

Strategische Weiterentwicklung der Kommunalen Verkehrsüberwachung (KVÜ)

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 10285

Anlagen:

- Anlage 1: Stellungnahme Personal- und Organisationsreferat
- Anlage 2: Stellungnahme Stadtkämmerei
- Anlage 3: Stellungnahme IT-Referat
- Anlage 4: Stellungnahme Kommunalreferat
- Anlage 5: Stellungnahme Mobilitätsreferat
- Anlage 6: Stellungnahme Gesundheitsreferat
- Anlage 7: Stellungnahme Referat für Klima- und Umweltschutz
- Anlage 7a: Beiblatt Klimaschutzprüfung

Beschluss des Kreisverwaltungsausschusses vom 24.10.2023 (VB) Öffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis

I. Vortrag der Referentin	3
1. Anlass/Herausforderung	3
1.1. Die Strategische Weiterentwicklung der KVÜ im Grundsatz	6
1.2. Verknüpfung der strategischen Weiterentwicklung zur Mobilitätsstrategie 2035	8
1.3. Verknüpfung der strategischen Weiterentwicklung zur „Perspektive München“	9
1.4. Status Quo	10
2. Strategische Weiterentwicklung der KVÜ - Maßnahmenprogramm 2024 ff.	13
2.1. Maßnahmen zur Steigerung der Wirksamkeit im ruhenden Verkehr	13
2.2. Maßnahmen zur Steigerung der Wirksamkeit im fließenden Verkehr	18
2.3. Vernetzung; Stärkung der eigenen wissenschaftlichen Expertise	21
2.4. Flexibilisierung bei der Vergabe von Parkausweisen	22
2.5. Maßnahmen zur Personalgewinnung	23
2.6. Auswirkungen der Maßnahmen auf die Bürger*innen	29
2.7. Monitoring und Evaluation	31

3. Stellenbedarf	32
3.1. Neue Aufgabe	32
3.2. Quantitative Aufgabenausweitung	33
3.3. Alternativen zur Kapazitätsausweitung	35
3.4. Sachbedarfe	36
3.5. Erlöse	36
3.6. Zusätzlicher Büroraumbedarf	37
4. Darstellung der Kosten und der Finanzierung	38
4.1. Zusammenfassung der Kosten	38
4.2. Zahlungswirksame Kosten im Bereich der laufenden Verwaltungstätigkeit	41
4.3. Auszahlung im Bereich der Investitionstätigkeit	42
5. Abstimmung Referate / Fachstellen	43
5.1. Stellungnahme des Personal- und Organisationsreferates	43
5.2. Stellungnahme der Stadtkämmerei	43
5.3. Stellungnahme des IT-Referates	43
5.4. Stellungnahme des Kommunalreferates	44
5.5. Stellungnahme des Mobilitätsreferats	44
5.6. Stellungnahme Gesundheitsreferat	44
6. Klimarelevanz	44
7. Anhörung Bezirksausschüsse	44
8. Unterrichtung der Korreferentin und des Verwaltungsbeirates	44
9. Nichteinhaltung der Zuleitungsfristen	45
10. Beschlussvollzugskontrolle	45
II. Antrag der Referentin	46
III. Beschluss	50

I. Vortrag der Referentin

1. Anlass/Herausforderung

Die Kommunale Verkehrsüberwachung (KVÜ) des Kreisverwaltungsreferats hat die gesetzliche Aufgabe, Ordnungswidrigkeiten im Straßenverkehr festzustellen und mit Verwarngeld oder Bußgeld zu ahnden, wie etwa Falschparken oder zu schnelles Fahren. Daneben stellt die KVÜ auch Parkerlaubnisse aus, zum Beispiel für Bewohner*innen in den Parklizenzgebieten.

Der Tätigkeit der Kommunalen Verkehrsüberwachung (KVÜ) kommt aber eine darüber hinaus gehende wesentliche Bedeutung zu, die für die weitere Entwicklung der Stadtgesellschaft wichtig ist. All die damit verbundenen Themen haben einen deutlichen Einfluss auf die Lebensqualität der Bürger*innen Münchens und sollen künftig bei der Arbeit der KVÜ stärker in den Fokus genommen werden.

Im Überblick stellt sich dies wie folgt dar:

- **Die Bewirtschaftung des knappen Gutes öffentlicher (Park-)Raum**
 München hat die größte Bevölkerungsdichte Deutschlands, die Einwohnerzahl wächst weiter. Auch die Anzahl der in München zugelassenen Fahrzeuge wächst unverändert. Es gilt folglich, die raren Flächen effizient zu verteilen und zu bewirtschaften.
 Als Reaktion auf den Klimawandel werden außerdem zunehmend hitzeresistente Aufenthaltsorte im öffentlichen Raum erforderlich (siehe unten). Bürger*innen erheben zunehmend Anspruch auf öffentlichen Raum als individuell oder gemeinschaftlich genutzten Aufenthaltsraum. Auch dies verknappt die für Parkplätze zur Verfügung stehenden Flächen.
- **Verkehrssicherheit/Vision Zero**
 Der Münchner Stadtrat hat sich am 25.04.2018 mit der "Vision Zero" eine moderne Verkehrssicherheitsstrategie gegeben (Vorlage Nr. 14-20 / V 10837). Strategisches Ziel ist dabei die Reduktion der im Verkehr getöteten und schwerverletzten Personen auf Null. Seit 2021 ist die „Vision Zero“ zudem in der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung verankert (§ 1 Nr. 1 VwV-StVO) und Grundlage aller verkehrlichen Maßnahmen.
 Im Jahr 2022 kam es zu 16 tödlichen Verkehrsunfällen im Münchner Stadtgebiet, dies betraf dabei sieben Radfahrende und drei Fußgänger*innen.
 Der Zielsetzung der „Vision Zero“ widerspricht z.B. das regelwidrige Parken auf Rad- und Gehwegen, was zu Risiken für Fußgänger*innen und Radfahrende führt, speziell auch für besonders zu schützende Verkehrsteilnehmer*innen (z.B. Kinder oder mobilitätseingeschränkte Personen). Dem kann die KVÜ durch konsequente Kontrolle besonders neuralgischer Punkte begegnen. Auch das Überwachen von Fußgängerzonen oder das Freihalten von Sichtachsen bei besonders unfallträchtigen Kreuzungen sind Beispiele für den Beitrag der KVÜ zur Verkehrssicherheit. Nicht zuletzt ist hier als wesentlicher Baustein die Geschwindigkeitsüberwachung der KVÜ in Tempo-30-Bereichen zu nennen.

