

Telefon: 233 - 39960
Telefax: 233 - 98939960

Mobilitätsreferat
Strategie
MOR-GB1

Mobilitätsstrategie 2035

Entwurf einer neuen Gesamtstrategie für Mobilität und Verkehr in München

Beschluss über die Finanzierung ab 2021

Verkehrsplanung mit Fakten I: Erstellung einer abgestimmten verkehrlichen Gesamtplanung auf Basis von konkreten Analysen und Prognosen

Antrag Nr. 14-20 / A 06501 von Herrn BM Manuel Pretzl, Frau StRin Anja Burkhardt vom 14.01.2020

Circulation Plan für München

Antrag Nr. 14-20 / A 06808 der ÖDP vom 18.02.2020

Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 03507

Anlagen:

1. Stellungnahmen und Mitzeichnungen
2. StR-Antrag 14-20 / A 06501
3. StR-Antrag 14-20 / A 06808

Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 15.06.2021 (VB)

Öffentliche Sitzung

I. Vortrag des Referenten

Im Folgenden werden die inhaltlichen Eckpunkte der Mobilitätsstrategie 2035 dargestellt sowie die benötigten Sach- und Personalmittel zur erfolgreichen Weiterbearbeitung. Bei zwei der insgesamt drei im Prozess geplanten Ausschreibungen handelt es sich um die Vergabe von Moderations- und Beratungsleistungen mit einem geschätzten Auftragswert oberhalb der Wertgrenze der Geschäftsordnung des Stadtrates der Landeshauptstadt München, sodass eine Vergabeermächtigung für zwei der drei Ausschreibungen durch den Stadtrat erforderlich ist.

Aufgrund der Beschlüsse des Verwaltungs- und Personalausschusses vom 16.01.2013 und der Vollversammlung vom 23.01.2013 über die Zuständigkeit von Ausschüssen bei Vergabeverfahren ist die Vorlage wegen der dezentralen Ressourcenverantwortung und der Sachbezogenheit im zuständigen Fachausschuss vor Durchführung der Ausschreibung zu behandeln.

Zuständig für die Entscheidung ist die Vollversammlung des Stadtrates gemäß § 4 Ziffer 9 b der Geschäftsordnung des Stadtrates nach Vorberatung im Mobilitätsausschuss der Landeshauptstadt München.

In den Vergabeunterlagen wird der geschätzte Auftragswert als Hinweis an die Bieter*innen genannt. Dieser Hinweis ist vergaberechtlich zulässig und wegen der begrenzten Haushaltsmittel gerechtfertigt. Da der geschätzte Auftragswert in den Vergabeunterlagen genannt wird, kann die Behandlung des Kosten- und Finanzteils sowie der Auftragssumme in öffentlicher Sitzung stattfinden.

1. Anlass, Nutzen und Verfahren

Die Mobilitätsstrategie 2035 ist der Fahrplan für die Verkehrswende in München. Sie bündelt die politischen Schwerpunktsetzungen des aktuellen Koalitionsvertrags in ein fachlich abgestimmtes und integriertes Konzept ein.

Mit der Mobilitätsstrategie 2035 gibt der Stadtrat Orientierung für die gesamte Stadtgesellschaft und die externen Partner der LH München. Sie dient zudem als fachliche Vorgabe für die Kolleg*innen der Stadtverwaltung. Die Mobilitätsstrategie 2035 macht das Handeln von Politik und Verwaltung in einem zentralen Politikfeld und Lebensbereich berechenbar und verlässlich.

Die Mobilitätsstrategie 2035 positioniert München als Kompetenzzentrum für Mobilität und Verkehr und trägt dabei wesentlich zur Attraktivität des Wirtschaftsstandorts München bei.

Die Mobilitätsstrategie 2035 löst den Verkehrsentwicklungsplan von 2006 ab und greift u.a. Vorarbeiten des Projekts „Modellstadt 2030“ der Inzell-Initiative auf.

Sie ist Bestandteil der Stadtentwicklungskonzeption Perspektive München und soll zukünftig als fachliche Leitlinie fungieren und die alte Fachleitlinie „Mobilität für alle erhalten und verbessern – stadtverträgliche Verkehrsbewältigung“ ablösen.

Darüber hinaus ist sie eng mit der Stadtentwicklungsplanung und der in Entstehung befindlichen, neuen Klimastrategie verzahnt. Mit dieser integrierten Einbindung in die Stadtentwicklungsplanung wird die Mobilitätsstrategie 2035 zu einem wichtigen Steuerungsinstrument zur nachhaltigen Entwicklung Münchens.

Die Bezeichnung „Mobilitätsstrategie 2035“ ersetzt die Begriffe „Verkehrsentwicklungsplan“ und „Mobilitätsplan für München / MobiMUC“.

Mit diesem Beschluss legt die LH München einen ersten Entwurf als Impuls für die weitere Diskussion mit der Stadtgesellschaft und als Grundlage für die weitere Bearbeitung vor.

Im Rahmen der Internationalen Automobilausstellung (IAA Mobility) stellt die Landeshauptstadt München den Entwurf offiziell in größerem Rahmen vor und lädt Bürger*innen, Industrie und alle Beteiligte und Interessierte zu Diskussion und Mitarbeit ein.

Damit startet die Landeshauptstadt München einen steten Beteiligungsprozess, der die Mobilitätsstrategie bei all ihren regelmäßigen Fortschreibungen und Bausteinen dauerhaft begleitet.

Zentrales Informationsinstrument ist die Homepage der Münchner Mobilitätsmarke „München unterwegs“. Dort finden alle Interessierte die jeweils aktuellen Bearbeitungsstände und die Möglichkeit, Anregungen zu hinterlegen.

Darüber hinaus kommen weitere Beteiligungsformate, wie Fachtagungen oder Bürger*innenworkshops, zum Einsatz. Auch die Dokumentationen der Beteiligungsformate werden transparent und so weit wie möglich barrierefrei für alle auf muenchenunterwegs.de zur Verfügung gestellt.

Auf eine einführende Beschreibung der Probleme und Herausforderungen von Mobilität und Verkehr in München wird an dieser Stelle verzichtet. Diese sind seit Jahren Gegenstand der fachlichen und politischen Auseinandersetzung und hinlänglich bekannt. Sie werden zudem über die Ausführungen zu Leitbild und Zielen adressiert.

Die Landeshauptstadt München setzt auf die bereits angestoßenen Projekte und Maßnahmen zugunsten einer Verkehrswende in München auf. Die Mobilitätsstrategie 2035 setzt sich das Ziel, die bereits jetzt laufende Umsetzung der Verkehrswende in München als kontinuierlich entstehende Umsetzungsstrategie weiter zu unterstützen.

Aufbauend auf einem klaren Leitbild und konkret messbaren Zielen werden in themenorientierten Teilstrategien Maßnahmen entwickelt, geplant und kalkuliert.

Diese programmatische, themenübergreifende und umfassende Umsetzungsstrategie ist ein neuer und notwendiger Ansatz, der eine mehrjährige Entstehungszeit und eine dauerhafte Fortschreibung benötigt, aber eine Grundlage für eine integrierte und konsequente Umsetzung der Verkehrswende darstellt. Die nötigen Prozesse werden aufgesetzt und nach politischer Diskussion und Beschlussfassung umgesetzt. Ihre Wirksamkeit wird regelmäßig gemessen.

Der Auftrag zur Erarbeitung der neuen Mobilitätsstrategie resultiert aus folgenden vorausgegangenen Stadtratsbeschlüssen:

- Beschluss vom 25.07.2018: „Vom Verkehrsentwicklungsplan zum Mobilitätsplan für München (MobiMUC)“ (14-20 / V 11704)
- Beschluss vom 10.10.2018: „Mobilitätsplan für München (MobiMUC) – Personalbedarf“ (14-20 / V 12604)
- Beschluss vom 13.02.2019: „Mobilitätsplan für München - Modellstadt München 2030“ (14-20 / V 13893)
- Beschluss vom 06.11.2019: „Erarbeitung des Mobilitätsplans für München – Personal- und Sachmittelbedarf“ (14-20 / V 16277)
- Beschluss vom 19.02.2020: „Mobilitätsplan für München – Sachstand der Phase II der Modellstadt 2030, Sachstand und weiteres Vorgehen zum Mobilitätsplan, Behandlung der Stadtratsanträge“ (14-20 / V 17371)

Dabei wurden verschiedenste Aufträge formuliert, die in der Mobilitätsstrategie 2035 aufgeriffen und abgearbeitet werden, wie z.B.

- Aktuelle Entwicklungen und Herausforderungen der Mobilität („Analyse“)
- Auftrag zur Weiterentwicklung des VEP 2006 hin zu einem Mobilitätsplan für München
- Bekenntnis zur Verkehrswende und zur Flächenneuverteilung zugunsten Fuß, Rad, ÖPNV
- Auftrag zur Erstellung eines Mobilitätspanels; zusätzlich jährlich: vereinfachte Befragung zum Modal-Split mit ca. 1.000 Teilnehmer*innen
- Auftrag zur Mitarbeit der tangierten städtischen Referate und zur Beteiligung der MVG
- Spiegelung der Erkenntnisse der Modellstadt 2030 auf aktuelle Planungen und künftige Beschlüsse
- Auftrag zur Einbringung weiterer separater Fachbeschlüsse mit entsprechenden Maßnahmenvorschlägen, z.B. Nahverkehrsplan, Shared Mobility, automatisiertes und vernetztes Fahren, autoarme Altstadt, etc.
- Auftrag zur regelmäßigen Berichterstattung zum Mobilitätsplan für München

2. Leitbild, Ziele und Ansatz

Lebensqualität und Allgemeinwohl

Mobilität ist Grundvoraussetzung für individuelles und gesellschaftliches Leben. Sie soll so organisiert werden, dass sie der Lebensqualität und dem Allgemeinwohl dient. Es geht um eine am Menschen orientierte Mobilität in einer am Menschen orientierten Stadt.

Erreichbarkeit und Aufenthaltsqualität

Eine gute Mobilitätsplanung muss gleichzeitig eine Vielzahl von Zielen adressieren.

Zwei Ziele ragen dabei als Hauptziele heraus:

- die Gewährleistung von Erreichbarkeit und
- die Gewährleistung einer hohen Aufenthaltsqualität im öffentlichen (Straßen-)Raum

Wenn Erreichbarkeit nicht gewährleistet werden kann und Aufenthalt im öffentlichen Straßenraum nicht möglich ist, dann hätte Mobilitätsplanung ihren tiefsten Sinn verloren und alle anderen Ziele wären hinfällig.

Erreichbarkeit und Aufenthaltsqualität sind die maßgeblichen Kriterien für die Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems. Dabei werden hier die Begriffe „Erreichbarkeit“ und „Leistungsfähigkeit“ neu definiert bzw. konkretisiert:

Bislang wurden die verwendeten Begriffe vorrangig aus dem Blickwinkel des Kfz-Verkehrs verwendet. Unter Erreichbarkeit wurde vorwiegend die Erreichbarkeit mit dem Pkw verstanden - und unter Leistungsfähigkeit die Kapazität von Straßen für den Kfz-Verkehr.

Heute geht es nicht mehr um die Erreichbarkeit mit einem bestimmten Verkehrsmittel oder für eine bestimmte Personengruppe. Ziel ist die Gewährleistung der grundsätzlichen Erreichbarkeit und darüber hinaus einer möglichst hohen durchschnittlichen Erreichbarkeit, unabhängig vom Verkehrsmittel, für möglichst viele Menschen (in der Logistik auch für Güter). Dabei ist der maßgebliche Kennwert die Reisezeit über alle Personengruppen und Verkehrsmittel hinweg (in der Logistik: die Transportdauer).

Zudem wird mit dem Ziel und Kriterium der Aufenthaltsqualität anerkannt, dass Straßen und sonstige entsprechende Stadträume nicht nur „Gefäße“ für Bewegung und den Durchfluss von Fahrzeugen sind, sondern dass sie auch Ziele in sich sind, für Aktivitäten, die unmittelbar im (Straßen-)Raum stattfinden. Dies betrifft auch die Schnittstelle der Mobilität zu Stadtgestaltung, Freiraumkonzeption und Quartiersentwicklung.

Leistungsfähigkeit, Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs

Aus dem neuen Verständnis zu Erreichbarkeit und Aufenthalt definiert sich Leistungsfähigkeit grundsätzlich neu und multimodal. Es geht nicht mehr nur um die Kapazität von Straßen und um die Sicherheit und Leichtigkeit des KFZ-Verkehrs.

Ziel ist eine möglichst hohe Kapazität der gesamten Infrastruktur und des öffentlichen Raums in Verbindung mit der Gewährleistung einer möglichst hohen Sicherheit und Leichtigkeit auch für Fußgänger*innen, Radfahrer*innen, Fahrgäste des öffentlichen Verkehrs,

Nutzer*innen von Shared Mobility Angeboten, Mikromobilität und Autofahrer*innen – und für Güter.

Hier sind die maßgeblichen Kennwerte u.a. der Flächenverbrauch, die Reisezeit und -detaillierter - die Anzahl und Dauer von Halten, Wartezeiten, Wegelängen, Umwege und v.a. Anzahl und Schwere der Unfälle, aber auch Zuverlässigkeit, Barrierefreiheit und Komfort.

Weitere wichtige Ziele

Zudem bekommt der Begriff der Leistungsfähigkeit von Mobilität künftig eine zweite Ebene: Neben dem Kernanliegen der Erreichbarkeit, des Aufenthalts, der Sicherheit und Leichtigkeit für alle Verkehrsteilnehmer*innen werden weitere Leistungen von Mobilität hervorgehoben und gezielt strategisch berücksichtigt. Mit dieser erweiterten Zielsetzung soll den vielfältigen Dimensionen von Mobilität Rechnung getragen werden.

Hierzu zählen u.a.

- Klimaschutz, Klimaanpassung, Umweltverträglichkeit und Gesundheit
- Soziale Gerechtigkeit, soziale Teilhabe und Inklusion (inkl. Barrierefreiheit)
- Standortattraktivität für Unternehmen
- Krisenstabilität
- Wirtschaftlichkeit
- Qualität des Mobilitätsangebots (z.B. Zuverlässigkeit, Barrierefreiheit, Komfort)

Für sie sollen im Rahmen der thematischen Teilstrategien sowie der Evaluierung und des Monitorings eigene Kennwerte festgelegt und gemessen werden.

Die Abbildung fasst die Kernelemente des Leitbilds der Mobilitätsstrategie 2035 zusammen:

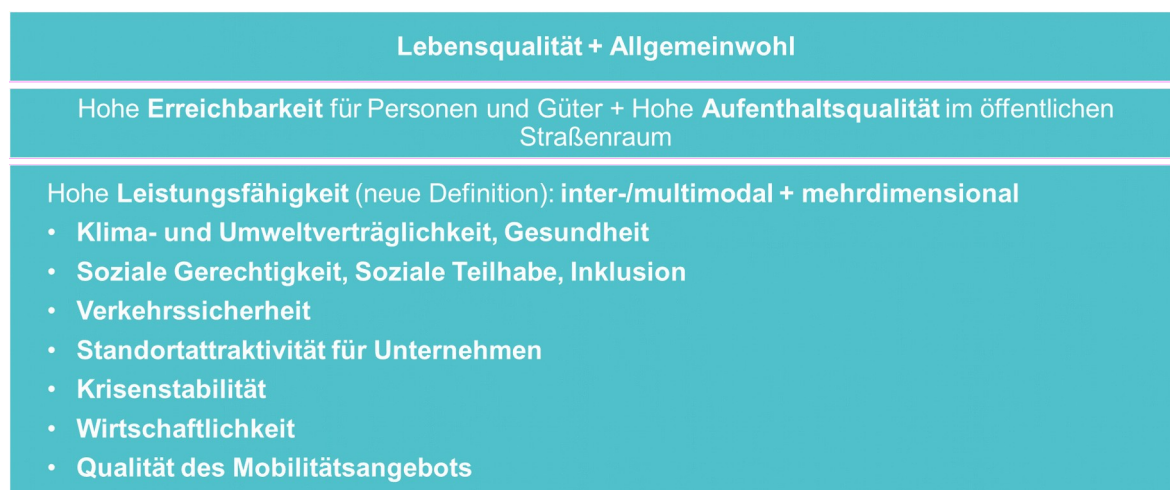


Abbildung 1: Kernelemente des Leitbilds der Mobilitätsstrategie 2035

Konkrete quantitative und messbare Ziele

Eine Strategie braucht konkrete quantifizierbare, messbare und überprüfbare Ziele.

In Übereinstimmung mit den Festlegungen des vom Stadtrat bereits in 2017 übernommenen Ziels des Bürgerbegehrens „Saubere Stadt“ sollen bis 2025 mindestens 80 Prozent des Verkehrs auf Münchner Stadtgebiet durch abgasfreie Kraftfahrzeuge, den öffentlichen Personennahverkehr sowie Fuß- und Radverkehr zurückgelegt werden.

Zudem wurde in München im Dezember 2019 vom Stadtrat der Klimanotstand ausgerufen sowie das Ziel der Klimaneutralität bis 2035 definiert (Grundsatzbeschluss 14-20/ V 16525: Klimaneutrales München bis 2035). Da ein wesentlicher Anteil der Treibhausgasemissionen in der Landeshauptstadt München auf den Verkehrssektor (rund 18 %) entfallen (Quelle: Fachgutachten Klimaneutralität 2035: Gutachterliche Stellungnahme), ist das Ziel der Klimaneutralität v.a. auch ein Ziel der Verkehrswende und somit auch der neuen Mobilitätsstrategie.

