



SITZUNGSVORLAGE

Nr. 2 1 - V - 6 6 - 0 0 0 8
(Jahr-V-Amt-Nr.)

Betreff:

Dezernat(e) V/66

DIGI V - Entfristung des Personals für den Dauerbetrieb

Anlage/n siehe Seite 3

Bericht zum Beschluss Nr. vom

Stellungnahmen

Personal- und Organisationsamt	nicht erforderlich <input type="radio"/>	erforderlich <input checked="" type="radio"/>
Kämmerei	reine Personalvorlage <input checked="" type="radio"/>	→ s. unten <input type="radio"/>
Rechtsamt	nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/>	erforderlich <input type="radio"/>
Umweltamt: Umweltprüfung	nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/>	erforderlich <input type="radio"/>
Frauenbeauftragte nach - dem HGIG	nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/>	erforderlich <input type="radio"/>
- der HGO	nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/>	erforderlich <input type="radio"/>
Straßenverkehrsbehörde	nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/>	erforderlich <input type="radio"/>
Projekt-/Bauinvestitionscontrolling	nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/>	erforderlich <input type="radio"/>
Sonstige:	nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/>	erforderlich <input type="radio"/>

Beratungsfolge

DL-Nr.

(wird von Amt 16 ausgefüllt)

a)	Ortsbeirat	nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/>	erforderlich <input type="radio"/>
	Kommission	nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/>	erforderlich <input type="radio"/>
	Ausländerbeirat	nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/>	erforderlich <input type="radio"/>
b)	Seniorenbeirat	nicht erforderlich <input checked="" type="radio"/>	erforderlich <input type="radio"/>
	Magistrat	Tagesordnung A <input type="radio"/>	Tagesordnung B <input type="radio"/>
	Eingangsstempel Büro des Magistrats	Umdruck nur für Magistratsmitglieder <input type="checkbox"/>	
	Stadtverordnetenversammlung Ausschuss	nicht erforderlich <input type="radio"/>	erforderlich <input checked="" type="radio"/>
	Eingangsstempel Amt 16	öffentlich <input checked="" type="radio"/>	nicht öffentlich <input type="radio"/>
<input checked="" type="checkbox"/> wird im Internet/PIWI veröffentlicht			

Bestätigung Dezernent

Andreas Kowol
Stadtrat

Vermerk Kämmerei

Wiesbaden,

- Stellungnahme nicht erforderlich
- Die Vorlage erfüllt die haushaltsrechtlichen Voraussetzungen.
- siehe gesonderte Stellungnahme

Imholz
Stadtkämmerer

A Finanzielle Auswirkungen

Mit der antragsgemäßen Entscheidung sind **keine** finanziellen Auswirkungen verbunden.
 finanzielle Auswirkungen verbunden.
 (in diesem Fall bitte weiter ausfüllen)

I. Aktuelle Prognose Ergebnisrechnung Dezernat

HMS-Ampel rot grün Prognose Zuschussbedarf: Stand April 2021

abs.: 9.305.799,12 €
 in %: 12,4

II. Aktuelle Prognose Investitionsmanagement Dezernat

Investitionscontrolling Investition Instandhaltung

Budget verfügte Ausgaben (Ist): abs.: _____
 in %: _____

III. Übersicht finanzielle Auswirkungen der Sitzungsvorlage

Es handelt sich um Mehrkosten
 budgettechnische Umsetzung

IM	CO	Jahr	Bezeichnung	Gesamt-kosten in €	darin zusätzl. Bedarf apl/üpl in €	Finanzierung (Sperre, Ertrag) in €	Kontierung (Objekt)	Kontierung (Konto)	Bezeichnung
	X	2022	Personalkosten	389.280	389.280		1300036	630098	66 Verkehrsplanung
	X	2022	Arbeitsplatzkosten	53.350	53.350		1300036	673510	66 Verkehrsplanung
	X	2023	Personalkosten	441.825	441.825		1300036	680098	66 Verkehrsplanung
	X	2023	Arbeitsplatzkosten	58.200	58.200		1300036	673510	66 Verkehrsplanung
	X	2022				389.280			Anmeldung zum HH 2022/2023
	X	2022				53.350			
	X	2023				441.825			
	X	2023				58.200			
Summe einmalige Kosten:				942.655	942.655	942.655			

