

Beschlussvorlage

zur Behandlung in **öffentlicher Sitzung**

Betreff

**Nachhaltige Urbane Mobilitätsplanung (Sustainable Urban Mobility Plan - SUMP)
hier: Personal-, Finanz- und Zeitaufwand zur Erstellung eines SUMP**

Beschlussorgan

Rat

Gremium	Datum
Verkehrsausschuss	21.01.2020
Ausschuss Allgemeine Verwaltung und Rechtsfragen / Vergabe / Internationales	27.01.2020
Finanzausschuss	03.02.2020
Rat	06.02.2020

Beschluss:

Der Rat nimmt die von der Verwaltung vorgelegte Planung zur Erarbeitung eines Nachhaltigen Urbanen Mobilitätsplans für Köln zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung mit der Umsetzung dieser Planung. Hierfür werden neben einer über den Veränderungsnachweis zum Haushaltsplan 2020/21 durch den Rat befristet bereitgestellten Mehrstelle EG 13 TVöD Laufbahngruppe 2, 2. Einstiegsamt (ehem. höherer Dienst) dauerhaft zwei weitere Personalstellen aus dem vorhandenen Stellenbestand herangezogen und in vergleichbarer Bewertung bereitgestellt.

Die erforderlichen Sachmittel in Höhe von 1,0 Mio. € stehen im Hpl. 2020/2021 einschließlich Mittelfristplanung im Teilergebnisplan 1201, Straßen, Wege, Plätze in der Teilplanzeile 13, Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen zur Verfügung.

Haushaltsmäßige Auswirkungen **Nein**

<input type="checkbox"/> Ja, investiv	Investitionsauszahlungen	_____ €
	Zuwendungen/Zuschüsse	<input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja _____ %
<input checked="" type="checkbox"/> Ja, ergebniswirksam	Aufwendungen für die Maßnahme	<u>1,0 Mio.</u> €
	Zuwendungen/Zuschüsse	<input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja <u>wird geprüft</u>
		____%

Jährliche Folgeaufwendungen (ergebniswirksam): ab Haushaltsjahr:

a) Personalaufwendungen	
im HH-Jahr 2020 ca.	160.250 €
ab HH-Jahr 2021 ff (p. a.) ca.	273.000 €
b) Sachaufwendungen etc.	_____ €
c) bilanzielle Abschreibungen	_____ €

Jährliche Folgeerträge (ergebniswirksam): ab Haushaltsjahr:

a) Erträge	_____ €
b) Erträge aus der Auflösung Sonderposten	_____ €

Einsparungen:**ab Haushaltsjahr:**

a) Personalaufwendungen	_____ €
b) Sachaufwendungen etc.	_____ €
Beginn, Dauer	_____

Begründung**1. Ausgangslage**

Der Rat hat in seiner Sitzung am 04.04.2019 die Verwaltung beauftragt, einen „Nachhaltigen Urbanen Mobilitätsplan“ (Sustainable Urban Mobility Plan - SUMP) zu erstellen und in einem ersten Schritt den hierfür notwendigen Aufwand an Personal, Zeit und finanziellen Mitteln gegenüber dem Rat darzulegen (Antrags-Nr. AN/0414/2019). Der Plan soll sich an dem von der EU finanzierten Leitfaden zur Erstellung und Umsetzung von SUMP orientieren.

Der Rat hat im o. g. Beschluss als Zielsetzung dieses Planwerks eine verbesserte Erreichbarkeit der Stadt durch eine hochqualitative und nachhaltige Mobilität, die eine ausgewogene und integrierte Entwicklung aller Verkehrsmittel beinhaltet, definiert. Zudem soll die regionale Zusammenarbeit dabei besondere Beachtung finden.

Weiterhin wurden durch den Beschluss folgende Punkte durch den Rat festgelegt:

- Bestehende Planungen und langfristige Konzepte werden sinnvoll verknüpft und an die Anforderungen einer klimafreundlichen wachsenden Stadt angepasst. Kurzfristig umsetzbare Maßnahmen werden in einem transparenten Zeitplan gebündelt.
- Erstellung von Strukturen, die ein hohes Maß an Kooperation, Koordination und Beratung zwischen den relevanten Behörden und Ämtern auf kommunaler- und Landesebene möglich machen.

- Umfassende Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern, Vertreterinnen und Vertretern der Zivilgesellschaft und der Wirtschaft während des gesamten Prozesses.
- Ein fortlaufendes Berichtswesen soll das Erreichen der Ziele mit vertretbarem Aufwand dokumentieren.
- Fördermöglichkeiten sind auszuschöpfen; soweit möglich sollen externe Büros eingebunden werden. Die darüber hinaus benötigten finanziellen Mittel werden in der Haushaltsplanung 2020/2021 berücksichtigt.

