

**Grundsatzbeschluss zur Gründung eines Mobilitätsreferats der
Landeshauptstadt München**

München - Stadt zu Fuß I

Antrag Nr. 14-20 / A 05851 von Frau StRin Renate Kürzdörfer, Frau StRin Verena Dietl, Frau StRin Bettina Messinger, Herrn StR Christian Müller, Frau StRin Heide Rieke, Herrn StR Jens Röver, Frau StRin Simone Burger, Herrn StR Alexander Reissl, Herrn StR Christian Vorländer, Herrn StR Hans Dieter Kaplan, Herrn StR Gerhard Mayer, Herrn StR Marian Offman, Frau StRin Julia Schönfeld-Knor, Frau StRin Ulrike Boesser vom 04.09.2019

Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 16856

4 Anlagen

Beschluss des Verwaltungs- und Personalausschusses vom 11.12.2019 (VB)
Öffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis	Seite
I. Vortrag des Referenten	3
1. Anlass des Beschlusses und allgemeine Zielsetzung	3
2. Projekt „Umsetzungsvorschlag für ein Mobilitätsreferat“	3
2.1 Projektinhalte	3
2.2 Projektstruktur	4
2.3 Projektergebnisse - Gesamtüberblick	5
3. Zielsetzung und Aufgabenschwerpunkt des Mobilitätsreferats	5
3.1 Definition „Mobilität“ und allgemeine Zielsetzung	5
3.2 Aufgabenschwerpunkte und Schnittstellenbetrachtung	6
4. Geplantes Organisationsmodell	8
4.1 Beschreibung der Aufbaustruktur auf oberer Ebene	8
4.2 Überprüfung der Aufbaustruktur	10
4.3 Würdigung der Aufbaustruktur	11
5. Weiteres Vorgehen	11
6. Personalprognose und Flächenbedarf	12
7. Stadtratsantrag „München – Stadt zu Fuß I“	12
8. Abstimmungen	12
II. Antrag des Referenten	15
III. Beschluss	16

I. Vortrag des Referenten

1. Anlass des Beschlusses und allgemeine Zielsetzung

Die Anforderungen an das Thema „Mobilität“ steigen fortlaufend. München wächst beständig und sich ständig verändernde Rahmenbedingungen verschärfen diese Situation zunehmend. In einer Großstadt wie der Landeshauptstadt München gewinnt das Thema „Mobilität“ daher eine immer größere und zentrale Bedeutung. Die verschiedenen Verkehrsarten und Verkehrsteilnehmenden stehen bei der Verteilung der sehr beschränkten Verkehrsflächen zunehmend in Konkurrenz zueinander. Gleichzeitig müssen aber auch das stetige Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum Münchens und seines Umlands in den kommenden Jahren und die sich daraus ergebenden Mobilitätsanforderungen berücksichtigt werden.

Durch die Gründung des Mobilitätsreferats werden folgende Ziele angestrebt:

- Förderung des Denkens und Agierens über die einzelnen Verkehrsarten hinweg,
- ganzheitliche, ineinandergreifende Lösungen und Konzepte aus einer Hand,
- einheitliches Vorgehen der Verwaltung und abgestimmte Lösungsvorschläge für die Stadtspitze und den Stadtrat,
- schlagkräftiges Referat zur schnelleren Realisierung von Projekten,
- einheitlicher Ansprechpartner für Bürgerinnen und Bürger sowie Stadtspitze und Stadtrat.

Mit Schreiben vom 27.09.2018 beauftragte daher Herr Oberbürgermeister Reiter das Direktorium, die Voraussetzungen zur Gründung eines Mobilitätsreferats zu prüfen, die erforderlichen Vorarbeiten vorzunehmen und bis zum 01.10.2019 einen abgestimmten Umsetzungsvorschlag zu erarbeiten. Die Erarbeitung des Umsetzungsvorschlags soll unter Einbindung aller betroffener Referate, Eigenbetriebe und städtischer Gesellschaften erfolgen.

In dieser Beschlussvorlage sind die wesentlichen Projektinhalte und -ergebnisse sowie ein Vorschlag für das weitere Vorgehen dargestellt.

2. Projekt „Umsetzungsvorschlag für ein Mobilitätsreferat“

2.1 Projektinhalte

Um den Auftrag zu erfüllen, wurde im November 2018 das stadtweit übergreifende Projekt „Umsetzungsvorschlag für ein Mobilitätsreferat“ aufgesetzt.

