

Beschlussvorlage für Ausschüsse



Landeshauptstadt
Mainz

öffentlich

Drucksache Nr.

0232/2023

Amt/Aktenzeichen
61/60 06 01 290

Datum
14.02.2023

TOP

Behandlung in der Verwaltungsbesprechung am 28.02.2023

Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum	Status
Verkehrsausschuss	Vorberatung	08.03.2023	Ö
Ausschuss für Finanzen und Beteiligungen	Entscheidung	14.03.2023	Ö

Betreff:

Haushaltsangelegenheiten
Begleitmaßnahmen Straßenbahnausbau
Teilprojekte 2 (Innenstadtring) und 3 (Erschließung Heiligkreuzviertel)
hier: Überplanmäßige Mittelbereitstellung in Höhe von je 100.000 € für die Haushaltsjahre
2023 und 2024

Mainz, 21.02.2023

gez. Steinkrüger

Janina Steinkrüger
Beigeordnete

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss empfiehlt, der Ausschuss für Finanzen und Beteiligung beschließt die überplanmäßige Mittelbereitstellung in Höhe von je 100.000 € für die Haushaltsjahre 2023 und 2024 zur Übernahme der Kosten für die Beauftragung eines Projektsteuerers der Teilprojekte 2 und 3 des Straßenbahnausbaus 2030 vorbehaltlich der Genehmigung des Haushaltsplanes 2023 durch die ADD.

Sachverhalt:

Wie bekannt, hatte der Stadtrat in seiner Sitzung vom 03.06.2020 mit dem Antrag 0943/2020 die Verwaltung beauftragt, gemeinsam mit den Mainzer Stadtwerken und der Mainzer Verkehrsgesellschaft das Straßenbahnnetz in Mainz weiter zu entwickeln. Neben dem Lückenschluss Binger Straße, der sich bereits im Genehmigungsverfahren befindet, umfasste der Antrag auch die Planung und Realisierung eines Innenstadtrings mit Neustadterschließung sowie die Anbindung des neuen Heiligkreuzviertels mit Teilen der Oberstadt und von Weisenau. Beide Projekte sind mittlerweile in die konzeptionelle Erarbeitungsphase gestartet: Für das Teilprojekt 2 Innenstadtring hat sich aus einer umfassenden Öffentlichkeitsbeteiligung heraus ein so genannter „Interessensbeirat“ konstituiert, der in den kommenden Monaten die bislang vorliegenden Variantenideen prüfen, vertiefen und ggf. fortentwickeln wird.

In gleicher Weise soll auch das Teilprojekt 3 (Erschließung HKV) angegangen werden. Hier ist der Auftakt mit einer breit angelegten digitalen Beteiligungsmöglichkeit der Öffentlichkeit im Frühjahr 2023 geplant. Parallel dazu setzen sich auch die Fachdienststellen der Stadtverwaltung in enger Abstimmung mit der Mainzer Mobilität mit den fortschreitenden Entwicklungsprozessen und Planständen auseinander.

Angesichts der gegenüber dem Teilprojekt 1 (Lückenschluss Binger Straße) erheblich größeren Streckenlängen, der größeren Varianz an Streckenverlaufsoptionen sowie der Sensibilität der Auswirkungen ist bei den Teilprojekten 2 und 3 von einem deutlich aufwändigeren iterativen Planungsprozess auszugehen. Die Mainzer Mobilität und die städtische Verwaltung haben sich daher auf die Bestellung eines Projektsteuerers verständigt.

Lösung

Die Mainzer Mobilität hat im Januar 2023 eine Ausschreibung zur Gewinnung eines Prozesssteuerers eingeleitet.

Zentrale Aufgabe des Projektsteuerers ist es, eine Schnittstellen zwischen den Akteursgruppen zu bilden und die lösungsorientierte Weiterentwicklung des Projektes und die Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Akteuren sicherzustellen. Das bedeutet, die Belange aller an der Planung beteiligten Fachdisziplinen (Stadt Mainz, Mainzer Mobilität und Dritte) sowie das Zusammenspiel zwischen der planungsbegleitenden Bürgerbeteiligung und dem Planungsprozess zu koordinieren und zu steuern. Der Projektsteuerer bildet hierbei die Schnittstelle zwischen den Arbeitsgruppen der Bürgerbeteiligung (u.a. dem Interessensbeirat), dem für die Bürgerbeteiligung beauftragten Kommunikationsbüro, den verschiedenen beteiligten Fachdienststellen der Stadtverwaltung, der Mainzer Mobilität und dem mit der Planung beauftragten Planungsbüro. So sind beispielsweise im Rahmen der Bürgerbeteiligung entstehende planungsbezogene Prüfaufträge aufzunehmen, an die zuständigen Stellen zur Bearbeitung zu verteilen, die Ergebnisse zu bündeln und der fristgerechte Rücklauf sicherzustellen. Dem Verfahren zur Bürgerbeteiligung in den beiden Teilprojekten wird ein hoher Stellenwert beigemessen, dem von der Projektsteuerung durch ein hervorgehobenes Engagement Rechnung zu tragen ist.

Des Weiteren sind die erforderlichen Gremienläufe (Ortsbeiräte, Fachausschüsse, Stadtrat etc.) sowohl hinsichtlich der Zeitplanung und Fristeinhaltung als auch bezüglich deren Inhalte zu koordinieren.

Die Projektdokumentation sowie Projektprozesse werden über eine digitale Plattform (aktuell SharePoint) bzw. einen digitalen Projektraum abgewickelt.

Die Verkehrsverwaltung begrüßt ausdrücklich die Bereitschaft der Mainzer Mobilität, die Ausschreibung und Beauftragung federführend vorzunehmen, nicht zuletzt vor dem Hintergrund des Entlastungseffekts der städtischen Verdingungsstelle. Angesichts des großen Interesses auch der

städtischen Fachdienststellen, umfassend in die Konzeptions- und Planungsprozesse einbezogen zu werden sowie eigene Anliegen und Anregungen einbringen zu können, schlägt die Verwaltung vor, die Kosten für die Projektsteuerung bis auf Weiteres, mindestens jedoch für die erste konzeptionelle Phase bis Ende 2024 zu übernehmen.

Alternativen

Verzicht auf eine externe Projektsteuerung mit dem Risiko, dass Abstimmungs- und Koordinierungserfordernisse nur unzureichend erfolgen und die Verwaltung bzw. die politischen Gremien nicht optimal in die Prozesse eingebunden sind.

Kosten/Finanzierung

Überplanmäßige Mittelbereitstellung insgesamt von 200.000 € bei der Maßnahme „Begleitmaßnahmen Straßenbahnausbau“, je 100.000 € für die Haushaltsjahre 2023 und 2024 bei PSP-Element 7.001246.740, Sachkonto 78533001.

Die MVG kalkuliert momentan einen durchschnittlichen Stundenaufwand von 20 Personenstunden/Woche ein. Hieraus ergibt sich anhand von einschlägigen Honorartabellen ein Finanzierungsbedarf von ca. 100.000 €/Jahr. Die Verwaltung bittet den Ausschuss für Finanzen und Beteiligungen, für die Haushaltsjahre 2023 und 2024 diese Summen außerplanmäßig zu bewilligen. Sofern darüber hinaus weiterer Finanzierungsbedarf besteht, wird die Verwaltung entsprechende Mittel im Doppelhaushalt 2025/26 anmelden.

5. Analyse und Bewertung geschlechtsspezifischer Folgen

Keine spezifischen Auswirkungen