

Telefon: 0 233 - 44935
Telefax: 0 233 - 989 44935

Mobilitätsreferat
Stab der Geschäftsleitung
MOR-GL-Stab

Umsetzung Eckdatenbeschluss, Haushaltsausweitung 2022 ff im Mobilitätsreferat; Umsetzungsbeschluss zur Gründung des Mobilitätsreferates

Produkte 43111000 Overheadkosten Referats- und Geschäftsleitung, 43512300 Strategie, Bezirksmanagement und Projektentwicklung, 43122300 Straßenverkehr
Änderung des MIP 2021 - 2025
Beschluss über die Finanzierung ab 2022

Das neue Mobilitätsreferat wird MVG-Betreuungsreferat
Antrag Nr. 20-26 / A 00057 von der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL und SPD / Volt Fraktion vom 22.05.2020

München – Stadt zu Fuß I
Antrag Nr. 14-20 / A 05851 von der SPD Stadtratsfraktion vom 04.09.2019

München gut zu Fuß unterwegs IX – Das Zufußgehen in der Verwaltung verankern
Antrag Nr. 20-26 / A 06647 von der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 31.01.2020

Fußgängerrechte stärken – Fußgängerbeauftragte/n einsetzen
Antrag Nr. 20-26 / A 01948 von der CSU-Stadtratsfraktion vom 28.09.2021

Verkehrswendereferat statt Papiertiger I, Kompetenzen und Zuständigkeiten des Mobilitätsreferats bündeln und stärken
Antrag Nr. 20-26 / A 06607 von der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 24.01.2020

Mobilitätsreferat – Sinnvolle Konzeption statt Papiertiger I
Antrag Nr. 20-26 / A 00063 von der Stadtratsfraktion FDP/BAYERNPARTEI vom 26.05.2020

Mobilitätsreferat – Sinnvolle Konzeption statt Papiertiger II
Antrag Nr. 20-26 / A 00064 von der Stadtratsfraktion FDP/BAYERNPARTEI vom 26.05.2020

Mobilitätsstrategie umsetzen: mehr Personal für die Verkehrswende
Antrag Nr. 20-26 / A 01956 von der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL und SPD/Volt Fraktion vom 04.10.2021

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 03326

10 Anlagen

Anlage 1: Antrag Nr. 20-26 / A 00057 „Das neue Mobilitätsreferat wird MVG-Betreuungsreferat“

Anlage 2: Antrag Nr. 14-20 / A 05851 „München – Stadt zu Fuß I“

Anlage 3: Antrag Nr. 20-26 / A 06647 „München gut zu Fuß unterwegs IX – Das Zufußgehen in

der Verwaltung verankern“

Anlage 4: Antrag Nr. 20-26 / A 01948 „Fußgängerrechte stärken – Fußgängerbeauftragte/n einsetzen“

Anlage 5: Antrag Nr. 20-26 / A 06607 „Verkehrswendereferat statt Papiertiger I, Kompetenzen und Zuständigkeiten des Mobilitätsreferats bündeln und stärken“

Anlage 6: Antrag Nr. 20-26 / A 00063 „Mobilitätsreferat – Sinnvolle Konzeption statt Papiertiger I“

Anlage 7: Antrag Nr. 20-26 / A 00064 „Mobilitätsreferat – Sinnvolle Konzeption statt Papiertiger II“

Anlage 8: Antrag Nr. 20-26 / A 01956 „Mobilitätsstrategie umsetzen: mehr Personal für die Verkehrswende

Anlage 9: Stellungnahme Stadtkämmerei

Anlage 10: Stellungnahme Personal- und Organisationsreferat

Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 10.11.2021 (VB)

Öffentliche Sitzung

I. Vortrag des Referenten

Zuständig für die Entscheidung ist die Vollversammlung des Stadtrates gemäß § 4 Nr. 9a und 9b der Geschäftsordnung des Stadtrates nach Vorberatung im Mobilitätsausschuss.

Der Stadtrat hat am 18.12.2019 mit dem Grundsatzbeschluss (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 16856) der Gründung eines Mobilitätsreferats (MOR) zum 01.01.2021 zugestimmt. Das Direktorium wurde daraufhin beauftragt, zusammen mit dem Personal- und Organisationsreferat, der Stadtkämmerei und dem IT-Referat, einen Umsetzungsbeschluss zur Gründung eines Mobilitätsreferats zu erarbeiten – dieser wurde am 22.07.2020 in die Vollversammlung des Stadtrates eingebracht (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 00691, Umsetzungsbeschluss zur Gründung des Mobilitätsreferats).

Der Stadtrat hat mittels des o.g. Umsetzungsbeschlusses die Einrichtung von insgesamt 30,0 VZÄ für die Referats- und Geschäftsleitung des Mobilitätsreferats (Overhead) beschlossen. Es erging zudem der Auftrag an das Mobilitätsreferat, dem Stadtrat einen zweiten Umsetzungsbeschluss vorzulegen (Änderungsantrag zum Beschluss Nr. 20-26 / V 00691). Einen solchen Umsetzungsbeschluss hatte das Mobilitätsreferat bereits vorbereitet, um diesen im Juni 2021 dem Stadtrat zur Entscheidung vorzulegen. Diese Beschlussvorlage konnte jedoch - aufgrund der angespannten Haushaltssituation - nicht in den Stadtrat eingebracht werden. Diesem Auftrag wird daher nun mittels dieses Umsetzungsbeschlusses zum Eckdatenbeschluss 2022 Rechnung getragen. Im Eckdatenbeschluss wurden dem MOR zur Sicherstellung der notwendigen Aufgabenerfüllung zusätzliche Personal- und Sachmittel in Höhe von 4.693 Mio. Euro vom Stadtrat bewilligt. Im Folgenden wird die Mittelverwendung dargelegt.

Einige der hier beantragten Stellen wurden aufgrund ihrer besonderen und unverzichtbaren Bedeutung bereits durch eigene Mittelumschichtungen aus dem Referatsbudget (unbesetzte Stellen der Fachbereiche) vorfinanziert. Eine dauerhafte Finanzierung aus eigenen finanziellen Mitteln ist aber nicht möglich. Die abgebenden Referate (u.a. Kreisverwaltungsreferat, Referat für Stadtplanung und Bauordnung) haben an das Mobilitätsreferat jeweils nur die für die gewanderten Aufgaben zwingend erforderlichen Stellen abgegeben. Es handelt sich daher bei der momentanen Stellenausstattung des MOR um eine Minimalausstattung, die gemäß des Grundsatzes „Kapazität folgt fachlicher Aufgabe“ ermittelt wurde. Es ist daher keine Umverteilungsmasse, d.h. keinerlei Puffer in der Stellenausstattung und damit auch kein finanzieller Spielraum vorhanden. Umschichtungen im Referatsbudget wirken sich daher direkt auf die Kapazitäten für Fachaufgaben aus.

Dies konnte bisher verantwortet werden, da aufgrund der verhältnismäßig niedrigen Besetzungsquote (nur rund 70 % aller Stellen) zum Start des Mobilitätsreferats kleinere finanzielle Spielräume im Haushaltsjahr 2021 vorhanden sind. Nachdem seit 01.01.2021

aber zunehmend die Stellen in den Fachbereichen besetzt werden können, wird dieser Handlungsspielraum spätestens im Haushaltsjahr 2022 wegfallen.

A. Fachlicher Teil

1. Einleitung / Anlass

Das Mobilitätsreferat hat zum 01.01.2021 seine Arbeit aufgenommen und es zeigt sich nun deutlich, dass die derzeitige Stellenausstattung im Overhead sowie in den Fachbereichen nicht ausreichend ist, um einen geordneten Dienstbetrieb sicherstellen zu können. Es werden derzeit essentielle Aufgaben nicht wahrgenommen, da die Personalressourcen deutlich zu niedrig angesetzt wurden.

Nachfolgend werden die zwingend erforderlichen Stellenzuschaltungen im Overhead und den Fachbereichen des Mobilitätsreferats im Detail aufgeführt. Die dargestellten Bedarfe sind unerlässlich für den weiteren Aufbau und v.a. den laufenden Betrieb des Referats. Ohne die Zuschaltung der Stellen ist das Referat nicht ausreichend handlungsfähig und die erwarteten positiven Effekte, welche durch die Gründung des Mobilitätsreferats erreicht werden sollen, können - je nach Themengebiet – nicht, nur unzureichend oder nur durch das die eigentlichen Kapazitäten übersteigende Engagement der Mitarbeiter*innen realisiert werden.

Ohne einen funktionierenden Overhead ist auch die Aufgabenerfüllung in den Fachbereichen in erheblichem Maße gefährdet, da beispielsweise die Schaffung und Besetzung wichtiger Schlüsselpositionen nicht sichergestellt werden kann. Ohne eine Zuschaltung von Stellen in den Fachbereichen kann wiederum die Bearbeitung bzw. Umsetzung wichtiger Verkehrs- und Mobilitätsprojekte nicht sichergestellt werden.

Bei den im Folgenden dargestellten Stellenbedarfen handelt es sich überwiegend um freiwillige Aufgaben, die dauerhaft erbracht werden müssen (andernfalls erfolgt eine entsprechende Ausführung). Diese Aufgaben wirken entweder unmittelbar oder zumindest mittelbar auf den Stadtrat, die Bezirksausschüsse und die Bürger*innen, da sie die Grundlage für die Arbeitsfähigkeit des Mobilitätsreferats darstellen. Die geforderten Stellenmehrungen sind aufgrund neuer Aufgaben (quantitative Aufgabenausweitung) in der Stadtverwaltung entstanden, welche wiederum durch die Gründung eines neuen Referats ausgelöst wurden. Es kann jedoch zusätzlich auch von einer qualitativen Aufgabenausweitung gesprochen werden, da viele Aufgaben mit der derzeitigen knappen Personalausstattung nur rudimentär und nicht in der erforderlichen Qualität erbracht werden können.

Zudem fehlen Sachmittel für die Aufrechterhaltung des Referatsbetriebs sowie für die Erfüllung der fachlichen Aufgaben. Diese werden unter dem Punkt 3

Haushaltsausweitungen konsumtiv ohne Stellenzuschaltungen ausführlich dargestellt.

Eine Refinanzierung oder Kompensation ist bei den beantragten Stellen und Sachmitteln – aufgrund der oben dargestellten Situation – nicht möglich.

2. Stellenbedarf

2.1 Darstellung der Stellenbedarfe der Referatsleitung

Nachfolgend werden die Stellenmehrbedarfe der Referatsleitung dargestellt. Alle der im Folgenden dargestellten Aufgaben fallen dauerhaft an. Bei fast allen sind Bürger*innen direkt oder indirekt betroffen.

Das Mobilitätsreferat ist eine komplett neue Verwaltungseinheit. Der Mehrbedarf ergibt sich aus den unten beschriebenen Aufgaben und den bislang hierfür fehlenden Ressourcen. Es handelt sich daher sowohl um eine inhaltliche/qualitative, als auch quantitative Aufgabenausweitung.

Im Rahmen des Umsetzungsbeschlusses (Nr. 20-26 / V 00691) wurden lediglich 5,0 VZÄ-Stellen für die Referatsleitung und die dort verorteten Aufgaben (bspw. Vorzimmer der Referatsleitung, Büro der Referatsleitung) genehmigt.

Mitarbeiter*in im Büro des Referenten (BdR):

Zeitraum	VZÄ	Funktionsbezeichnung	Geplante Einwertung	Qualifikations-ebene
Ab 2022 dauerhaft	2,0	Persönl. Mitarbeiter*in	A13 / E13	QE 4

Das Mobilitätsreferat hat bisher nur eine VZÄ für eine*n Mitarbeiter*in im Büro des Referenten erhalten. Die Zuschaltung von weiteren 2,0 VZÄ ist unabdingbar und zwingend für das dauerhafte Funktionieren des Referats erforderlich. Die Koordination und das Controlling der Vielzahl der bei der Referatsleitung eintreffenden Vorgänge (z.B. des Oberbürgermeisters und der 2. Bürgermeisterin, der Stadtratsfraktionen, anderer Referate, externer Akteure) und die inhaltliche Arbeit (z.B.

Terminvorbereitungen für den Referenten, Prüfung von Antwortentwürfen sowie Beschlussentwürfen für den Stadtrat und die Bezirksausschüsse), ist durch eine Person bzw. eine Stelle alleine nicht bearbeitbar. Dies kann zu Verzögerungen und Monierungen aus allen Bereichen erheblich beitragen. Aufgrund der zwingenden Notwendigkeit dieser Aufgabe wurde bereits eine Stelle durch referatsinterne Kompensation eingerichtet (Finanzierung durch eine derzeit unbesetzte Stelle aus dem Fachbereich, die in der inhaltlichen Arbeit nun fehlt). Das erhebliche täglich

eintreffende Volumen im Referentenbüro und die Komplexität der Vorgänge, erfordern eine weitere Stelle.

Die Zuschaltung von 2,0 VZÄ ist unabdingbar und kann nicht dauerhaft aus anderen Stellen im Referat finanziert werden, wenn die Verkehrs- und Mobilitätsprojekte des Referats umgesetzt werden sollen.

Vorzimmer der Referatsleitung (Stadtdirektorin):

Zeitraum	VZÄ	Funktionsbezeichnung	Geplante Einwertung	Qualifikations-ebene
Ab 2022 dauerhaft	1,0	Vorzimmerkraft	A9 / E9A	QE 2

Dem Mobilitätsreferat wurden bisher nur 1,0 VZÄ für das gemeinsame Vorzimmer des Referenten und der Stadtdirektorin genehmigt.

Die Stadtdirektorin sollte – neben ihren Aufgaben als ständige Stellvertreterin der Referatsleitung - in Personalunion einen Geschäftsbereich leiten. Für die beiden Geschäftsbereichsleitungen im MOR wurden zwei Vorzimmerstellen eingeplant. Bereits die Projektgruppe zur Gründung des neuen Mobilitätsreferats hatte empfohlen, eine ständige Stellvertreter*in (ohne die Leitung eines Geschäftsbereichs in Personalunion) einzusetzen, aufgrund der vielfältigen und besonders bedeutenden Aufgaben. Die Anfangsphase des neuen Referats machte schnell deutlich, dass die Geschäftsbereichsleitung in Personalunion durch die Stadtdirektorin nicht dauerhaft leistbar ist. Die Stadtdirektorin widmet sich vollumfänglich ihren Aufgaben als stellvertretende Referatsleitung und koordiniert Themen und Prozesse von besonders hoher, fachübergreifender Bedeutung für das Referat (z.B. Schnittstellen mit anderen Referaten sowie SWM/MVG, Bahnausbauprojekte, Sonderprojekte wie IAA Mobility) und leitet den an die Referatsleitung angegliederten Stab Recht mit aktuell drei Mitarbeiter*innen. Es fehlt damit aber dringend eine zweite Stelle für das Vorzimmer der Referatsleitung.

Die zusätzliche Stelle wurde daher zunächst aus dem Referatsbudget vorfinanziert, um überhaupt in diesem Bereich weiterhin arbeitsfähig zu sein (Finanzierung durch eine derzeit unbesetzte Stelle aus dem Fachbereich, die in der inhaltlichen Arbeit nun fehlt). Die Zuschaltung von 1,0 VZÄ ist unabdingbar. Die Stelle kann nicht dauerhaft aus anderen Stellen im Referat finanziert werden, wenn die Verkehrs- und Mobilitätsprojekte des Referats umgesetzt werden sollen.

Die geforderte Stellenzuschaltung im Vorzimmer der Referatsleitung entspricht zudem den städtischen Standards in Bezug auf die Ausstattung mit Vorzimmerkräften auf der Ebene der Referatsleitung und kann außerdem die notwendige Vertretungsregelung sicherstellen und zudem auch den Stab Recht unterstützen.

Sachbearbeitung Recht:

Zeitraum	VZÄ	Funktionsbezeichnung	Geplante Einwertung	Qualifikations-ebene
Ab 2022 dauerhaft	0,5	SB Recht	A14 / E14	QE 4

Mit der Gründung des Mobilitätsreferats zum 01.01.2021 hat eine neue städtische Verwaltungsdienststelle die Arbeit aufgenommen.

Im Mobilitätsreferat werden alle Aufgaben rund um das Thema Mobilität gebündelt wahrgenommen, darunter auch die fachliche Betreuung der SWM/MVG sowie der Projekte der Deutschen Bahn. Dazu gehören auch die rechtlichen Bewertungen und Prüfungen aller relevanten Themen aus diesem Bereich.

In den bisher zuständigen Referaten waren an vielen Stellen Jurist*innen befasst. So auch im Bereich des ÖPNV und den damit verbundenen verschiedenen Ausgestaltungsformen für Finanzierung und Umsetzung von Projekten der SWM/MVG oder der Bahn. Aktuell gibt es im Mobilitätsreferat hierfür keine eigene Jurist*innenstelle. Gleiches gilt für die rechtlichen Fragen im Zusammenhang mit dem Beteiligungsmanagement der P+R GmbH. Die Betreuung dieser Themen wird von den bisher insgesamt 3,0 VZÄ Jurist*innenstellen im Referat mitbetreut. Dort werden aber zusätzlich bereits die umfangreichen Rechtsfragen der Straßenverkehrsbehörde, der Verkehrsplanung sowie viele Forschungs-, Entwicklungs- und Vertragsthemen (Kooperationsverträge etc.) betreut, die bereits zu einer vollumfänglichen Auslastung der derzeit vorhandenen 3,0 VZÄ führen. Daher ist eine Zuschaltung von 0,5 VZÄ für die zuvor genannten Aufgaben dringend erforderlich.

