

Mobilitätsbeschluss – Personal- und Finanzbedarf

hier: Antrag der Stadtratsfraktion von Bündnis 90/Die Grünen vom 02.07.2021

Entscheidungsvorlage

Personal- und Finanzbedarf für die Umsetzung des Mobilitätsbeschlusses

Der Mobilitätsbeschluss umfasst den Zeitraum bis 2030/2031 (10 Jahre). Innerhalb dieses für Planungen relativ kurzfristigen Zeitrahmens sollen wesentliche Meilensteine des Beschlusses geplant und realisiert sein. Verschiedene Maßnahmen aus dem Papier sind bereits in Planung oder in der Umsetzung. Viele Maßnahmen sind aber in den umfassenden Planungs- und Bauprogrammen der betroffenen Dienststellen in den nächsten Jahren nicht enthalten und müssen zusätzlich zu den bereits anstehenden Projekten geleistet werden. Ein Großteil der Maßnahmen im Mobilitätsbeschluss kann deshalb nur umgesetzt werden bzw. im gewünschten Umfang realisiert werden, wenn vom Stadtrat zusätzliche personelle und finanzielle Kapazitäten zur Verfügung gestellt werden.

Die Liste in der Anlage enthält den bei SÖR und Vpl ermittelten Personal- und Finanzbedarf nach Themen analog zum Mobilitätsbeschluss und nach Jahren bis 2031 gegliedert. Der Personalbedarf für die einzelnen Projekte fällt bei Vpl und SÖR zeitversetzt an, da auch Planung und Ausführung zeitversetzt stattfinden. Bei den Kosten handelt es sich um grobe Schätzungen, da noch nicht in allen Fällen konkrete Planungen vorliegen. Auch bei der Generierung von zusätzlichen Fachkräften und bei der Planung und Ausführung der Planungen können unvorhersehbare Probleme und Risiken auftauchen, die zu mehr oder weniger langen Verzögerungen führen. So zeigen die Erfahrungen, dass derzeit Fachkräfte schwer zu gewinnen sind, Verzögerungen bei Planungen aufgrund von rechtlichen oder anderen unvorhersehbaren Aspekten eintreten können und Firmen häufig keine Kapazitäten für die Ausführung der Planungen haben.

Die Abschätzung ergibt entsprechend der ausführlichen Liste für die nächsten 10 Jahre bis zum Jahr 2031 in der Summe einen Personalbedarf von bis zu 26 zusätzlichen Stellen bei Vpl und bis zu 42 zusätzlichen Stellen bei SÖR in der Umsetzung und bis zu 18 weiteren Stellen im Unterhalt. Die Gesamtkosten dieses Personalbedarfs werden auf 60 Mio. Euro für 10 Jahre geschätzt.

Da manche Maßnahmen zeitlich befristet oder nach einigen Jahren abgeschlossen sind bzw. erst später anstehen, entwickelt sich der Personalbedarf und hat eine Spitze, die bei Vpl von 2025 bis 2028 erreicht wird und bei SÖR in den Jahren 2025 und 2026. Der Bedarf an zusätzlichem Personal für die Umsetzung aller beschlossenen Projekte begänne im Jahr 2022 mit 12 Fachkräften und 1 Verwaltungsstelle bei Vpl und 14 bei SÖR in der Umsetzung sowie 4 Stellen im Unterhalt (Winterdienst Radwege).

Bei Vpl werden bis zum Jahr 2031 zusätzliche konsumtive Mittel in Höhe von etwa 400.000 Euro vor allem für die Rücksichtnahmekampagne und für das jährliche Reporting benötigt. Die Mittel für verschiedene Gutachten, die im Rahmen der Planung vergeben werden müssen, wie z.B. Standardisierte Bewertungen für ÖPNV-Projekte, werden je nach Bedarf zum Haushalt angemeldet und wie bisher aus dem bereitgestellten Budget finanziert.

Derzeit wird zusammen mit den Mitgliedern des Runden Tisches Radverkehr die Radverkehrskampagne „Nürnberg steigt auf“ fortgeschrieben. Die Fortschreibung wird voraussichtlich im ersten Halbjahr 2022 abgeschlossen und kann danach dem Verkehrsausschuss zum Beschluss vorgelegt werden. Für die Umsetzung der Kampagne standen bislang jährlich 55.000 Euro konsumtive Mittel zur Verfügung, die Ende 2022 auslaufen. Für die Fortführung von „Nürnberg steigt auf“ sind auch zukünftig konsumtive Mittel zusätzlich zu den in der Liste zum Mobilitätsbeschluss angeführten Mitteln erforderlich, deren Höhe vom Ergebnis der Fortschreibung der Kampagne abhängt.