- **Schulwegsicherheit**

Im Rahmen von "Vision Zero" (s.o.) legt die Landeshauptstadt einen besonderen Wert auf Schulwegsicherheit. Nach der ADAC-Umfrage "Sicherer Schulweg" aus dem Jahr 2023 liegt die mit Abstand größte Sorge der Eltern im Fehlverhalten von anderen Verkehrsteilnehmenden, die rücksichtslos oder zu schnell fahren. Nicht von ungefähr liegt ein wesentlicher Schwerpunkt der KVÜ-Geschwindigkeitsüberwachung bei Kontrollen vor Schulen und Kindertagesstätten. Unterschätzt werden auch die Gefahren, die von der sog. Schul-Rushhour ausgehen ("Elterntaxis": Blockieren von Geh- und Radwegen, Parken im Halteverbot usw.). In den ersten zwei Wochen nach den Sommerferien begleitet dies die KVÜ in Sondereinsätzen an bestimmten Schulen meist kommunikativ, stellt ggf. aber auch Verwarnungen aus. Unabhängig davon stellen z.B. verstellte Sichtachsen bei Zebrastreifen in Schulanähe eine dauerhafte Aufgabe für die KVÜ dar.

- **Mobilitätswende**

Als Kontrollbehörde direkt vor Ort stellt die KVÜ eine wichtige Säule der Mobilitätswende dar. Erhebliche Anteile des Autoverkehrs sind auf den Umweltverbund (Rad, ÖPNV, Fußverkehr) zu verlagern; ohne effektive Überwachung ist dabei die Durchsetzung strategischer Maßnahmen zur Verkehrssteuerung, z.B. der Integration neuer Mobilitätsangebote, nicht möglich. Hierzu gehört beispielsweise auch, sicher zu stellen, dass Shared-Mobility-Angebote (Mobilitätspunkte), Lade- und Lieferzonen und Elektroladeinfrastruktur tatsächlich wie gewünscht genutzt werden können und nicht anderweitig belegt sind. Dasselbe gilt für Fuß- und Radwege.

- **Umwelt- und Klimaschutz**

Die Reduktion des Schadstoffausstoßes bzw. der Treibhausgasemissionen ist ein wichtiges Ziel der Landeshauptstadt in Bezug auf menschliche Gesundheit, Umwelt- und Klimaschutz (vgl. z.B. Luftreinhalteplan). In diesem Zusammenhang sind insbesondere Umweltzone und Dieselfahrverbot zu nennen, die ohne begleitende, regelmäßige Kontrollen, wie sie die KVÜ leistet, wirkungslos bleiben. Eine effiziente Parkraumbewirtschaftung verringert zudem den Parkplatzsuchverkehr, der eine nicht zu unterschätzende Belastung für die Umwelt darstellt. Ferner führen Geschwindigkeitskontrollen, und somit ein verbessertes Einhalten von Höchstgeschwindigkeiten, zu weniger Schadstoffausstoß.

- **Klimaanpassung, Kühlung der Stadt**

Die Anpassung an nicht mehr vermeidbare Folgen des Klimawandels sowie Maßnahmen zur Verringerung der erwarteten Effekte auf das Ökosystem Stadt stellen eine der wesentlichen zukünftigen Herausforderungen für Ballungsräume dar (siehe u.a. „Konzept zur Anpassung an die Folgen des Klimawandels in der Landeshauptstadt München“). Gerade das dicht bebaute München bildet mit dem hohen Versiegelungsgrad eine Wärmeinsel mit deutlichen Temperaturunterschieden zum Umland; hier sind die Folgen des Klimawandels besonders zu spüren. Als Maßnahmen kommt u.a. der Abbau von Parkplätzen und somit Entsiegelung in Betracht, damit verbunden das Pflanzen von Straßenbäumen und Schaffen von Mikroklimaten. Auch das Erweitern von Begleitgrün zum Sammeln von Regenwasser bei Starkregen wird teilweise auf Kosten von Parkraum gehen.

Konkret unterstützt dies die KVÜ u.a. wie folgt:

- Die Reduktion von Parkplätzen z.B. zugunsten des Umweltverbunds erfordert ein effizientes Parkraummanagement, das durch die KVÜ vollzogen wird.
 - Carsharing-Angebote nutzen Parkraum besser aus und verringern die Zahl der angemeldeten PKW; das tatsächliche Umsetzen erfordert beständige Kontrollen der für Sharing-Angebote freigehaltenen Flächen (z.B. bei den Mobilitätspunkten).
 - Durch das konsequente Freihalten von Geh- und Radwegen wird die Voraussetzung geschaffen, andere Formen von Mobilität verstärkt zu nutzen.
- **Schutz der Gesundheit**
Straßenlärm gehört zu den Umweltbelastungen, die Gesundheit, Lebensqualität und die Wohnsituation mit am meisten beeinträchtigen. Eine effektive Geschwindigkeitsüberwachung kann hier wesentliche Beiträge liefern, ebenso das Vermeiden von unnötigem Straßenverkehr, wie z.B. Parkplatzsuchverkehr. Saubere Luft wiederum schützt neben dem Klima- und Umweltschutz (s.o.) bekanntlich auch die Gesundheit.
 - **Inklusion und gleichberechtigte Teilhabe**
Ziel der Landeshauptstadt München ist die konsequente Umsetzung der Inklusion von Menschen mit Behinderungen („inklusive Stadtgesellschaft“; siehe auch 2. Aktionsplan der LHM zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention). Zu einer selbstbestimmten Lebensführung gehört nicht zuletzt die möglichst ungehinderte Mobilität im öffentlichen Raum. In diesem Zusammenhang ist es im Rahmen der Barrierefreiheit für Nutzer*innen von Rollstühlen und Gehhilfen, aber auch für blinde oder sehbeeinträchtigte Menschen, unabdingbar, dass Gehwege unverparkt zur Verfügung stehen. Hinzu kommt das Freihalten von Parkplätzen, die Menschen mit Schwerbehinderung vorbehalten sind, und von abgesenkten Bordsteinen. Aufgrund der demografischen Entwicklung erhält diese Thematik zunehmend Bedeutung.
 - **Liefersdienste**
Die Versorgung der Bürger*innen mit Waren und Gütern ist und bleibt selbstverständlich ein zentraler Aspekt bei der Nutzung des öffentlichen Raums. Zunehmend verfestigt sich dabei der Trend hin zu Liefersdiensten. Die daraus entstehenden Nutzungskonflikte können nur vor Ort und mit Augenmaß geregelt und moderiert werden; hier kommt den geschulten und uniformierten KVÜ-Außendienstkräften als Vertreter*innen der Landeshauptstadt eine wichtige Rolle zu. Nicht zuletzt ist es dabei eine wichtige Aufgabe, Lieferzonen freizuhalten; entsprechende Kontrollen verbessern die Verkehrssicherheit und dämmen langfristig den Parksuchverkehr ein.
 - **E-Scooter** sind im Trend. Gerade bei Großveranstaltungen aber bringt das Abstellen der Scooter mitunter erhebliche Probleme mit sich. Teilweise sind Gehwege verstellt, Bushaltestellen so belegt, dass eine gefahrlose Nutzung der Busse kaum mehr möglich scheint. Dies stellt eine neue, ressourcenintensive Herausforderung für die KVÜ dar.

