

Stuttgart, 23.09.2015

Haushaltspaket Mobilität

Mitteilungsvorlage zum Haushaltsplan 2016/2017

Vorlage an	zur	Sitzungsart	Sitzungstermin
Ausschuss für Umwelt und Technik	Kenntnisnahme	öffentlich	13.10.2015
Verwaltungsausschuss	Kenntnisnahme	öffentlich	14.10.2015

Bericht:

Der Gemeinderat der Landeshauptstadt Stuttgart hat am 25. März 2014 das Verkehrsentwicklungskonzept 2030 (VEK) zustimmend zur Kenntnis genommen. Teil des VEK ist der Aktionsplan „Nachhaltig mobil in Stuttgart“. Dieser Aktionsplan greift die verkehrspolitischen Leitlinien des VEK auf, beschreibt die Ziele für eine nachhaltige Mobilität in Stuttgart und stellt in neun Handlungsfeldern die zur Zielerreichung erforderlichen Maßnahmen dar. Koordiniert vom Referat Koordination und Planung des Oberbürgermeisters (S/OB) haben die Referate und Ämter mit der Umsetzung des Aktionsplans begonnen und in einigen Bereichen schon beachtliche Wirkungen erzielen können. So wurde zum Beispiel bis heute die Zahl der Job-Tickets deutlich erhöht. Durch die emissionsabhängige Verkehrssteuerung auf der B14, die Einführung von Tempo 40 auf einigen Steigungsstrecken und die Einbindung von städtischen Verkehrsinformationen in die Navigationssysteme privater Anbieter, konnte der Verkehr in der Landeshauptstadt verstetigt und verflüssigt werden. Auch wurde die Hauptradroute 1 von Vaihingen nach Fellbach fertiggestellt.

Durch die beiden von der EU-Kommission gegen die Bundesrepublik Deutschland eingeleiteten Vertragsverletzungsverfahren wegen Überschreitung der Grenzwerte für Luftschadstoffe, in dessen schriftlicher Begründung u.a. die Städte Leipzig und Stuttgart namentlich erwähnt werden, hat das Thema nachhaltige Mobilität an zusätzlicher Dynamik gewonnen. Um eine Klage vor dem Europäischen Gerichtshof abzuwenden, hat das für die Luftreinhaltung zuständige Land Baden-Württemberg in Abstimmung mit der Landeshauptstadt Stuttgart ein umfangreiches „Konzept Luftreinhaltung für die Landeshauptstadt Stuttgart“ vorgelegt, das im Aktionsplan „Nachhaltig mobil in Stuttgart“ enthaltene Maßnahmen aufgreift. Das Konzept

enthält darüber hinaus auch zusätzliche Maßnahmen.

Die Umsetzung dieser Maßnahmen erfordert wegen der hohen Komplexität und Dringlichkeit eine enorme Kraftanstrengung aller beteiligten Stellen. Das Land Baden-Württemberg, das Regierungspräsidium Stuttgart und die Landeshauptstadt Stuttgart sind sich der großen gemeinsamen Verantwortung bewusst. Sie begreifen das Konzept auch als große Chance, die Luftsituation in Stuttgart nachhaltig und dauerhaft zu verbessern. Der umfassende Ansatz des Aktionsplans „Nachhaltig mobil in Stuttgart“ und der enge Zeitrahmen für die Umsetzung des Luftreinhaltekonzeptes erforderten bei der Vorbereitung der Haushaltsberatungen eine vernetzte Herangehensweise der Referate und Ämter.

Da die notwendigen Haushaltsmittel von den Referaten bzw. Ämtern beantragt und später bewirtschaftet werden, wird mit dieser Vorlage eine fachübergreifende Übersicht und ein ämterübergreifendes Paket für die wichtigen Themen Feinstaubbekämpfung, Elektromobilität und Radverkehr geschnürt. Bei bereits zur Beratung in die Gremien eingebrachten Vorlagen wird auf die entsprechende GR Drs. verwiesen.

