

Telefon: 233 - 39645  
Telefax: 233 - 98939645

**Mobilitätsreferat**  
Verkehrs- und  
Bezirksmanagement  
MOR-GB2.213

**Dialog-Displays in München**  
**Auswertung Pilotversuch und weiteres Vorgehen**

**Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 06678**

Anlagen:

- 1: Beschlussvorlage Nr. 14-20 / V 09768
- 2: Wirtschaftlichkeitsuntersuchung

**Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 20.07.2022 (SB)**

Öffentliche Sitzung

**Inhaltsverzeichnis**

<b>I. Vortrag des Referenten.....</b>	<b>2</b>
1. Anlass.....	2
2. Pilotversuch und Auswertung.....	2
2.1 Beschreibung.....	2
2.2 Besonderheiten des Versuchs.....	3
2.3 Auswertung des Versuchs.....	4
3. Weiteres Vorgehen.....	8
3.1 Wirtschaftlichkeitsuntersuchung.....	8
3.2 Verfahren zum Aufstellen und Versetzen der Dialog-Displays.....	9
3.3 Personalaufwand.....	10
3.4 Sachmittel – Finanzierungsmöglichkeiten.....	10
3.5 Fazit und Entscheidungsvorschlag.....	11
4. Abstimmung mit anderen Dienststellen.....	12
4.1 Stellungnahme des Baureferats.....	12
4.2 Stellungnahme des Direktoriums.....	12
4.3 Stellungnahme der Stadtkämmerei.....	12
4.4 Anhörung der Bezirksausschüsse.....	13
5. Unterrichtung des Korreferenten und des Verwaltungsbeirates.....	20
<b>II. Antrag des Referenten.....</b>	<b>21</b>
<b>III. Beschluss.....</b>	<b>21</b>

## I. Vortrag des Referenten

Zuständig für die Entscheidung ist der Mobilitätsausschuss gemäß § 7 Abs. 1 Ziffer 16 der Geschäftsordnung des Stadtrates der Landeshauptstadt München, da die Angelegenheit nicht auf einen Stadtbezirk begrenzt ist.

### 1. Anlass

Das Mobilitätsreferat nimmt Bezug auf die Beschlussvorlage „Dialog-Displays in München“ (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 09768, Anlage 1), welche in der Sitzung des Kreisverwaltungsausschusses vom 12.12.2017 sowie in der Vollversammlung vom 13.12.2017 beraten und beschlossen wurde.

Mit diesem Beschluss wurde das Kreisverwaltungsreferat (jetzt Mobilitätsreferat) beauftragt, einen 2-jährigen Pilotversuch zum Einsatz von Dialog-Displays in München durchzuführen. Nach Ablauf der zwei Jahre soll das Kreisverwaltungsreferat (Mobilitätsreferat) den Versuch auswerten, einen Erfahrungsbericht erstellen und dem Stadtrat einen Vorschlag für das weitere Vorgehen vorlegen.

## 2. Pilotversuch und Auswertung

### 2.1 Beschreibung

Während des Pilotversuchs kamen fünf mobile Einheiten, bestehend aus jeweils zwei Geräten (ein Gerät pro Fahrtrichtung), an wechselnden Standorten im Stadtgebiet zum Einsatz. Jeder Bezirksausschuss konnte für die zwei Jahre zwei Standorte benennen, an denen die Geräte aufgestellt werden. Die Dialog-Displays kamen immer in fünf Bezirksausschüssen gleichzeitig zum Einsatz. An jedem Standort verblieben sie ca. zwei Monate.

Die zwei Monate gliederten sich in drei Abschnitte auf

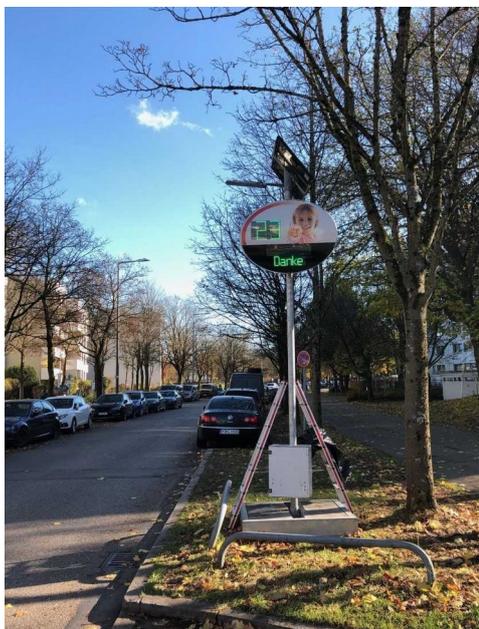
- **1. Abschnitt:** In den ersten zwei Wochen sind die Displays verdeckt (d.h. Bild und digitale Anzeigenfelder im „Dialog-Bereich“ nicht sichtbar), um Verkehrsdaten zu sammeln.
- **2. Abschnitt:** In den anschließenden vier Wochen sind die Displays aufgedeckt, um die Wirkung der Displays zu analysieren.
- **3. Abschnitt:** In den anschließenden zwei Wochen sind die Displays wieder verdeckt, um zu evaluieren, wie sich das Geschwindigkeitsverhalten im Nachgang entwickelt.

Die Reihenfolge für die Aufstellung der Dialog-Displays richtete sich nach der Bezirksausschussnummerierung. Begonnen wurde pro Versuchsjahr mit den Bezirksausschüssen 25 – 21 (Phase 1 und Phase 6), dann 20 – 16 (Phase 2 und Phase 7), dann 15 – 11 (Phase 3 und Phase 8), dann 10 – 6 (Phase 4 und Phase 9)

und 5 – 1 (Phase 5 und Phase 10). Die Sommerferien wurden in den Versuchszeitraum nicht mit einbezogen.  
Der Versuch startete zum Beginn des Schuljahres 2018/2019 und endete am 21.06.2020.

Hierfür wurden Geräte verwendet, die über ein Display verfügen, welches den Verkehrsteilnehmenden ein Feedback zu der gefahrenen Geschwindigkeit ("Danke" bzw. "Langsam") gibt („Lob-Tadel-Effekt“). Zudem wurden die gefahrenen Geschwindigkeiten erfasst.

Beispiele von Dialog-Displays während des Pilotversuchs:



Fotos: © Mobilitätsreferat

Durchgeführt wurde der Versuch als Mietmodell mit einem Komplettdienstleistungsvertrag. Alle Geräte wurden für die Versuchsdauer über eine Fachfirma gemietet (inkl. Wartung und Versetzung der Geräte). Diesem ging eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung des Baureferats voraus.

## 2.2 Besonderheiten des Versuchs

### a) zeitliche Besonderheit

Der Pilotversuch wurde ausschließlich in Straßen mit einer Tempo-30-Regelung durchgeführt. Für Tempo-30-Regelungen gibt es in München drei Varianten:

- **Tempo-30-Zone** (im Versuch 34 Straßen)  
Es gilt durchgängig Tempo 30 im gesamten Bereich der Zone.
- **Tempo-30-Einzelregelung durchgängig** (im Versuch 8 Straßen)  
Es gilt für den entsprechenden Streckenabschnitt täglich durchgängig Tempo 30.
- **Tempo-30-Einzelregelung temporär** (im Versuch 9 Straßen)  
Es gilt Tempo 30 an bestimmten Tagen zu bestimmten Uhrzeiten, z.B. vor Schulen „werktags Montag-Freitag von 7 bis 18 Uhr“.

