

Stadt Heidelberg

Drucksache:
0060/2013/IV

Datum:
23.04.2013

Federführung:
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:
Dezernat I, Personal und Organisationsamt

Betreff:

**Fünf Jahre Amt für Verkehrsmanagement -
Organisationsstruktur, Leistungsspektrum und
Arbeitsergebnisse**

Informationsvorlage

Beschlusslauf

Die Beratungsergebnisse der einzelnen Gre-
mien beginnen ab der Seite 2.2 ff.
Letzte Aktualisierung: 10. Juni 2013

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Kenntnis genommen:	Handzeichen:
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	08.05.2013	Ö	() ja () nein () ohne	
Haupt- und Finanzausschuss	06.06.2013	Ö	() ja () nein () ohne	

Zusammenfassung der Information:

Der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss und der Haupt- und Finanzausschuss nehmen die Informationen zur Amtsstruktur, dem Leistungsspektrum und den Arbeitsergebnissen des Amtes für Verkehrsmanagement zur Kenntnis.

Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 08.05.2013

Ergebnis: Kenntnis genommen

Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses vom 06.06.2013

Ergebnis: Kenntnis genommen

Begründung:

Das Amt für Verkehrsmanagement wurde am 01.11.2007 neu gegründet. Ziel war es, durch ein qualifiziertes Verkehrsmanagement den bestehenden und künftigen Anforderungen im Themenbereich Verkehr insbesondere in strategischer und konzeptioneller Hinsicht besser gerecht werden zu können. Die Steuerung dieses wichtigen Themenfeldes aus einer Hand bietet kürzere Entscheidungswege, neue Sichtweisen, Synergieeffekte und hat darüber hinaus alle Verkehrsarten gleichermaßen im Blick.

1. Organisationsstruktur

Im Amt für Verkehrsmanagement wurden Aufgaben aus vier verschiedenen Ämtern zentral zusammengefasst. Im Einzelnen handelt es sich um:

- das frühere Verkehrsreferat (Referat 04),
- den Gemeindevollzugsdienst des Rechtsamtes,
- die Bereiche Verkehrsplanung und Verkehrsmanagement des Stadtplanungsamtes,
- die Abteilung Verkehrstechnik des Tiefbauamtes.

Aus diesen Teilbereichen entstanden insgesamt vier Abteilungen innerhalb des Amtes für Verkehrsmanagement. Die dabei zugrundeliegende Organisationsstruktur wurde in der Folge aufgrund praktischer Erfahrungen, neuer Aufgabenschwerpunkte und verschiedener Personalwechsel kontinuierlich hinterfragt und zuletzt im Jahr 2012 angepasst. Im Vordergrund stand eine Optimierung der Arbeitsabläufe sowie eine effizientere Aufgabenwahrnehmung auf Basis eines eindeutigen Aufgaben- und Verantwortungszuschnitts. Die Bezeichnungen der Abteilungen und das jeweilige Aufgabenspektrum stellen sich derzeit wie folgt dar:

Abteilung 1 Recht und Verwaltung

Die Abteilung 1 umfasst die Aufgaben des früheren Verkehrsreferates (untere Verkehrsbehörde) und des Gemeindevollzugsdienstes (GVD), ergänzt um den Bereich der Verwaltung mit Zuständigkeiten für die Themen Haushalt, Controlling, Zielvereinbarungen und allgemeine Verwaltungsangelegenheiten. Sämtliche Verkehrsprojekte werden bereits von Planungsbeginn an aus verkehrsrechtlicher Sicht begleitet. Hierdurch ergibt sich eine zielgerichtete und umfassende Abwicklung. Durch die organisatorische Zuordnung der Verkehrsüberwachung (GVD) als Sachgebiet innerhalb der Abteilung können zudem verkehrsrechtliche Anordnungen im Rahmen der Überwachung des ruhenden und fließenden Verkehrs effektiv durchgesetzt werden. Vor Ort festgestellte Mängel werden von den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern unmittelbar kommuniziert und innerhalb des Amtes transportiert. Von Vorteil für die internen Arbeitsabläufe ist der Umzug des GVD von der Bergheimer Straße in die Gaisbergstraße im Jahr 2010.