Derzeit wird unter Federführung des Amts für Stadtentwicklung und Statistik die Stadtstrategie „Kölner Perspektiven 2030“ erarbeitet. Innerhalb dieser Strategie spielen Aspekte der künftigen Kölner Mobilitätsentwicklung eine wichtige Rolle. Die Stadtstrategie fußt auf sämtlichen sektoralen städtischen Fachplanungen. Sie kann gewissermaßen den ganzheitlichen stadtentwicklungspolitischen Rahmen für den zu erstellenden SUMP bilden. Das Dezernat für Mobilität und Verkehrsinfrastruktur ist am Erarbeitungsprozess der Stadtstrategie beteiligt, so dass die notwendige inhaltliche Verzahnung beider Planwerke gewährleistet ist. Ein besonderes Augenmerk gilt hierbei der integrierten Betrachtung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung. Zum Beispiel wird schon heute bei der Ausweisung neuer Siedlungsräume auf eine adäquate Anbindung durch die Verkehrsmittel des Umweltverbunds geachtet.

2. Vorbereitende Überlegungen zur SUMP-Erarbeitung seitens der Verwaltung

Nach dem im Oktober 2019 veröffentlichten Leitfaden (<https://www.eltis.org/mobility-plans/sump-guidelines>) sind folgende Arbeitsphasen und Arbeitsschritte zur Erstellung eines SUMP vorgesehen:

A. Vorbereitung und Analyse

Schritt 1: Schaffung der organisatorischen Voraussetzungen

Schritt 2: Festsetzung des Planungsrahmens

Schritt 3: Analyse der aktuellen Mobilitätssituation

B. Strategieentwicklung

Schritt 4: Erarbeitung und Bewertung von Szenarien

Schritt 5: Entwicklung einer Vision und Definition von Zielvorstellungen mit den beteiligten Akteuren

Schritt 6: Festsetzung von Indikatoren und konkreten Zielen

C. Maßnahmenplanung

Schritt 7: Auswahl von Maßnahmenbündeln mit den Akteuren

Schritt 8: Abstimmung von Handlungen und Zuständigkeiten

Schritt 9: Verteilung der Aufgaben und Sicherstellung der Finanzierung

D. Umsetzung und Monitoring

Schritt 10: Umsetzung begleiten

Schritt 11: Monitoring, Anpassung und Kommunikation

Schritt 12: Überprüfung und Weiterentwicklung

Ein SUMP umfasst nicht nur die weitgefächerte Erarbeitung eines städtischen Mobilitätskonzepts, sondern beinhaltet auch dessen Umsetzung und kontinuierliche Weiterentwicklung.

Parallel zu den oben beschriebenen vielfältigen Arbeitsschritten ist eine kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbeteiligung im SUMP-Konzept vorgesehen. Eine besondere Herausforderung bei der Beteiligung der Stadtgesellschaft an der Erarbeitung von Planwerken besteht darin, die bestehenden Meinungen zu einem Thema in einem möglichst repräsentativen Querschnitt zusammenzufassen. Klassische Methoden der Bürgerbeteiligung, z. B. in Form von Informations-

und Diskussionsveranstaltungen, stellen eine solche Repräsentativität nicht unbedingt sicher, da vorzugsweise die Einwohnerinnen und Einwohner an einer solchen Veranstaltung teilnehmen, die besonderes Interesse am Thema haben. Deshalb sollten im Rahmen der SUMP-Erstellung neben den klassischen Formaten auch ergänzende Beteiligungsformen umgesetzt werden, bei denen ansonsten unterrepräsentierte Bevölkerungsgruppen adäquat einbezogen werden. Eine solche Beteiligung könnte z. B. über eine stadtweit repräsentative Befragung zu den Präferenzen bei verkehrsplanerischen Fragestellungen erfolgen.

Um für die Umsetzungspraxis eine gute Arbeitsgrundlage zu bieten, ist darüber hinaus eine weitgehende Quantifizierung der betrachteten Zusammenhänge notwendig. Dies ermöglicht z. B. die Bewertung von Maßnahmen bzw. Maßnahmenstrategien sowie später die Überprüfung von Zielerreichungen. Mit den Daten der im vergangenen Jahr vorgestellten Erhebung „Mobilität in Deutschland 2017“ liegt bereits eine gute Datenbasis zum Nachfrageverhalten der Kölnerinnen und Kölner vor. Darüber hinaus ist geplant, das in der Stadtverwaltung eingesetzte Verkehrsmodell zu aktualisieren und zu erweitern. Hierdurch ergeben sich gute Grundlagen, um im Gesamtprozess quantitative Analysen und Bewertungen durchzuführen. Allerdings erfordern quantitative Betrachtungen auch einen entsprechenden zusätzlichen Arbeits- und Beratungsaufwand.