	X	2024 ff	Personalkosten	441.825			1300036	630098	66 Verkehrsplanung
		2024 ff	Arbeitsplatzkosten	58.200			1300036	673510	66 Verkehrsplanung
Summe Folgekosten:				500.025					

Bei Bedarf Hinweise /Erläuterung:

B Kurzbeschreibung des Vorhabens

Die Inhalte dieses Feldes werden (außer bei vertraulichen Vorlagen, wie z. B. Disziplinarvorlagen) im Internet/Intranet veröffentlicht und dürfen den Umfang von 1200 Zeichen nicht überschreiten (soweit erforderlich: Ergänzende Erläuterungen s. Pkt. IV.; bei einigen Vorlagen (z. B. Personalvorlagen) entfallen die weiteren Ausführungen ab Pkt. I.)

Es dürfen hier keine personenbezogenen Daten im Sinne des Hessischen Datenschutzgesetzes verwendet werden (Ausnahme: Einwilligungserklärung des/der Betroffenen liegt vor). Es handelt sich um ein **Pflichtfeld**.

Auf der Grundlage des Beschlusses der Stadtverordnetenversammlung Nr. 0385 vom 06.09.2018 zur Sitzungsvorlage 18-V-66-0230, "Aufbau eines digitalen Systems zur Erhebung, Bereitstellung und Nutzung von Mobilitäts-, Umwelt- und Meteorologie-Daten als Basis für ein aktives Mobilitätsmanagement (DIGI-V) wurde mit Entwicklung und Aufbau eines umfassenden Systems begonnen. Inzwischen ist absehbar, dass das System in die Permanentphase überführt werden kann. Daher ist die Entfristung von Personal notwendig, das die Aufgaben im Dauerbetrieb von DIGI-V übernimmt.

Anlagen:

Anlage 1 - 6: (nicht öffentlich) Stellenbeschreibungen

Anlage 7: Beschluss Nr. 0385 der Stadtverordnetenversammlung vom 06.09.2018

C Beschlussvorschlag:

1. Es wird zur Kenntnis genommen, dass
 - 1.1. das Projekt DIGI-V in absehbarer Zeit von der Projekt- in die Permanentphase übergehen wird
 - 1.2. mit Beschluss Nr. 0385 der Stadtverordnetenversammlung vom 06.09.2018 ein Personalbudget von 1,6 Mio € und die erforderlichen Planstellen (1 VZÄ E 13, 2 VZÄ E 12, 3 VZÄ E9b und 1 VZÄ E 8) dem Magistrat (Dez. V/66) für drei Jahre befristet zugesetzt wurden. Davon wurden 6 Stellen Amt 66 und 1 Stelle Amt 36 befristet zugesetzt.
 - 1.3. die Stellen zum IM Projekt DIGI-V, befristet bis zum 31.01.2022 besetzt wurden. Dieses vorhandene Personal ist im höchsten Maße geeignet die Aufgabenbereiche dauerhaft zu übernehmen und sollte aus diesem Grund gehalten werden. Dies gewährleistet zudem die reibungslose Fortsetzung des begonnen Projektes. Auch vor dem Hintergrund der Erfahrung, wie schwierig es für die Kommunalverwaltung ist, qualifiziertes und auf diese Aufgabengebiete spezialisiertes Personal zu akquirieren.
 - 1.4 Die Planstelle Nr. 19551 aus dem Projekt DIGI-L, befristet für neun Monate, wurde nicht entfristet und ersatzlos gestrichen.
 - 1.5 die Entfristung der Stellen für die Überführung in die Permanentphase von DIGI-V unabdingbar ist.
2. Es wird beschlossen, dass:
 - 2.1. für die Permanentphase sind zum Betrieb des Systems DIGI-V 6 VZÄ dauerhaft erforderlich, um die Nutzung von DIGI-V zu gewährleisten und die zusätzlichen Aufgaben daraus zu bewältigen. Folgende Stellen werden im Sachgebiet 660220 *Verkehrs- und Elektrotechnik* zur kontinuierlichen Aufgabenerledigung vorab der Genehmigung des Stellenplanes 2022/2023 zum 01.02.2022 entfristet:
 - 2.1.1. Planstelle Nr. 19526, EG 13, Leitung der Verkehrsleitzentrale 660220
 - 2.1.2. Planstelle Nr. 19525, EG 12, Sachbearbeitung Datenmanagement IT, Analyst für Verkehr & Umwelt 660220
 - 2.1.3. Planstelle Nr. 19527, EG 10, Sachbearbeitung operative dynamische Verkehrssteuerung, Verkehrssimulation, Qualitätsmanagement der Erfassungseinrichtungen, Betreuung des Verkehrsrechners, digitale Störungsanalyse 660220