Die Dialog-Displays wurden für alle drei Tempo-30-Konstellationen eingesetzt. Für die letzte Variante (Tempo 30 nur temporär) besteht allerdings die Besonderheit, dass bei der Auswertung technisch keine Differenzierung zwischen den unterschiedlichen Geschwindigkeitsregelungen in den jeweiligen Zeiten (z.B. Tempo 30 zwischen 7 und 18 Uhr und für die restlichen Zeiten Tempo 50) erfolgen konnte. Dies führt dazu, dass für Straßen mit dieser Regelung die durchschnittlichen Geschwindigkeiten grundsätzlich höher sind. Für diese Straßen sind die Ergebnisse daher weniger belastbar. Eine umfangreiche detaillierte Datenerfassung und -auswertung war wegen begrenzter personeller und finanzieller Ressourcen (u.a. individuelle technische Anpassung der Geräte bei jeder Örtlichkeit, komplexere Datenauswertung) nicht möglich.

Um die Datenbasis nicht zu verzerren, wurde bei der Auswertung der Fokus deshalb auf Straßen gelegt, welche eine durchgängige Tempo-30-Reglung aufweisen. Der Vollständigkeit halber und zum Vergleich erfolgte allerdings zusätzlich eine Auswertung aller Straßen (siehe Nr. 2.3 c).

Bezüglich der Straßen mit zeitlich begrenzten Tempo-30-Regelungen wurde eine, wenn auch sehr kleine, stichprobenartige Auswertung - 3 Straßen an je 3 Tagen für jeweils beide Fahrtrichtungen und für alle drei Zustände (Dialog-Display verdeckt, aktiviert, wieder verdeckt) - mit Unterscheidung der Zeiten, in denen 30 km/h und in denen 50 km/h gefahren werden durfte, durchgeführt, um zumindest einen Anhaltspunkt zu den Wirkungen von Dialog-Displays in diesen Straßen zu bekommen.

#### **b) örtliche Besonderheit**

Bei der Beurteilung der Messergebnisse ist zudem zu berücksichtigen, dass einzelne Straßen möglicherweise nach oben oder unten vom gesamtstädtischen Ergebnis abweichen. Hierbei spielen verschiedene Faktoren wie z.B. temporäre Baustellen oder Hindernisse im Straßenraum, Standort in der Nähe von Kreuzungen oder Lichtsignalanlagen, Auswirkungen durch den ÖPNV und Haltestellen eine Rolle, welche sich auf die ermittelten Geschwindigkeiten ausgewirkt haben.

### **2.3 Auswertung des Versuchs**

Zur Feststellung der Wirksamkeit wurde das 1. und 2. Versuchsjahr separat ausgewertet. Maßgeblich hierfür war die Entwicklung der gefahrenen Geschwindigkeiten von Abschnitt 1 (verdeckte Displays) und von Abschnitt 2 (aktivierte Displays). Somit

konnte festgestellt werden, wie sich die Geschwindigkeit beim aktiven Einsatz der Geräte entwickelt.

**a) 1. Versuchsjahr**

Im Ergebnis verringerte sich beim aktiven Einsatz der Dialog-Displays die durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit um ca. 2 km/h. Dies entspricht, gerechnet auf Straßen mit einer zeitlich dauerhaften Tempo-30-Regelung, einer Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit um 6,5 Prozent.

Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, dass die Geräte nur eine Wirkung entfalten, sofern sie in Betrieb sind. Sobald die Anzeigen verdeckt sind, zeigt der Pilotversuch, dass sich die durchschnittliche Geschwindigkeit wieder erhöht und in etwa das Ausgangsniveau erreicht. Dies bestätigt auch der Versuch der Unfallforschung der Versicherer (siehe unten Buchstabe e).

**b) 2. Versuchsjahr**

Bei der Auswertung des zweiten Versuchsjahres zeigte sich, dass die durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit nur noch um ca. 1,4 km/h und somit lediglich um ca. 4,5 Prozent gesunken ist.

Eine nähere Untersuchung der Gründe („Gewöhnungseffekt“, örtliche Besonderheiten der ausgewählten Straßen, geringeres Verkehrsaufkommen, etc.) für die leicht geringere Geschwindigkeitsreduzierung war nicht Gegenstand des Pilotversuchs.

Die Beobachtung des ersten Versuchsjahres, wonach sich die Geschwindigkeit nach Abdecken der Displays wieder erhöht, hat sich im zweiten Versuchsjahr bestätigt.

## c) Gesamtauswertung für beide Versuchsjahre

		Gesamtauswertung Dialog-Display			
Jahr	Phase	alle Werte		Tempo 30 ganztägig	
		km/h	%	km/h	%
1	1	-2,77	-7,7%	-2,47	-7,3%
	2	-1,81	-5,8%	-2,07	-6,7%
	3	-1,00	-2,9%	-1,00	-3,4%
	4	-2,82	-8,8%	-3,07	-9,8%
	5	-1,07	-2,9%	-1,59	-5,0%
	Mittelwert	-1,89	-5,6%	<b>-2,04</b>	<b>-6,5%</b>
2	6	-1,93	-5,9%	-1,99	-6,2%
	7	-1,31	-4,6%	-1,31	-4,6%
	8	-1,82	-5,5%	-2,32	-7,2%
	9	-1,01	-3,4%	-1,01	-3,4%
	10	0,00	-0,2%	-0,19	-0,9%
	Mittelwert	-1,22	-3,9%	<b>-1,36</b>	<b>-4,5%</b>
<b>Jahr 1 und 2</b>	Mittelwert	-1,55	-4,8%	<b>-1,70</b>	<b>-5,5%</b>

Für beide Versuchsjahre beträgt die Reduktion der Fahrgeschwindigkeit insgesamt durchschnittlich 1,7 km/h. Dies entspricht 5,5 Prozent.

Zum besseren Verständnis werden nachfolgend ergänzend die tatsächlich gefahrenen Durchschnittsgeschwindigkeiten je für beide Versuchsjahre zusammengefasst aufgeführt. Auch hier werden die zwei Auswertungen für alle Straßen und den Straßen, in denen ausschließlich Tempo 30 gefahren werden darf, dargestellt. Ergänzend wird im Hinblick auf die unter Punkt 2.2 a) dargestellte Problematik bzgl. der Straßen mit zeitlich unterschiedlichen Geschwindigkeitsregelungen auf die genannte Stichprobe eingegangen.

Durchschnittsgeschwindigkeiten ganztägig Tempo 30:

- vor Einsatz Dialog-Display: 29,8 km/h
- während Einsatz Dialog-Display: 28,1 km/h
- nach Einsatz Dialog-Display: 29,6 km/h

Durchschnittsgeschwindigkeiten aller Straßen (inkl. temporär 30/50 km/h):

- vor Einsatz Dialog-Display: 30,7 km/h
- während Einsatz Dialog-Display: 29,0 km/h
- nach Einsatz Dialog-Display: 30,6 km/h

Aus diesen ermittelten Durchschnittsgeschwindigkeiten ergibt sich als Fazit, dass die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten in den Straßen mit ausschließlich erlaubten Tem-

po 30 auch ohne Einsatz der Dialog-Displays im Durchschnitt gesehen grundsätzlich nicht überschritten wurden, der Einsatz der Dialog-Displays aber zu einer geringen Reduzierung der gefahrenen Durchschnittsgeschwindigkeiten führt.