Aus diesen Aspekten wird deutlich, wie wichtig es ist, das klassische Parkraummanagement und die Geschwindigkeitsüberwachung konzeptionell zu erweitern. Die KVÜ muss für die nächsten Jahre strategisch neu aufgestellt werden, um diese Aufgaben gestärkt bewältigen zu können.

1.1. Die Strategische Weiterentwicklung der KVÜ im Grundsatz

Folgende Gesichtspunkte der strategischen Weiterentwicklung sollen in diesem Kapitel vorangestellt und kurz angerissen werden:

Digitalisierung und neue Techniken (siehe jeweils 1.1.1.)

Vernetzung und ganzheitlicher Ansatz (siehe jeweils 1.1.2.)

Etliche Passagen dieser Beschlussvorlage sind unter dem Blickwinkel dieser Aspekte zu sehen.

Insbesondere sollen mit diesem Beschluss die folgenden Handlungsfelder betrachtet werden:

- Steigerung der Wirksamkeit der KVÜ im ruhenden Verkehr
- Steigerung der Wirksamkeit der KVÜ im fließenden Verkehr
- Stärkung der eigenen wissenschaftlichen Expertise
- Vernetzung mit MOR und RKU
- Maßnahmen zur Personalgewinnung

Die aus dieser neuen strategischen Aufstellung resultierenden Maßnahmenvorschläge werden mit diesem Beschluss zur Umsetzung beantragt.

Zusätzlich wird der Herr Oberbürgermeister gebeten,

- sich beim Freistaat Bayern dafür einzusetzen, dass die KVÜ mit eigener Rechtsgrundlage und eigener Entscheidungsbefugnis Kfz abschleppen darf.
- sich beim Gesetzgeber dafür einsetzen, Verkehrsüberwachung durch Fahrzeuge mit Sensorik („Scancars“) für die automatisierte Überprüfung von Halte- und Parkverstößen zu ermöglichen.

1.1.1. Digitalisierung, neue Techniken

In den letzten zehn Jahren wurden viele Geschäftsprozesse in der Parkraumbewirtschaftung digitalisiert bzw. automatisiert. So wurde mit der Einführung von „Handy-Parken“ der papierlose Parkschein möglich. Seit dem Start der „HandyParken München App“ in München gilt die gemeinsam mit den SWM entwickelte städtische Anwendung als Erfolgsmodell. Landeshauptstadt und Stadtwerke erhielten dafür 2021 den Top Digitalisierer Award der „Wirtschaft Digital“ in der Kategorie Mobilität. Im Smart City Index 2022 (Digitalranking der deutschen Großstädte) belegte die LHM den zweiten Platz. Die besonderen Stärken lagen dabei beim digitalen Parken, dem Verkehrsmanagement und der Multimodalität (Möglichkeit, verschiedene Verkehrsmittel zu nutzen).

Neben der Bereitstellung von Online-Informationendiensten für die Suche nach Behindertenparkplätzen und Informationen über Parklizenzgebiete können zudem auch alle folgenden Anträge online gestellt werden:

- Parkausweise für Bewohner*innen und Menschen mit Behinderung
- Verlängerung von Parkausweisen
- Ausnahmegenehmigungen für verschiedene Dienstleistungsberufe
- Zufahrtsberechtigungen zum Oktoberfest
- Verlust des Parkausweises

Zudem wurde das Verfahren zur Verlängerung von Bewohnerparkausweisen nahezu vollständig automatisiert, der Verwendungszweck einer Banküberweisung löst die Ausstellung eines verlängerten Parkausweises selbstständig aus.

Bei den Geschwindigkeitsüberwachungen wiederum haben sich die neuen Laser (Lidar)-Messgeräte sehr bewährt. Ein großer Vorteil ist dabei die Fähigkeit, die Überwachung von bis zu vier Fahrspuren einer Fahrtrichtung gleichzeitig vorzunehmen, d.h. auch überholende und somit besonders schnelle Fahrzeuge zu erfassen. Ein weiterer Fortschritt liegt in deutlich weniger Reflexionen und somit exakteren Messungen. Hinzu kommen erheblich verringerte technische Einschränkungen und eine weitreichend gesicherte Kurvenmesstauglichkeit. Zudem ist das Einrichten des Lasermesssystems vor Ort unkompliziert und zügig möglich, damit ist eine örtliche und zeitliche Flexibilisierung des gesamten Messprozesses verbunden.

Dieser Weg technischer, auch digitaler Innovation muss bei der KVÜ dort, wo es geboten ist, weiter beschritten werden. Digitale Strategien können auch helfen, den Fachkräftemangel abzumildern und die Mitarbeiter*innen der KVÜ entsprechend zu unterstützen sowie Dienstleistung und Barrierefreiheit gegenüber Kund*innen auszubauen. Dieser Ansatz spiegelt sich im Maßnahmenpaket als Teil der neuen Strategie der Verkehrsüberwachung sowohl im ruhenden als auch im fließenden Verkehr wider. Ohne technische Innovationen sind die Ziele der Mobilitätswende nicht zu erreichen.

1.1.2. Vernetzung, ganzheitlicher Ansatz

Für die strategische Neuausrichtung der Kommunalen Verkehrsüberwachung hat ein integrierter Ansatz zu gelten, der alle relevanten Akteure*innen einbezieht. In diesem Sinne ist auch der gesamte öffentliche Straßenraum mit all seinen Nutzungsoptionen zu betrachten (öffentlicher Verkehr, Kfz-Verkehr, Fußverkehr, Radverkehr, Shared Mobility Angebote, Wirtschafts- und Versorgungsverkehr, Nutzung für den ruhenden Verkehr, Nutzung als Aufenthaltsfläche u.a.). Ein wesentlicher Punkt ist dabei auch die Vernetzung mit dem Mobilitätsreferat (MOR) und dem Referat für Klima- und Umweltschutz (RKU) (siehe 2.3).