Bei SÖR werden für die im Mobilitätsbeschluss genannten Projekte investive Mittel in Höhe von ca. 335 Mio Euro prognostiziert. Diese Summe beinhaltet noch keine Förderung und ist daher mit viel Vorsicht zu verstehen. Regelmäßig ist von einer Förderung zwischen 60 und 80 % auszugehen, die

reale Haushaltbelastung dürfte über 10 Jahre investiv also bei etwa 10-15 Mio, € p. a. liegen. . Der konsumtive Bedarf wird grob auf 5,5 Mio. Euro geschätzt.

Darüber hinaus sind mit der Umsetzung des Mobilitätsbeschlusses auch Kosten bei anderen Fachdienststellen/Beteiligten (z.B. KVÜ, VAG etc.) zu erwarten, so dass die finanziellen Belastungen für die Stadt Nürnberg aus dem Mobilitätsbeschluss insgesamt über den Stand der Vorlage hinausgehen dürften.

Antrag der Stadtratsfraktion von Bündnis 90/Die Grünen vom 02.07.2021

Im ersten halben Jahr nach Verabschiedung des Mobilitätsbeschlusses im Januar 2021 wurden Maßnahmen umgesetzt, die bereits deutlich vor dem Mobilitätsbeschluss erarbeitet und vom AfV beschlossen wurden. Da Planungen aufgrund der notwendigen Berücksichtigung vielfältiger Belange und der aufwändigen Abstimmungsprozesse häufig einen relativ langen Vorlauf haben, entsprechen Planungen, die vor Januar 2021 erarbeitet, aber noch nicht vom AfV beschlossen waren, nicht den Vorgaben des Mobilitätsbeschlusses bei Geh- und Radwegbreiten. Diese Pläne wurden bzw. werden sukzessive überprüft und wo erforderlich und möglich, den neuen Festlegungen angepasst. Beispiele hierfür sind die Straßenpläne für die Äußere Bayreuther Straße, die Ostendstraße, die Willstraße oder die Bahnhofstraße.

Für die ÖPNV-Projekte Reaktivierung Stadtparkschleife, Lückenschluss Minervastraße und Straßenbahnverlängerung nach Lichtenreuth, die bis 2026 abgeschlossen sein sollen, laufen die Planungen. Gleichzeitig wird der „Masterplan schneller und pünktlicher ÖPNV“ weiter bearbeitet, der im ersten Quartal 2022 abgeschlossen werden soll.

Ebenfalls in Bearbeitung ist die Fußverkehrsstrategie, die voraussichtlich noch in 2021 dem AfV vorgelegt werden kann. Die systematische Begehung von Stadtteilen mit Bürgerbeteiligung zur Prüfung erforderlicher Maßnahmen zur Schaffung fußverkehrsfreundlicher Bedingungen kann dann in 2022 beginnen.

Bis zum Herbst 2021 sollen weitere Mobilpunkte eingerichtet werden, so dass dann insgesamt 47 Mobilitätsstationen mit Carsharing-Fahrzeugen bestehen. Ziel laut Mobilitätsbeschluss sind 100 Standorte bis zum Jahr 2025. Die dazu nötige Personalmehrung um 0,5 VK wird auf die Zeit nach 2023 verlegt, eine Reduktion der Geschwindigkeit der Ausstattung mit Mobilpunkten ist daher zu erwarten. Das Ziel „100“ wird so erst nach 2026 erreichbar sein.

Darüber hinaus fehlt das benötigte Personal, um zusätzliche Maßnahmen und Projekte planen und durchführen zu können, die über die bereits vorgesehenen und mit dem vorhandenen Personal zu bewältigenden Maßnahmen hinausgehen. So wurde z.B. in Gostenhof das Stadtteilprojekt für Radstände mit einer Onlinebeteiligung durchgeführt, aber für ein zweites Stadtteilprojekt in 2021 - wie im Mobilitätsbeschluss verankert - stehen derzeit keine Kapazitäten zur Verfügung.