Die stichprobenartige Auswertung der Straßen mit temporärer Tempo-30-Regelung deutet darauf hin, dass auch diese Regelung unabhängig von den Dialog-Displays im Durchschnitt überwiegend auf Akzeptanz stößt. Die Geschwindigkeitsreduktion während des Einsatzes der Dialog-Displays war ähnlich gering. Während der Zeiten, in denen Tempo 50 gefahren werden durfte, war die Durchschnittsgeschwindigkeit deutlich darunter. Es wurden die nachfolgenden Zahlen ermittelt:

ohne zeitliche Differenzierung:

- vor Einsatz Dialog-Display: 35,2 km/h
- während Einsatz Dialog-Display: 34,3 km/h
- nach Einsatz Dialog-Display: 36,1 km/h

Zeiten während Tempo-30 Regelung (Stichprobe):

- vor Einsatz Dialog-Display: 29,08 km/h
- während Einsatz Dialog-Display: 28,49 km/h
- nach Einsatz Dialog-Display: 30,29 km/h

Zeiten während Tempo-50 Regelung (Stichprobe):

- vor Einsatz Dialog-Display: 39,45 km/h
- während Einsatz Dialog-Display: 41,61 km/h
- nach Einsatz Dialog-Display: 42,49 km/h

Aus der Datenlage ist auch nicht erkennbar, dass die Dialog-Displays einen signifikanten Effekt auf die Reduzierung von deutlich zu schnell Fahrenden haben. Die untersuchten Straßen sind hinsichtlich deutlichen Geschwindigkeitsübertretungen überwiegend unauffällig. Die erlaubten Geschwindigkeiten werden überwiegend eingehalten. Die Messdaten lassen keine bedeutend stärkere Wirkung von Dialog-Displays bei Örtlichkeiten mit höherem Geschwindigkeitsniveau (vor Einsatz eines Displays) erkennen.

#### **d) Subjektiv empfundene Verkehrssicherheit**

Unabhängig von der Auswertung der „harten Fakten“ aus den zwei Versuchsjahren steigt durch die Aufstellung der Dialog-Displays die subjektiv empfundene Verkehrssicherheit an. Während des Pilotversuchs gingen vermehrt positive Rückmeldungen und Wünsche von Bürger\*innen sowie von Bezirksausschüssen nach zusätzlichen Dialog-Displays beim Mobilitätsreferat ein. Im Rahmen der Anträge und Anfragen wurde seitens der Bürgerschaft einheitlich mitgeteilt, dass sich die Verkehrssicherheit in den einzelnen Straßen durch die Aufstellung der Geräte verbessert hätte.

#### **e) Zusammenfassung**

Der ermittelte Wert der Geschwindigkeitsreduktion für beide Jahre liegt bei 1,7 km/h. Dieser Wert entspricht in etwa dem untersten Bereich der ermittelten Ergebnisse der

Unfallforschung der Versicherer („Evaluation Dynamischer Geschwindigkeitsrückmeldung“<sup>1</sup>). Diese hat im Jahr 2009 und 2010 die Wirkung von Dialog-Displays in Berlin evaluiert und eine Verringerung der Durchschnittsgeschwindigkeit von 1,8 bis 6 km/h beobachtet.

### **3. Weiteres Vorgehen**

Die Auswertung des Verkehrsversuchs hat gezeigt, dass die erlaubten Geschwindigkeiten von den Verkehrsteilnehmenden auch ohne Einsatz der Dialog-Displays zum Großteil eingehalten oder nur leicht überschritten werden. Trotzdem führen die Dialog-Displays zu einer weiteren geringfügigen Reduzierung der gefahrenen Geschwindigkeiten und entfalten somit eine positive Wirkung.

#### **3.1 Wirtschaftlichkeitsuntersuchung**

Das Baureferat hat auf der Basis der Anforderungen der im Versuch verwendeten Geräte eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung durchgeführt (siehe Anlage 2).

Der Auswahl des Modells der Dialog-Displays lagen folgende Rahmenbedingungen und Überlegungen zugrunde:

Das Design der Dialog-Displays für den Einsatz bei der Landeshauptstadt München wurde bereits stadtgestalterisch durch das Kreisverwaltungsreferat mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung in den Jahren 2011/2012 abgestimmt (siehe hierzu Beschluss "Dialog-Displays in München"; Sitzungsvorlage Nr.: 14-20 / V 08723). Die dadurch in Betracht kommenden Dialog-Displays enthalten neben einer bildhaften Kinderdarstellung eine Anzeige über die gefahrene Geschwindigkeit und eine geschwindigkeitsabhängige farbige Rückmeldung („Langsam“ / „Danke“). Die akkubetriebenen Schilder werden dabei durch Solarmodule mit Strom versorgt. Dadurch und durch die flexiblen Montagemöglichkeiten, welche eine Befestigung an bestehender Infrastruktur oder eigenen Ständersystemen zulassen, wäre eine möglichst freie Wahl des Standortes möglich. Besonderheiten, wie eine zeitabhängig geltende Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h könnten hinterlegt werden. Dies vermeidet Fehlanzeigen und erhöht die Akzeptanz. Um den Ausfall eines Schildes möglichst schnell erfassen zu können, sollten die Displays mit Mobilfunkschnittstellen ausgestattet sein, welche einfache Statusmeldungen übermitteln.

Bei der Kostenermittlung wurden neben den Anschaffungskosten auch ein konsumtiver Anteil für Wartung und Instandsetzung sowie ein Kostenanteil für die Umsetzung der Schilder berücksichtigt.

Die Berechnung des Baureferats hat zum Ergebnis, dass ein Investitionsmodell im Vergleich zu einem Mietmodell mit Komplettdienstleistungsvertrag die wirtschaftlichere Variante für einen dauerhaften Einsatz der Geräte ist.

Eine Anschaffung der Dialog-Displays würde im Investitionsmodell durch das Baureferat erfolgen. Der Unterhalt und Betrieb sowie ggf. die Versetzung der Dialog-Displays würde vom Baureferat ausgeschrieben werden und durch Fremdfirmen erledigt. Der Berechnung wurde zugrunde gelegt, dass die Geräte für eine Mindestdauer von 12 Monaten an einem Standort in den verschiedenen Stadtbezirken verbleiben und einmal jährlich eine Versetzung auf Wunsch des jeweiligen Bezirksausschusses möglich ist.

1 [https://m.udv.de/de/publikationen/forschungsberichte?page=7&sort\\_by=field\\_stand\\_value&items\\_per\\_page=10](https://m.udv.de/de/publikationen/forschungsberichte?page=7&sort_by=field_stand_value&items_per_page=10)

Im Rahmen der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung wurden mehrere Varianten mit einer jeweils unterschiedlichen Anzahl an Dialog-Displays betrachtet.