Nach dem Projektstart und der Definition der Projektstruktur sowie der Erstellung eines Maßnahmenplans inkl. eines Informations- und Kommunikationskonzepts wurden

die nachfolgenden Schritte durchgeführt. Unter Berücksichtigung auch der strategischen Leitlinien der PERSPEKTIVE München erfolgte eine Definition des Begriffs „Mobilität“ sowie die Konkretisierung der Projektziele (angestrebte Wirkungen). Die erfolgskritischen Geschäftsprozesse des Themenfeldes „Mobilität“ wurden in Form einer Prozesslandkarte festgehalten und beschrieben. Im Anschluss daran erfolgten die Definition von Zielen für die zukünftige Aufbauorganisation und die Ableitung von Bewertungskriterien.

In einem weiteren Schritt erfolgte eine Beschreibung, welche Themenfelder und Aufgaben grundsätzlich zum Handlungsfeld Mobilität zählen und wer die Bearbeitung künftig wahrnehmen soll. Dabei wurde auch berücksichtigt, dass die Verlagerung von operativen Aufgaben, die im Bezug zum Thema „Verkehr“ stehen, aber nicht grundsätzlich mit der Verkehrsinfrastruktur zusammenhängen, ausgenommen sind, wie z. B. gärtnerische Pflege von Straßenbegleitgrün, Vergabe und Ausführung von Bau-dienstleistungen.

Aufbauend auf der Gesamtübersicht über die Themenfelder wurden die derzeitigen Ressourceneinsätze in den betroffenen städtischen Dienststellen (v.a. Personal und IT-Ausstattung) erhoben.

Auf der Basis aller Erkenntnisse wurde schlussendlich ein Modell für eine mögliche Organisationsstruktur mit dem damit verbundenen Ressourceneinsatz entwickelt.

2.2 Projektstruktur

Die Projektgruppe und der Lenkungskreis waren mit Vertretungen aus den betroffenen Referaten und der städtischen Gesellschaft MVG sowie mit Vertretungen der Querschnittsbereiche und des Gesamtpersonalrats besetzt.

Folgende Referate waren im Lenkungskreis vertreten:

Direktorium, Baureferat, POR, PLAN, KVR, RAW, RGU, StK, RIT.

Außerdem die MVG und der GPR.

Die Projektgruppe bestand neben der Projektleitung (POR) aus folgenden Mitgliedern:

Baureferat, KVR, RIT, PLAN, RGU, StK, RAW und MVG.

Zudem wurden bei Bedarf weitere Vertreterinnen und Vertreter aus den Referaten bzw. städtischen Gesellschaften zur Klärung fachlicher Themen eingeladen.

2.3 Projektergebnisse - Gesamtüberblick

Die wesentlichen Projektergebnisse sind:

- Definition „Mobilität“,
- Zielsetzung bzw. Ausrichtung des Mobilitätsreferats,
- Übersicht über die Themenfelder und Aufgaben mit Bezug zum Thema Mobilität,
- Darstellung der Themenfelder und Aufgaben, die zukünftig auf das Mobilitätsreferat übergehen sollen,
- Prozesslandkarte des Mobilitätsreferats auf oberer Ebene,
- Darstellung der derzeitigen Ressourceneinsätze bzgl. Stellen in den betroffenen Bereichen,
- IT-Konzeption für das neue Referat,
- Darstellung der Aufbaustruktur bis zur 3. Organisationsebene.

3. Zielsetzung und Aufgabenschwerpunkt des Mobilitätsreferats

3.1 Definition „Mobilität“ und allgemeine Zielsetzung

Im Rahmen der Erarbeitung einer Definition für den Begriff „Mobilität“ wurde zunächst eine Städteumfrage durchgeführt. Neben der Begriffsdefinition stand auch die organisatorische Verortung des Themas im Fokus.

Im Ergebnis der Abfrage steht, dass kaum eine Stadt eine festgeschriebene Definition bzgl. „Mobilität“ vorweisen kann. Einzig die Stadt Frankfurt am Main hat eine offizielle Definition verabschiedet: Mobilität als „Möglichkeit für Personen zur Ortsveränderung“.

Zudem wird im Großteil der befragten Städte das Thema Mobilität dezentral behandelt.

Überwiegend sind Aufgaben, die im Zusammenhang mit Mobilität stehen, in verschiedenen Ämtern/Dezernaten/Abteilungen (z. B. Dresden, Kiel, Düsseldorf, Chemnitz) verortet. Teilweise werden die Themen auch projektbezogen bearbeitet (z. B. Bonn, Bielefeld). Von den befragten Städten haben lediglich Köln und Frankfurt am Main zentrale Organisationseinheiten für Mobilitätsthemen eingerichtet.