Pressesprecher*in:

Zeitraum	VZÄ	Funktionsbezeichnung	Geplante Einwertung	Qualifikations-ebene
Ab 2022 dauerhaft	1,0	SB Öffentlichkeitsarbeit	A13 / E13	QE 4

Dem Mobilitätsreferat wurde bisher keine Kapazität für eine*n Pressesprecher*in bewilligt. Das Referat, das - wie sich bereits in den ersten Monaten zeigt - sehr im Fokus der Medien und der Öffentlichkeit steht, benötigt zwingend diese Ressource. Aufgrund der Unerlässlichkeit dieser Aufgabe wurde bereits eine Stelle durch referatsinterne Kompensation eingerichtet (Finanzierung durch eine derzeit unbesetzte Stelle aus dem Fachbereich, die in der inhaltlichen Arbeit nun fehlt).

Die Zuschaltung von 1,0 VZÄ ist unabdingbar und kann nicht dauerhaft durch referatsinterne Umschichtung finanziert werden, wenn die Verkehrs- und Mobilitätsprojekte des Referats umgesetzt werden sollen. Perspektivisch ist zudem davon auszugehen, dass hier weitere Kapazitäten erforderlich werden, um die Aufgaben dauerhaft in einer hohen Qualität erfüllen zu können.

2.2 Darstellung der Stellenbedarfe der Geschäftsleitung

Das Mobilitätsreferat wurde zum 01.01.2021 neu gegründet. Im Rahmen des ersten Umsetzungsbeschlusses zur Gründung des Mobilitätsreferats (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / 00691) wurde dem Overhead eine Personalausstattung für grundsätzliche Aufgaben genehmigt: 25,0 VZÄ für die Geschäftsleitung sowie weitere 5,0 VZÄ für die Referatsleitung und die dort verorteten Aufgaben. Diese Personalausstattung erfolgte durch Abgleich der Personalausstattung von Referaten vergleichbarer Größe und berücksichtigte z.B. nicht die besonderen Anforderungen im Beschluss- und Berichtswesen eines Referats, das eine sehr hohe Anzahl an Fachprojekten mit Hilfe von Stadtratsbeschlüssen bearbeiten muss. Sachmittel, die für den Betrieb des Mobilitätsreferats erforderlich sind, wurden ebenfalls bisher nur unzureichend berücksichtigt.

Die hier beantragten Personalkapazitäten werden für Aufgaben benötigt, die derzeit entweder nicht wahrgenommen werden bzw. die, um die Arbeitsfähigkeit des Referats sicherzustellen, bereits aus Kapazitäten der Fachbereiche zwischenfinanziert wurden.

Die hier eingebrachten Kapazitäten werden unabhängig von den derzeit durch die Projekte neoIT, neoHR und digital4finance zu erwartenden Kapazitätsverlagerungen beantragt. Eventuelle Auswirkungen können nicht abgewartet werden.

Die derzeit bereits vorhandenen Stellen werden im Folgenden nicht nochmals dargestellt, da die Gesamtzahl der für den Overhead bereits vom Stadtrat bewilligten Kapazitäten (25,0 VZÄ) bereits dargestellt wurde.

Personalbedarf im Bereich GL-Stab (Stab der Geschäftsleitung):

Zeitraum	VZÄ	Funktionsbezeichnung	Geplante Einwertung	Qualifikations-ebene
Ab 2022 dauerhaft	1,0	SB Controlling / SB Innenrevision	A 13 / E 12	QE 3
Ab 2022 dauerhaft	0,5	SB Betriebliches Gesundheitsmanagement	A12 / E11	QE 3
Ab 2022 dauerhaft	0,375	Örtl. Gleichstellung	A 12 / E 11	QE 3

Die Geschäftsleitung verfügt derzeit über keine Kapazitäten für die Aufgaben des Referatscontrollings sowie der Innenrevision. Die Aufgaben werden dementsprechend derzeit nicht wahrgenommen, obwohl es sich um Pflichtaufgaben für jedes Referat handelt und sowohl das Controlling, als auch die Innenrevision wichtige Steuerungsinstrumente für die Referatsleitung darstellen. Die Zuschaltung von insgesamt 1,0 VZÄ für diese Aufgaben ist daher alternativlos.

Zusätzlich sind 0,5 VZÄ für den Aufbau des Betrieblichen Gesundheitsmanagements im MOR notwendig. Für diese Aufgabe werden bereits 0,5 VZÄ aus dem Referatsbudget vorfinanziert. Dies ist jedoch keine dauerhafte Lösung, da die Kapazitäten an anderer Stelle in den Fachbereichen fehlen.

Die Mitarbeiter*innen stammen aus Referaten (bspw. KVR), die ein umfangreiches Betriebliches Gesundheitsmanagement aufgebaut haben (u.a. eigener Sport- und Fitnessraum für die Beschäftigten des KVR). Diese Angebote können – nach dem Wechsel in das MOR – nun nicht mehr in Anspruch genommen werden. Im Sinne der Mitarbeiterorientierung und -motivation und v.a. zur Aufrechterhaltung und Förderung der Gesundheit, muss auch im MOR ein ganzheitliches Betriebliches Gesundheitsmanagement aufgebaut werden. Hierzu benötigt das MOR eigene Kapazitäten für die Bearbeitung des umfangreichen Aufgabenspektrums (Erarbeitung eines bedarfsorientierten Konzeptes, Ableitung von passenden Maßnahmen zur betrieblichen Gesundheitsförderung etc.) – die Ausstattung mit 0,5 VZÄ stellt hier eine Mindestforderung dar, die mit den Ressourcen ähnlich großer Referate vergleichbar ist.

Des Weiteren ist die Zuschaltung von 0,375 VZÄ für die Wahrnehmung der Aufgaben der örtlichen Gleichstellungsbeauftragten notwendig. Neben den Aufgaben, die im Rahmen der betrieblichen Gleichstellungsarbeit anfallen, ist eine Mitwirkung rund um das Feld Gender Mobility bzw. geschlechtergerechte Verkehrsplanung (nach außen gerichtete Gleichstellungsarbeit) notwendig. Zudem müssen die Themenfelder

Umsetzung der dritten Geschlechtsoption, Inklusion (bezogen auf die Beschäftigten des MOR) sowie interkulturelle Integration und LGBTIQ* bearbeitet werden. Diese zusätzlichen Aufgaben können nicht im Rahmen der bisher vorhandenen Ressourcen für die betriebliche Gleichstellung geleistet werden. Dementsprechend ist eine Aufstockung um 0,375 VZÄ erforderlich.

Personalbedarf im Bereich GL1 (Personal, Organisation, Personalentwicklung):

Zeitraum	VZÄ	Funktionsbezeichnung	Geplante Einwertung	Qualifikations-ebene
Ab 2022 dauerhaft	1,0	Sachgebietsleitung	A13 / E12	QE 3
Ab 2022 dauerhaft	1,0	SB Personalangelegenheiten/ SB Reisen (Fortbildungs-/Dienstreisen)	A8 / E8	QE 2

Zur Sicherstellung eines ordnungsgemäßen Verwaltungsablaufs ist die Einrichtung einer Stelle für die Sachgebietsleitung von GL1 (Personal, Organisation, Personalentwicklung) unabdingbar. Für die Aufgabe ist derzeit keine Kapazität vorhanden, da die Stelle im Rahmen des Projekts zur Gründung des MOR zurückgestellt wurde. Die Leitung des Sachgebiets wird derzeit in Personalunion durch den Geschäftsleiter wahrgenommen, was dauerhaft nicht tragbar ist. Eine ordnungsgemäße Bearbeitung von Personalangelegenheiten im MOR (bspw. Personalbetreuung, Einrichtung und Besetzung von Stellen, etc.) kann so nicht dauerhaft sichergestellt werden.

Die derzeitige Personalausstattung in der Personalbetreuung ist zudem zu gering angesetzt worden. Es ist eine dauerhafte Zuschaltung von insgesamt 1,0 VZÄ für die Sachbearbeitung von Personalangelegenheiten notwendig, da die derzeitige Ausstattung mit 1,0 VZÄ für die Betreuung von perspektivisch mindestens 400 Mitarbeiter*innen deutlich zu niedrig ist. Einige Aufgaben - wie beispielsweise das Reisemanagement (Prüfung von Anträgen auf Dienst- und Fortbildungsreisen, Buchung der Verkehrsmittel/Unterkünfte und Reisekostenabrechnung) - können mit den derzeit vorhandenen Ressourcen nicht wahrgenommen werden. Die Fallzahlen aus den Ursprungsreferaten der Vorjahre lassen jedoch eine hohe Anzahl an Dienst- und Fortbildungsreisen im MOR erwarten (bspw. Teilnahme an Fachkongressen, Austausch und Vernetzung im Rahmen von nationalen und europäischen Förderprojekten).

2.3 Darstellung der Stellenbedarfe in den Fachbereichen

Nachfolgend werden die unabdingbaren Stellenbedarfe in den Fachbereichen dargestellt, sowohl im Geschäftsbereich 1 (Strategie) als auch im Geschäftsbereich 2 (Verkehrs- und Bezirksmanagement). Die Stellenzuschaltungen sind für die Erreichung der Referatsziele zwingend erforderlich und für die Aufgabenerfüllung unabdingbar.

Geschäftsbereich Strategie (MOR-GB1):

Hauptaufgabe des Geschäftsbereichs Strategie ist die Entwicklung und Fortschreibung der Mobilitätsstrategie 2035, die am 23.06.2021 vom Stadtrat als Entwurf beschlossen (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 03507) wurde.

Die Detailausarbeitung erfolgt im Rahmen von 19 thematischen Teilstrategien. Die dafür notwendigen Ressourcen sind mit dem Auftaktbeschluss – mit Ausnahme von Sachmitteln für das Beteiligungsverfahren - noch nicht bereitgestellt worden.

Nur in Teilen kann bereits auf Ressourcen von vorausgegangenen Beschlüssen zurückgegriffen werden. So sind beispielsweise für die Umsetzung der Teilstrategie Verkehrssicherheit aus den Beschlüssen zur Vision Zero zunächst keine weiteren Ressourcen erforderlich. Auch für die Teilstrategie Radverkehr kann zunächst auf die Ressourcen aus den Beschlüssen zum Radentscheid zurückgegriffen werden.

Akuter Ressourcenbedarf besteht bei den besonders innovativen und politisch mehrfach eingeforderten Themen, wie beispielsweise dem Fußverkehr und den innovativen Mobilitätsformen wie Shared Mobility, On Demand Mobility / Neue Beförderungsmodelle, Bepreisungskonzepte für Fahren und Parken sowie autoarmes Wohnen.

Eine Sonderaufgabe ist die neu übernommene fachliche Betreuung der MVG und die Lösung der vielfältigen Zukunftsfragen im Schlüsselthema Öffentlicher Personennahverkehr (bspw. Finanzierung und Beschleunigung der Ausbaupläne von Bus und Tram).

Die IAA Mobility, der Mobilitätskongress und die Pflege der vielfältigen Kooperationsplattformen, wie die der Inzell Initiative, des Verkehrspakts Großraum München, der Europäischen Metropolregion München oder der Internationalen Bauausstellung IBA, beanspruchen die Personalkapazitäten massiv und übermäßig, was u.a. auch dazu führt, dass dauerhaft andere dringliche Kernaufgaben vernachlässigt werden müssen.

Besonders belastet sind die Führungskräfte, die eigentlich gemeinsam mit ihren Teams ein neues Referat und eine gemeinsame Identität und Arbeitskultur und neue Organisationsprozesse und -strukturen ausbilden und mit Leben füllen sollen. Stattdessen müssen sie einen Großteil ihrer Arbeitszeit dafür aufbringen, fehlende Personalressourcen auf Sachebene aufzufangen. Deswegen ist zumindest auf Ebene der Geschäftsbereichsleitung eine fachliche Steuerungsunterstützung notwendig, die sie bei der Qualitätssicherung und dem Controlling unterstützt.

Die beantragten Stellen werden im Folgenden ausführlich begründet.

Steuerungsunterstützung GB1 (Koordination, Controlling, Qualitätssicherung):

Zeitraum	VZÄ	Funktionsbezeichnung	Geplante Einwertung	Qualifikations-ebene
Ab 2022 dauerhaft	1,0	SB Steuerungsunterstützung	A12 / E11	QE 3

Die Vielfalt der aus Stadtrat, Bürgerschaft, aber auch von externen Partner*innen herangetragenen Aufgaben sowie die mit aktuell rund 70 Kolleg*innen umfängliche Größe des Personalbestand erfordern auch bei harter Priorisierung einen Steuerungsaufwand und eine Qualitätskontrolle, die die Geschäftsbereichsleitung alleine nicht leisten kann. Daher ist zur Sicherung der Qualität eine fachliche Steuerungsunterstützung notwendig.

Dies führt dazu, dass insbesondere Führungskräfte mit unaufschiebbaren Sachaufgaben dauerhaft überlastet sind. Zur Erledigung der vom Stadtrat beschlossenen Aufgaben ist ihre Unterstützung durch eine bei der Geschäftsbereichsleitung angesiedelten Steuerungsunterstützung unabdingbar.

Fachliche Betreuung der MVG/MVV GmbH für die LHM sowie Sachbearbeitung Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und Busbeschleunigung:

Zeitraum	VZÄ	Funktionsbezeichnung	Geplante Einwertung	Qualifikationsebene
Ab 2022 dauerhaft	1,0	SB Betreuung MVG/MVV, Finanzierung ÖV	A13 / E13	QE 4
Ab 2022 dauerhaft	1,0	SB ÖV SPNV und Busbeschleunigung	A13 / E13	QE 4

Sachbearbeitung Betreuung MVG/MVV, Finanzierung ÖV:

Mit Gründung des Mobilitätsreferats erfolgt die fachliche Betreuung und Umsetzung der Mobilitätsthemen der MVG (sowie der MVV GmbH) sowie die Beratung der Politik durch und über das Mobilitätsreferat, das gestalterischen Einfluss auf das Thema Verkehr und Mobilität nimmt. Dazu zählt auch die fachliche Verantwortung und Abstimmung für die neuen Finanzierungsmodelle für den öffentlichen Personennahverkehr sowie den Großteil der mobilitätsrelevanten Beschlussvorlagen mit Bezug zu MVG und MVV. Gleichzeitig sind bei steigender Komplexität der Aufgaben, unter schwierigeren Rahmenbedingungen durch die Situation des Haushalts, fachliche Priorisierungen nach komplexen und teilweise neu zu entwickelnden Prüfschemata vorzunehmen und dem Stadtrat über Beschlussvorlagen entsprechend zur Entscheidung vorzulegen. Das Mobilitätsreferat hat durch seine koordinierende Rolle die reibungslose Abwicklung und Sicherstellung der Qualität im ÖPNV sowie der Maßnahmen zum Ausbau des ÖPNV-Angebotes in München sicherzustellen.

Die beschriebenen neuen und erweiterten Aufgaben im MOR sind bisher nicht in den vorhandenen Ressourcen abgebildet. Ohne die zusätzliche Stelle (1,0 VZÄ) bei MOR-GB1.11 kann eine fachliche Bearbeitung der komplexen und wichtigen Aufgabenstellung zur Entwicklung neuer Finanzierungsmodelle im ÖPNV nicht geleistet werden. Es würde zu Verzögerungen in den notwendigen Finanzierungsfragen sowie einer unzureichenden Begleitung der für ÖV-Maßnahmen notwendigen Abstimmungen zwischen SWM-MVG/SKA/RAW/MOR kommen.

Sachbearbeitung ÖV SPNV und Busbeschleunigung:

Mit Gründung des Mobilitätsreferats und dem klaren Bekenntnis, die Verkehrswende einzuleiten, ist der Öffentliche Verkehr, der heute und zukünftig das Rückgrat der Mobilität in der stark wachsenden Metropolregion München bildet, nicht nur zu erhalten, sondern auch zu stärken. Mit der Bündelung der Mobilitätsexpertise in einem Referat sind die Aufgaben im Bereich Öffentlicher Verkehr weiter gefasst worden. Dies stellt qualitativ hochwertige Anforderungen an neues Personal. Neben strategischem Denken und Fachexpertise ist es u.a. im Bereich der Koordination der Belange des Öffentlichen Verkehrs aus fachlichen Gründen notwendig, Leistungen an externe Dienstleister*innen zu vergeben, und deren Prozesse und Ergebnisse zu koordinieren. Die betrifft konzeptionell-planerische ebenso wie rechtliche Handlungsfelder. Des Weiteren ist die Zusammenarbeit mit der Region, dem Freistaat, Land und Bund v.a. im Schienenpersonen- und Güterverkehr zu stärken und voranzutreiben. Neue Massenverkehrsmittel können S-/U-Bahn, Bus und Tram in München zukünftig ergänzen, bedürfen aber intensiver Prüfung hinsichtlich verschiedener Kriterien (Leistungsfähigkeit, lokale Eignung, Integration ins Gesamtsystem, etc.).