Die **Maximalvariante** (siehe Anlage 2, Modell 1) beinhaltet pro Bezirksausschuss 10 Geräte für 5 Standorte zzgl. 5 Geräte für 5 Standorte zum flexiblen Einsatz durch das Mobilitätsreferat.

Die **Minimalvariante** (siehe Anlage 2, Modell 6) beinhaltet pro Bezirksausschuss 2 Geräte für 1 Standort.

Pro Dialog-Display haben die Berechnungen je nach Variante folgende Kostengrößen ergeben (Näheres siehe Anlage 2):

- Anschaffung: ca. 10.000 € pro Stück (einmalig)
- Betrieb und Unterhalt: durchschnittlich ca. 250 € pro Stück (jährlich)
- Umsetzen der Displays: ca. 1.000 € pro Stück (bei Bedarf)

Für die Maximalvariante würden Anschaffungskosten von ca. 2.500.000 € sowie jährliche Unterhaltskosten von ca. 60.000 € anfallen. Hinzu kommen ca. 80.000 € für das Versetzen der Dialog-Displays.

Bei der Minimalvariante wäre mit Anschaffungskosten von ca. 500.000 € und jährlichen Unterhaltskosten von ca. 10.000 € zu rechnen. Für die Versetzung der Dialog-Displays wurden ca. 20.000 € kalkuliert.

Die Kosten für die Versetzung der Dialog-Displays wurden bei allen Varianten auf Basis der Annahme, dass 30 % bis 40 % der Anlagen jährlich versetzt werden, kalkuliert.

### 3.2 Verfahren zum Aufstellen und Versetzen der Dialog-Displays

Parallel zum Vergabeprozess für die Anschaffung erarbeitet das Mobilitätsreferat in Abstimmung mit dem Baureferat und dem Polizeipräsidium München einen Kriterienkatalog für die grundsätzlichen Anforderungen an einen Standort (z.B. geradliniger Straßenverlauf, Einhaltung von Sicherheitsabständen zum fließenden Verkehr, keine bzw. nur geringfügige Einengung von Gehwegen, Einhaltung der Barrierefreiheit, keine Sichtbeeinträchtigungen auf Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen, standsichere Aufstellung, ausreichende Sonneneinstrahlung, etc.).

Auf Basis dieses Kriterienkatalogs können die Bezirksausschüsse unter Berücksichtigung der jeweils zustehenden Anzahl die Aufstellung von Dialog-Displays an einem konkreten Standort als städtische Leistung beantragen. In Ausnahmefällen (z.B. bei Einbahnstraßen oder wenn der Einsatz des Dialog-Displays aufgrund der Örtlichkeit nur in einer bestimmten Fahrtrichtung als sinnvoll erachtet wird) kann die Aufstellung auch an jeweils unterschiedlichen Standorten beantragt werden.

Ein Standortwechsel ist einmal jährlich möglich und kann durch die Bezirksausschüsse ebenfalls als städtische Leistung beantragt werden.

Durch das Mobilitätsreferat erfolgt federführend die verkehrliche Bewertung der von den Bezirksausschüssen vorgeschlagenen Örtlichkeiten für die „Erstausrüstung“ auf Basis des Kriterienkataloges. Das Baureferat beteiligt sich technisch beratend an diesem Prozess.

Nachdem die Versetzung der Dialog-Displays in die Zuständigkeit des Baureferats fällt, erfolgt die Antragstellung für das Versetzen der Dialog-Displays jeweils beim Baureferat. Bei verkehrlichen Fragen und der Auswahl der konkreten Aufstellungsortlichkeit unterstützt das Mobilitätsreferat das Baureferat bei Bedarf.

Beschwerden und Anträge von Bürger\*innen, die bei der Verwaltung eingehen, werden mit einem Hinweis auf die Beschlusslage des Stadtrats beantwortet. Dabei wird auf die Zuständigkeit für eine Entscheidung bzw. die Priorisierung bei der Standortauswahl durch die Bezirksausschüsse hingewiesen.

### **3.3 Personalaufwand**

Mit dem unter 3.2 dargelegten Verfahren zum Aufstellen und Versetzen der Dialog-Displays entsteht beim Mobilitätsreferat nach aktueller Einschätzung kein zusätzlicher Personalbedarf. Sowohl die Erarbeitung des Kriterienkatalogs für die Standortauswahl, der Aufwand für die Mitwirkung bei der „Erstausrüstung“ als auch der ggf. zur Unterstützung des Baureferats bei der Umsetzung erforderliche Aufwand und die standardisierte Beantwortung von Anliegen aus der Bürgerschaft können in Abhängigkeit von der Besetzungsquote – wenn auch unter zusätzlicher Belastung – vom Bestandspersonal bewerkstelligt werden.

Mit dem in Punkt 2 des Antrages des Referenten formulierten Vorgehen werden beim Baureferat nach aktueller Einschätzung Personalkapazitäten in der Größenordnung von ca. 0,4 VZÄ gebunden (siehe hierzu Anlage 2 „Wirtschaftlichkeitsuntersuchung“). Diese personellen Kapazitäten können in Abhängigkeit von der Besetzungsquote jedoch durch den Einsatz einer entsprechenden externen Vergabe und über baureferatsinterne Managementleistungen – wenn auch unter zusätzlicher Belastung – kompensiert werden.

### **3.4 Sachmittel – Finanzierungsmöglichkeiten**

#### **3.4.1 Beschaffung durch Bezirksausschüsse oder Dritte**

Gemäß Rückmeldung des Direktoriums ist es nach aktueller BA-Satzung nicht möglich, dass Bezirksausschüsse Dialog-Displays eigenständig beschaffen können. Es ist lediglich möglich, dass die Bezirksausschüsse eine städtische Leistung bestellen, in dem Fall den Einsatz von Dialog-Displays. Die Abrechnung würde über eine Mittelbereitstellung zwischen den Bezirksausschüssen und dem jeweiligem Referat erfolgen. Dies setzt voraus, dass ein Referat die entsprechende Leistung anbietet. Gleiches gilt für die Variante, dass die Geräte nicht durch ein Referat als Investitionsmodell sondern im Leasingmodell beschafft werden würden.

Ähnlich verhält es sich auch bei der Möglichkeit, dass von Dritten (z.B. Bürgerinnen und Bürger, Interessensgemeinschaften usw.) Geräte eigenständig beschafft oder gemietet werden. Erschwerend kommt hinzu, dass für diese Fallkonstellation noch weitere Fragen rechtlich zu klären sind, welche den oben beschriebenen personellen Ressourceneinsatz noch erhöhen würden. Hierzu zählen insbesondere folgende Themen: Aufstellung auf öffentlichem Grund oder Privatgrund, welche Art von Geräten kommen zum Einsatz, Erteilung einer Genehmigung, Gewährleistung der Verkehrssicherheit und der Standfestigkeit, Vorgehen bei Beschädigungen oder Schäden, Übernahme der Verantwortung der Geräte, Dauer der Aufstellung usw.

Eine Finanzierung durch Dritte ist nicht zu befürworten, da dies u.a. externe Abhängigkeiten hervorruft und ggf. etwa zu einer Überbeanspruchung des öffentlichen Straßenraums wegen einer zu großen Anzahl an Dialog-Displays führen kann.

