

Mobilitätsdatenstrategie der Landeshauptstadt München
Teil 1: Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten in München
Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2023“

Produkt 43512300 Strategie, Bezirksmanagement und Projektentwicklung

Beschluss über die Finanzierung für das Jahr 2022

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 05643

Anlage:

Stellungnahme der Stadtkämmerei vom 09.03.2022

Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 16.03.2022 (VB)

Öffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis	Seite
I. Vortrag des Referenten	2
A. Durchführung einer Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten: Teilnahme am Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2023“	2
1. Anlass	2
2. Notwendigkeit einer Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten	3
3. Beteiligung am Forschungsprojekt SrV 2023	4
4. Umfang, Methodik und Ablauf der Erhebung	5
B. Darstellung der Kosten und der Finanzierung	6
1. Zweck des Vorhabens	6
2. Übersicht Kosten und Finanzierung	7
3. Zahlungswirksame Kosten im Bereich der laufenden Verwaltungstätigkeit	9
4. Finanzierung	9
5. Abschluss eines Forschungs- und Entwicklungsvertrags zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2023“	10
6. Produktbezug	11
7. Bezug zur Perspektive München	12

II. Antrag des Referenten	13
III. Beschluss	13

I. Vortrag des Referenten

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

Eine rechtzeitige Vorlage der Beschlussvorlage gemäß Ziffer 5.6.2 der AGAM konnte nicht erfolgen, da zum Zeitpunkt der in der AGAM festgelegten Anmeldefrist die erforderlichen Abstimmungen noch nicht abgeschlossen waren. Eine Behandlung in der heutigen Sitzung ist jedoch erforderlich. Die notwendige Klärung mit der Stadtkämmerei über den Finanzierungsbedarf für das Jahr 2022 konnte erst nach Ablauf der Meldefrist herbeigeführt werden.

Die Behandlung der Thematik hinsichtlich Durchführung, Verfahren und Finanzierung ist in der Sitzung des Ausschusses am 16.03.2022 sowie in der darauf folgenden Vollversammlung am 23.03.2022 zwingend erforderlich.

Um eine Teilnahme der Landeshauptstadt München an der Studie „Mobilität in Städten - SrV 2023“ zu ermöglichen, muss aufgrund der aufwendigen Vorarbeiten eine Zusage bis Ende des ersten Quartals 2022 an die Technische Universität Dresden (TU Dresden) erfolgen.

Dieser Tagesordnungspunkt wird ausschließlich in öffentlicher Sitzung behandelt, da hier eine Finanzierung auf Grundlage eines Forschungs- und Entwicklungsvertrags durchgeführt werden soll.

A. Durchführung einer Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten: Teilnahme am Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2023“

1. Anlass

Zur Lösung der aktuellen und künftigen Herausforderungen im Verkehrssektor sind für Politik und Verwaltung umfangreiche, fundierte und möglichst aktuelle Daten zum Mobilitätsverhalten der Münchner Bevölkerung zwingend erforderlich.

Gegenwärtig werden diese Daten hauptsächlich aus den Haushaltsbefragungen zur Mobilität in Deutschland (MiD) gewonnen, die in unregelmäßigen Abständen von ca. acht Jahren im Auftrag des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV, zuvor: BMVI) durchgeführt werden. In Anbetracht der rasanten technischen Entwicklungen im

Mobilitätssektor und der sich im Wandel befindenden Stadtgesellschaft sind diese Zeitabstände deutlich zu groß. Die von der Landeshauptstadt München angestrebte Verkehrswende erfordert eine differenzierte Betrachtung des Mobilitätsverhaltens der Münchner Bevölkerung in kürzeren zeitlichen Abständen und insbesondere eine Erfassung des Verkehrs und des Verkehrsverhaltens in Bezug auf die besonderen München-spezifischen Belange.

Die Daten zum Alltagsverhalten der Münchner*innen bilden zudem eine wesentliche Grundlage für die Entwicklung und Evaluierung der „Mobilitätsstrategie 2035“ der Landeshauptstadt München.

