

Stadt Heidelberg

Federführung:
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:
Dezernat I, Personal und Organisationsamt

Betreff:

**Umsetzung der Änderungsanträge Nummer
309, 310, 314, 316 und 319 des
Gemeinderates zum Doppelhaushalt
2011/2012:
Zusätzlicher Personalbedarf einer Person in
Teilzeit (50 %) in der Abteilung
Verkehrstechnik beim Amt für
Verkehrsmanagement**

Beschlussvorlage

Beschlusslauf

Die Beratungsergebnisse der einzelnen
Gremien beginnen ab der Seite 2.2 ff.
Letzte Aktualisierung: 15. November 2011

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Zustimmung zur Beschlussempfehlung:	Handzeichen:
Haupt- und Finanzausschuss	26.10.2011	Ö	() ja () nein () ohne	
Gemeinderat	10.11.2011	Ö	() ja () nein () ohne	

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

Der Haupt- und Finanzausschuss empfiehlt dem Gemeinderat für die Umsetzung der Änderungsanträge Nummer 309, 310, 314, 316 und 319 zum Doppelhaushalt 2011/2012 den zusätzlichen Personalbedarf einer Person in Teilzeit (50%) beim Amt für Verkehrsmanagement anzuerkennen und

- a) eine entsprechende Mittelüberschreitung bei den Personalkosten im Umfang von ca. 30.000 € für das Jahr 2012 zu akzeptieren sowie*
- b) das Personalkostenbudget ab dem Jahr 2013 um 30.000 € pro Jahr zu erhöhen.*

Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses vom 26.10.2011

Ergebnis: einstimmige Zustimmung zur Beschlussempfehlung

Sitzung des Gemeinderates vom 10.11.2011

Ergebnis: beschlossen
Enthaltung 3

A. 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:
MO1		Umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern
		Begründung: Mit der Beschleunigung des ÖPNV werden die Prioritäten zu Gunsten des ÖPNV gesetzt. Dadurch wird eine Reduzierung des MIV erwartet, der zu einer geringeren Immissionsbelastung und damit zu einer verbesserten Lebensqualität in der Stadt führt.

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

(keine)

B. Begründung:

1. Anlass

In seiner Sitzung am 17.03.2011 hat der Gemeinderat den Haushaltsplan 2011/2012 beschlossen. Bestandteil dieses Beschlusses war insbesondere ein Paketänderungsantrag aus der Mitte des Gemeinderates. Die Änderungsanträge Nr. 309, 310, 314, 316 und 319

- *Straßenbahnbeschleunigungsprogramm – Anfügen von: Bevorrechtigung von Straßenbahnen im ÖPNV durch ein Straßenbahnbeschleunigungsprogramm*
- *Beschleunigung der Straßenbahnen auf durchschnittlich 20 km/h (statt 16 km/h) in den nächsten beiden Jahren – Vorrangschaltungen an Knotenpunkten für den ÖPNV*
- *Maßnahmen zu entwickeln, die dazu führen, bei der HSB/RNV jeweils eine Bahn der Linien 23, 24 + 26 einzusparen, unter Beibehaltung der bisherigen Takte und ohne Kürzung der Linien*
- *Prioritäten ändern:*
 1. *LSA-Optionen zur Beschleunigung der Straßenbahnen*
 2. *Bevorrechtigung von ÖPNV-Bussen durch Optimierung der LSA-Anlagen*
 3. *Qualitätskontrolle ÖPNV usw.*

haben inhaltsgleich die Beschleunigung des SPNV zum Ziel. Mit der Vorlage 0110/2011/IV wurde der Gemeinderat unter anderem bereits über die hiermit verbundene, notwendige personelle Unterstützung im Umfang einer halben Ingenieurstelle in der Abteilung Verkehrstechnik beim Amt für Verkehrsmanagement informiert.