- 2.1.4. Planstelle Nr. 19528 EG 10, Sachbearbeitung operative dynamische Verkehrssteuerung, Verkehrssimulation, Qualitätsmanagement der Erfassungseinrichtungen, Betreuung des Verkehrsrechners, digitale Störungsanalyse 660220
- 2.1.5. Planstelle Nr. 19529, EG 9a, Facharbeiter Montage Erfassungseinrichtungen, Detektorein und -ausrichtung, Pflege Messgeräte, Wartung Verkehrsleitsysteme, 660220
- 2.1.6. Planstelle Nr. 19530, EG 7, Elektriker/in Montage Erfassungseinrichtungen, Detektorein- und -ausrichtung, Pflege Messgeräte, Wartung Verkehrsleitsysteme, 660220
- 2.2. im Rahmen der neuen Regelung zur Steuerung der Personalkosten ist das Personalkontingent (Basiswert) des Stammpersonals des Dezernats V/66 ab dem 01.02.2022 um 6 VZÄ zu erhöhen
- 2.3. Durch die Entfristung der o.g. Planstellen entstehen in 2022 Personalkosten in Höhe von 389.280 € und Sachkosten in Höhe von 53.350 € bzw. ab 2023 jährlich Personalkosten in Höhe von 441.825 € und Sachkosten in Höhe von 58.200 € (zzgl. Tarifierhöhungen). Die erforderlichen Mittel werden von Dezernat V/66 zum Haushalt 2022/2023 angemeldet.

D Begründung

I. Auswirkungen der Sitzungsvorlage

(Angaben zu Zielen, Zielgruppen, Wirkungen/Messgrößen, Quantität, Qualität, Auswirkungen im Konzern auf andere Bereiche, Zeitplan, Erfolgskontrolle)

Das Tiefbau- und Vermessungsamt ist für die Planung, Bau und Unterhaltung des Straßen- und Wegenetzes der Landeshauptstadt Wiesbaden verantwortlich. In den zurückliegenden Jahren haben die politischen Gremien der Landeshauptstadt Wiesbaden in verschiedenen Beschlüssen zusätzliche Arbeitsaufträge über das Dezernat für Umwelt, Grünflächen und Verkehr an das Tiefbau- und Vermessungsamt erteilt, die das bisher übliche Maß und damit auch die vorhandenen Personalressourcen deutlich übersteigen. Ein Teil dieser Dynamik ist dem drohenden Dieselfahrverbot geschuldet, welches durch den umfangreichen Luftreinhalteplan des Landes Hessen in Verbindung mit dem Masterplan Green City (Wi-Connect) vorerst abgewendet werden konnte – der allerdings eine Vielzahl an Maßnahmen zur Umsetzung durch die Stadt Wiesbaden festgeschrieben hat, die dauerhaft in der Stadt verankert werden müssen. Eine wesentliche dieser neuen Daueraufgaben entsteht aus der Überleitung des Förderprojekt DIGI-V in die Permanentphase, um eine zukunftsfähige Verkehrssteuerung dauerhaft zu etablieren und eine immense Investition angemessen zu nutzen.