Angesichts dieser Sachlage wird es für die Landeshauptstadt München notwendig, auch bei der Datengenerierung neue Wege zu beschreiten und eine verbesserte Lösung für die Beschaffung dieser erforderlichen Grundlagen anzustreben. Dies entspricht auch den Vorgaben des Stadtrats (vgl. Beschluss der Vollversammlung „Mobilitätsplan für München“ vom 19.02.2020, Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 17371; insbesondere Antragspunkt 3 neu) und wird durch den Beschluss der Vollversammlung vom 23.06.2021 zur Mobilitätsstrategie 2035 (Nr. 20-26 / V 03507; Mobilitätsstrategie 2035 – Entwurf einer neuen Gesamtstrategie für Mobilität und Verkehr in München) mit seinen Aussagen zu Daten als Grundlage für die Umsetzung und Evaluierung der Maßnahmen nochmals bestärkt.

2. Notwendigkeit einer Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten

Die Veränderungen im Mobilitätsverhalten der Bevölkerung lassen sich durch eine kontinuierliche, regelmäßig durchgeführte Datenerhebung zum Mobilitätsverhalten überprüfen und abbilden. Die Befragungsergebnisse zur Alltagsmobilität sind für Planung, Wissenschaft, Verwaltung, Politik und Bevölkerung von großem Interesse und eine grundlegende Voraussetzung für eine Vielzahl von Projekten der regionalen und städtischen Verkehrsplanung. Fragen nach Anzahl der Wege, Verkehrsmittelnutzung, Wegezwecke und -länge, Unterschiede im Mobilitätsverhalten nach sozioökonomischen Merkmalen wie Alter, Einkommen, Geschlecht usw. werden umfassend untersucht.

Die Erhebungen zum Mobilitätsverhalten der Münchner*innen bilden eine wichtige Grundlage für Erkenntnisse, wie sich die Mobilitätsbedürfnisse und das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung ändern. Dies ermöglicht es, die strategische Verkehrsplanung an ihre Bedürfnisse anzupassen und ggf. Korrekturen an Maßnahmen der Mobilitätsstrategie 2035 der Landeshauptstadt München vorzunehmen, wenn deutlich wird, dass diese nicht zum gewünschten Ergebnis führen.

Die Erhebungsdaten sind zudem eine wichtige Basis für das multimodale gesamtstädtische Verkehrsmodell, welches wiederum eine wesentliche Grundlage zur Durchführung von Untersuchungen der bestehenden Verkehrssituation und prognostizierten

Verkehrsentwicklungen, aber auch für die Durchführung von Aufgaben in der Bauleitplanung ist. Die Ergebnisse der Datenerhebung zum Mobilitätsverhalten werden zur Aktualisierung des Verkehrsmodells verwendet.

Weiterhin dienen die Befragungsergebnisse als Datengrundlage zur Beantwortung einer Vielzahl von Anträgen der Bezirksausschüsse, des Stadtrats sowie von Bürger*innenanfragen zum Mobilitätsverhalten der Münchner Bevölkerung.

Neben den Veränderungen, die infolge der Verkehrsmaßnahmen zu erwarten sind, ist gerade in Hinblick auf die anhaltende Pandemie- bzw. Homeoffice-Situation eine Analyse der Veränderungen im Mobilitätsverhalten wichtig. Es sollte die Frage geklärt werden, in welcher Weise Mobilität und Verkehr in einer Zeit beeinflusst werden, in der innerhalb weniger Monate in nahezu allen gesellschaftlichen Bereichen bisher Bekanntes und Bewährtes infrage gestellt wurde und eine sehr große Dynamik auch im Verkehrsgeschehen zu beobachten ist. Daraus müssen Hinweise für die künftige Gestaltung des Verkehrssystems abgeleitet werden. Es geht daher neben einer kontinuierlichen Messung von wiederkehrenden Kenngrößen des Verkehrsgeschehens um die Analyse und Interpretation hochaktueller Phänomene der Alltagsmobilität.

3. Beteiligung am Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2023“

Zur kontinuierlichen Datenerhebung zum Alltagsverkehr der Münchner*innen bietet es sich an, eine der zwei großen, bundesweit durchgeführten Haushaltserhebungen zu nutzen. Die „Mobilität in Städten“ (MiD) im Auftrag des BMDV, wird, wie oben beschrieben, in unregelmäßigen Intervallen durchgeführt, die „Mobilität in Städten“ (SrV – System repräsentativer Verkehrsbefragungen) konzipiert durch die Technische Universität Dresden (TU Dresden), Professur für Integrierte Verkehrsplanung und Straßenverkehrstechnik (IVST), findet dagegen regelmäßig alle fünf Jahre statt. Viele deutsche Großstädte (u. a. Berlin, Frankfurt a. M., Bremen, Düsseldorf, Leipzig) beteiligen sich bereits regelmäßig am SrV.