Darüber hinaus sind Teilziele im Rahmen der Teilstrategien in Übereinstimmung mit den übergeordneten Zielen der Gesamtstrategie auszuarbeiten und festzulegen. Ein Beispiel ist die bereits beschlossene neue Verkehrssicherheitsstrategie „Vision Zero“. Dort ist die Senkung der Unfälle mit Todesfolge auf Null bereits beschlossen. Ein anderes Teilziel ist die im Nahverkehrsplan festgelegte Steigerung des Anteils des Öffentlichen Verkehrs auf 30% des Modal Splits bis zum Jahr 2030. Um Ziele und Teilziele messen zu können, werden zudem im Rahmen der Evaluierung entsprechende Indikatoren gebildet (z.B. Senkung der Zahl der gemeldeten und zugelassenen Privat-Pkw pro Einwohner als Indikator für Flächeneffizienz).

Die Abbildung zeigt die Ziele in der Übersicht:

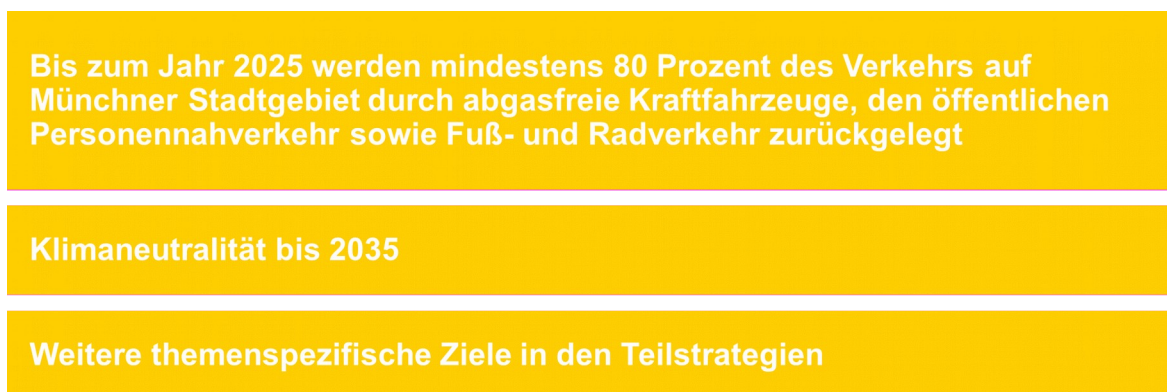


Abbildung 2: Übergeordnete Ziele der Mobilitätsstrategie 2035

Ansatz

Um Leitbild und Ziele zu erreichen, werden Maßnahmen entwickelt, die im Grundsatz folgendem Ansatz folgen:

Herausgehobene Bedeutung des Öffentlichen Verkehrs

In einem integrierten Angebot ragt der Öffentliche Verkehr in seiner Bedeutung heraus und stellt das weiter zu stärkende Rückgrat des Verkehrs aus heutiger und auch zukünftiger Sicht dar. Er ist aufgrund seiner herausragenden Flächeneffizienz und Leistungsfähigkeit in hochverdichteten urbanen Räumen der Nukleus jeden multimodalen, urbanen Angebots und erhält in ergänzter Form als Umweltverbund (Fuß- und Radverkehr, geteilte und vernetzte Mobilitätsangebote, wie z.B. Shared Mobility) die höchste Priorität.

Entsprechend seiner Bedeutung muss daher auch der für den Ausbau des ÖPNV notwendige öffentliche Raum im Rahmen einer Gesamtabwägung aller Nutzungsansprüche zur Verfügung gestellt werden.

Integrierte Mobilität für ein Leben ohne eigenes Auto

Zur Erreichung des Hauptziels, einer möglichst hohen Erreichbarkeit der Stadt bei gleichzeitig hoher Aufenthaltsqualität, und der Teilziele der vielfältigen Dimensionen von Mobilität, soll der Umweltverbund so attraktiv werden, dass für alle Bürger*innen, Pendler*innen und Gäste Mobilität ohne den Besitz und die Nutzung eines eigenen Autos objektiv möglich ist und als mindestens gleichwertige und attraktive Alternative wahrgenommen wird. Die Freiheit auf ein Leben mit eigenem Auto bleibt davon natürlich unberührt, wengleich sich die Rolle und der Komfort des Kfz-Verkehrs in Zukunft ändern wird, sofern die hohe Erreichbarkeit für Alle gewährleistet werden soll und die damit verbundene Förderung des Umweltverbundes konsequent verfolgt wird.

Hierzu soll nicht nur die Qualität des Angebots der einzelnen Bestandteile des Umweltverbunds verbessert werden, sondern seine Integration.

Der Gedanke der Integration muss auf vier Ebenen umgesetzt werden:

- Verkehrsmittelübergreifende Integration (Inter- und Multimodalität)
- Integration von Mobilitätsangebot, Stadt(-entwicklungs-)planung und Freiraumplanung
- Integration von Stadt und Region
- Integration von Push- und Pull- Maßnahmen

Verkehrsmittelübergreifende Integration (Inter- und Multimodalität)

Die Bündelung aller Mobilitätsangebote aufeinander abgestimmt, aus einer Hand, einfach und attraktiv aufbereitet und nutzbar und mit von der Stadt im Allgemeininteresse definierten Mindestqualitätsstandards, ist eine wichtige Voraussetzung für volle urbane Mobilität ohne eigenes Auto.

Sofern weiterhin das eigene Verkehrsmittel für die alltäglichen Wege genutzt wird, gehört auch die Verbesserung der physischen Schnittstellen und Übergänge vom eigenen Verkehrsmittel zu einem Anderen in einer Wegekette eine wichtige Rolle, so z.B. Bike+Ride, Park+Ride oder auch Park+Bike

Integration von Mobilitätsangebot, Stadt(-entwicklungs-)planung und Freiraumplanung

Neue Stadtquartiere sollen von Anfang an mit einem integrierten, multimodalen Mobilitätskonzept für Wohnen und Gewerbe, sowie Bildungs-, Betreuungs-, Sozial- und Kultureinrichtungen und mit entsprechenden Angeboten und Rahmenbedingungen geplant werden.

Bestandsquartiere sollen entsprechend ausgestattet werden.

Ziel sind autoreduzierte, autoarme oder komplett autofreie Quartiere, die volle leistungsfähige Mobilität bieten, sowie durch ihre qualitativ hochwertigen Freiräume einen Mehrwert für die Lebensqualität und die Klimaneutralität bringen. Zudem wird bei der Stadtentwicklungsplanung noch stärker als bisher die Gewährleistung einer Stadt der kurzen Wege eingefordert. Möglichst alle Ziele des täglichen Bedarfs sollen im Prinzip fußläufig oder mit dem Rad innerhalb von 10 Minuten erreichbar sein (10-Minuten-Stadt).

Integration von Stadt und Region

Gemeinsam mit der Region soll eine Stadt und Umland integriert betrachtende Teilstrategie für die Gesamtagglomeration samt Umsetzungsprogramm erarbeitet werden, um insbesondere den mittlerweile in beide Richtungen nahezu gleich starken Pendlerverkehr zu vermeiden, zu verlagern und verträglich abzuwickeln. Dabei reicht die regionale Perspektive bis an die Grenzen der Europäischen Metropolregion München.

Digitalisierung als Schlüssel der Integration

Dabei spielt die Digitalisierung als Megatrend und Treiber einer Smart Mobility in einer Smart City eine zentrale Rolle. Nur mit der Bereitstellung und Zusammenführung qualitativ hochwertiger Daten aller Verkehrsmittel und –angebote in einem diskrimierungsfreien und standardisierten Datenverbund gibt es integrierte wettbewerber*innenneutrale (d.h. alle Anbieter*innen umfassende) multimodale Dienste (Apps). Nur mit derartigen Diensten werden die Alternativen zum Privatauto attraktiv. Am Ende geht es bei diesem Thema um den verbesserten Zugang zu Mobilitätsangeboten, ihre Optimierung und um kommunale Qualitätssicherung und ein verbessertes Wirkungsmonitoring. Zudem sind digitale Daten wichtige Grundlagen moderner Planungsinstrumente. Der Digitalisierung wird deshalb eine eigene Teilstrategie gewidmet.

Der Zusammenarbeit mit dem IT-Referat kommt dabei besondere Bedeutung zu.

Ebenso dient der digitale Zwilling München als zentrale Basis für die Digitalisierung. Aus diesem Grund wird auch der GeodatenService im Kommunalreferat eng eingebunden.

Push- und Pull-Maßnahmen

Die Bevorzugung des Umweltverbunds aufgrund seiner Flächeneffizienz darf nicht nur in der angebotsorientierten Ausweitung und Integration der verschiedenen Angebotsbausteine bestehen.

Sie muss sich auch in entsprechenden regulierenden Maßnahmen der Verkehrsordnung niederschlagen, insbesondere bei der Verteilung von Zeit (z.B. an Lichtsignalanlagen) und Raum (z.B. bei Zufahrts- oder Parkbeschränkungen) sowie Gebühren (z.B. beim Parken oder beim Fahren mittels Straßenbenutzungsgebühren).

Nur dann kommen die relativen Vorteile für den Umweltverbund zum Tragen und er wird so attraktiv, dass er eine echte Alternative zum Privatauto darstellt.

Bedeutung der Region

Viele Verkehrsbewegungen haben Auswirkungen in München, obwohl sie in Relation zum Mobilitätssystem in der Region stehen – und andersherum. Dieser wechselseitigen Verbindung und Abhängigkeit muss als Querschnittsaufgabe bei allen Teilstrategien Rechnung getragen werden. Dabei soll darauf geachtet werden, dass alle Aktivitäten, die in irgendeiner Form eine Mitwirkung der Region erfordern oder Auswirkungen auf die Region erwarten lassen, in enger Abstimmung mit dem für die regionale Kooperation federführend zuständigen Referat für Stadtplanung und Bauordnung und den dortigen Kooperationsinstrumenten geplant und durchgeführt werden.

3. Entscheidungskriterien

Flächeneffizienz

Entscheidend für die Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems, die Erreichbarkeit der Stadt und auch die Aufenthaltsqualität ist ganz generell die Flächeneffizienz der Verkehrsmittel.

Je weniger Fläche eine Person oder ein Gut für eine Fahrt benötigt, desto mehr Personen und Güter können gleichzeitig transportiert werden und desto weniger Fläche wird im urbanen Raum für Mobilität benötigt.

Diese Fläche steht somit dem Aufenthalt oder anderen Nutzungen zur Verfügung. Je mehr Fläche eine Person oder ein Gut für eine Fahrt benötigt, desto weniger Personen und Güter können gleichzeitig transportiert werden.

Die wohl bekannteste Illustration dieses grundlegenden Zusammenhangs stammt von der Stadt Münster, ein Foto des Prinzipalmarkts aus dem Jahr 2001, das den Flächenverbrauch von 60 Personen in Abhängigkeit des Verkehrsmittels zeigt.



Abbildung 3: Flächenbedarf von 60 Personen in Abhängigkeit des Verkehrsmittels; Quelle: Stadtwerke Münster (<https://www.stadtwerke-muenster.de/blog/verkehr/das-wohl-bekannteste-muenster-foto-der-welt/>)

Das Kriterium Flächeneffizienz ist messbar und wurde bereits tiefergehend untersucht.

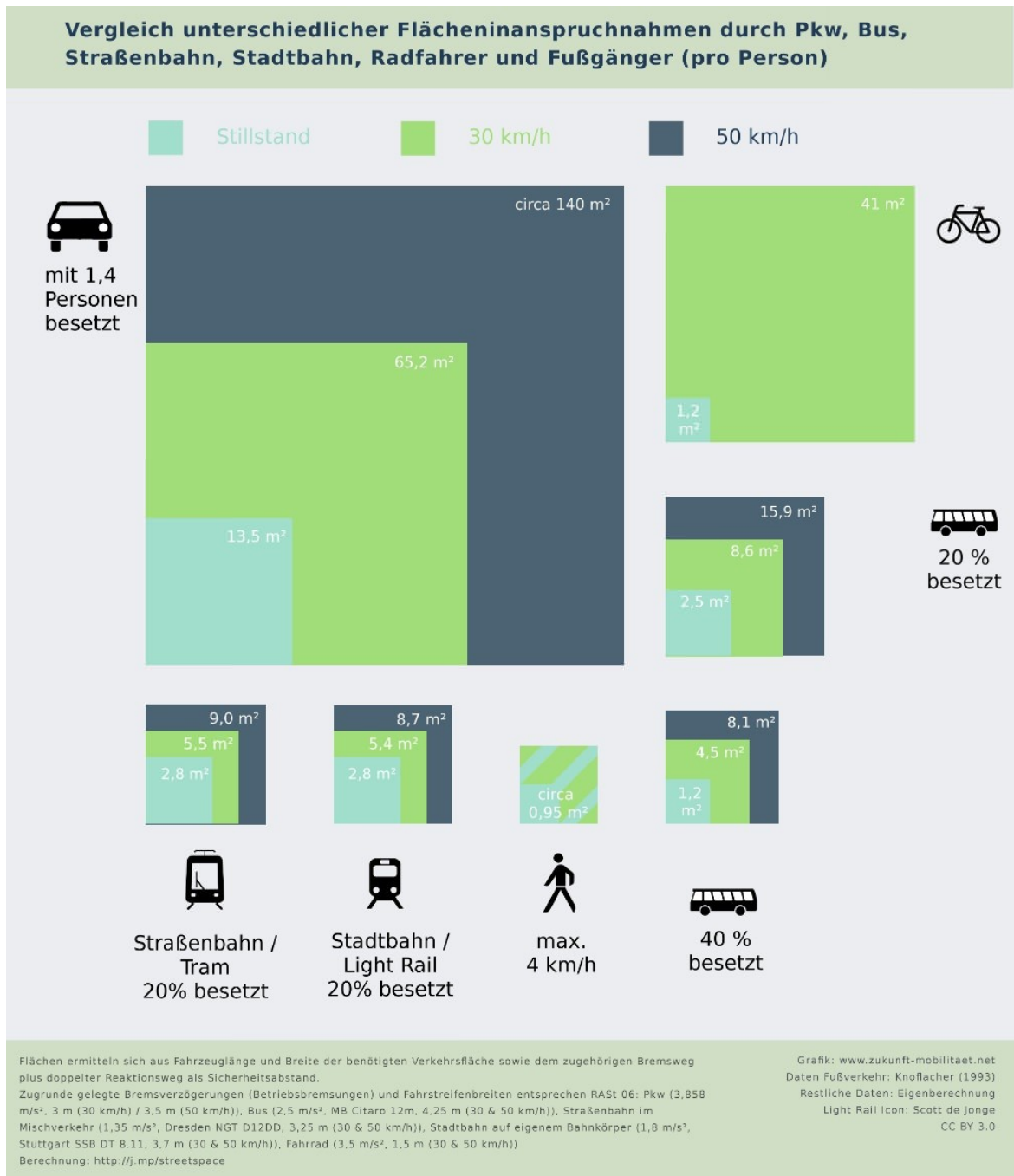


Abbildung 4: Vergleich unterschiedlicher Flächeninanspruchnahmen durch Pkw, Bus, Straßenbahn, Stadtbahn, Radfahrer und Fußgänger (pro Person); Quelle: Martin Randelhoff, www.zukunft-mobilitaet.net

Hinweis: In der Hauptverkehrszeit ist der Besetzungsgrad im Öffentlichen Verkehr und damit der Flächeneffizienzvorteil des öffentlichen Verkehrs noch deutlich höher, zumal zu dieser Zeit auch der Besetzungsgrad des Pkws noch etwas niedriger als angegeben ist. Auch ist die Geschwindigkeit des Radverkehrs bei dieser Berechnung sehr hoch ange-

setzt. In der Realität ist daher davon auszugehen, dass das Fahrrad noch deutlich besser abschneidet.

Eine relativ geringe Flächeninanspruchnahme durch die jeweilige Mobilitätsform bedeutet zugleich eine „doppelte“ Flächeneffizienz: Flächen, die nicht unnötig beansprucht werden, eröffnen gleichzeitig auch Potenziale für neue Qualitäten des Stadtraums, insbesondere der Aufenthaltsqualität, Stadtgestaltung und Freiraumoptimierung.

Deswegen ist die Flächeneffizienz das Hauptkriterium bei der künftigen Bewertung von konkreten mobilitätspolitischen und verkehrsplanerischen Maßnahmen und wird als solches in dieser Strategie an herausgehobener Stelle festgeschrieben.

Dieses Entscheidungskriterium unterstreicht somit die umfassende und klare Priorisierung des Umweltverbundes, sowohl im Verhältnis der übergeordneten Teilstrategien untereinander als auch bei der konkreten Planungsentscheidung eines Projekts oder einer Maßnahme vor Ort.

Reisezeit

Die Reisezeit als konkretes Kriterium der Erreichbarkeit ist deutlich schwerer zu messen als das der Flächeneffizienz, denn es gibt theoretisch unendlich viele Quellen, Ziele und mögliche Fahrten.

Deswegen dient die Reisezeit nicht zur Messung des Erfolgs einer einzelnen Maßnahme, sondern zur regelmäßigen Messung der gesamten Mobilitätsplanung in der Gesamtstadt anhand eines festzulegenden Sets typischer Fahr- und Wegebeziehungen.

