

Stadt Heidelberg

Drucksache:
0230/2015/IV

Datum:
02.11.2015

Federführung:
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:

Betreff:

**„Auswertung des Rechnergestützten
Betriebsleitsystems (RBL) für die Heidelberger
Straßenbahn,, -Antrag Nr.: 0073/2015/AN**

Informationsvorlage

Beschlusslauf

Die Beratungsergebnisse der einzelnen Gremien beginnen ab der Seite 2.2 ff.
Letzte Aktualisierung: 22. Juni 2016

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Kenntnis genommen:	Handzeichen:
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	18.11.2015	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	02.03.2016	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	06.04.2016	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Haupt- und Finanzausschuss	13.04.2016	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Gemeinderat	28.04.2016	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Gemeinderat	16.06.2016	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	

Zusammenfassung der Information:

Der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss sowie der Haupt- und Finanzausschuss empfehlen dem Gemeinderat, den Inhalt der Vorlage zur Kenntnis zu nehmen.

Finanzielle Auswirkungen:

Bezeichnung:	Betrag:
Ausgaben / Gesamtkosten:	
keine	
Einnahmen:	
keine	
Finanzierung:	
keine	

Zusammenfassung der Begründung:

1. Seitens des Amtes für Verkehrsmanagement besteht keine Möglichkeit, auf die Daten des RBL der RNV GmbH zuzugreifen.
2. Die Vergleichbarkeit der durch unterschiedliche Messmethoden und Verfahren ermittelten Ergebnisse ist nicht zuverlässig.
3. Laufende oder bevorstehende Maßnahmen im Straßenbahnnetz (z.B. Mobilitätsnetz, Bahnstadt) können zu Verfälschungen in den Messungen mit Auswirkung auf die Vergleichbarkeit führen.
4. Die RNV GmbH erklärt, dass es nicht möglich ist, in einem absehbaren Zeitraum eine Auswertung in der geforderten Detaillierung zu liefern.

Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 18.11.2015

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 18.11.2015

8.1 Auswertung des Rechnergestützten Betriebsleitsystems (RBL) für die Heidelberger Straßenbahnlinien

Informationsvorlage 0230/2015/IV

Oberbürgermeister Dr. Würzner eröffnet den Tagesordnungspunkt.

Es melden sich zu Wort:

Stadtrat Zieger, Stadtrat Rothfuß, Stadtrat Gradel, Stadträtin Spinnler, Stadtrat Dr. Weiler-Lorentz und Stadträtin Markmann

Folgende Punkte werden angesprochen:

- Auftrag war, die Straßenbahnen zu beschleunigen um einen Umlauf einzusparen und damit Kosten zu sparen.
- Die Auswertung der Daten ist wichtig für die Entscheidung zu möglichen Handlungsempfehlungen.
- Bisher wurde mit den Beschleunigungsmaßnahmen wenig erreicht.
- Die Beschleunigung der Straßenbahn ist im Innerstadtgebiet aufgrund der oft nahe beieinander liegenden Haltestellen schwierig.
- Macht es Sinn „Schnellstraßenbahnen“ einzusetzen, die nicht an allen Haltestellen halten?
- Mit Umsetzung der Beschleunigung sollen keine Angebotskürzungen verbunden werden.
- Voraussetzung für die weitere – eventuell auch externe Auswertung – ist das Vorliegen einer gesicherten Datenbasis.
- Dass der ÖPNV zu langsam ist, ist nicht bekannt.

Oberbürgermeister Dr. Würzner weist darauf hin, dass die derzeitigen Verhältnisse mit vielen Stopps an der neuen Haltestelle Adenauerplatz noch dem Baustellenzustand geschuldet sind, der Echtbetrieb wird erst ab Weihnachten laufen.

Herr Thewalt, Amt für Verkehrsmanagement ergänzt, dass überall dort, wo Bahnen auf eigenen Gleiskörpern fahren eine Beschleunigung der Straßenbahnen leichter umzusetzen ist, so zum Beispiel in Mannheim.