Ohne die zusätzliche Stelle (1,0 VZÄ) bei MOR-GB1.11, kann eine fachliche Betreuung und qualitative Begleitung der MVG-Maßnahmen zum ÖPNV (Ausbau) durch das MOR nicht geleistet werden. Es würde zu Verzögerungen in den notwendigen Priorisierungen und ÖPNV-Maßnahmenentwicklungen und -umsetzungen, Qualitätseinbußen bei Beschlussvorlagen und der Beratung des Stadtrats sowie einer unzureichenden Begleitung der für ÖV-Maßnahmen notwendigen Abstimmungen zwischen SWM/SKA/RAW/MOR kommen.

Sachbearbeitung Fußverkehr:

Zeitraum	VZÄ	Funktionsbezeichnung	Geplante Einwertung	Qualifikations-ebene
Ab 2022 dauerhaft	1,0	SB Fußverkehr Koordination, Strategie und Konzepte	A13 / E13	QE 4

Der Fußverkehr zählt mit einem Anteil von 24% an allen Wegen zu den wichtigsten Fortbewegungsarten in München. Er ist zudem unverzichtbar als Zu- und Abbringer zu allen anderen Verkehrsträgern. Seine Bedeutung für die Verkehrssicherheit sowie die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum, ebenso wie für die Barrierefreiheit und Inklusivität ist sehr hoch. Deswegen ist in der Mobilitätsstrategie 2035 die Erarbeitung einer Teilstrategie Fußverkehr (Themen u.a. Querungshilfen, Beseitigung weiterer Barrieren, Orientierung, Definition von Standards und Entwicklung von Planungsleitfäden, Umsetzung eines einschlägigen Programms) vorgesehen und wird zudem aus den Reihen des Stadtrats hoch priorisiert.

Bislang gibt es keine eigene spezialisierte Stelle für den Fußverkehr im Mobilitätsreferat. Beantragt wird daher zunächst die Einrichtung einer Stelle eine*r Fußverkehrskoordinator*in, die als Ansprechpartner*in für alle Fragen rund um den Fußverkehr und als Koordinator*in fungiert. Zu ihren Aufgaben zählt die Entwicklung einer Teilstrategie Fußverkehr im Rahmen der Mobilitätsstrategie 2035 sowie die Vertretung der Interessen des Fußverkehrs und ihre Integration in alle anderen Teilstrategien.

Umzusetzen ist für den Mobilitätsbereich zudem die UN-Behindertenrechtskonvention. Daher zählt auch die Betreuung der einschlägigen Gremien, wie z.B. des Behindertenbeirats zu ihren Aufgaben. Gefordert ist auch die Mitarbeit bei den zahlreichen temporären Interventionen im öffentlichen Straßenraum, wie z.B. Sommerstraßen und Super-Blocks und natürlich die Bearbeitung der zahlreichen Anträge und Anfragen von Bürger*innen direkt, von Bürgerversammlungen und Bezirksausschüssen bis hin zum Stadtrat.

Sachbearbeitung Motorisierter Individualverkehr, Straßennutzungsgebühren und Bepreisung:

Zeitraum	VZÄ	Funktionsbezeichnung	Geplante Einwertung	Qualifikations-ebene
Ab 2022 dauerhaft	1,0	SB Motorisierter Individualverkehr, Straßennutzungsgebühren und Bepreisung	A13 / E13	QE 4

Bepreisungsinstrumente werden in der Fachwelt als wirksame Instrumente zur sozial gerecht gestaltbaren Steuerung des Verkehrs, zur Reduzierung von CO₂, zur Finanzierung u.a. auch des Öffentlichen Verkehrs sowie zur Flächeneinsparung angesehen. Im internationalen Kontext bestehen langjährige und ausnahmslos positive Erfahrungen mit den verschiedensten Bepreisungssystemen. Es wird allgemein davon ausgegangen, dass über kurz oder lang auch in Deutschland Kommunen den Spielraum bekommen, eigenständig über die Einführung entsprechender Systeme zu entscheiden. Darauf arbeitet die LH München hin und darauf gilt es sich gemeinsam mit den zahlreichen Partner*innen vorzubereiten.

Das Mobilitätsreferat plant dies mit der Erarbeitung der Teilstrategie für den motorisierten Individualverkehr sowie zum Verkehrs- und Parkraummanagement eng zu verzahnen. Hier kommen weitere Arbeiten hinzu, wie die Neudefinition und Überarbeitung des städtischen (Haupt-)Straßennetzes, die Abstimmung mit dem Güterverkehrsvorrangnetz und der Verkehrssteuerung – auch mit Blick auf das künftige autonome Fahren - und viele weitere Fragen des KFZ- und motorisierten Individualverkehrs.

Bereits 2020 wurde im Rahmen des IHKM eine Stelle für vorbereitende Untersuchungen und Grundlagenarbeiten zu Bepreisungsinstrumenten im ruhenden und fließenden Verkehr beschlossen. Diese Stelle konnte aber wegen der Haushaltskonsolidierung nicht besetzt werden, so dass aktuell keine Person für eine der wichtigsten Maßnahmen im Klimaschutz im Verkehr zur Verfügung steht. Mittlerweile hat der Stadtrat am 23.06.2021 zusätzlich die neue Mobilitätsstrategie 2035 beschlossen und als Konkretisierung eine Teilstrategie für den motorisierten Individualverkehr (MIV) beauftragt. Um diesen Auftrag zu erfüllen, ist zum Einstieg mindestens eine zusätzliche Koordinationsstelle für den MIV notwendig, denn eine MIV-Strategie geht weit über das Teilthema Bepreisung hinaus. Daher wird im Umsetzungsbeschluss nun eine Stelle für die MIV-Strategie beantragt. Sie könnte das Thema Bepreisung allenfalls am Rande mitverfolgen, aber nicht vorantreiben. Auch wenn die Vorgaben der Haushaltskonsolidierung aufgehoben würden und die

ursprüngliche IHKM Stelle aus dem Jahr 2020 besetzt werden dürfte, stünden dann gerade mal zwei Stellen für den Themenkomplex Bepreisung und MIV Strategie zur Verfügung, was nach dem Einstieg ins Thema für die Skalierung und Umsetzung der Maßnahme sowieso mehr als notwendig ist.

Digitalisierung und Multimodalität:

Zeitraum	VZÄ	Funktionsbezeichnung	Geplante Einwertung	Qualifikations-ebene
Ab 2022 dauerhaft	1,0	SB MaaS Mobilitätsplattform	A13 / E13	QE 4
Ab 2022 dauerhaft	1,0	SB Neue Beförderungsmittel	A13 / E13	QE 4

SB MaaS/Mobilitätsplattform:

Zentrale Aufgabe der neu zu schaffenden Stelle ist die Entwicklung eines Konzepts zur integrierten Umsetzung einer Mobility as a Service (MaaS) Rahmumgebung für München, um insbesondere die gestiegenen Ansprüche der Bürger*innen an die öffentliche, geteilte und vernetzte Mobilität berücksichtigen zu können und die Integration neuer Mobilitätsangebote (Elektromobilität, Carsharing, Elektrokleinstfahrzeuge, On-Demand etc.) in Kombination mit geeigneten Wegezwecken (z.B. Freizeiteinrichtungen, Einkaufsmöglichkeiten, etc.) anzuwenden.

Die beschriebenen neuen und erweiterten Aufgaben im MOR sind bisher nicht in den vorhandenen Ressourcen abgebildet, wie beispielsweise:

- Entwicklung, Erprobung und Umsetzung eines Konzepts zur Bereitstellung von Mobilität ohne eigenes Auto als „Mobility as a Service“ (MaaS) Angebot.
- Schaffung eines konzeptionellen technologischen, rechtlichen und wirtschaftlichen kommunalen Rahmens für Dienste, die Information, Registrierung, Buchung, Nutzung und Abrechnung diskriminierungsfrei aus einer Hand anbieten.
- Formale Umsetzung von übergeordneten Rahmenbedingungen wie die Delegiertenverordnung oder die IVS-Richtlinie.

Ohne die zusätzliche Stelle (1,0 VZÄ) bei MOR-GB1.12 kann eine fachliche Bearbeitung der komplexen und wichtigen Aufgabenstellung zur Entwicklung multimodal-vernetzter Angebote nicht geleistet werden. Es würde zu deutlichen Verzögerungen in der notwendigen Ausweitung und Vernetzung alternativer Mobilitätsangebote kommen sowie Hemmnisse für München auf dem Weg zur Klimaneutralität bedeuten.

SB Neue Beförderungsmodelle / Rechtskonzepte:

Neue Mobilitätsformen und insbesondere Gelegenheitsverkehre und Bedarfsverkehre sollen den klassischen ÖPNV sinnvoll ergänzen und den Umweltverbund stärken. Das MOR hat dazu die Aufgabe neue Mobilitätsdienste im Rahmen des novellierten Personenbeförderungsgesetzes in München zu koordinieren. Dabei sind neue Regelungs- und Steuerungsmöglichkeiten für Kommunen und Aufgabenträger geschaffen worden, die es gilt im Kontext München zu definieren, auszugestalten und letztlich anzuwenden. Dabei gilt dem Gelegenheitsverkehr sowie dem Taxi besonderer Fokus, um neue digitale Möglichkeiten rechtssicher und stadtverträglich zu etablieren. Die neue Stelle beschäftigt sich dauerhaft mit der Planung und Umsetzung von Betrieb und Bediengebieten in Stadt und Verbundraum und koordiniert federführend die LHM Teile von gemeinsamen Ausschreibungen von Bedarfsverkehren. Dazu sind fortlaufend Rechts- und Fachkonzepte zu erarbeiten und die Entwicklungen auf Landesebene abzustimmen.

Die Einrichtung der beantragten Stelle (1,0 VZÄ) bei MOR-GB1.12 ist ein unerlässlicher Baustein zur Etablierung neuer Beförderungsmodelle und der Flexibilisierung des ÖPNV-Systems. Ziel ist die Schaffung von neuen rechtssicheren Beförderungskonzepten, die für eine Verkehrswende nötig sind. Das Mobilitätsreferat verfügt derzeit über keine Kapazitäten für diese Aufgabe. Ohne diese Stelle können neue Beförderungsmodelle nicht bewertet und etabliert werden, so dass es erhebliche Verzögerungen in der Bearbeitung von Antrags- und Genehmigungsverfahren geben wird.

Mobilitätskonzepte für Wohnen und Gewerbe:

Zeitraum	VZÄ	Funktionsbezeichnung	Geplante Einwertung	Qualifikations-ebene
Ab 2022 dauerhaft	1,0	SB Mobilitätskonzepte	A13 / E13	QE 4

Wesentlicher Teil der Mobilitätsstrategie 2035 ist die Entwicklung und der Bau von privatautoarmen oder gar privatautofreien Wohngebieten. Ziel ist neben einer sehr guten Erschließung mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbunds die gemeinsam mit Investor*innen, Betreiber*innen und Bewohner*innen geplante und integrierte Entwicklung und Anwendung von Mobilitätskonzepten, die volle Mobilität ohne oder weitgehend ohne eigene Privatautobesitz bieten.

Ein sehr gutes Beispiel hierfür ist das Mobilitätskonzept für Freiam Nord. Es handelt sich um einen integrierten Maßnahmenkatalog (Shared Mobility, Quartiersgaragen/Mobilitätshäuser, Parkraumbewirtschaftung, Mobilitätsmanagement, Logistik, Finanzierungskonzepte/Mobilitätsfonds u.v.m.), der mit der Bauleitplanung

verknüpft wird.

Allerdings reichen die Ressourcen nicht aus, um weitere relevante größere städtebauliche Vorhaben zu bearbeiten. Zudem besteht auch die Notwendigkeit, entsprechende Konzepte für das Gewerbe zu entwickeln und im Rahmen eines Quartiersansatzes gemeinschaftlich umzusetzen.

Neben den Neubaugebieten besteht auch im Bestand in Sanierungsgebieten erheblicher Handlungsbedarf, alternative Mobilitätsangebote zu stärken, den privaten KFZ-Besitz zu senken, um freie Flächen für andere urbane Nutzungen zu gewinnen. Dementsprechend wird für dieses zentrale Handlungsfeld der neuen Mobilitätsstrategie und der Verkehrswende eine Stelle beantragt.

Geschäftsbereich Verkehrs- und Bezirksmanagement (MOR-GB2):

Die Aufgaben des Geschäftsbereiches 2, Verkehrs- und Bezirksmanagement sind im Wesentlichen die konzeptionelle Planung und verkehrsrechtliche Umsetzung aller mobilitätsbezogenen Maßnahmen und Infrastrukturprojekte zur Umsetzung der Verkehrswende sowie die Wahrnehmung der Aufgaben der unteren Verkehrsbehörde, insbesondere die alltägliche Gewährleistung der Funktion und Sicherheit des Verkehrs.

Die Aufgaben erstrecken sich dabei über:

- die verkehrliche Neuordnung und Neuaufteilung des öffentlichen Straßenraumes zugunsten des Ausbaus der Infrastruktur für die Umweltverbundverkehrsmittel (Fuß, Rad, ÖPNV) sowie zugunsten der Verbesserung des Stadtbildes und der Aufenthaltsqualität und für Klimaanpassungsmaßnahmen wie Straßenbegrünung, etc.
- die konzeptionelle verkehrliche Erschließungsplanung und Entwicklung von innovativen Mobilitätskonzepten im Rahmen von Bebauungsplanungen und Stadtentwicklungsprojekten
- die Steuerung des Fuß-, Rad-, ÖV und Kfz-Verkehrs im gesamten städtischen Straßenverkehrsnetz, inklusive der sicheren Abwicklung und Steuerung des multimodalen Verkehrs an (Groß-) Baustellen und bei (Groß-) Veranstaltungen
- die sowohl gesamtstädtische als auch lokalbezogene Gewährleistung der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer*innen im öffentlichen Verkehrsraum, inklusive dem Betrieb der Verkehrsleitzentrale (24h, 7 Tage die Woche)

- die alltägliche Bearbeitung und Behandlung aller Anliegen zu den vorgenannten Themen aus dem Stadtrat, den Bezirksausschüssen und aus der Bürgerschaft inklusive der aktiven, kommunikativen Lösungssuche.

Um diese Aufgaben zu bewältigen und im Alltag sicher zu stellen ist der Geschäftsbereich 2 aktuell in drei Abteilungen gegliedert. Die Leitung für GB 2.3 ist besetzt, die Leitung für GB 2.1 befindet sich im Besetzungsprozess und die Leitung für GB 2.2 wird in der vorliegenden Beschlussvorlage gefordert.

Die derzeitigen Stellenbesetzungen sowohl im Planungsbereich als auch im Bereich der Verkehrssteuerung und Verkehrssicherheit reichen nicht aus, um die beauftragten Projekte im Planungsbereich und die stetig steigenden Fallzahlen im Bereich der Verkehrssicherheit und Verkehrssteuerung im notwendigen Umfang zu bewältigen. Gerade im Bereich der Verkehrssteuerung, der Verkehrsleitzentrale und der Gewährleistung der Verkehrssicherheit handelt es sich um Pflichtaufgaben, denen die LHM zwingend nachkommen muss.

Darüber hinaus steigen gerade im Bereich der Verkehrssteuerung und -sicherheit, bezogen auf die damit einhergehenden verkehrsrechtlichen Anordnungen (temporäre und dauerhafte), die Fallzahlen kontinuierlich an. Auch die Bereitschaft von Bürger*innen gegen oder für solche verkehrsrechtlichen Anordnungen den Rechtsweg zu beschreiten nimmt tendenziell zu, wodurch ein erheblicher Zusatzaufwand zur Bearbeitung der Klageverfahren entstanden ist.

Nur mit den im Folgenden beantragten zusätzlichen Personalstellen kann bis auf Weiteres eine verantwortungsvolle Wahrnehmung der Aufgaben, für die der Geschäftsbereich 2 zuständig ist, gewährleistet werden und eine dauerhafte Überlastung und damit gesundheitliche Gefährdung aller Mitarbeiter*innen in diesem Bereich sicher gestellt werden.

Koordinierungs- und Steuerungsunterstützung GB2:

Zeitraum	VZÄ	Funktionsbezeichnung	Geplante Einwertung	Qualifikations-ebene
Ab 2022 dauerhaft	1,0	SB Steuerungsunterstützung	A12 / E11	QE 3

Wie in der Einleitung dieses Beschlusses beschrieben, wurden bei der Gründung des Mobilitätsreferats anteilig keine Ressourcen für Stabsstellenaufgaben und Steuerungsunterstützung von den abgebenden Referaten übertragen. Aktuell werden daher die notwendigen Tätigkeiten von der Geschäftsbereichsleitung wahrgenommen. Strategische und inhaltliche Aufgaben können daher nur noch nachrangig bzw. nur mit dauerhafter Mehrarbeit bzw. Überstunden bearbeitet werden.