Alternativ könnte gemessen werden, wieviele Ziele innerhalb einer bestimmten Reisezeit erreicht werden können.

Mit der Festlegung der Flächeneffizienz als Key Performance Indicator (KPI) wird im privaten Personenverkehr automatisch auch die Bevorzugung des Umweltverbunds mit seinen Bestandteilen Öffentlicher Verkehr, Fußverkehr, Radverkehr, Bedarfsverkehre, Inter- und Multimodalität und Shared Mobility, insbesondere Carsharing festgeschrieben. Denn diese sind in der Regel um ein vielfaches flächeneffizienter als das private Auto. Hier gibt es einen grundlegenden Zusammenhang.

Wichtig für die Erreichbarkeit von konkreten Orten ist zudem eine gute feinmaschige Netzkonzeption.

Straßen- bzw. Stadtraumgestaltung und Immissionssituation

Kriterien für die Aufenthaltsqualität sind u.a. eine attraktive Gestaltung des öffentlichen Straßen- und ähnlichen Stadtraums, eine attraktive Stadtgestaltung und nutzer*innen-orientierte Freiraumgestaltung, ein hohes Sicherheitsgefühl, Bewegungsfreiheit sowie geringe Belästigungen durch Immissionen (Luftqualität, Luftbelastung).

Weitere Kriterien

Entsprechend der weiteren Ziele der Mobilitätsstrategie 2035 im vorausgehenden Kapitel ergeben sich weitere Kriterien, die bei Entscheidungen über konkrete Maßnahmen in verschiedenen Themenfeldern zu berücksichtigen sind (in Klammern mögliche Parameter), so z.B.:

- Verkehrssicherheit (Unfälle und Unfallfolgen)
- Aufenthaltsqualität (Zahl, Dauer und Qualität von Aufenthalten)
- Umweltschutz (Emissionen von CO₂, Lärm, NO_x, Feinstaub)
- Inklusion (Mobilitätsrate und Reisezeit der verschiedenen Personengruppen)
- Wirtschaft (Reisezeit von unternehmensbezogenen Fahrten durch Kund*innen, Mitarbeiter*innen, Güter)
- Resilienz (Zuverlässigkeit von Angeboten im Krisenfall)
- Wirtschaftlichkeit (volkswirtschaftliches Nutzen-Kosten-Verhältnis unter Betrachtung der externen Effekte bzw. Kosten)
- Zuverlässigkeit und Komfort im Alltag (Pünktlichkeit, Wohlbefinden bei der Nutzung)
- Stadtgestalt

Die Bewertung dieser qualitativen und quantitativen Kriterien hat in jedem Projekt durch die Planungsbeteiligten zu erfolgen und dient als Richtlinie für eine fundierte Planungsentscheidung.

Eine Konkretisierung der Bewertung bzw. des Monitorings dieser noch zu ergänzenden Kriterien erfolgt im Zuge des Evaluierungs- und Monitoringkonzepts (s. Kapitel 6).

4. Teilstrategien

Entsprechend ihrer Bedeutung sollen Teilstrategien für folgende Themen ausgearbeitet bzw. aktualisiert werden:

1. Verkehrssicherheit
2. Öffentlicher Verkehr
3. Fußverkehr
4. Radverkehr
5. Shared Mobility und Mobility as a Service
6. Motorisierter Individualverkehr
7. Multimodalität
8. Steuerung des Verkehrs
9. Management des öffentlichen (Straßen-)Raums
10. Mobilitätskonzepte in Städtebau und Stadtsanierung
11. Soziale Gerechtigkeit, Teilhabe und Inklusion
12. Wirtschaftsverkehr
13. Klima- und Umweltschutz (inkl. Elektromobilität)
14. Region und Pendler*innenmobilität
15. Kommunikation, (inkl. Öffentlichkeitsarbeit, Beteiligung, Bildung und Beratung)
16. Digitalisierung
17. Krisenstabilität und Resilienz
18. Finanzierung
19. Forschung und Innovation (inkl. autonomes Fahren)

Die meisten Teilstrategien sind nicht trennscharf voneinander zu definieren und haben eine hohe Querschnittsbedeutung. Sie greifen ineinander und müssen daher sorgfältig integriert und aufeinander abgestimmt sein.

Für eine bessere Handhabbarkeit werden die 19 Teilstrategien in 5 Clustern gebündelt:

Cluster 1: Umweltverbund

- Öffentlicher Verkehr
- Radverkehr
- Geteilte und vernetzte Mobilität (Shared Mobility, Inter- und Multimodalität)

Cluster 2: KFZ-Verkehr

- Motorisierter Individualverkehr
- Steuerung des Verkehrs
- Wirtschaftsverkehr

Cluster 3: Räumliche Integration

- Management des öffentlichen (Straßen-)Raums (Flächenmanagement)
- Mobilitätskonzepte in Städtebau und Stadtsanierung
- Fußverkehr
- Region und Pendler*innenmobilität

Cluster 4: Nachhaltigkeit:

- Klimaschutz und Umwelt (inkl. Elektromobilität)
- Verkehrssicherheit
- Soziale Gerechtigkeit, Teilhabe und Inklusion
- Krisenstabilität und Resilienz

Cluster 5: Innovation

- Digitalisierung
- Forschung und Innovation (inkl. autonomes Fahren)
- Kommunikation, (inkl. Öffentlichkeitsarbeit, Beteiligung, Bildung und Beratung)
- Finanzierung

Die Abbildung zeigt die Cluster in der Übersicht:

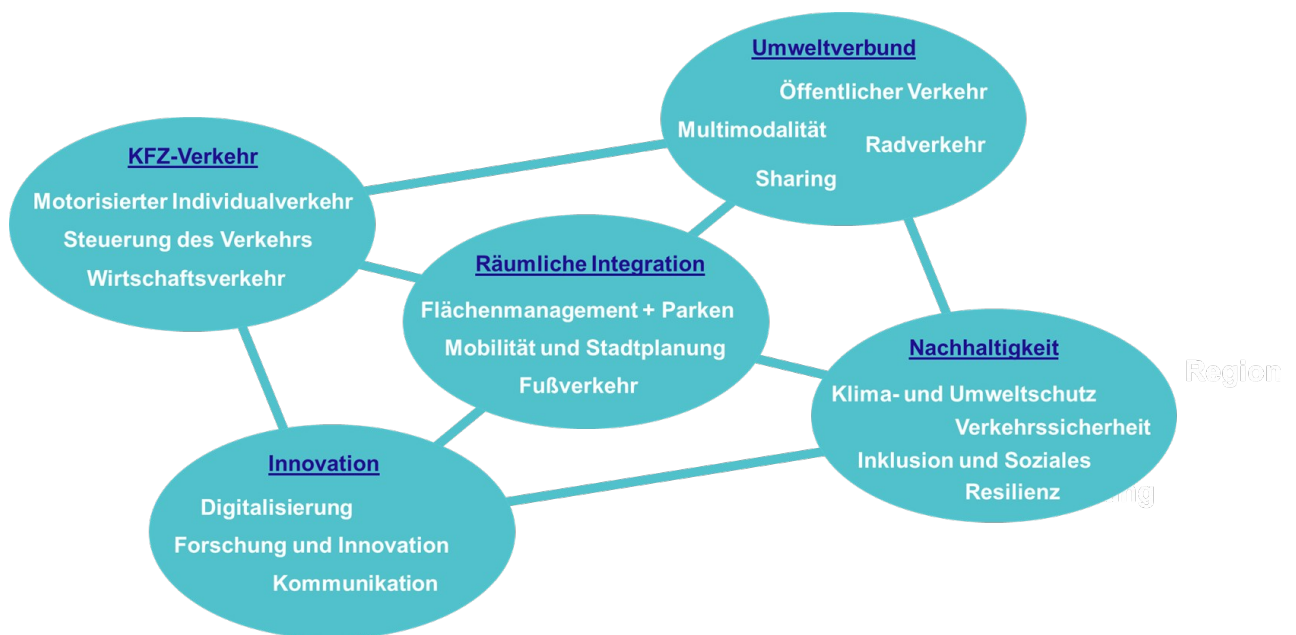


Abbildung 5: Themencluster der Teilstrategien der Mobilitätsstrategie 2035

Die Teilstrategien sind wie folgt aufzubauen:

- Anlass, Einordnung und Verfahren
- Leitbild und Ziel(e)
- Erfahrungen anderer Städte
- Entscheidungskriterien
- Handlungsfelder
- Auswirkungen auf die anderen Teilstrategien
- Maßnahmenprogramm
- Monitoring und Evaluation
- Beteiligung
- Aktualisierung und Fortschreibung
- Ressourcenbedarf

Darzustellen ist zudem, welche Möglichkeiten die Landeshauptstadt München selbst hat und welche Maßnahmen auf Ebene des Freistaats, des Bundes und der Europäischen Union, gegebenenfalls in interkommunaler Kooperation, ergriffen werden müssen, um die Ziele zu erreichen.

Für die von Freistaat, Bund und EU erforderlichen Weichenstellungen und Maßnahmen ist als Teil der Kommunikationsstrategie ein Konzept zu erstellen, das die systematische und nachdrückliche Vertretung der Interessen der LH München, gegebenenfalls im interkommunalen Verbund, gegenüber diesen Ebenen gewährleistet.

Im endgültigen Beschluss zur Mobilitätsstrategie (nach der Beteiligungsphase) wird auf Basis verschiedene Kriterien (z.B. Vorarbeiten, Reifegrad, Ressourcenverfügbarkeit) ein Vorschlag zur Reihenfolge der Erarbeitung der Teilstrategien gemacht.

Sofern die Ressourcenverfügbarkeit für eine Erarbeitung einer Teilstrategie fehlt, können Forschungsprojekte nicht nur die Innovationsfähigkeit der LHM in der Mobilität sichern, sondern auch in Teilen erste konzeptionelle Schritte einer Teilstrategie übernehmen.

Im Folgenden wird kurz ausgeführt,

- warum die Themen der Teilstrategien so wichtig sind, dass eine eigene Teilstrategie dafür als notwendig angesehen wird,
- welche wesentlichen Vorarbeiten und Beschlüsse aufgegriffen werden und
- für welche Herausforderungen der Zukunft im Rahmen der Teilstrategien Lösungsansätze und Umsetzungsprogramme entwickelt werden sollen.

4.1 Verkehrssicherheit

Der Stadtrat hat am 25.04.2018 mit der „Vision Zero“ bereits eine neue moderne Verkehrssicherheitsstrategie beschlossen (Vorlage Nr. 14-20 / V 10837). Ziel ist die Reduktion der im Verkehr getöteten Personen auf Null und - ganz grundsätzlich - der Unfallfolgen.

Erreicht werden soll es mit einer grundlegenden Modernisierung der Verkehrssicherheits-

arbeit und einer ganzen Reihe innovativer Methoden und Maßnahmen sowie einer verbesserten Ressourcenausstattung.

Die Abbildung zeigt die Kernelemente der „Vision Zero“ in München.

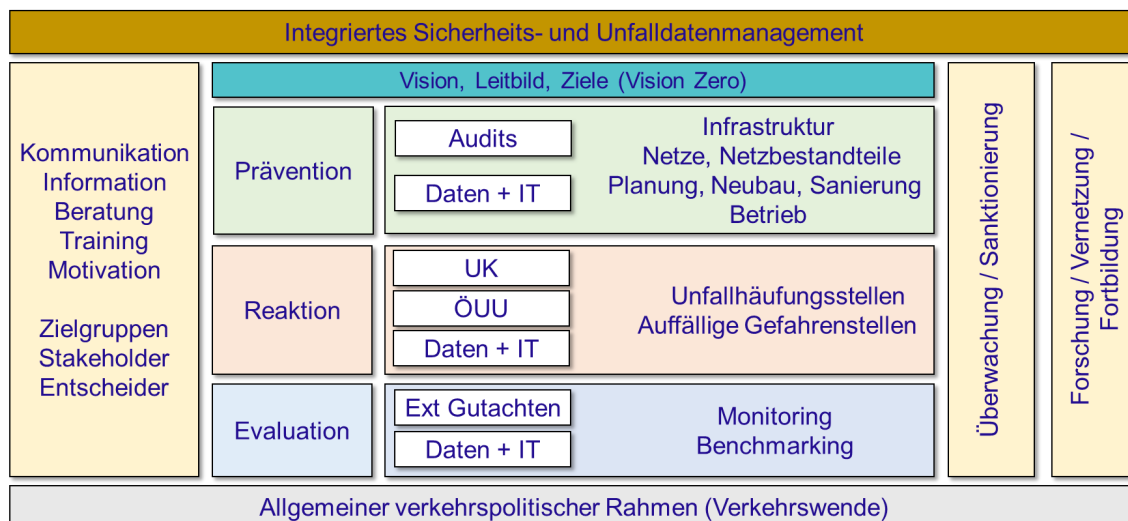


Abbildung 5: Kernelemente der „Vision Zero“

Im Zuge der regelmäßigen Berichterstattung gegenüber dem Stadtrat wird die „Vision Zero“ als Teilstrategie in die Systematik der Mobilitätsstrategie 2035 eingegliedert.

Die Vorgaben der Teilstrategie Verkehrssicherheit sind in Abstimmung mit nahezu allen weiteren Teilstrategien zu konkretisieren und dort auch zu berücksichtigen.

4.2 Öffentlicher Verkehr

Ein gut ausgelasteter Öffentlicher Verkehr ist zusammen mit dem Fußverkehr das wichtigste, weil flächeneffizienteste und leistungsfähigste Verkehrsmittel im urbanen Raum.

Der Ö(PN)V leistet heute bereits einen wichtigen Beitrag zur Erreichung der Ziele der Mobilitätsstrategie, insbesondere auch beim Klimaschutz. So werden heute bereits über 80% der Verkehrsleistung im ÖPNV durch elektrische Verkehrsmittel erbracht.

Die Ziele des Öffentlichen Verkehrs in München und die Maßnahmen dazu werden gemäß dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) § 8 (3) im Nahverkehrsplan festgelegt. Der Nahverkehrsplan wird aktuell in mehreren Schritten fortgeschrieben. Der Auftrag hierzu erfolgte gemäß Beschluss der Vollversammlung des Stadtrats vom 30.09.2015 (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 03603). Mit Beschluss vom 19.02.2020 (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 15439) wurden die Qualitätsstandards aktualisiert.

Zentrales Ergebnis des Themenfeldes Qualität war, dass bis zum Jahr 2030 mindestens 30% der Wege innerhalb Münchens mit dem öffentlichen Personennahverkehr zurückge-

legt werden sollen. Zur Erreichung dieses Zieles sind neben Maßnahmen, die die Qualität des ÖPNV erhalten und weiter steigern, vor allem weitere Anstrengungen in den Ausbau der Infrastruktur notwendig. Dies betrifft neben dem Ausbau des Streckennetzes für U-Bahn und Tram z.B. auch eigene ÖV-Fahrsteifen, den Ausbau von Busbahnhöfen und zentral den Ausbau der Abstellungs- und Werkstattkapazitäten für alle Betriebszweige. Mit Beschluss vom 03.03.21 (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20/ V 01848) hat der Stadtrat beim Thema Infrastrukturausbau aufgrund der hohen Dringlichkeit eine Priorisierung von weiteren Schienenstrecken beauftragt.

Im Rahmen der Teilstrategie Öffentlicher Verkehr werden die Arbeiten und Fortschreibungen des Nahverkehrsplans aufgenommen und fortgeführt. Darüber hinaus werden Zukunftsstrategien und Innovationen für die Weiterentwicklung des Öffentlichen Verkehrs in München entworfen und auf den Weg gebracht.

Hierzu zählen u.a. grundlegende Fragen der Sicherung und Verbesserung der Finanzierung, der rechtlichen Rahmenbedingungen, der Zusammenarbeit mit Bund und Land, die weitere Attraktivitätssteigerung des S- und Regionalbahnsystems oder auch die Erweiterung des Öffentlichen Verkehrs um die Themen der geteilten und vernetzten Mobilität, Multimodalität (Shared Mobility, On Demand, hochautomatisiertes Fahren, etc.) und Digitalisierung. Nicht zuletzt geht es um die strategische Positionierung des ÖPNV im multimodalen Angebot des Umweltverbunds und etwa auch um die betrieblichen Schnittstellen zum Schienengüterverkehr.

Erhöhte Aufmerksamkeit soll der Frage der Anbindung der Region an den Fernverkehr bzw. der Integration Münchens in die transeuropäischen Netze gewidmet werden.

Beim Thema Finanzierung sind gemeinsam mit Baureferat, Stadtkämmerei, MVG und MVV alle bestehenden und neuen Möglichkeiten zur Verbesserung der finanziellen Rahmenbedingungen für Betrieb, Infrastrukturerhalt und -ausbau auszuschöpfen.

Hinsichtlich der Infrastrukturfinanzierung bildet das novellierte Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) eine gute Grundlage. Es bietet Fördermöglichkeiten für große Investitionsvorhaben, insbesondere in Innenstädten, auch wenn diese sich nicht immer als gesamtwirtschaftlich im Sinne des standardisierten Bewertungsverfahrens des Bundes darstellen lassen. Von daher spielt vor allem auch die Verbesserung der Zusammenarbeit mit Bund und Freistaat Bayern in der künftigen Teilstrategie eine wichtige Rolle.