Bisher hat sich die Landeshauptstadt München an der Haushaltsbefragung MiD des Bundes beteiligt, die im Jahr 2023 erneut stattfinden soll. Turnusmäßig wird 2023 auch das SrV-Format durchgeführt.

Das im Jahr 1972 erstmalig angewendete SrV ist ein Studienformat mit hohen Erfahrungswerten, dem hohe wissenschaftliche Standards zugrunde liegen. Es liefert in regelmäßigen Zeitabständen qualitativ hochwertige Daten über das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung. Neben einem Standard-Fragenkatalog, der die Vergleichbarkeit über den Zeitverlauf sicherstellt, werden auch aktuelle gesellschaftliche und technische Entwicklungen, die das Verkehrsgeschehen beeinflussen, berücksichtigt. Neben der Kontinuität in der Datenerhebung bietet das SrV-Format auch die Möglichkeit, stadt spezifische

Fragestellungen in die Erhebung einzubringen.

Die MiD weist dagegen nicht die erforderliche Kontinuität in der Erhebung auf und bietet zudem keine Möglichkeit, eigene spezifische Fragen in die Erhebung einzubringen.

Der für das SrV angebotene Stichprobenumfang ist zudem ausreichend, um – unter Berücksichtigung aller datenschutzrechtlichen Belange – für einzelne Teilgruppen, z. B. bezogen auf Bevölkerungsgruppen, Verkehrsmittel, Wegezwecke o. ä. vertieft Auswertungen vornehmen zu können. Da das SrV grundsätzlich als Mobilitätsenerhebung für die Erstellung von Verkehrsmodellen konzipiert wurde, wird hier besonderes Augenmerk auf die Plausibilisierung der Datensätze, insbesondere der Wegeketten, gelegt, was sehr gute Voraussetzungen für die Verwertbarkeit eines hohen Anteils der Rohdatensätze als Eingangsdaten im Verkehrsmodell sowie für räumlich detaillierte Auswertungen bietet.

Aus der Sicht des Mobilitätsreferats ist daher eine erstmalige Beteiligung am Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2023“ der TU Dresden durchzuführen. Mit einer entsprechenden Beteiligung am SrV würde aus Kostengründen und aufgrund inhaltlicher Überschneidungen der beiden Studien von Seiten der Landeshauptstadt München keine Vertiefungsstichprobe der MiD 2023 mehr in Auftrag gegeben werden.

4. Umfang, Methodik und Ablauf der Erhebung

Im Jahr 2023 findet erneut eine reguläre SrV-Erhebung statt, an der sich die Landeshauptstadt München beteiligen kann. Start der Erhebung, die über ein gesamtes Jahr verteilt stattfindet, ist das erste Quartal 2023. Nach Abschluss des einjährigen Befragungszeitraums werden die Daten ausgewertet, aufbereitet und voraussichtlich bis November 2024 zur Verfügung stehen. Die Ergebnisse werden in Form der Rohdaten, in Tabellen sowie in Berichten verfügbar sein und für die Fachabteilungen, die interessierte Öffentlichkeit, sowie für wissenschaftliche Zwecke zur Verfügung gestellt.

Umfang der geplanten Erhebung

Für die Befragung in der Landeshauptstadt München ist ein Nettostichprobenumfang von 40.000 Personen vorgesehen. Dieser Umfang ermöglicht detaillierte Auswertungen auf Ebene der Stadtbezirke und für einzelne Bevölkerungsgruppen für einen Durchschnittstag. Die geplante Stichprobengröße erhöht zudem die Qualität der Eingangsdaten für das Verkehrsmodell auf kleinräumiger Ebene (Verkehrszellen).

Es wird dabei eine 365 Tage-Befragung durchgeführt. Als Standard-Bezugsebene für Auswertungen wird daher der durchschnittliche Tag Montag bis Sonntag gewählt. Die Stichprobe ist dabei groß genug, dass neben Auswertungen des Durchschnittstags auch Auswertungen des Verkehrsverhaltens für einzelne Tagtypen, z. B. für einen durch-

schnittlichen Werktag oder Samstag / Sonntag (auf Ebene der 3 Stadtringe bzw. gesamtstädtischer Ebene) möglich sind.