Die Steuerungsunterstützung für den Geschäftsbereich 2 soll u.a. folgende Aufgaben übernehmen:

- Vorbereitung von strategischen Entscheidungen
- Formale Prüfung und Fertigstellung aller Korrespondenzen
- Bezirksausschuss-Beschlüsse, Stadtratsanfragen und -beschlüsse koordinieren, prüfen und fertigstellen
- Zentralisierung des Dokumentenmanagementsystems (DMS)
- Zusammenstellen von Unterlagen, Bearbeiten und Vorbereiten diverser angefragter Listen, Recherchen, Organisation von Veranstaltungen

Steuerungsunterstützungen für GB2.21, GB2.22 und GB2.3:

Zeitraum	VZÄ	Funktionsbezeichnung	Geplante Einwertung	Qualifikations-ebene
Ab 2022 dauerhaft	3,0	SB Stabsstelle / Steuerungsunterstützung	A10 / E10	QE 3

Die Abteilungen bzw. Unterabteilungen GB 2.21, GB2.22 und GB2.3 bearbeiten Themen aus früheren Referaten (Kreisverwaltungsreferat und Baureferat) und haben dafür auch Personalressourcen für die fachspezifischen Themen erhalten. Wie zuvor beschrieben, wurden bei der Gründung des Mobilitätsreferats anteilig keine Ressourcen für Stabsstellenaufgaben und Steuerungsunterstützung von den abgebenden Referaten übertragen. Aktuell werden daher die notwendigen Tätigkeiten von Sachgebiets- und Unterabteilungsleitungen wahrgenommen. Strategische Aufgaben können daher mitunter nur noch nachrangig bearbeitet werden.

Die Stabsstellen/Steuerungsunterstützungen sollen u.a. folgende Aufgaben übernehmen:

- Formale Prüfung und Fertigstellung aller Korrespondenzen
- Bezirksausschuss-Beschlüsse, Stadtratsanfragen und -beschlüsse prüfen und fertigstellen
- Einzelne Fachaufgaben wie z.B. Fertigung einfacher, auf Textbausteinen basierender Korrespondenz, bzw. formale Aufbereitung gelieferter Textbausteine
- Zentralisierung des DMS
- Unterstützung der Sachgebiets- und Unterabteilungsleitungen bei Personalverwaltung, Zusammenstellen von Unterlagen, Bearbeiten und Vorbereiten diverser angefragter Listen, Recherchen, Organisation von Veranstaltungen

Sachgebietsleitungen Bezirksmanagement und Projektentwicklung:

Zeitraum	VZÄ	Funktionsbezeichnung	Geplante Einwertung	Qualifikations-ebene
Ab 2022 dauerhaft	3,0	Sachgebietsleitung bei MOR-GB2.11, GB2.12 und GB2.13	A14 / E14	QE 4

Die Führungsspanne in den drei Unterabteilungen von MOR-GB2.1 (Bezirksmanagement und Projektentwicklung für Bezirk Mitte, Bezirk Nord-West und Bezirk Süd-Ost) ist mit aktuell jeweils rund 16 VZÄ zu groß, weshalb die Unterabteilungen nochmals untergliedert werden müssen. Hierfür ist in jeder Unterabteilung eine weitere Sachgebietsleitung für die Übernahme der Betreuung von je vier Stadtbezirken erforderlich. Für die Aufgaben/Leistungsstellen ist bisher keine Kapazität vorhanden. Der Bedarf für diese zusätzlichen Leistungsstellen ergibt sich aus den deutlich erweiterten Anforderungen und zusätzlichen Aufgaben wie Bezirksmanagement, Bedarfs- und Konzeptgenehmigungen für Bauprojekte und der zunehmenden Betreuung von Projekten im Öffentlichen Verkehr, Radverkehr und ruhenden Verkehr.

Sachbearbeitung Bezirks- und Projektmanagement:

Zeitraum	VZÄ	Funktionsbezeichnung	Geplante Einwertung	Qualifikations-ebene
Ab 2022 dauerhaft	3,0	SB Bezirks- und Projektmanagement bei MOR-GB2.11, GB2.12 und GB2.13	A13 / E13	QE 4

Aufgrund der Auftrags- und Komplexitätszunahme der im Mobilitätsreferat neu gegründeten Organisationseinheit Bezirks- und Projektmanagement können die folgenden Aufgaben nicht länger in der gewünschten bürgernahen Form bearbeitet werden:

- Bearbeitung von sämtlichen, die einzelnen Stadtbezirke betreffenden, verkehrlichen Fragestellungen in Verbindung mit Bezirksausschuss- und Stadtratsanträgen, Bürgerschreiben, Bürgerversammlungsempfehlungen sowie verkehrliche Begleitung von Planfeststellungsverfahren, Bebauungsplanverfahren und Wettbewerben
- Entwicklung von stadtteilbezogenen und stadtteilübergreifenden multimodalen Verkehrskonzepten inkl. Nahmobilitätskonzepten
- Mitarbeit an gesamtstädtischen Entwicklungskonzepten und Programmen aus verkehrsplanerischer Sicht

- Erstellung und Mitwirkung bei der Erstellung von Beschlussvorlagen und fachplanerische Beteiligung an der vom Kommunikationsstab organisierten Öffentlichkeitsarbeit

Der aktuelle Aufgabenanfall bedingt den Bedarf an drei weiteren Sachbearbeiterstellen (3,0 VZÄ) zur Umverteilung und Zuordnung bislang nicht betreuter Stadtbezirke. Die Umverteilung auf vorhandenes Personal ist nicht möglich und nicht vertretbar, weshalb die Zuschaltung von 3,0 VZÄ zwingend notwendig ist, um die Aufgabenerfüllung sicherstellen zu können.

Themenverantwortliche*r für den öffentlichen Verkehr (ÖV):

Zeitraum	VZÄ	Funktionsbezeichnung	Geplante Einwertung	Qualifikations-ebene
Ab 2022 dauerhaft	1,0	SB Themenverantwortliche*r ÖV bei MOR-GB2.1	A13 / E13	QE 4

Gemäß des Beschlusses „Weitere U-Bahn- und Nahverkehrsplanung in der Landeshauptstadt München“ (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / 12557 vom 10.10.2018) werden im Geschäftsbereich 2 Verkehrs- und Bezirksmanagement in der Abteilung Bezirksmanagement und Projektentwicklung (MOR-GB2.1) diverse Projekte beauftragt bzw. durchgeführt, wie beispielsweise stadtbezirksübergreifende Machbarkeitsuntersuchungen (u.a. Tram Gasteig/Ostbahnhof – Neuperlach Ottobrunn sowie Tram Südring).

Hier werden umfangreiche Aufgaben im Bereich Vergabe, Koordinierungs- und Gremienarbeit anfallen, im Zusammenhang mit U-Bahn- und Tramprojekten sowie Maßnahmenpaketen für die Busbeschleunigung. Es gilt, die notwendigen Untersuchungen zur Umsetzung der ÖPNV-Offensive durchzuführen, einschließlich der Abstimmung, Koordination und Kommunikation zwischen den beteiligten Dienststellen. Der Nahverkehrsplan der LHM muss fortgeschrieben werden, dies betrifft insbesondere den Teil 2 - Infrastrukturplanung. Diese Aufgaben können nicht von den örtlich zuständigen Sachbearbeiter*innen im Rahmen ihrer Projektarbeit aufgefangen werden. Daher ist die dauerhafte Zuschaltung von 1,0 VZÄ für eine*n übergreifende*n Themenverantwortliche*n für den öffentlichen Verkehr dringend erforderlich.

Abteilungsleitung Verkehrsmanagement (MOR-GB2.2):

Zeitraum	VZÄ	Funktionsbezeichnung	Geplante Einwertung	Qualifikations-ebene
Ab 2022 dauerhaft	1,0	Abteilungsleitung GB2.2	A15 / E15	QE 4

Für die Abteilungsleitung Verkehrsmanagement (Geschäftsbereich 2 Verkehrs- und Bezirksmanagement – Abteilung 2.2 Verkehrsmanagement) wurde im Ausplanungsbeschluss keine Kapazität vorgesehen. Diese Stelle ist zur Aufrechterhaltung des Dienstbetriebs jedoch dauerhaft zwingend erforderlich.

Die Abteilung GB 2.2 ist mit ihren zwei Unterbereichen GB 2.2.1 „Dauerhafte Verkehrsanordnungen“ und GB 2.22 „Verkehrssteuerung“ die Größte des gesamten Referats. Dort werden hauptsächlich die Aufgaben der Straßenverkehrsbehörde für die Landeshauptstadt München wahrgenommen. Eine einheitliche Führung dieses Bereichs ist zwingend notwendig, auch zur Vertretung der Belange der Straßenverkehrsbehörde nach außen (BayStMI, DST, etc.).

E-Mobilität, Shared-Mobility, nachhaltige Logistik/Wirtschaftsverkehr:

Zeitraum	VZÄ	Funktionsbezeichnung	Geplante Einwertung	Qualifikations-ebene
Ab 2022 dauerhaft	2,0	SB Grundsatzaufgaben bei GB2.21	A13 / E13	QE 4

Im Zuge der Verkehrswende steht die Planung und Umsetzung von Konzepten und Maßnahmen zur Förderung einer stadt- und klimaverträglichen Abwicklung im Fokus. Dazu gehört der Ausbau der Infrastruktur für Elektromobilität und Shared Mobility Angebote, aber auch des Wirtschaftsverkehrs, insbesondere des Lieferverkehrs. Derzeit gibt es nur eine Stelle für Elektromobilität auf der Umsetzungsseite im GB2. Für die Themen Shared Mobility und Wirtschafts-/Lieferverkehr sind derzeit keine gesonderten Personalressourcen vorhanden.

Im Bereich Elektromobilität wird sich die Arbeitsbelastung mit Abschluss des aktuell laufenden Konzessionsverfahrens zum weiteren Ausbau der Elektroladeinfrastruktur (Federführung RKU) voraussichtlich ab dem Jahr 2022 stark erhöhen. Die bisher praktizierte Unterstützung im Bereich Shared Mobility (u.a. zur Umsetzung von Carsharing-Stellplätzen oder Mobilpunkten und zum Thema E-Tretroller-Sharing) wird dann nicht mehr möglich sein.

Zum Thema Shared Mobility wird eine Beschlussvorlage in den Stadtrat eingebracht, um die Grundlage für die Erweiterung alternativer Angebote zum privaten PKW - als wesentlicher Bestandteil der Verkehrswende - zu schaffen. Die inhaltliche Umsetzung

wird dabei wesentlich von einer Personalzuschaltung abhängen.

Mit dem Beschluss vom 21.07.2021 (Vorlagen-Nr. 20-26 / V 03540; Erstellung eines Logistikkonzepts im Rahmen des BMVI-Programms zur Förderung der städtischen Logistik) wurde das Mobilitätsreferat mit der Erstellung eines Logistikkonzepts beauftragt. In diesem Zuge werden im GB1 die übergeordneten strategischen und konzeptionellen Arbeiten durchgeführt. Im GB2 erfolgt die räumliche Umsetzung und die Bewertung der rechtlichen Machbarkeit der Maßnahmen, woraus sich die Notwendigkeit der Mitwirkung an der Erarbeitung des übergeordneten Konzepts ergibt. So soll z.B. in allen bestehenden Stadtquartieren sowie auch in allen neu entstehenden Siedlungen ein bedarfsgerechtes Angebot an Liefer-/Ladezonen (auch zur ausschließlichen Nutzung durch E-Fahrzeuge) bereitgestellt werden. Darüber hinaus sollen weitere Maßnahmenbausteine, wie z.B. Erweiterungen von Lieferzeiten in Fußgängerzonen/Quartierszentren für E-Fahrzeuge, die Schaffung von Lieferzonen und Stellplätzen zum Laden von E-Lastenrädern, die Einführung eines Fördermittelprojektes für Lastenradanbieter auf der letzten Meile, etc. geprüft und umgesetzt werden.

Alleine aus den vorstehenden Ausführungen sind zahlreiche Überschneidungen bei den Themenfeldern Elektromobilität, Shared Mobility und nachhaltige Logistik/Wirtschaftsverkehr erkennbar. Im Hinblick auf die rechtliche Machbarkeit einzelner Maßnahmen und der Verteilung der begrenzt verfügbaren Flächen im öffentlichen Straßenraum ist ein themenübergreifendes und integriertes Denken erforderlich. Um in den genannten Themenfeldern möglichst zeitnah sichtbare Ergebnisse im Straßenraum erreichen zu können, sind zwei zusätzliche Stellen (2,0 VZÄ) zwingend erforderlich.

Innovative stadtviertelbezogene Erschließungskonzepte:

Zeitraum	VZÄ	Funktionsbezeichnung	Geplante Einwertung	Qualifikations-ebene
Ab 2022 dauerhaft	1,0	Themenverantwortliche*r für stadtviertelbezogene Erschließungskonzepte bei GB2.1	A13 / E13	QE 4

Für die Umsetzung von stadtviertelbezogenen Erschließungskonzepten (wie z.B. Superblocks) liegen bereits Wünsche aus dem Stadtrat vor. Eine Bearbeitung der Maßnahme konnte bisher mangels finanzieller und personeller Ressourcen nicht erfolgen. Durch die Schaffung einer Stelle, die sich themenverantwortlich im GB2.1 um dieses Thema kümmert, können die vom Stadtrat gewünschten Projekte angegangen werden. In hochverdichteten Stadtvierteln mit verschiedenen baulichen

und verkehrsrechtlichen Änderungen soll die Anzahl der PKW-Stellplätze und der PKW-Verkehr reduziert werden. Dadurch werden Flächen zur Begrünung (Baumpflanzungen) der Stadtviertel frei. Gleichzeitig können Flächen für alternative/multimodale Verkehrsangebote umgenutzt werden. Zudem wird eine Reduktion der Kfz-Nutzung sowohl was die Häufigkeit als auch die gefahrenen Kilometer angeht erreicht. Dies geschieht durch den Umstieg von motorisiertem Individualverkehr (MIV) auf den Umweltverbund, durch eine geringere Attraktivität der Viertel für den Zielverkehr infolge geringerer Parkplatzanzahl und durch die Förderung von klimaneutraler Mobilität (durch Förderung von Elektroautos gegenüber Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor).

Durch alle Maßnahmen entstehen CO₂-Einsparungen bzw. CO₂-Senken (Baumpflanzungen) und sie tragen somit zur klimaneutralen Mobilität (Verkehrswende) bei. Diese Maßnahmen erfordern sehr aufwändige und umfassende mobilitätsbezogene Analysen der jeweiligen Stadtgebiete sowie die Erarbeitung umfassender, schlüssiger und auf die jeweiligen Stadtgebiete individuell maßgeschneiderte Maßnahmenkonzepte. Diese sehr zeit- und arbeitsintensive Aufgabe kann neben den derzeit vorhandenen Aufgaben von vorhandenen Personalkapazitäten nicht zusätzlich geleistet werden. Deshalb ist eine personelle Aufstockung zwingende Voraussetzung zur Bearbeitung dieser Aufgabe.

Saisonale Interventionen, Fußverkehr, Bürgerinitiativen zur Umsetzung nachhaltiger Verkehrsprojekte:

Zeitraum	VZÄ	Funktionsbezeichnung	Geplante Einwertung	Qualifikations-ebene
Ab 2022 dauerhaft	2,0	SB Grundsatzaufgaben bei GB2.21	A13 / E13	QE 4

Für die Themen Saisonale Interventionen (Sommerstraßen, Parklets), Fußverkehr und die Beratung von Bürgerinitiativen zu nachhaltigen, auf die Verkehrswende ausgerichteten Projekten, sind derzeit im Umsetzungsbereich des GB2 keine gesonderten Personalressourcen vorhanden. Gerade beim Thema Sommerstraßen und Parklets wurde die Grenze der Belastbarkeit teils überschritten. Aufgaben in diesen Themenbereichen konnten bisher nur zu Lasten von Pflichtaufgaben (u.a. Prüfung von verkehrssicherheitsrechtlichen Aspekten im Zuge von Bauvorhaben und Bebauungsplanverfahren) in geringem Umfang übernommen werden. Für eine Verstärkung des Ansatzes der Saisonalen Stadträume ist daher zwingend eine Personalzuschaltung notwendig.

Für das Thema Fußverkehr kann seitens des für die Umsetzung und der

verkehrsrechtlichen Bewertung zuständigen GB2 derzeit mangels Ressourcen kein konstruktiver zielführender Beitrag für eine strategische, konzeptionelle und über die bisherige Praxis hinausgehende Ausrichtung geleistet werden. Dies ist jedoch notwendig, etwa im Hinblick auf die Erarbeitung von Standards für die Sachbearbeitung bei der verkehrsrechtlichen Umsetzung im Tagesgeschäft und einer stärkeren Berücksichtigung von den Belangen des Fußverkehrs in Planungsprozessen.