Oberbürgermeister Dr. Würzner stellt den **Antrag** der Fraktion Bündnis 90 /Die Grünen zur Abstimmung:

Die RNV wird gebeten, im nächsten SEVA vorzutragen, welche Auswertungen aus dem Rechnergestützten Betriebsleitsystem (RBL) für die Beschleunigungsmöglichkeiten und Vorher-/Nachher-Vergleiche für die Heidelberger Straßenbahn mit überschaubarem Aufwand möglich sind bzw. (mit Beispielen) bisher schon durchgeführt wurden.

Abstimmungsergebnis: einstimmig beschlossen

gezeichnet
Dr. Eckart Würzner
Oberbürgermeister

Ergebnis: einstimmig vertagt mit Arbeitsauftrag an die Verwaltung

Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 02.03.2016

Ergebnis: vor Eintritt in die Tagesordnung abgesetzt

Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 06.04.2016

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 06.04.2016

3.1 Auswertung des Rechnergestützten Betriebsleitsystems (RBL) für die Heidelberger Straßenbahn“ -Antrag Nr.: 0073/2015/AN Informationsvorlage 0230/2015/IV

Der Sachantrag von der SPD Fraktion und Bündnis '90/Die Grünen vom 06.04.2016 ist als Tischvorlage verteilt.

Herr Bürgermeister Dr. Gerner eröffnet den Tagesordnungspunkt und begrüßt Herrn Hoffmann und Herrn Coppius von der RNV. Herr Hoffmann erläutert anhand einer Power Point Präsentation (vgl. Anlage 01 zur Ersten Ergänzung zur Drucksache 0230/2015/IV) die neuen Auswertungsmöglichkeiten des rechnergestützten Betriebsleitsystems und die daraus ableitbaren Informationen für die ÖPNV-Beschleunigung an Lichtsignalanlagen in Heidelberg und geht auf die Vorher-Nachher-Untersuchungen sowie Potenzialermittlung ein.

Es melden sich zu Wort:

Stadtrat Dr. Weiler-Lorenz, Stadtrat Rothfuß, Stadträtin Spinnler, Stadtrat Föhr

Folgende Fragen und Anmerkungen werden in der Aussprache vorgetragen:

- Mit welchen technischen Hilfsmitteln erfolgt die Erhebung?
- Könne die Auswertung auch angepasst an die fahrplanmäßigen Abfahrtszeiten erfolgen?
- Wäre eine Vorrangschaltung nach dem Personenwartezeitenprodukt mit Hilfe der Daten möglich? Eine voll besetzte Straßenbahn hätte somit Vorrang vor den anderen Verkehrsteilnehmern.
- Ab welcher Höhe werden Fahrzeitgewinne im Fahrplan abgebildet?
- Die aussagekräftigen Ergebnisse und die Auswertung werden sehr begrüßt. Eine bessere Beschleunigung könne die Attraktivität und Schnelligkeit des ÖPNV steigern und somit Kosten sparen.
- Die Analyse zeige, dass Optimierungspotentiale vorhanden seien. Es handle sich um ein genaues System, das gut funktioniere. Daher solle dies das künftige Analysewerkzeug sein. Ziel sei, in Zukunft Fahrzeuge einzusparen.
- Die Daten zeigen Verbesserungen an den Lichtsignalanlagen.
- Es wird bemängelt, dass Steuerungsanlagen defekt seien und sich die Ampelschaltung nicht so einstelle, wie erwartet. Es gebe sogar Verschlechterungen. Als Beispiel wird die Situation am Mönchhofplatz aufgeführt, die mit GVFG-Mittel finanziert sei. Diese Anlage sei seit Dezember 2015 defekt.
- Es wird die Frage aufgeworfen, wann die Kombimasten in der Kurfürstenanlage fertiggestellt seien, damit die Vorrangschaltung wieder funktioniere.
- Es wird kritisiert, dass man weit davon entfernt sei, Busse und Bahnen einzusparen. Die Investitionen für die Technik liegen im Millionenbereich und damit sei lediglich eine Optimierung von ein paar Sekunden erreicht worden. Der Aufwand sei im Gegensatz zu den erreichten Beschleunigungseffekten zu hoch.

