

Stuttgart, 12.09.2007

Weitere Entwicklung der Integrierten Verkehrsleitzentrale Stuttgart (IVLZ)

Mitteilungsvorlage

Vorlage an	zur	Sitzungsart	Sitzungstermin
Ausschuss für Umwelt und Technik	Kenntnisnahme	öffentlich	25.09.2007
Verwaltungsausschuss	Kenntnisnahme	öffentlich	04.10.2007

Bericht:

1. Technischer Ausbau der IVLZ

Die Gemeinderatsvorlage 154/2007 zeigte weitere Entwicklungsschritte der Integrierten Verkehrsleitzentrale (IVLZ) auf und bewertete die einzelnen Vorhaben finanziell. Im Rahmen der Beratungen im Ausschuss für Umwelt- und Technik sowie im Verwaltungsausschuss wurde die Verwaltung beauftragt, aus dem vorgelegten Projektkatalog Prioritäten abzuleiten und dabei gleichzeitig in sich funktionsfähige Teilpakete zusammenzustellen. Auf Grundlage der in der GRDrs. 154/2007 aufgeführten Maßnahmen wurden insgesamt 4 Teilpakete zur weiteren Entwicklung der IVLZ konzipiert (siehe Anlage 1).

Teilpaket 1 hebt auf den Beginn der verkehrstechnischen Baumaßnahmen in der City und S-Süd einschließlich Beginn der Busbeschleunigung sowie einige punktuell ergänzende Maßnahmen – darunter auch der Anschluss der Neuen Messe – ab. Im Wesentlichen werden die veranschlagten 2,87 Mio. Euro in den Jahren 2008/09 finanzrelevant.

Teilpaket 2 setzt auf Teilpaket 1 auf. Es beinhaltet die Fortsetzung der verkehrstechnischen Baumaßnahmen in der City und S-Süd sowie punktuelle Einzelmaßnahmen der B 14 und die Zusammenarbeit mit der Landesstelle für Straßentechnik. Die veranschlagten 2,13 Mio. Euro werden im Wesentlichen 2010/11 finanzrelevant.

Teilpaket 3 greift zum einen die Anforderungen des Gemeinderats zu einer immissionsabhängigen Verkehrssteuerung auf. Da bisher keine praktischen Erfahrungen mit derartigen Verkehrssteuerungsmodellen vorliegen, soll erst in einer Studie ermittelt werden, welche Maßnahmen überhaupt möglich sind, welche technische Infrastruktur dazu notwendig ist und welche Wirkung und Auswirkung diese haben.

Das ebenfalls in diesem Paket 3 enthaltene Projekt „Reduzierte Einsatzzeiten bei Rettungseinsätzen“ nimmt hingegen auf die Ankündigungen der Beantwortung der Gemeinderatsanfrage 26/2007 Bezug. Für dieses Projekt sind Anträge auf EU-Fördermittel gestellt.

Teilpaket 4 ist die Erneuerung des Parkleitsystems in der Stuttgarter City und hat als solches keine unmittelbare zeitliche Abhängigkeit zu den vorgenannten Paketen. Dieses Projekt wurde in der Wunschliste zum Haushalt 2008/09 getrennt dargestellt.

Die 4 vorgenannten Teilpakete wurden mit diesen Inhalten und in dieser Struktur zur Wunschliste zum Haushalt 2008/09 angemeldet (siehe Anlage 2).

2. Personalausstattung

In der GR Drs. 154/2007 wurden Aussagen zum Personalbedarf angekündigt, welche nun aufgrund der vorgenannten Prioritäten und zeitlichen Abfolge der Maßnahmen erfolgen können.