Bis Ende des Jahres 2021 setzt Amt 66 das Projekt DIGI-V um, ein Verkehrs- und Daten-Managementsystem zur Erhebung, Bereitstellung und Nutzung von Umwelt- und Bewegungsdaten. Dieses Projekt hat das Ziel, die proaktive, umweltsensitive Verkehrssteuerung auf Basis aktueller Verkehrs- und Immissionsdaten vorzunehmen. Da DIGI-V ein bundesweit einmaliges und in diesem Umfang erstmalig umgesetztes Pilotprojekt ist, beschäftigt sich Amt 66 im Förderzeitraum primär damit, die Datenplattform und die umfassende Infrastruktur zur Verkehrssteuerung aufzubauen. Es ist jedoch erklärtes Ziel, die weiteren im Green City Masterplan enthaltenden Digitalisierungsprojekte mit DIGI-V zu verbinden und wenn möglich über die umfangreiche DIGI-V-Infrastruktur auf verschiedenen Ebenen differenziert zu steuern. Die entwickelte Systemstruktur von DIGI-V berücksichtigt diesen Sachverhalt bereits, da es sich nicht um eine Software, sondern um eine speziell und individuell für die Bedürfnisse der umweltsensitiven Verkehrssteuerung programmierte Big-Data-Plattform mit nachgelagerter integrierter Gesamtverkehrssteuerung handelt, die flexibel um neue Themen ergänzt werden kann.

Im Zuge von DIGI-V errichtet die LHW/66 eine Verkehrsleitzentrale mit flexibel individualisierbaren Arbeitsplätzen, um das Verkehrsgeschehen mit Hilfe der neu installierten Technik analysieren und sowohl nach umweltsensitiven Gesichtspunkten als auch verkehrlichen Erfordernissen bzw. in einer Kombination aus diesen sich beeinflussenden Gebieten steuern zu können. Die Ausstattung der Verkehrsleitzentrale erfolgt nach modernsten technischen Standards und wird über die Projektförderung von DIGI-V finanziert. Mit der Verkehrsleitzentrale steht der LHW eine räumliche, technische und fachliche Infrastruktur zur Verfügung, die anknüpfungsfähig für weitere Fragestellungen im Themenkomplex Verkehr und Digitalisierung ist. So findet beispielsweise bereits im Zuge der Projektumsetzung im Förderzeitraum ein Pilotprojekt mit der städtischen Feuerwehr statt, bei dem eine bevorrechtigte LSA-Signalisierung für deren Fahrzeuge im Einsatzfall integriert wird. Durch ihre flexible Systemauslegung können auch in Zukunft weitere Bereiche an die Leitstelle „angeschlossen“ und von dieser überwacht und gesteuert werden.

Das System bildet damit die Grundlage für eine ganzheitliche und verkehrsträgerübergreifende Steuerung des Verkehrs. Daraus ergibt sich, dass DIGI-V seine wesentliche Wirkung erst im Dauerbetrieb entfalten kann. Da das Bestandpersonal mit den bisherigen Aufgaben bereits voll ausgelastet ist, können die zahlreichen zusätzlichen Aufgaben nur von weiterem Personal bearbeitet werden.

Über das Förderprojekt DIGI-V konnten für die zwingend erforderlich technisch-inhaltliche Begleitung des Systemaufbaus bereits Mitarbeiter eingestellt werden, die im Projekt ihre Eignung für diese Aufgaben somit schon unter Beweis stellen konnten. Diese Stellen sind allerdings an die Laufzeit des Projektes geknüpft und nur befristet bis Januar 2022 bereitgestellt. Mit der Überführung von DIGI-V in den Dauerbetrieb, werden die Stellen für die zu bewältigenden Aufgaben zwingend dauerhaft benötigt, wenn das System weiterhin betrieben werden soll. Die Ausnutzung eines solchen Systems erfordert in seinem Betrieb größenordnungsmäßig dieselben Personalkapazitäten wie für die Begleitung seines Aufbaus, da es sich nicht um eine einfache Maschine, sondern um ein komplexes Planungs-, Steuerungs- und Datenanalysesystem handelt.