Die Abfragen bei der KGSt sowie beim Deutschen Institut für Urbanistik (Difu) haben auch keine neuen Informationen ergeben.

Basierend auf diesen Erkenntnissen hat die Projektgruppe eine eigene Definition inkl. Zielsetzung für „Mobilität“ erarbeitet:

- Definition:

„Mobilität für München bedeutet, dass für alle Menschen jeder Ort der Stadt jederzeit erreichbar ist und Güter sowie Dienstleistungen zu ihrem Bestimmungsort gelangen.“

- Allgemeine Zielsetzung:
Um diese Mobilität zu gewährleisten, werden in München bekannte als auch neue Verkehrsmittel und -angebote priorisiert, die
 - sicher, flächensparend, umweltschonend und sozial sind,
 - den Menschen eine hohe Lebensqualität ermöglichen und
 - für den jeweiligen Wegezweck angemessen sind.

Die Definition ist insbesondere Basis für die Erhebung der Themenfelder bzw. Aufgaben.

3.2 Aufgabenschwerpunkte und Schnittstellenbetrachtung

Die Erhebung der Themenfelder und Aufgaben stellte einen der wesentlichen Schwerpunkte in der Projektarbeit dar. Ausgehend von den heute in den Referaten anfallenden Aufgaben mit Bezug zu Mobilität wurde eine Gesamtübersicht erstellt. Eine Herausforderung lag darin, die entsprechenden Aufgaben hinsichtlich der Gliederungstiefe einheitlich zu beschreiben. Zur Unterstützung hierzu wurden zwei Prozesse im Ist modelliert, um die bestehenden Problemstellungen und mögliche Verbesserungspotenziale zu veranschaulichen.

Basierend auf der Gesamtübersicht wurde in einem weiteren Schritt geprüft, ob die Federführung für das jeweilige Thema zukünftig sinnvollerweise beim Mobilitätsreferat liegen oder im heute bereits zuständigen Fachreferat verbleiben sollte. Die Zielsetzungen des Oberbürgermeisters wurden als Orientierungshilfe herangezogen, um die Zuordnung der Aufgaben vorzunehmen.

Im Rahmen dieser Aufbereitung der Themenfeldliste wurde auch eine erste Aussage zu den Schnittstellen getroffen. Hierbei wurde vor allem eine Unterscheidung hinsichtlich einer „Zusammenarbeit mit“ und einer „Übergabe an das jeweils zuständige Referat“ vorgenommen. Die Kategorie „Zusammenarbeit mit“ zielt dabei auf eine frühzeitige Einbindung der Fachreferate ab. Bei der Kategorie „Übergabe an das jeweilige Referat“ hat im Vorfeld keine Einbindung stattgefunden. Die Übernahme des weiteren Prozesses erfolgt in eigener Verantwortung.

Wesentliche Aufgabenschwerpunkte des Mobilitätsreferats werden sein:

- Entwicklung einer stadtweiten Gesamtkonzeption für das Thema Mobilität im Zusammenhang mit der Perspektive München,

- Entwicklung teilräumlicher Mobilitätskonzepte auf Basis der Gesamtkonzeption,
- Forschung und Innovation im Rahmen der Mobilitätsthemen,
- Verkehrssicherheit, -steuerung und -anordnung einschließlich dauerhafte und temporäre Verkehrsanordnungen sowie signal- und verkehrstechnische Vorgaben für Lichtsignalanlagen,
- Erheben und Vorhalten der Mobilitätsdaten,
- Verkehrsleitzentrale.

Parallel dazu hat die Projektgruppe die wesentlichen Prozesse des Mobilitätsreferats auf oberer Ebene identifiziert und in einer Prozesslandkarte grafisch dargestellt. In diesem Zusammenhang wurde auch eine kurze Beschreibung und Abgrenzung der einzelnen Prozesse vorgenommen.

Als einer der Schlüsselprozesse wurde der Prozess „Öffentlichen Raum verteilen und gestalten“ identifiziert, der eine bedeutsame Schnittstelle zwischen dem Mobilitätsreferat und dem Baureferat näher beschreibt. Die Standardisierung dieses Prozesses soll die Erstellung eines Entscheidungsvorschlags für die Stadtspitze und den Stadtrat beschleunigen, die Qualität des Vorschlags erhöhen und den politischen Entscheidungsprozess erleichtern. Der Prozess diente auch als Grundlage für die Beschreibung einer der elementaren Schnittstellen zwischen dem Mobilitätsreferat und der SWM/MVG.