### **3.4.2 Beschaffung durch die Stadtverwaltung, laufender Aufwand aus Stadtbezirksbudget**

Die einmalige Beschaffung der Dialog-Displays im Rahmen des unter Punkt 3.1 genannten Investitionsmodells kann über die Nahmobilitätspauschale des Baureferats erfolgen.

Die für das Aufstellen bzw. die Versetzung sowie Betrieb und Unterhalt anfallenden konsumtiven Kosten sollen durch die Bezirksausschüsse aus deren Budget finanziert werden. Wie unter 3.2 ausgeführt, erfolgt die Aufstellung bzw. Versetzung und die dadurch entstehenden Betriebs- und Unterhaltskosten über die Beantragung einer städtischen Leistung. Für die Bezirksausschüsse fallen entsprechend der unter Punkt 3.1 dargestellten Wirtschaftlichkeitsuntersuchung pro Standort (= 2 Dialog-Displays) ca. 2.000 € an Kosten für die Aufstellung/Versetzung an (siehe 3.1). Hinzu kommen jährlich pro Standort (= 2 Dialog-Displays) ca. 500 € für Betrieb und Unterhalt.

Weder für eine Finanzierung der investiven Mittel für die Anschaffung der Geräte aus der Nahmobilitätspauschale, noch für die konsumtiven Mittel für Betrieb, Unterhalt und Aufstellung wäre somit eine Haushaltsausweitung notwendig, sofern die Finanzierung der Unterhaltskosten durch die Bezirksausschüsse über deren Budgets sichergestellt wird.

## **3.5 Fazit und Entscheidungsvorschlag**

Der Pilotversuch hat gezeigt, dass die Geschwindigkeitsbegrenzungen auf 30 km/h im Durchschnitt auch ohne Dialog-Displays bereits auf eine sehr gute Akzeptanz stoßen. Die Dialog-Displays führen zu einer weiteren geringfügigen Reduzierung der Geschwindigkeit von durchschnittlich 1,7 km/h. Hinzu kommt ein verbessertes subjektives Sicherheitsempfinden in der Bürgerschaft (siehe 2.3 d), welches die objektiv messbaren Faktoren übersteigt.

Diesem objektiv betrachtet eher geringem Gewinn für die Verkehrssicherheit steht ein nicht unerheblicher Aufwand für Anschaffung, Betrieb, Unterhalt, Versetzung sowie der zusätzlichen Arbeitsbelastung des Personals in Mobilitäts- und Baureferat (Erarbeitung Kriterienkatalog, Begleitung von Aufstellungs/Versetzungprozessen) gegenüber.

Der aus Sicht der Bürgerschaft sicherlich wünschenswerte möglichst weit verbreitete Einsatz von Dialog-Displays mit der unter 3.1 d genannten Maximalvariante von zehn Dialog-Displays pro Bezirksausschuss ist im Anbetracht der aktuell schwierigen Haushaltssituation derzeit nicht darstellbar.

Als Kompromisslösung schlägt das Mobilitätsreferat unter Anwendung des unter 3.2 geschilderten Verfahrens die Umsetzung der Minimalvariante (siehe 3.1) mit je zwei Dialog-Displays pro Bezirksausschuss vor.

Mit diesem Vorschlag kann den Wünschen aus der Bürgerschaft und der Bezirksausschüsse im Hinblick auf die objektiv geringe Verbesserung der Verkehrssicherheit und unter Berücksichtigung der Haushaltssituation mit Ausgaben von einmalig ca. 500.000 € (Anschaffungskosten) und jährlich ca. 30.000 € (Betrieb, Unterhalt, Versetzung) angemessen Rechnung getragen werden.

#### **4. Abstimmung mit anderen Dienststellen**

Die Beschlussvorlage ist mit dem Baureferat, dem Direktorium sowie der Stadtkämmerei abgestimmt. Dem Polizeipräsidium wurde der Entwurf der Beschlussvorlage mit der Bitte um Kenntnisnahme und der Möglichkeit um Stellungnahme übersandt. Die Polizei hat keine Einwände gegen die Beschlussvorlage. Sie erklärt sich dazu bereit, die LHM bei dem noch zu erarbeitenden Kriterienkatalog für die grundsätzlichen Anforderungen an einen Standort für ein Dialog-Display zu unterstützen.

Das Baureferat, das Direktorium, die Stadtkämmerei sowie das Polizeipräsidium München haben einen Abdruck der Sitzungsvorlage erhalten.

##### **4.1 Stellungnahme des Baureferats**

Das Baureferat hat der Beschlussvorlage zugestimmt. Die vom Baureferat gewünschten Änderungen bzw. Ergänzungen wurden in der Beschlussvorlage übernommen.

##### **4.2 Stellungnahme des Direktoriums**

Das Direktorium hat der Beschlussvorlage zugestimmt. Die vom Direktorium gewünschten Änderungen bzw. Ergänzungen wurden in der Beschlussvorlage übernommen. Darüber hinaus weist das Direktorium darauf hin, dass die Bestellung einer städtischen Leistung immer die freie Entscheidung des jeweiligen Bezirksausschusses ist. Es kann kein Bezirksausschuss verpflichtet werden, ein Dialog-Display bzw. den einjährigen Betrieb, die Versetzung o.ä. zu bestellen bzw. Folgebestellungen zu tätigen und dies aus dem Stadtbezirksbudget zu finanzieren. Eine gesicherte Finanzierung für den Einsatz der Dialog-Displays aus dem Stadtbezirksbudget kann nach deren Anschaffung demnach nicht ohne Weiteres vorausgesetzt werden. Es wird daher angeregt, statt der sofortigen Anschaffung ggf. einen Rahmenvertrag in Erwägung zu ziehen, über den die Dialog-Displays flexibel abgerufen werden könnten, wenn sich der Bezirksausschuss für die Bestellung und Finanzierung entscheidet.

##### **4.3 Stellungnahme der Stadtkämmerei**

Die Stadtkämmerei stimmt der Beschlussvorlage zu mit dem Hinweis, dass die Mittel aus der Nahmobilitätspauschale finanziert werden und somit zu keiner Ausweitung des MIPs oder des Haushalts führen.

#### 4.4 Anhörung der Bezirksausschüsse

In dieser Angelegenheit ist die Anhörung des Bezirksausschusses grundsätzlich nicht vorgesehen (vgl. Anlage 1 der BA-Satzung). Aufgrund der Öffentlichkeitswirksamkeit, der Beteiligung der Bezirksausschüsse bei der Aufstellung der Dialog-Displays und der Öffentlichkeitsarbeit sowie der vorgeschlagenen Finanzierung wurde den Bezirksausschüssen die Möglichkeit gegeben, Rückmeldungen zu der vorgeschlagenen Vorgehensweise abzugeben.

Den Bezirksausschüssen 1-25 ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden. Hierzu ergingen folgende Rückmeldungen:

Der Bezirksausschuss 1 sieht grundsätzlich einen Bedarf an Dialog-Displays im Stadtbezirk, was auch die Vielzahl der Bürger\*innenanliegen zeigt. Jedoch soll die Anschaffung und der Unterhalt der Dialog-Displays aufgrund der unterschiedlichen Höhe des Stadtbezirksbudgets nicht über das Stadtbezirksbudget erfolgen, sondern zentral von der Verwaltung finanziert werden.