Untersuchungsraum und Erhebungszeitraum

Der Untersuchungsraum der Erhebung umfasst das gesamte Stadtgebiet von München. Die Erhebung und Auswertung der Daten ist für die Gesamtstadt wie auch teilräumlich differenziert für die 25 Stadtbezirke vorgesehen. Die Feldzeit beginnt im ersten Quartal 2023 und dauert zwölf Monate. Die Stichprobe wird über den gesamten Erhebungszeitraum gesteuert.

Erhebungsmerkmale

In der Erhebung wird eine Vielzahl relevanter Merkmale für das Mobilitätsverhalten auf der Personen- und Haushaltsebene sowie auf der Wegeebene erfasst. Die Merkmale des SrV-Fragenkatalogs werden in ihren Kernelementen in den aufeinanderfolgenden Erhebungen beibehalten, um die Vergleichbarkeit innerhalb der Zeitreihe zu gewährleisten. Zusätzlich ergeben sich aus aktuellen gesellschaftlichen Bedingungen (z. B. Homeoffice in Folge der Pandemiesituation), neuen technischen oder rechtlichen Entwicklungen (z. B. Elektrokleinstfahrzeuge) sowie der wissenschaftlichen Arbeit der TU Dresden immer auch neue Fragestellungen. Deren Aufnahme in den Standard-Fragenkatalog wird im Zuge der Erhebungsvorbereitung mit den SrV-Partnern abgestimmt.

Befragungsmethodik

Die bei den SrV-Erhebungen eingesetzte Methodik wird von der TU Dresden entwickelt und durch Beauftragung eines externen Erhebungsinstitutes umgesetzt. Beim SrV 2023 wird eine Kombination aus telefonischer, internetbasierter und schriftlich-postalischer Befragung zum Einsatz kommen. Zur Überprüfung und ggf. Korrektur auftretender Selektivitäten sowie zur Aufdeckung von Nonresponse-Effekten wird eine Analyse der Nichtantwortenden auf Ebene des Gesamt-SrV durchgeführt.

B. Darstellung der Kosten und der Finanzierung

1. Zweck des Vorhabens

Ein zentrales Ziel ist die Ermittlung von Mobilitätskennwerten in der Münchner Stadtbevölkerung, um u. a. den Erfolg der Mobilitätsstrategie 2035 der Landeshauptstadt München zu evaluieren und ggf. in ihren Maßnahmen anzupassen. Es sollen umfassende, aktuelle und qualitativ hochwertige Daten für Verkehrsplanung, Politik und Öffentlichkeit bereit gestellt werden, die die hohe Dynamik bei gesellschaftlichen und technischen Entwicklungen im Bereich des Mobilitätsverhaltens abbilden können.

2. Übersicht Kosten und Finanzierung

Die Kosten der Erhebung belaufen sich inklusive Zusatzleistungen nach Angabe der TU Dresden insgesamt auf 1.262.147,99 € netto. Das entspricht 1.501.956,10 € brutto. Eine Kostenbeteiligung anderer städtischer Referate ist nicht vorgesehen.

Die anfallenden Kosten für die Durchführung der Befragung teilen sich wie folgt auf:

1. Fixkosten für die Durchführung der Befragung (TU Dresden)

1.1 Stadtunabhängige Fixkosten (anteilig): 6.357,34 €

Wissenschaftliche Konzeption und Begleitung
 Methodenkonzeption
 Gesamtkoordination
 Entwicklung der Standard-Erhebungsmaterialien
 Ausschreibung und Kontrolle der Feldarbeit
 Softwareentwicklung
 Methodenberichte
 Vor- und Nachbereitung Pre-Test und Nonresponse-Analyse
 stadtübergreifende Auswertungen
 Öffentlichkeitsarbeit

1.2 Stadtspezifische Fixkosten: 5.403,74 €

Koordination der Einzelstadt
 rechtliche Aspekte und Datenschutz
 Standard-Stichprobenplanung
 stadtspezifische Erhebungsunterlagen
 Aufbereitung der Geodaten
 Gewichtung
 Feldbericht
 Mobilitätssteckbrief und Standard-Auswertungstabellen
 Qualitätsmanagement

1.3 Stadtspezifische Fixkosten für Zusatzleistungen:	41.843,68 €
--	-------------

Erweiterung des Fragebogens um fünf München-spezifische Zusatzfragen

Zusatzaufwand für Teilraumauswertungen (25 Stadtbezirke)

Auswertung von zusätzlichen Tagtypen

Verschneidung der SrV-Daten der Landeshauptstadt München mit den Daten des Umlands (umfasst MVV-Gebiet), für den Fall, dass die MVV GmbH nicht am SrV, sondern an der MiD teilnehmen sollte. Die Kompatibilität zur Bundeserhebung MiD ist damit gegeben.