Finanzielle Auswirkungen

Ergebnishaushalt (zusätzliche Aufwendungen)						
Maßnahme	2016 TEUR	2017 TEUR	2018 TEUR	2019 TEUR	2020 TEUR	2021 ff. TEUR
Ausbaukonzept Mitfahrgemeinschaften	10	0				
Warnstufe Feinstaub – Wirkungsgutachten Einfahrtsbeschränkungen	60	0				
Wirksamkeit von Mooswänden zur Reduzierung von Luftschadstoffen, siehe GR Drs. 418/2015 , vgl. FinHH	120	43				
Umgestaltung B14, Weiterführung der Planung, siehe GR Drs. 489/2015	200	200				
Ausbau Tempo 40 an Steigungsstrecken, siehe GR Drs. 635/2015 , vgl. FinHH	242	117	18	18	18	
Fußgänger – Stäffele, siehe GR Drs. 542/2014 , vgl. FinHH	200	200	200	200	200	
Finanzbedarf Ergebnis-haushalt gesamt	832	560	218	218	218	

Zu: Ausbaukonzept Mitfahrgemeinschaften

Mitfahrgemeinschaften bestehen aus mindestens zwei Personen, die ihre Fahrten (i.d.R. von und zur Arbeit) zeitlich koordinieren und über eine nennenswerte Strecke gemeinsam in einem Fahrzeug zurücklegen.

Die Förderung von solchen Mitfahrgemeinschaften kann an zwei Punkten ansetzen:

Die erste Fördermöglichkeit ist die Vermittlung von Kontakten zwischen Personen, die zu gleichen Zeiten weitgehend gleiche Strecken zurücklegen wollen. Dazu sind bereits Angebote entwickelt worden, sei es firmenbezogen oder öffentlich. Diese sind beispielsweise: Pendlernetz.de, Mitfahrzentrale.de, Mitfahrgelegenheit.de, adac-mitfahrclub.de, ... In günstigen Fällen werden sich auf diese Art Mitfahrgemeinschaften finden, deren Wege so gut übereinstimmen, dass die Mitnahme des / der Mitfahrenden von Haus zu Haus möglich ist. In vielen Fällen ist es allerdings erforderlich, dass sich die Mitglieder der Fahrgemeinschaft an einem geeigneten Umsteigepunkt treffen, und dort entweder ihr Fahrzeug stehen lassen oder selbst Mitfahrende aufnehmen. Durch ein ausreichendes Angebot an verkehrsgünstig gelegenen Umsteige-Parkplätzen kann das Potential an Fahrgemeinschaften deutlich erhöht werden, an dem dann auch Menschen eine Fahrgemeinschaft bilden, die weit voneinander entfernt wohnen, aber ein gemeinsames Fahrtziel haben.

Die zweite Fördermöglichkeit von Fahrgemeinschaften ist deshalb die Erweiterung des Angebots an geeigneten Umsteige-Parkplätzen.

Die Förderung von Mitfahrgemeinschaften ist auch deshalb zielführend, da damit dem geringen und in den letzten Jahren sogar noch weiter gesunkenen Pkw-Besatz wirkungsvoll entgegnet und damit die Zahl der in die Landeshauptstadt Stuttgart einfahrenden Fahrzeuge gesenkt wird.

Diese Parkplätze sollten an Hauptverkehrsstraßen möglichst schon außerhalb der Landeshauptstadt Stuttgart, mindestens aber kurz hinter der Stadtgrenze liegen. Die Nutzung dieser Parkplätze ist vergleichbar mit der von P+R-Plätzen, nur das hier nicht in öffentliche Verkehrsmittel, sondern in andere Privat-Pkw umgestiegen wird (P+M). Eine Mitbenutzung von P+R-Plätzen ist hingegen nicht zielführend, da diese den ÖPNV-Nutzern vorbehalten bleiben sollen.

Die Entwicklung einer Konzeption für Umsteige-Parkplätze erfordert zunächst eine Bestandsaufnahme von vorhandenen Parkplätzen, die als Umsteigepunkte in Betracht kommen. So erscheint unter der Woche zum Beispiel eine P+M-Nutzung von Wander- und Ausflugsparkplätzen durchaus denkbar. Gegebenenfalls könnten diese an der einen oder anderen Stelle erweitert werden. Dazu können unter Umständen in Absprache mit den Eigentümern auch Parkplätze von Einkaufszentren gehören, die i.d.R. tagsüber unter der Woche weniger stark ausgelastet sind als am Wochenende. Der nächste Schritt wäre, die Angebotslücken zu identifizieren und nach Möglichkeiten zu suchen, auch dort Umsteige-Parkplätze zu schaffen.

Die vorhandenen und zu schaffenden Umsteigeplätze sollten einige Anforderungen erfüllen, wie z.B.

