Anlage 6 zur GRDrs 801/2015

**Stellenschaffung**

**zum Stellenplan 2016**

| Org.-Einheit (aut. Stpl.), Kostenstelle | Amt | Stellen- wert Haushalt | Funktionsbezeichnung | Anzahl der Stellen | Stellen- vermerk | durchschnittl. jährl. kosten- wirksamer Aufwand Euro |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 660 0313  66306110 | Tiefbauamt | A12 | Bauingenieur/-in/ Ingenieur/in für Verkehrsplanung | 1,0 | - | 95.600 |

# 1 Antrag, Stellenausstattung

Beantragt wird die Schaffung einer Stelle der Bes.Gr. A12 für eine/-n Ingenieur/-in bei der Abteilung Straßen und Verkehr (66-3).

# 2 Schaffungskriterien

Der Gemeinderat hat beschlossen, dass der Anteil des Radverkehrs in Stuttgart deutlich zunehmen soll. Ein wichtiger Baustein ist dabei der Ausbau einer fahrradfreundlichen und durchgängigen Infrastruktur. Die Stellenschaffung ist notwendig, um den Ausbau des Radverkehrsnetzes fortsetzen und die gestiegenen Anforderungen zur Förderung des Radverkehrs bewältigen zu können. Auf die GRDrs 789/2015 „Haushaltspaket Mobilität“ wird verwiesen.

# 3 Bedarf

## 3.1 Anlass

Dem Gemeinderat wurde am 06.10.2009 das Radverkehrskonzept für Stuttgart vorgestellt (Niederschrifts-Nr. 415/2009). Es beinhaltet einen verstärkten Ausbau der Infrastruktur für den Radverkehr, vor allem durch die Schaffung von Hauptradrouten. Zum Doppelhaushalt 2010/2011 wurden erstmals die Haushaltsmittel für den Radverkehr deutlich aufgestockt (von 715.000 EUR auf rund 1.400.000 EUR bzw. 1.900.000 EUR) und zum Doppelhaushalt 2012/2013 auf rund 2.500.000 EUR/Jahr weiter erhöht. 2014/2015 beträgt der Fahrradetat 2.111.700 EUR/Jahr.

Dem Gemeinderat wurde zuletzt am 8. Juli 2014 über den Stand des Radverkehrskon­zepts berichtet (GRDrs 37/2014). Die Öffentlichkeit und die Politik verfolgen den Ausbau des Radwegenetzes kritisch und erwarten eine zügige Umsetzung. Bei den zum Teil sehr kleinteiligen Lösungen müssen viele Varianten geprüft und Zusatzuntersuchungen durchgeführt werden. Der Personalaufwand ist dadurch höher als bei anderen Straßenbauvorhaben. Auch die vielen komplizierten Lösungen an signalisierten Knotenpunkten erfordern sehr viel Bearbeitungszeit. Außerdem greift die Radwegeplanung ins Bestandsnetz ein und es kann aufgrund der Platzverhältnisse häufig nur mit Sonderlösungen das Ziel erreicht werden.

Trotz einer Priorisierung des Ausbaus von Radwegen und entsprechenden organisatorischen Maßnahmen innerhalb der Abteilung Straßen und Verkehr des Tiefbauamts sowie des gezielten Einsatzes von Ingenieurbüros, können die Ziele mit dem derzeit vorhandenen Personal nicht erreicht werden. Soll das Radverkehrsprogramm im selben Umfang wie bisher oder höher umgesetzt werden, ohne dass dies zu Lasten anderer wichtiger Maßnahmen geht (insbes. STEP-Maßnahmen zur Wohnumfeld-verbesserung oder Sonderprogramme wie Barrierefreie Bushaltestellen, Querungs­hilfen, Z-Überwege), ist die Schaffung einer zusätzlichen Stelle notwendig.

## 3.2 Bisherige Aufgabenwahrnehmung

Mit der neu geschaffenen, befristeten 50%-Stelle zum Doppelhaushalt 2014/2015 sind zusammen 2,3 Stellen in der Abteilung 66-3 dem Radverkehr direkt zugeordnet, wovon insges. 1,0 Stelle auf Ende 2017 befristet ist. Darüber hinaus sind weitere Stellenanteile im Umfang 1,0 Stelle aus den beiden Planungsbezirken für die Aufgaben des Radverkehrs eingesetzt.

## 3.3 Auswirkungen bei Ablehnung der Stellenschaffungen

Bei einer Ablehnung der Stellenschaffung kann das Programm zur Förderung des Radverkehrs nicht im geplanten Zeitrahmen erfolgen. Für die Realisierung der Hauptradrouten ist eine Dauer von 10 Jahren angesetzt.

# 4 Stellenvermerke

keine