2. Flexible Kosten für die Durchführung der Befragung (inkl. Fremdleistungen)

2.1 Erhebungskosten für die angebotene Nettostichprobe	1.034.979,72 €
--	----------------

Aufbereitung der Adressdaten

Druck und Versand der Erhebungsunterlagen

Datenerfassung und Echtzeitplausibilisierung

Erinnerungsaktivitäten

Betreuung von Telefonhotline und Internetfragebogen

Datenaufbereitung

Durchführung Pre-Test und Nonresponse-Analyse

Ziel- und Entfernungsplausibilisierung

2.2 Erhebungskosten für Zusatzleistungen	173.563,50 €
--	--------------

Zusatzaufwand für Datenerfassung und Echtzeitplausibilisierung

Betreuung Internetfragebogen

Datenaufbereitung

Durchführung Pre-Test

Gesamtkosten netto	1.262.147,99 €
---------------------------	-----------------------

Gesamtkosten brutto (inkl. 19% Mwst.)	1.501.956,10 €
--	-----------------------

3. Zahlungswirksame Kosten im Bereich der laufenden Verwaltungstätigkeit

Für die Umsetzung des Beschlusses entstehen die im Folgenden dargestellten zahlungswirksamen Kosten. Der Mittelbedarf entsteht ab 01.04.2022. Startzeitpunkt der Feldarbeit ist das erste Quartal 2023. Die Konzeptions- und Vorbereitungsarbeiten beginnen aber im Vorjahr und verursachen daher bereits im Jahr 2022 Kosten.

	dauerhaft	einmalig	befristet
Summe zahlungswirksame Kosten		375.489,03 € in 2022 750.978,05 € in 2023 375.489,03 € in 2024	
davon:			
Personalauszahlungen (Zeile 9)*			
Auszahlungen für Sach- und Dienstleistungen (Zeile 11)** Sachkonto 651122		375.489,03 € in 2022 750.978,05 € in 2023 375.489,03 € in 2024	
Transferauszahlungen (Zeile 12)			
Sonstige Auszahlungen aus lfd. Verwaltungstätigkeit (Zeile 13)***			
Zinsen und sonstige Finanzauszahlungen (Zeile 14)			
Nachrichtlich Vollzeitäquivalente (VZÄ)			

4. Finanzierung

Die Finanzierung kann nur bedingt durch Verschiebungen im Projektstart durch das eigene Referatsbudget finanziert werden.

Über die Finanzierung muss sofort entschieden werden.

Die erforderlichen Mittel sind dringlich, unabweis- und unplanbar. Die Aufgabenausweitung war zum Zeitpunkt der Anmeldungen zum Eckdatenbeschluss noch nicht bekannt.

Wegen der erforderlichen aufwendigen Abstimmungen und Beteiligungen mit und von verschiedenen Partnern deutschlandweit konnten Konzept und Kosten für die Durchführung der Erhebung erst Ende des Jahres 2021 in Form eines Angebots an die Landeshauptstadt München mitgeteilt werden. Es erfolgten notwendige Abstimmungen

innerhalb des Mobilitätsreferats sowie mit MVG und MVV GmbH zum gemeinsamen Nutzen der Mobilitätsdaten.

Um eine Teilnahme der Landeshauptstadt München am SrV 2023 zu ermöglichen, muss aufgrund der aufwendigen Vorarbeiten eine Zusage bis Ende des ersten Quartals 2022 an die TU Dresden erfolgen. Nur mit der Zustimmung des Stadtrates bis Ende März 2022 ist eine rechtzeitige Teilnahme der Landeshauptstadt München am SrV 2023 gesichert. Unter anderem muss die TU Dresden im Jahr 2022 die Leistungen der Feldarbeit auf Grundlage der Verordnung über die Vergabe öffentlicher Aufträge (VgV) an ein geeignetes Erhebungsinstitut vergeben sowie sämtliche konzeptionellen und organisatorischen Vorarbeiten der Erhebung abschließen. Die TU Dresden benötigt entsprechend eine verbindliche Zusage bis Ende des ersten Quartals 2022, um mit ihren notwendigen Vorarbeiten, die bereits im Jahr 2022 Kosten verursachen, beginnen zu können.