- Lage an Hauptverkehrsstraßen
- Zu- und Abfahrt in beide Fahrtrichtungen möglich.

- Witterungsschutz / befestigte Flächen
- Winterdienst
- Beleuchtung

Dann könnte das Angebot der Umsteige-Punkte in die Apps zur Vermittlung von Mitfahrgemeinschaften integriert werden.

Zu: Warnstufe Feinstaub - Wirkungsgutachten Einfahrbeschränkungen

Im Rahmen des „Konzept Luftreinhaltung für die Landeshauptstadt Stuttgart“ besteht die Warnstufe Feinstaub aus zwei Phasen. Während die Phase 1 durch Appelle auf Freiwilligkeit setzt, sieht die Phase 2 befristete, verbindliche Verkehrsbeschränkungen vor. Hierzu sind zwei Alternativen in der Diskussion: Entweder "Einfahrt nur für Fahrzeuge mit mindestens zwei Personen oder emissionsarme Fahrzeuge" oder "Einfahrt nur mit geradem / ungeradem Kennzeichen und Elektrofahrzeuge". Die Alternativen sollen vor der Entscheidung, welche Einfahrtbeschränkung zum Einsatz kommt, auf ihre Wirksamkeit überprüft werden.

Es geht einerseits um die Abschätzung, welche Personengruppen, Firmen, Dienstleister etc. von der jeweiligen Regelung betroffen wären und andererseits um die Frage, wer von der Einfahrtsbeschränkung eine Ausnahmegenehmigung erhalten soll. Dies gilt sowohl bei der Einfahrt mit einem nur mit einer Person besetzten Fahrzeug als auch bei der Einfahrt mit einem ausgeschlossenen geraden / ungeraden Kennzeichen.

Eine andere Frage ist, wie der Geltungsbereich der Einfahrbeschränkung genau abgegrenzt wird. Dies wird voraussichtlich die Markungsgrenze sein. Gegebenenfalls wird aber an einigen Stellen die Einfahrt bis zu geeigneten Parkplätzen ermöglicht werden müssen, damit sich dort Fahrgemeinschaften zusammenfinden können oder der Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel erfolgen kann.

Zur Wirkungsabschätzung der Szenarien sind begründete Annahmen zu treffen, wie Betroffene auf die Fahrverbote reagieren werden. Durch Modellrechnungen kann dann die Wirkung der unterschiedlichen Szenarien quantifiziert werden.

Ein weiterer wichtiger Aspekt bei der Abschätzung der Wirksamkeit der jeweiligen Regelung ist die Notwendigkeit und Möglichkeit der Überwachung.

Finanzhaushalt / Neue Investitionen (zusätzliche Ein-/Auszahlungen):

Umstellung Taxi-Flotte auf E-Antriebe (Kaufzuschuss und Schnellladestationen)	Möglicher Baubeginn im Jahr:						
	Summe	2016	2017	2018	2019	2020	2021 ff.
	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Einzahlungen							
Auszahlungen	298	116	182				

Davon bereits bereitgestellt	106	40	66				
Finanzbedarf	192	76	116				
Radwege – Ausbau der Hauptradrouten				Möglicher Baubeginn im Jahr:		2016	
				Geplante Inbetriebnahme im Jahr:		2016	
	Summe	2016	2017	2018	2019	2020	2021 ff.
	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Einzahlungen							
Auszahlungen	3.600	1.800	1.800				
Finanzbedarf	3.600	1.800	1.800				
Neues Grün: Mehr Bäume und Sträucher in der Stadt				Möglicher Baubeginn im Jahr:		2016	
				Geplante Inbetriebnahme im Jahr:		2016	
	Summe	2016	2017	2018	2019	2020	2021 ff.
	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Einzahlungen							
Auszahlungen	1.760	880	880				
Finanzbedarf	1.760	880	880				
IVLZ - Parkleitsystem, Verkehrsmanagement, Busbevorrechtigung – siehe GR Drs. 369/2015				Möglicher Baubeginn im Jahr:		2016	
				Geplante Inbetriebnahme im Jahr:		2016	
	Summe	2016	2017	2018	2019	2020	2021 ff.
	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Einzahlungen							
Auszahlungen	5.750	365	2.355	2.105	925		
Finanzbedarf	5.750	365	2.355	2.105	925		
Wirksamkeit von Mooswänden zur Reduzierung von Luftschadstoffen, siehe GR Drs. 418/2015, vgl. ErgHH				Möglicher Baubeginn im Jahr:		2016	
				Geplante Inbetriebnahme im Jahr:		2016	
	Summe	2016	2017	2018	2019	2020	2021 ff.
	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Einzahlungen							
Auszahlungen	225	225					
Finanzbedarf	225	225					

