

Ergänzung: 18.02.2020

Ausschreibung der Stelle der Leitung des Mobilitätsreferates

Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 17113

1 Anlage

Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 19.02.2020 Öffentliche Sitzung

I. Vortrag des Referenten

Wie bereits in der Beschlussvorlage „Grundsatzbeschluss zur Gründung eines Mobilitätsreferats der Landeshauptstadt München“ (Vorlage Nr. 14-20 / V 16856) vom 11./18.12.2019 dargestellt wurde, hat die Projektgruppe ein Organisationsmodell zu den Aufgabenbereichen des Mobilitätsreferats (vgl. Anlage 1) entworfen.

Dieses Organisationsmodell stellte auch die Grundlage für die Diskussion des interfraktionellen Arbeitskreises am 31.01.2020 dar.

Um die Anregungen von Seiten des e. a. Stadtrats aufzugreifen, schlage ich vor, dass der Aufgabenumgriff des Mobilitätsreferats auf der Basis der Aufgabenbereiche, die dem Organisationsmodell gemäß Anlage 1 zugrunde liegen, festgelegt wird und die weitere Ausplanung auf diesem Umgriff aufsetzt. Der Ausplanungsbeschluss, in dem auch auf die wesentlichen Schnittstellen eingegangen wird, ist für den 08./22.07.2020 vorgesehen.

Das Modell sieht u. a. für die Aufgabenbereiche des Mobilitätsreferats vor, dass

- a) die Kommunale Verkehrsüberwachung (KVÜ) im KVR verbleibt,
- b) die Zuständigkeit für die Verkehrsentwicklungsplanung vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung auf das Mobilitätsreferat übergeht und
- c) die Funktion der Gesamtsteuerung als Betreuungsreferat für die SWM (inkl. MVG) beim RAW bleibt, die fachliche Betreuung und Umsetzung für Mobilitätsthemen aber durch das Mobilitätsreferat erfolgt.

Für diese drei wesentlichen Weichenstellungen sprechen folgende Gründe:

a) Verbleib der Kommunalen Verkehrsüberwachung im KVR

Bei den Aufgaben der KVÜ handelt es sich vorwiegend um operative, weniger strategische Aufgaben. Das Mobilitätsreferat soll jedoch inhaltlich einen strategischen Schwerpunkt erhalten.

In der Sitzung des interfraktionellen Arbeitskreises hat sich auch das KVR gegen die Ausgliederung ausgesprochen und dies mit folgenden Zahlen begründet:

Die KVÜ hat aktuell 358 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Die vielen operativen Aufgaben entsprechen nicht der gewünschten strategischen Ausrichtung des neuen Referats. 2018 wurden 607 000 Verwarnungen im ruhenden Verkehr ausgesprochen und 690 000 Geschwindigkeitsmessungen mit 78 000 Bußgeldern durchgeführt. 70 000 Bußgelder wurden im Bereich der ruhenden Verkehrsüberwachung verhängt und 3 500 Gerichtsverfahren durchgeführt.

Die KVÜ ist nur in der Hälfte des Stadtgebiets im Einsatz und kann nicht den Bezirken zugeordnet werden. Insofern ist keine durchgängige Verknüpfung mit dem Bezirksmanagement im geplanten Geschäftsbereich 2.1 des Mobilitätsreferats möglich.

b) Zuständigkeit für die Verkehrsentwicklungsplanung

Um die vorgegebene Zielsetzung umsetzen zu können, ist die Bündelung der gesamten Verkehrskompetenz im Mobilitätsreferat erforderlich. Im Einzelnen ergibt sich dadurch folgende Rollenverteilung:

Rolle des Mobilitätsreferats: Verantwortung für Verkehrsentwicklung

Rolle des Referats für Stadtplanung und Bauordnung: Verantwortung für die Stadt- und Siedlungsentwicklung

Durch diese Zusammenführung ergeben sich folgende Vorteile:

- Stärkere Gewichtung der verkehrlichen Aspekte in der Siedlungs- und Verkehrsentwicklungsplanung möglich
- 1 Ansprechpartner für verkehrliche Fragen

Zur Beschleunigung des B-Plan-Verfahrens (Beschluss vom 16.03.2016 „Optimierung der Bebauungsplanverfahren und der Bürgerbeteiligung und Öffentlichkeitsarbeit im Referat für Stadtplanung und Bauordnung; Organisatorische Anpassung in der Hauptabteilung II Stadtplanung (14-20 / V 04459)“) wurde über die organisatorische Verzahnung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung entschieden.

Das Modell der Verkehrskoordinatoren soll auch zukünftig beibehalten werden, da es sich in der Praxis bewährt hat. Dem Thema Verkehr/Mobilität wird dadurch der notwendige höhere Stellenwert gegeben und erhält dadurch das gleiche Gewicht wie die Siedlungsentwicklung.