Herr Hoffman geht zunächst auf die gestellten Fragen ein. Er erläutert, dass die Ortung an den Haltestellen erfolge. Zwischen den Haltestellen geschehe dies mittels GPS. Die Auswertung beruhe auf relativen Fahrtzeiten und Unpünktlichkeiten werden nicht mitberücksichtigt. Die Fahrtzeiten könnten an die Verspätungslage gekoppelt werden, allerdings sei hier ein hoher zusätzlicher Aufwand notwendig.

Es seien Fahrgastzählgeräte in den Bahnen vorhanden und die Fahrgastzahlen liegen in den Straßenbahnen im Mittel vor. Theoretische wäre eine Auswertung möglich aber nur unter einem hohen zusätzlichen Aufwand, da die Zahlen erst in das System implementiert werden müssten.

Herr Rohr vom Amt für Verkehrsmanagement erläutert, dass die angesprochenen Verschlechterungen aufgrund von Bauarbeiten und provisorischen Ampeln eingetreten seien. Ein Auftrag für eine Ersatzbeschaffung in der Mönchhofstraße sei bereits erteilt. Dies sei aufgrund von Kapazitäts- und Leistungsgrenzen sowie gescheiterten Reparaturversuchen erst jetzt möglich gewesen. Das Programm Straßenbeschleunigung werde weiterhin bearbeitet. Für sieben Anlagen laufen derzeit entsprechende Untersuchungen. Für die ersten Anlagen seien die Aufträge bereits erteilt. Er führt aus, dass die Kombimasten in der Kurfürstenanlage gewünscht sind aber die Tiefbauarbeiten noch nicht abgeschlossen seien. Der verkehrsabhängige Betrieb könne daher noch nicht ausgeführt werden.

Herr Hoffmann beantwortet, dass die ÖPNV Beschleunigung im Fahrplan zurzeit dazu genutzt werde, um Unpünktlichkeit auszugleichen. Dies sei notwendig auch durch die zahlreichen Baustellen im Stadtgebiet. Erst wenn eine Linie stabil und sicher läuft, könne der Zeitgewinn im Fahrplan auch dargestellt werden. Herr Thewalt vom Amt für Verkehrsmanagement bekräftigt, dass derzeit viele große Baustellen einen erheblichen Einfluss auf den Fahrplan haben. Erst wenn diese und die Maßnahmen im Rahmen des Mobilitätsnetzes fertiggestellt sind, können sich die Beschleunigungen auf den Fahrplan auswirken. Das Amt für Verkehrsmanagement arbeite weiter an der ÖPNV Beschleunigung an den Lichtsignalanlagen, soweit es die Kapazitäten zulassen.

Stadtrat Rothfuß möchte den Antrag um einen konkreten Termin ergänzen und schlägt die Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusssitzung im Juni vor. Herr Hoffmann erläutert, dass der 29. Juni nur schwer zu realisieren sei und bittet um einen Termin nach der Sommerpause. Herr Bürgermeister Dr. Gerner schlägt vor, die Ergebnisse am 14. September im Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss vorzustellen. Der Vorschlag findet die Zustimmung der Ausschussmitglieder.

Bürgermeister Dr. Gerner stellt den **Antrag** von der SPD Fraktion und Bündnis '90/Die Grünen zur Abstimmung (Änderungen fett dargestellt):

Bei den Linien 21, 23, 24 und 5 werden von der rnv die Verlust- und Wartezeiten an folgenden Lichtsignalanlagen (LSA) pro Umlauf genauer untersucht, ausgewertet und Optimierungspotentiale ermittelt. Das Ergebnis wird am 14. September im SEVA vorgestellt.