2.1 Personalbedarf ab 1.7.2007 (zugespitzte Situation aufgrund der Überstundenrestriktionen des GPR)

Die Inbetriebnahme der IVLZ erfolgte auf Grundlage der Gemeinderatsvorlage 909/2001 mit den Betriebszeiten werktags 6 bis 21 Uhr und der Annahme, an 35 Ausnahmetagen für Großveranstaltungen bzw. bei großen Unfallereignissen einsatzfähig zu sein. Die bisherigen Erfahrungen zeigten, dass diese Zeiten mit je 2 Operatoren vom Amt für öffentliche Ordnung und Tiefbauamt insbesondere aufgrund der eklatanten Zunahme von Großveranstaltungen nicht eingehalten werden konnten und sowohl zu Überzeiten wie auch zu nicht besetzten Zeiten in der IVLZ führten. Nachdem der Gesamtpersonalrat ab 1.7.2007 nur einem Schichtplan mit festen Schichtzeiten und ohne Überzeiten zustimmte, konnte die IVLZ zu wesentlichen Betriebszeiten nicht mehr besetzt werden. Der Gemeinderat hat mit der Gemeinderatsvorlage 202/2007 die Verwaltung ermächtigt, sofort 2 weitere Operatorenstellen im Vorgriff auf die Haushaltsberatungen 2008/09 zu besetzen. Die Ausschreibungs- und Stellenbesetzungsverfahren wurden daraufhin sofort eingeleitet. Entsprechende Einstellungen sind zwischenzeitlich erfolgt bzw. in der Umsetzung.

Die IVLZ-Partner Polizeipräsidium Stuttgart und Stuttgarter Straßenbahnen AG werden ihrerseits je eine weitere Operatorenstelle in die IVLZ einbringen. Damit ist ein Betrieb der IVLZ wie im bisherigen Umfang sichergestellt.

2.2 Personalbedarf aufgrund des weiteren technischen Ausbaus der IVLZ

2 Stellen beim Tiefbauamt (1 Verkehrsingenieur und 1 Elektroingenieur)

Beim Tiefbauamt besteht ein Bedarf von 1 Verkehrsingenieur und 1 Elektroingenieur, um die in den Teilpaketen 1, 2 und 4 angesprochenen Maßnahmen vorbereiten, umsetzen und betreiben zu können. Bei einem Teilausbau verringert sich der Bedarf entsprechend.

Das vorgesehene Investitionsvolumen ist aus der Sicht des Tiefbauamts mit dem vorhandenen Personal nicht abzuwickeln, da bereits heute schon deutliche Personalengpässe bestehen. Die Planung und Umsetzung der Steuerungsstrategien und der Bau neuer Anlagen würde zu einer Vernachlässigung bzw. Verschiebung laufender Aufgaben, u. a. auch der Busbevorrechtigung, führen, was sich bereits bei den Maßnahmen zur Fußballweltmeisterschaft abgezeichnet hat. Da bereits alles weitestgehend an Ingenieurbüros und Signalbaufirmen vergeben wird, sind hier keine weiteren Ressourcen mehr zu gewinnen. In den letzten Jahren sind durch Ausnutzung neuer Möglichkeiten, wie komplexe Ampelschaltungen für verkehrsunabhängige Verkehrssteuerungen und verstärkter Einsatz von Anforderungseinrichtungen, der Betreuungsaufwand extrem gestiegen. Die umfangreicheren und komplexeren Anlagen bedürfen einer erhöhten Pflege sowohl hinsichtlich der Technik als hinsichtlich des Anspruchsniveaus der Verkehrsteilnehmer. Der hohe Auslastungsgrad des Hauptverkehrsstraßennetzes, die rege Bautätigkeit privater Investoren mit Inanspruchnahme von öffentlichem Straßenraum und die Umstellung der Straßenbahn auf Stadtbahnbetrieb mit zahlreichen Bauzuständen erzwingt kurzfristige Reaktionen auf Störungen im Verkehrsablauf. Die hohe Verkehrsdichte fordert aus Sicherheitsgründen eine hohe Verfügbarkeit der technischen Anlagen mit entsprechendem Aufwand. Eine Trendwende ist nicht erkennbar.