4.3 Fußverkehr

Der Fußverkehr ist nicht nur zusammen mit einem gut ausgelasteten Öffentlichen Verkehr die flächeneffizienteste Fortbewegungsart. Er hat überragende Bedeutung für die Erschließung von Quellen und Zielen im Nahbereich sowie für die Funktionsfähigkeit von Schnittstellen, wie z.B. den Übergängen zum Öffentlichen Verkehr.

Sich zu Fuß sicher und komfortabel in einem angenehmen öffentlichen Raum bewegen und verweilen zu können, ist zudem ein wesentlicher Aspekt von Aufenthaltsqualität.

Niemand kann auf das Zufußgehen als elementarster Fortbewegungsart verzichten. Jede*r ist täglich darauf angewiesen.

Fußgänger*innen sind zudem besonders empfindlich im Hinblick auf Barrieren, Gefahren und Störungen und dadurch in vielfältiger Hinsicht benachteiligt.

Trotz der essenziellen Bedeutung und des hohen Handlungsbedarfs gibt es bislang keine Strategie zur Förderung des Fußverkehrs. Dies soll im Rahmen der Mobilitätsstrategie 2035 geändert werden.

4.4 Radverkehr

Mit dem Beschluss des Stadtrats, die Forderungen des Radentscheids 2019 zu übernehmen (VV vom 29.07.2019, Vorlage Nr. 14-20 / V 15572) ist ein wesentlicher Baustein der Radverkehrsstrategie gesetzt.

Die Teilstrategie Radverkehr wird diese Inhalte um weitere, nicht vom Radentscheid behandelte Elemente einer modernen Radverkehrsförderung ergänzen und zu einer schlüssigen Konzeption zusammenführen.

Dazu gehört v.a. ein neues, vollständiges und in sich schlüssiges Radverkehrsnetz.

Zudem wird besonders auf die großen Potenziale und Herausforderungen der Elektrifizierung des Radverkehrs einzugehen sein. Pedelecs und E-Bikes erweitern die Nutzergruppe der Radfahrenden erheblich, ebenso die räumliche Reichweite und damit die Verkehrsleistung.

Insgesamt hat die „Bicycle Diversity“, die Vielzahl an Fahrrädern für unterschiedliche Einsatzzwecke enorm zugenommen: Sharing-Fahrräder, Citybikes, Lastenräder für die Logistik, faltbare Fahrräder für intermodale Fahrten, Familienräder, Fahrräder für Menschen mit Behinderung, Rikschas, Dreiräder, Reiseräder und viele weitere Typen – sie alle brauchen ihren Platz im urbanen Mobilitätssystem und erfordern die entsprechende Anpassung der Infrastruktur.

Zusammen mit dem grundsätzlich starken Wachstum und höheren Geschwindigkeiten sind Lösungen für die Verkehrssicherheit besonders gefragt.

Wie bei allen Verkehrsarten ist den Schnittstellen zu den anderen Verkehrsmitteln, der Integration in den multimodalen Umweltverbund und zudem dem Thema Abstellen und Zugänglichkeit auf Privatgrund wie im öffentlichen Raum erhöhte Aufmerksamkeit zu widmen.

4.5 Shared Mobility und Mobility as a Service (MaaS)

Geteilte Mobilität ist ein Überbegriff für eine Vielzahl an Mobilitätsangeboten, mit denen die Nutzer kurzfristig und bedarfsgerecht Zugang zu Verkehrsmitteln erhalten. Der Begriff „geteilte Mobilität“ umfasst die gemeinsame Nutzung eines Verkehrsmittels unterschiedlicher verschiedener Formen, wie Carsharing, Bikesharing und On-Demand-Fahrdiensten.

Die Möglichkeit, sich spontan, überall, einfach und zuverlässig ein Fahrzeug mieten zu können, ist der fehlende Baustein im Umweltverbund, wenn ein Leben ohne eigenes Auto bei voller Mobilität angestrebt wird.

Bislang befriedigt der Markt die Anforderungen an ein solches Angebot räumlich (v.a. außerhalb des Mittleren Rings) und auch in der Qualität nicht. Aufgabe der Teilstrategie ist es, die Rahmenbedingungen für ein entsprechendes Angebot zu schaffen, das flächendeckend vorhanden und in allen Angebotsmerkmalen (Zugänglichkeit, Erfüllung der Nutzerbedürfnisse, Preis uvm.) attraktiver als der Besitz und die Nutzung eines privaten Pkw ist.

Dabei gilt es, die planerisch-konzeptionellen, rechtlichen und finanziellen Rahmenbedingungen zu schaffen und zu nutzen, sowie eine multimodale Integration zu fördern.

Hierbei sind sämtliche geteilte und vernetzte Angebote (Tretroller, Räder, Scooter, Lastenräder; Fahrgemeinschaften, Bedarfsverkehre (Hailing und Pooling), stationäres, teil- und vollflexibles Carsharing) zu behandeln und als Bestandteil eines Mobility as a Service (MaaS)-Systems zu integrieren.

Wie bei den anderen Modi auch, stellt die Integration des Angebots der vernetzten und geteilten Mobilität in einen erweiterten multimodal gebündelten und abgestimmten Umweltverbund mit dem ÖPNV im Zentrum einen besonderen Schwerpunkt dar. Denn die größte verkehrliche Wirkung von geteilter Mobilität entsteht im Zuge multimodaler Wegekette.

Dabei ist die Festlegung von Steuerungselementen zur Sicherstellung des Service Levels im Sinne der Effizienzsteigerung der Daseinsvorsorge unabdingbar. Es wird angestrebt, dass sowohl der MVV wie auch die MVG als städtisches Mobilitätsunternehmen dabei nach Maßgabe der strategischen, konzeptionellen und operativen Vorgaben der Stadt die Rollen der Integratoren übernehmen.

4.6 Motorisierter Individualverkehr

Die verträgliche Abwicklung des weder vermeidbaren noch verlagerbaren motorisierten Individualverkehrs ist Ziel dieser Teilstrategie. Dabei müssen die wesentlichen Anforderungen des motorisierten Individualverkehrs (gemeinsam mit dem Wirtschaftsverkehr) die an das Straßennetz bestehen in der Gesamtabwägung berücksichtigt werden.

Es bestehen stark ausgeprägte Schnittstellen u.a. zu den Themen Fahren / Verkehrssteu-

erung (vgl. Punkt 4.8), Wirtschaftsverkehr (vgl. Punkt 4.12), sowie Halten und Parken (vgl. Punkt 4.9). Im Zentrum der Strategie stehen Konzepte und Technologien, die eine optimale Ausnutzung des neben dem Umweltverbund und anderer Nutzungsansprüche verbleibenden (Straßen-)Raums ermöglichen.

Grundlegend ist die Überprüfung und Weiterentwicklung des Hauptstraßennetzes und die Synchronisation beispielsweise mit dem Güterverkehrsvorrangnetz.

Soweit möglich soll eine entsprechende technologische Weiterentwicklung von Fahrzeugen und Infrastruktur, sowie ihre Vernetzung durch die Stadt gefördert werden.

Ziel sind möglichst emissionsfreie und flächensparende Fahrzeuge, die zudem durch eine entsprechende technologische Ausstattung und Vernetzung mit der Infrastruktur und Verkehrsordnung einen wichtigen Beitrag zur weiteren Steigerung der Verkehrssicherheit leisten.

Sich abzeichnende Innovationen, wie das hochautomatisierte oder autonome Fahren sind zu beobachten, aufzugreifen und im Sinne der Gesamtzielsetzung zu fördern.

Die Automobilindustrie ist in ihrem Transformationsprozess hin zu einem nachhaltigeren Geschäftsmodell durch eine klare Rahmensetzung und vielfältige Kooperationen zu unterstützen.

4.7 Inter- und Multimodalität

In dieser Teilstrategie werden Ziele, Prozesse und Maßnahmen entwickelt, die nach dem Gedanken des „Mobility as a Service“ (MaaS) den klassischen Umweltverbund aus Öffentlichen Verkehr, dem Fuß- und Radverkehr sowie allen Formen von Mikromobilität und geteilten und vernetzten Mobilitätsangeboten weiterentwickeln und erweitern.

Ziel ist die Bereitstellung eines Angebots, das den Besitz und die Nutzung eines Privatfahrzeugs überflüssig macht, was immense Flächenpotenziale für alternative Nutzungen eröffnet.

Dabei geht es um die multimodale Bündelung auf allen Ebenen: verkehrsmittelübergreifende Information, Registrierung, Buchung, Nutzung und Bezahlung einfach und spontan aus einer Hand in physisch-analoger (z.B. Mobilitätspunkte und -pünktchen), in digitaler Form (Datenplattform, App) und im Bereich der Kommunikation (München unterwegs).

Es sind umfangreiche technische, rechtliche, wirtschaftliche und planerische Grundlagenarbeiten zu leisten. Insbesondere ist die Rollenverteilung und das Zusammenspiel zwischen Stadt und Mobilitätsdienstleistern zu klären.

Für den einfachen Übergang von einem Verkehrsmittel auf das Andere, insbesondere auf den öffentlichen Verkehr, im Rahmen einer Wegeketten muss auf eine hohe intermodale

Qualität geachtet werden u.a. mit den Themen Park+Ride und Bike+Ride, aber auch Wegeführung der dazugehörigen Fußwege, Orientierung und Barrierefreiheit.

Dabei werden bestehende Lösungen, wie die MVV App, die MVGo Pilot-App und die Mobility Inside Initiative als wichtige Impulse für Mobility as a Service (MaaS) in München berücksichtigt.

4.8 Steuerung des fließenden und ruhenden Verkehrs (Verkehrsmanagement)

Wesentliche Rahmenbedingungen für das Verkehrsangebot ergeben sich aus der Steuerung des fließenden und ruhenden Verkehrs.

Die vielfältigen Instrumente der Verkehrssteuerung werden daraufhin so angepasst und weiterentwickelt, dass sie durchgängig und konsequent dem Grundsatz der Bevorzugung flächeneffizienter Verkehrsarten folgen und den beiden Oberzielen der Erreichbarkeit und Aufenthaltsqualität sowie der Verkehrssicherheit dienen.

Zu den Instrumenten der Steuerung des Verkehrs zählen:

- Verkehrsordnung (u.a. Festlegung von Fahrtrichtung, Geschwindigkeit, baulichen und technischen Einrichtungen, Regelungen zum Halten, Parken und Queren, Zufahrtsbeschränkungen, Führung der Verkehrsarten im (Straßen-)Raum)
- Technische Verkehrssteuerung (Lichtsignalanlagen, alle Arten von Leit- und Sicherheitssystemen)
- Preisliche Instrumente (Gebührenregelungen für das Parken und Fahren)

Insbesondere beim Parken werden drei Säulen der Steuerung des ruhenden Verkehrs verfolgt:

- Beeinflussung des Parkraumangebots (P+R/B+R, Anwohnergaragen, 2000-Stellplätze-Programm, Stellplatzsatzung, Stellplatzschlüssel)
- Management des vorhandenen Angebotes (Information, Mehrfachnutzung privater Stellplätze, Integration von weiteren Nutzungen, wie geteilte und vernetzte Mobilität, E-Laden, Summerstreets, Schanigärten uvm.)
- Steuerung der Parkraumnachfrage (Bewirtschaftung inkl. konsequenter Vergabe und Kontrolle von Anwohnerparkausweisen, Privilegierungen, Parkdauerbeschränkung)

Dabei werden die Vorarbeiten aus dem Verkehrs- und Mobilitätsmanagementplan (VV des Stadtrates vom 26.07.2006; Vorlagen Nr. 02-08 / V 08483) sowie der Modellstadt 2030 aufgegriffen.

Aufgrund der auch in diesem Bereich starken Regelungskompetenz des Bundes und der Länder wird diese Teilstrategie den Handlungsbedarf auch auf diesen Ebenen adressieren.

4.9 (Flächen-)Management des öffentlichen (Straßen-)Raums

Bislang werden die verschiedenen Segmente und Funktionen des öffentlichen (Straßen-)Raums zu separiert betrachtet.

Ziel dieser Teilstrategie ist die integrierte Betrachtung, Planung und Umsetzung von Regelungen und weiteren (u.a. gestalterischen) Maßnahmen für den fließenden Verkehr, für das Parken, für den Fuß- und Radverkehr, für den Aufenthalt, aber auch für Begrünung, Kühlung/Klimaanpassung und für die Stadtgestalt / für stadtgestalterische Aspekte und weitere Nutzungen.

Hierfür werden Qualitätsziele, Verfahren und Maßnahmen im Rahmen eines Umsetzungsprogramms erarbeitet.

4.10 Mobilitätskonzepte in der Quartiersentwicklung, in Städtebau (Neubau) und Stadtsanierung (Bestand)

Wesentlichen Einfluss auf Erreichbarkeit, Aufenthaltsqualität, Verkehrssicherheit und die vielen weiteren Teilziele der Mobilität haben die baulichen Rahmenbedingungen von Siedlungsgebieten.

Elementares Ziel ist eine ÖPNV-affine Stadtstruktur, die beispielsweise hochwertige ÖPNV-Achsen von Anfang berücksichtigt oder sich im Idealfall daran orientiert.

Ziel dieser Teilstrategie ist die Entwicklung und Umsetzung von Verfahren und Konzepten zur Förderung einer möglichst nachhaltigen Nutzung des Umweltverbunds durch Bewohner*innen, Gäste und Institutionen in neuen Stadtentwicklungs- und Stadtsanierungsgebieten.

Alle sollen die Möglichkeit bekommen, volle Mobilität ohne eigenes Auto zu genießen.

Dabei ist die Zielsetzung frühzeitig und von Anfang an in allen Phasen der Siedlungsentwicklung mitzudenken. Dies beginnt bei der Flächennutzungsplanung und reicht über evtl. städtebauliche Wettbewerbe und die Bebauungsplanung bis hin zur Baugenehmigung.

Auch bei Maßnahmen u.a. zur Stadtsanierung in Bestandsgebieten ist diese Zielsetzung zu berücksichtigen.

Auf räumlicher Ebene eignen sich insbesondere die Quartiere zur systematischen Implementierung nachhaltiger Mobilität.

Die Abbildung zeigt eine modellhafte Darstellung künftiger integrierter Nutzungen in einem Bestandgebiet als ein Ergebnis des Projekts „Modellstadt 2030“ der Inzell-Initiative.

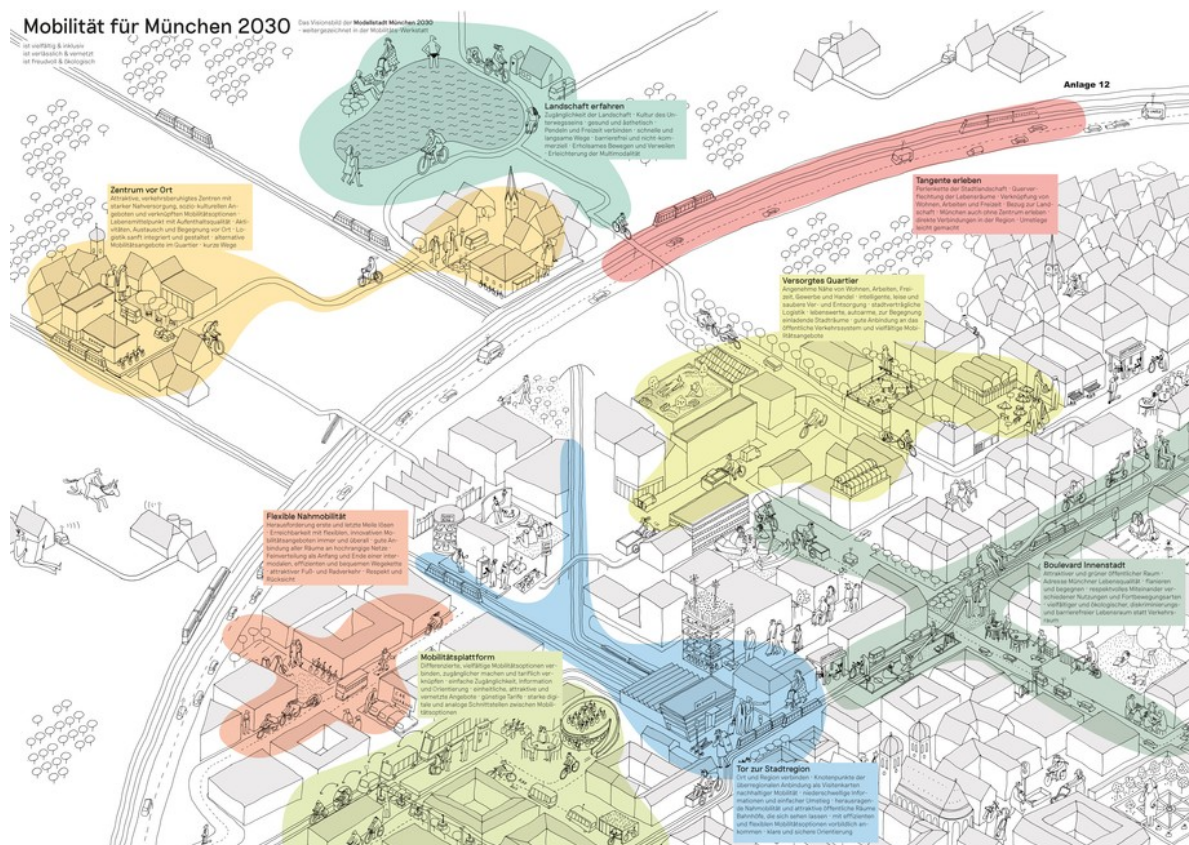


Abbildung 6: Modellhafte Darstellung integrierter Nutzungen; Quelle: Modellstadt 2030. Hrsg. Inzell-Initiative – Autorenschaft und Redaktion: Studio Stadt Region - Gestaltung Studiopanorama - Visualisierung Thomas Rustemeyer

Wesentliche Parameter sind die Dichte, Nutzungsmischung und eine gewisse Durchlässigkeit der baulichen Struktur insbesondere für den Fuß- und Radverkehr. Hinzu kommen Straßenbreiten und Stellplatzkapazitäten im privaten wie öffentlichen (Straßen-)Raum, innovative Ansätze, wie Quartiersgaragen und Mobilitätshäuser, attraktive Erdgeschosszonen und die Erschließung mit einem attraktiven Angebot des Umweltverbunds.