Es handelt es sich dabei um folgende Systembestandteile, deren komplexe Anwendung und Betrieb den Personalaufwand erfordert:

Durch das Projekt DIGI-V wurde im großen Umfang technische Infrastruktur aufgebaut, die bis dahin nicht vorhanden war. Dies betrifft einerseits umfangreiche Systeme zur Datenerfassung (v. a. Verkehrskamerasysteme, Umwelt- und Wettersensoren) und andererseits für Wiesbaden grundlegend neue Systeme zur Verkehrssteuerung (v. a. Umrüstung und Neuaufbau von ca. 230 Lichtsignalanlagen mit dynamisch beeinflussbaren Steuerungen, dynamische Verkehrsschilder, Road-Side-Units sowie die grundlegende Aufrüstung des Verkehrsrechners hin zu einem integrierten Gesamt-Verkehrsleitrechner mit verschiedensten System-Schnittstellen und einem Datenanalyse-Server).

Eine Investition, die normalerweise mehrere Jahrzehnte in Anspruch nimmt wurde durch das Förderprojekt in 3 Jahren aufgebaut. Diese Infrastruktur muss jetzt, um ihre Wirkung zu entfalten, betrieben, unterhalten und vor allem gesteuert werden. Die durch die neue Infrastruktur erfassten Daten fließen in die ebenfalls neu aufgebaute analytische Plattform für das umweltsensitive Verkehrsmanagement ein. Dort muss die vorhandene Systemsoft- und Hardware bedient und betreut werden, die gewonnenen Verkehrsdaten analysiert, Echtzeitsimulationen geplant, durchgeführt und bewertet und verschiedenste verkehrsbeeinflussende Maßnahmen auf der Basis der Bewertung der durchgeführten Echtzeitmodellierungen umgesetzt und evaluiert werden. Ebenso nimmt die mit spezifisch auf diese neuen Steuerungsmöglichkeiten zugeschnittene strategische Verkehrsplanung eine zentrale Rolle ein, da beispielsweise alle lokalen Steuerungen auf einen flexiblen, zentral beeinflussbaren Stand gebracht, gepflegt und netzweit miteinander koordiniert werden müssen.

In der Verkehrsleitzentrale fließen die beiden Bestandteile (Infrastruktur und Datenanalyse und aktive dynamische Steuerung) zusammen. Auch diese Verkehrsleitzentrale stellt einen grundsätzlich neuen Aufgabenbereich im Sachgebiet Verkehrstechnik dar.

Abschließend muss, um eine gesamtstädtische Verkehrssteuerung zu gewährleisten, Digi-V mit den

vorhandenen und kommenden verkehrsplanerischen Projekten und Maßnahmen verknüpft werden. Dies verlangt zwingend weitere Kapazitäten in der Abstimmung und Kozeption auf den verschiedenen Ebenen der Verkehrsplanung.