Der Bezirksausschuss 2 stimmt der Aufstellung von Dialog-Displays mehrheitlich zu. Jedoch sollte alternativ die Anschaffung von mobilen Blitzgeräten geprüft werden. Darüber hinaus wird es abgelehnt, dass städtische Leistungen aus dem Budget des Bezirksausschusses finanziert werden.

Der Bezirksausschuss 3 stimmt der Beschlussvorlage einstimmig zu unter der Bedingung, dass über die Beschaffung und Aufstellung der Dialog-Displays später separat vom Bezirksausschuss entschieden wird.

Der Bezirksausschuss 4 begrüßt die Anschaffung von zwei Dialog-Displays pro Bezirk und hat bereits Standortwünsche mitgeteilt sowie um Prüfung dieser Standorte gebeten und gefordert, dass das Mobilitätsreferat den Bezirksausschuss automatisch zu einem Ortstermin einlädt, wenn die Auswertung der aufgezeichneten Geschwindigkeiten besonders häufige Verstöße zeigt.

Der Bezirksausschuss 5 stimmt der Beschlussvorlage grundsätzlich zu. Es wird jedoch darum gebeten, die lokal heruntergebrochenen Details der Auswertung für die Standorte im Bezirk 5 zu erhalten. Darüber hinaus kann sich der Bezirksausschuss 5 nach einer eigenen erfolgreichen Auswertungsphase weitere Geräte oder häufigere Versetzung (z.B. zweimal jährlich) vorstellen.

Der Bezirksausschuss 6 kann keinen Bedarf für Dialog-Displays im 6. Stadtbezirk erkennen. Darüber hinaus ist der Bezirksausschuss 6 der Auffassung, dass die Stärkung der Kommunalen Verkehrsüberwachung wesentlich wichtiger ist als der Einsatz von Dialog-Displays.

Der Bezirksausschuss 7 begrüßt es, dass die Bezirksausschüsse demnächst die Möglichkeit bekommen sollen, das Aufstellen von Dialog-Displays als städtische Leistung zu beauftragen. Darüber hinaus erteilt der Bezirksausschuss 7 gleichzeitig die Zusage, für die nächsten Jahre der laufenden BA-Periode das Aufstellen der Dialog-Displays zu beantragen. Falls nicht alle Bezirksausschüsse das Angebot nutzen, wäre der Bezirksausschuss 7 bereit, für den 7. Stadtbezirk das Aufstellen weiterer Dialog-Displays zu beantragen. Darüber hinaus bedauert der Bezirksausschuss 7, dass nach der zweijährigen Auswertephase den Bezirksausschüssen keine detaillierteren Auswertungen zur Verfügung gestellt wurden und wird das in einem gesonderten Antrag thematisieren. Auf Grundlage der vom Bezirksausschuss angeforderten genaueren Messdaten wurde eigenständig vom Bezirksausschuss 7 eine noch detailliertere Auswertung der beiden im 7. Stadtgebiet betroffenen Örtlichkeiten vorgenommen.

Der Bezirksausschuss 8 befürwortet einstimmig die Möglichkeit zur Anschaffung von Dialog-Displays. Das Finanzierungsmodell, wonach die LHM lediglich die erstmalige Anschaffung der Dialog-Displays übernimmt und die Bezirksausschüsse den laufenden Aufwand (Betrieb und Unterhalt und ggf. Umsetzen der Displays) aus eigenem Budget zu tragen haben, wird von Seiten des Bezirksausschusses 8 jedoch kritisch gesehen. Die Anschaffung von zwei Dialog-Displays pro Stadtbezirk unabhängig der Größe und Bedarfe der einzelnen Stadtbezirke wird vom Bezirksausschuss 8 ebenfalls kritisch gesehen.

Der Bezirksausschuss 9 hat der Beschlussvorlage einstimmig zugestimmt.

Der Bezirksausschuss 10 hat der Beschlussvorlage einstimmig zugestimmt und darum gebeten, dass bei späterer Findung von Örtlichkeiten der Bezirksausschuss 10 mit einzubeziehen ist.

Der Bezirksausschuss 11 hat der Beschlussvorlage mehrheitlich zugestimmt.

Der Bezirksausschuss 12 hat sich innerhalb der Anhörungsfrist nicht zu der Beschlussvorlage geäußert.

Der Bezirksausschuss 13 hat der Beschlussvorlage einstimmig zugestimmt. Jedoch wird einstimmig festgestellt, dass die Zuordnung von nur einem Standort im großen Stadtbezirk 13 zu wenig ist. Deshalb bittet der Bezirksausschuss 13 um eine weitere Zuteilung eines Dialog-Displays, um einen zweiten Standort für einen dauerhaften und parallelen Einsatz vorschlagen zu können. Darüber hinaus werden Standortvorschläge erarbeitet.

Der Bezirksausschuss 14 hat mehrheitlich festgestellt, dass die Ergebnisse des Pilotversuchs nur recht oberflächlich waren, da beispielsweise keine Aussage darüber getroffen wird, wie hoch die Geschwindigkeitsüberschreitungen genau waren. Deshalb fordert der Bezirksausschuss 14 genauere Daten, um sich ein abschließendes Bild machen zu können.

Der Bezirksausschuss 15 hat einstimmig der Beschlussvorlage zur Aufstellung der Dialog-Displays grundsätzlich zugestimmt, ebenso der Anschaffung im vorgesehenen Umfang aus BA-Mitteln. Darüber hinaus hat der der Bezirksausschuss um Auskunft gebeten, ob es dem Bezirksausschuss mittlerweile möglich ist, Topo-Boxen als Bestellung städtischer Leistung zu kaufen und einzusetzen. Darüber hinaus wurde eine Liste von Standortvorschlägen nachgereicht.

Der Bezirksausschuss 16 teilt mit, dass die Dialog-Displays auch an Tempo 50 Straßen installiert werden. Darüber hinaus möchte der Bezirksausschuss 16 aufgrund der Größe des Stadtbezirks drei Standorte mit Dialog-Displays ausstatten. Bei der Finanzierung spricht sich der Bezirksausschuss für das Bestellprinzip aus, ein Kauf wird abgelehnt. Zudem sollte eine ausführliche Verkehrsdatenerfassung für den 16. Stadtbezirk angefordert werden, um die Belastung für die verschiedenen Straßen zu kennen und entsprechend reagieren zu können.

Der Bezirksausschuss 17 hat der Beschlussvorlage einstimmig zugestimmt mit der Erwartung, dass die anzuschaffenden Geräte vom Typus negatives (rot) vs. positives (grün) Gesichtssymbol im Wechsel mit ebensolch farbiger Geschwindigkeitsanzeige sind und wie in der Testlaufphase die von den Geräten erfassten Daten zu Geschwindigkeit und zur Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung ausgelesen und ggf. dem Bezirksausschuss zur Kenntnis gegeben werden können.

Der Bezirksausschuss 18 hat der Beschlussvorlage einstimmig zugestimmt und bekundet Interesse am Einsatz von Dialog-Displays.