Mit der Stelle des Verkehrsingenieurs sollen die Anforderungen aus dem Aufbau der IVLZ hinsichtlich Lichtsignalsteuerung und Verkehrsmanagement umgesetzt werden: zusätzliche Signalprogramme und Steuerungsszenarien für den Regelverkehr (Aktivierung letzter Reserven im Straßennetz), Programme für Sonderveranstaltungen, Reaktion auf Baustellen im Straßenraum aufgrund privater Investitionsmaßnahmen, weiterer Ausbau und Optimierung der ÖPNV-Beschleunigung zugunsten des öffentlichen Verkehrs und Individualverkehrs.

Mit der Stelle des Elektroingenieurs sollen die Anforderungen aus dem Aufbau der IVLZ hinsichtlich Lichtsignaltechnik umgesetzt werden: Erneuerung und Verdichtung des Messstellennetzes, insbesondere in der Innenstadt und im Stuttgarter Süden, Aufbau des Messstellenrechners, Aufbau bzw. Verdichtung des Videokameranetzes, Aufrüstung der Signalanlagen mit weiteren Anforderungseinrichtungen zur optimalen Steuerung und Anbindung an die Verkehrsrechner, Aus- und Aufbau von Wechselwegweisern auf ausgewählten Strecken, Betreuung neuer Parkleitsysteme.

Operatoren

Die vorhandene Stellenausstattung reicht 2008/2009 aus. Aus heutiger Sicht wird davon ausgegangen, dass nach Realisierung des geplanten weiteren Ausbaus je eine weitere Operatorenstelle für das Amt für öffentliche Ordnung und das Tiefbauamt benötigt werden. Der längerfristige Mehrbedarf wird zu gegebener Zeit nach der Erweiterung der verkehrstechnischen Infrastruktur zu prüfen sein unter Berücksichtigung des Arbeitsumfangs der IVLZ und der Betriebszeiten.

IVLZ-Leitung

Die Verwaltung hat ein Modell entwickelt, nach dem der Strategie des Amts für öffentliche Ordnung die Leitung der IVLZ mit übernehmen kann. Hierzu ist die Bewertung der entsprechenden Stelle zu überprüfen.

2.3 Personalbedarf aufgrund immissionsabhängiger Verkehrssteuerung

Bei dem Vorhaben immissionsabhängige Verkehrssteuerung handelt es sich um einen bisher in der Bundesrepublik noch nicht ausgearbeiteten Ansatz für ein solches Projekt. In eine Projektstudie müssen daher sowohl die städtischen Vorstellungen als auch die operativen Möglichkeiten der Stadt vertieft eingebracht werden. Auch sind Ingenieurbüros verschiedener Disziplinen zu koordinieren. Die Verwaltung sieht bei einem solchen Vorhaben nur Erfolgsaussichten, wenn permanent die Stuttgarter Gegebenheiten (Verkehr und Steuerungsinstrumente) in die Studie mit eingehen und rückgekoppelt werden. Ziel ist nicht eine abstrakte theoretische Ausarbeitung mit trivialen Ergebnissen (weniger Verkehr = weniger Immissionen), sondern eine konkrete, nachvollziehbare und steuerungstechnisch (verkehrstechnisch) umsetzbare Abschätzung. Falls dieses Projekt umgesetzt werden soll, wäre aus der Sicht des Amts für öffentliche Ordnung die Schaffung einer auf zwei Jahre befristeten Stelle im Rahmen der Haushaltsberatungen erforderlich.

Beteiligte Stellen

Die Referate WFB, AK, die Stuttgarter Straßenbahnen AG und das Polizeipräsidium Stuttgart haben der Vorlage zugestimmt.

Vorliegende Anträge/Anfragen

-
-

Dr. Martin Schairer
Bürgermeister

Dirk Thürnau
Bürgermeister

Anlage 1: In beiliegender Liste sind die in der GrDrs 154/2007 genannten Investitionen zeitlich von 2008 bis 2011 dargestellt und die jeweils benötigten Finanzmittel erhoben. Daraus ergeben sich die verschiedenfarbig dargestellten vier Maßnahmenpakete.
Anlage 2: Grundlage der erfolgten Anmeldung zum Haushalt 2008/2009