Wie die Themen der Saisonalen Stadträume und der Förderung des Fußverkehrs zielen auch zahlreiche Bürger*inneninitiativen auf die Verbesserung der Aufenthaltsqualität mittels Flächenumverteilung und die Erhöhung der Verkehrssicherheit für die schwächsten Verkehrsteilnehmer*innen (Fußverkehr) ab. Welche überwiegend rechtlichen Fragestellungen und Probleme bei der Betreuung der Bürger*inneninitiativen auftreten können, stellte sich im Zuge der Mobilitätskongress-Projekte heraus. Um die Initiativen aus der Bürgerschaft intensiv betreuen und Synergieeffekte (i.S.v. eine gute Vorbereitung seitens der Initiativen = weniger Aufwand für die Stadtverwaltung bei der Umsetzung) erzielen zu können, ist eine frühzeitige Beratung und Begleitung seitens der Stadtverwaltung notwendig.

Die vorstehenden Themenfelder hängen eng zusammen und erfordern für eine effektive und zielführende Aufgabenerfüllung ein integriertes und übergreifendes Denken. Um sowohl den seit 2019 verfolgten und zwischenzeitlich bewährten Ansatz der Saisonalen Stadträume weiterzuverfolgen, als auch die Belange des Fußverkehrs zu stärken und Bürger*inneninitiativen im Sinne der verfolgten Verkehrswende aufgreifen und zur Umsetzung bringen zu können, sind zwei Stellen (2,0 VZÄ) erforderlich.

Radverkehr (Aufgabenzuwachs durch Meldeplattform):

Zeitraum	VZÄ	Funktionsbezeichnung	Geplante Einwertung	Qualifikations-ebene
Ab 2022 dauerhaft	1,0	SB Verkehrsanordnungen bei GB2.21	A12 / E11	QE 3

Mit Beschluss vom 08.04.2020 (Vorlagen-Nr. 14-20 / V 18187; Meldeplattform Radverkehr, Internetportal zur Bearbeitung von Anregungen und Beschwerden zum Radverkehr) wurde die Einführung einer Meldeplattform Radverkehr beschlossen und das Kreisverwaltungsreferat (jetzt Mobilitätsreferat) beauftragt, den erforderlichen Personalbedarf für den Eckdatenbeschluss 2021 anzumelden. Nachdem eine Anmeldung aufgrund der bekannten Situation nicht möglich war, wird dies nun nachgeholt.

Zwischenzeitlich wurde die Meldeplattform im Frühjahr 2021 gestartet. Die Meldeplattform wird seitens der Bürger*innen sehr gut angenommen und es gibt eine Vielzahl von Anfragen, Beschwerden und Anträgen. Dies führt dazu, dass eine zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit zeitnahe Prüfung und Bearbeitung mit den vorhandenen Personalressourcen nicht mehr möglich ist.

Zu den Aufgaben im Zusammenhang mit der Meldeplattform gehören u.a. die Bearbeitung und Koordinierung von Bürger*innenanliegen zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur, die Einbeziehung der Bürger*innenhinweise bei Projektumsetzung, die Mitwirkung bei der Priorisierung von Projekten durch die Auswertung der Bürger*innenschreiben sowie bei der Erstellung von Berichten für die ausführenden Referate mit Hinweisen und Vorschlägen zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur in München, die Beteiligung bei Berichterstattungen gegenüber dem Stadtrat oder die Aufbereitung und Integration neuer Informationsangebote in die Meldeplattform.

Um die vorstehenden Aufgaben und eine zeitnahe Bearbeitung der Bürger*innenanliegen, verbunden mit der ggf. notwendigen Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit, gewährleisten zu können, ist eine zusätzliche Stelle (1,0 VZÄ) erforderlich.

Servicebüro Baustellen:

Zeitraum	VZÄ	Funktionsbezeichnung	Geplante Einwertung	Qualifikations-ebene
Ab 2022 dauerhaft	2,0	SB Servicebüro bei GB2.31	A8 / E8	QE 2

Das MOR ist als Straßenverkehrsbehörde für die Genehmigung von Baustellen/Arbeitsstellen auf öffentlichem Verkehrsgrund zuständig. In der Abteilung MOR-GB2.3 temporäre Anordnungen werden alle Baustellen/Arbeitsstellen auf öffentlichen Straßen genehmigt. Das Servicebüro Bau der Abteilung MOR-GB2.3 ist die zentrale Anlaufstelle für den gesamten Parteiverkehr der Abteilung und die zentrale Einlaufstelle für alle eingehenden Anträge. Zudem werden im Servicebüro Bau Haltverbote für Umzüge, kleine Baustellen/Arbeitsstellen genehmigt und ein Servicetelefon betrieben.

Es handelt sich um dauerhafte Pflichtaufgaben, die dem MOR als untere Straßenverkehrsbehörde übertragen sind.

Das Servicebüro Bau wurde 2017 eingerichtet. Zu keinem Zeitpunkt konnten alle Aufgaben erledigt werden, die ursprünglich für das Servicebüro Bau vorgesehen

waren. Zudem steigt der Arbeitsaufwand im Servicebüro durch die Verdichtung in München, da jede einzelne Baustelle/Arbeitsstelle mehr Beratung und Abstimmung notwendig macht. Die unzureichende Personalausstattung führte in der Vergangenheit immer wieder zu Bearbeitungszeiten für Haltverbote und kleine Baustellen von über 2 Wochen (Zielwert) und damit zu Beschwerden seitens des Baugewerbes. Dies führt zu einem dauerhaften Mehrbedarf von 2,0 VZÄ ab 2022.

Servicebüro Film & Veranstaltungen:

Zeitraum	VZÄ	Funktionsbezeichnung	Geplante Einwertung	Qualifikations-ebene
Ab 2022 dauerhaft	4,0	SB Verkehrsanordnungen bei MOR-GB2.36	A11 / E10	QE 3

Gemäß der StVO sind für Dreharbeiten im öffentlichen Straßenraum Erlaubnisse notwendig. Diese Aufgabe wurde 2016 im Servicebüro Film gebündelt. Es handelt sich um dauerhafte Pflichtaufgaben, die dem MOR als untere Straßenverkehrsbehörde übertragen sind.

Eine personelle Aufstockung im Servicebüro ist durch die zunehmende Nutzungsverdichtung im Straßenraum dringend notwendig. Busspuren, Radschnellwege, Mobilitätsstationen, Ladesäulen usw., also alle neuen Nutzungsformen auf der Straße müssen bei der Genehmigung von Dreharbeiten berücksichtigt werden. Der Prüfungsaufwand steigt daher.

Nicht berücksichtigt ist bisher zudem der vom FilmFernsehFonds Bayern und von den hiesigen Produktionsfirmen geforderte zusätzliche Personalbedarf für das Servicebüro Film, um fristgerecht und umfassend Vorab- und Beratungsgespräche für die Produktionen anbieten und auch kurzfristige Änderungen bei laufenden Produktionen durch das Servicebüro Film bedienen zu können.

Um dem nationalen und internationalen Wettbewerb „Stand zu halten“ und den Wirtschaftsstandort München entsprechend zu stärken, ist eine Erhöhung des Services für die Filmwirtschaft notwendig.

Insgesamt ist eine Zuschaltung von 4,0 VZÄ erforderlich, um den Anforderungen gerecht zu werden.

Eine weitere Arbeit ohne Stellenmehrung im Filmbüro ist nicht leistbar und führt unausweichlich zu einer massiven Einschränkung des Service Filmbüro verbunden mit massiven Beschwerden.

Sachbearbeitung Baustellen:

Zeitraum	VZÄ	Funktionsbezeichnung	Geplante Einwertung	Qualifikations-ebene
Ab 2022 dauerhaft	1,0	SB Baustellen bei GB2.3	A12 / E11	QE 3

Aufgrund der kontinuierlich ansteigenden Anzahl an Baumaßnahmen, sowohl von privaten als auch öffentlichen Bauträgern mit unvermeidbaren Eingriffen in öffentlichen Verkehrsgrund, für welche seitens des Mobilitätsreferates jeweils Einzelerlaubnisse sowie Anordnungen und Auflagen zur Absicherung der Baustellen erteilt werden müssen, sind zusätzliche Personalkapazitäten dringend erforderlich. Ansonsten können nicht mehr alle Anträge zur Durchführung von Baumaßnahmen mit Eingriffen in den öffentlichen Verkehrsgrund bearbeitet werden und Baumaßnahmen können nicht durchgeführt werden. Deshalb wird mit diesem Beschluss eine Sachbearbeiter*innen-Stelle für folgende Aufgaben beantragt: Erteilung von verkehrsrechtlichen Anordnungen und verkehrsaufsichtlichen Erlaubnissen für Baumaßnahmen aller Art auf öffentlichem Verkehrsgrund; Überprüfung der Baustellen auf ordnungsgemäße Absicherung bzw. Einhaltung der erteilten Auflagen; Selbständige Durchführung von Besprechungen auch bei größeren bzw. schwierigeren Baumaßnahmen; Abwicklung des Schriftverkehrs zu Anfragen / Anträgen / Beschwerden bei verkehrsrechtlichen Maßnahmen einfacher Art; Abgabe von Stellungnahmen in Verkehrsangelegenheiten gegenüber anderen Dienststellen und Behörden.

3. Haushaltsausweitungen konsumtiv ohne Stellenzuschaltungen

Anschaffung eines Elektroautos für den Botendienst:

Für die Verteilung der Post zwischen den einzelnen Standorten des Mobilitätsreferats und dem Rathaus ist die Anschaffung eines Fahrzeugs zwingend erforderlich. Bislang wurden hierfür keine Sachmittel eingeplant. Im Sinne der Verkehrswende und des Umstiegs auf umweltfreundliche Antriebe soll ein Elektroauto angeschafft werden. Um die Funktionsfähigkeit des Referates sicherstellen zu können, musste aktuell ein Fahrzeug für den Transport angemietet werden. Dauerhaft ist dies wesentlich unwirtschaftlicher, als die Anschaffung eines stadtwweit üblichen Dienstfahrzeuges.

Anschaffung Elektrofahrzeug	45.000 Euro (einmalig)
-----------------------------	------------------------

Sachmittel für den Geschäftsbereich Strategie (MOR-GB1):

Für die Umsetzung der Verkehrswende sind zusätzliche Mittel zwingend erforderlich, um u.a. verschiedene fortlaufende Verkehrs- und Mobilitätskonzepte zu entwickeln:

Die LHM ist Aufgabenträger im ÖPNV. Fachlich wird diese Rolle durch das MOR u.a. durch die Verantwortung für die Aufstellung und Fortschreibung des Nahverkehrsplans (NVP) übernommen. Für die (Vor)Untersuchungen von ÖV-Maßnahmen (außerhalb von Machbarkeitsstudien im NVP) sind immer wieder Gutachten kleinerer Größenordnungen notwendig (z.B. vorbereitende Untersuchungen TRAM Verlängerung nach Haar, ÖV Achse LHM-Dachau etc.).

Für die fortlaufenden Aufgabenbereiche des Geschäftsbereichs Strategie werden zudem regelmäßig externe Beratungsleistungen für Fach- und Rechtsfragen benötigt. Damit soll gewährleistet sein, dass der Geschäftsbereich die geforderten Aufgaben zeitnah und schnell beantworten kann. Eine externe Beratung ist dabei notwendig, da es sich bei den meisten Aufgaben um strategisch, konzeptionelle Aufgaben mit einem innovativen Charakter handelt. Dabei sind aktuelle Entwicklungen, Makrotrends sowie fachliche Expertise fortschrittlichster Technologien und Prozesse anzuwenden, um den hohen Ansprüchen der Verkehrswende in München angemessen begegnen zu können. Der Stadtrat hat in der Mobilitätsstrategie 2035 außerdem u.a. die Erarbeitung einer Teilstrategie Wirtschaftsverkehr beauftragt. Aufgrund fehlender Definitionen, Daten und konzeptioneller Grundlagen ist beabsichtigt eine*n externe*n Auftragnehmer*in mit einer Bestandsaufnahme, einer Stärken-Schwächen-Analyse und der Definition wesentlicher Handlungsfelder zu beauftragen als Grundlage für die Entwicklung konkreter Umsetzungsmaßnahmen.

Für diese beispielhaft genannten Maßnahmen bzw. Projekte sind dauerhaft zusätzliche Sachmittel erforderlich. Die zusätzlichen Mittel sind in den nächsten Jahren u.a. für die zuvor genannten Projekte erforderlich, werden im Anschluss jedoch weiterhin benötigt, u.a. für Folgeprojekte. Es handelt sich hier um einen fortlaufende Prozess, der eine dauerhafte Mittelbereitstellung bedingt.

Sachmittel MOR-GB1 Strategie	275. 000 Euro (dauerhaft)*
------------------------------	----------------------------

* da aus den geplanten Sachmitteln auch die Ersteinrichtung und die Büromittelpauschale finanziert werden muss, beträgt der Wert in 2022: 770.000 Euro und wird ab dem Jahr 2023 auf 850.000 Euro erhöht.

Sachmittel für den Geschäftsbereich Verkehrs- und Bezirksmanagement (MOR-GB2):

Für die Umsetzung der Verkehrswende sind zusätzliche Mittel zwingend erforderlich, um u.a. verschiedene fortlaufende Verkehrs- und Mobilitätskonzepte und Projekte (z.B. Infrastrukturprojekte, stadträumliche Untersuchungen, etc.) umzusetzen.

Zu nennen sind hier beispielsweise verschiedene Machbarkeitsstudien und

konzeptionelle verkehrliche und verkehrsinfrastrukturelle Planungen und innovative stadtviertelbezogene Erschließungskonzepte oder saisonale Interventionen, welche im Jahr 2022 bearbeitet werden sollen und für die auch explizite Aufträge über Stadtratsbeschlüsse erteilt wurden:

VTU Solln: Verkehrspolitisches Gesamtkonzept für den 19. Stadtbezirk Thalkirchen – Obersendling – Forstenried – Fürstenried – Solln: Vergabe von Beratungs- und/oder Gutachterleistungen (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 08761)

WaRP: Verkehrliche Machbarkeitsuntersuchung - Wohnen am Riemer Park (Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 03314)

Alternativuntersuchung Tunnel Schleißheimer Straße (ÖV-Systemvergleich und Straßenvarianten) (Sitzungsvorlage in Erarbeitung)

Untersuchungen zur Trambahnverlängerung nach Dachau (Sitzungsvorlage in Erarbeitung)

Ohne diese Sachmittel können die zahlreichen Projekte nicht bearbeitet werden. Die zusätzlichen Mittel sind in den nächsten Jahren u.a. für die zuvor genannten Projekte erforderlich, werden im Anschluss jedoch weiterhin benötigt, u.a. für Folgeprojekte. Es handelt sich hier um einen fortlaufenden Prozess, der eine dauerhafte Mittelbereitstellung bedingt.

Sachmittel MOR-GB2 Verkehrs- und Bezirksmanagement	850.000 Euro (dauerhaft)*
--	---------------------------

* da aus den geplanten Sachmitteln auch die Ersteinrichtung und die Büromittelpauschale finanziert werden muss, beträgt der Wert in 2022: 770.000 Euro und wird ab dem Jahr 2023 auf 850.000 Euro erhöht.

4. Zusätzlicher Büroraumbedarf

Der unter Ziffer A.2. dargestellte zusätzliche Personalbedarf im Umfang von 41,375 VZÄ im Bereich des Overheads (Referats- und Geschäftsleitung) sowie im Geschäftsbereich 1 (Strategie) und Geschäftsbereich 2 (Verkehrs- und Bezirksmanagement) soll – nach derzeitigem Planungsstand - ab 2022 dauerhaft in den bereits durch das Kommunalreferat zugesagten Verwaltungsgebäuden des Mobilitätsreferats an den Standorten Blumenstraße und Implerstraße eingerichtet werden.

Durch die beantragten Stellen wird Flächenbedarf ausgelöst. Der Arbeitsplatzbedarf kann aus Sicht des Mobilitätsreferats in den bereits zugewiesenen bzw. zugesagten Flächen dauerhaft untergebracht werden. Es wird daher kein zusätzlicher Büroraumbedarf beim Kommunalreferat angemeldet.

5. Beantwortung von Stadtratsanträgen

Stadtratsantrag „Das neue Mobilitätsreferat wird MVG-Betreuungsreferat“

Antrag Nr. 20-26 / A 00057 von den Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN / RL und SPD / Volt Fraktion vom 22.05.2020: Das Mobilitätsreferat, das zum 1.1.2021 gegründet wird, wird Betreuungsreferat der Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG). Im Aufsichtsrat der MVG erhält der/die Referent*in für Arbeit und Wirtschaft einen Sitz.

Begründung:

Laut Grundsatzbeschluss zur Gründung des Mobilitätsreferats soll dieses die "Federführung für alle Fragen der Mobilität" erhalten. Da der Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs den Schlüssel für eine zukunftsfähiges Mobilitätskonzept darstellt, ist es nur logisch, das mit der MVG die hier wesentliche Akteurin von dem neuen Mobilitätsreferat betreut wird und die die MVG betreffenden Entscheidungen im Mobilitätsausschuss diskutiert werden. Die notwendige Anbindung an die wirtschaftliche Steuerung des Mutterkonzerns Stadtwerke München (der vom Referat für Arbeit und Wirtschaft betreut wird) kann dadurch gewährleistet werden, dass im Aufsichtsrat der MVG auch der/die Referent*in für Arbeit und Wirtschaft einen Sitz erhält.