Der Bezirksausschuss 19 hat sich mit der Beschlussvorlage befasst und einstimmig folgende Stellungnahme beschlossen:

*„Zur Bewertung der Wirkung der Dialog-Displays auf die Verkehrssicherheit reicht allein die Betrachtung der Durchschnittsgeschwindigkeit nicht aus. Von Fahrzeugen, die bereits ohne Dialog-Displays die Geschwindigkeitsbeschränkung einhalten, kann nicht erwartet werden, dass sie ihre Geschwindigkeit weiter reduzieren. Notwendig und zielführender um die Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit auswerten zu können, wäre die Verteilung der Geschwindigkeiten über der zulässigen Höchstgeschwindigkeit mit und ohne Installation von Dialog-Displays. Der Bezirksausschuss 19 fordert diese Auswertungen öffentlich bekannt zu machen und in die Beschlussvorlage aufzunehmen.*

*Der BA 19 sieht in den Dialog-Displays auch eine wichtige vermittelnde Funktion, da die gefahrenen Geschwindigkeiten von allen abgelesen werden können. Damit entfällt eine Argumentation mit häufig völlig falsch eingeschätzten subjektiven Geschwindigkeiten.*

*Es ist zu prüfen, ob das ausgewählte Dialog-Display nicht zu kompliziert und überfrachtet ist. Die visuelle Kommunikation muss einfach und prägnant sein. In anderen Gemeinden/Städten sind einfachere und vielfach bewährte Modelle im Einsatz.*

*Obwohl die veranschlagten Kosten von 500 € jährlich für den Betrieb und 2000 € für das Umsetzen überschaubar sind, spricht sich der Bezirksausschuss 19 gegen eine Finanzierung als städtische Leistung aus dem BA-Budget aus. Der BA 19 betrachtet Anschaffung und Betrieb von Dialog-Displays als städtische Leistung und sieht in der Abwälzung auf das BA-Budget einen nicht akzeptablen Präzedenzfall. Viele Städte und Gemeinden finanzieren im Vergleich zu ihrer Größe einen deutlich höhere Anzahl an Dialog-Displays.*

*Die Anschaffung von zwei Geräten pro Bezirksausschuss völlig unabhängig von der Einwohnerzahl der Bezirksausschüsse erscheint aus Sicht des BA 19 nicht angemessen.“*

Der Bezirksausschuss 20 hat der Beschlussvorlage einstimmig zugestimmt und beantragt 2 Dialog-Displays für den Stadtbezirk Hadern. Diese sollen für mindestens ein Jahr am Standort bleiben. Den Standort soll der UA Mobilität zu gegebener Zeit festlegen. Gleichzeitig bittet der Bezirksausschuss 20 um Information über das weitere Vor-

gehen bezüglich einer möglichen Bestellung städtischer Leistung für die Dialog-Displays.

Der Bezirksausschuss 21 hat einstimmig beschlossen, dass er der Anschaffung von Dialog-Displays zustimmt. Jedoch sieht der Bezirksausschuss 21 dies als Aufgabe der LHM an. Damit solle die Finanzierung auch aus dem städtischen Haushalt erfolgen.

Der Bezirksausschuss 22 hat der Beschlussvorlage mit der Umsetzung einer Minimalvariante einstimmig zugestimmt.

Der Bezirksausschuss 23 hat sich mit der Beschlussvorlage befasst und folgende Stellungnahme abgegeben:

*„Der Bezirksausschuss Allach-Untermenzing hat sich in der Sitzung am 08. März 2022 mit der Beschlussvorlage zur Einführung von Dialog-Displays in München befasst. Wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Abgabe einer Stellungnahme, auch wenn diese nach BA-Satzung grundsätzlich nicht vorgesehen ist.*

*In der Beschlussvorlage enthält eine Gesamtauswertung der beiden Versuchsjahre mit Mittelwerten über alle Messungen und Standorte. Für uns ist es wichtig, konkrete Ergebnisse für die beiden Versuchsstandorte in Allach-Untermenzing sowie die maximalen Geschwindigkeiten mit verdeckter und offener Anzeige zu erfahren, um die Wirksamkeit der Dialog-Displays besser beurteilen zu können. Bitte stellen Sie uns daher die entsprechenden Daten zur Verfügung.*

*Insgesamt ist für uns die Limitierung auf einen Standort je Stadtbezirk nicht nachvollziehbar. Vielmehr sollten Dialog-Displays (stadtbezirksunabhängig) an allen Standorten mit häufigen und hohen Geschwindigkeitsüberschreitungen schwerpunktmäßig eingesetzt werden. Falls es mehr Standorte mit deutlichen Geschwindigkeitsüberschreitungen als Stadtbezirke geben, dann sollten auch entsprechend mehr Dialog-Displays angeschafft und betrieben werden.*

*Weiter ist für uns nicht nachvollziehbar, weshalb Dialog-Displays grundsätzlich paarweise an einem Standort aufgestellt werden müssen, anstatt diese einzeln, beispielsweise am Ortseingang aufstellen zu können.*

*Auch die Gestaltung der in der Versuchsphase eingesetzten und in der Beschlussvorlage dargestellten Dialog-Displays überzeugt uns nicht, weil die aktive Anzeige der gemessenen Geschwindigkeit im Verhältnis zu der restlichen Fläche und Gestaltung untergeordnet wirkt. Die Fotos auf Seite 3 der Beschlussvorlage zeigen sehr gut, wie schlecht lesbar die Anzeige ist. Wir fordern daher, dass anderenorts übliche rechteckige Displays mit einer großen und deutlichen Anzeige der gemessenen Geschwindig-*

*keit eingesetzt werden und auf die ovale Form und das „schmückende Beiwerk“ verzichtet wird.*

*Hinsichtlich der Kosten ist der Bezirksausschuss Allach-Untermenzing der Auffassung, dass es sich bei der Dialog-Displays um verkehrslenkende und verkehrssteuernde Instrumente, wie Straßenmarkierungen, Verkehrszeichen und Lichtsignalanlagen handelt, die nicht aus dem Stadtbezirksbudget, sondern aus dem Budget der Stadtverwaltung zu finanzieren sind. Dies gilt für die Anschaffung ebenso wie für den laufenden Betrieb. Mit dem Vorschlag, den Betrieb und Versetzungen aus den Stadtbezirksbudgets zu bezahlen besteht daher kein Einverständnis seitens des Bezirksausschusses Allach-Untermenzing.“*

Der Bezirksausschuss 24 hat der Beschlussvorlage mehrheitlich zugestimmt, bittet jedoch um Aufklärung bezüglich der Kosten, da die Anschaffungskosten und weiteren Kosten bei der Minimalvariante ziemlich hoch erscheinen.

Der Bezirksausschuss 25 hat der Beschlussvorlage einstimmig zugestimmt.

### **Zum Vortrag der Bezirksausschüsse nimmt das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung:**

Die von den Bezirksausschüssen 5, 7, 14 und 23 geforderten genaueren Daten bzw. Auswertungen für die in den jeweiligen Stadtbezirken betroffenen Standorte wurde den Bezirksausschüssen zur Verfügung gestellt. Die kleinste auszuwertende Messeinheit ist dabei die Erfassung einer Durchschnittsgeschwindigkeit über den gesamten Tag (24 h Auswertung). Anzumerken ist hierbei, dass der gesamte Verkehrsversuch inklusive der Auswertung durch das (damals noch im Kreisverwaltungsreferat angesiedelten) vorhandene Personal zusätzlich zur normalen Sachbearbeitung und dem Tagesgeschäft erfolgen musste. Eine noch detailliertere Auswertung (z.B. Erfassung jeder einzelnen gefahrenen Geschwindigkeit) war aufgrund der dadurch entstehenden enormen Datenmengen nicht leistbar. Darüber hinaus würde dies an dem grundsätzlichen Ergebnis des Verkehrsversuchs über die Wirksamkeit von Dialog-Displays nichts ändern.