Ausbau Tempo 40 an Steigungsstrecken, siehe GR Drs. 635/2015, vgl. ErgHH				Möglicher Baubeginn im Jahr:			2016
				Geplante Inbetriebnahme im Jahr:			2016
	Summe	2016	2017	2018	2019	2020	2021 ff.
	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Einzahlungen							
Auszahlungen	65	50	15				
Finanzbedarf	65	50	15				
Fußgänger - Stäffele - Erneuerung, siehe GR Drs. 542/2014, vgl. ErgHH							
				Möglicher Baubeginn im Jahr:			2016
				Geplante Inbetriebnahme im Jahr:			2016
	Summe	2016	2017	2018	2019	2020	2021 ff.
	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR	TEUR
Einzahlungen							
Auszahlungen	500	100	100	100	100	100	
Finanzbedarf	500	100	100	100	100	100	
Finanzbedarf							
Finanzhaushalt	12.092	3.496	5.266	2.205	1.025	100	
gesamt							

Zu: Umstellung Taxi-Flotte auf E-Antriebe (Kaufzuschuss und Schnelllade-Stationen)

Ein wesentlicher Bestandteil des Aktionsplanes „Nachhaltig mobil in Stuttgart“ ist die Elektromobilität (vgl. GR Drs 889/2014). Schon heute nimmt die Landeshauptstadt Stuttgart bei diesem Thema eine Vorreiterrolle ein. Mit rund 475 Ladepunkten befindet sich in Stuttgart das dichteste Ladesäulennetz von ganz Deutschland. Zudem gibt es hier die bundesweit größte elektrische Carsharing-Flotte. Darüber hinaus will die Landeshauptstadt Stuttgart emissionsarme Antriebstechnologien sowohl im motorisierten Individualverkehr als auch im Rahmen stadteigener Mobilität und im Wirtschaftsverkehr voranbringen. Aufgrund der dazu notwendigen Ladeinfrastruktur bietet sich die Umstellung von konventionellen Fahrzeugen auf Elektromobilität vor allem bei Flotten an. Neben dem städtischen Fuhrpark kommt aus Sicht der Landeshauptstadt der Stuttgarter Taxiflotte eine besondere Bedeutung zu.

Auf dem Gebiet der Landeshauptstadt Stuttgart legen die rund 700 Taxis jährlich ca. 50 Millionen Kilometer zurück. Die dabei entstehende Lärm-, Feinstaub- und Schadstoffbelastung zu verringern, ist erklärtes Ziel der Landeshauptstadt. Dieses Ziel soll durch die langfristig angestrebte Umstellung der gesamten Taxiflotte auf elektrisch angetriebene Fahrzeuge erreicht werden. Mit der finanziellen Förderung des Umstiegs von Taxis mit konventionellen Antrieben auf Fahrzeuge mit reinem Elektroantrieb, wird dazu ein nachhaltiger und weit sichtbarer Beitrag mit Vorbildfunktion geleistet. Auch das „Konzept Luftreinhaltung für die Landeshauptstadt Stuttgart“ konkretisiert die Elektrifizierung der Taxiflotte als Ziel.

In der Landeshauptstadt Stuttgart fahren bereits heute probeweise vier B-Klasse electric drive und ein Vito E-Cell der Daimler AG im Rahmen des „Gemeinschaftsprojekt Nutzungsuntersuchungen von Elektrotaxis in Stuttgart“, kurz GuEST. Das Projekt GuEST wurde im Rahmen des Schaufenster LivingLab BW^e mobil unter Beteiligung der Landeshauptstadt und weiterer Akteure wie Bosch, Dekra, der Universität Stuttgart und der Taxizentrale verwirklicht. Zu den zentralen Erkenntnissen des Ende 2015 auslaufenden Projektes zählt, dass die reinen Anschaffungskosten nicht das einzige Hindernis bei der Nutzung von Elektrotaxis darstellen.