Insgesamt ist klar festzustellen, dass das neue System deutlich leistungsfähiger ist und sein muss und daher auch mehr Personaleinsatz erfordert. Der Schluss, dass die Mehrleistung allein durch Rechnersysteme bei gleichbleibendem Personaleinsatz erbracht wird, gilt allenfalls für überwiegend routinebehaftete Prozesse bzw. Produktionsaufgaben, jedoch in keinem Fall für die Planung, Bedienung und Instandhaltung eines komplexen Datenerfassungs-, -analyse und -Steuerungssystems. Bei einem solchen System muss die Mehrleistung zwingend sowohl personalseitig wie auch infrastrukturseitig erbracht werden, wobei die Reduzierung der Kapazitäten in einem der beiden Bereiche zwangsläufig die äquivalente Reduzierung der Leistung im jeweils anderen Bereich, da dieser dann nicht genutzt/gesteuert werden kann, zur Folge hätte, womit sich definitiv die Gesamtleistung entsprechend reduziert. Im Rahmen der zukünftigen steigenden Anforderung an die Mobilität als grundlegendem Sozial- und Wirtschaftsfaktor bei gleichzeitiger Notwendigkeit der Reduzierung der schädlichen Emissionen und des Ressourcenverbrauchs ist jedoch zwingend ein solches System erforderlich, wenn den Anforderungen von Wirtschaft, Gesellschaft sowie Umwelt und Gesundheit gleichermaßen Rechnung getragen werden soll. Damit sind, wie oben beschrieben, die dafür notwendigen Ressourcen sowohl, wie durch das Förderprojekt DIGI-V derzeit erfolgt, im Infrastrukturbereich wie auch, wie hier beantragt, im Personalbereich, zur Verfügung zu stellen.

Die Aufgaben des Sachgebietes 660220 sind im Organigramm (siehe Anlage) dargelegt. Durch DIGI-V dazugekommene und dauerhaft zu bearbeitende Aufgaben, sind im Folgenden aufgelistet:

1. Lichtsignalanlagen

- Konzeption und Umsetzung der strategischen Verkehrsplanung
- Verkehrssimulation und Modellierung (Mikro-Meso-Simulation)
- Erstellung und Umsetzung des Gesamtkonzeptes der ÖPNV-Beschleunigung inklusive Auswahl der anzuwendenden Technologie
- Festlegung, Koordination und Laufendhaltung der Lichtsignalanlagen-Betriebszeiten
- Durchführung der makroskopischen Steuerungen
- Lichtsignalanlagen-Koordinierung inklusive Steuerung von Umlaufzeiten und Grüner Welle
- Entwicklung und Fortführung von Konzepten zur Barrierefreiheit und akustischen Signalisierung
- permanente Weiterentwicklung der Car to-X Kommunikation, Einbeziehung von Einsatzfahrzeugen und Feuerwehr, Vorhaltung einer Road Side Unit
- Management des Führens des Radverkehrs an Lichtsignalanlagen
- Planung und Durchführung von Knoten-Simulationen
- Führung und Aktualisierung des Lichtsignalanlagen-Katasters

2. Parkraumbewirtschaftung PSA + Mobilparken

- Strategische Planung und Laufendhaltung der Technologie
- Systemintegration des Bestandes und Schnittstellenbereitstellung

3. Parkleitsystem

- Strategische Planung der Technologie
- Systemintegration des Bestandes und Schnittstellenbereitstellung

4. Leitsystem (Wechselverkehrszeichen, dynamische Schilder)

- Entwicklung des Erscheinungsbilds, Bestimmung und Aktualisierung der Inhalte, Erstellung und Laufendhaltung des Gesamt-Steuerungskonzeptes
- Einzelstandortplanung für Schilderstandorte
- Abnahme und Inbetriebnahme von Leitsystem-Elementen nach Erstellung
- Programmierungen im Leitsystem (z. B. Zeitpläne, Inhalte)
- permanente Betriebsüberwachung der Leitsysteme
- Wahrnehmung der nicht im Wartungsvertrag enthaltenen Wartung- und Reparaturaufgaben
- Erstellung und permanente Laufendhaltung einer digitalen Bestandsdokumentation
- Bereitstellung von Ansprechpartnern für Schilderinhalt der dynamischen Informationssysteme

5. Detektion (Kameras, Schleifen, Umweltdaten)

- strategische Planung und Laufendhaltung des Detektionskonzeptes, des Detektionsnetzes und der eingesetzten Technologien
- Standortplanung und Entscheidung über Standorte (einzeln/kombiniert mit LSA)
- Montage, Ausrichtung, Inbetriebnahme und Programmierung von Detektoren
- Kalibrierung der Sensoren, Aktivierung (Erstinbetriebnahme) und Systemintegration
- Organisation der Herstellung von Schleifendetektoren in den Fahrbahnen
- Konzeption und Administration der Verkehrs- und Umweltdatenerfassung
- permanente Funktions-Überwachung der Detektion-Hardware
- Prüfung der gewonnenen Daten auf Plausibilität sowie turnusgemäße Re-Kalibrierung
- Aufbau und Pflege der digitalen Bestandsdokumentation