Abteilung 2 Konzeptionelle Verkehrsplanung/ÖPNV

In Abteilung 2 werden verkehrsmittelübergreifend sämtliche netzrelevanten Konzeptionen und Planungen entwickelt. Dazu zählen sowohl die stadtweite, mit dem Umland verzahnte klassische Generalverkehrsplanung, als auch die stadtteil- bzw. quartiers- und straßenbezogene Erstellung von Verkehrskonzepten. Die Beteiligung des Amtes durch Stellungnahmen bei Planfeststellungs- und Bebauungsplanverfahren wird hier koordiniert. Kontakte auf Regional- (VRRN, Metropolregion) und Landesebene werden hier gebündelt. Der gesamte Bereich der Modellrechnung im ÖPNV und IV ist ebenfalls dort angesiedelt. Schwerpunktthemen sind die Koordination der Planung von Projekten des Verkehrsentwicklungsplanes und des Nahverkehrsplans der Stadt Heidelberg. Schwerpunkte im ÖPNV-Bereich sind die Wahrnehmung der Aufgabenträgerschaft, die Fortschreibung und Umsetzung des Nahverkehrsplanes, die gemeinsam mit den Aufgabenträgern im VRN in den Jahren 2013 und 2014 durchgeführt wird sowie die Angebotsanpassungen im städtischen ÖPNV sowie deren Umsetzung nach Beteiligung der gemeinderätlichen Gremien.

Mit der Entwicklung zur „RNV 2009“ seit dem Jahr 2009 haben sich die Bereiche Qualitätskontrolle und Projektmanagement im städtischen ÖPNV konkretisiert. Es finden regelmäßige Sitzungen (Key Account und ÖPNV-Runde) der beteiligten städtischen Ämter (Kämmereiamt und Amt für Verkehrsmanagement) sowie der RNV und der HSB statt.

Abteilung 3 Entwurf Verkehrsanlagen

Die in Abteilung 3 zu erbringenden Planungsleistungen der Leistungsphasen 1 und 2 der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI) beruhen auf den konzeptionellen Festlegungen der Abteilung 2 sowie den gegebenen räumlichen Randbedingungen und Leistungsfähigkeitsbemessungen. Hier werden Vorentwürfe erstellt, die mit den internen und externen Beteiligten abgestimmt werden und zur Umsetzung an das Tiefbauamt oder teilweise auch an die Abteilung 4 übergeben werden. Um städtische Interessen zu berücksichtigen, werden die Planungen der RNV bei Bedarf begleitet. Aktuell ist dies bei den Projekten des Mobilitätsnetzes Heidelberg (Infrastrukturmaßnahmen) der Fall. Hier werden alle Planungen der einzelnen Projekte gebündelt und koordiniert.

Abteilung 4 Verkehrstechnik

In Abteilung 4 werden sämtliche Projekte der Signaltechnik von der Konzeption bis zur Ausführung bearbeitet. Dabei besteht eine große inhaltliche Zusammenarbeit mit der Abteilung 3 „Entwurf Verkehrsanlagen“. Diese Schnittstelle bestand früher zwischen dem Stadtplanungsamt und dem Tiefbauamt. Zusätzlich wurde in der Abteilung die Position der „Ampelkümmererin“ installiert. Die Ampelkümmererin kommuniziert den Bürgern verkehrs- und signaltechnische Zusammenhänge transparent und verständlich. Sie fungiert als Bindeglied zwischen den Fachingenieur/innen und Bürger/innen.

Stabsstelle Mobilitätsmanagement

Zusätzlich zu den vier Abteilungen wurde am 01.11.2008 eine direkt dem Amtsleiter zugeordnete Stabsstelle zur Bearbeitung von Fragen des Mobilitätsmanagements eingerichtet. Durch systematische und gezielte Information, Beratung, Motivation und Bildung sollen bestimmte Zielgruppen in die Lage versetzt werden, ihre individuellen Mobilitätsbedürfnisse auf möglichst umwelt- und sozialverträgliche Weise kostengünstig zu organisieren. In diesem Kontext spielen insbesondere das Mobilitätsmanagement für Familien und die Bereiche ÖPNV, sowie Fuß- und Radverkehr eine bedeutende Rolle.