Die räumliche Verortung der Verkehrskoordinatoren erfolgte bisher in der HA II des PLAN, organisatorisch sind diese Stellen in der HA I angesiedelt. Dieses Modell kann auch zukünftig umgesetzt werden, indem die Koordinatoren organisatorisch dem Mobilitätsreferat zugeordnet sind aber räumlich im Referat für Stadtplanung und Bauordnung verbleiben.

c) **Betreuungsreferat der SWM/MVG**

Das Betreuungsreferat unterstützt die Eigentümerin Landeshauptstadt München bei der Steuerung des Unternehmens SWM. Der Verkehrsbereich ist eine Sparte neben anderen Sparten des Konzerns. Die Verantwortung für die Gesamtsteuerung der Stadtwerke soll daher im RAW belassen werden. Maßgebend für diese Entscheidung war unter anderem die Bündelung von personellem Knowhow.

Mit Blick auf die Gesamtkonzernsteuerung der Stadtwerke aus einer Hand muss die Umsetzung von unternehmensrelevanten Maßnahmen vom RAW begleitet werden; die fachliche Betreuung und Umsetzung für Mobilitätsthemen (z. B. IAG Busbeschleunigung, AK Angebotskoordination, Anträge zu Verkehrsangebot, Bürgeranliegen, etc.) wird dagegen vom RAW auf das Mobilitätsreferat übertragen.

Im Einzelnen ergibt sich dadurch folgende Rollenverteilung zwischen Mobilitätsreferat und den betroffenen Bereichen:

- Federführung für verkehrliche Betreuung durch das Mobilitätsreferat
- Beteiligung RAW aus Perspektive der Unternehmenskenntnis
- Stadtratsbeschluss durch das Mobilitätsreferat
- Gesellschaftsrechtliche Umsetzung durch das RAW (Betreuung, "Schreiben des Eigentümers"; RAW-FB5)
- Zukünftig i.d.R. Dreierkonstellation - dafür Qualitätssteigerung durch Einbringung gesamtverkehrlicher Aspekte durch das Mobilitätsreferat; dafür vsl. moderate VZÄ-Erhöhung erforderlich
- Themen des Verkehrsverbundes (insb. Tarifverhandlungen) erfordern ebenfalls gemeinsame Vorbereitung aller drei Beteiligten.

Diese vorgeschlagene Aufteilung der Verantwortung in betriebswirtschaftlicher und fachlicher Sicht wird deutschlandweit von fast allen Großstädten und vom Freistaat Bayern erfolgreich praktiziert.

Bezüglich der Angebotskoordination ÖPNV wird vorgeschlagen, dass die bisherigen Zuständigkeiten des RAW auf das Mobilitätsreferat übergehen, die Aufgaben der SWM/MVG bleiben unverändert.

Sowohl für die drei aufgeführten Weichenstellungen als auch für alle weiteren referatsübergreifenden Schnittstellen im Bereich Mobilität müssen die Zuständigkeiten zwischen den Referaten im Ausplanungsbeschluss klar geregelt werden. Für die Ausschreibung der Stelle der Leitung des Mobilitätsreferats ist diese Schnittstellenregelung jedoch nicht maßgeblich.

II. Antrag des Referenten

1. Die Stelle der Leitung des Mobilitätsreferates wird in den im Vortrag aufgeführten Medien als Hinweisanzeige öffentlich ausgeschrieben. Die Position ist für die Dauer von sechs Jahren ab dem Zeitpunkt der Ernennung zu besetzen. Der als Anlage 1 beigefügte Ausschreibungstext ist Bestandteil dieses Beschlusses.
2. **neu: Der Stadtrat genehmigt die prognostizierten 400 VZÄ (530 Arbeitsplätze) als Grundlage für die Flächenbedarfsberechnung. Das Kommunalreferat wird beauftragt einen Standort mit 530 Arbeitsplätzen ab Anfang 2021 für das Mobilitätsreferat bereit zu stellen.**
3. **neu: Der Aufgabenumgriff des Mobilitätsreferats entspricht den Aufgabenbereichen, die dem Organisationsmodell gemäß Anlage 1 zugrunde liegen. Die weitere Ausplanung beruht auf diesem Umgriff.**
4. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss nach Antrag.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der / Die Vorsitzende

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

Der Referent

Dieter Reiter
Oberbürgermeister

II. **Abdruck von I.**
über die Stadtratsprotokolle an

das Direktorium - Dokumentationsstelle
die Stadtkämmerei
das Revisionsamt
z. K.

III. **WV – Direktorium- HA / Amt bzw. Abteilung**

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

2. **An das Büro OB**
An das Büro 2. BM
An das Büro 3. Bmin
An D-R
An D-HA II-V
An D-I-ZV
z. K.

Am