3. Ressourcen, Finanzbedarf und Zeitplanung

Um einen solchen Prozess für eine Metropole wie Köln durchzuführen, bedarf es entsprechender finanzieller und personeller Voraussetzungen. Nach Rücksprache mit Kolleginnen und Kollegen anderer Großstädte, die in den letzten Jahren bereits erfolgreich Verkehrsentwicklungspläne bzw. SUMPs erstellt haben, ist ein solches Vorhaben sehr zeitintensiv und geprägt von hohem fachlichem Input seitens der Verwaltung und notwendiger Unterstützung externer Fachbüros. In der normalen Linienarbeit und ohne externe Unterstützung ist ein solches Projekt keinesfalls erfolgreich zu realisieren. Aus den direkten Vergleichen mit beispielsweise Bremen als eine der größeren Vergleichsstädte, erscheint für die Stadt Köln ein Bearbeitungszeitraum von mindestens drei Jahren (gerechnet nach erfolgreich abgeschlossener Stellenbesetzung und ab der Arbeitsaufnahme durch das Beratungsbüro für die Gesamtprozesssteuerung) notwendig, für einen SUMP, der eine Perspektive und Laufzeit von ca. 20 bis 25 Jahren haben wird. Für die eigentliche Erarbeitung ist die Vergabe von Aufträgen an Fachbüros unabdingbar. Da Verkehrsplanungsbüros in der Regel unterschiedliche Schwerpunktsetzungen haben, ist es sinnvoll, verschieden ausgerichtete Aufträge zu vergeben, z. B. für folgende Aufgaben:

- a) Gesamtprozesssteuerung und Strategie-/Maßnahmenerarbeitung,
- b) Bürgerbeteiligung und externe Kommunikation,
- c) Datenanalyse, Prognoseerstellung und Quantifizierung von Maßnahmenauswirkungen.

Um diese Aufgaben in einer hinreichenden Tiefe bearbeiten zu können, ist ein Budget für die Vergabe von Beratungsleistungen von mindestens 1,0 Mio. € über die Laufzeit der SUMP-Erarbeitung von rund drei Jahren erforderlich. So hat der bereits erwähnte Erarbeitungsprozess des Bremer Verkehrsentwicklungsplans (inkl. Bürgerbeteiligung) vor Jahren bereits 600.000 € in Anspruch genommen. Für das nun in Köln durchzuführende Verfahren müssen insbesondere für die Bearbeitung der oben aufgeführten Aufgaben finanzielle Mittel hinterlegt werden. Im Vergleich zu dem Bremer Verkehrsentwicklungsplan ist davon auszugehen, dass das Teilbudget für die notwendige Einbeziehung der Bürgerschaft in Köln deutlich höher ausfallen muss, um eine entsprechende Akzeptanz zu erreichen. Nach den Erfahrungen aus dem erfolgreichen Bürgerbeteiligungsverfahren zur Ost-West-Achse muss für eine dem SUMP-Prozess angemessene Bürgerbeteiligung mindestens ein Umfang von 250.000 € angesetzt werden. Entsprechend erhöht sich dann die für Köln zu kalkulierende externe Beratungsleistung im Rahmen des SUMP. Darüber hinaus ist ein Teilbudget für Aufträge an Ingenieurbüros, die quantitative Modellrechnungen und Auswertungen durchführen, zwingend notwendig. Zur Bestimmung der Größenordnung solcher Leistungen sei beispielhaft die aktuelle Überarbeitung des Kölner Verkehrsmodells mit einem Volumen von ca. 240.000 € genannt. Zurzeit kann der Umfang der externen Beratungsleistungen nur grob geschätzt werden. Eine Konkretisierung erfolgt im Rahmen der Maßnahmenplanung.

Parallel zur Planerstellung durch die Fachbüros ist eine Aufstockung der personellen Ressourcen in der Verwaltung zwingend geboten, um einen fachlichen Austausch mit den einzelnen Berei-

chen der Verwaltung zu gewährleisten, die Politik informieren und einbeziehen zu können, die Auftragsvergabe zu organisieren, die Auftragsbearbeitung zu begleiten und die intensiven und vielfältigen Abstimmungen zu begleiten, intensive Bürgerbeteiligung zu organisieren und durchzuführen sowie die Umsetzung der SUMP-Ergebnisse innerhalb der Verwaltung gewährleisten zu können.