Die kinderfreundliche Verkehrsplanung wird aus dem Blickwinkel des Mobilitätsmanagements konzeptionell und strukturell weiterentwickelt. Derzeit werden sukzessive für sämtliche Stadtteile zusammen mit den Kinderbeauftragten und der Polizei Kinderwegepläne erstellt. Diese sollen die eigenständige Mobilität von Kindern auf dem Weg zur Schule, zu Spielplätzen und zu Freunden fördern und sicher machen.

2. Umgesetzte Projekte

In den seit Amtsgründung vergangenen Jahren wurden durch das Amt für Verkehrsmanagement viele wichtige Projekte angestoßen und realisiert. Beispielhaft seien chronologisch folgende Projekte genannt und kurz dargestellt:

Jahr 2009

- ***Koordinierte verkehrsabhängige Lichtsignalsteuerung (Grüne Welle) an der Berliner Straße und der Speyerer Straße mit Grüne-Welle-Anzeigen***
Die Berliner Straße als westliche Nord-Süd-Verbindung und Zufahrt zum Neuenheimer Feld ist eine der verkehrskritischen Bereiche im Stadtgebiet. Die Einzelsteuerung der Knotenpunkte wurde durch Vereinheitlichung der Steuerungsprinzipien optimiert. Durch den Einsatz moderner verkehrsadaptiver Verkehrssteuerungsverfahren (Netzsteuerung) zur übergeordneten verkehrsabhängigen Beeinflussung der Signalisierung wurde die Verkehrsabwicklung hinsichtlich Reisezeit, Wartezeit und Kraftstoffverbrauch verbessert.
Auf der Speyerer Straße wurden die Lichtsignalanlagen K 512 – K 514 koordiniert und mittels einer Unterzentrale verkehrsabhängig betrieben, um einen möglichst reibungslosen und störungsfreien Verkehrsfluss zu ermöglichen. Grüne Welle Anzeigen zeigen den Kraftfahrer/innen an, bei welcher Geschwindigkeit die Strecke ohne Ampelstopp durchfahren werden kann.
- ***Querbahnsteig über die Gleise am Hauptbahnhof***
Durch die Verlängerung der bestehenden Fußgängerbrücke in südliche Richtung über das Gleis 10 erfolgte der Anschluss des neuen Stadtteils Bahnstadt. Federführend für die Stadt Heidelberg schloss das Amt für Verkehrsmanagement mit der DB Station & Service AG am 09.06.2009 einen Finanzierungsvertrag für diese wichtige Infrastrukturmaßnahme.
- ***Busbeschleunigung***
Eine im Jahr 1995 durch die HSB in Auftrag gegebene Voruntersuchung bestätigte die Annahme, dass Busse und Bahnen in Heidelberg aufgrund der Verlustzeiten an Lichtsignalanlagen eine erhebliche Beeinträchtigung der Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit erfahren. Mit Beschluss des Gemeinderates vom 16.10.2008 wurde der Weg zur Finanzierung und Bereitstellung der erforderlichen Haushaltsmittel für ein Busbeschleunigungsprogramm frei gemacht. In fünf Pakete aufgeteilt werden seitdem gemeinsam mit der RNV sukzessive Beschleunigungsmaßnahmen an Lichtsignalanlagen im gesamten Stadtgebiet umgesetzt.

- **Installation eines dynamischen Parkleitsystems**
Vor dem Hintergrund steigender Kraftfahrzeugzahlen und wachsender Mobilität war die Installation eines dynamischen Parkleitsystems zur Vermeidung von Parksuchverkehr in Heidelberg folgerichtig. Im April 2010 wurde das dynamische Parkleitsystem in Betrieb genommen, welches Stellplatzanlagen im erweiterten Innenstadtbereich und die Bereiche und Institute der Universität einbezieht. Mittels einer Internetplattform können freie Parkplätze auch online abgerufen werden.