Linien 23, 24 und 5:

LSA Dossenheimer-Landstraße - Hans-Thoma-Platz

Linien 5 und 23:

LSA Hans-Thoma-Platz - Rottmannstraße, LSA Rottmannstraße-Kapellenweg LSA Brückenstraße- Ladenburgerstraße, LSA Brückenstraße-Brückenkopfstraße, LSA Brückenstraße-Mönchhofstraße, LSA Th-Heussbrücke-Neckarstaden

Linien 21 und 24:

LSA Hans-Thoma-Platz-Berliner Straße, LSA Berliner-Straße-Zeppelinstraße, LSA Berliner Straße-Klausenpfad, LSA Berliner Straße- INF, LSA Berliner Straße-Mönchhofstraße, LSA Berliner Straße-Jahnstraße, LSA Mittermaierstraße-Vangerowstraße, LSA Mittermaierstraße-Bergheimer Straße, LSA Bergheimer Straße-Betriebshof

Abstimmungsergebnis: angenommen mit 11:03:01 Stimmen

gezeichnet
Dr. Joachim Gerner
Bürgermeister

Ergebnis: Kenntnis genommen mit Arbeitsauftrag an die Verwaltung

Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses vom 13.04.2016

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses vom 13.04.2016

20.1 „Auswertung des Rechnergestützten Betriebsleitsystems (RBL) für die Heidelberger Straßenbahn“ –Antrag Nr.: 0073/2015/AN Informationsvorlage 0230/2015/IV

Oberbürgermeister Dr. Würzner weist auf das als Tischvorlage verteilte Beratungsergebnis aus der Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 06.04.2016 und den dort beschlossenen Arbeitsauftrag hin.

Stadtrat Zieger geht ebenfalls auf den Arbeitsauftrag aus der Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses ein. Die Untersuchung bei den Linien 23 und 24 betraf im Arbeitsauftrag nur die nördlichen Stadtteile, obwohl diese Linien auch den Heidelberger Süden, zum Beispiel mit dem Römerkreis oder der Weststadt / Südstadt, bediene. Er stellt daher den **Antrag**

Der im Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss beschlossene Arbeitsauftrag soll hinsichtlich der Linien 23 und 24 auf die komplette Linienführung (also nicht nur die nördlichen Stadtteile) erweitert werden.

Herr Thewalt, Leiter des Amtes für Verkehrsmanagement, führt aus, der im Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss beschlossene Arbeitsauftrag enthalte eine ganze Reihe von Knoten, die zu prüfen seien. Für diese Auswertung habe die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (RNV) eine Aussage gemacht, bis wann dies möglich sei. Würde der Arbeitsauftrag jetzt deutlich erweitert, könne keine terminliche Aussage getroffen werden. Er bitte darum, zunächst die Ergebnisse der bisher beschlossenen Auswertungen abzuwarten und dann gegebenenfalls nach der Sommerpause einen entsprechenden weiteren Antrag zu stellen. Weiter weist er darauf hin, dass es momentan viele Baugeschehen in Heidelberg gebe und alle Auswertungen diese berücksichtigen müssten.

Stadtrat Zieger zieht aufgrund der Ausführungen von Herrn Thewalt seinen **Antrag zurück**, gibt jedoch zu Protokoll, dass der jetzige Arbeitsauftrag lediglich ein erster Schritt sei.

Anschließend stellt Oberbürgermeister Dr. Würzner den Arbeitsauftrag des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses wie folgt zur Abstimmung:

In einem ersten Schritt werden bei den Linien 21, 23, 24 und 5 werden von der rnv die Verlust- und Wartezeiten an folgenden Lichtsignalanlagen (LSA) pro Umlauf genauer untersucht, ausgewertet und Optimierungspotentiale ermittelt. Das Ergebnis wird am 14. September im SEVA vorgestellt.