Hierzu nimmt das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung:

Mit Gründung des Mobilitätsreferats zum 01.01.2021 wurden teilweise stadintern auch die Zuständigkeiten für die Betreuung der städtischen Gesellschaften angepasst. Die fachliche Betreuung und Umsetzung der Mobilitätsthemen der MVG erfolgt ab sofort durch das Mobilitätsreferat, das gestalterischen Einfluss auf das Thema Verkehr und Mobilität nimmt. Dazu zählen u.a. die Federführung in den Arbeitskreisen zur Angebotskoordination und das Anliegenmanagement (Beantwortung von StR-, BA-, Bürgeranfragen im Bereich Öffentlicher Verkehr) sowie die fachliche Verantwortung für den Großteil der mobilitätsrelevanten Beschlussvorlagen mit MVG Bezug. Dies erfolgt in enger Zusammenarbeit mit der MVG. Um diese Anforderungen bewältigen zu können, sind die in dieser Beschlussvorlage geforderten Stellenzuschaltungen im ÖV-Bereich notwendig.

Das RAW (Beteiligungsmanagement) unterstützt die Eigentümerin LHM bei der Steuerung des Unternehmens SWM und begleitet die wirtschaftlichen Belange der Sparte Verkehr im SWM/MVG Konzern. Die Finanzierung der ÖPNV-Infrastruktur aber auch der Betrieb erfolgt unternehmensübergreifend im Konzern SWM unter Beteiligung der Gesellschaften der SWM GmbH. Mit Blick auf die Gesamtkonzernsteuerung der Stadtwerke aus einer Hand bietet daher die Begleitung von unternehmensrelevanten Maßnahmen durch das RAW große Vorteile. Ein Herauslösen der MVG aus der

wirtschaftlichen Betreuung durch das RAW widerspräche der unternehmensübergreifenden Organisation der Leistung und Finanzierung der Sparte Verkehr und könnte auch finanziell nachteilig werden.

Es bestehen zahlreiche Zusatzanforderungen hinsichtlich Infrastruktur, Tarifhöhe, Tarifstruktur und Leistungsangebot, die durch die LHM finanziert werden müssen. Die Finanzierungsinstrumente unterscheiden sich z.B. im Hinblick auf ihre steuerlichen Auswirkungen erheblich. SWM/MVG, SKA und RAW koordinieren die Finanzierung aus Konzernsicht. Das Mobilitätsreferat in seiner neuen Funktion betreibt mit den SWM/MVG die fachliche Priorisierung der Maßnahmen als Vorlage für die Entscheidung durch die Politik und sichert diese durch entsprechende fachliche Beschlussvorlagen ab. Die Komplexität der Aufgaben und Prozesse hat sich dabei mit dem neuen Finanzbeziehungsvertrag LHM-SWM und der angespannten Haushaltssituation deutlich erhöht. Die Fachexpertise des RAW ist hierbei zwingend notwendig.

Das Mobilitätsreferat hat seinerseits einen Sitz im Aufsichtsrat der SWM/MVG erhalten und kann dort die Belange der Mobilität einbringen.

Dem Antrag wird damit aus Sicht der Verwaltung bestmöglich Rechnung getragen. Verkehrsfachlich werden die SWM/MVG durch das Mobilitätsreferat betreut, finanziell im Rahmen des Gesamtkonzerns SWM durch das RAW.

Stadtratsantrag „München - Stadt zu Fuß I“

Antrag Nr. 14-20 / A 05851 von der SPD-Stadtratsfraktion vom 04.09.2019:

Für das neu zu schaffende Mobilitätsreferat soll neben der bereits vorhandenen Position der/s Radverkehrsbeauftragten auch die Position einer/s Fußverkehrsbeauftragten eingerichtet werden, u.a. mit folgenden Aufgabengebieten:

- *Schnittstelle zu den relevanten Referaten*
- *Gewährleistung von Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit*
- *Konfliktmanagement zur Wahrung der Rechte des Fußverkehrs bei Konflikten mit anderen Formen der Mobilität*
- *Förderung der Bürgerbeteiligung, Einbeziehung der Bezirksausschüsse und Ehrenamtlicher*
- *Mobilitätserziehung zur Förderung des Mobilitätsverhaltens zugunsten des Fußverkehrs*
- *Öffentlichkeitsarbeit und Information*

Begründung:

Wir alle sind Fußgänger. Das Zufußgehen ist die natürlichste, gesündeste,

umweltfreundlichste und kostengünstigste Art der Fortbewegung. Das Gehen nutzt körperlicher wie seelischer Gesundheit. Beim Flanieren entdecken wir unsere Stadt, treten mit unseren Mitmenschen in Kontakt und lernen die Vielfalt unserer Stadtgesellschaft kennen. Die Anliegen der Fußgänger werden meist „mitgedacht“, aber nicht immer explizit bedacht. Das hat zur Folge, dass ihre berechtigten Interessen nicht immer ausreichend in Planungen einfließen. Fußwege werden oft nur als kürzeste Verbindung zum nächsten Halt des ÖPNV geplant und nicht als zu gestaltende Elemente eines attraktiven öffentlichen Raums.

*In Neubaugebieten sollen attraktive Wege und Plätze mit Schatten spendenden Bäumen, fußgängerfreundlicher Beleuchtung und ausreichend Sitzmöglichkeiten geschaffen werden. In Bestandsquartieren müssen die Anteile am öffentlichen Raum zugunsten des Fußverkehrs bewahrt und erweitert werden. Gehsteige werden vielfach von parkenden Autos, Rädern, quer zur Laufrichtung abgestellten E-Scootern, Motorrollern, Zeitungskästen und Vielem mehr verstellt. Aufstellflächen an Kreuzungen werden zu Sammelstellen für Zweiräder aller Art. Fahrräder und Escooter, die verbotswidrig den Gehsteig nutzen, erschrecken und stressen die Zufußgehenden. Der/die Fußverkehrsbeauftragte kann als Ansprechpartner*in für Bezirksausschüsse, ehrenamtliche Flaneure wie auch engagierte Bürger*innen dienen, um Schwachstellen im Bereich der Barrierefreiheit und Lücken im Fußverkehrsnetz zu melden. Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit müssen für Fußgänger jeden Alters, mit und ohne Mobilitätseinschränkungen, mit Rollatoren, Rollstühlen oder Kinderwagen gewährleistet sein. Die Öffentlichkeit kann durch Kampagnen zur Verkehrssicherheit und Gesundheitsfürsorge, und speziell Kinder können durch frühzeitige Förderung des Mobilitätsverhaltens für das Thema sensibilisiert werden.*

Hierzu nimmt das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung:

In Kapitel 2.3 dieser Beschlussvorlage (Darstellung der Stellenbedarfe in den Fachbereichen) wird für den Geschäftsbereich MOR-GB1 Strategie die zusätzliche Ressource (1,0 VZÄ) „Sachbearbeitung Fußverkehr Koordination, Strategie und Konzepte“ gefordert. Dazu passend wird in diesem Zuge auch eine umsetzende Stelle im Geschäftsbereich GB 2 „Sachbearbeitung Saisonale Interventionen, Fußverkehr, Bürgerinitiativen zur Umsetzung nachhaltiger Verkehrsprojekte“ beantragt.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 05851 vom 04.09.2019 kann nach Maßgabe der o.g. Ausführungen entsprochen werden.

Stadtratsantrag „München gut zu Fuß unterwegs IX – Das Zufußgehen in der Verwaltung verankern“

Antrag Nr. 20-26 / A 06647 von der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom

31.01.2020:

1. *In der Stadtverwaltung wird ein(e) Fußverkehrsbeauftragte(e) benannt, die/der – vergleichbar dem Radverkehrsbeauftragten – die Interessen der Zufußgehenden vertritt.*
2. *Der Lenkungskreis Radverkehr wird zum Lenkungskreis Nahmobilität erweitert, in dem zukünftig sowohl die Themen des Zufußgehens als auch des Radverkehrs besprochen werden.*
3. *Die/der Fußverkehrsbeauftragte(e) entwickelt mit den dafür relevanten Kolleg*innen der Verwaltung und unter Beteiligung der Bürger*innen eine Fußverkehrsstrategie für München, die als Basis für ein darauf aufbauendes Programm dient.*

Begründung:

*Bei der Umsetzung der Verkehrswende kommt dem Fußverkehr als Basismobilität und Teil der aktiven Mobilität bzw. der Nahmobilität erhebliche Bedeutung zu. Um den spezifischen Anforderungen des Zufußgehens gerecht zu werden, empfiehlt es sich, eine(n) kundige(n) Sachwalter(in) zu benennen, die/der sich mit Priorität darum kümmert und den Kolleg*innen aus der Verwaltung sowie den Bürger*innen als Ansprechpartner*in zur Verfügung steht.*

Um Synergieeffekte zu nutzen und damit nicht zu viele Gremien entstehen, sollte der Lenkungskreis Radverkehr um das Thema Zufußgehen erweitert werden. Die Vorbereitung obliegt dann beiden Beauftragten gemeinsam.

Auch wenn es sich beim Zufußgehen in München nicht um ein neues Thema handelt, so sollte dem Thema künftig höhere Priorität zukommen, die in einer Fußverkehrsstrategie vertieft wird. Es gibt hierfür auch einen aktuellen Handlungsleitfaden von FUSS e.V., der in Zusammenarbeit mit und gefördert vom Umweltbundesamt entstanden ist.

Hierzu nimmt das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung:

Zu Punkt 1 des Antrages:

In Kapitel 2.3 dieser Beschlussvorlage (Darstellung der Stellenbedarfe in den Fachbereichen) wird für den Geschäftsbereich MOR-GB1 Strategie die zusätzliche Ressource (1,0 VZÄ) „Sachbearbeitung Fußverkehr Koordination, Strategie und Konzepte“ gefordert. Damit wird diesem Punkt des Antrages entsprochen.

Dazu passend wird in diesem Zuge auch eine umsetzende Stelle im Geschäftsbereich GB 2 „Sachbearbeitung Saisonale Interventionen, Fußverkehr, Bürgerinitiativen zur Umsetzung nachhaltiger Verkehrsprojekte“ beantragt.

Zu Punkt 2 des Antrages:

Das Mobilitätsreferat entwickelt eine Teilstrategie zum Fußverkehr bzw. zur Nahmobilität. In diesem Rahmen wird auch die zukünftige Ausrichtung des

Lenkungskreises Radverkehr diskutiert. Dieser Punkt des Antrages bleibt daher aufgegriffen.

Zu Punkt 3 des Antrages:

Das Mobilitätsreferat entwickelt die o.g. Teilstrategie zum Fußverkehr bzw. zur Nahmobilität und wird diese dem Stadtrat als Beschlussvorlage vorlegen. Die im Rahmen dieses Beschlusses geforderte Stelle zur Fußverkehrskoordination wird die Erarbeitung der Teilstrategie maßgeblich übernehmen. Dieser Punkt des Antrages bleibt daher aufgegriffen.

Der Antrag Nr. 20-26 / A 06647 vom 31.01.2020 wurde bereits in der Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 04239 bis zum 31.06.2022 verlängert.

Stadtratsantrag „Fußgängerrechte stärken - Fußgängerbeauftragte/n einsetzen“

Antrag Nr. 20-26 / A 01948 von der CSU-Stadtratsfraktion vom 28.09.2021:

Der Stadtrat beschließt die Schaffung und Einrichtung einer eigenen Position „Fußgängerbeauftragte/r“ im Mobilitätsreferat.

Begründung:

Die Verkehrswende wird durch die Grün/Rote Koalition im Stadtrat mit Verve vorangetrieben. Der Fokus liegt hierbei darauf, den motorisierten Individualverkehr immer weiter aus der Stadt zu verdrängen und den Ausbau der Radwege zu forcieren. Die Rechte der Fußgängerinnen und Fußgänger aber werden nicht in ausreichendem Maße berücksichtigt. Auch sie brauchen Raum, der vor allem sicher und möglichst konfliktfrei genutzt werden kann. Eine integrative und inklusive Planung ist im Vorfeld von Maßnahmen, die in den Straßenraum eingreifen, mit allen Beteiligten abzustimmen. Ebenso wichtig ist die Schaffung einer hohen Aufenthaltsqualität. Die Hansestadt Hamburg hat seit Oktober 2020 eine Fußgängerbeauftragte eingesetzt, deren Aufgaben darin bestehen, Fußverkehrskonzepte zu entwickeln, Verkehrs- und Freiraumplanungen hinsichtlich der Belange des Fußverkehrs und der Barrierefreiheit zu prüfen, technische, fachliche und finanzielle Grundlagen zum Thema Fußverkehr zusammenzustellen und Ansprechpartnerin für Fachbehörden, Politik und Interessenverbänden zu Fußverkehrsthemen zu sein. Wichtig bei all den konzeptionellen Erwägungen und konkreten Umsetzungsplanungen wird die aktive Bürgerbeteiligung sein, um mit den Bürgerinnen und Bürgern zu planen, nicht aber an ihren Belangen vorbei.

Hierzu nimmt das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung:

In Kapitel 2.3 dieser Beschlussvorlage (Darstellung der Stellenbedarfe in den Fachbereichen) wird für den Geschäftsbereich MOR-GB1 Strategie die zusätzliche Ressource (1,0 VZÄ) „Sachbearbeitung Fußverkehr Koordination, Strategie und Konzepte“ gefordert. Dazu passend wird in diesem Zuge auch eine umsetzende Stelle im Geschäftsbereich GB 2 „Sachbearbeitung Saisonale Interventionen, Fußverkehr, Bürgerinitiativen zur Umsetzung nachhaltiger Verkehrsprojekte“ beantragt.

Dem Antrag Nr. 20-26 / A 05851 vom 28.09.2021 kann nach Maßgabe der o.g. Ausführungen entsprochen werden.

Stadtratsantrag „Verkehrswendereferat statt Papiertiger I, Kompetenzen und Zuständigkeiten des Mobilitätsreferats bündeln und stärken“

Antrag Nr. 20-26 / A 06607 von der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 24.01.2020:

Das neue Referat erhält seinen Aufgaben entsprechend die Bezeichnung „Referat für Mobilität und Öffentlichen Raum“. Seine Kompetenzen und Zuständigkeiten werden wie folgt definiert:

- 1. Öffentlicher Verkehr: Neben den Themen U-Bahn, Straßenbahn und Bus bearbeitet das Referat die Felder S- und Regionalbahn, flexible Bedienformen/On Demand-Verkehre, multimodale Integration und die Erschließung neuer Siedlungsgebiete.*
- 2. Radverkehr, Fußverkehr, Barrierefreiheit und Inklusion: Das Referat setzt die Forderungen des Radentscheids um und entwickelt diese weiter. Die Themen Fußverkehr, Barrierefreiheit und Inklusion werden deutlich aufgewertet. Das Mobilitätsreferat erarbeitet die Neuaufteilung der Straßenräume und berücksichtigt hierbei deren Aufenthaltsfunktion.*
- 3. Die weiteren Aufgabenfelder sind*

- die Begleitung stadtplanerischer Verfahren vom Masterplan bis zur Baugenehmigung;*
- der Straßenverkehr mit der Aufgabe einer Weiterentwicklung des Wirtschaftsverkehrs und der Logistik;*
- digitale Mobilität und neue Mobilitätsformen;*
- Forschung und Kooperation, Daten und Monitoring, Kommunikation und Beteiligung;*
- Verkehrsüberwachung: Die Kommunale Verkehrsüberwachung wird im neuen Mobilitätsreferat angesiedelt.*

Begründung:

Das Mobilitätsreferat wird nicht erfolgreich arbeiten können, wenn wesentliche Teile aus dem Bereich Verkehr und Mobilität in der Zuständigkeit anderer Referate

verbleiben. Für die erfolgreiche Verwirklichung der Verkehrswende reicht es zudem nicht aus, lediglich bestehende Kompetenzen verschiedener Referate zusammenzulegen – sie müssen auch gezielt erweitert und gestärkt werden. Hierzu gehört beispielsweise die komplette Zuständigkeit für die Kontrolle und Steuerung der Münchner Verkehrsgesellschaft mit der Angebotskoordination zur Erstellung des Leistungsprogramms. Das Referat ist auch Schnittstelle für die ÖV-Themen in der Region sowie für übergeordnete Belange auf EU, Bundes- und Landesebene, und betreut den MVV und die Park+Ride GmbH.

Die Stärkung des Fuß- und Radverkehrs sowie der Barrierefreiheit und der Inklusion erfordert die Zuständigkeit für die strategische Gestaltung des öffentlichen Straßenraums. Von erheblicher Bedeutung sind hierbei auch die Zuständigkeiten für die Nahmobilitätspauschale und für die Kommunale Verkehrsüberwachung. Letztere soll garantieren, dass die planerischen Ziele von der tatsächlichen Nutzung der Straßenräume – z.B. durch das Zuparken von Gehsteigen – nicht konterkariert werden. Sämtliche stadtplanerische Verfahren sollten von der ersten Idee der Flächennutzung über Bebauungspläne bis zu bedeutenden Baugenehmigungen eng mit dem neuen Mobilitätsreferat abgestimmt werden.

Beim Straßenverkehr sind die Themen Straßennetzplanung, Straßenausbauplanung, Verkehrsordnung, Verkehrstechnik und preisliche Steuerung des fließenden und ruhenden Verkehrs konzeptionell und strategisch zu bearbeiten. Auch Verbesserungen des Wirtschaftsverkehrs gehören zu den Aufgaben des neuen Referats.