Jahr 2010

- **Baustellenkoordinierungskommission/Baustelleninformationssystem**
Im Jahr 2010 wurde eine Baustellenkoordinierungskommission eingerichtet. Ziel war es, durch ein Baustellenmanagement einen reibungslosen Verkehrsfluss im Stadtgebiet zu gewährleisten. Sämtliche Baustellen im Stadtgebiet werden aufeinander abgestimmt und auf gegenseitige Verträglichkeit überprüft. Auch größere Baustellen außerhalb der Gemarkung werden einbezogen. Im Internet können die aktuellen Baustellen im Stadtgebiet über das Baustelleninformationssystem abgerufen werden.
- **Verkehrsschauen**
Im Jahr 2010 erfolgte die Einführung von regelmäßigen Verkehrsschauen in allen Stadtteilen. Gemeinsam mit der Polizei werden so Verkehrssituationen und Verkehrsbeschilderungen strukturiert, planvoll und stadtteilbezogen begutachtet sowie festgestellte Mängel zeitnah beseitigt.
- **Gründungsmitgliedschaft in der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommune (AGFK)**
Am 04. Mai 2010 wurde die AGFK Baden-Württemberg von 19 Gründungsmitgliedern, darunter auch Heidelberg, ins Leben gerufen. Im Jahr 2012 wurde Heidelberg als Fahrradfreundliche Kommune ausgezeichnet. Diese Auszeichnung ist Ansporn die Attraktivität des Radfahrens weiter zu fördern und den bereits hohen Radverkehrsanteil im Binnenverkehr von derzeit 30 Prozent noch zu steigern.
- **Verkehrsnachfragemodell**
Verkehrsnachfragemodelle dienen der Berechnung und Abbildung von Verkehrsmengen des Straßen- und Schienennetzes sowie der Wirkungsanalyse von Konzepten. Sie sind ein sehr wichtiges Instrument der konzeptionellen Verkehrsplanung. Das Verkehrsnachfragemodell der Stadt Heidelberg aus dem Jahr 1999 wurde im Jahr 2010 aktualisiert. Hierzu wurden umfangreiche Verkehrserhebungen durchgeführt, die unter anderem Aufschluss über Verkehrsmittelwahl, Wegelängen und –häufigkeit der Heidelberger Verkehrsteilnehmer, sowie über die abgewickelten Kraftverkehrsmengen auf dem Straßennetz geben.
- **Einrichtung und Betreuung eines Fahrgastbeirates**
Mit der Installation eines Fahrgastbeirates in Heidelberg haben die Fahrgäste des ÖPNV ein Medium, welches ihre Interessen vertritt und auf Probleme und Schwachstellen in diesem Bereich hinweist.

Jahr 2011

- **Netzsteuerung Bergheim**
Im westlichen Teil Bergheims besteht ein sehr dichtes Netz von signalgeregelten Straßenkreuzungen. Hier kreuzen sich die wesentlichen Hauptverkehrsachsen, insbesondere für den motorisierten Individualverkehr. Gleichzeitig verlaufen auch wesentliche Trassen des ÖPNV. Um die Gesamtsituation in diesem stark verkehrsbelasteten Bereich zu verbessern, werden die unterschiedlichen Generationen von Lichtsignalsteuerungen überarbeitet und modernisiert. Durch eine einheitliche Steuerungsstruktur wird die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes besser ausgenutzt sowie die Reise- und Wartezeit für den motorisierten Individualverkehr reduziert. Die Bevorrechtigung für den ÖPNV wird beibehalten bzw. optimiert.
- **Mobilitätsnetz Heidelberg 2020**
Mit dem Projekt "Mobilitätsnetz Heidelberg 2020" wurde von Stadt und RNV ein Maßnahmenpaket geschürt, in dem bereits geplante Maßnahmen und neue Projekte zur Verbesserung oder Erweiterung des Straßenbahnnetzes in Heidelberg gebündelt sind. Mit der Bündelung der Projekte soll das Heidelberger Verkehrsnetz nachhaltig ausgebaut werden, um so die Lebensqualität in der Stadt zu verbessern. Dieses Großprojekt ist das Leuchtturmprojekt beim Ausbau und der Erweiterung des ÖPNV.
- **Verkehrskonzepte/Bürgerbeteiligung**
Bürgerbeteiligung in Form einer offenen Diskussions- und Dialogkultur, auch weit über den vorgegeben gesetzlichen Rahmen hinaus, ist ein wesentliches Anliegen der Stadt. Ziel ist es, Transparenz herzustellen und die Bürgerinnen und Bürger bei wichtigen Zukunftsprojekten frühzeitig und regelmäßig einzubinden. Im Verkehrsbereich wurde diese Art der Beteiligung schon in der Vergangenheit gelebt, weil das Thema Verkehr seit jeher kontrovers diskutiert wird und die Bürgerschaft in hohem Maße interessiert. Insbesondere aus Gründen der Akzeptanz von verkehrlichen Maßnahmen erfolgt die Entwicklung stadtteilbezogener Verkehrskonzepte mit Bürgerbeteiligung durch Runde Tische und Informationsveranstaltungen. Beispielsweise erwähnt seien das Verkehrskonzept Quartier am Turm sowie die Runden Tische Rohrbach-Süd und Rohrbach-West.