Linien 23, 24 und 5:

LSA Dossenheimer-Landstraße - Hans-Thoma-Platz

Linien 5 und 23:

LSA Hans-Thoma-Platz - Rottmannstraße, LSA Rottmannstraße-Kapellenweg LSA Brückenstraße- Ladenburgerstraße, LSA Brückenstraße-Brückenkopfstraße, LSA Brückenstraße-Mönchhofstraße, LSA Th-Heussbrücke-Neckarstaden

Linien 21 und 24:

LSA Hans-Thoma-Platz-Berliner Straße, LSA Berliner-Straße-Zeppelinstraße, LSA Berliner Straße-Klausenpfad, LSA Berliner Straße- INF, LSA Berliner Straße-Mönchhofstraße, LSA Berliner Straße-Jahnstraße, LSA Mittermaierstraße-Vangerowstraße, LSA Mittermaierstraße-Bergheimer Straße, LSA Bergheimer Straße-Betriebshof

Abstimmungsergebnis: einstimmig beschlossen

gezeichnet

Dr. Eckart Würzner

Oberbürgermeister

Ergebnis: Kenntnis genommen mit Arbeitsauftrag an die Verwaltung

Sitzung des Gemeinderates vom 28.04.2016

Ergebnis: vertagt

Sitzung des Gemeinderates vom 16.06.2016

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Gemeinderates vom 16.06.2016

21.1 „Auswertung des Rechnergestützten Betriebsleitsystems (RBL) für die Heidelberger Straßenbahn“ –Antrag Nr.: 0073/2015/AN Informationsvorlage 0230/2015/IV

Oberbürgermeister Prof. Dr. Würzner weist auf den Arbeitsauftrag aus der Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses vom 13.04.2016 hin:

In einem ersten Schritt werden bei den Linien 21, 23, 24 und 5 von der Rhein-Neckar Verkehr (RNV) GmbH die Verlust- und Wartezeiten an folgenden Lichtsignalanlagen (LSA) pro Umlauf genauer untersucht, ausgewertet und Optimierungspotentiale ermittelt. Das Ergebnis wird am 14. September 2016 im Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss vorgestellt.

Linien 23, 24 und 5:

LSA Dossenheimer-Landstraße - Hans-Thoma-Platz

Linien 5 und 23:

LSA Hans-Thoma-Platz - Rottmannstraße

LSA Rottmannstraße - Kapellenweg

LSA Brückenstraße – Ladenburger Straße

LSA Brückenstraße – Brückenkopfstraße

LSA Brückenstraße – Mönchhofstraße

LSA Theodor–Heuss-Brücke - Neckarstaden

Linien 21 und 24:

LSA Hans-Thoma-Platz - Berliner Straße

LSA Berliner Straße – Zeppelinstraße

LSA Berliner Straße – Klausenpfad

LSA Berliner Straße – Im Neuenheimer Feld

LSA Berliner Straße – Mönchhofstraße

LSA Berliner Straße – Jahnstraße

LSA Mittermaierstraße – Vangerowstraße

LSA Mittermaierstraße - Bergheimer Straße

LSA Bergheimer Straße - Betriebshof.

Zusammenfassung der Information:

Der Gemeinderat nimmt unter Beachtung des Arbeitsauftrages an die Verwaltung den Inhalt der Vorlage zur Kenntnis.

gezeichnet
Prof. Dr. Eckart Würzner
Oberbürgermeister

Ergebnis: Kenntnis genommen mit Arbeitsauftrag an die Verwaltung

Begründung:

Aktuelle Situation

Im Zuge des gemeinderätlichen Auftrages zur Beschleunigung des Straßenbahnverkehrs wurde vom 26.11.2012 bis zum 13.12.2012 eine Untersuchung durchgeführt, die durch Messungen im Bereich der Fahr- und Reisezeiten Ressourcen an Lichtsignalanlagen zur besseren Abwicklung des Straßenbahnverkehrs aufdecken sollte.