Die zusätzlich benötigten Zahlungsmittel für 2023 ff. werden im Rahmen des Eckdatenbeschlusses 2022 für das Jahr 2023 angemeldet.

Das Direktorium - Hauptabteilung I - Steuerung und Information - Statistisches Amt hat der Sitzungsvorlage zugestimmt.

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

Dem Direktorium – Hauptabteilung I – Steuerung und Information – Statistisches Amt und der Stadtkämmerei ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

5. Abschluss eines Forschungs- und Entwicklungsvertrags zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2023“

Das Projekt SrV und die damit verbundene Finanzierung durch die Landeshauptstadt München an die TU Dresden wird auf der Grundlage eines Forschungs- und Entwicklungsvertrags stattfinden, den die Landeshauptstadt München mit der TU Dresden abschließen wird. Dieses Vorgehen ist die übliche Form der Zusammenarbeit der TU Dresden mit ihren SrV-Partnern und wurde auch in den vergangenen Haushaltsbefragungen mit anderen Städten, z. B. Augsburg, so praktiziert.

In diesem Vertrag werden die Rollen und Aufgaben der Kooperationspartner sowie die Einzelheiten der Finanzierung des Projekts festgelegt. Die TU Dresden wird die Aufgaben der wissenschaftlichen Konzeption und Leitung, der Begleitung der Erhebungsdurchführung und Auswertung der Daten übernehmen. Die

Landeshauptstadt München beteiligt sich an der Finanzierung des Projekts. Das Mobilitätsreferat arbeitet in kontinuierlicher Abstimmung mit der Projektleitung der TU Dresden aktiv an der Durchführung des Projekts mit. Dies beinhaltet z. B. die Ziehung der Stichprobe, die Öffentlichkeitsarbeit zur Erhöhung der Rücklaufquote oder die Erstellung des München-spezifischen Fragenmoduls im Fragebogen. Die Leistungen der Feldarbeit wird die TU Dresden entsprechend des Vertrags über eine Ausschreibung auf Grundlage der Verordnung über die Vergabe öffentlicher Aufträge (VgV) an ein geeignetes Erhebungsinstitut vergeben. Der Gewinner der Ausschreibung wird durch die TU Dresden mit der Durchführung der Erhebung beauftragt, deren Verlauf und Qualität die TU Dresden während der Feldzeit kontinuierlich überwachen wird. Darin inbegriffen ist auch die Einhaltung aller datenschutzrechtlichen Belange.

Die TU Dresden verfügt über weitreichende Kenntnisse und langjährige Erfahrungen auf dem Gebiet der Konzeption, Erhebung und Auswertung von Daten zum Verkehrsverhalten: Das SrV wird bereits seit 50 Jahren von der TU Dresden durchgeführt. Die Kooperation im Rahmen dieses Forschungs- und Entwicklungsvertrags ermöglicht es, wissenschaftliche Verfahren auf Fragestellungen der Praxis anzuwenden und die dabei gewonnenen Erkenntnisse in Forschung und Lehre einzusetzen. Die Erhebung dient der Aktualisierung von wichtigen Kennwerten des Stadtverkehrs, die als Planungsgrunddaten Verwendung finden und die Gewinnung neuer wissenschaftlicher Erkenntnisse zur Entwicklung der Mobilität in Städten ermöglichen. Dazu werden stadtspezifische Verkehrsverhaltenswerte und modellierungsrelevante Verkehrsdaten ermittelt und auch Voraussetzungen für den Vergleich zentraler Verkehrskennziffern mit anderen SrV-Partnern geschaffen. Diese Ergebnisse liefern der Landeshauptstadt München zum einen Erkenntnisgewinne im nationalen Städtevergleich als auch Analyseergebnisse nach aktuellsten wissenschaftlichen Standards.

6. Produktbezug

Die Veränderungen betreffen das Produkt 43512300 Strategie, Bezirksmanagement und Projektentwicklung.