2. Fachliche Einschätzung

Die Ziele der Beschleunigung von Straßenbahnen von durchschnittlich 16 km/h auf 20 km/h in den nächsten beiden Jahren und die Einsparung jeweils eines Umlaufs auf den Linien 23, 24 und 26 ohne Einkürzung der Linienwege setzen umfangreiche fachliche Prüfungen und Gutachten über die nötige Verlustzeitreduzierung voraus.

Das Ziel „Vorrangschaltung an Knotenpunkten“ stellt dabei nur einen Ausschnitt des Gesamtkomplexes ÖPNV-Beschleunigung dar. Die Möglichkeiten zur Reduzierung von Verlustzeiten beschränken sich jedoch nicht nur auf Eingriffe an Lichtsignalanlagen. Auch sonstige bauliche Maßnahmen dienen einer Erhöhung von möglichen Geschwindigkeiten von Straßenbahnzügen. Hierzu zählen insbesondere:

1. Verbesserung der Leistungsfähigkeit von Haltestellen durch Ermöglichen von barrierefreien Zugängen, Vergrößerung der Warteflächen, ggf. Schaffen von Überholmöglichkeiten einzelner Fahrzeuge
2. Entflechten von Kreuzungsvorgängen Bahn / Individualverkehr durch Verlegung des Kraftverkehrs. Am Beispiel Gneisenaustraße wird deutlich, dass durch die Schaffung einer Linksabbiegemöglichkeit von der Gneisenaustraße Richtung Mannheim die Querungsnotwendigkeit und damit die Zeitkonflikte im Bereich Czernyring/Bergheimer Straße deutlich verringert werden
3. Veränderung der Haltestellenabstände bzw. Zusammenlegung von Haltestellen wie bei der Gleissanierung Nord (früher Ladenburger Straße und Mönchhofplatz, heute Brückenstraße) geschehen bzw. bei den Haltestellen Adenauerplatz und Poststraße zur neuen Haltestelle Seegarten geplant
4. Ermöglichung von schnellen Fahrgastwechseln auch durch die Gestaltung der Züge über eine größtmögliche Anzahl von Türen
5. Reduzierung von Langsamfahrstellen sowie ausreichende Gleiswartung und -instandhaltung

Für die gewollte rasche Koordinierung und Umsetzung von Maßnahmen in diesem Bereich ist zusätzliches Personal in der Abteilung Verkehrstechnik notwendig, da die derzeitige Personalausstattung mit den für den Doppelhaushalt 2011 und 2012 beschlossenen Maßnahmen

- Netzsteuerung Bergheim
- Busbeschleunigung
- Aufrüstung Verkehrsrechner auf die herstellerunabhängige Schnittstelle OCIT
- Sicherung des Sicherheitsstandards des Schloßbergtunnels durch Austausch der Rechentechnik
- Aufbau der Dialogdisplays im Rahmen der kinderfreundlichen Verkehrsplanung
- Bau und Umbau von 5 Lichtsignalanlagen im Zuge der beim Tiefbauamt durchgeführten Baumaßnahme an der Ziegelhäuser-/Neuenheimer Landstraße
- Neuinstallation einer Lichtsignalanlage an der B 37/Am Grünen Hag wegen des Neubaus einer Kindertagesstätte Am Grünen Hag (0307/2011/BV)

und der verkehrstechnischen Begleitung der Planungen bzw. Umsetzung bei den federführenden Projekten des Amtes für Verkehrsmanagement

- Straßenbahn in das Neuenheimer Feld
- Mobilitätsnetz
- Kinderfreundliche Verkehrsplanung
- Bahnstadt / Speyerer Straße / Czernyring

sowie der Mitwirkung bei Maßnahmen des Tiefbauamtes

- Rohrbacher Straße, 3. Bauabschnitt
- Deckenprogramm (Querspange zwischen Vangerowstraße und Bergheimer Straße; Römerstraße/Astorstraße bis Feuerbachstraße; Rohrbacher Straße zwischen Poststraße und Adenauerplatz; Mittermaierstraße zwischen Vangerowstraße und Bergheimer Straße)
- Hebelstraßenbrücke (westliche Anbindung)

nicht ausreichend ist. Hinzu kommen ständig laufende Prozesse der Wartung, Werterhaltung und Instandhaltung der verkehrstechnischen Ausrüstung sowie die dauerhafte Betreuung von Zählstellen des Landes.