Weiteres Vorgehen

Um die im Januar 2021 festgelegten Maßnahmen und Projekte im Zeitraum bis 2030 umsetzen zu können, wird die Verwaltung zu den Haushaltsberatungen nach Abstimmung mit der Kämmerei und im Lichte der Haushaltslage die Schaffung von zunächst 8,5 Stellen bei Vpl für 2022 sowie weiteren Stellen für die Folgejahre und bei SÖR 10 Stellen für 2022 sowie von weiteren Stellen für die Folgejahre beantragen. Darüber hinaus wird die Verwaltung die nötigen investiven und nicht investiven Finanzmittel für die jeweils anstehenden Projekte konkretisieren und zum Haushalt der Jahre anmelden, in denen sie umgesetzt werden sollen.

Gegenüber der beigefügten Liste wird aus Gründen der aktuellen Haushaltslage entsprechend vorgeschlagen, anstatt der errechneten 14 Stellen im Ingenieurbereich bei SÖR vorerst für 2022 sechs Stellen zu schaffen. Zur Sicherstellung der Bearbeitung der bereits in Vorbereitung befindlichen

Maßnahmen (Äußere Bayreuther Str. mit Stadtparkwendeschleife, Minervastr. und Brunecker Str. im ÖPNV-Bereich kommen noch der Ausbau der Radvorrangrouten/Radschnellverbindungen (z. B. Nürnberg Nord). Welche Maßnahmen sich verschieben, hängt sehr stark von den Planungsfortschritten ab. Konkret kann das von Seiten SÖR erst beantwortet werden, wenn klar ist, welche Stellen tatsächlich besetzt werden können. Die 2021 nicht geschaffenen Stellen werden ab 2022 erneut beantragt. Mit den vier Stellen „Winterdienst“ kann der Winterdienst auf Radwegen weiter ausgebaut und verbessert werden.

Zudem wird vorgeschlagen, beim Verkehrsplanungsamt die Beplanung der Radvorrangrouten zu strecken und damit statt 2,0 VK 2022 vorerst 1,0 VK zu schaffen. Dabei wird in Kauf genommen, dass die Radvorrangrouten nicht im beschlossenen Zeitrahmen umgesetzt werden können, sondern ein Verzug entsteht. (-1)

Im Bereich des ÖPNV wird vorgeschlagen, statt in der Summe 2,5 VK für das Haltestellenprogramm incl. Streckenerüchtigungen („Pirckheimer Straße“ und Verbesserung der Qualität und Barrierefreiheit) nunmehr nur 2,0 VK zu schaffen. Verzögert werden dadurch vor allem das Projekt „Pirckheimer Straße“ und die barrierefreie Sanierung von Straßenbahn-Haltestellen. (-0,5)

Weiterhin wird vorgeschlagen, die Programme zu neuen Radabstellanlagen zunächst zurückzustellen. Die Reduktion beträgt hier somit 1,0 VK um den Preis, dass die im Mobilitätsbeschluß geforderten Zahlen an Radabstellanlagen nicht im Zeitplan erreicht werden können. Die Schritte zu mehr Fußgängerfreundlichkeit sollen erreicht werden. (-1)

Zudem soll die Stelle zur Beschleunigung der Errichtung von „Mobilpunkten erst nach 2022 geschaffen werden, das Programm läuft damit entsprechend langsamer. (-1)

Ebenso nicht beantragt wird 2021 die Stelle zur Stärkung des „Masterplans pünktlicher Nahverkehr“ – die hier nötigen Verbesserungen werden nach 2022 zu erreichen sein. (-1)

In der Summe ergibt sich eine Gesamtreduktion bei Vpl gegenüber dem ursprünglich geplanten Sollzustand von 13 Stellen für die Umsetzung des Mobilitätsbeschlußes in 2022 um 4,5 VK auf 8,5 VK. Die 2021 nicht geschaffenen Stellen werden ab 2022 erneut beantragt werden.

In der Gesamtschau ist die Reduktion der Stellenschaffungen gegenüber dem Soll-Ansatz, der fachlich geboten ist, im Licht der Haushaltlage und unter Würdigung der trotzdem dringenden Notwendigkeit der Umsetzung der Verkehrswende ein gerade noch vertretbarer Ansatz, der zwar einzelne Projekte verzögern wird und einige Ziele nicht zeitgerecht erreichbar machen wird, dabei aber auch dem Gesamtzustand der städtischen Finanzen Rechnung trägt.
