

Beschlussvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
Stadtentwicklungsausschuss	14.04.2015	öffentlich

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)

ÖPNV-Planung, Handlungsbedarf

Betroffene Produktgruppe

11.12.04.02 ÖPNV

Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen

Planungen bis zum politischen Beschluss

Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan

Personalaufwand, Finanzierung aus Mitteln der ÖPNV-Pauschale nach § 11,2 ÖPNVG NRW

Ggf. Frühere Behandlung des Beratungsgegenstandes (Gremium, Datum, TOP, Drucksachen-Nr.)

Keine

Beschlussvorschlag:

- 1) Die Verwaltung wird beauftragt die ÖPNV- und Stadtbahnplanungen im rechtlich erforderlichen Umfang sowie gemäß der politischen Beschlusslage fortzusetzen.
- 2) Der für die Bearbeitung einzelner Planungsvorhaben erforderliche zusätzliche Personalaufwand in einer Größenordnung einer 1,0 Stelle gD ist im Verwaltungsentwurf des Haushaltsplanes 2016 zu berücksichtigen und das erforderliche Personal rechtzeitig zur Verfügung zu stellen.

Begründung:

In den nächsten Jahren besteht ein erheblicher Planungs- und Handlungsbedarf für das Bielefelder ÖPNV-Netz, der sich aus bestehenden politischen Beschlüssen sowie aufgrund gesetzlicher Vorgaben ergibt.

Im Jahr 2011 wurden im Amt für Verkehr befristet 2,0 Ingenieur-Stellen mit dem Schwerpunkt „Stadtbahnplanung“ eingerichtet, die aus Mitteln der ÖPNV-Pauschale (§ 11 ÖPNV-Gesetz NRW)

refinanziert werden. Nach derzeitigem Stand ist die Einsparung der beiden Stellen mit Stellenplanentwurf 2016 vorgesehen. Da die anstehenden Planungsaufgaben nicht vollständig

von dem planmäßig für ÖPNV-Planung vorhandenen Personal bewältigt werden können, besteht jedoch auch zukünftig zusätzlicher Personalbedarf.

1. Handlungs- und Planungsbedarf

1.1 Ausbau des Stadtbahnnetzes

Folgende Projekte sind aufgrund politischer Beschlüsse umzusetzen bzw. weiter zu konkretisieren:

- Stadtbahnverlängerung nach Altenhagen (Linie 2): Umsetzung
- Stadtbahnverlängerung nach Hillegossen (Linie 3): Vorplanung
- Stadtbahnverlängerung Hochschulcampus (Linie 4): Entwurfsplanung, begleitende Gutachten, Fortführung des B-Planverfahrens
- Endhaltestelle Dürkopp Tor 6 (Linie 4): Begleiten des Planfeststellungsverfahrens

Die Planungen zur Stadtbahnlinie 5 sind nach der Bürgerbefragung im Mai 2014 eingestellt worden. Sollten sich aufgrund zukünftiger politischer Beschlüsse diesbezüglich neue Planungsaufträge ergeben, würde sich der im Folgenden aufgeführte Personalbedarf im Amt für Verkehr erhöhen.

1.2 VAMOS-Umbau

Die Anpassung der Linien 2 und 4 für den Einsatz der VAMOS-Fahrzeuge ist bereits erfolgt. Nun soll als dritte Linie die Stadtbahnlinie 3 bis Ende 2018 komplett für den Einsatz der breiteren VAMOS-Fahrzeuge angepasst werden. Hierfür sind zunächst folgende Arbeitsschritte erforderlich:

- Umbau der Nikolaus-Dürkopp-Straße,
- Vorplanung für den Abschnitt August-Bebel-Straße / Oelmühlenstraße,
- Prüfen der erforderlichen Maßnahmen für die Jöllenbecker Straße sowie
- für den Abschnitt Oelmühlenstraße bis Stieghorst.

Um den Einsatz der VAMOS-Fahrzeuge im gesamten Stadtbahnnetz zu gewährleisten, muss ab 2019 auch die Linie 1 angepasst werden. Bei allen zwischenzeitlichen Planungen und Änderungen werden die VAMOS-Bedingungen berücksichtigt.

