

Sachstand und Auswirkungen der Stelleneinsparung im Verkehrsplanungsamt

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 Abbauverpflichtung „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 ämterspezifisch kleinteilig über die Konsequenzen in den zuständigen Fachausschüssen.

1. Zielerreichungsgrad des Verkehrsplanungsamtes:

Auswertung zum Stichtag 01.02.2023

a. Stellen (VKS) im nicht ausgenommenen Bereich:	70,49 VKS
b. davon frei (VKS):	15,48 VKS
c. aktuelle Freihaltequote (Bezugswert 11%)	21,96%
d. Darstellung der Entwicklung der Quote	entfällt
e. Prozentzahl der nicht ausgenommenen Stellen im Geschäftsbereich	82,35%

2. Auswirkungen auf die Aufgabenerfüllung:

Die Personalsituation des Verkehrsplanungsamtes ist aufgrund von Engpässen auf dem Arbeitsmarkt vor allem im technischen Bereich (Ingenieure, Techniker) und Überlastungen aufgrund der enormen Aufgaben im Rahmen der Anpassung der Stadt an die Mobilitätsherausforderungen der Zukunft sehr angespannt.

Dem steigenden Stellenbedarf zur Umsetzung des Mobilitätsbeschlusses wurde vom Stadtrat weitgehend Rechnung getragen, jedoch konnten die Stellen nur teilweise besetzt werden. Im Ergebnis ist der status-quo an Aufgaben VOR dem Beschluß gut zu erfüllen, die neuen Planungsaufgaben hingegen werden sich verzögern.

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

Seit Jahren werden sukzessive Prozesse digitalisiert, digitale Anwendungen kommen zum Einsatz. Beispielhaft dafür ist die Einführung der elektronischen Unfallsteckkarte (Euska), mittels derer alle polizeilich erfassten Unfälle räumlich und statistisch ausgewertet werden können. Weiterhin wurde das Instrument digitaler Bürgerbeteiligung ebenso in die Abläufe integriert wie weitreichende interne Prozesse. Im Ergebnis wurde der Sektor „Verkehr“ in

einer kürzlichen Bitkom-Studie in Nürnberg herausragend positiv bewertet, nicht nur, aber auch wegen Bemühungen des Vpl.

Zahlreiche GIS-Anwendungen und die Einführung des VMS Formulars in den nächsten Jahren führen dazu, die Qualität der Arbeit zu erhöhen und selten zu Einsparungen bei Arbeitsprozessen. Vpl sieht die Digitalisierung von Arbeitsprozessen insbesondere als zielführend und arbeitserleichternd, wenn diese ohne Medienbruch erfolgen kann. Hier sind intern erhebliche Verbesserungen nötig (DMS), da Vpl jährlich rund 2.000 Bürgerschriften zu beantworten hat, die auf unterschiedlichen Wegen im Amt eingehen und nicht einheitlich bearbeitet werden können. Eine Umstellung in dem Bereich ist nicht kurzfristig umsetzbar und erfordert anfangs eher zusätzliche Personalkapazitäten, sichert aber auf Dauer die Chance zur Personalreduzierung.

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

Vpl erledigt weiterhin alle Pflichtaufgaben (gemäß Aufgabengliederungsplan) in vollem Umfang, dennoch könnte es temporär zu Abstrichen bei den Reaktionszeiten kommen. Insbesondere werden die Ziele des Mobilitätsbeschlusses nicht in der gewünschten Geschwindigkeit erreicht werden können. Die einzelnen Maßnahmen müssen daher auf eine den verfügbaren Kapazitäten entsprechende Priorisierungsreihenfolge gebracht und damit auch die zeitliche Umsetzung auf den Zeitraum nach 2030 gestreckt werden. Nach aktueller Bewertung ergibt sich hier ein verlängerter Umsetzungszeitraum von ca. 3 bis 4 Jahren.

Darüber wird mit getrennter Vorlage in gleicher Sitzung im Reportingbericht zum Mobilitätsbeschluss berichtet.

- 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 bisherigen Tätigkeiten werden in reduziertem Umfang bearbeitet. Dies führt zu Abstrichen bei Reaktionszeiten und bei der Geschwindigkeit der Zielumsetzung beim Mobilitätsbeschluss.