6. Verkehrsrechner/ Datennetz/Managementsystem spezifische Software

- Systemkonzeption
- Permanente Systemintegration und Weiterentwicklung von Zusatzkomponenten
- Übertragung von inhaltlichen Verkehrsplanungen in auf die digitale Ebene
- Schnittstellenmanagement mit externen Anforderungen
- Aufbau und Pflege des digitalen Endgerätekatasters
- permanente Überwachung der Datensicherheit

7. Verkehrsleitzentrale DIGI-V

- Datenbasiertes Monitoring der aktuellen Verkehrslage
- Umfassende Verkehrs- und Umweltdaten-Erfassung
- Durchführung der Verkehrsanalyse auf Tagesbasis
- Durchführung der (operativen) Verkehrssteuerung
- Entwicklung und Laufendhaltung der explorativen & kontinuierlichen Datenanalyse
- permanente Modellierung des laufenden Verkehrsgeschehens („digitaler Zwilling“)
- Strategieentwicklung für ad-hoc-Eingriffe
- Treffen von Entscheidungen im Rahmen des täglichen Umwelt- & Verkehrsmanagements
- Qualitätssicherung durch nachträgliche Bewertung von verkehrlichen Maßnahmen
- Erfassung von neuen Anwendungsfällen („use cases“)
- Daten-Auswertung und Durchführung von Verkehrsanalysen auf der Basis von Langfristedaten
- Durchführung von Simulationen
- Beitrag zu verkehrstechnischen Planungen (operativ & langfristig)
- Beobachtung der Technologieentwicklung und Identifikation neuer Datenquellen
- Betrieb der übergeordneten stadtweiten Verkehrssteuerung
- permanente Überwachung der Verkehrstechnik
- personelle Besetzung und Leitung der neu eingerichteten Verkehrsleitzentrale
- generelles Projektmanagement
- Entwicklung und Durchführung der aktiven Verkehrsinformation
- Einpflegen von Baustellen, Events etc. ins digitale System
- Erstellung von Verkehrsberichten
- Versorgung der Medien und der Öffentlichkeit mit Verkehrsinformationen
- Betreuung einer Hotline für verkehrliche Bürgeranfragen

Für die Abarbeitung der oben genannten 7 Arbeitspakete ergibt sich der nachfolgend genannte Stundenaufwand:

Funktion	Leitung Leitstelle (E13)	Sachbearb. Datenman.IT Analyse (E12)	Sachbearb. Verkehrsred. (E10)	Sachbearb. Planung (E10)	AG-Ltg. E-Werkst. (E9a)	Elek. Betrieb Außenanl. (E7)
Tellaufgabe	Stunden	Stunden	Stunden	Stunden	Stunden	Stunden
1. Lichtsignalanlagen	520	200	100	920	100	100
2. Parkraumbewirtschaftung	100	100	150	50	100	
3. Parkleitsystem	100	200	200		100	
4. Leitsystem	250	150	400		420	420
5. Detektion	150	100	50	100	800	1000
6. Verkehrsrechner	100	300	50	50		
7 Verkehrsleitzentrale DIGI-V	300	470	570	400		
Gesamtstunden/Stelle/Jahr	1520	1520	1520	1520	1520	1520
	1 VZÄ	1 VZÄ	1 VZÄ	1 VZÄ	1 VZÄ	1 VZÄ
Stunden gesamt	9120					
VZÄ gesamt	6					

In der Summe ergibt sich ein dauerhafter Bedarf an 6 VZÄ.