Die Digitalisierung umfasst u.a. die Themen multimodale Mobilität, Sharing Mobility, On-Demand und Mobility as a Service (MaaS). Der Aufgabenbereich reicht von der multimodalen Datenbereitstellung, den Datenplattformen, den daraus entstehenden Diensten und Angeboten bis hin zu digitalen Planungsinstrumenten sowie autonomem und emissionsfreiem Fahren.

Forschung, Innovation und Kooperation erhalten einen höheren Stellenwert als bisher. Der Verkehrspakt Großraum München, die Inzell-Initiative, die Europäische Metropolregion München, das EIT Urban Mobility Netzwerk und die Kooperation M Cube) werden vom Referat für Mobilität und Öffentlichem Raum betreut, das auch internationale Kontakte und Aktivitäten koordiniert. Ein externer Think Tank sollte das Referat unterstützen.

Daten und Monitoring: Unmittelbar mit der Gründung des Mobilitätsreferats wird eine Eröffnungsbilanz vorgelegt, die als Basis für die Bewertung des Arbeitsfortschritts und Erfolgs des Referates dient. Diese Bewertung wird alle zwei Jahre im Rahmen eines Mobilitätsberichts durchgeführt. In diesem Zusammenhang wird eine moderne Basis an Mobilitätsdaten in München geschaffen und ein regelmäßiger Vergleich mit den wichtigsten Deutschen und europäischen Großstädten durchgeführt.

Für Kommunikation und Beteiligung sollte im neuen Mobilitätsreferat eine Stabstelle Kommunikation eingerichtet werden, die sowohl das Mobilitätsmanagementprogramm „München unterwegs“ und das betriebliche Mobilitätsmanagement als auch ein

professionelles Anliegenmanagement bis hin zur klassischen Bürgerbeteiligung betreut.

Das Mobilitätsreferat nimmt hierzu wie folgt Stellung:

Die inhaltliche Ausrichtung und Strukturierung des Mobilitätsreferates wurde in mehreren Beschlussvorlagen in den Jahren 2019 und 2020 festgelegt (u.a. Grundsatzbeschluss zur Gründung eines Mobilitätsreferats der Landeshauptstadt, Vorlagen-Nr. 14-20 / V 16856). In der Beschlussvorlage „Ausschreibung der Stelle der Leitung des Mobilitätsreferates“ (Vorlagen-Nr. 14-20 / V 17113) hat der Stadtrat am 18.02.2020 den Aufgabenumgriff des Mobilitätsreferates und das Organisationsmodell beschlossen. Abgrenzungsentscheidungen der Zuständigkeiten, z.B. die Kommunale Verkehrsüberwachung und die Betreuung der MVG betreffend, wurden in diesem Rahmen politisch getroffen. Im Umsetzungsbeschluss vom 22.07.2020 (Vorlagen-Nr. 20-26 / V 00691) wurden weitere organisatorische und technische Details zum Referatsaufbau beschlossen. Das Mobilitätsreferat wurde am 01.01.2021 entsprechend der beschlossenen Organisationsstruktur gegründet. Nach einem dreiviertel Jahr Referatspraxis zeigt sich, dass sich Referatsstruktur, Aufgabenzuschnitte und themenbezogenes Arbeiten über die Fachteams hinweg bewähren. Die zuvor über mehrere Referate verteilten Bereiche wachsen Schritt für Schritt fachlich zusammen, eine integrierte und teamübergreifende Arbeitskultur etabliert sich. Mehrere Schnittstellenklärungen mit anderen Referaten befinden sich im Abschluss. Bei anderen Themen hat erst der Praxisbetrieb gezeigt, dass noch nicht geklärte Schnittstellen bestehen, welche nun parallel zum Referatsaufbau gemeinsam mit den Dienststellen anderer Referate gelöst werden. Es ist davon auszugehen, dass diese oftmals komplexen Prozess- und Zuständigkeitsklärungen auch noch in 2022 fortgesetzt werden.

Alle in dem Stadtratsantrag benannten Themen werden vom Mobilitätsreferat bearbeitet, entweder in direkter Federführung oder in enger Begleitung anderer federführender Referate. In dem im Juni 2021 beschlossenen Entwurf einer neuen Gesamtstrategie für Mobilität und Verkehr in München (Vorlagen-Nr.: 20-26 / V 03507) wurde die fachliche Zielsetzung des Referates festgehalten. In den kommenden Jahren wird das Mobilitätsreferat knapp 20 Teilstrategien erarbeiten. Alle in dem Stadtratsantrag angesprochenen Themen sind in den Teilstrategien abgedeckt. In den Teilstrategien werden u.a. die themenspezifischen Ziele, Handlungsfelder und Maßnahmenprogramme konkretisiert. Sowohl in der Gesamtstrategie als auch in den Teilstrategien sind Monitoring und Evaluation wichtige Aufgaben zur Bewertung der Wirksamkeit der Projekte des Mobilitätsreferates. Es soll u.a. ein Monitoringsystem aufgebaut werden, das die wesentlichen Parameter der Gesamt- und Teilstrategien alle drei Jahre misst und bewertet. Auch unabhängig von den Teilstrategien arbeitet das

Mobilitätsreferat mit beiden Geschäftsbereichen und den Stabsstellen an allen in dem Antrag genannten Themen.

Das Mobilitätsreferat verfügt bereits über ein breit aufgestelltes Mobilitätsmanagementprogramm. Ein systematisches, multimodales Anliegenmanagement für die zahlreichen Kontaktaufnahmen durch Bürger*innen und Akteure ist für das Referat dringend notwendig, kann aufgrund fehlender Personalressourcen jedoch noch nicht etabliert werden. Die Information und Beteiligung von Bürger*innen sowie Interessensgruppen bei verkehrlichen Projekten des Referates erfolgt aktuell mit Bestandspersonal, das eigentlich andere Aufgabenschwerpunkte hat. Für das Gelingen der Projekte des Referates sind ein multimodales Anliegenmanagement und Maßnahmen zur Information und Beteiligung unverzichtbar. Das Mobilitätsreferat wird dem Stadtrat voraussichtlich in 2022 eine Beschlussvorlage vorlegen, um die Standards des Referates zur Information und Beteiligung von Bürger*innen und Interessensgruppen sowie die für eine kontinuierliche, qualitätsvolle Kommunikations- und Beteiligungsarbeit erforderlichen Personalressourcen darzulegen.

Dem Antrag Nr. 20-26 / A 06607 vom 24.01.2020 kann nach Maßgabe der o.g. Ausführungen entsprochen werden.

Stadtratsantrag „Mobilitätsreferat – Sinnvolle Konzeption statt Papiertiger I“

Antrag Nr. 20-26 / A 00063 von der Stadtratsfraktion FDP/BAYERNPARTei vom 26.05.2020: Für das neu zu schaffende Mobilitätsreferat wird neben der bereits vorhandenen Position des Radverkehrsbeauftragten und des beantragten Fußverkehrsbeauftragten auch die Position eines MIV-Beauftragten eingerichtet, u.a. mit folgenden Aufgabengebieten:

- Schnittstelle zu den relevanten Referaten,
- Gewährleistung von Verkehrssicherheit und Verkehrsverflüssigung,
- Konfliktmanagement zur Wahrung der Rechte des Individualverkehrs bei Konflikten mit anderen Formen der Mobilität,
- Förderung der Bürgerbeteiligung, Einbeziehung der Bezirksausschüsse und Ehrenamtlicher,
- Förderung des Mobilitätsverhaltens zugunsten eines gedeihlichen Miteinanders aller Verkehrsarten,
- Öffentlichkeitsarbeit und Information

Begründung:

Das neue Referat soll zentrale Anlaufstelle für alle Fragen rund um Mobilität sein und alle Verkehrsarten – d.h. Fuß- und Radverkehr, ÖPNV und MIV – vertreten. Die bisherige Ausrichtung mit nur einem (bereits installierten) Radverkehrsbeauftragten und der beantragten Position eines Fußverkehrsbeauftragten wird der Intention eines harmonischen Miteinanders aller Verkehrsteilnehmer nicht gerecht. Die Zulassungszahlen von privaten und gewerblichen PKW in München steigen kontinuierlich – auch für die kommenden Jahre wird eine weitere Steigerung prognostiziert. Auch wenn von der Stadtratsmehrheit gerne eine sog. „Verkehrswende“ propagiert wird, sollte hier der Realität Rechnung getragen und auch der MIV in München angemessen berücksichtigt werden.

Das Mobilitätsreferat nimmt hierzu wie folgt Stellung:

Unter Punkt 2.3 dieser Beschlussvorlage (Darstellung der Stellenbedarfe in den Fachbereichen) wird für den Geschäftsbereich MOR-GB1 Strategie die zusätzliche Ressource (1,0 VZÄ) „Sachbearbeitung Motorisierter Individualverkehr, Straßennutzungsgebühren und Bepreisung“ gefordert. Die geplanten Aufgaben dieser Stelle entsprechen in großen Teilen dem im Antrag geforderten Aufgabenprofil, beispielsweise in Bezug auf die Wahrnehmung einer zentralen Schnittstellenfunktion zu den weiteren beteiligten Referaten. Die neue Stelle wird eine zentrale Rolle bei der Erarbeitung der thematischen Teilstrategien gemäß der Mobilitätsstrategie 2035 spielen. Hierbei sind beispielhaft die Teilstrategien für den motorisierten Verkehr, die Steuerung des Verkehrs und den Wirtschaftsverkehr zu nennen. Darüber hinaus ist anzumerken, dass sich bereits eine große Anzahl an Dienststellen in der täglichen Arbeit mit dem motorisierten Individualverkehr befasst (z.B. Verkehrsplanung, Verkehrssteuerung, Daueranordnungen). Auch die in diesem Beschluss geforderte Stelle für stadtviertelbezogene Erschließungskonzepte bei GB2.1 wird sich mit dem motorisierten Individualverkehr beschäftigen. Aus Sicht des Mobilitätsreferates ist der motorisierte Individualverkehr im Referat damit hinreichend abgedeckt.

Dem Antrag Nr. 20-26 / A 00063 vom 26.05.2020 kann nach Maßgabe der o.g. Ausführungen entsprochen werden.

Stadtratsantrag „Mobilitätsreferat – Sinnvolle Konzeption statt Papiertiger II“

Antrag Nr. 20-26 / A 00064 von der Stadtratsfraktion FDP/BAYERNPARTEI vom 26.05.2020: Für das neu zu schaffende Mobilitätsreferat soll neben der bereits vorhandenen Position des Radverkehrsbeauftragten und des beantragten Fußverkehrsbeauftragten auch die Position eines ÖPNV-Beauftragten eingerichtet werden, u.a. mit folgenden Aufgabengebieten:

- Schnittstelle zu den relevanten Referaten,

- Gewährleistung von Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit,
- Konfliktmanagement zur Wahrung der Rechte des ÖPNV bei Konflikten mit anderen Formen der Mobilität,
- Förderung der Bürgerbeteiligung, Einbeziehung der Bezirksausschüsse und Ehrenamtlicher,
- Förderung des Mobilitätsverhaltens zugunsten eines gedeihlichen Miteinanders aller Verkehrsarten,
- Öffentlichkeitsarbeit und Information.

Begründung:

Das neue Referat soll zentrale Anlaufstelle für alle Fragen rund um Mobilität sein und alle Verkehrsarten – d.h. Fuß- und Radverkehr, ÖPNV und MIV – vertreten. Die bisherige Ausrichtung mit einem (bereits installierten) Radverkehrsbeauftragten und der beantragten Position eines Fußverkehrsbeauftragten wird der Intention eines harmonischen Miteinanders aller Verkehrsteilnehmer nicht gerecht. Eine boomende Stadt wie München braucht einen gut ausgebauten, leistungsfähigen ÖPNV um Mobilität für alle zu gewährleisten und einen Verkehrskollaps zu verhindern. Um die Schwachstellen und Versäumnisse der letzten Jahre und Jahrzehnte wenigstens einigermaßen aufzuarbeiten und mit den verkehrlichen Anforderungen der wachsenden Stadt Schritt halten zu können, ist die feste Verankerung des ÖPNV auf Augenhöhe mit den weiteren Mobilitätsarten im neuen Referat unabdingbar.

Das Mobilitätsreferat nimmt hierzu wie folgt Stellung:

Unter Punkt 2.3 dieser Beschlussvorlage (Darstellung der Stellenbedarfe in den Fachbereichen) sollen mehrere Stellen für den ÖPNV geschaffen werden, u.a.

- GB 1: Sachbearbeitung Betreuung MVG/MVV, Finanzierung ÖV
- GB 1: Sachbearbeitung ÖV SPNV und Busbeschleunigung
- GB 1: Sachbearbeitung Neue Beförderungsmodelle / Rechtskonzepte
- GB 2: Themenverantwortliche*r für den öffentlichen Verkehr (ÖV) im GB 2.1

Diese Stellenschaffungen vorausgesetzt, wird das Thema ÖPNV im Mobilitätsreferat fachlich erheblich besser abgedeckt sein als bisher.

Dem Antrag Nr. 20-26 / A 00064 vom 26.05.2020 kann nach Maßgabe der o.g. Ausführungen entsprochen werden.

Stadtratsantrag „Mobilitätsstrategie umsetzen: mehr Personal für die Verkehrswende“

Antrag Nr. 20-26 / A 01956 von der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL und der

SPD/Volt Stadtratsfraktion vom 04.10.2021: Das Mobilitätsreferat wird gebeten, zur Weiterentwicklung und Umsetzung der vom Stadtrat am 23. Juni 2021 im Grundsatz beschlossenen Mobilitätsstrategie insbesondere für die Teilstrategien Wirtschaftsverkehr, Öffentlicher Verkehr und Fußverkehr einen Vorschlag zum Beschluss zu unterbreiten und die dafür notwendigen Ressourcen (Sach- und Personalmittel) zu beantragen.

Begründung:

Die Mobilitätsstrategie ist „der Fahrplan für die Verkehrswende in München“ (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 03507 vom 23. Juni 2021). Zur Weiterentwicklung und für die Umsetzung benötigt das federführende Mobilitätsreferat ausreichende Ressourcen. Eine Verstärkung ist insbesondere in den genannten Teilbereichen notwendig.

In diesem Zusammenhang könnte die Optimierung des Wirtschaftsverkehrs etwa durch nachhaltige Logistikkonzepte stärker in den Fokus genommen werden, der Öffentliche Verkehr konzeptionell etwa im Bereich Busbeschleunigung und durch verstärkte Suche nach alternativen Finanzierungsquellen unterstützt werden und der Fußverkehr etwa durch die Installierung eines/einer Fußverkehrsbeauftragten sowie durch saisonale Interventionen und stadtviertelbezogene Erschließungssysteme (etwa Superblocks) gefördert werden.

Das Mobilitätsreferat nimmt hierzu wie folgt Stellung:

Unter Punkt 2.3 (Darstellung der Stellenbedarfe in den Fachbereichen) und Punkt 3 (Haushaltsausweitungen konsumtiv ohne Stellenzuschaltungen) dieser Beschlussvorlage werden für die Geschäftsbereiche MOR-GB1 und MOR-GB2 zusätzliche Ressourcen und Sachmittel gefordert. Diese sind, wie im Beschlusstext ausführlich dargelegt, zwingend erforderlich für die Umsetzung und Weiterentwicklung der Mobilitätsstrategie 2035. Diese geforderten Stellen sowie Sachmittel werden daher auch eine zentrale Rolle bei der Erarbeitung der thematischen Teilstrategien gemäß der Mobilitätsstrategie 2035 spielen. Auch für die Themenfelder Wirtschaftsverkehr, Öffentlicher Verkehr und Fußverkehr - die im Antragstext explizit als Teilbereiche aufgeführt werden, für die eine Verstärkung besonders notwendig ist - werden entsprechende Sach- und/oder Personalmittel gefordert. Perspektivisch werden jedoch weitere Stellenzuschaltungen sowie Sachmittel notwendig sein, um die Mobilitätsstrategie 2035 entsprechend umsetzen und weiterentwickeln zu können.

Dem Antrag Nr. 20-26 / A 01956 vom 04.10.2021 kann nach Maßgabe der o.g. Ausführungen entsprochen werden.

B. Darstellung der Kosten und der Finanzierung

1. Zweck des Vorhabens

Das Mobilitätsreferat wurde vom Stadtrat beauftragt, einen zweiten Umsetzungsbeschluss zur Gründung des Mobilitätsreferats vorzulegen (Änderungsantrag zur Vorlage Nr. 20-26 / V 00691, Umsetzungsbeschluss zur Gründung des Mobilitätsreferats). Um die ordnungsgemäße Aufgabenerfüllung im Mobilitätsreferat gewährleisten zu können, sind zusätzliche Stellen und Sachmittel zwingend notwendig, die mittels dieser Beschlussvorlage dem Stadtrat zur Entscheidung vorgelegt werden.