Die Preisdifferenz zwischen einem konventionell angetriebenen und einem elektrifizierten Pkw liegt je nach Modell bei bis zu 15.000 Euro. Dieser Differenzbetrag sollte seitens der Landeshauptstadt Stuttgart zu einem Drittel durch Förderung ausgeglichen werden. Auf eine ergänzende Förderung durch das Land Baden-Württemberg und Preisnachlässe der Fahrzeughersteller soll gleichzeitig hingewirkt werden.

Neben einer Förderung der Anschaffungskosten sind Regelungen und Einrichtungen notwendig, die gleichzeitig schnelles Laden und die Vermittlung von Fahrten ermöglichen. Da Taxis räumlich an speziell zugewiesene Stellplätze gebunden sind, ist zur Elektrifizierung der Taxiflotte der Aufbau einer speziellen Schnellladeinfrastruktur an ausgewählten Punkten notwendig. Dazu soll in den Jahren 2016 und 2017 je eine Schnellladestation im öffentlichen Raum eingerichtet werden. Diese sind von der Landeshauptstadt zu finanzieren. Dafür ist inklusive Anschlussarbeiten und Sockel mit Kosten von 50.000 €/Station zu rechnen.

Zu: Radwege – Ausbau der Hauptradrouten

Die Förderung des Fahrradverkehrs stellt einen wichtigen Baustein im Haushaltspaket Mobilität dar. Voraussetzung für die Förderung des Fahrradverkehrs ist die Umsetzung des Stuttgarter Radverkehrskonzeptes, in welchem unter verschiedenen Maßnahmen der Ausbau von 38 Hauptradrouten festgelegt ist. Diese stellen das Grundgerüst für ein attraktives und sicheres Radverkehrsnetz für den Alltags- und Freizeitradverkehr dar. Gleichzeitig darf das Ergänzungsnetz nicht vernachlässigt werden.

Zur zügigen Realisierung des Hauptradroutennetzes sind sowohl Finanzmittel wie auch Personalmittel in ausreichender Form bereitzustellen. Seit 2010 stehen dabei neben den pauschalen Radmitteln für Radinfrastrukturmaßnahmen und Maßnahmen wie Call a Bike oder Fahrrad-Service-Stationen in Höhe von ca. 1,1 Mio. Euro noch zusätzliche Mittel für den Hauptradroutenausbau bereit. Im Doppelhaushalt 2014/2015 waren dies 1,0 Mio. Euro/Jahr. Über die damit realisierten Maßnahmen wurde letztmalig mit GRDRs 37/2014 berichtet. Hervorzuheben sind folgende Bereiche, die in letzter Zeit Radwegverbesserungen erfahren haben:

- Heslach - Vaihingen (Böblinger Straße von S-Süd durch Kaltental)
- Neckartalstraße in Bad Cannstatt
- Überweg Charlottenplatz in S-Mitte
- Fahrradstraße Eberhardstraße in S-Mitte
- Fritz-Elsas-Straße in S-Mitte

- Nürnberger / Waiblinger Straße in Bad Cannstatt
- Hemminger Straße in Weilimdorf
- Rembrandtstraße in Möhringen

Unberücksichtigt bei der dargestellten Mittelverwendung sind Radinfrastrukturmaßnahmen, die im Zusammenhang mit anderweitigen Straßenbaumaßnahmen realisiert werden konnten.

Derzeit wird von den Referaten T und StU die Mitteilungsvorlage "Radverkehrsförderprogramm zum Haushalt 2016/2017" erarbeitet, in welcher sowohl über die realisierten wie auch die im nächsten Haushalt anstehenden Radverkehrsprojekte berichtet wird. Vorrangig ist der Ausbau des Hauptradroutennetzes vorgesehen, aber auch Maßnahmen außerhalb davon (im sog. „Ergänzungsnetz“) sind eingeplant. Darin wird von einem erforderlichen zusätzlichen, über die pauschal bereitgestellten Mittel von 1,1 Mio. Euro/Jahr hinausgehenden Finanzbudget in Höhe von 1,8 Mio. Euro/Jahr ausgegangen. Zahlreiche Projekte werden zudem finanziell mit Mitteln des Bundes und Landes gefördert.

Zu: „Neues Grün: Mehr Bäume und Sträucher in der Stadt“

Bäume und Straßengrün tragen in den verdichteten Stadträumen und stark belasteten Straßen erheblich zur Klimaverbesserung und Feinstaubbindung bei. Mit dem Programm „Neues Grün: Mehr Bäume und Sträucher in der Stadt“ soll insbesondere in der schwierigen Innenstadtlage die Klimaverbesserung unterstützt werden. Hierfür sollen zusätzliches Personal und Sachmittel zur Verfügung gestellt werden.