Ausgehend von den Aufgaben und den Zielsetzungen wurde auch die Schnittstelle zwischen dem Mobilitätsreferat und dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung diskutiert. Die Diskussion wurde insbesondere bzgl. der zukünftigen Zuständigkeit für das Bebauungsplanverfahren geführt. Künftig soll eine Bündelung der gesamten Verkehrskompetenz im Mobilitätsreferat erfolgen. Dabei ist möglichst sicherzustellen, dass durch die Schaffung der neuen Schnittstelle Mobilitätsreferat / Referat für Stadtplanung und Bauordnung die Abläufe von nicht ausschließlich die Mobilität betreffenden Prozessen sowie die Maßnahmen zur Optimierung der Bauleitplanung nicht unterkariert werden. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung soll weiterhin für die integrierte Stadt- und Siedlungsentwicklung, die regionale Zusammenarbeit sowie für die Verfahren der vorbereitenden und verbindlichen Bauleitplanung mit allen im Vorfeld zu erarbeitenden Strategien, Konzepten und Planungen insgesamt verantwortlich sein. Das Mobilitätsreferat hat als zuständiges Fachreferat die Federführung für alle Fragen der Mobilität und arbeitet mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung eng zusammen.

Die weitere Ausgestaltung und Schärfung der Schnittstellen muss in der nächsten Projektphase – insbesondere bei der Modellierung weiterer Geschäftsprozesse - fortgesetzt werden.

4. Geplantes Organisationsmodell

4.1 Beschreibung der Aufbaustruktur auf oberer Ebene

Auf Grundlage der Themenfeldliste, der strategischen Zielsetzungen und der Geschäftsprozesse bzw. Prozesslandkarte sowie der Strukturziele wurden mehrere Modellvarianten diskutiert. Für die weitere Ausgestaltung der Modelle war es der Projektgruppe besonders wichtig, dass klare Verantwortlichkeiten für Mobilitätsthemen festgelegt sind und künftig auch eine bessere verkehrsartenübergreifende Behandlung dieser Themen erfolgt. Im Ergebnis wurde schließlich ein Modell (Anlage 1) für eine mögliche Organisationsstruktur mit dem damit verbundenen Ressourceneinsatz entwickelt.

Zum aktuellen Planungsstand werden dem Mobilitätsreferat etwa 280 VZÄ angehören, wovon ca. 250 VZÄ aus den abgebenden Referaten stammen und 30 Overheadstellen (Referats-/Geschäftsleitung, ...) neu hinzukommen.

Grundsätzlich orientiert sich der Aufbau an der klassischen Referatsstruktur in der Stadtverwaltung. Neben der Referatsleitung, Büro der Referatsleitung und Geschäftsleitung ist auf oberster Ebene der Bereich „Projektmarketing, -kommunikation, Bürgerpartizipation und Anliegenmanagement“ angesiedelt. Die hervorgehobene Positionierung soll die Wichtigkeit dieses Bereichs unterstreichen.

Unterhalb der Referatsleitung sind zwei Geschäftsbereiche (GB) angegliedert. Die Abgrenzung der Geschäftsbereiche orientiert sich schwerpunktmäßig an den wahrzunehmenden inhaltlichen Aufgaben, nicht an einer gleichmäßigen (quantitativen) Verteilung.

Im GB 1 Strategie soll basierend auf einer thematischen Leitlinie Mobilität im Zusammenhang mit der Perspektive München eine einheitliche, verkehrsmittelübergreifende Gesamtstrategie für Mobilitätsthemen in der Stadt und mit dem Umland erarbeitet werden. Hierbei sollen auch die Schwerpunktsetzung und Priorisierung verkehrlicher Aspekte erfolgen, um mögliche Zielkonflikte aufzulösen, die heute aufgrund unterschiedlicher Zielsetzungen in den Referaten oftmals bestehen. Die Gesamtstrategie soll damit die Leitplanken für die Entwicklung der Einzelprojekte darstellen, die im GB 2 durchgeführt werden.

Ein fachlicher Austausch über die Organisationseinheiten des Mobilitätsreferats soll hinweg durch die gemeinsame Betrachtung von Bezirk, Projekt und Strategie in sog. „Konferenzen“ (Quervernetzung) erfolgen. Silodenken soll dadurch aufgebrochen und Transparenz in der Aufgabenwahrnehmung hergestellt werden. Der Austausch in die-

sen „Konferenzen“ soll sowohl themenbezogen als auch referatsübergreifend sowie zu SWM/MVG, MVV GmbH, P&R GmbH, DB AG erfolgen.