Nicht zuletzt zählt dazu auch ein Mobilitätskonzept, das Entwickler*innen, Bewohner*innen, Institutionen und Unternehmen im Gebiet zusammen mit weiteren innovativen Maßnahmen, z.B. der Kommunikation und des Quartiersmanagements, mit einbezieht.

4.11 Soziale Gerechtigkeit, Teilhabe und Inklusion

Mobilität und Verkehr entscheiden maßgeblich mit, ob gleiche Chancen auf soziale Teilhabe für alle Bevölkerungsgruppen bestehen oder ob einzelne Teile der Gesellschaft diskriminiert werden.

Es gibt aus der Forschung heraus jedoch starke Hinweise darauf, dass in vielen Bereichen die Art und Weise, wie wir unsere Mobilität bisher organisiert haben, Diskriminierung stattfindet.

Mobilität darf jedoch grundsätzlich keine Frage der finanziellen Situation, der gesellschaftlichen Rolle oder der körperlichen und kognitiven Fähigkeiten sein. Moderne nachhaltige Mobilität muss inklusiv sein. Inklusion bedeutet die volle, wirksame, gleichberechtigte und selbstbestimmte Teilhabe aller Menschen an der Gesellschaft. Die Landeshauptstadt München bekennt sich zur Inklusion von Menschen mit Behinderungen.

Insofern werden die Aktionspläne zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention aufgegriffen sowie insbesondere diese Teilstrategie mit dem Behindertenbeirat der LHM, den ehrenamtlichen Behindertenbeauftragten und der Gesamtschwerbehindertenvertretung abgestimmt.

In dieser Teilstrategie werden die wesentlichen Fragen dazu für München untersucht und Umsetzungsprogramme zur Verbesserung der Inklusivität erarbeitet. Berücksichtigt werden dabei auch der Zusammenhang zwischen verfügbarem Einkommen und Mobilität, der Themenkomplex des Gender Planning bzw. der Gender Mobility oder auch die Mobilitätschancen von speziellen Zielgruppen, wie z.B. Kindern und Jugendlichen, Senior*innen oder Migrant*innen. Dabei werden durchwegs die einschlägigen Interessenvertretungen mit einbezogen.

Ein besonderer Schwerpunkt wird auf das Thema der geschlechtergerechten Mobilität gelegt. Gemäß der Stellungnahme der Gleichstellungsstelle für Frauen (Gst) wird das Thema systematisch auch in allen anderen Teilstrategien mit berücksichtigt. Insbesondere werden in allen Beteiligungsverfahren Frauen* und Männer* ausgeglichen beteiligt und Ergebnisse geschlechterbezogen dokumentiert. Sämtliche sich aus der Strategieentwicklung ergebenden Maßnahmen werden regelmäßig genderkompetent geprüft und aktualisiert.

Die Homepage „München unterwegs“ wird als zentrales Informationsinstrument so gestaltet, dass sich alle Geschlechter in Nutzung, Teilhabe und im Sinne einer Beteiligungsmotivation angesprochen fühlen. Dies wird über entsprechende Testverfahren geprüft. Der öffentliche Verkehrsraum wird in seiner Nutzung teilhabe- und geschlechtergerecht aufgeteilt. Dazu werden konkrete und überprüfbare Ziele zu entwickeln.

Geschlechtergerechtigkeit wird gemäß der Gender Mainstreaming Strategie und des Gender Budgeting Konzepts nicht nur in der Teilstrategie Soziale Gerechtigkeit, Teilhabe und Inklusion, sondern in allen Teilstrategien und Umsetzungsprogrammen als Quer-

schnittsaufgabe berücksichtigt.

In der Teilstrategie Digitalisierung wird berücksichtigt, dass für eine Nutzungsgerechtigkeit und -sicherheit sowie für eine Krisenstabilität parallel immer auch für analoge Mobilitätslösungen gesorgt sein muss.

Zur Entwicklung einer geschlechtergerechten Datenstrategie für Monitoring und Evaluation wird ein Abgleich mit den geschlechterbezogenen Daten bezüglich Mobilität, Stadt als Lebensraum sowie Klima-, Ökologie- und Nachhaltigkeitsaussagen aus den regelmäßigen Münchner Bevölkerungsbefragungen durchgeführt, mit deren Daten auch Sonderauswertungen möglich sind.

Bei Stellenbesetzungen und bei der Vergabe von Gutachten und Beratungsleistungen wird die Ausweisung von Genderkompetenz verlangt.

4.12 Wirtschaftsverkehr

Etwa ein Drittel der Fahrzeuge im Straßenverkehr sind Wirtschaftsverkehr. Dennoch gibt es in München für den Wirtschaftsverkehr kein aktuelles dezidiertes Konzept. Sowohl für den Stückgutbereich als auch für die Kurier-, Express- und Paketdienste (KEP) gibt es Einzelansätze, die jedoch noch nicht zu einem systematischen Gesamtkonzept zusammengeführt wurden.

Ziel dieser Teilstrategie ist es, die Bedingungen für den Wirtschaftsverkehr zu verbessern und gleichzeitig die negativen Auswirkungen des Wirtschaftsverkehr zu verringern.

Dafür müssen in einem ersten Schritt in enger Abstimmung mit Branchenvertretungen für ein ganzheitliches Wirtschaftsverkehrskonzept Grundlagenarbeiten geleistet (Definitionen, Datengrundlagen, grundsätzliche Maßnahmenansätze), Potenziale ermittelt, Erfahrungen aus Forschungsprojekten ausgewertet und Handlungsfelder definiert werden.

In einem zweiten Schritt werden im Rahmen eines konkreten Umsetzungsprogramms Maßnahmen zur Verbesserung ausgearbeitet und zur Umsetzung vorgeschlagen.

Dabei spielen viele Themen aus dem Personenverkehr auch in den Wirtschaftsverkehr hinein, wie emissionsfreie Antriebe, Digitalisierung, geteilte und vernetzte Mobilität, die Verlagerung auf Verkehrsmittel des Umweltverbands auch für Transportdienstleistungen sowie spezielle Fragen der Ordnungsrechts (z.B. Zufahrtserlaubnisse). Visionärere Ansätze, wie z.B. unterirdische Güterverteilsysteme sollen ebenfalls beleuchtet werden.

Auch hier werden die Vorerfahrungen der einschlägigen Projektgruppe aus der Modellstadt 2030 aufgegriffen.

4.13 Klimaschutz, Klimaanpassung und Umweltschutz

In dieser Teilstrategie werden alle Maßnahmen zusammengefasst, die zur Reduktion negativer Umweltauswirkungen durch Mobilität und Verkehr beitragen.

Mit großem Abstand an erster Stelle stehen, aufgrund der überragenden Bedeutung des Themas, der Klimaschutz, aber auch Beiträge zur Anpassung an den Klimawandel.

Besondere Bedeutung haben in diesem Zusammenhang die Themen lokal emissionsfreie Antriebe (Elektromobilität, Wasserstoff) und Bereitstellung von Verkehrsflächen z.B. für Baumpflanzungen zur Kühlung der Straßenräume. Die Konkretisierung erfolgt in engster Abstimmung mit dem Referat für Klima- und Umweltschutz, dem in Bearbeitung befindlichen Fachgutachten zur Klimaneutralität 2030/35 sowie mit dem Quartiersansatz zur Klimaneutralität.

Weitere Maßnahmen betreffen den Immissionsschutz (Lärm- und Luftschadstoffe, wie z.B. NO_x und Feinstaub). Unter dem Aspekt der Luftreinhaltung ist der jeweils gültige Luftreinhalteplan aktuell der Regierung von Oberbayern für das Stadtgebiet München in seiner momentan 7. Fortschreibung zu berücksichtigen.

Die Vorarbeiten aus dem Lärmaktionsplan und dem Luftreinhalteplan werden aufgegriffen. Beide Instrumente werden gemäß dem Umsetzungsprogramm der Teilstrategie weiterentwickelt und angepasst.

4.14 Region und Pendler*innenmobilität

Wesentliche Ursache vieler Mobilitäts- und Verkehrsprobleme in München liegen in der starken Verflechtung von Stadt und Region durch Pendler*innenverkehre (nicht nur zum Arbeitsort oder zum Einkaufen, sondern auch zu Sozial-, Gesundheits- und Bildungsangeboten, Freizeit- und Erholungszielen) in beide Richtungen bei gleichzeitig mangelhaften Anreizen zur Nutzung des Umweltverbunds für diese Wegebeziehungen.

Für wirksame Lösungen müssen Stadt, Landkreise und Gemeinden koordiniert gemeinsam zusammenarbeiten. Bund und Land müssen im Rahmen ihrer zentralen Zuständigkeit im Bereich der Siedlungssteuerung, des S-Bahnangebots oder auch steuerlicher Anreize mitwirken. Demokratisch legitimierte und mit Zuständigkeiten und Ressourcen ausgestattete regionale Gebietskörperschaften, die eine Steuerungsfunktion übernehmen könnten, existieren nicht. Deswegen sind besondere, auf Kommunikation und Koordination basierende, Verfahren bei Maßnahmenentwicklung und Umsetzung für den Gesamtorganismus der Metropolregion München notwendig.

Dazu sollen im Rahmen dieser Teilstrategie die Vorarbeiten verschiedener Gremien und Plattformen genutzt werden, wie z.B.

- des Europäischen Metropolregion München e.V.,
- des Verkehrspakts Großraum München,

- der Inzell-Initiative,
- des Münchner Verkehrs- und Tarifverbunds,
- des Regionalen Planungsverbands,
- des Planungsverbands Äußerer Wirtschaftsraum

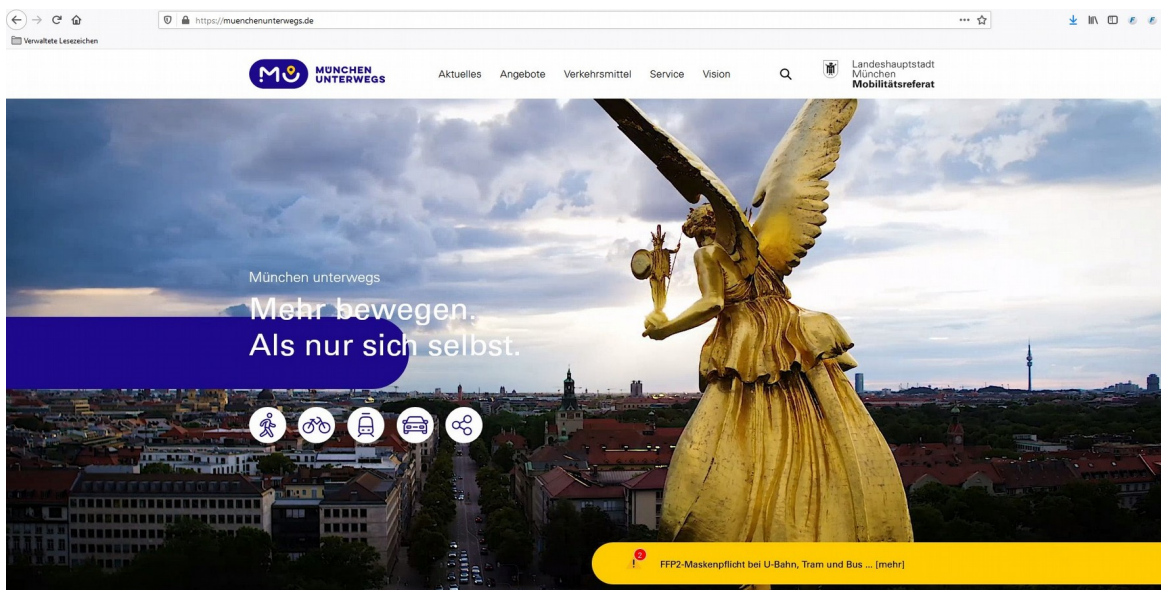
...sowie diverser örtlicher bi- und multilateraler Ansätze zwischen Stadt und Region.

Ziel ist die Reduzierung und Verlagerung der Gemeindegrenzen überschreitenden Verkehrsbewegungen auf den Umweltverbund und die verträgliche Abwicklung des verbleibenden MIV durch die gemeinsame Entwicklung entsprechender Maßnahmen und die Verschlinkung und Effektivierung der Strukturen.

Dem Münchner Verkehrs- und Tarifverbund kommt bei der Unterstützung der regionalen Zusammenarbeit eine besondere koordinierende Bedeutung zu, nicht nur im Schienenpersonennahverkehr, sondern beispielsweise auch bei bei Expressbuslinien, Park+Ride-Konzepten oder On Demand Angeboten.

4.15 Kommunikation, Öffentlichkeitsarbeit und Beteiligung

Die Verkehrswende wird nur dann erfolgreich sein, wenn die Bürger*innen und alle weiteren Beteiligten auf dem Weg dorthin mitgenommen werden. Mehr noch: sie sollen gezielt animiert und motiviert werden, diese selbst zu gestalten und voranzutreiben. Getreu dem Leitbild der Marke München unterwegs: Mehr bewegen. Als nur sich selbst. Die Abbildung zeigt einen Ausschnitt der Startseite des Portals muenchenunterwegs.de



Dafür braucht es gezielte Kommunikation.

Der Fokus wird auf die folgenden Schwerpunkte gelegt.

- Maßnahmen des Mobilitätsmanagements aus dem Bereich der zielgruppenorientierten Information, der Beratung, des Marketing, der Öffentlichkeitsarbeit sowie der Bildung und Erziehung, die sehr effektiv und kostengünstig direkt das Mobilitätsverhalten positiv beeinflussen. Bekannte Ansätze sind das Direkt- und Dialogmarketing (früher v.a. Neubürgerberatung), der „Bus mit Füßen“ oder das Betriebliche Mobilitätsmanagement.
- Vermittlung der Ziele der Verkehrswende und der Mobilitätsstrategie 2035 und Schaffung von Akzeptanz.
- Sehr wichtig sind konkrete Kommunikationskanäle aus der Bürgerschaft in Verwaltung und Politik, z.B. durch ein systematisches Beschwerde- und Anliegenmanagement und durch vielfältige Formate fairer und aktiver Beteiligung und Partizipation.

Im Rahmen einer eigenen Teilstrategie werden diese drei Aufgabenfelder der Kommunikation zusammengeführt sowie geeignete Verfahren und Maßnahmen ausgearbeitet, die die Zielsetzung der Gesamtstrategie und der anderen Teilstrategien unterstützen.

Dieser integrierte Ansatz wird durch die organisatorische Bündelung aller Kommunikationsaufgaben im neuen Stab Kommunikation bei der Referatsleitung des Mobilitätsreferats unterstützt.

4.16 Digitalisierung

Eine ähnliche grundlegende Querschnittsfunktion, wie die Teilstrategie Kommunikation, hat die Teilstrategie Digitalisierung. Daten sind Grundlage einer guten Angebotsplanung. Daten sind die Grundlage einer modernen Verkehrssteuerung. Daten sind die Grundlage multimodaler Dienste, die ein Leben bei voller Mobilität und ohne eigenes Auto ermöglichen. Daten sind die Grundlage für eine effiziente Logistik.

Dabei sind bei der Erzeugung, Bereitstellung, Zusammenführung, Weitergabe und Veröffentlichung von Daten grundlegende Arbeiten zu leisten. Datenbedarfe sind zu definieren. Datenformate sind IT-technisch zu standardisieren und austauschbar zu machen. Datenplattformen sind physisch-technisch und vom Geschäfts- und Betreibermodell her zu entwickeln. Die Datenüberlassung an Dritte ist zu regeln. Die Diskriminierungsfreiheit ist zu gewährleisten. Und besonderes Augenmerk ist auf den Datenschutz und das Thema Open Data bzw. Open Governance zu legen.

Dabei werden in der Teilstrategie die vielfältigen Vorarbeiten zusammengeführt und Maßnahmen entwickelt und umgesetzt, die eine echte Smart Mobility in einer echten Smart City Realität werden lassen.

Die Teilstrategie Digitalisierung sowie Digitalisierungs-Aspekte der anderen Teilstrategien sollen in intensivem und kontinuierlichem Austausch und Abgleich mit der Digitalisierungsstrategie der LHM und ganz generell dem IT-Referat erfolgen. Es wird angestrebt, bereits die Mitte Mai gestarteten Workshops des IT-Referats mit den Referaten und Eigenbe-

trieben der LHM zur Fortschreibung der Digitalisierungsstrategie der LHM dazu nutzen.