Bei einer Vielzahl weiterer verkehrlicher Großprojekte wie z. B. der Sanierung der Ziegelhäuser-/Neuenheimer Landstraße, der Kanalsanierung Peterstaler Straße, dem Umbau der Speyerer Straße und der Verlängerung des Querbahnsteiges ist zudem die intensive fachliche Abstimmung, Begleitung und Mitarbeit bei den verschiedenen Bauzuständen der Abteilung Verkehrstechnik notwendig.

Damit die mit den Änderungsanträgen Nr. 309, 310, 314, 316 und 319 gewünschte Beschleunigung des SPNV erfolgen kann, ist deshalb zusätzliches Personal im Bereich der Abteilung Verkehrstechnik im Umfang einer halben Ingenieurstelle erforderlich. Zur laufenden Betreuung dieser und weiterer Maßnahmen sowie aufgrund der parallel anfallenden Aufgaben der Abteilung, wie der bürgerfreundlichen Abwicklung von Anfragen zu Lichtsignalanlagen, wird eine dauerhafte Personalaufstockung im genannten Umfang für notwendig erachtet.

Sollte die Personalaufstockung nicht erfolgen, kommt es je nach aktueller Lage zu Verzögerungen von Maßnahmen auf unbestimmte Zeit, die derzeit für die Realisierung innerhalb des Doppelhaushaltes 2011/2012 vorgesehen sind. Dies betrifft insbesondere die Maßnahmen Netzsteuerung Bergheim, Aufrüstung Verkehrsrechner und kinderfreundliche Verkehrsplanung. Maßnahmen die wir verkehrstechnisch begleiten und federführend bei anderen Ämtern, insbesondere beim Tiefbauamt durchgeführt werden, müssen zwangsläufig bedient werden. Das gleiche gilt für die Begleitung der Realisierung von Großprojekten wie der Straßenbahn in das Neuenheimer Feld oder das Mobilitätsnetz.

Insbesondere werden im Bereich Qualitätssicherung, Werterhaltung und Instandhaltung bei fehlender Personalausstattung starke Einbußen erwartet, da die neuen hochkomplexen Netzsteuerungsverfahren INES+, MOTION, und das Parkleitsystem ständig Personal in hohem Maße für Pflege und Kontrolle binden.

Die stärkste Auswirkung wird sich jedoch in der Qualität der Arbeitsergebnisse widerspiegeln. Mit der Gründung des Amtes und damit verbunden der Einbettung der Abteilung Verkehrstechnik in das Amt für Verkehrsmanagement ist es erstmals gelungen, verkehrstechnische Planungen schon in der Vorentwurfsphase intensiv zu begleiten. Im Gegensatz zur früheren Arbeitsweise, in der verkehrstechnische Planung erst im Stadium der Ausführung der Leistungsphasen 3 und 4 erfolgte, bedeutet das jetzige Vorgehen mit der Einbeziehung der verkehrstechnischen Planungen bereits in den Leistungsphasen 1 und 2 eine enorme Qualitätssteigerung, die selbstverständlich mit einem hohen Arbeitsaufwand verbunden ist. Dies betrifft auch Maßnahmen der RNV GmbH.

Sollte die Personalaufstockung nicht im gewünschten Rahmen erfolgen, werden daher Maßnahmenverzögerungen auf unbestimmte Zeit sowie enorme Qualitätsverluste in Kauf genommen.

Bei Anerkennung des zusätzlichen Personalbedarfs im Umfang einer Person in Teilzeit (50%) wird die detaillierte personalwirtschaftliche Umsetzung in Abstimmung zwischen dem Personal- und Organisationsamt und dem Amt für Verkehrsmanagement schnellstmöglich festgelegt.

gezeichnet

Bernd Stadel