Mit diesem Strategiebeschluss will sich die Kommunale Verkehrsüberwachung auch auf eine breitere inhaltliche Basis stellen. Nur dies wird dem Themenspektrum, mit dem sich die KVÜ zu befassen hat, gerecht. Dazu gehört zunächst die bereits angesprochene Vernetzung mit anderen Referaten. Hinzu kommt wesentlich das Entwickeln einer eigenen wissenschaftliche Kompetenz, um im Bereich der KVÜ künftig auch konzeptionell wirken zu können.

Die klassische „Überwachungsfunktion“ ist und bleibt eine Kernaufgabe der KVÜ. Damit verbinden sich aber gewichtige Inhalte wie Umwelt,- und Klimaschutz, Verkehrssicherheit

und Schutz besonders vulnerabler Verkehrsteilnehmer*innen. Für die KVÜ bedarf es daher einer Herangehensweise, die das Ganze im Blick hat und sich selbst als Teil des Ganzen versteht, nicht zuletzt im Sinne einer Mobilitätswende.

Dieser ganzheitliche, vernetzte Ansatz hat auch für die KVÜ intern zu gelten. Wissenschaftliche Expertise darf nicht losgelöst vom Außendienst sein, sie muss auf Praxiserfahrungen aufbauen. Diese Praxisnähe, das Wissen und die Ortskenntnisse der Außendienstkräfte sind eine große Stärke, die bei aller Digitalisierung und inhaltlicher Erweiterung weiter ein Alleinstellungsmerkmal der KVÜ darstellen wird.

1.2. Verknüpfung der strategischen Weiterentwicklung zur Mobilitätsstrategie 2035

Die Mobilitätsstrategie 2035 umfasst folgende 19 Teilstrategien:

Verkehrssicherheit, Öffentlicher Verkehr, Fußverkehr, Radverkehr, Shared Mobility und Mobility as a Service, Motorisierter Individualverkehr, Multimodalität, Steuerung des Verkehrs, Management des öffentlichen (Straßen-)Raums, Mobilitätskonzepte in Städtebau und Stadtanierung, Soziale Gerechtigkeit, Teilhabe und Inklusion, Wirtschaftsverkehr, Klima- und Umweltschutz, Region und Pendler*innenmobilität, Kommunikation, Digitalisierung, Krisenstabilität und Resilienz, Finanzierung, Forschung und Innovation.

Die neue, ganzheitliche Strategie der Kommunalen Verkehrsüberwachung unterstützt etliche dieser Teilaspekte wesentlich und widerspricht keinem dieser Ansätze.

Unterstützung finden insbesondere

- Verkehrssicherheit, Fußverkehr, Radverkehr (v.a. Freihalten von Fuß- und Radwegen)
- Shared Mobility („Durchsetzen“ der zukünftig 200 Mobilitätspunkte für entspr. Angebote geteilter Mobilität)
- Teilhabe und Inklusion (Freihalten von Gehwegen und Behindertenparkplätzen)
- Soziale Gerechtigkeit (Schutz der „schwächsten“ Verkehrsteilnehmer*innen)
- Klima- und Umweltschutz (Dieselfahrverbot, Umweltzone, Geschwindigkeitsmessungen, Freihaltung von Lieferzonen in den angegebenen Zeiträumen u.a.)

Hinzu kommt der Natur der Sache nach das Management des öffentlichen (Straßen-)Raums.

Auch mit dem Hauptziel der Mobilitätsstrategie, nämlich dass bis zum Jahr 2025 mindestens 80 Prozent des Verkehrs im Münchner Stadtgebiet durch abgasfreie Kraftfahrzeuge, den ÖPNV, sowie Fuß- und Radverkehr zurückgelegt werden, steht die strategische Weiterentwicklung der KVÜ im Einklang. Je besser die KVÜ personell wie inhaltlich aufgestellt ist, desto mehr kann sie sich dem Schutz von Fuß- und Radverkehr widmen, aber auch dem Freihalten von Ladestationen für Elektromobilität. Die Mobilitätsstrategie 2035 räumt flächeneffizienten Verkehrsmitteln Priorität ein. Dies deckt sich mit den strategischen Zielsetzungen der KVÜ, die entsprechenden Verkehrsmittel u.a. durch das Freihalten von Rad- und Fußwegen, das Freihalten von Bus-Haltebuchten, Lastenfahrradplätzen und Mobilitätspunkten (shared mobility) sowie durch konsequentes Parkraummanagement unterstützt.

1.3. Verknüpfung der strategischen Weiterentwicklung zur „Perspektive München“

Das Leitmotiv „Stadt im Gleichgewicht“ und die strategischen Leitlinien der Perspektive München als integriertes Stadtentwicklungskonzept geben die grundlegende Zielrichtung der zukünftigen Entwicklung Münchens vor.

So wird zum Leitmotiv u.a. ausgeführt: „...München steht vor großen Transformationsaufgaben. Herausforderungen wie Klimawandel und Digitalisierung sowie demografischer, sozialer und wirtschaftlicher Wandel betreffen alle Bereiche der Stadtentwicklung. Zudem verändern sich Rahmenbedingungen und Anforderungen immer schneller. Das anhaltende Wachstum und die Flächenknappheit verstärken Nutzungskonkurrenzen und Interessenkonflikte.“

Damit ist auch die KVÜ mit ihren Aufgaben eng verknüpft mit diesem Leitmotiv, aber auch mit den, im Rahmen der Fortschreibung des Stadtentwicklungskonzeptes „Perspektive München“ erkannten, Herausforderungen für die Stadt München.



So muss auf die steigende Bevölkerungszahl und eine zunehmende Flächenknappheit reagiert, ganzheitliche Stadtentwicklung im Sinne von Digitalisierung und „Smart City“ mitgedacht und der Klimaschutz berücksichtigt werden.

Im Bereich der Mobilität muss auf der einen Seite das durch das Bevölkerungswachstum in Stadt und Region gesteigerte Verkehrsaufkommen bewältigt werden. Auf der anderen Seite gilt es, den Verkehr sicher sowie möglichst klimaneutral abzuwickeln und stadtverträglich zu organisieren. Hinzu kommt die Reduzierung von Schadstoffen und Lärm zum Schutz der menschlichen Gesundheit. Stadtverträglicher Verkehr ist platzsparend, verteilt die zur Verfügung stehende Fläche gerecht unter den nachhaltigen und flächeneffizienten Verkehrsteilnehmer*innen und hat möglichst geringe Lärm- und Schadstoffemissionen.