Das Themenfeld Digitalisierung wird bei allen Teilstrategien mit betrachtet und ausgestaltet werden – aufbauend auf ein gesamthafes Bild bzgl. Digitalisierung der Mobilität. Das IT-Referat wird daher mit seinem Bereich Strategie bei der Grundkonzeption sowie bei der Ausarbeitung der einzelnen Teilstrategien der Mobilitätsstrategie eingebunden werden.

Die in der Digitalisierungsstrategie der LHM formulierten Prinzipien zur Wahrung der digitalen Souveränität der LHM und auch die gewünschte breite öffentliche Verfügbarmachung von Daten (Open Data) sollen berücksichtigt werden.

Es wird geprüft, inwieweit die durch das IT-Referat ab Sommer 2021 bereit gestellte gesamtstädtische Bürger*innenbeteiligungsplattform (mit der Software CONSUL) sowie das dazugehörige Konzept zur Bürger*innenbeteiligung unter Federführung des Direktoriums für das unter Punkt 7 dargestellte angestrebte Beteiligungsverfahren zur Mobilitätsstrategie genutzt werden kann. Auf jeden Fall wird die enge Abstimmung gesucht, um Synergien zu heben und ein stadtweit integriertes Auftreten zu gewährleisten.

Eine enge Zusammenarbeit mit dem IT-Referat erfolgt nicht zuletzt bei den Themen Urban Data bzw. Open Data Plattform und Digitaler Zwilling.

4.17 Krisenstabilität und Resilienz

Spätestens die Coronakrise hat gezeigt, dass der Krisenstabilität und Resilienz lebenswichtiger urbaner Systeme in einer zukunftsfähigen Stadt mehr Aufmerksamkeit geschenkt werden muss. Hierzu zählen zweifelsohne das Verkehrssystem und die Sicherstellung von Mobilität.

Resilienz ist „die Fähigkeit, tatsächliche oder potenziell widrige Ereignisse abzuwehren, sich darauf vorzubereiten, sie einzukalkulieren, sie zu verkraften, sich davon zu erholen und sich ihnen immer erfolgreicher anzupassen. Widrige Ereignisse sind menschlich, technisch sowie natürlich verursachte Katastrophen oder Veränderungsprozesse, die katastrophale Folgen haben“ (Vortrag Dr. Klose, BMVI Expertennetzwerk, 14.06.2018).

Um dieser neuen Aufgabe gerecht zu werden, werden in einer eigenen Teilstrategie die Stärken und Schwächen des städtisch-regionalen Verkehrssystems hinsichtlich der Krisenstabilität untersucht und Maßnahmen zu ihrer Erhöhung entwickelt und umgesetzt.

Ziel ist die Eintrittswahrscheinlichkeit von disruptiven Ereignissen sowie die daraus entstehenden negativen Konsequenzen zu reduzieren sowie die Zeit bis zur Rückkehr zur alten Systemleistung zu verringern.

4.18 Finanzierung von Mobilität und Verkehr

Nahezu alle Maßnahmen der Mobilitätsstrategie 2035 stehen unter dem Vorbehalt der Finanzierung. Im Besonderen ist die dauerhafte ausreichende und zuverlässige Finanzierung des Öffentlichen Verkehrs von zentraler strategischer Bedeutung.

Auch alle anderen Modi und Maßnahmen brauchen für Infrastruktur aller Art, aber auch für Planung, Entwicklung, Betrieb und Instandhaltung ein zuverlässiges finanzielles Fundament.

Ziel dieser Teilstrategie ist es zum einen, alle verfügbaren Finanzierungsquellen und -instrumente auf den Ebenen der Stadt München, des Freistaats, des Bundes, der EU und weiterer Institutionen (z.B. Stiftungen) systematisch zu ermitteln und ihre Inanspruchnahme koordiniert für die LH München sicherzustellen.

Zum anderen sollen der Finanzbedarf für die Verkehrswende den verfügbaren und in Aussicht gestellten Finanzierungsmöglichkeiten gegenüber gestellt werden und dort, wo gravierende systemische Lücken zu erkennen sind, politische Initiativen definiert und auf den Weg zu gebracht werden.

4.19 Forschung und Innovation

Herausforderungen und Lösungsansätze ändern sich im Bereich Mobilität und Verkehr mit zunehmender Geschwindigkeit.

Um auf diese Herausforderungen schnell und adäquat reagieren zu können, ist es nötig neue Lösungsansätze eng zu beobachten und auf ihren Nutzen für München zu prüfen.

Zudem sind eigenständig neue Lösungsansätze im Rahmen wissenschaftlich belastbarer Forschungstätigkeit zu entwickeln, zu erproben und ggfs. in den Regelbetrieb zu übernehmen. Dabei ist die Perspektive selbstverständlich international.

Ein solches Innovationsmanagement erfordert v.a. aktiv Netzwerke zur Information und zum Erfahrungsaustausch zu nutzen und Rahmenbedingungen zu schaffen, die schnell und unbürokratisch Ergebnisse liefern.

Dazu gehört die Beteiligung und Umsetzung von Innovations- und Forschungsprojekten, die Beteiligung am Munich Urban Colab, die Kooperation mit Forschungseinrichtungen, Startups, Unternehmen, zivilgesellschaftlichen Initiativen und weiteren Stakeholdern sowie die Beteiligung an innovativen Formaten, bspw. des Digital Hub Mobility.

In dieser Teilstrategie werden neben dem Selbstverständnis innovativer Mobilitätspolitik und -verwaltung konkrete Ziele für Forschung und Innovation sowie die organisationsstrukturellen Voraussetzungen dafür beschrieben und geschaffen

Dazu gehören die nötigen Personal- und Sachmittel ebenso, wie der Abbau administrativer Hürden für Förderprojekte, wie z.B. die präventive Schaffung von Stellenhüllen, ein

frei verfügbares Forschungsbudget zum Schließen kleiner und kleinster Finanzierungslücken bei der Personalförderung, die Erarbeitung von rechtlichen und haushalterischen Grundlagen zur Akquisition, Koordinierung und Abrechnung von Förderprojekten.

Zudem geht es um die Schaffung von Spielräumen für Forschung und Innovation. Dazu gehören im Wortsinne Straßenräume als Reallabore genauso, wie z.B. regulatorische Öffnungsklauseln in Verordnungen, um unbürokratisch und schnell Tests durchführen zu können.

5. Umsetzung

Die Landeshauptstadt München setzt auf die bereits angestoßenen Projekte und Maßnahmen zugunsten einer Verkehrswende in München auf. Dies wird auch während des Entstehungsprozesses der neuen Mobilitätsstrategie 2035 kontinuierlich fortgeführt. Umsetzungen werden durch die Erarbeitung der Mobilitätsstrategie unterstützt.

Der Mehrwert der Mobilitätsstrategie 2035 liegt darin, die zahlreich bereits stattfindenden und zukünftig geplanten Beschlüsse mit Zielvorgaben und Umsetzungen in einer konsistenten Strategie systematisch-konzeptionell und themenübergreifend besser als bisher zu bündeln, zu plausibilisieren und zu priorisieren. Hierfür werden für alle Teilstrategien umfassende Umsetzungsstrategien festgelegt. Ein besonderer Mehrwert liegt in Teilstrategien, in denen noch Nachholbedarf für konkrete Umsetzungsstrategien besteht.

Bestandteile der Umsetzungsprogramme sind Maßnahmen mit den für die Umsetzung nötigen Ressourcen und Prozessen.

Die Teilstrategien und ihre Umsetzungsprogramme sind aufeinander abgestimmt, ineinandergreifend und sich gegenseitig verstärkend anzulegen.

In der täglichen Planungspraxis müssen bei Entscheidungen über Maßnahmen häufig sich widersprechende Zielsetzungen gegeneinander abgewogen werden. Ein Beispiel ist die Frage der Priorisierung verschiedener Verkehrsmittel und Aspekte bei der Lichtsignalanlagenplanung an Knotenpunkten.

Um den Nutzen der Teilstrategien für die Praxis zu erhöhen, sollen - soweit noch nicht vorhanden - für wesentliche Planungs- und Entscheidungsfälle Arbeitshilfen in Form von Arbeitsanweisungen und Leitfäden erarbeitet und den Mitarbeiter*innen der planenden Verwaltung an die Hand gegeben werden.

Bestehende Arbeitshilfen sind auf ihre Übereinstimmung mit den neuen Zielen der Gesamt- und Teilstrategien zu überprüfen und ggfs. anzupassen.

6. Monitoring und Evaluation

Zur Feststellung von Wirksamkeit, Wirtschaftlichkeit und Erfolg der Umsetzung von Gesamt- und Teilstrategien ist ein Monitoringsystem aufzubauen, das die wesentlichen Parameter der Gesamt- und Teilstrategien alle drei Jahre misst und bewertet.

Dabei sind die wesentlichen Bewertungskriterien, wie Erreichbarkeit, Aufenthaltsqualität, Verkehrssicherheit, Umweltbelastung, soziale Teilhabe und Wirtschaftlichkeit zu parametrisieren, zu operationalisieren und schließlich in einem Messkonzept mithilfe passender Methoden zu messen. Angestrebt wird die Bildung eines Münchner Mobilitätsindex, an dem sich die Entwicklung der Mobilität grundsätzlich schnell, einfach und transparent ablesen lässt und der auch einen Vergleich mit anderen Städten ermöglicht.

Für Monitoring und Evaluation ist eine Datenstrategie zu entwickeln mit folgenden Bestandteilen:

- Datenquellen (Befragungen, Detektion, Tracking)
- Datenüberlassung und –übertragung (Rechte, Finanzierung, Datenschutz)
- Datenverwaltung (Datenbank)
- Auswertung und Darstellung
- Datenbereitstellung (OpenGovernance)

Dabei soll perspektivisch auch das aktuell in der Fortschreibung befindliche Verkehrsmodell zum Einsatz kommen.

Methodisch soll auf einen Mix verschiedener Instrumente im Rahmen einer integrierten Datenstrategie gesetzt werden:

- Befragungen zur Messung des Mobilitätsverhaltens (z.B. MiD, Srv, KUMM)
- Erhebung und Auswertung von harten Messdaten verschiedener Detektionssysteme auf Straßen und Wegen
- Auswertung von Trackingdaten geeigneter Anbieter (z.B. Google, Inrix, Tomtom)
- Auswertung weiterer thematisch spezifischer Datenquellen, wie z.B. Unfalldaten der Polizei oder der Zulassungsstelle
- Qualitative Methoden, wie z.B. Fokusgruppen zur Ermittlung von Motivationen, Einstellungen, Akzeptanzen etc. für bestimmte Mobilitätsverhaltensweisen
- Auswertung von Sekundärdatenquellen, z.B. anderer Städte

Wichtig ist, dass Monitoring und Evaluation auf Basis eines wissenschaftlich fundierten, aber gleichzeitig pragmatischen und kompakten Mess- und Auswertungsverfahrens durchgeführt werden und der Aufwand ressourcenseitig überschaubar bleibt.

Dabei ist insbesondere bei der Entwicklung eines Monitoringkonzepts in erheblichem Umfang externe wissenschaftliche Unterstützung notwendig mit dem Ziel, es nach Erstentwicklung in eigener Regie mit allenfalls geringer externer Unterstützung regelmäßig durchführen zu können.

Unabdingbar ist - wo rechtlich möglich - die Verpflichtung aller wesentlicher Mobilitätsdienstleister, der Stadt auf Nachfrage relevante Daten zur Verfügung zu stellen.

7. Beteiligung an der Mobilitätsstrategie

Grundsätzlich soll das Partizipationskonzept folgende Aufgaben erfüllen:

- Stets aktuelle Information aller Bürger*innen und Stakeholder über aktuelle Sachstände im Arbeitsprozess
- Vermittlung der Anliegen der Mobilitätsstrategie 2035
- Möglichkeit für Bürger*innen und Stakeholder Vorschläge einzubringen
- Information der Bürger*innen und Stakeholder über die Bewertung und Berücksichtigung ihrer Anliegen

Gleichzeitig soll die Beteiligung in einem kompakten, zeitlich und vom Ressourcenaufwand her angemessenen Rahmen bleiben. Eine Verknüpfung mit den Beteiligungskonzepten der Stadtentwicklungsplanung wird angestrebt, um ggfs. Synergien zu nutzen. Auch soll der Titel „Mobilitätsstrategie 2035“ durch einen prägnanten Slogan ergänzt werden.

Als Orientierung soll gelten, dass nach einem ersten Impulsbeschluss des Stadtrats ab Start der IAA Mobility im September 2021 ca. ein halbes Jahr für die Beteiligung zur Verfügung steht.

Nach weiteren sechs Monaten der Aufarbeitung, Bewertung und Einarbeitung der Ergebnisse der Beteiligung soll der Stadtrat im 2. Halbjahr 2022 abschließend über den erweiterten, mit der Öffentlichkeit abgestimmten Prozess und Rahmen der Gesamtstrategie entscheiden.

Das Beteiligungskonzept soll mit professioneller externer Unterstützung entwickelt und umgesetzt werden und eine starke Online-Komponente beinhalten. Denkbar sind dabei folgende Formate

- Veröffentlichung sämtlicher aktuelle Arbeitsstände auf muenchenunterwegs.de
- Ermöglichung der Abgabe von Anregungen mithilfe eines strukturierten Formulars auf muenchenunterwegs.de
- Fachkonferenzen für die Stakeholder (Träger öffentlicher Belange, Inzell-Initiative, Region, Universitäten, Wirtschaft, Umweltverbände, Sozialverbände etc.)
- Produktion und Veröffentlichung von Materialien zusätzlich zum reinen Text, z.B. Impulsfilm
- Bürger*innenworkshops und Fokusgruppen mit repräsentativ ausgewählter Zusammensetzung
- Dokumentation, Aufbereitung, Bewertung und Einarbeitung der Ergebnisse der verschiedenen Formate

Da die Qualität und die Akzeptanz der neuen Gesamtstrategie essenziell von einer guten Beteiligung abhängen, sind dafür angemessene Ressourcen vorzusehen, die im Kapitel 9 dargestellt werden.

Neben den Beteiligungen zur übergeordneten Mobilitätsstrategie wird es auch weiterhin Veranstaltungs- und Beteiligungsformate innerhalb der einzelnen Teilstrategien und Projekte geben.

8. Aktualisierung und Fortschreibung

Die Mobilitätsstrategie 2035 ist ein dauerhafter Prozess.

Denn es muss nicht nur dem Wachstum von Stadt und Region oder veränderten rechtlichen und politischen Rahmenbedingungen Rechnung getragen werden. Neue Technologien und die Digitalisierung bringen schnellere Innovationszyklen, auf die eine Stadt wie München eingehen muss.

Dafür ist eine regelmäßige Aktualisierung, Anpassung und Fortschreibung der Mobilitätsstrategie notwendig.

Etwa alle drei Jahre soll über den Fortgang und den Erfolg von Gesamtstrategien und Teilstrategien berichtet werden.

Entsprechend ist ein dauerhaftes Budget für die Mobilitätsstrategie 2035 erforderlich.

9. Ressourcenbedarf

9.1. Problemstellung/Anlass

Wie im Anlass der Beschlussvorlage zu Beginn dargestellt, ist der bisherige Prozess des Mobilitätsplans für München und der Modellstadt 2030 in einen modernen, neuen Prozess einer Mobilitätsstrategie 2035 zu transformieren.

Um den Herausforderungen der Mobilität in München schneller, effektiver und erfolgreicher begegnen zu können, wurde in der vorliegenden Beschlussvorlage eine neue Herangehensweise dargestellt, zahlreiche neue Teilstrategien definiert und der Prozess in eine inhaltliche und qualitative Breite gebracht, die bisher personell und inhaltlich noch nicht verfolgt werden konnte.

Es entsteht eine Daueraufgabe, die alle relevanten mobilitätsbezogenen Fach- und Querschnittsthemen umfasst und daher eine bisher nicht vergleichbare Umfänglichkeit bekommt. Die Umsetzung der neuen Mobilitätsstrategie wird zur bürgernahen Pflichtaufgabe, um die gesunden Lebensumstände in München zu sichern und weiterzuentwickeln.

9.2. Stellenbedarf

Quantitative Aufgabenausweitung

Ressourcenbedarf entsteht im Bereich der Personalausstattung und des Sachkostenbudgets aufgrund folgender Aufgaben:

- Erarbeitung der Gesamtstrategie
- Erarbeitung der Teilstrategien
- Erarbeitung der Umsetzungsprogramme
- Erarbeitung eines Kommunikationskonzepts mit Beteiligungsformaten
- Erarbeitung eines Evaluations- und Monitoringkonzepts

- Mitarbeit in verschiedenen Gremien, wie z.B. der Perspektive München
- Bearbeitung von Anträgen aus Stadtrat, Bezirksausschüssen, Bürgerversammlungen
- Bearbeitung von Bürgerschreiben und Stakeholderanliegen

Dabei ist für folgende Leistungen externe Unterstützung notwendig:

- Gesamtkoordination und -steuerung
- Recherche, Best Practice Vergleiche und Benchmarking
- Bedarfsweise Beratung bei Spezialthemen der Teilstrategien
- Beratung und Unterstützung bei Evaluation und Monitoring inklusive Datenerhebungen- und auswertungen
- Beratung und Unterstützung bei Entwicklung und Umsetzung eines geeigneten Beteiligungsformats

Aktuelle Kapazitäten

Aktuell werden die notwendigen Tätigkeiten von folgendem Personal übernommen:

- 1,0 VZÄ Projektleitung, EGr. 14
- 1,0 VZÄ Sachbearbeitung, EGr. 13

Zusätzlicher Bedarf

1,0 VZÄ Sachbearbeitung für Mobilitätsstrategie 2035, EGr. 13, Technischer Dienst/sonst. Dienst, 4. Qualifikationsebene

Für die vielfältig anwachsenden Aufgaben und Herausforderungen bei der Erarbeitung und Abstimmung der Mobilitätsstrategie 2035 wird eine Vollzeitstelle in EGr. 13 unbefristet benötigt.