Die Ausgestaltung der im Verkehrsversuch verwendeten Dialog-Displays mit Information über die gefahrene Geschwindigkeit und den „Lob-Tadel-Effekt“ erfolgte bewusst in der Form, da dies nach damaligen Recherchen und übereinstimmender Auffassung

die größte Wirksamkeit bei den Verkehrsteilnehmenden entfaltet und die Informationen auch nicht überfrachtet sind.

Der Einsatz von Topo-Boxen war nicht Gegenstand des Verkehrsversuchs und ist auch nicht Gegenstand dieser Beschlussvorlage. Der Wunsch des Bezirksausschusses 15 zum Einsatz von Topo-Boxen wurden hausintern an die entsprechende Stelle im Mobilitätsreferat weitergeleitet. Der Einsatz von mobilen Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen (Forderung des Bezirksausschusses 2) ist nachvollziehbar, jedoch nicht Gegenstand dieser Beschlussvorlage. Diesbezüglich wird der Bezirksausschuss 2 gebeten, sich an die Kommunale Verkehrsüberwachung beim Kreisverwaltungsreferat zu wenden.

Der Wunsch des Bezirksausschusses 23, dass die Dialog-Displays nicht nur an einem Standort aufgestellt werden dürfen, sondern die Aufstellung der Dialog-Displays auch separat an verschiedenen Standorten möglich sein soll, wurde in der Beschlussvorlage berücksichtigt und unter Punkt 3.2 eingearbeitet. Durch technische Anpassung bzw. entsprechender Einstellung der Dialog-Displays ist es grundsätzlich auch möglich, dass die Dialog-Displays – wie vom Bezirksausschuss 16 gewünscht – nicht ausschließlich in Tempo 30 Bereichen zum Einsatz kommen, sondern auch in anderen Straßen z.B. mit Tempo 50 Regelung.

Zu dem Wunsch des Bezirksausschusses 5 auf häufigere Versetzung der Dialog-Displays (zweimal jährlich) ist festzuhalten, dass jede Versetzung – abgesehen von den dadurch verursachten Kosten – mit einem Verwaltungsaufwand verbunden ist und dadurch auch personelle Kapazitäten bindet. Nach Auffassung des Mobilitätsreferats und des Baureferats ist es ausreichend und angemessen, die Versetzung maximal einmal jährlich beantragen zu können.

Wie in der Beschlussvorlage unter Punkt 3.2 ausgeführt, erfolgt die Standortauswahl für den Einsatz der Dialog-Displays eigenständig durch die Bezirksausschüsse. Die Festlegung der grundsätzlichen Kriterien für mögliche Standorte erfolgt noch gesondert durch das Mobilitätsreferat unter Beteiligung der Polizei und des Baureferates. Darüber hinaus steht das Mobilitätsreferat bei der Erstaufstellung der Dialog-Displays beratend zur Seite.

Das vorgeschlagene Finanzierungsmodell erfolgte wie unter Punkt 3.4 aufgeführt in Abstimmung mit dem Direktorium und dem Baureferat und wird als geeignete Finanzierungsvariante angesehen. Ergänzend wird hierzu angemerkt, dass es sich bei Dia-

log-Displays nicht um ein Verkehrszeichen oder eine Verkehrseinrichtung gemäß den Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung handelt, die von der Straßenverkehrsbehörde angeordnet werden können wie das z.B. bei Geschwindigkeitsbeschränkungen oder Haltverboten der Fall ist. Es handelt es sich um einen (unverbindlichen) Hinweis bzw. eine Rückmeldung an die Verkehrsteilnehmenden mit Information über die gefahrene Geschwindigkeit ohne weitere rechtliche Auswirkung.

Eine dauerhafte Verkehrsdatenerfassung der Dialog-Displays wäre grundsätzlich technisch möglich, aber nur dann sinnvoll, wenn diese Daten auch tatsächlich dauerhaft ausgewertet würden. Dies ist jedoch nicht Gegenstand dieser Beschlussvorlage. Darüber hinaus wäre eine dauerhafte und umfangreiche Auswertung dieser Daten wegen mangelnder personeller und zeitlicher Kapazitäten beim Mobilitätsreferat derzeit nicht leistbar.

Wie unter Punkt 2.3 der Beschlussvorlage festgestellt, ist die objektiv gemessene Wirkung der Dialog-Displays eher gering und mehr mit einer subjektiv empfundenen Erhöhung der Verkehrssicherheit verbunden. Unter diesen Voraussetzungen und unter Berücksichtigung der Kosten sowie des personellen Aufwands wird die in der Beschlussvorlage genannte Minimalvariante mit der Möglichkeit einer Versetzung einmal jährlich vorgeschlagen.

## **5. Unterrichtung des Korreferenten und des Verwaltungsbeirates**

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

## **II. Antrag des Referenten**

Ich beantrage Folgendes:

1. Vom Vortrag des Referenten wird Kenntnis genommen.
2. Dem unter 3.5 dargestellten Entscheidungsvorschlag mit der Anschaffung von zwei Dialog-Displays pro Stadtbezirk und der Anwendung des unter 3.2 geschilderten Verfahrens zur Aufstellung der Geräte wird zugestimmt.
3. Das Baureferat wird gebeten, insgesamt 50 Dialog-Displays anzuschaffen. Die Kosten werden aus der Nahmobilitätspauschale finanziert. Die Kosten für den Betrieb und Unterhalt sowie die Kosten für die Versetzung der Dialog-Displays werden aus den Budgets der Bezirksausschüsse im Rahmen von Mittelbereitstellungen finanziert.
4. Die Bezirksausschüsse erhalten die Möglichkeit, den Einsatz der 2 Dialog-Displays in ihrem Stadtbezirk als städtische Leistung zu beantragen.
5. Der Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

## **III. Beschluss**

nach Antrag.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der / Die Vorsitzende

Der Referent

Ober/Bürgermeister/-in

Georg Dunkel  
Berufsmäßiger Stadtrat

**IV. Abdruck von I. mit III.**

über das Direktorium, D-II-V / Stadtratsprotokolle

an das Revisionsamt

an das Direktorium – Rechtsabteilung (3x)

an die Stadtkämmerei

mit der Bitte um Kenntnisnahme

**V. Wv. Mobilitätsreferat – GL5 Beschlusswesen**

zu V.

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. an das Direktorium, D – II – BA (4x)
3. an die Bezirksausschüsse 1 – 25
4. an das Baureferat
5. an das Polizeipräsidium München, E4  
mit der Bitte um Kenntnisnahme
  
6. Zurück mit Vorgang an Mobilitätsreferat – GB2.213  
zum Vollzug des Beschlusses.

Am.....

Mobilitätsreferat GL5