Es wurden Messdaten von 392 Fahrten durch mitfahrendes Personal aufgenommen. Über die Ergebnisse und die darauf basierenden eingeleiteten und durchgeführten Maßnahmen wurde in der Drucksache 0093/2013/IV am 26.06.2013 und mit den Drucksachen 0092/2014/IV, 0141/2015/IV informiert.

In Hinblick auf die im Antrag genannte Auswertung von RBL-Daten der RNV GmbH ist folgendes festzuhalten:

Seitens des Amtes für Verkehrsmanagement besteht keine Möglichkeit, auf die Daten des RBL der RNV GmbH zuzugreifen. Inhalt und Auswertemöglichkeiten sind ebenfalls nicht bekannt.

Von der RNV GmbH liegt eine Stellungnahme vor, die weder inhaltlich noch zeitlich eine Aussage über eine den inhaltlichen Forderungen des Antrages Auswertemöglichkeit von RBL-Daten zulässt.

Zitat:

„Eine Auswertung in der geforderten Detailliertheit ist durch die rnv kurzfristig nicht leistbar. Eine Prüfung, inwiefern jeder der acht genannten Einzelpunkte im Detail berücksichtigt werden könnte, würde einige Zeit in Anspruch nehmen. Dafür müsste zunächst die Machbarkeit durch Erstellung einer neuen prototypischen Auswertung unter den vorliegenden technischen Randbedingungen geprüft werden, die von den bisherigen Auswertungen erheblich abweicht. Dies ist ein Prozess, der voraussichtlich mehrere Monate in Anspruch nehmen würde.“

Quelle: RNV GmbH, AB3 vom 02.10.2015

Sollten antragsgemäß die RBL-Auswertungen mit den Messergebnissen der Untersuchungen aus dem Jahr 2012 (Drucksache 0093/2012/IV) zu Vergleichen herangezogen werden, ist auf Grund der unterschiedlichen Methodiken nur sehr bedingt ein tatsächliches aussagekräftiges Ergebnis zu erwarten.

Die derzeitigen Baumaßnahmen des Mobilitätsnetzes, der Bahnstadt und anderer, in das Netz der Straßenbahn eingreifende Maßnahmen lassen eine verfälschte Ergebnislage erwarten, welche die erreichten Verbesserungen nicht dokumentiert. Eine inhaltlich und sachlich korrekte Wiedergabe einer Nachbetrachtung kann erst nach dem Abschluss des überwiegenden Teils der oben genannten Maßnahmen erfolgen. In diesem Fall wäre anzustreben, die gleiche Messmethodik anzuwenden, wie dies in der Eingangsuntersuchung (siehe Drucksache 0093/2013/IV) erfolgt ist. Nur so können tatsächlich vergleichbare Aussagen im Sinne einer Vorher-/Nachheruntersuchung erzielt werden. Die Gewichtung der veränderten Ausgangslage im Straßenbahnnetz stellt in der Wertung der Ergebnisse eine zusätzliche Herausforderung dar.

Prüfung der Nachhaltigkeit der Maßnahme in Bezug auf die Ziele des Stadtentwicklungsplanes / der Lokalen Agenda Heidelberg

1. Betroffene Ziele des Stadtentwicklungsplanes

Nummer/n: (Codierung)	+ / - berührt:	Ziel/e:
MO4	+	Ausbau und Verbesserung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur Begründung: Maßnahmen im Zusammenhang mit den gemeinderätlichen Aufträgen zur ÖPNV-Beschleunigung.

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

Die antragsgemäße Messmethode liefert keine Ergebnisse, die mit denen der ursprünglichen Messmethode vergleichbar wären.

gezeichnet
Bernd Stadel

Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
01	Inhaltlicher Antrag der Grünen-Fraktion vom 17.11.2015
02	Erste Ergänzung zur Drucksache 0230/2015/IV
03	Inhaltlicher Antrag der SPD-Fraktion und der Grünen-Fraktion vom 06.04.2016 (Tischvorlage in der Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 06.04.2016)