Hier wird der Aufwand für die Verwaltung aufgrund der inhaltlichen Neuausrichtung des Verkehrsentwicklungsplans sowie der zugrundeliegenden und abzulösenden Projekte der Modellstadt 2030 und des Mobilitätsplans für München weiter ansteigen. Der neu festgelegte Prozess und die neu definierte Mobilitätsstrategie 2035 erhält eine fachliche und inhaltliche Breite, die notwendig ist, um das Thema zeitgemäß, sozial gerecht und umfassend bearbeiten zu können. Gleichzeitig geht damit ein stark erhöhter Koordinierungsbedarf einher sowie eine unmittelbare Vervielfältigung der zu behandelnden und zu bearbeitenden Themen.

Bisherig vorliegende Personalressourcen berücksichtigen bisher nicht die breite Beteiligung der Öffentlichkeit und Partizipationsstruktur des neuen Mobilitätsstrategie-Prozesses sowie die enge Verzahnung und zeitintensive Konzeption eines fundierten Monitoring- und Evaluierungsprozesses. Zahlreiche Teilstrategien wurden neu definiert. Daher liegen dafür bisher keine personellen Ressourcen im Mobilitätsreferat vor.

Die benötigte Stelle stellt zumindest eine Möglichkeit dar, neue, wichtige Themen und Teil-

strategien zu strukturieren und anzupacken. Da die Mobilitätsstrategie ein fortlaufender Prozess ist, ist diese Stelle für die Erledigung einer Daueraufgabe und daher ohne Befristung vorzusehen.

Folgende Aufgabenschwerpunkte soll die/der künftige Stelleninhaber*in übernehmen:

- Konzeption und Durchführung der Öffentlichkeitsarbeit und der Partizipation
- vertiefte Konzeption, konsequente Weiterentwicklung und Durchführung von Evaluierungs- und Monitoringaufgaben
- Koordinierung und Bearbeitung von Teilstrategien
- Abstimmung mit und Betreuung von externen Auftragnehmer*innen bei Aufträgen zur Unterstützung der Öffentlichkeitsarbeit oder der inhaltlichen Arbeit innerhalb der Mobilitätsstrategie
- Abstimmung, Weiterentwicklung und Verzahnung der fachlichen Inhalte der Stadtentwicklungsplanung sowie der Perspektive München mit den Inhalten der Mobilitätsstrategie

Nach der in diesem Punkt ablehnenden Stellungnahme der Kämmerei, wird diese Stelle entgegen der ursprünglichen Absicht nicht in diesem Beschluss beantragt.

Es wird versucht im Zuge der Verhandlungen um die Haushaltsplanung des Mobilitätsreferats auf eine Option hinzuarbeiten. Sollte dies nicht gelingen, wird versucht noch weitere Teile auf externe Dienstleister zu verlagern und die Inhalte entsprechend kompakter zu fassen.

9.3. Darstellung der Kosten und der Finanzierung

Der Sachmittelbedarf setzt sich zum einen aus der Vorbereitung und Durchführung einer Öffentlichkeitsarbeit und Partizipation und zum anderen aus der weiteren inhaltlichen Bearbeitung des neuen Mobilitätsstrategie-Prozesses zusammen.

Bisher zur Verfügung stehende Sachmittel:

- 275.000 Euro für organisatorische und fachliche Begleitung für das Gesamtprojekt (aus der Nahmobilitätspauschale), davon 150.000 Euro in 2021
- 450.000 Euro für das Spezialthema Mobilitätspanel als Teil des Monitorings (aus der Nahmobilitätspauschale), davon 150.000 Euro in 2021
- 13.000 Euro zur Präsentation der neuen Mobilitätsstrategie 2035 auf der IAA

Damit können absehbar zunächst nur die externe Unterstützung für die Gesamtkoordination sowie der Einstieg in ein Evaluations- und Monitoringkonzept finanziert werden. Für alle weiteren Aufgaben sind die zur Verfügung stehenden Mittel nicht ausreichend.

Da aktuell der konkrete Mittelbedarf z.B. für die einzelnen Teilstrategien jedoch noch nicht absehbar ist, wird vorgeschlagen, neue Ressourcen zunächst nur für das Thema Beteiligung und Öffentlichkeitsarbeit für die Mobilitätsstrategie 2035 anzumelden. Die Erarbeitung und Umsetzung eines Beteiligungsformats muss sehr schnell geschehen, da der Startschuss hierfür bereits auf der IAA gegeben werden soll und die ersten Formate unmittelbar im Anschluss starten müssen.

Eine erste Kalkulation ergibt folgenden Sachmittelbedarf:

- Entwicklung Kommunikations- und Beteiligungskonzept: 90.000 Euro
- muenchenunterwegs.de: 45.000 Euro
- 3 Fachkonferenzen a 25.000 Euro: 75.000 Euro
- Produktion eines Impulsfilms: 30.000 Euro
- 3 Bürgerworkshops a 25.000 Euro: 75.000 Euro
- Dokumentation, Aufbereitung, Bewertung und Einarbeitung der Ergebnisse: 60.000 Euro

Die Kostenpositionen „Entwicklung Kommunikations- und Beteiligungskonzept“ (90.000 Euro) sowie „muenchenunterwegs.de“ (45.000 Euro) unterteilen sich weiter u.a. wie folgt:

- Definition von Zielgruppen
- Definition der Intensität der Kommunikation und Beteiligungen
- Definition geeigneter zielgruppenspezifischer Formate
- Projektsteuerung, Erstellung eines Projektstrukturplans mit Zeitplan, Arbeitsschritten, Meilensteinen, Aufgaben- und Rollenverteilung etc.
- Entwicklung und Anpassung des Portals muenchenunterwegs.de als zentraler Kommunikationsplattform
 - Integration einer eigenen Mobilitätsstrategie 2035-Bereichs in das Portal
 - Implementation verschiedener Kommunikationsinstrumente (u.a. Bereitstellung von Informationen, Downloadbereich, Kommentarbereich)
 - Anpassung und Nutzung der social media Kanäle von muencheunterwegs
- Entwicklung und Produktion weiterer Kommunikationsmaterialien

Damit ergibt sich neben dem dargestellten Personalbedarf insgesamt ein Ressourcenbedarf von 375.000 Euro, davon 130.000 Euro im Jahr 2021, 130.000 Euro für 2022 sowie 115.000 Euro in 2023.

Aufgrund des Zeitdrucks durch die IAA und den weiteren Zeitplan wird dieser Bedarf als unabweisbar und unabdingbar angesehen, ebenso die Durchführung eines großen Teils der geplanten Öffentlichkeitsbeteiligung, die sich direkt nach der IAA im Herbst und Winter 2021/2022 anschließen soll. Die Tranche für 2021 wird in Höhe von 130.000 Euro zur sofortigen Bereitstellung noch in 2021 beantragt.

Damit werden sämtliche Beteiligungsaufgaben im Zusammenhang mit der Gesamtstrategie sowie allen in 2021 und 2022 vom Stadtrat auf den Weg gebrachten Teilstrategien abgedeckt. Alle weiteren Bedarfe für die Partizipation an Teilstrategien der Jahre 2023 ff. werden in gesonderten Beschlüssen angemeldet.

Nach der auch in diesem Punkt ablehnenden Stellungnahme der Kämmerei, wird im Antrag des Referenten entgegen der ursprünglichen Absicht keine Ausweitung der Haushalts sondern im Benehmen mit dem Baureferat die Anmeldung des Sachmittelbedarfs zur Finanzierung aus der Nahmobilitätspauschale beantragt. Zudem wird die Mittelanmeldung nur die Jahre 2021 und 2022 umfassen. Die Mittel für 2023 werden ggfs. in einem gesonderten Beschluss beantragt.

Die Finanzierung erfolgt somit über die Bereitstellung von Mitteln aus der Nahmobilitätspauschale durch Umschichtung aus dem Budget des Baureferats.

9.3.1. Zahlungswirksame Kosten im Bereich der laufenden Verwaltungstätigkeit

	dauerhaft	einmalig	befristet
Summe zahlungswirksame Kosten		130.000,-- € in 2021 130.000,-- € in 2022	
davon:			
Personalauszahlungen (Zeile 9)*			
Auszahlungen für Sach- und Dienstleistungen (Zeile 11)** davon		130.000,-- €	
Beteiligung und Öffentlichkeitsarbeit für die Mobilitätsstrategie IA 638xxxxx0		130.000,-- € in 2021 130.000,-- € in 2022	
Transferauszahlungen (Zeile 12)			
Sonstige Auszahlungen aus lfd. Verwaltungstätigkeit (Zeile 13)***			
Zinsen und sonstige Finanzauszahlungen (Zeile 14)		,--	
Nachrichtlich Vollzeitäquivalente			

9.3.2. Finanzierung

Die Finanzierung kann weder durch Einsparungen noch aus dem eigenen Referatsbudget erfolgen. **Nach der ablehnenden Stellungnahme der Kämmerei wird entgegen der ursprünglichen Absicht keine Ausweitung der Haushalts sondern im Benehmen mit dem Baureferat die Anmeldung des Sachmittelbedarfs zur Finanzierung aus der Nahmobilitätspauschale beantragt.** Über die Finanzierung muss sofort entschieden werden. Die Unplanbarkeit sowie die Unabweisbarkeit der Forderung ist durch den engen zu verfolgenden Zeitplan, den Zeitdruck für weitere Handlungsschritte seitens der Landeshauptstadt München im Zusammenhang mit der Ausrichtung der IAA und der weiteren anzugehenden Schritte für die Mobilitätsstrategie sowie für die Erreichung der geschilderten, stadtratsgebundenen Ziele gegeben. Wenn die Ressourcen nicht unmittelbar zur Verfügung gestellt werden, kann sich die Landeshauptstadt München nicht im Rahmen der IAA präsentieren und die Strategie nicht mit der Industrie, Wirtschaft und Öffentlichkeit weiter erarbeiten und diskutieren. Wichtige Klima- und Verkehrsziele aus dem Koalitionsvertrag sowie aus Stadtratsbeschlüssen stünden zur Disposition und würden den Fortschritt der Mobilitätsstrategie und somit die sicheren, lebenswerten und gesunden Lebensbedingungen in München in Gefahr bringen.

10. Vergabe von Gutachten und Beratungsleistungen

Die Leistungen zur Unterstützung bei der Entwicklung und Umsetzung eines geeigneten Beteiligungsformats sollen wegen der unterschiedlichen fachlichen Anforderungen im Rahmen dreier getrennter Ausschreibungen ausgeschrieben und extern vergeben werden.

Bei zwei der drei Ausschreibungen übersteigt der geschätzte Auftragswert die Wertgrenze der Geschäftsordnung des Stadtrats der Landeshauptstadt München. Daher ist für die folgenden beiden Ausschreibungen eine Vergabeermächtigung durch den Stadtrat erforderlich.

10.1. Ausschreibung 1: „Konzeption Kommunikation und Beteiligung“

In der Ausschreibung 1 „Konzeption Kommunikation und Beteiligung“ sind folgende Teilleistungen enthalten:

- Entwicklung Kommunikations- und Beteiligungskonzept: 80.000 Euro
- Dokumentation, Aufbereitung, Bewertung und Einarbeitung der Ergebnisse: 55.000 Euro

Die geschätzten Auftragswerte summieren sich dabei auf 135.000,00 € einschließlich Mehrwertsteuer.

Bei der zu vergebenden Leistung handelt es sich um eine Vergabe, die unter die Verfügung des Oberbürgermeisters vom 22.08.2008 fällt und somit nur im Einvernehmen mit der Vergabestelle 1 erfolgen kann.

Das Direktorium-HA II, Vergabestelle 1 wird mit der Durchführung des Vergabeverfahrens beauftragt. Die Erstellung der Vergabeunterlagen erfolgt in enger Zusammenarbeit zwischen dem Mobilitätsreferat und der Vergabestelle 1.

Der geschätzte Auftragswert liegt unterhalb dem Schwellenwert von 214.000 € ohne Mehrwertsteuer, der zu einer europaweiten Ausschreibung verpflichten würde. Die Leistung wird daher in einem nationalen Vergabeverfahren gem. § 8 UVgO vergeben. Eine entsprechende Bekanntmachung erfolgt auf www.service.bund.de. Das gesamte Vergabeverfahren wird elektronisch über die Vergabepattform der Landeshauptstadt München durchgeführt.

Die Bieter*innen müssen ihre Eignung anhand von Unterlagen zur Leistungsfähigkeit sowie zum Nichtvorliegen von Ausschlussgründen nachweisen.

Zur inhaltlichen Wertung der Angebote müssen die Bieter*innen mit dem Angebot ein aussagekräftiges Konzept über die Vorgehensweise der Bearbeitung und einen Zeitplan einreichen.

Die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit der Angebote erfolgt nach einem Punktesystem. Dabei werden folgende Zuschlagskriterien zugrunde gelegt:

- 40 % Preis

- 60 % Qualität des Konzepts zur Vorgehensweise der Bearbeitung:
In diesem Kriterium wird das im Angebot dargestellte Konzept und die Vorgehensweise zur Erfüllung des Auftrags auf die fachliche und qualitative Güte geprüft:
 - 20 %: Plausibilität und fachliche Angemessenheit der Vorschläge
 - 20 %: Zweckmäßigkeit und Kreativität
 - 10 %: Zeitplangerechte und effizient geplante Vorgehensweise
 - 10 %: Abstimmungsstrukturen zwischen Auftragnehmer*in und Auftraggeberin

Die Auftragsvergabe an die jeweils wirtschaftlichsten Angebote ist für die zweite Jahreshälfte 2021 geplant.

10.2. Ausschreibung 2: „Fachkonferenzen und Bürger*innenworkshops“

In der Ausschreibung 2 „Fachkonferenzen und Bürgerworkshops“ sind folgende Teilleistungen enthalten:

- 1 Fachkonferenzen a 25.000 Euro: 25.000 Euro
- 1 Bürger*innenworkshop a 25.000 Euro: 25.000 Euro

Die geschätzten Auftragswerte summieren sich dabei auf 50.000,00 € einschließlich Mehrwertsteuer.

Der geschätzte Auftragswert von rund 50.000 Euro (einschließlich Mehrwertsteuer) liegt unterhalb der Wertgrenze der Geschäftsordnung des Stadtrats der Landeshauptstadt München. Daher ist keine Vergabeermächtigung durch den Stadtrat notwendig.

Zu den formalen und inhaltlichen Modalitäten der Vergabe befindet sich das Mobilitätsreferat derzeit im Austausch mit der Vergabestelle des Direktoriums, um die Ausschreibung im gegenseitigen Einvernehmen qualifiziert vorzubereiten und rechtzeitig durchzuführen.

10.3. Ausschreibung 3: „Beratung, Konzeption und Durchführung crossmedialer Beteiligungsmöglichkeiten, -mittel und -formate“

Die dritte Ausschreibung befasst sich insbesondere mit Leistungen der Beratung, Konzeption und Durchführung von digitalen und crossmedialen Beteiligungs- und Informationsmöglichkeiten, -mittel und -formate.

Der geschätzte Auftragswert von rund 75.000 Euro (einschließlich Mehrwertsteuer) liegt unterhalb der Wertgrenze der Geschäftsordnung des Stadtrats der Landeshauptstadt München. Daher ist keine Vergabeermächtigung durch den Stadtrat notwendig.

Zu den formalen und inhaltlichen Modalitäten der Vergabe befindet sich das Mobilitätsreferat derzeit im Austausch mit der Vergabestelle des Direktoriums, um die Ausschreibung im gegenseitigen Einvernehmen qualifiziert vorzubereiten und rechtzeitig durchzuführen.

11. Anträge und Empfehlungen des Stadtrats

Verkehrsplanung mit Fakten I: Erstellung einer abgestimmten verkehrlichen Gesamtplanung auf Basis von konkreten Analysen und Prognosen

Antrag Nr. 14-20 / A 06501 von Herrn BM Manuel Pretzl, Frau StRin Anja Burkhardt vom 14.01.2020

Im Stadtratsantrag 14-20 / A 06501 fordern der ehemalige BM Herr StR Manuel Pretzl und Frau StRin Anja Burkhardt die Erstellung einer abgestimmten verkehrlichen Gesamtplanung auf Basis von konkreten Analysen und Prognosen. Wie in Kapitel 6 dargestellt, berücksichtigt die Mobilitätsstrategie 2035 ein umfangreiches Monitoring und eine verlässliche, datenbezogene Evaluierung. Diese Prozessschritte werden als äußerst wichtig angesehen, um den Erfolg und die Wirkung der zu entwickelnden Maßnahmen kontinuierlich zu messen und Teilstrategien sowie Maßnahmen bei Bedarf anzupassen.

Dem Antrag 14-20 / A 06501 von Herrn (ehem. BM) Manuel Pretzl, Frau StRin Anja Burkhardt wird daher entsprochen.