Insofern finden sich also Ziele, die die KVÜ verfolgt, zum Teil im engen, zum Teil im weiteren Sinn auch in den vier strategischen Leitlinien der Perspektive München wieder, so unter:

- A) „Weitsichtige Steuerung und globale Verantwortung“
 - A 1 Globale Verantwortung und Klimaschutz
 - A 2 Aktive Gestaltung und Resilienz

- B) „Offene und attraktive Ausstrahlung“
 - B 6 Attraktivität und Lebensqualität
 - B 7 Prävention und Sicherheit

- C) „Solidarische, engagierte Stadtgesellschaft und bezahlbares Wohnen“
 - C 7 Gesunde Stadt
 - C 8 Digitale Daseinsvorsorge

- D) „Qualitätsvolle und charakteristische Stadträume“
 - D 5 Öffentliche Räume
 - D 8 Stadt- und klimaverträgliche Mobilität

Die KVÜ trägt bei vielen der daraus abzuleitenden Ziele dazu bei, diese um- und durchzusetzen. Die strategische Weiterentwicklung der KVÜ soll die Voraussetzungen dafür schaffen, dies zu konsolidieren und weiter zu verbessern.

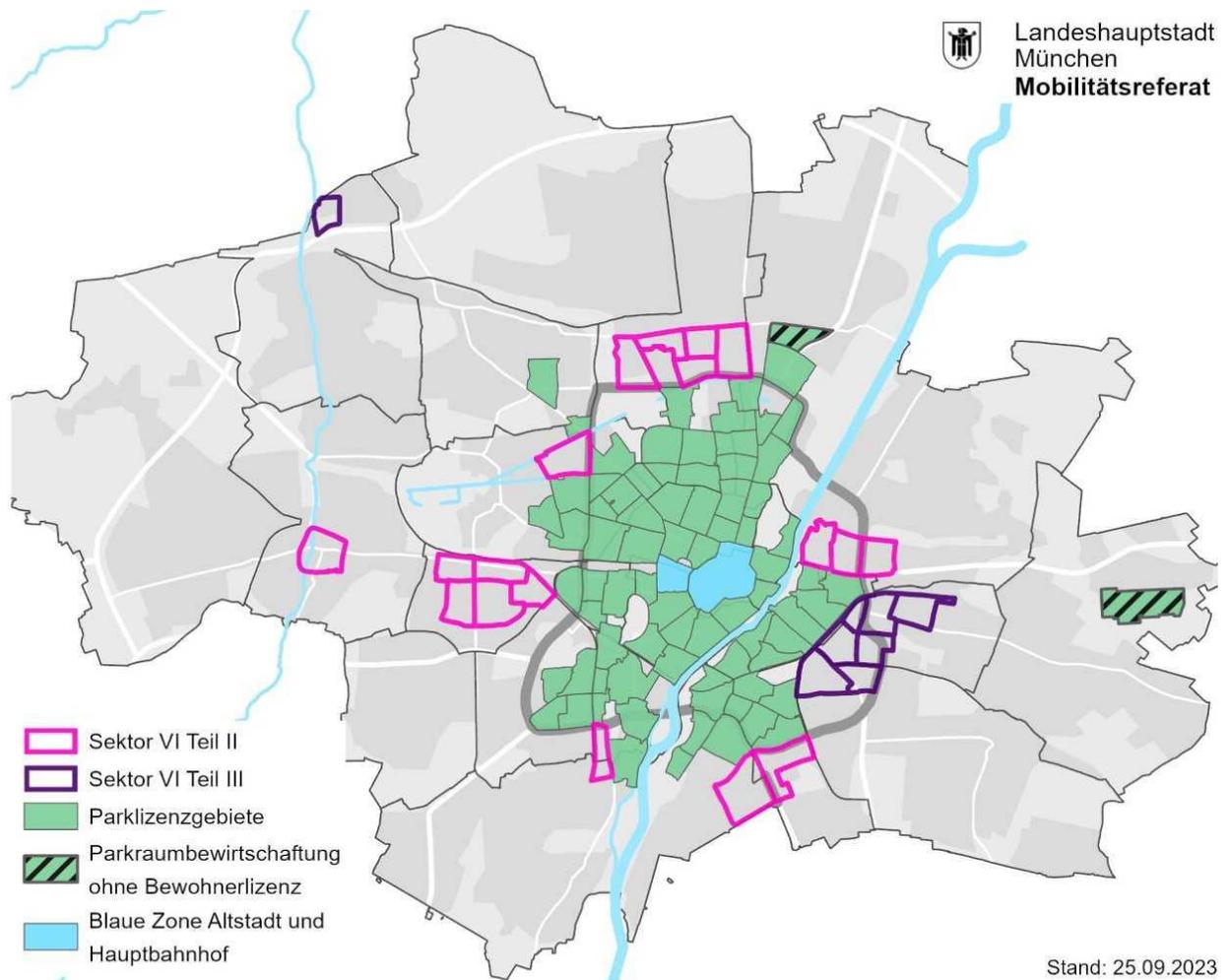
1.4. Status Quo

Ruhender Verkehr

Zum Jahresende 2023 werden in München 76 Parklizenzgebiete bestehen; hinzu kommen der Hauptbahnhof, die Altstadt, der Domagkpark und die Messestadt Riem mit einer flächendeckenden Bewirtschaftung. Insgesamt deckt dies nach Angaben des MOR ca. 99.000 Parkplätzen ab.

Die Überwachung des ruhenden Verkehrs in München wird dabei sowohl vom Polizeipräsidium München als auch von der Kommunalen Verkehrsüberwachung wahrgenommen. Hierbei kontrolliert die KVÜ 63 der bestehenden Parklizenzgebiete. In den übrigen 13 Parklizenzgebieten sowie im restlichen Stadtgebiet ist das Polizeipräsidium München für diese Kontrollen zuständig.

Mit dem Beschluss Parkraummanagement in München Sektor VI, Teil 1 (Vorlagen-Nr. 20-26 / 02928 vom 19.01.2022) beschloss der Stadtrat weitere fünf Parklizenzgebiete. Mit dem geplanten zweiten Teil des Sektor VI werden zusätzliche Parklizenzgebiete zur Umsetzung empfohlen. Voraussichtlich werden auch in der weiteren Zukunft Parklizenzgebiete jenseits des Mittleren Rings folgen.



Übersichtsplan der Parkraummanagementmaßnahmen

Aktuell werden für das Parkraummanagement im KVR etwa 354 VZÄ (Vollzeitäquivalente) eingesetzt. Davon sind im Außendienst 279 VZÄ, im Innendienst (Verwarnungs-/ Bußgeldverfahren) 54 VZÄ, für die Erteilung der Parkausweise 21 VZÄ und für die zentralen Aufgaben (Personal/ IT) 5 VZÄ eingeteilt.

Die Außendienstmitarbeiter*innen der KVÜ kontrollieren in ihren Überwachungsgebieten, dass die geltenden Regeln der Straßenverkehrsordnung im ruhenden Verkehr eingehalten werden. Bei Verstößen verhängen sie Verwarnungen und Bußgelder nach dem bundeseinheitlichen Bußgeldkatalog.