Der GB 2 Verkehrs- und Bezirksmanagement gliedert sich in zwei Abteilungen, GB 2.1 Bezirksmanagement und Projektentwicklung sowie GB 2.2 Verkehrssteuerung und -anordnung.

Der GB 2.1 bündelt insbesondere folgende Kernaufgaben:

- Durch das Bezirksmanagement soll eine starke Bezirksorientierung für Bezirksausschüsse und Bewohnerinnen und Bewohner gefördert werden.
- Es soll die Erarbeitung der konkreten teilräumlichen Mobilitätskonzepte sowie Entwicklung konkreter Einzelprojekte erfolgen.
- Die Koordination der unterschiedlichsten Vorhaben soll durch das verkehrliche Baustellenmanagement erfolgen, um negative Auswirkungen auf das Mobilitätsangebot zu minimieren.

Die örtlich bezogene Kommunikation soll überwiegend durch das Bezirksmanagement in GB 2.1 erfolgen. Durch Schaffung des Bezirksmanagements mit einer örtlichen Zuständigkeit sollen die guten und umfassenden Ortskenntnisse, d.h. Wissen um Mobilität umfassend im jeweiligen Bezirk gebündelt werden, für eine schnelle Reaktion auf Anliegen - in Abstimmung mit dem Bereich Projektmarketing, -kommunikation, Bürgerpartizipation und Anliegenmanagement und dem GB 2.2 - genutzt werden.

Die Spezialisierung auf Bezirke mit guter Ortskenntnis soll eine intensive Bürgerorientierung (z. B. Stadtteilspaziergänge) und eine verkehrsartenübergreifende Koordination der Bearbeitung ermöglichen.

Im GB 2 sollen teilräumliche Konzepte und konkrete Projekte im kleineren Maßstab erarbeitet werden. Der GB 2.1 bedient sich bei der Entwicklung der Einzel- und Sonderprojekte der Expertise aus dem GB 2.2. Dieser umfasst schwerpunktmäßig die verkehrsplanenden Tätigkeiten.

Die im GB 2 wahrgenommenen Aufgaben haben auch tendenziell einen operativen Charakter. Dies ist darin begründet, dass verkehrsrechtliche Anordnungen operatives Tagesgeschäft darstellen, die sich aber wesentlich auf die im GB 1 erstellten Verkehrsraumplanungen auswirken und auch gänzlich den Strategien entgegenlaufen können. Besonders deutlich wird dies im Bereich der temporären und dauerhaften Verkehrsanordnungen und Verkehrssteuerung. Das Kreisverwaltungsreferat ist in diesen Bereichen im übertragenen Wirkungskreis als untere Straßenverkehrsbehörde der Landeshauptstadt München tätig.

Aufgabe der Straßenverkehrsbehörde ist es, den Verkehrsraum mittels Markierungen und Verkehrszeichen – dauerhaft oder temporär – zu ordnen und für die Sicherheit

und Leichtigkeit aller Verkehrsteilnehmenden zu sorgen. Im Rahmen dieser Aufgabenerfüllung sind durch die Straßenverkehrsbehörde eine Vielzahl an Ermessensentscheidungen zu treffen. Es muss stets eine Abwägung erfolgen, ob und wie viel (Verkehrs-) Raum dem/der Fußgänger/-in, dem/der Radfahrer/-in, dem ÖPNV etc. insbesondere aus Gründen der Verkehrssicherheit zur Verfügung gestellt werden muss. Die Umsetzung muss dabei unter einheitlichen Ermessensvorgaben erfolgen und hat neben dem eher operativen Charakter der Anordnung durchaus auch strategische Wirkung auf das Verkehrsgeschehen. Die Straßenverkehrsbehörde ist insofern auch das operativ-strategisch agierende „Bindeglied“ zwischen der Zuständigkeit des Mobilitätsreferats und der operativen Umsetzung der Maßnahmen z. B. durch das Baureferat.

Das Zusammenspiel zwischen GB 1 und GB 2 unter einem gemeinsamen Dach ist für die Umsetzung eines Mobilitätswandels daher wichtig und essentiell. Damit ein Mobilitätswandel gelingen kann, muss eine Verzahnung dieser beiden Geschäftsbereiche zwingend erfolgen.