1.3 Barrierefreie Gestaltung

Das zum 01.01.2013 novellierte Personenbeförderungsgesetz (PBefG) misst der Barrierefreiheit im ÖPNV eine wichtige Bedeutung zu. Die Aufgabenträger werden verpflichtet, die Belange von in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, bis zum 01.01.2022 eine vollständig barrierefreie Nutzung der öffentlichen Nahverkehrsangebote zu erreichen. Ausnahmen müssen im Nahverkehrsplan begründet werden.

Einen Aufgabenschwerpunkt stellt der barrierefreie Ausbau der Stadtbahn dar. Im Bielefelder Stadtbahnnetz sind derzeit 14 von 62 Haltestellen noch ohne Hochbahnsteig ausgestattet.

Gemäß Beschluss des StEA vom 27.09.2011 werden zunächst vorrangig die Haltestellen Ravensberger Straße (Marktstraße), Heidegärten, Krankenhaus Mitte sowie im Bereich der Brackweder Hauptstraße geplant. Für die restlichen Stadtbahnhaltestellen ist ein Handlungskonzept bzw. eine Priorisierungsliste noch zu erstellen.

Der barrierefreie Ausbau der Bushaltestellen ist in der Regel weniger aufwändig, muss jedoch im Hinblick auf die o.g. Fristsetzung weiterhin konsequent betrieben werden.

1.4 Fortschreibung des Bielefelder Nahverkehrsplans

Die letzte Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Stadt Bielefeld, der als strategischer Fachplan die Ziele und Angebotsstandards des ÖPNV verbindlich festlegt, datiert aus dem Jahr 2007. Der Nahverkehrsplan muss in den nächsten Jahren unter Berücksichtigung der aktuellen Entwicklungen angepasst und fortgeschrieben werden. Dabei sind - wie unter Punkt 1.3 beschrieben - die Erfordernisse des barrierefreien Umbaus und die Standards für die Qualität der Barrierefreiheit festzusetzen und zu begründen. Der Nahverkehrsplan ist zudem erforderlich als Grundlage bei zukünftigen Linienausschreibungen der benachbarten Aufgabenträger, die das Bielefelder Stadtgebiet betreffen. Deshalb sind auch hierfür die erforderlichen Angebots- und Qualitätsstandards verbindlich festzulegen.

2. Planungskapazitäten

Stadtbahnplanungen im Straßenraum erfordern die Betrachtung und Überplanung des gesamten Ausbaustandards einer Straße und müssen deshalb - unabhängig vom Vorhabenträger - von moBiel und Amt für Verkehr gemeinsam durchgeführt werden. Die folgenden Ausführungen beschreiben die Rahmenbedingungen im Amt für Verkehr. Sie setzen voraus, dass auch bei moBiel weiterhin ausreichende finanzielle und personelle Kapazität vorhanden sein werden.

2.1 Finanzielle Voraussetzungen

Für Verkehrsplanungen sind im Haushalt des Amtes für Verkehr jährlich rund 100.000,- EUR berücksichtigt. Diese Mittel sind für 2015 zum großen Teil für bereits beauftragte Planungen und Gutachten zur Stadtbahnverlängerung Hochschulcampus gebunden.

Weitere Mittel stehen der Stadt Bielefeld aus der ÖPNV-Pauschale (§ 11,2 ÖPNV Gesetz NRW) zur Verfügung. Für 2015 stehen der Stadt rund 650.000,- EUR als Eigenmittel zur Verfügung. Rund 330.000,- EUR dieser Eigenmittel werden jährlich für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen verwendet. Weitere 200.000,- EUR werden derzeit für Personalkosten und Rechtsberatung verwendet. Es verbleiben rund 120.000,- EUR zur Deckung von Planungskosten (Gutachten, Verkehrszählungen etc.).