2. Zahlungswirksame Kosten im Bereich der laufenden Verwaltungstätigkeit

Für die Umsetzung des Beschlusses entstehen die im Folgenden dargestellten zahlungswirksamen Kosten. Die Personal- und Sachkosten betragen insgesamt 4.648.484 Euro im Jahr 2022 und 4.687.734 Euro dauerhaft ab dem Jahr 2023. Weitere 45.000 Euro im Jahr 2022 werden investiv benötigt. Der Mittelbedarf entsteht ab 01.01.2022

	dauerhaft	einmalig*****	befristet
Summe zahlungswirksame Kosten****	3.562.734,-- ab 2022 1.125.000,-- ab 2023	1.085.750,-- in 2022	
davon:			
Personalauszahlungen (Zeile 9)* 41,375 VZÄ Sachkonto 602000/601101 RL/GL (8,375 VZÄ) GB1 (8 VZÄ) GB2 (25 VZÄ)	3.529.634,-- ab 2022 davon 711.154,-- 702.900,-- 2.115.580,-- ab 2022		
Auszahlungen für Sach- und Dienstleistungen (Zeile 11)** Sachkonto 651000 GB1 Sachkonto 673105 RL/GL (8,375 VZÄ) GB1 (8 VZÄ) GB2 (25 VZÄ)	275.000,-- ab 2023 davon 275.000,-- ab 2023	315.750,-- in 2022 ,-- 233.000,-- in 2022 16.750,-- 16.000,-- 50.000,-- in 2022	
Transferauszahlungen (Zeile 12)			
Sonstige Auszahlungen aus lfd. Verwaltungstätigkeit (Zeile 13)*** Sachkonto 651122 GB2	33.100,-- ab 2022 850.000,-- ab 2023 davon 850.000,-- ab 2023	770.000,-- in 2022 davon 770.000,-- in 2022	

Sachkonto 670100 RL/GL (8,375 VZÄ) GB1 (8 VZÄ) GB2 (25 VZÄ)	davon 6.700,-- 6.400,-- 20.000,-- ab 2022		
Zinsen und sonstige Finanzauszahlungen (Zeile 14)			
Nachrichtlich Vollzeitäquivalente (VZÄ)	41,375		

Die nicht zahlungswirksamen Kosten (wie z. B. interne Leistungsverrechnung, Steuerungsumlage, kalkulatorische Kosten) können in den meisten Fällen nicht beziffert werden.

* Bei Besetzung von Stellen mit einem Beamten/einer Beamtin entsteht im Ergebnishaushalt zusätzlich zu den Personalauszahlungen noch ein Aufwand für Pensions- und Beihilferückstellungen in Höhe von etwa 40 Prozent des Jahresmittelbetrages.

** ohne arbeitsplatzbezogene IT-Kosten; Erstausrüstung pro VZÄ: 2.000 € (einmalig); Anzahl der VZÄ: 41,375; Sachkonto 673105 (Zeile 11)

*** Sonstige Auszahlungen aus lfd. Verwaltungstätigkeit (Zeile 13) ergeben sich wie folgt:
Büromittelpauschale 800 € (dauerhaft); Anzahl der VZÄ: 41,375 / ab Besetzung anteilig; Sachkonto 670100 (Zeile 13)

**** Die detaillierte Aufteilung ist in Anlage 1 dargestellt.

3. Mehrjahresinvestitionsprogramm

Darstellung des Finanzbedarfs im Mehrjahresinvestitionsprogramm 2021 - 2025

Beschreibung des IST-Zustandes

Die Maßnahme Erwerb von bewegl. Sachen des Anlageverm. ist im Entwurf des Mehrjahresinvestitionsprogramms 2021 - 2025 nicht enthalten.

Darstellung der erforderlichen Änderung im Entwurf des Mehrjahresinvestitionsprogramms 2021 - 2025

Die Maßnahme Erwerb von bewegl. Sachen des Anlageverm. löst Gesamtkosten in Höhe von 45.000 € im Mehrjahresinvestitionsprogramm 2021 - 2025 aus.

Der Entwurf des Mehrjahresinvestitionsprogramms 2021 - 2025 ist daher wie folgt zu ändern:

MIP alt: nicht vorhanden

MIP neu: Erwerb von bewegl. Sachen des Anlageverm. Maßnahmen-Nr. 6140.9340, Rangfolgen-Nr. 2

Gruppierung	Gesamtkosten	Finanz. bis 2020	Programmzeitraum 2021 bis 2025 (Euro in 1.000)					nachrichtlich		
			Summe 2021 - 2025	2021	2022	2023	2024	2025	2026	Finanz. 2027 ff.
935	45	0	45	0	45	0	0	0	0	0
Summe	45	0	45	0	45	0	0	0	0	0

Gruppierungen (bitte in der dargestellten Reihenfolge in obiger Tabelle abbilden)

932 = Grunderwerb

940 = Baukosten Hochbau

950 = Baukosten Tiefbau

960 = Baukosten Technische Anlagen

935 = Erwerb von beweglichem Anlagevermögen

930 = Erwerb von Beteiligungen, Aufstockung Eigenkapital

98x = Investitionsfördermaßnahmen

92x = Sonstige Investitionen

Z36 = Zuschüsse, sonst. Zuwendungen (z.B. Förderanteile ROB)

St. A. = Städtischer Anteil

(Hinweis: bei Baumaßnahmen sind ggf. weitere Angaben erforderlich, z.B. eine zusätzliche Tabelle für die Risikoausgleichspauschale

4. Auszahlungen im Bereich der Investitionstätigkeit

	dauerhaft	einmalig	
Summe zahlungswirksame Kosten (entspr. Zeile S5 des Finanzrechnungsschemas)		45.000,-- in 2022	
davon:			
Auszahlungen für den Erwerb von Grundstücken und Gebäuden (Zeile 20)			
Auszahlungen für Baumaßnahmen (Zeile 21)			
Auszahlungen für den Erwerb von beweglichem Vermögen (Zeile 22)		45.000,-- in 2022	
Auszahlungen für den Erwerb von Finanzvermögen (Zeile 23)			
Auszahlungen für Investitionsförderungsmaßnahmen (Zeile 24)			
Auszahlungen für sonstige Investitionstätigkeit (Zeile 25)			

5. Finanzierung

Die Finanzierung kann weder durch Einsparungen noch aus dem eigenen Referatsbudget erfolgen.

Die zusätzlich ab dem Haushaltsjahr 2022 benötigten Zahlungsmittel werden genehmigt und in den Haushaltsplan 2022 aufgenommen.

6. Produktbezug

Die Veränderungen betreffen die Produkte 43122300 Straßenverkehr, 43512300 Strategie, Bezirksmanagement und Projektentwicklung und 43111000 Overhead.

6.1. Produktbeschreibung

Eine Änderung der Produktbeschreibung ist mit dieser Maßnahme nicht verbunden.

6.2. Kennzahlen

Eine Änderung der Kennzahlen ist mit dieser Maßnahme nicht verbunden.

7. Bezug zur Perspektive München

Folgende Ziele/Leitlinie/n der Perspektive München werden/wird unterstützt:
Nr. 7 „Stadtverträgliche Verkehrsbewältigung“, Nr. 9 „Chancen der neuen Medien nutzen“, Nr. 10.1 „Ökologische Qualitäten entwickeln“, Nr. 10.2 „Ökologie – Klimawandel und Klimaschutz“, Nr. 15 „Gesundheit fördern“, Nr. 16 „München – Stadt des Wissens“.

Die Stadtkämmerei stimmt der Beschlussvorlage zu. Die Stellungnahme ist als Anlage 9 beigefügt.

Das Personal- und Organisationsreferat stimmt der Beschlussvorlage zu. Die Stellungnahme ist als Anlage 10 beigefügt.

Die Stadtkämmerei und das Personal- und Organisationsreferat haben einen Abdruck der Vorlage erhalten.

Die Beschlussvorlage ist bzgl. des Stadtratsantrags „Das neue Mobilitätsreferat wird MVG-Betreuungsreferat“ unter Punkt 5 (Teil A) mit dem Referat für Arbeit und Wirtschaft sowie der Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) abgestimmt.

Die Beschlussvorlage ist bzgl. des Stadtratsantrags „Mobilitätsstrategie umsetzen: mehr Personal für die Verkehrswende“ mit der Gleichstellungsstelle für Frauen abgestimmt. Die Gleichstellungsstelle für Frauen zeichnet die Vorlage mit folgender Stellungnahme mit:

Die Gleichstellungsstelle für Frauen kann aufgrund des sehr kurzfristig gesetzten Mitzeichnungstermins nur eine grundsätzliche Stellungnahme abgeben, deren Berücksichtigung allerdings immanent ist.

In einer nachhaltigen und klimapositiven Verkehrsstrategie in München ist geschlechtergerechte und gleichgestellte Verkehrs- und Mobilitätsteilhabe unerlässlich und Grundsatz (s. auch die verbindlichen SDGs der Vereinten Nationen). Daher ist dieses komplexe Ziel in allen Planungs- und Umsetzungsprozessen zu implementieren. Dies geht nicht ohne fachübergreifend ausreichende und durchgehend genderkompetente Fachkräfte. Die GSt unterstützt den Personalausbau in den Geschäftsbereichen des

MOR. Da in dieser Beschlussvorlage nicht ersichtlich ist, wie das Thema Geschlechtergerechte Mobilität personaltechnisch im Schwerpunkt verankert ist, bittet die GSt erneut darum, dies darzustellen, damit hierfür von Anfang an angemessene Kapazitäten vorgehalten sind, um die Entstehung von Schieflagen zu verhindern.

Das Mobilitätsreferat würdigt die Stellungnahme wie folgt:

Wie bereits im Rahmen der Stellungnahme zum betreffenden Stadtratsantrag dargelegt, werden perspektivisch weitere Stellenzuschaltungen im MOR erforderlich sein. In den künftigen, noch folgenden Ressourcenbeschlüssen des MOR (Umsetzungsbeschluss Eckdatenbeschluss für den Haushalt 2023 ff.) werden wir den Wunsch der Gleichstellungsstelle aufgreifen und dies entsprechend darstellen.

Anhörung des Bezirksausschusses

Die Satzung für die Bezirksausschüsse sieht in der vorliegenden Angelegenheit kein Anhörungsrecht der Bezirksausschüsse vor. (vgl. Anlage 1 der BA-Satzung).

Dem Korreferenten des Mobilitätsreferats, Herrn Stadtrat Schuster, und den zuständigen Verwaltungsbeiräten des Mobilitätsreferats, Geschäftsbereich Strategie, Herrn Stadtrat Pretzl, und Geschäftsbereich Verkehrs- und Bezirksmanagement, Herrn Stadtrat Hammer, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

II. Antrag des Referenten

Ich beantrage Folgendes:

1. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, die dauerhafte Einrichtung von 41,375 VZÄ-Stellen sowie die Stellenbesetzung beim Personal- und Organisationsreferat zu veranlassen.
Die Kompensation mit vorhandenen Arbeitnehmerstellen oder Planstellen wird vom Personal- und Organisationsreferat vollzogen.
2. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, die dauerhaft ab 2022 erforderlichen Haushaltsmittel in Höhe von 3.529.634 € im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung 2022 beim Personal- und Organisationsreferat anzumelden.
3. Im Ergebnishaushalt entsteht bei der Besetzung mit Beamtinnen / Beamten zusätzlich zu den Personalauszahlungen noch ein Aufwand für Pensions- und Beihilferückstellungen in Höhe von etwa 40 Prozent des Jahresmittelbetrages.

4. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, die einmalig in 2022 erforderlichen Haushaltsmittel in Höhe von 1.085.750 €, sowie die ab 2023 dauerhaft erforderlichen Haushaltsmittel in Höhe von 1.125.000 € im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung 2023 bei der Stadtkämmerei anzumelden.
5. Das Produktkostenbudget 43111000 erhöht sich einmalig in 2022 um 734.604 €, davon sind 734.604 € zahlungswirksam (Produktauszahlungsbudget) und dauerhaft ab 2023 um 717.854 €, davon sind 717.854 € zahlungswirksam (Produktauszahlungsbudget).
6. Das Produktkostenbudget 43512300 erhöht sich einmalig in 2022 um 958.300 €, davon sind 958.300 € zahlungswirksam (Produktauszahlungsbudget), ab 2023 dauerhaft um 1.000.300 €, davon sind 1.000.300 € zahlungswirksam (Produktauszahlungsbudget).
7. Das Produktkostenbudget 43122300 erhöht sich einmalig in 2022 um 2.955.580 €, davon sind 2.955.580 € zahlungswirksam (Produktauszahlungsbudget) und dauerhaft ab 2023 um 3.035.580 €, davon sind 3.035.580 € zahlungswirksam (Produktauszahlungsbudget).
8. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, in den Jahren 2021 - 2025 einen Erwerb von bewegl. Sachen des Anlagevermögens durchzuführen.
9. Das Mehrjahresinvestitionsprogramm 2021 - 2025 ist wie folgt zu ändern:

MIP alt: nicht vorhanden

MIP neu: Erwerb von bewegl. Sachen des Anlageverm., Maßnahmen-Nr. 6140.9340, Rangfolgen-Nr. 2

Gruppierung	Gesamt-kosten	Fi-nanz. bis 2020	Programmzeitraum 2021 bis 2025 (Euro in 1.000)					nachrichtlich		
			Summe 2021 - 2025	2021	2022	2023	2024	2025	2026	Finanz. 2027 ff.
935	45	0	45	0	45	0	0	0	0	0
Summe	45	0	45	0	45	0	0	0	0	0

10. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, die erforderlichen Haushaltsmittel in Höhe von 45.000 € auf der Finanzposition 6140.935.9340.8 zum jeweiligen Haushaltsplanaufstellungsverfahren termingerecht anzumelden.

- 11.** Dem Antrag Nr. 20-26 / A 00057 „Das neue Mobilitätsreferat wird MVG-Betreuungsreferat“ der Stadtratsfraktion Die Grünen/Rosa Liste und SPD/Volt wird gemäß den unter Ziffer 5 (Teil A) dargelegten Vorgaben Rechnung getragen. Der Antrag ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
- 12.** Dem Antrag Nr. 14-20 / A 05851 „München – Stadt zu Fuß I“ der SPD-Stadtratsfraktion wird gemäß den unter Ziffer 5 (Teil A) dargelegten Vorgaben Rechnung getragen. Der Antrag ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
- 13.** Der Mobilitätsausschuss nimmt den im Vortrag des Referenten unter Ziffer 5 (Teil A) aufgeführten Sachstand zum aufgegriffenen Antrag Nr. 20-26 / A06647 „München gut zu Fuß unterwegs IX – Das Zufußgehen in der Verwaltung verankern“ der Stadtratsfraktion Die Grünen/Rosa Liste zur Kenntnis. Der Antrag bleibt entsprechend aufgegriffen.
- 14.** Dem Antrag Nr. 20-26 / A 01948 „Fußgängerrechte stärken – Fußgängerbeauftragte/n einsetzen“ der CSU-Stadtratsfraktion wird gemäß den unter Ziffer 5 (Teil A) dargelegten Vorgaben Rechnung getragen. Der Antrag ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
- 15.** Dem Antrag Nr. 20-26 / A 06607 „Verkehrswendereferat statt Papiertiger I, Kompetenzen und Zuständigkeiten des Mobilitätsreferats bündeln und stärken“ der Stadtratsfraktion Die Grünen/Rosa Liste wird gemäß den unter Ziffer 5 (Teil A) dargelegten Vorgaben Rechnung getragen. Der Antrag ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
- 16.** Dem Antrag Nr. 20-26 / A 00063 „Mobilitätsreferat – Sinnvolle Konzeption statt Papiertiger I “ der Stadtratsfraktion FDP/BAYERNPARTEI wird gemäß den unter Ziffer 5 (Teil A) dargelegten Vorgaben Rechnung getragen. Der Antrag ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
- 17.** Dem Antrag Nr. 20-26 / A 00064 „Mobilitätsreferat – Sinnvolle Konzeption statt Papiertiger II “ der Stadtratsfraktion FDP/BAYERNPARTEI wird gemäß den unter Ziffer 5 (Teil A) dargelegten Vorgaben Rechnung getragen. Der Antrag ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
- 18.** Dem Antrag Nr. 20-26 / A 01956 „Mobilitätsstrategie umsetzen: mehr Personal für die Verkehrswende“ der Stadtratsfraktion Die Grünen/Rosa Liste und SPD/Volt wird gemäß den unter Ziffer 5 (Teil A) dargelegten Vorgaben Rechnung getragen. Der

Antrag ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.

19. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss

nach Antrag.

Die endgültige Entscheidung in dieser Angelegenheit bleibt der Vollversammlung des Stadtrates vorbehalten.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Die / Der 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 – MOR-GL Beschlusswesen

zur weiteren Veranlassung.

Zu V.:

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An das Direktorium HA II
3. An das Direktorium D-R
4. An das Personal- und Organisationsreferat
5. An die Stadtkämmerei
6. An das Mobilitätsreferat - RL
7. An das Mobilitätsreferat – GL

8. An das Mobilitätsreferat – GL1
9. An das Mobilitätsreferat - GL2
10. An das Mobilitätsreferat – GL5
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

11. Mit Vorgang zurück zum Mobilitätsreferat – GL-Stab

Am
Mobilitätsreferat MOR-GL Beschlusswesen