Zu den konkreten Aufgaben gehört zum Beispiel:

- Überwachen der Feuerwehranfahrtszonen und -zufahrten, Rettungs- und Fluchtwege, damit diese stets für den schnellen und reibungslosen Rettungs-, Ver- und Entsorgungseinsatz frei bleiben.
- Überwachen der Bewohnerparkbereiche, Ladezonen und Behindertenparkplätze, um diese für den vorgesehenen und berechtigten Personenkreis nutzbar zu halten.
- Überwachen der Kurzzeitparkplätze, um die Zweckentfremdung durch Dauerparker zu minimieren und somit die Umschlaghäufigkeit im öffentlichen Interesse zu gewährleisten.

- Überwachen der Mobilitätspunkte, um die vielfältigen Car-Share-Angebote auch für diese Zwecke nutzbar zu halten.
- Überwachen der Parkplätze für E-Fahrzeuge (mit und ohne Ladesäule)
- Überwachen der Umweltzone incl. Dieselfahrverbot
- Überprüfung der gültigen Hauptuntersuchung (HU)

Zudem besitzt die Kommunale Verkehrsüberwachung ein eigenes „Anhalteteam“, welches organisatorisch ebenfalls dem ruhenden Verkehr zugeordnet ist. Diese Gruppe ahndet Verstöße wie:

- Fahren mit dem Rad oder E-Scooter auf dem Gehweg
- Widerrechtliches Fahren von PKW, LKW, Fahrrädern und E-Scootern in Fußgängerzonen
- Fahren mit dem Rad oder E-Scooter in entgegengesetzter Fahrtrichtung
- Überschreiten des Schrittempos mit Rad und E-Scootern

Gearbeitet wird in zwei Schichten von 8.30 Uhr/9.00 Uhr bis 17.00 Uhr/17.30 Uhr (Tagsschicht) bzw. von 15.00 Uhr bis 23.30 Uhr (Spätschicht). Abgedeckt werden dabei alle Wochentage außer Sonntag.

Im Jahr 2022 stellte der ruhende Verkehr der KVÜ 492.000 Verstöße fest. Dies führte zu Einnahmen von ca. 13,2 Millionen Euro.

Von den 279 Stellen im Außendienst sind derzeit 109 Stellen unbesetzt.

Fließender Verkehr (Geschwindigkeitsüberwachung)

Seit 1994 ist die KVÜ neben der Polizei für mobile Geschwindigkeitskontrollen zuständig. Die KVÜ ist dabei, anders als im ruhenden Verkehr, im gesamten Stadtgebiet tätig. Hierbei gibt es nach aktuellem Stand eine Aufteilung der Messörtlichkeiten zwischen Polizei und KVÜ.

Konkret besteht seit 1994 eine vertragliche Vereinbarung des KVR mit dem Polizeipräsidium München, die Geschwindigkeitsmessungen der KVÜ schwerpunktmäßig auf Tempo 30 und verkehrsberuhigte Bereiche beschränkt. Seit 2003 wurde der KVÜ seitens der Polizei an der Tegernseer Landstraße zudem eine stationäre Anlage zugestanden.

Geplant und beschlossen sind für die Geschwindigkeitsmessung acht Messfahrzeuge mit Laser. Derzeit stehen zwei "echte" Laser-Fahrzeuge und ein umgebautes "Radarfahrzeug", in das ebenfalls ein Lasergerät eingebaut wurde, zur Verfügung. In Beschaffung befinden sich derzeit sechs Laserfahrzeuge.

Diese Fahrzeuge werden von derzeit zehn Kolleg*innen bedient. Die Dienstkräfte arbeiten dabei von Montag- Freitag in zwei Schichten, und zwar von 5.30 Uhr bis 22.00 Uhr.

Im Messprogramm befinden sich derzeit 880 Örtlichkeiten; Überwachungsschwerpunkte bilden seit jeher das Umfeld von Schulen und Kinderbetreuungseinrichtungen.

Die Geschwindigkeitsüberwachung der KVÜ stellt bis zu ca. 85.000 Verstöße im Jahr fest. Daraus ergaben sich im Jahr 2022 Einnahmen von ca. 3,6 Mio. Euro.

2. Strategische Weiterentwicklung der KVÜ - Maßnahmenprogramm 2024 ff.

2.1. Maßnahmen zur Steigerung der Wirksamkeit im ruhenden Verkehr

2.1.1. Service-Telefon für Bürger*innen (zielgerichtete Ahndung v.a. von Verstößen beim Geh- und Radwegparken)

Im Hinblick auf eine zielgerichtete Ahndung von bestimmten Verstößen soll eine Stelle eingerichtet werden, die eine bessere Erreichbarkeit der KVÜ für Bürger*innen sowie die schnelle und direkte Weitergabe entsprechender Meldungen an den Außendienst sicherstellt. Bei diesem Service-Telefon können insbesondere Verstöße beim Gehwegparken aber auch andere, gravierendere Parkverstöße gemeldet werden. Natürlich können, sofern dies technisch umsetzbar ist, auch bereits bestehende Plattformen Wege der Mitteilung an die KVÜ darstellen. Zu denken ist dabei u.a. an:

- „Meldeplattform Radverkehr“
- „München macht's besser“
- „Wegeheld“
- „Wegehelfer“
- Behördennummer „115“

Die im Einsatzgebiet ohnehin tätigen Außendienstkräfte der KVÜ werden, im Rahmen der personellen Ressourcen (siehe 2.5.), nach Eingang einer nachvollziehbaren Mitteilung direkt zu den Örtlichkeiten gelenkt. Eine schnelle Reaktion im Hinblick auf mehr Bürgerservice ist somit deutlich besser möglich, ebenso eine unmittelbare Ahndung.

Hauptsächlich sollten die Verstöße des Gehweg- und Radwegparkens zu Mitteilungen an das Service-Telefon führen. Abgestellte Fahrzeuge verengen die Gehwege teilweise stark oder machen sie nicht mehr nutzbar, Fußgänger*innen sind gezwungen, auf die Fahrbahn auszuweichen. Speziell ist dies auch für mobilitätseingeschränkte Menschen ein Problem, auch fahradfahrende Kinder können gefährdet sein. Folgerichtig wurde in keinem der in den vergangenen fünf Jahren eingerichteten Parklizenzzgebiete Gehwegparken ausgewiesen.

