Anlage 7 zur GRDrs 831/2017

**Stellenschaffung**

**zum Stellenplan 2018**

|  Org.-Einheit Kostenstelle |  Amt |  BesGr. oder EG |  Funktionsbezeichnung |  Anzahl der Stellen |  Stellen- vermerk |  durchschnittl. jährl. kostenwirksamer Aufwand in € |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  320.03.01.xxx 32315311 | Amt für öffentliche Ordnung | A 12 | Projektbearbeiter Verkehrsnetze/ nachhaltige Mobilität | 1,0 | -- | 101.300 |

# 1 Antrag, Stellenausstattung

Beantragt wird die Schaffung von 1,0 Stellen in A 12 für die Bearbeitung übergeordneter und gesamtstädtisch relevanter Projekte bei der Straßenverkehrsbehörde beim Amt für öffentliche Ordnung.

# 2 Schaffungskriterien

Die Schaffung der Stelle ist in der „Grünen Liste“ zum Haushalt 2018 enthalten. Die Stellen ist Teil des Pakets „Nachhaltig mobil in Stuttgart“.

Es ist eine erhebliche Arbeitsvermehrung eingetreten, die durch andere Maßnahmen nicht aufgefangen werden kann. Die bisherigen Abläufe und Zielvorgaben im Bereich des Straßenverkehrs insbesondere der Mobilität unterliegen einem grundlegenden Wandel. Ursache hierfür sind die Gewichtung und Weiterentwicklung rechtlicher Vorgaben sowie die gesellschaftliche Bedeutung des Themenbereichs. Die gestiegene Komplexität bei der Vorgangsbearbeitung bewirkt eine erhebliche Arbeitsvermehrung.

# 3 Bedarf

## 3.1 Anlass

Die Straßenverkehrsbehörde begleitet, prüft und genehmigt alle Vorhaben im öffentlichen Raum, die sich auf die Verkehrssituation auswirken. Neben den bisher im Vordergrund stehenden Prüfkriterien der Straßenverkehrsordnung und des Straßenrechts, sind inzwischen auch übergeordnete Vorgaben und Aspekte von Bedeutung bei der Vorgangsbearbeitung:

Mit der Schwerpunktsetzung der Verwaltungsspitze auf das Thema Mobilität ist ein Arbeitszuwachs eingetreten. Die Tätigkeiten des Referats „Strategische Planung und nachhaltige Mobilität“ bedingen die Einbindung der Straßenverkehrsbehörde beispielsweise bei der Fortschreibung des Aktionsplans „Nachhaltig mobil in Stuttgart“, dem Fußgängerkonzept oder dem Reallabor und den Initiativen zur Citylogistik. Während die Bearbeitung der konkreten Einzelanträge durch die Sachbearbeiter/-innen der Straßenverkehrsbehörde erfolgt, ist die Projektierung und Ausarbeitung dieser neuen Konzepte und Maßnahmen von grundsätzlicher und übergeordneter Bedeutung und muss im gesamtstädtischen Kontext und unter Berücksichtigung aller ggf. konkurrierender Zielvorgaben erfolgen.

Beispielsweise sind Tempo-30-Anordnungen auf Hauptverkehrsstraßen nicht mehr nur unter den Aspekten Verkehrssicherheit und Auswirkungen auf den Verkehrsfluss insbesondere unter Berücksichtigung des Wirtschaftsverkehrs und der betrieblichen Kenngrößen des ÖPNV zu bewerten, sondern auch hinsichtlich der entstehenden Vor- und Nachteile für die Luftschadstoffe. Da die Zielkenngrößen mitunter im Widerspruch stehen, ist eine detaillierte Abwägung der verschiedenen Rechtsgüter situationsspezifisch erforderlich. Gleichzeitig erfordert die Summe der Vorhaben eine Betrachtung der Auswirkungen auf das gesamtstädtische Straßennetz und Liniennetz des ÖPNV. Auch die Zielvorgaben des Lärmaktionsplans konkurrieren mitunter mit anderen fachspezifischen Zielgrößen. Zudem ist in der Fortschreibung des Plans eine grundsätzliche Überprüfung des Vorbehaltsstraßennetzes verankert, die ebenfalls eine Überprüfung des gesamtstädtischen Netzes erfordert.

Der Wandel in der Mobilitäts- und Verkehrsplanung ist mit der Etablierung neuer Gremien wie z.B. dem „Lenkungskreis Nachhaltig mobil“ oder dem „Unterausschuss Mobilität“ einhergegangen. Diese Gremien sind vor- und nachzubearbeiten.

## 3.2 Bisherige Aufgabenwahrnehmung

Aufgrund der hohen Auslastung in der Straßenverkehrsbehörde werden die Aufgaben bisher in hohem Maß durch die Abteilungs- und Dienststellenleitung wahrgenommen. Der zusätzliche Aufwand schlägt sich in Überstunden nieder und führt zu einer Zurückstellung von Führungsaufgaben.

## 3.3 Auswirkungen bei Ablehnung der Stellenschaffungen

Es ist nicht möglich, die übergreifenden Arbeiten mit vorhandenem Personal zu bewerkstelligen. Ohne eine Stellenschaffung sind Ziele des Maßnahmenplans „Nachhaltig mobil in Stuttgart“ nicht umzusetzen. Die Ablehnung der Stellenschaffung würde zu Lasten der ohnehin derzeit nicht bewältigbaren Aufgabenmenge im Bereich „Bezirkssachbearbeiter/-in“ (vgl. Anlage Nr. 6) gehen. Die dort beschriebene Problematik würde sich zunehmend verschärfen.

# 4. Stellenvermerke

keine