2.2 Personalsituation

Im Amt für Verkehr sind im Team *Konzeptionelle Verkehrsplanung und ÖPNV 2,0* Planstellen für die ÖPNV-Planung vorhanden (Stellen-Nr. 660 21 120 und 660 21 140). Daneben werden auch Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter anderer Teams für ÖPNV-Planungen eingesetzt, z.B. aus dem Team *Verkehrswegeplanung* (Ausbau Bushaltestellen und Planungen für die Hauptstraße) sowie dem Team *Straßen und Gleisbau* (Linie 3 nach Hillegossen).

Mit dem Stellenplan 2011/2012 wurden zusätzlich zu den vorhandenen Planstellen 2,0 Ingenieur-Stellen mit dem Schwerpunkt „Stadtbahnplanung“ eingerichtet (Stellen-Nr. 660 21 180 kw und 660 21 190 kw), wobei die Planung der Stadtbahnlinie 5, des VAMOS-Umbaus und der Hochbahnsteige die inhaltlichen Schwerpunkte darstellten.

Diese Stellen werden aus Mitteln der ÖPNV-Pauschale (§ 11,2 und § 11a, ÖPNV-Gesetz NRW) vollständig refinanziert. Nach derzeitigem Stand ist die Einsparung der beiden Stellen mit Stellenplanentwurf 2016 vorgesehen.

2.3 Personalbedarf

Insbesondere in den Planungsphasen Voruntersuchungen und Vorplanung ist der Arbeitsaufwand abhängig vom Verlauf der Abstimmungen und im Vorfeld schwer kalkulierbar. Vor allem ist eine hohe Flexibilität für die Bearbeitung von Prüfaufträgen oder Untersuchungen alternativer

Varianten erforderlich, die sich aufgrund der Beratungen in den politischen Gremien oder in der Bürgerbeteiligung ergeben. Dieses führt bei externer Bearbeitung zu einem hohen Betreuungs- und Abstimmungsaufwand sowie zu schwer kalkulierbaren Mehrkosten. Deshalb ist eine Bearbeitung der Vorplanung durch eigenes Personal effektiver und wirtschaftlicher als die Vergabe an ein externes Büro.

Für die späteren Planungsphasen (Entwurfs-, Genehmigungs- und Ausführungsplanung) sind zunehmend externe Planungsleistungen und Gutachten erforderlich. Diese sind dann jedoch von den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Amtes für Verkehr fachlich zu betreuen.

Die oben aufgeführten Planungsaufgaben können nicht vollständig von dem planmäßig im Amt für Verkehr vorgehaltenen Personal bewältigt werden. Deshalb besteht auch nach 2015 weiterer Personalbedarf von **1,0 Arbeitskraft (gD) „Verkehrsplanung“** zunächst für die Vorplanungen von Hochbahnsteigen in der Brackweder Hauptstraße, des Umbaus der August-Bebel-Straße / Oelmühlenstraße und Teilaufgaben bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplans.

Weitere Planungsaufträge, die sich aufgrund folgender politischer Beschlüsse ergeben, können aufgrund der zur Verfügung stehenden Planungsressourcen nur nachrangig gegenüber den oben aufgeführten rechtlich erforderlichen Planungen bearbeitet werden.

Nach derzeitigem Stand ist davon auszugehen, dass der zusätzliche Personalaufwand bis zum Jahre 2019 bestehen wird. Zur stellenplanmäßigen Absicherung könnte die geplante Einsparung der kw-Stelle 660 21 190 vorerst zurückgestellt werden.

Die **Refinanzierung** des aufgeführten zusätzlichen Personals kann aus der ÖPNV-Pauschale erfolgen.

Um Planungssicherheit für die Wahrnehmung der o. g. Aufgaben zu erhalten, ist schon jetzt ein entsprechender Beschluss des Stadtentwicklungsausschusses erforderlich.

Wenn die beschriebene Personalkapazität nicht zur Verfügung steht, können einzelne Projekte vorerst nicht weiter bearbeitet werden und die anstehenden Projekte sind einer Priorisierung zu unterziehen.

Oberbürgermeister/Stadtkämmerer

Löseke