Selbstverständlich sorgt auch das Parken auf Radwegen häufig für kritische Situationen (z.B. durch das Ausweichen auf Gehweg oder Straße). Gehwegparken wird von der KVÜ mit 55 Euro Verwarngeld belegt; hält der Verstoß mehr als eine Stunde an, erhöht sich der Betrag auf 70 Euro; hinzu kommt ein Punkt in Flensburg. Dies gilt ebenfalls bei Gehwegparken mit Behinderung anderer (meist mit einer Restgehwegbreite von unter 1,50 m). Für das Parken auf Radwegen gelten dieselben Beträge.

Beim Umgang mit der Thematik ist besonderer Wert auf ein vernetztes Vorgehen zu legen. Bei häufigen Verstößen an bestimmten Örtlichkeiten kann z.B. das MOR mit Halteverboten oder anderen Beschilderungen reagieren, um auf das gesetzliche Verbot noch einmal verstärkt hin zu weisen.

Als Verstöße, die zu einer raschen Reaktion der KVÜ in diesem Sinne führen, können - neben dem Gehwegparken - auch folgende Ordnungswidrigkeiten gezählt werden:

- unberechtigtes Parken auf einem Parkplatz für schwerbehinderte Menschen
- unberechtigtes Parken in einer Feuerwehreinfaht
- unberechtigtes Parken auf einem Parkplatz für E-Fahrzeuge
- Parken in zweiter Reihe

Wichtig wird es sein, die gemeldeten Verstöße angemessen zu dokumentieren. Auf diese Weise werden örtliche Schwerpunkte bei gravierende Parkverstößen noch leichter auswertbar, die Überwachungstätigkeit wäre bereits vor einer etwaigen Bürgermeldung besser steuerbar und somit effizienter. Im - nicht immer erreichbaren - Idealfall wird es zu Mitteilungen von Bürger*innen gar nicht mehr kommen, da das Überwachungsmanagement der KVÜ durch Kenntnis betroffener Örtlichkeiten dort früher und besser greifen kann. Denkbar ist die Dokumentation von örtlichen Schwerpunkten über das Geoinformationssystem (GeoInfoWeb). Die Erkenntnisse der KVÜ können so im Rahmen der Vernetzung auf diese Weise anderen Referaten zur Verfügung gestellt werden. Durch die graphische Darstellung in der Kartenanwendung können zudem Effekte herausgearbeitet werden, die sich z.B. aus infrastrukturellen Maßnahmen ergeben haben.

Maßnahme: Entwickeln des Servicetelefon; hierzu bedarf es einer zusätzlichen Personalressource in Höhe von einer VZÄ (E 6).

2.1.2. Anschaffung zusätzlicher Pedelecs und eines PKW

Gerade vor dem Hintergrund o.g. schnellen, reaktiveren Vorgehens nach Mitteilungen von Bürger*innen, ist eine bessere Ausstattung des Fuhrparks der KVÜ erforderlich. Aktuell verfügt die KVÜ über fünf Pedelecs, die sich absolut bewährt haben. Diese Ausstattung soll in den nächsten Jahren um weitere fünf Fahrzeuge auf zehn Pedelecs erhöht werden. Auf diese Weise lassen sich die sich aus Punkt 2.1.1 ergebenden Anforderungen deutlich besser als aktuell erfüllen.

Über ein Kfz verfügt der ruhende Verkehr der KVÜ nicht. Mit einem PKW könnte die Verkehrsüberwachung aber noch schneller auf Hinweise von Bürger*innen reagieren. Neben dieser höheren Agilität im Kontext des Service-Telefon hätte ein verbesserter Fuhrpark im ruhenden Verkehr folgende weitere Vorteile:

- Die zukünftig 200 Mobilitätspunkte für Sharing-Angebote beispielsweise lassen sich zielgerichteter „im Rundlauf“ anfahren und kontrollieren; diese werden gerade am Wochenende von anderen Nutzungsformen zugeparkt.
- Ebenso können spezielle Hot-Spots spontaner erreicht werden, wie z.B. im Fall des massenhaften Abstellens von E-Rollern bei Großveranstaltungen.
- Führungskräften wird es deutlich erleichtert, Dienstaufsicht auszuüben.

Maßnahme: Beabsichtigt wird zukünftig die Anschaffung fünf weiterer Pedelecs und eines PKW (z.B. Elektro-Smart), sobald dies im Rahmen der Haushaltsplanungen möglich ist. Bis dahin sollte sich die KVÜ leihweise aus bestehenden Fuhrparks im KVR behelfen.

2.1.3. Neue technische Lösungen zur Parkraumüberwachung

Aktuell ist die Verkehrsüberwachung ausgesprochen personalintensiv, was insbesondere vor dem Fachkräftemangel Probleme aufwirft. Wie bereits ausgeführt, sind aktuell 109 VZÄ unbesetzt. Mittelfristig müssen daher neue, technische Lösungen zur Parkraumüberwachung und Parkraumbewirtschaftung entwickelt werden. Hier sind andere europäische Städte technisch deutlich weiter und unabhängiger von Kontrollen ausschließlich durch Personaleinsatz. In den Niederlanden beispielsweise ist die automatisierte Überprüfung von Halte- und Parkverstößen durch Fahrzeuge mit Sensorik teilweise Alltag. Techniken dieser Art könnten auch in München die KVÜ-Mitarbeiter*innen unterstützen und effektiv ergänzen. Problematisch ist hier allerdings die derzeit gültige Gesetzgebung des Bundes, die den Einsatz dieser Technik verhindert.

Erste Erfahrungen mit einer praxisrelevanten Technik sammelt das KVR, indem das Konzept eines Startup-Unternehmens, welches 2023 den städtischen Innovationspreis gewann, gemeinsam weiterentwickelt und in einem realen Testfeld erprobt wird. Die Herausforderung ist es dabei, die sehr personalintensive Überprüfung des Dieselfahrverbots digital und ressourcenschonend umzusetzen. Die Lösung des Startups sieht vor, Nummernschilder automatisiert zu erfassen und mit den vorliegenden Ausnahmegenehmigungen abzugleichen. Der „digitale Zwilling“ soll zudem dabei helfen, optimale Standorte für die Kameras zur stichprobenartigen Erfassung der Nummernschilder zu finden.

Techniken dieser Art, wie das automatisierte Erfassen von Nummernschildern – v.a. bei Routine-Aufgaben in der Parkraumüberwachung – sind im Ausland längst praxiserprobt und sollten auch in München entwickelt und umgesetzt werden (z.B. sog. Scancars). Dies würde auch dem Ruf Münchens als High-Tech-Standort entsprechen, wo entsprechende wissenschaftliche Ansätze im Bereich der Hochschulen sowie unternehmerische Entwicklungen durch die KVÜ aufgegriffen und umgesetzt werden könnten.