Circulation Plan für München

Antrag Nr. 14-20 / A 06808 von der ÖDP vom 18.02.2020

Im Stadtratsantrag 14-20 / A 06808 fordert die ÖDP die Erstellung eines Circulation Plans für München. Darunter ist ein Verkehrssteuerungs- und -lenkungsinstrument zu verstehen, um Durchgangsverkehre zu reduzieren. Im Antrag werden Beispiele aus unterschiedlichen Städten genannt (Gent, Löwen, Birmingham), die durch Zonierungsmaßnahmen zur Veränderung der Kfz-Ströme in ihren Circulation Plans bereits Erfahrung haben.

Dies ist auch ein Ziel der Teilstrategie „Steuerung des fließenden und ruhenden Verkehrs“. Ein Circulation Plan mit einer neuen Zonierung der Stadtgebiete kann hierbei eine von mehreren zu prüfenden Methoden sein, um diese und weitere noch zu definierenden Ziele zu erreichen. Daher wird der Vorschlag eines Circulation Plans als zu prüfende Maßnahme für die Erarbeitung der Teilstrategie „Steuerung des fließenden und ruhenden Verkehrs“ berücksichtigt.

Sofern die Maßnahme als geeignet eingeschätzt wird, kann auch über eine Organisation einer Stadtratsreise, die im Antrag vorgeschlagen wurde, entschieden werden.

Dem Antrag 14-20 / V 06808 von der ÖDP wird nach Maßgabe der Ausführungen entsprochen.

12. Beteiligung der Referate

Folgende Referate, Beiräte und Gesellschaften wurden um eine Stellungnahme gebeten

- Baureferat (BAU)
- Direktorium (DIR)
- Gesundheitsreferat (GSR)
- IT-Referat (RIT)
- Kommunalreferat (KOM)
- Kreisverwaltungsreferat (KVR)
- Mobilitätsreferat (MOR)
- Personal- und Organisationsreferat (POR)
- Referat für Arbeit und Wirtschaft (RAW)
- Referat für Bildung und Sport (RBS)
- Referat für Klima- und Umweltschutz (RKU)
- Referat für Stadtplanung und Bauordnung (PLAN)
- Sozialreferat (SOZ)
- Stadtkämmerei (SKA)
- Behindertenbeirat
- Seniorenbeirat
- Stelle für interkulturelle Arbeit
- Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG)
- Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (MVV)
- Park+Ride GmbH

Das **Sozialreferat** zeichnet die Beschlussvorlage ohne Einwand mit. Es begrüßt ausdrücklich die Einbeziehung der Interessensvertretungen, insbesondere beim Ziel der sozialen Gerechtigkeit, der sozialen Teilhabe und der Inklusion.

Dem Sozialreferat, **Stelle für interkulturelle Arbeit**, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

Der **Behindertenbeirat** - FAK Mobilität - zeichnet den Beschlussentwurf mit.

Die **P+R Park & Ride GmbH** zeichnet die Vorlage mit.

Der **Münchner Verkehrs- und Tarifverbund** zeichnet die Vorlage in vollem Umfang mit und unterstützt die genannten Ziele und Teilstrategien vollumfänglich.

Die **Gleichstellungsstelle für Frauen** begrüßt die Entwicklung einer Mobilitätsstrategie und ist gerne bereit, diese zu begleiten und dazu eingebunden zu werden. Sie bittet darum, in allen Beteiligungsverfahren Frauen* und Männer* ausgeglichen zu beteiligen und Ergebnisse geschlechterbezogen zu dokumentieren, entsprechend differenziert in die Strategie-Entwicklung aufzunehmen und die daraus resultierenden Maßnahmen regelmäßig genderkompetent zu prüfen und zu aktualisieren. Sie betont die Wichtigkeit, die Homepage „München unterwegs“ als zentrales Informationsinstrument so zu gestalten, dass sich alle Geschlechter in Nutzung, Teilhabe und im Sinne einer Beteiligungsmotivation angesprochen fühlen und regt entsprechende Testverfahren an. Die GSt sieht ein drittes wichtiges Hauptziel für die Mobilitätsstrategie: die Gewährleistung einer teilhabe-

und geschlechtergerechten Nutzungsaufteilung im öffentlichen Verkehrsraum und fordert dazu konkrete und überprüfbare Ziele zu entwickeln. Die GSt fordert eine querschnittliche Berücksichtigung von Geschlechtergerechtigkeit gemäß der Gender Mainstreaming Strategie und des Gender Budgeting Konzepts nicht nur in der Teilstrategie Soziale Gerechtigkeit, Teilhabe und Inklusion, sondern in allen Teilstrategien und Umsetzungsprogrammen.

In der Teilstrategie Digitalisierung soll insbesondere berücksichtigt werden, dass für eine Nutzungsgerechtigkeit und -sicherheit sowie für eine Krisenstabilität parallel immer auch für analoge Mobilitätslösungen gesorgt sein muss. Zur Entwicklung einer geschlechtergerechten Datenstrategie für Monitoring und Evaluation empfiehlt die Gleichstellungsstelle für Frauen den Abgleich mit den geschlechterbezogenen Daten bezüglich Mobilität, Stadt als Lebensraum sowie Klima-, Ökologie- und Nachhaltigkeitsaussagen aus den regelmäßigen Münchner Bevölkerungsbefragungen, mit deren Daten auch Sonderauswertungen möglich sind. Bei Stellenbesetzungen und bei der Vergabe von Gutachten und Beratungsleistungen empfiehlt die Gleichstellungsstelle für Frauen die Ausweisung von Genderkompetenz.

Kommentar des Mobilitätsreferats: Das Mobilitätsreferat teilt die Intention der Ausführungen der Gleichstellungsstelle für Frauen vollumfänglich und wird versuchen die genannten Forderungen nach Kräften umzusetzen. Allerdings sieht das Mobilitätsreferat das Ziel, die Gewährleistung einer teilhabe- und geschlechtergerechten Nutzungsaufteilung im öffentlichen Verkehrsraum, von der Ordnungssystematik her in der vorgesehenen Teilstrategie „Soziale Gerechtigkeit, Teilhabe und Inklusion“ sehr gut verordnet. Die Stellungnahme des GSt wird dahingehend berücksichtigt, dass ihre Inhalte und Forderungen als besonderer Schwerpunkt der Teilstrategie „Soziale Gerechtigkeit, Teilhabe und Inklusion“ ausgeführt werden (vgl. 4.11).

Das **Baureferat** zeichnet den Beschlussentwurf ohne Einwand mit.

Das **Referat für Stadtplanung und Bauordnung** begrüßt die Beschlussvorlage als Grundsatzbeschluss zur weiteren Vorgehensweise in Mobilitätsfragen und sieht z.T. enge Verknüpfungen zu den strategischen Konzepten der Stadt(entwicklungs)planung wie auch auf der konkreten Umsetzungsebene. Neben punktuellen Anmerkungen und weiteren Themen sieht das Referat für Stadtplanung und Bauordnung ergänzend zum Entwurf einen besonderen Fokus bei den drei Themen Region, Stadtgestaltung/Aufenthaltsqualität und Quartiersentwicklung. Es begrüßt daher ausdrücklich die starke Betonung des Themas Aufenthaltsqualität und des Erfordernisses einer integrierten (Straßen)raumgestaltung. Die Anmerkungen und Schwerpunktsetzungen des Referats für Stadtplanung und Bauordnung wurden vollumfänglich übernommen. Eine enge Kooperation wird zugesagt.

Das **Direktorium, Vergabestelle 1**, stimmt der Vorlage zu.

Das **IT-Referat** befürwortet die im Beschlussentwurf des Mobilitätsreferats herausgestellte Schlüsselrolle der Digitalisierung und IT für die Mobilität. Gefordert wird ein intensiver und kontinuierlicher Austausch und Abgleich bei der Ausarbeitung und Umsetzung der Mobilitätsstrategie mit der Digitalisierungsstrategie der LHM und dem IT-Referat ganz allgemein. Weitere detailliertere Anregungen sind der als Anlage beigefügten Originalstellungnahme

zu entnehmen. Das Mobilitätsreferat hat die Anregungen des IT-Referats vollumfänglich durch Integration an den wesentlichen Stellen des Beschlussentwurfs übernommen.

Nicht übernommen wurde die Anregung, die Antragsziffer 8 des Beschlussentwurfs „Die Münchner Mobilitätsdienstleister werden gebeten, relevante Daten für die Wirkungsermittlung zur Verfügung zu stellen und insbesondere beim Monitoring und der Bewertung aktiv mitzuarbeiten“ als Verpflichtung zu formulieren, da das Mobilitätsreferat darauf vertraut, dass die Datenbereitstellung auch in kollegialer und kooperativer Verantwortung erfolgen wird. Sollte dies nicht der Fall sein, behält sich das Mobilitätsreferat vor, dem Stadtrat bei nächster Gelegenheit die Verpflichtung zur Datenbereitstellung als Beschluss zu empfehlen.

Die **Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG)** begrüßt insbesondere, dass im Zuge der neuen Mobilitätsstrategie die Vorarbeiten aus der Modellstadt 2030 aufgegriffen werden und die Flächenumverteilung hin zum ÖPNV sowie zum Fuß- und Radverkehr Berücksichtigung finden. Die MVG befürwortet das klare Bekenntnis zur Verkehrswende und beteiligt sich mit großem Interesse und Engagement an der weiteren Erarbeitung der Strategie. Sie hat dazu eine detailreiche Stellungnahme abgegeben mit vielen z.T. auch kleinteiligeren Anregungen. Das Mobilitätsreferat hat sich bemüht die Anregungen aufzunehmen.

Bei allen nicht 1:1 aufgenommenen Anregungen handelt es sich nicht um eine Ablehnung des Mobilitätsreferats, sondern um Punkte, die in einer fachlichen Diskussion auch mit weiteren Partnern vertieft werden sollen, zumal andere Partner in einzelnen Punkten dezidiert konträre Stellungnahmen abgegeben haben oder die fachliche Meinungsbildung noch nicht abgeschlossen ist. Das Mobilitätsreferat wird diese Diskussion sowohl im Rahmen des offiziellen Beteiligungsverfahrens, als auch im Rahmen der schrittweisen Erarbeitung der Teilstrategien mit der MVG und den Partner*innen führen.

Das **Kommunalreferat** zeichnet die Beschlussvorlage mit. Es verweist auf die vielfache und hohe Bedeutung des Digitalen Zwillings und der engen Zusammenarbeit mit dem GeodatenService. Dieser Verweis wurde in der Beschlussvorlage aufgenommen.

Die **Stadtkämmerei** zeichnet den Beschluss mit.

Das **Personalreferat** meldet Fehlanzeige.

Das **Gesundheitsreferat** nimmt die Vorlage zur Kenntnis und gestaltet die gesundheitsrelevanten Bereiche gerne mit.

Das **Kreisverwaltungsreferat** meldet Fehlanzeige.

Das **Referat für Klima- und Umweltschutz** teilt sein grundsätzliches Einverständnis mit den Inhalten mit.

Vom **Referat für Arbeit und Wirtschaft** und dem **Referat für Bildung und Sport** wurden keine Stellungnahmen abgegeben.

13. Beteiligung der Bezirksausschüsse

Die betroffenen Bezirksausschüsse der Stadtbezirke 1 – 25 wurden gemäß § 9 Abs. 2 und Abs. 3 (Katalog des Referates für Stadtplanung und Bauordnung, Ziffer 1.1) Bezirksausschusssatzung durch Übermittlung von Abdrucken der Vorlage unterrichtet.

Dem Korreferenten des Mobilitätsreferates, Herr Stadtrat Schuster, und dem zuständigen Verwaltungsbeirat des Mobilitätsreferates, Fachbereich Strategie, Herr Stadtrat Pretzl, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

II. Antrag des Referenten

Ich beantrage Folgendes:

1. Vom Vortrag des Referenten wird Kenntnis genommen.
2. Die Ausführungen im Vortrag des Referenten werden als Entwurf der Grundzüge der neuen Gesamtstrategie für Mobilität und Verkehr der Landeshauptstadt München unter dem Titel „Mobilitätsstrategie 2035“ beschlossen.
3. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, den Entwurf der neuen Mobilitätsstrategie 2035 im Rahmen der IAA Mobility auf dem begleitenden städtischen Mobilitätskongress der Öffentlichkeit vorzustellen und die Stadtgesellschaft zur Mitarbeit einzuladen.
4. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, ein Beteiligungskonzept gemäß Punkt 7 des Vortrags des Referenten auszuarbeiten und umzusetzen.
5. Der Mobilitätsausschuss stimmt zu, dass das Mobilitätsreferat den Auftrag „Konzeption Kommunikation und Beteiligung“ in Zusammenarbeit mit dem Direktorium - HA II, Vergabestelle 1 an einen Externen vergibt.
6. Die Vergabestelle 1 führt das Vergabeverfahren bzgl. der Ausschreibung „Konzeption Kommunikation und Beteiligung“ zu den in dieser Vorlage genannten Bedingungen durch und erteilt den Zuschlag auf das wirtschaftlichste Angebot.
7. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, dem Stadtrat nach Einarbeitung der Ergebnisse der Beteiligung im 2. Halbjahr 2022 die endgültige Version der Mobilitätsstrategie 2035 zur Beschlussfassung vorzulegen. Dabei soll auch eine Reihenfolge für die weiteren unter Punkt 4 genannten und zu erarbeitenden Teilstrategien vorgeschlagen werden. Teilstrategien, die aufgrund intensiver Vorarbeiten bereits Entscheidungsreife haben (wie z.B. die Teilstrategie Verkehrssicherheit „Vision Zero“), sollen bereits vorher zur Beschlussfassung gebracht werden.
8. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, dem Stadtrat kontinuierlich, mindestens aber alle drei Jahre, zum aktuellen Stand des Prozesses zur Mobilitätsstrategie einen Sachstandsbericht vorzulegen.
9. Die Münchner Mobilitätsdienstleister werden gebeten, relevante Daten für die Wirkungsermittlung zur Verfügung zu stellen und insbesondere beim Monitoring und der Bewertung aktiv mitzuarbeiten.
10. Den Ausführungen zur Unabweisbarkeit und Nicht-Planbarkeit im Vortrag wird zugestimmt. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, die einmalig erforderlichen konsumtiven Haushaltsmittel in Höhe von 130.000 € in 2021 im Rahmen der Nachtragshaushaltsplanaufstellung 2021 durch Umschichtung aus der Nahmobilitätspauschale bei der Stadtkämmerei anzumelden. Die Finanzierung erfolgt somit über die Bereitstellung von Mitteln aus der Nahmobilitätspauschale durch Umschichtung aus dem Budget des Baureferats.

11. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, die einmalig erforderlichen konsumtiven Haushaltsmittel in 2022 in Höhe von 130.000 € im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung 2022 durch Umschichtung aus der Nahmobilitätspauschale bei der Stadtkämmerei anzumelden. Die Finanzierung erfolgt somit über die Bereitstellung von Mitteln aus der Nahmobilitätspauschale durch Umschichtung aus dem Budget des Baureferats.
12. Das Produktkostenbudget des Produkts Strategie, Bezirksmanagement und Projektentwicklung (P43512300) erhöht sich in 2021 und 2022 jeweils einmalig um 130.000 €, davon sind 130.000 € zahlungswirksam (Produktauszahlungsbudget)
13. Dem Antrag 14-20 / A 06501 von Herrn (ehem. BM) Manuel Pretzl und Frau StRin Anja Burkhardt wird entsprochen. Er gilt somit als geschäftsordnungsgemäß behandelt.
14. Dem Antrag 14-20 / V 06808 von der ÖDP wird nach Maßgabe der Ausführungen entsprochen. Er gilt somit als geschäftsordnungsgemäß behandelt.
15. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss nach Antrag

Über den Beratungsgegenstand wird durch die Vollversammlung des Stadtrates endgültig entschieden.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München
Der / Die Vorsitzende

Der Referent

Ober-/Bürgermeister/-in

Georg Dunkel
Berufsmäßiger Stadtrat

IV. Abdruck von I. - III.

Über die Verwaltungsabteilung des Direktoriums, Stadtratsprotokolle (SP)
an das Revisionsamt
an die Stadtkämmerei
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

V. WV Mobilitätsreferat GL-Beschlusswesen

zur weiteren Veranlassung.

Zu V.:

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An das Direktorium HA II – BA (12x)
3. An die Bezirksausschüsse 01-25
4. An das Baureferat
5. An das Kommunalreferat
6. An das Kreisverwaltungsreferat
7. An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
8. An das Referat für Klima- und Umweltschutz
9. An das Gesundheitsreferat
10. An die Stadtkämmerei
11. An den Seniorenbeirat
12. An den Behindertenbeirat
13. An die Gleichstellungsstelle
14. An die Stelle für interkulturelle Arbeit
15. An die P+R Park & Ride GmbH
16. An die Stadtwerke München GmbH
17. An die Münchner Verkehrsgesellschaft mbH
18. An die Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH
19. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 3
20. An das IT-Referat
21. An das Referat für Personal und Organisation
22. An das Sozialreferat
23. An das Referat für Bildung und Sport
24. An das Mobilitätsreferat – GL-Beschlusswesen
25. An das Mobilitätsreferat – GB1
26. An das Mobilitätsreferat – GB2
mit der Bitte um Kenntnisnahme.
27. Mit Vorgang zurück zum Mobilitätsreferat – GB1

Am

Mobilitätsreferat GL-Beschlusswesen