In Folge von Baumfällungen aus Verkehrssicherungsgründen sind bis Ende 2015 ca. 600 vorhandene Baumstandorte frei und können aufgrund fehlender Haushaltsmittel im Ergebnishaushalt derzeit nicht nachgepflanzt werden. Jährlich kommen im Straßenraum weitere ca. 400 Baumfällungen hinzu (1 % des Straßenbaumbestandes), so dass bis Ende der Pflanzsaison 2017 ca. 1.000 Straßenbäume nachgepflanzt werden könnten. Jedoch bindet die Organisation der laufenden Unterhaltung und Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit bei ca. 180.000 Bäumen in Grünflächen, davon ca. 39.000 Straßenbäumen, zunehmend die Planungskapazitäten im Ingenieur- und Meisterbereich (siehe auch GRDRs. 221/2015). Hinzu kommt, dass aufgrund von erhöhtem Sachmittelbedarf für Baumpflege, Mittel für Baumersatzpflanzungen im Ergebnishaushalt, z.B. nach Fällungen aus Gründen der Verkehrssicherheit, nicht mehr ausreichend zur Verfügung stehen. Mit dem zusätzlichen Budget von 880.000 Euro sollen im Jahr 2016 zusätzlich ca. 1.000 Ersatzpflanzungen vorgenommen werden. Die Fertigstellungs- und Entwicklungspflege in den Folgejahren muss dann aus dem vorhandenen Budget des Garten-, Friedhofs- und Forstamtes finanziert werden.

Zeitgleich mit den Nachpflanzungsmaßnahmen können mit dem zusätzlichen Personal auch die ersten neuen Standorte für Baum- und Strauchpflanzungen in Abstimmung mit den zu beteiligenden Stellen planerisch vorbereitet werden. Bei technisch möglicher Realisierung können neue Standorte und Grünzonen dann 2017 realisiert werden. Für einen neuen Baumstandort im versiegelten Straßenraum ist mit Kosten von 10.000 € bis 15.000 € zu rechnen. Somit können mit einem

zusätzlichen Budget im Finanzhaushalt von 880.000 € im Jahr 2017 ca. 70 neue Baumstandorte gebaut und bepflanzt werden. Weitere Finanzierungen bzw. Bepflanzungen können aus dem Baumersatzkonto bestritten werden, in dem ca. 250.000 € zur Verfügung stehen. Die Begrenztheit des öffentlichen Raumes stellt allerdings bei der Suche nach neuen, rechtlich und planerisch machbaren Standorten, Schwierigkeit und Engpass zugleich dar. Auch gestalten sich die jeweiligen Abstimmungen mit den zu beteiligenden Ämtern und Anwohnern sehr aufwändig, teilweise konfliktträchtig und daher als sehr personalintensiv.

Personelle Auswirkungen

Beschreibung, Zweck, Aufgabenbereich	Verwaltungsvorschlag Stellenschaffung	
	STPL 2016	STPL 2017
1. Koordinierungsstelle Elektromobilität - S/OB	1,0/EG 13	
2. Baustellen und Störungsmanagement - AföO	2,0/EG 11 (Wegfall KW-Vermerk) 1,0/A 8 (Wegfall KW-Vermerk)	
3. Fortführung bestehender Steigungsstrecken - AföO	1,0/EG 8 (Wegfall KW-Vermerk)	
4. Ausbau Steigungsstrecken (12 Strecken) - AföO	0,5/EG11 (Verlängerung KW-Vermerk um 4 Jahre bis 01/2020)	
5. Beschleunigter Ausbau Radverkehr - AföO	1,0/A 11	
6. Förderung Radverkehr - ASS	1,0/EG 12	
7. Radwege – Ausbau Hauptradrouten - TBA	1,0/A 12 (mit KW-Vermerk 01/2023)	
8. Neues Grün: Mehr Bäume und Sträucher in der Stadt - Anteil ASS - Anteil GFFA	0,5/EG 12 (Verlängerung KW-Vermerk um 2 Jahre bis 01/2018) 1,0/EG 12 2,0/EG 9	
9. Luftreinhaltung „Feinstaub-Alarm“ - AfU	0,5/EG 12	
Stellenbedarf gesamt	12,5	

zu 1. (siehe auch lfd. Nr. 109 der Beratungsliste STPL)