Produktbeschreibung

Eine Änderung der Produktbeschreibung ist mit dieser Maßnahme nicht verbunden.

Kennzahlen

Eine Änderung der Kennzahlen ist mit dieser Maßnahme nicht verbunden.

7. Bezug zur Perspektive München

Folgende Ziele und Leitlinien der Perspektive München werden unterstützt:

- Strategische Leitlinie A1: Die Stadt setzt sich auf Grundlage der erhobenen Daten frühzeitig und kontinuierlich sowohl mit Chancen, als auch mit Risiken der Veränderungen im Verkehrsverhalten auseinander.
- Strategische Leitlinie D5: Die Daten bieten eine Grundlage, um eine Neugestaltung und Neuverteilung von Verkehrsflächen für verschiedene Verkehrsmittel wie Fuß-, Rad- und öffentlichem Verkehr vorzunehmen sowie die Aufenthaltsqualität zu steigern.
- Strategische Leitlinie D8: Die erhobenen Daten helfen bei der Umsetzung einer bedarfsgerechten, bezahlbaren, sicheren, barrierefreien und klimafreundlichen Mobilität für alle.
- Thematische Leitlinien 7.1 bis 7.3: Ziel ist die Verkehrsminderung und Verkehrsverlagerung auf umweltgerechte Verkehrsmittel, die Verbesserung der Verkehrsbedingungen für den Wirtschaftsverkehr und geringe Umweltbelastung durch stadtverträglich organisierten Verkehr. Die gewonnenen Daten bieten hier hervorragende Erkenntnisse für planerische Maßnahmen.
- Thematische Leitlinie 9.6: Das integrative Mobilitätsmanagement ermöglicht eine stadtverträgliche Mobilität in München, deren Planung durch die Analyse der erhobenen Daten unterstützt wird.
- Thematische Leitlinien 10.2.19 und 10.2.20: Die auf valide Daten gestützte Planung im Verkehrssektor leistet einen wesentlichen Beitrag zum übergeordneten Ziel der reduzierten Treibhausgasemissionen, um eine „postfossile“ Mobilität zu erreichen. Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung, -verringern und -verlagerung erfolgen auf Grundlage einer Datenbasis zum Verkehrsgeschehen in der Stadt.
- Thematische Leitlinien 11.1: Der Erkenntnisgewinn der erhobenen Daten unterstützt das Ziel einer effizienten Verminderung der Abhängigkeit von Freizeitaktivitäten vom motorisierten Individualverkehr.
- Thematische Leitlinie 11.6: Die Vernetzung durch Fuß- und Radwege und eine sichere Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln von Freizeiteinrichtungen und Sportstätten stützt sich auf valide Verkehrsverhaltensdaten.

Anhörung des Bezirksausschusses

In dieser Beratungsangelegenheit ist die Anhörung des Bezirksausschusses nicht vorgesehen (vgl. Anlage 1 der BA-Satzung).

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

II. Antrag des Referenten

Ich beantrage Folgendes:

1. Der Vortrag des Referenten wird zur Kenntnis genommen.
2. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, die im Vortrag des Referenten beschriebene Haushaltsbefragung in München auf der Grundlage eines Forschungs- und Entwicklungsvertrags mit der TU Dresden durchzuführen.
3. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, die einmalig erforderlichen Haushaltsmittel in Höhe von 375.489,03 € aus dem eigenen Budget zu finanzieren.
4. Das Produktkostenbudget des Produkts 43512300 Strategie, Bezirksmanagement und Projektentwicklung erhöht sich um max. 375.489,03 € in 2022, während sich das Produktbudget des Produkts P43111000 Overhead und P43122300 Straßenverkehr max. um den Betrag 375.489,03 € reduziert, davon sind 375.489,03 € zahlungswirksam (Produktauszahlungsbudget).
5. 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. mit III.

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

V. Wv Mobilitätsreferat MOR-GL5

zur weiteren Veranlassung

Zu V.:

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An die Stadtkämmerei
3. An das Mobilitätsreferat - GL2
4. An das Mobilitätsreferat - GB1
mit der Bitte um Kenntnisnahme
5. Mit Vorgang zurück an das Mobilitätsreferat – GB1.41

Am.....

Mobilitätsreferat GL - Beschlusswesen