II. Demografische Entwicklung

(Hier ist zu berücksichtigen, wie sich die Altersstruktur der Zielgruppe zusammensetzt, ob sie sich ändert und welche Auswirkungen es auf Ziele hat. Indikatoren des Demografischen Wandels sind: Familiengründung, Geburten, Alterung, Lebenserwartung, Zuwanderung, Heterogenisierung, Haushalts- und Lebensformen)

Aufgrund des anhaltenden Trends der Verkehrszunahme in einer weiter wachsenden Stadt ist der Schutz insbesondere der schwächeren Verkehrsteilnehmer unabdingbar. Hierzu leistet der dauerhafte Betrieb von DIGI-V einen entscheidenden Beitrag.

III. Umsetzung Barrierefreiheit

(Barrierefreiheit nach DIN 18024 (Fortschreibung DIN 18040) stellt sicher, dass behinderte Menschen alle Lebensbereiche ohne besondere Erschwernisse und generell ohne fremde Hilfe nutzen können. Hierbei ist insbesondere auf die barrierefreie Zugänglichkeit und Nutzung zu achten bei der Erschließung von Gebäuden und des öffentlichen Raumes durch stufenlose Zugänge, rollstuhlgerechte Aufzüge, ausreichende Bewegungsflächen, rollstuhlgerechte Bodenbeläge, Behindertenparkplätze, WC nach DIN 18024, Verbreitung von Informationen unter der Beachtung der Erfordernisse von seh- und hörbehinderten Menschen)

Das System DIGI-V als Grundlage der Ampelsteuerung schafft die Grundlage zum gefahrlosen Überqueren der Fahrbahnen gerade für mobilitätseingeschränkte Mitmenschen. Dies gilt es, auf Dauer sicherzustellen.

IV. Ergänzende Erläuterungen

(Bei Bedarf können hier weitere inhaltliche Informationen zur Sitzungsvorlage dargelegt werden.)

/

V. Geprüfte Alternativen

(Hier sind die Alternativen darzustellen, welche zwar geprüft wurden, aber nicht zum Zuge kommen sollen.)

Ein Verzicht auf den Dauerbetrieb von DIGI-V würde Wiesbaden seiner Möglichkeit der digitalen und dynamischen Verkehrssteuerung berauben. Dies würde dazu führen, dass sich die Landeshauptstadt nicht an die verkehrlichen Erfordernisse der nahen Zukunft anpassen kann, was eine Verschärfung der Verkehrsproblematik nach sich zieht.

Das Projekt DIGI-V steht im engen inhaltlichen und organisatorischen Zusammenhang mit weiteren Digitalisierungsprojekten wie DIG-P und DIGI-L, bei denen Amt 66 zwingend eingebunden ist. Ohne die Umsetzung von DIGI-V könnten diese umfangreichen amts- und stadtkonzernübergreifender Projekte ebenfalls nicht umgesetzt werden.

Eine Kostenersparnis wäre nur vordergründig erreichbar, da zum Beispiel Verkehrszählungen, die mit DIGI-V jederzeit automatisiert und an einer beliebigen Anzahl von Kreuzungen möglich sind, dann sehr kostenaufwändig wieder manuell durchgeführt werden müssten, ohne die Wirksamkeit einer digitalen Zählung zu erreichen.

Bei einer bloßen Verschiebung von Geldern aus anderen Projekten müssten wichtige Projekte der Landeshauptstadt entgegen der Beschlusslage verschoben oder ganz gestrichen werden. Das Projekt DIGI-V könnte so ebenfalls nicht die gewünschte Wirkung entfalten.

Die Alternativenprüfung hat daher klar ergeben, dass die hier aufgeführten sieben neuen Aufgabenbereiche im Sachgebiet 660220 Verkehrs- und Elektrotechnik nicht mit dem vorhandenen Personal abgewickelt werden, sondern die Entfristung des derzeit im Projekt DIGI-V vorhandenen Personals erforderlich und notwendig ist.

Wiesbaden, 23. Juni 2021

Andreas Kowol
Stadtrat