4.2 Überprüfung der Aufbaustruktur

Zur Überprüfung des entwickelten Organigramms hinsichtlich der Zielerreichung wurde eine sog. Verprobung („Schreibtischttest“) anhand praxisbezogener Beispiele durchgeführt. Hierfür wurden folgende Beispiele gewählt, die in der Anlage 2 beschrieben werden.

- Beispiel 1
Busspur Prinzregentenstr., Auslöser 1 „Störungsschwerpunkt für Bus – Monierung von Verlustzeiten beim Bus durch die MVG“
- Beispiel 2
Busspur Prinzregentenstr., Auslöser 2 „NO²-Grenzwertüberschreitung – Feststellung durch das Landesamt für Umwelt“
- Beispiel 3
Bürgerversammlungsempfehlung

Im Ergebnis ergibt sich durch die Gründung eines Mobilitätsreferats eine wesentliche Reduzierung der Schnittstellen und damit der Ansprechpartnerinnen und Ansprechpartner nach innen und außen. Darüber hinaus können durch die Fokussierung der Kompetenzen Verbesserungen erzielt werden. Wichtig bleibt auch zu erwähnen, dass sämtliche Handlungsweisen einer Gesamtstrategie für das Thema Mobilität folgen.

4.3 Würdigung der Aufbaustruktur

Das entwickelte Organisationsmodell wurde auch bzgl. positiver und zu bedenkender Aspekte bewertet.

Als positiv ist insbesondere hervorzuheben, dass es künftig durch den GB 1 eine einheitliche Gesamtstrategie mit einer Schwerpunktsetzung und Priorisierung geben wird. Diese Gesamtstrategie ist die Basis für die Erarbeitung teilträumlicher Konzepte und die Entwicklung konkreter Einzelprojekte durch den GB 2. Dadurch werden ganzheitliche, ineinandergreifende Lösungen und Konzepte aus einer Hand erarbeitet, d.h. alle verkehrlichen Aspekte (verkehrsartenübergreifend) werden in die Abwägung einbezogen.

Zudem gibt es klarere Verantwortlichkeiten für Mobilitätsthemen einschließlich einer abgestimmten Kommunikation nach innen und außen.

Jedoch ist dabei auch zu bedenken, dass es nach wie vor Abstimmungsbedarf geben wird, da die unterschiedlichen Fachlichkeiten der Referate auch weiterhin bei der Bearbeitung von Mobilitätsthemen zu berücksichtigen sind. Wie die Beispiele in Anlage 2 zeigen, können die aktuell bestehenden Schnittstellen mit Einrichtung eines Mobilitätsreferats jedoch deutlich reduziert werden.

Im Ergebnis zeigt sich, dass bereits der Status Quo durch die Gründung des Mobilitätsreferats verbessert werden kann. Insbesondere werden die Prozesse im Sinne einer Prozessorientierung durch die gewählte Aufbauorganisation bestmöglich unterstützt. Auch können mögliche Digitalisierungspotenziale sehr gut umgesetzt werden.

5. Weiteres Vorgehen

Sollte der Stadtrat der Gründung eines Mobilitätsreferats zum 01.01.2021 zustimmen, sind folgende Schritte vorgesehen:

- Das Direktorium hat eine Arbeitsgruppe aus Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Stadtkämmerei, des POR und des IT-Referats eingerichtet, die die formalen Vorarbeiten für die Referatsgründung durchführt und deren Umsetzung vorbereitet.
- Die Projektgruppe erarbeitet auf Basis der bisherigen Projektergebnisse ein Konzept für die weitere fachliche Ausplanung des Mobilitätsreferats.
- Dieses Konzept wird dem Stadtrat im Juli 2020 im Rahmen des Ausplanungsbeschlusses vorgelegt.
- Voraussichtlich vor der Sommerpause 2020 stellen sich die Bewerberinnen und Bewerber für die Referatsleitung im Stadtrat vor, anschließend findet die Wahl in der Vollversammlung des Stadtrats statt.
- Zum 01.01.2021 nimmt das Referat seine Arbeit auf und wird im Laufe des Jahres weiter aufgebaut.

- Im sog. Ausplanungsbeschluss wird u. a. die Zeitschiene dargestellt, bis wann das neue Referat komplett arbeitsfähig sein wird.