Zur Koordination sämtlicher Aktivitäten im Themenfeld Elektromobilität der Landeshauptstadt Stuttgart, zur Umsetzung erweiterter Aufgabenschwerpunkte und zur nachhaltigen Stabilisierung der bisher aufgebauten und erfolgreichen Strukturen im Bereich Elektromobilität der Landeshauptstadt Stuttgart ist im Referat Koordination und Planung des Oberbürgermeisters dauerhaft eine Stelle als „Koordinierungsstelle Elektromobilität“ erforderlich.

zu 2. (siehe auch lfd. Nr. 850, 855 und 845 der Beratungsliste STPL)

Um die anhaltende massive Entwicklung der Baustellensituation im Stadtgebiet weiterhin zu koordinieren und damit einen möglichst kontrolliert geleiteten Straßenverkehr mit möglichst wenig Beeinträchtigungen für den ÖPNV sichern zu können und auf diese Weise die Umsetzung der einzelnen Aktionen des Mobilitätskonzepts zu unterstützen, sind die zum letzten Haushaltsplan geschaffenen drei Stellen bei der Dienststelle Verkehrsregelung und -management im Amt für öffentliche Ordnung dauerhaft erforderlich.

zu 3. (siehe auch GRDRs. 635/2015 und lfd. Nr. 885 der Beratungsliste STPL)

Zur Betreuung und Wartung unter anderem der im Rahmen des Projekts „Tempo 40 auf Steigungsstrecken“ als Teil des Aktionsplans „Nachhaltig mobil in Stuttgart“ bisher errichteten Geschwindigkeitsanzeigetafeln, ist dauerhaft eine Stelle im Bereich Stationäre Geschwindigkeitsüberwachung im Amt für öffentliche Ordnung erforderlich.

zu 4. (siehe auch GRDRs. 635/2015 und lfd. Nr. 880 der Beratungsliste STPL)

Um den Ausbau des Projektes „Tempo 40 auf Steigungsstrecken“ auf weiteren 12 Steigungsstrecken umsetzen zu können, ist für die Planung, Abstimmung, Umsetzung, Ausführungsüberwachung sowie der Auswertung, die Verlängerung einer halben Stelle in der Dienststelle Verkehrsregelung und -management im Amt für öffentliche Ordnung erforderlich.

zu 5. (siehe auch GRDRs 797/2015 und lfd. Nr. 735 der Beratungsliste STPL)

Zur Umsetzung der Förderungsmaßnahmen des Radverkehrs entsprechend dem Mobilitätskonzept, zur Überprüfung der bestehenden Radverkehrsanlagen auf Optimierungsmöglichkeiten, zur Sicherstellung der Einheitlichkeit der Radverkehrsregelungen im gesamten Stadtgebiet sowie der notwendigen Koordination in Radverkehrsangelegenheiten ist dauerhaft eine Stelle in der Dienststelle Verkehrsregelung und -management im Amt für öffentliche Ordnung erforderlich.

zu 6. (siehe auch lfd. Nr. 3410 der Beratungsliste STPL)

Zur zügigen Umsetzung der vom Gemeinderat beschlossenen und priorisierten Radverkehrskonzepte für die Hauptradrouten mit einem auf 1,8 Mio. Euro/Jahr erhöhten Budget ist der Ausbau einer fahrradfreundlichen und durchgängigen Infrastruktur zwingende Voraussetzung. Die Radverkehrsplanung wird dabei von der Öffentlichkeit und der Politik kritisch begleitet, die gleichzeitig zügig tragfähige Ergebnisse erwarten. Dazu müssen bei den zum Teil sehr kleinteiligen Sonderlösungen viele Varianten und Zusatzuntersuchungen durchgeführt und diese mit den zu beteiligenden Stellen und Betroffenen intensiv abgestimmt werden. Eine Vergabe an externe Ingenieurbüros ist durch die Kleinteiligkeit der einzelnen Projekte nicht zielführend. Für den dadurch im Vergleich mit anderen Planungsaufgaben deutlich höheren Personalaufwand und die inzwischen weiter gestiegenen Anforderungen zur Förderung des Radverkehrs ist in der Abteilung Verkehrsplanung und Stadtgestaltung des Amtes für Stadtplanung und Stadtgestaltung eine Stelle erforderlich.