Neben einer bereits vorhandenen Stelle im Sachgebiet Verkehrsentwicklungsplanung und ÖPNV, die sich mit der langfristigen Verkehrsentwicklungsplanung befasst, sind für das konkrete SUMP-Projekt mindestens drei zusätzliche Stellen notwendig. Eine dieser Stellen muss zeitnah nach Beschlussfassung des Rates zum Start des SUMP besetzt werden, um den Ausschreibungsprozess zu koordinieren, die formelle Auftragsabwicklung zu begleiten sowie Organisationsaufgaben zur Bürgerbeteiligung und Öffentlichkeitsarbeit übernehmen zu können.

Die beiden anderen Stellen sind für eine fachliche Begleitung des Prozesses notwendig und müssen spätestens dann besetzt sein, wenn das erste externe Büro beauftragt ist. Eine dieser beiden Stellen sollte eine quantitative Ausrichtung haben, um die von den Fachbüros zu erarbeitenden Analysen, Prognosen und Wirkungsabschätzungen begleiten zu können. Schwerpunkt der zweiten fachlich orientierten Stelle wäre die Begleitung der Mobilitätsstrategieentwicklung sowie der Maßnahmenarbeitung.

Im Stellenplan 2020/2021 ist derzeit nur eine der zuvor genannten drei zusätzlichen Stellen abgebildet. Die beiden noch nicht abgebildeten Mehrstellen können über vakante Stellen und eine entsprechende Umschichtung von Sachmitteln dezernatsintern gegenfinanziert werden, so dass beide Mehrstellen im Ergebnis personalkostenneutral zugesetzt werden können.

Für die über den Veränderungsnachweis zum Hpl. 2020/2021 befristet bereitgestellte Mehrstelle EG 13 TVöD Laufbahngruppe 2, 2. Einstiegsamt (ehem. höherer Dienst) fallen für das Jahr 2020 ca. 46.000 € Personalaufwendungen an, da diese Stelle gemäß Beschlusslage zum Veränderungsnachweis zum Hpl. 2020/2021 nicht vor dem 01.07.2020 besetzt werden darf. Für die Jahre 2021 bis 2023 wird mit jeweils ca. 91.000 € kalkuliert. Diese Stelle wird im Folgenden „Stelle 3“ benannt.

Nach derzeitiger Planung soll eine der beiden unbefristeten Stellen (im Folgenden „Stelle 1“ benannt) unmittelbar nach Beschlussfassung zu dieser Vorlage ausgeschrieben werden und möglichst bis spätestens zum 01.04.2020 besetzt sein. Die zweite unbefristete Stelle (im Folgenden „Stelle 2“ benannt) soll wie beschrieben parallel mit Stelle 3 zum 01.07.2020 besetzt sein.

Damit ergeben sich für Stelle 1 im Jahr 2020 Personalaufwendungen in Höhe von ca. 68.250 € und ab dem Jahr 2021 Personalaufwendungen von ca. 91.000 €. Für die Stellen 2 und 3 ergeben sich im Jahr 2020 Personalaufwendungen in Höhe von jeweils ca. 46.000 € und ab dem Jahr 2021 Personalaufwendungen von jeweils ca. 91.000 €. Daraus ergibt sich der Gesamtansatz für das Jahr 2020 in Höhe von ca. 160.250 € und ab dem Jahr 2021 von ca. 273.000 €. Es erfolgt eine dezernatsinterne Verrechnung mit nichtbesetzten Stellenanteilen bei den Stellen 1 und 2.

Parallel zur Vergabe eines Auftrags zur Gesamtprozesssteuerung werden die Möglichkeiten zur finanziellen Förderung der SUMP-Erarbeitung durch Dritte (Land, Bund, EU) eruiert und mögliche Förderanträge eingereicht. Aktuell besteht z. B. die Möglichkeit, eine SUMP-Erarbeitung im Rahmen der Förderrichtlinie „Vernetzte Mobilität und Verkehrsmanagement“ durch das Land Nordrhein-Westfalen fördern zu lassen. Bei positivem Beschluss zur SUMP-Erstellung wird die Verwaltung entsprechende Anträge zur Entlastung des städtischen Haushalts einreichen.

Die zur Vergabe der externen Beratungsleistungen erforderlichen 1.000.000 € stehen im Hpl. 2020/2021 einschließlich Mittelfristplanung im Teilergebnisplan 1201, Straßen, Wege Plätze in der Teilplanzeile 13, Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen zur Verfügung. Die Mittelabflüsse werden grob prognostiziert für das Jahr 2020 auf ca. 200.000 €, für das Jahr 2021 auf ca. 400.000 € und für das Jahr 2022 auf ca. 400.000 €.

4. Weitere Vorgehensweise

Die detaillierte Ausarbeitung eines Projektplans würde nach einer erfolgten Vergabe des Auftrags zur Gesamtprozesssteuerung an ein Beratungsbüro durchgeführt und dem Rat vorgelegt.