6. Personalprognose und Flächenbedarf

Das Kommunalreferat prüft bereits, welcher Standort für ein Mobilitätsreferat in Frage kommt. Neben den Flächenbedarfen für die etwa 250 VZÄ, die aus anderen Referaten verlagert werden, entstehen zusätzliche Flächenbedarfe für etwa 30 neue Stellen in Referatsleitung und Overhead. Unter Berücksichtigung eines Zuschlags aufgrund von Teilzeitbeschäftigung kann sich die Anzahl der benötigten Arbeitsplätze ggf. erhöhen. Die Flächen sollen ab 01.01.2021 zur Verfügung stehen. Das Direktorium wird in einer gesonderten Antragsziffer beauftragt, diesen Bedarf beim Kommunalreferat anzumelden.

7. Stadtratsantrag „München – Stadt zu Fuß I“

Die Stadtratsfraktion der SPD hat beantragt¹ (vgl. Anlage 3), dass „für das neu zu schaffende Mobilitätsreferat neben der bereits vorhandenen Position der/s Radverkehrsbeauftragten auch die Position einer/s Fußverkehrsbeauftragten eingerichtet werden soll“, damit die Belange der Fußgänger sowohl ausreichend in die Planungen einfließen als auch im Alltag eine störungsfreie Beweglichkeit zu Fuß ermöglicht wird.

Mit Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 17.01.2018 wurde im Rahmen der Bearbeitung der Bürgerversammlungsempfehlung „Fußverkehrsbeauftragter“ (Empfehlung Nr. 14-20 / E 01336) die Einrichtung einer Stelle für eine/n Fußverkehrsbeauftragte/n zunächst für nicht notwendig erachtet. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung bringt seither wie beauftragt die Belange des Fußverkehrs verstärkt in die Projekt- und Gremienarbeit ein. Die betroffenen Referate sowie Vertreterinnen und Vertreter der Verbände und anderer Träger öffentlicher Belange werden jeweils projektbezogen um Mitwirkung gebeten.

Das Direktorium schlägt vor, dass die fachliche Bearbeitung des Antrags durch die Projektgruppe im Rahmen der Ausplanung des Mobilitätsreferats erfolgt. Hierbei gilt es, insbesondere die Anforderungen aus heutiger Sicht und im Hinblick auf die neuen Strukturen zu prüfen, und die Ergebnisse sowie potentielle Lösungsvorschläge im Ausplanungsbeschluss im Juli 2020 vorzustellen.

8. Abstimmungen

Die Beschlussvorlage ist mit dem Baureferat, dem RGU, dem KVR, dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung, dem RAW, dem RIT, der Stadtkämmerei, dem POR, dem Kommunalreferat und dem GPR abgestimmt. Alle haben der Vorlage zugestimmt. Die Stellungnahmen sind beigelegt. In der folgenden Tabelle sind die Rückmeldungen und ggf. die Berücksichtigung in der Beschlussvorlage zusammengefasst.

¹ Antrag Nr. 14-20 / A 05851 vom 04.09.2019

Referat Rückmeldung	Bemerkung/ Berücksichtigung in der Vorlage
Baureferat diverse redaktionelle Änderungen und Ergänzungen	vollständig übernommen
IT-Referat Kenntnisnahme und Hinweis, „dass bei der Neugründung eines Referats die Digitalisierungspotentiale von Anfang an bestmöglich genutzt werden sollten.“	Die Anregung wird aufgenommen und bei der weiteren Arbeit berücksichtigt.
KR Zustimmung, bitte um Ergänzung von einem Passus und Antragspunkten zum Raumbedarf.	vollständig übernommen
KVR - Einverständnis - Bei der Aufzählung der Aufgabenschwerpunkte (3.2) sind die Punkte „Verkehrsordnungen“ und „Lichtsignalanlagen“ redundant, da sie in „Verkehrssicherheit, -steuerung und -anordnung“ enthalten sind. - Hinweis zur Abgrenzung des Bereichs „temporäre Verkehrsordnungen.“	Die beiden erstgenannten Punkte wurden in den dritten integriert. Ist dem Projekt bekannt und wird so gehandhabt.
POR Zustimmung	-
RAW Zustimmung	-
RGU Zustimmung	-
PLAN diverse redaktionelle Änderungen und Ergänzungen, Punkt 1., 3., 4. und 5. vgl. Anlage 2. Bitte um Ergänzung in 3.2: Künftig soll eine Bündelung der gesamten Verkehrskompetenz im Mobilitätsreferat erfolgen. Dabei ist sicherzustellen, dass durch die Schaffung der	Punkte 1., 3., 4. und 5. übernommen Übernommen, ergänzt um den Satz: Das Mobilitätsreferat hat als zuständiges Fachreferat die Federführung für alle Fragen der Mobilität und arbeitet mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung

<p>neuen Schnittstelle Mobilitätsreferat / Referat für Stadtplanung und Bauordnung die Abläufe von nicht ausschließlich die Mobilität betreffenden Prozessen sowie die Maßnahmen zur Optimierung der Bauleitplanung nicht konterkariert werden. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung soll weiterhin für die integrierte Stadt- und Siedlungsentwicklung, die regionale Zusammenarbeit sowie für die Verfahren der vorbereitenden und verbindlichen Bauleitplanung mit allen im Vorfeld zu erarbeitenden Strategien, Konzepten und Planungen insgesamt verantwortlich sein. Das Mobilitätsreferat soll Verantwortung für die Verkehrsentwicklung tragen und dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung bzgl. der verkehrlichen Aspekte zuarbeiten.</p> <p>6. „Es fehlt in der Anlage 2 ein Fallbeispiel mit komplexem Sachverhalt, z. B. die Planungen eines Neubaugebiets. Es wird daher um die Aufnahme eines solchen Beispiels und die Darstellung der künftigen Schnittstellen gebeten.</p>	<p>eng zusammen.</p> <p>Bislang wurden nur einzelne exemplarische Geschäftsprozesse näher betrachtet. Im Rahmen der 2. Projektphase werden die Schnittstellen – insbesondere bei der Modellierung weiterer Geschäftsprozesse ausgestaltet und geschärft. Bis zur Fertigstellung dieser beschlussvorlage war dies aus terminlichen Gründen nicht möglich.</p>
<p>Stadtkämmerei keine Einwände</p>	<p>-</p>

Dem Verwaltungsbeirat des Direktoriums, Zentrale Verwaltungsangelegenheiten, Herrn Stadtrat Johann Altmann, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

II. Antrag des Referenten

1. Vom Vortrag wird Kenntnis genommen.
2. Der Gründung eines Mobilitätsreferats zum 01.01.2021 wird zugestimmt.
3. Das Direktorium wird darüber hinaus beauftragt, zusammen mit dem Personal- und Organisationsreferat, der Stadtkämmerei und dem IT-Referat einen Umsetzungsbeschluss zur Gründung eines Mobilitätsreferats zu erarbeiten. Dieser soll im Juli 2020 in den Stadtrat eingebracht werden.
4. Die betroffenen Referate werden beauftragt, weiterhin mitzuwirken und die Querschnittsbereiche bei der Erfüllung des Auftrags zu unterstützen.
5. Der Verwaltungs- und Personalausschuss nimmt die unter Ziffer 5 dargestellten Personalprognosen und Flächenbedarfe zur Kenntnis und erkennt einen Bedarf in Höhe von zusätzlich 30 Arbeitsplätzen (plus hinzukommende Arbeitsplätze wegen Teilzeitbeschäftigung) an. Das Direktorium wird beauftragt, die notwendigen Flächenbedarfe beim Kommunalreferat anzumelden.
6. Das Direktorium wird beauftragt, die Flächenbedarfe der zu verlagernden Arbeitsplätze aus den abgebenden Referaten gegenüber dem Kommunalreferat anzumelden.
7. Die Bearbeitung des Antrags Nr. 14-20 / A 05851 der Stadtratsfraktion der SPD vom 04.09.2019 erfolgt im Rahmen der weiteren Ausplanung des Mobilitätsreferats. Der Antrag bleibt aufgegriffen.
8. Dieser Beschluss unterliegt der Beschlussvollzugskontrolle bis zum Juli 2020.

III. Beschluss
nach Antrag.

Die endgültige Beschlussfassung über den Beratungsgegenstand obliegt der Vollversammlung des Stadtrates.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der / Die Vorsitzende

Der Referent

Ober-/Bürgermeister/-in
ea. Stadtrat/-rätin

Dieter Reiter
Oberbürgermeister

IV. Abdruck von I. mit III.

über die Stadtratsprotokolle

an das Direktorium - Dokumentationsstelle

an die Stadtkämmerei

an das Revisionsamt

z. K.

V. WV. Direktorium

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.

2. An das Baureferat

An das Referat für Gesundheit und Umwelt

An das Kommunalreferat

An das Kreisverwaltungsreferat

An das Personal- und Organisationsreferat

An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung

An die Stadtkämmerei

An das Referat für Arbeit und Wirtschaft

An das IT-Referat

z. K.

Am