbereiche nur sukzessiv erfolgen.

Einsparpotenzial: kein Einsparpotenzial für den aktuellen Haushaltszeitraum; nur sehr langfristig kalkulierbar, weil genaue Umbautermine noch nicht feststehen und den Einsparungen die Umbaukosten der Verkehrsknotenpunkte gegenübergestellt werden müssen.

Pro-Stimmen: 1 / Contra-Stimmen: 0 / Ergebnis: 1

Wieviele Anlagen gibt es in (von HPM, 29.10.2013)

Wieviele Anlagen gibt es in Mülheim und wie ist die Quote im Vergleich zu deutlich ampelärmeren !!! Städten? Wer hat dafür gesorgt, dass sie alle aufgestellt wurden?

Wieviele Anlagen gibt es in Mülheim? (von Redaktion_Haushaltsforum, 05.11.2013)

Ergänzende Stellungnahme der Fachverwaltung zum Kommentar #1:

Die Stadt Mülheim an der Ruhr betreibt aktuell 187 Signalanlagen. Mit dieser Anzahl liegt sie im Durchschnitt der Städte ähnlicher Größe. Im Vergleich mit anderen Städten könnte man als grobe Faustformel eine Ampel pro eintausend Einwohner anhalten. Signalanlagen werden, sofern notwendig, vom Straßenbaulastträger in Abstimmung mit der Verkehrsbehörde und der Polizei an Knotenpunkten zur sicheren und leistungsfähigen Abwicklung der vorhandenen Verkehrsströme aufgestellt. In der Regel erfolgt die Entscheidung, ob an einer Kreuzung, beziehungsweise auf einer Straße eine Signalanlage aufgestellt werden soll, im Zuge der Straßenausbauplanung unter Berücksichtigung der vorhandenen Verkehrsmengen und der topografischen Gestaltung des Knotenpunktes. Die endgültige Entscheidung zum Bau einer Signalanlage obliegt hier den politischen Gremien. Bei Unfallschwerpunkten an unsignalisierten Kreuzungen,

bei deren Beseitigung alle straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen ohne Erfolg blieben, entscheidet die Unfallkommission über die Installation einer Signalanlage (Ampel).

308: Geo-Netzwerk

Ich habe in der Zeitung gelesen, dass die Ruhrgebietsstädte ein Geo-Netzwerk gründen, das jedes Jahr 300000 kosten soll. Das ganze läuft über den "RVR", in dem die Pleite-Städte des Ruhrgebiets Mitglied sind wie man bei Wikipedia nachlesen kann. Bisher habe ich davon noch nie etwas gehört.

Das bedeutet doch, dass am Ende doch die Städte selbst das Netzwerk bezahlen? In der Zeitung stand auch, dass das ganze erprobt werden soll? Das klingt nach Geld, dass zum Fenster herausgeworfen wird! Hat die Stadt kein eigenes know how?

Wieviel muss die Stadt dazu zahlen und was hat sie wirklich davon? Ich finde, eine Pleite-Stadt kann bei so etwas nicht mitmachen. Das muss sofort gestoppt werden.

Stellungnahme:

21.10.2013, 16:40:39:

Die Städte und Gemeinden Europas sind auf der Grundlage europäischen Rechts (INSPIRE) verpflichtet Geodaten bereitzustellen. Um diese Vorgabe zu realisieren, haben sich die Städte und Kreise im RVR-Gebiet entschlossen gemeinsam zu handeln. Die dabei entstehenden Kosten sind gegenüber der Kosten einer Vielzahl von Einzellösungen wesentlich geringer.

Einsparpotenzial: kein Einsparpotenzial, da bereits die kostengünstigste Lösung realisiert wird.

Pro-Stimmen: 1 / Contra-Stimmen: 0 / Ergebnis: 1

In der Zeitung stand, dass es (von Mark70, 28.10.2013)

In der Zeitung stand, dass es nur eine Erprobung sein soll. Sie schreiben nun aber, dass es die kostengünstigste Lösung sein soll. Eine Erprobung im öffentlichen Dienst endet doch immer damit, dass der Bürger am Ende alles doppelt bezahlen muss. Wie soll das hier verhindert werden? Was ist, wenn die Erprobung scheitert? Wer kommt dann für den Verlust auf? Der Bürger doch wohl wieder!!!

Zeitungsartikel zum Geo-Netzwerk (von Redaktion_Haushaltsforum, 31.10.2013)

Erweiterte Stellungnahme der Fachverwaltung zum Kommentar #1:

Die Kooperationsvereinbarung zwischen dem Regionalverband Ruhr (RVR) und den Städten und Kreisen im RVR-Gebiet ist vorerst für drei Jahre gültig. Während dieser Zeit ist es Ziel über das Geonetzwerk metropoleRuhr Geodaten mit regionaler und kommunaler Bedeutung zu erschließen und bereitzustellen. Das Geonetzwerk unterstützt damit die Kommunen und Kreise bei der Erfüllung ihrer gesetzlichen Aufgaben, welche aus der EU-Verordnung "INSPIRE" und dem Geodatenzugangsgesetz NRW resultieren. Die Dienstleistungen und Angebote des Geonetzwerks metropoleRuhr stehen allen kreisangehörigen Städten und Gemeinden kostenfrei zur Verfügung, so dass hier keine zusätzlichen finanziellen Belastungen entstehen. Die befristete Laufzeit von drei Jahren soll vor allem einen flexiblen Umgang mit dem

Geonetzwerk gewährleisten. Die Kooperationsmitglieder haben so die Möglichkeit auf die zunehmenden Anforderungen im Bereich der Geoinformationen nach einer Evaluierungsphase von drei Jahren mit Vertragsanpassungen zu reagieren, um zukünftige Aufgaben gemeinsam wirtschaftlicher bewältigen zu können.