zu 7. (siehe auch lfd. Nr. 3680 der Beratungsliste STPL)

Zur zügigen Umsetzung der vom Gemeinderat beschlossenen und priorisierten Radverkehrskonzepte für die Haupttradrouten mit einem Budget von 1,8 Mio. Euro/Jahr ist für die Entwurfs- und Ausführungsplanung sowie für deren bauliche Umsetzung im Sachgebiet Radverkehr und Sonderaufgaben des Tiefbauamtes eine Stelle für Radverkehrsplanung und deren Umsetzung erforderlich.

zu 8. (siehe auch lfd. Nr. 3435, 3812 und 3890 der Beratungsliste STPL)

Im Rahmen des Mobilitätskonzeptes sollen vorrangig in den Innenstadtbezirken und an den Hauptverkehrsachsen mehr Bäume gepflanzt und mehr Grün angelegt werden. Dazu sollen im Doppelhaushalt 2016/2017 zusätzlich 880.000 Euro/Jahr bereitgestellt werden.

Bereits im Doppelhaushalt 2014/2015 wurden Mittel in Höhe von 400.000 Euro (GRDRs. 1154/2013 und 1147/2013) und eine halbe Stelle (Stellenplan lfd. Nr. 1320) für die Förderung von urbanen Gärten und die Förderung von Hof-, Dach- und Fassadenbegrünungen zur Verfügung gestellt. Diese Stelle konnte im Juni 2014 qualifiziert besetzt werden. Passend dazu wurden am 16.10.2014 die Richtlinien für das kommunale Grünprogramm (GRDRs 608/2014) und die urbanen Gärten (609/2014) vom Gemeinderat beschlossen. Mit der GRDRs 468/2015 wurde im Ausschuss für Umwelt und Technik über die ersten Erfahrungen mit den neuen Förderrichtlinien, den bisherigen Maßnahmen, den erreichten Zielen und der Öffentlichkeitsarbeit berichtet. Die hier bearbeiteten Inhalte unterstützen sowohl die Ziele des Luftreinhaltekonzeptes der Landeshauptstadt Stuttgart als auch die Ziele des Programms „Neues Grün: Mehr Bäume und Sträucher in der Stadt“. Da der Stelleninhaber die Maßnahmen der Programme fachlich bewerten, betreuen und bis zu deren erfolgreichen Abschluss begleiten muss, ist eine Verlängerung des KW-Vermerks der halben Stelle um zwei Jahre erforderlich.

Für die Projektsteuerung, Vorbereitung, Planung und Bau neuer Baumstandorte im Rahmen des Programms „Neues Grün: Mehr Bäume und Sträucher in der Stadt“, die Intensivierung der Umsetzung der Projekte „Straßenbaumkonzeption“ und „Baumersatzkonto“ in Eigenleistung insbesondere in schwierigen Innenstadtbereichen sowie die Organisation der Architektenvergabe wird dauerhaft eine Stelle in der Dienststelle Baumverwaltung und Zentrales Baumpflegeteam beim Garten-, Friedhofs- und Forstamt benötigt.

Zur Unterstützung bei der Vorbereitung, Durchführung, Bauüberwachung und Abrechnung der Baumpflanzungen an freien, vorhandenen und neuen Standorten werden dauerhaft zwei Stellen in der Dienststelle Baumverwaltung und Zentrales Baumpflegeteam beim Garten-, Friedhofs- und Forstamt benötigt.

zu 9. (siehe auch lfd. Nr. 3260 der Beratungsliste STPL)

Zur Abdeckung des Mehraufwandes für die Entwicklung von neuen Maßnahmen mit immer größerem Ideenreichtum, der lufthygienischen Abschätzung der Maßnahmenwirkung mit umfangreichen Berechnungen, der Begleitung der Maßnahmenumsetzung und Evaluierung, und für den fachlich deutlich erhöhten

Kommunikationsbedarf ist in der Abteilung Stadtklimatologie im Amt für Umweltschutz dauerhaft eine halbe Stelle erforderlich.

Mitzeichnung der beteiligten Stellen

Die Referate AK und WFB haben Kenntnis genommen. Haushalts- und stellenrelevante Beschlüsse können erst im Rahmen der Haushaltsplanberatungen erfolgen.

Fritz Kuhn

Anlagen:

[zum Seitenanfang](#)