

Sachstand und Auswirkungen der Stelleneinsparungen im U-Bahnbauamt

Bericht

Im Gesamtpaket der Stelleneinsparungen wurden den Geschäftsbereichen unterschiedliche Einsparquoten zugewiesen. Das Planungs- und Baureferat hat zum Stellenplan vom 01.01.2023 perspektivisch eine Reduktion von etwa 11% zu erreichen. Zu unterscheiden sind „ausgenommene“ Stellen und „nicht ausgenommene“ Stellen. Im Planungs- und Baureferat sind nur sehr wenige Stellen von der Abbaupflichtung „ausgenommen“. Die entsprechend hohe Reduktion wurde intern pauschal auf die Ämter im Geschäftsbereich übertragen, im Detail sind aber fachspezifische Steuerungen nötig.

Die rechnerische Quote ist schon zum 02.01.2023 erreicht gewesen, weil eine Vielzahl von technischen Stellen nach wie vor trotz intensivster Bemühungen nicht besetzt werden können. Damit entzieht sich die Personalentwicklung in gewissem Umfang der aktiven Steuerung, die nötige Aufgabenkritik wird leider durch die personelle Wirklichkeit geleitet.

Dem Beschluss des Stadtrates entsprechend berichtet das Planungs- und Baureferat ämter-spezifisch kleinteilig über die Konsequenzen in den zuständigen Fachausschüssen.

1. Zielerreichungsgrad des U-Bahnbauamtes:

Auswertung zum Stichtag 01.02.2023

a.	Stellen (VKS) im nicht ausgenommenen Bereich:	41,78 VKS
b.	davon frei (VKS)	7,42 VKS
c.	aktuelle Freihaltequote (Bezugswert 11%)	17,76%
d.	Darstellung der Entwicklung der Quote	entfällt
e.	Prozentzahl der nicht ausgenommenen Stellen im Geschäftsbereich:	82,35%

2. Auswirkungen auf die Aufgabenerfüllung:

Das U-Bahn Bauamt hat traditionell einen sehr schlanken Personalkörper. Strukturell verändert sich dabei in den letzten Jahren jedoch der Aufgabenschwerpunkt vom Neubau hin zum deutlich personalintensiveren Unterhalt. Der Umbau des Amtes liegt im Plan, es zeigt sich schon jetzt, dass das Kernproblem die Nachwuchsgewinnung ist. Strategisch ist das Amt wegen der sehr großen Aufgaben im Stellenbedarf auch langfristig nicht minderbar, ein Stellenaufwuchs mittelfristig wird unvermeidlich sein, um die Betriebssicherheit der U-Bahn zu gewährleisten.

a. Welche Prozesse können/konnten wie verbessert/digitalisiert werden?

Das U-Bahnbauamt betreut derzeit den Neubau des U3-Abschnitts Gebersdorf-Kleinreuth und kümmert sich um die bestehenden U-Bahnanlagen, die regelmäßig saniert bzw. erneuert sowie überprüft werden müssen.

Dabei fallen überwiegend Planungs- und Bauaufgaben an, die so weit möglich bereits digital bearbeitet werden (CAD-Planung, E-Vergabe, elektronische Massenkontrolle, E-Rechnung, etc.).

Weiteres Verbesserungs-/Digitalisierungspotential wird derzeit nicht gesehen.

- b. Welche Aufgaben fallen temporär weg, bzw. können nur eingeschränkt oder in geringerem Umfang realisiert werden? Welche Standards werden temporär abgesenkt?

Die vorhandenen Personalressourcen im Neubau sind bereits heute äußerst knapp bemessen. Eine Reduzierung ist in der laufenden Neubaumaßnahme nicht möglich.

Zur Aufrechterhaltung des U-Bahnbetriebs müssen die bestehenden Anlagen zunehmend dringend saniert bzw. erneuert sowie überprüft werden. Diese Aufgaben sind gemäß der U-Bahnverträge bei der Stadt angesiedelt und werden vom Bereich Erneuerung/Bestand des U-Bahnbauamtes wahrgenommen. Der derzeitige Personalstand reicht gerade um die Eigentümeraufgaben und die notwendigsten sicherheitsrelevanten Aufgaben aus dem U-Bahn-pachtvertrag zu erfüllen. Der Umbau des Amtes unter Umsetzung von Stellen läuft bereits.

Unvermeidliche Aufgaben sind u. a. die Bearbeitung von Bauanträgen, Instruktionen, Sondernutzungen im U-Bahnumfeld, Brandschutzertüchtigung im Netz, Raumumbauten, Bauwerksprüfungen, die Erneuerung von Fahrtreppen, Aufzügen und Beleuchtungen sowie der Nachrichten-, Kamera-, Zugsicherungs- und Energietechnik. Hinzu kommt die fachliche Begleitung der Schienenerneuerungen, der Stellwerkserneuerungen, usw.

Die Überprüfung der Anlagen ist gesetzlich vorgeschrieben. Die daraus folgenden Sanierungs- und Erneuerungsmaßnahmen können aus Sicherheitsgründen nicht aufgeschoben oder vernachlässigt werden, sie müssen schnellst möglich durchgeführt werden. Problem ist dabei, dass es im Rechtssystem der U-Bahn keinen klassischen Bestandsschutz gibt, im Gegenteil, neue Erkenntnisse im Brand- und Katastrophenschutz sind jeweils umgehend umzusetzen. Gewisse Erneuerungsmaßnahmen können entsprechend nicht verschoben werden, da die Technische Aufsichtsbehörde im Rahmen des Personenbeförderungsgesetzes die Einhaltung eines sicheren und ordnungsgemäßen Betriebs überwacht und bei nicht ordnungsgemäßen Zuständen den Betrieb stilllegen kann.