Jahr 2012

- **Straßenbahnbeschleunigung**
Ziel einer Straßenbahnbeschleunigung ist, in räumlicher, technischer und organisatorischer Hinsicht eine verbesserte Abwicklung des Heidelberger Straßenbahnverkehrs zu ermöglichen und zu prüfen, welche steuerungstechnischen Voraussetzungen an bestehenden oder auch neuen Lichtsignalanlagen geschaffen werden müssen. Durch ein im Jahr 2012 in Auftrag gegebenes Gutachten sollen die Potenziale aufgezeigt und anhand eines Kosten- / Nutzen-Vergleiches bewertbar gemacht werden. Darüber hinaus werden für alle daraus entstehenden Empfehlungen die erwarteten Realisierungszeiträume und geschätzten Gesamtkosten ermittelt. Diverse Kleinmaßnahmen werden laufend und in intensiver Zusammenarbeit mit der RNV umgesetzt.

3. Fazit und Ausblick

Fünf Jahre nach der Gründung des Amtes für Verkehrsmanagement kann bestätigt werden, dass sich die Zusammenlegung der verschiedenen mit dem Thema Verkehr befassten Bereiche bewährt hat. Eine Vielzahl von Aufgaben wurden angestoßen und bewältigt sowie neue Schwerpunkte gesetzt. Reibungsverluste und Schnittstellenprobleme durch ehemals verschiedene beteiligte Ämter konnten durch die Amtsgründung stark reduziert werden, so dass das Thema Verkehr durch eine schlagkräftige Einheit aus einer Hand und einem Guss bearbeitet wird.

In den kommenden Jahren wird der Fokus des Amtes auf dem Thema Ausbau und Beschleunigung des ÖPNV liegen. Die in diesem Kontext angestoßenen Projekte Mobilitätsnetz Heidelberg, die Beschleunigung von Bussen und Straßenbahnen sowie der barrierefreie Ausbau von Bushaltestellen werden intensiv fortgeführt. Darüber hinaus steht die Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Stadt Heidelberg in den Jahren 2013 und schwerpunktmäßig in 2014 an. Weitere Schwerpunkte werden die Erstellung von Verkehrskonzepten mit Bürgerbeteiligung und die verkehrliche Begleitung des Konversionsprozesses und der Bahnstadt sein. Die Erarbeitung einer Gesamtverkehrskonzeption sowie die Überprüfung der hiermit verbundenen finanziellen und personellen Auswirkungen werden im Rahmen der Haushaltsberatungen für die Jahre 2015/2016 weiterverfolgt. Ein weiteres Hauptaugenmerk des Amtes liegt auf der Verbesserung des Radverkehrsnetzes und fahrradfreundlicher Bedingungen in der Stadt. Durch die Auszeichnung als Fahrradfreundliche Kommune und die Imagekampagne RadKULTUR des Landes Baden-Württemberg wollen wir als Stadt in Zukunft weitere wichtige Weichen zur Erreichung dieser Ziele setzen.

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:
MO 1	+	Umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern Begründung: Ziel/e:
MO 2	+	Minderung der Belastungen durch den motorisierten Verkehr Begründung: Ziel/e:
MO 4	+	Ausbau und Verbesserung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur Begründung: Diese Ziele wurden unter anderem seit der Amtsgründung durch die Umsetzung verschiedener Projekte wie zum Beispiel dem Ausbau und der Verbesserung des ÖPNV erreicht.

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

(keine) bzw. Erläuterung hier einfügen.

gezeichnet

Bernd Stadel