Die Aufgaben und Standards sind bereits auf ein Mindestmaß reduziert worden. Die Mindeststandards werden durch Gesetze, Rechtsverfahren (Planfeststellung), DIN-Normen und die Auflagen der Technische Aufsichtsbehörde (bei der Regierung von Mittelfranken) vorgegeben. Darüberhinausgehende Anforderungen werden sowieso nicht mehr berücksichtigt.

Bei der Brandschutznachrüstung verlangt die Technische Aufsichtsbehörde bereits jetzt eine zügige Anpassung der U-Bahnanlagen an neue Vorschriften (aktuell neue Brandschutzrichtlinien) und fordert explizit einen verstärkten Personaleinsatz im Bereich des Brandschutzes zur Abarbeitung der Problematik.

- c. Welche Aufgaben/Stellen/Standards sind dauerhaft zur Einsparung vorgesehen (soweit zum aktuellen Zeitpunkt schon bekannt)? (Klammerzusatz entfällt spätestens im November 2024)

Aktuell sind noch keine finalen Aussagen zu Stelleneinsparungen möglich, da, wie vorher beschrieben, insbesondere das Angebot an Bewerbern die Besetzungen steuert.

- d. Welche Folgen (verwaltungsintern/politisch/rechtlich/gesellschaftlich) sind zu erwarten?

Die eigentlich dringend erforderliche Generalsanierung der inzwischen z. T. über 50 Jahre alten U-Bahnstrecken und -bahnhöfe kommt aufgrund fehlender Personalressourcen kaum voran. 2015 wurde mit den Generalsanierungen am Scharfreiterrig im Bereich der U1 in Langwasser begonnen. Derzeit wird der U-Bahnhof Muggenhof saniert. Am Beispiel Mugg-

genhof zeigt sich, dass gerade bei Sanierungen häufig weitere und unvorhersehbare Herausforderungen während der Maßnahme auftreten und diese dann schnell bewältigt werden müssen.

Während auf der U1 noch viele Streckenabschnitte und Bahnhöfe auf die Sanierung warten, besteht mittlerweile auch bei den ersten Bahnhöfen auf der U2-Linie ein Sanierungsbedarf. Mit den vorhandenen Ressourcen können die notwendigen Generalsanierungen nicht mit der für einen dauerhaft sicheren Betrieb notwendigen Geschwindigkeit vorangetrieben werden. Bei Missständen können durch die Technische Aufsichtsbehörde Betriebseinschränkungen bis hin zur Einstellung des Betriebs verfügt werden.

Eine interne Entspannung der Situation ist nach 2026 in Sicht, wenn die Neubaumaßnahme fertiggestellt ist und das Personal des Bereichs Neubau in der Erneuerung eingesetzt werden kann. Bis zu diesem Zeitpunkt ist es notwendig Personal einzustellen um die erforderlichen Erneuerungsmaßnahmen umsetzen zu können. Die „Zielerfüllung Personaleinsparung“ wird also nur ein Zwischenschritt auf dem Weg zu einer dringend nötigen besseren Personalausstattung sein, die am Ende aber vor allem von der Bewerberlage abhängen wird.

Das U-Bahnbauamt steht vor großen Veränderungen und Herausforderungen - die Veränderung von einem Neubauamt zu einem Erneuerungs- und Großinstandsetzungsamt. Dieser Herausforderung stellt es sich bereits.

Eine weitere Belastung der Situation wird durch das Auslaufen der Wartungsverträge mit Siemens für den fahrerlosen Betrieb im Jahr 2035 hervorgerufen. Ab 2035 wird ein neues System für den automatischen Betrieb der U2 und U3 erforderlich werden. Aber schon im Vorfeld ab ca. 2025 müssen dafür Vorüberlegungen, Marktsondierungen und weitere Vorarbeiten durchgeführt werden.

Mit dem derzeit vorhanden Personal sind die langfristig anstehenden und zusätzlichen Aufgaben (Planungen für ein neues automatisches System, Neubauplanungen für Bahnhöfe und Strecken, Betreuung zusätzlicher Maßnahmen wie die Ergänzung von Aufzügen, Fahrtreppen, die Ertüchtigung von Verteilergeschossen sowie neue Aufgänge oder neue Bahnhöfe) nicht zu bewältigen.

Das U-Bahnbauamt hat aktuell 24 VKS für Bauingenieurinnen und Bauingenieure. In der als Mangelberuf einzustufenden Tätigkeit ist es äußerst schwierig neues Personal zu gewinnen. Neue Mitarbeiter brauchen für die Spezialaufgabe „U-Bahnbau“ eine längere Einarbeitungszeit als in anderen Bereichen. Der aktuelle Status Quo ist auf die lange Berufserfahrung der einzelnen Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen bei UB und eine sehr geringe Fluktuationsquote zurückzuführen. Die Schwierigkeiten bei der Personalgewinnung oder gar der Wegfall von einzelnen Stellen verschärft die Situation extrem.

3. Fazit

Im U-Bahnbauamt werden sich die Stelleneinsparungen soweit vertretbar eher aus der altersbedingten Fluktuation im Zusammenhang mit dann nicht mehr besetzbaren Stellen ergeben. Das eher kleine Amt erlaubt dabei eine Steuerung „auf Sicht“. Auf Grund der sich aktuell grundsätzlich ändernden Aufgabenstruktur –weg vom Neubau, hin zum Unterhalt- ist langfristig keine Stelleneinsparung zu erwarten.