Maßnahme: Es ist daher dringend geboten, auf den Gesetzgeber einzuwirken, Fahrzeuge mit Sensorik für die automatisierte Überprüfung von Halte- und Parkverstößen zu ermöglichen. Der Oberbürgermeister wird gebeten, sich beim Gesetzgeber für diesen Belang einzusetzen.

2.1.4. Eigene Zuständigkeit für das Abschleppen von Kfz

Die KVÜ verfügt, anders als Städte in vielen anderen Bundesländern, über keine eigene Befugnis, Fahrzeuge abzuschleppen bzw. abschleppen zu lassen.

Die Anordnung zum Abschleppen von Fahrzeugen als Maßnahme nach dem Polizeiaufgabengesetz – PAG) ist der Bayerischen Polizei vorbehalten (3.1 Bekanntmachung des Bayerischen Staatsministeriums des Innern über die Verfolgung und Ahndung von Verstößen im ruhenden Verkehr sowie von Geschwindigkeitsverstößen durch Gemeinden vom 12. Mai 2006 (AllMBl. S. 161).

Auf dieser Grundlage haben Polizei und Landeshauptstadt das sog. Münchner Modell entwickelt, bei dem in klar gesetzten Grenzen innerhalb der Parklizenzegebiete die KVÜ bei vorab gemeinsam mit der Polizei definierten Örtlichkeiten ein Abschleppen veranlassen darf. Hierzu ist allerdings erst der telefonische Kontakt mit der jeweiligen Polizeiinspektion erforderlich, welche die Maßnahme genehmigt. Zu dieser Kontaktaufnahme bzw. zu dem Versuch dazu kam es von 01.07.2022 – 30.06.2023 1023 - mal.

Zu den Örtlichkeiten, bei denen die Kommunale Verkehrsüberwachung abschleppen lässt, gehören insbesondere Feuerwehreinfahtszonen und Parkplätze für Menschen mit Schwerbehinderung. Aktuell beinhaltet der sog. Abschleppkatalog ca. 2700 Örtlichkeiten.

Grundsätzlich hat sich das Münchner Modell zwar bewährt, allerdings verbinden sich damit doch einige Nachteile für KVÜ und Polizei, die sich wie folgt darstellen:

- Das Münchner Modell beschränkt sich notgedrungen auf standardisierte Situationen mit fester Beschilderung, wie v.a. das Parken auf Behindertenparkplätzen oder Feuerwehreinfahten. Situationen ohne diese Standardisierung und ohne feste Beschilderung, bei denen eine Ermessensabwägung vor Ort erforderlich ist, sind davon ausgeschlossen, weil die Polizei beim Münchner Modell die Anordnung zum Abschleppen erteilt, ohne selbst den Sachverhalt in Augenschein genommen zu haben. Diese Situationen führen aber häufig zu kritischen Gefahrenmomenten, wie z.B. beim „Parken mit Behinderung anderer“ oder beim „Parken mit Gefährdung anderer“ auf Geh- und Radwegen. Weitere Beispielfälle sind das Versperren von Sichtachsen bei Zebrastreifen oder das Parken unmittelbar vor einer Kreuzung. Erkennen die KVÜ-Außendienstkräfte eine solche Lage bei ihren Rundgängen, können sie letztlich nur über den Notruf eine Polizeistreife anfordern, um ein Abschleppen und somit eine Entschärfung der Gefahrensituation zu bewirken. Dies belastet die Polizei und kostet unnötig wertvolle Zeit.
- Mitunter sind die Polizeiinspektionen für die KVÜ kapazitätsbedingt bei großem Einsatzumfang nicht unmittelbar zu erreichen (von 01.07.2022 bis zum 30.06.2023 war dies 168-mal der Fall, dies entspricht ca. 16,4 % aller Fälle). Dies kommt vor allem bei Großveranstaltungen oder Versammlungen vor – also gerade dann, wenn es verstärkt zu Parkproblemen kommen kann. Bei den häufig verparkten Bus- und Tramhaltestellen informiert die MVG ebenfalls die Polizei, die in diesen Fällen vor Ort kommen muss, was nicht immer möglich ist. Würde das die KVÜ in eigener Zuständigkeit übernehmen, könnte dies die Polizei besonders entlasten und gleichzeitig für eine raschere Verbesserung der Situation des ÖPNV sorgen.
- Die gemeinsam erarbeitete Liste der Abschlepp-Örtlichkeiten (sog. Abschleppkatalog) ist ständig gegenseitig aktuell zu halten; ein neuer Schwerbehindertenparkplatz zum Beispiel, der nicht Teil des Katalogs ist, kann von der KVÜ nicht konsequent freigehalten werden.
- Insgesamt ist der Verwaltungsaufwand erheblich. Kommt es beispielsweise dazu, dass der Abschleppwagen unverrichteter Dinge zurückfährt, weil das Kfz mittlerweile weggeparkt wurde, hat die KVÜ die Polizei darüber gesondert zu informieren. Letztendlich arbeiten zwei Behörden mit eigenen Verfahren parallel am selben Fall, häufig unter Inkaufnahme, dass die Behinderung oder Gefährdung nicht rechtzeitig beseitigt oder geahndet werden kann.

Das Übertragen dieser hoheitlichen Aufgabe des Abschleppens von der Polizei auf die KVÜ wäre ein Mittel zur Verwaltungsvereinfachung (für beide Seiten!) und Effizienzsteigerung.

Es ist auch nicht bekannt, dass es bundesweit zu Problemen gekommen wäre, nachdem diese Kompetenz- und Aufgabenübertragung andernorts umgesetzt wurde. Die eigenständige Zuständigkeit beim Abschleppen könnte auch eine Chance auf eine verbesserte tarifliche Einwertung von KVÜ-Stellen bedeuten, wovon ebenfalls der Freistaat profitieren würde, schließlich entlastet eine personell gut aufgestellte KVÜ die Polizei nicht unerheblich.

Maßnahme: Der Oberbürgermeister wird gebeten, sich beim Freistaat Bayern dafür einzusetzen, dass die KVÜ mit eigener Rechtsgrundlage und eigener Entscheidungsbefugnis Kfz abschleppen darf.

2.1.5. Dezentrale Standorte der KVÜ für kürzere Wegezeiten

Derzeit sind alle Außendienstkräfte der KVÜ am zentralen Standort in der Reisingerstraße, in der Nähe des Sendlinger Tores, untergebracht. Dieser Standort ist fast voll belegt.

Mit Beschluss vom 19.01.2022 (Sitzungsvorlagen-Nr. 20-26 / V 02928) genehmigte der Stadtrat der Kommunalen Verkehrsüberwachung 29,2 zusätzliche VZÄ.

Diese bereits genehmigten Stellenzuschaltungen des Stadtrats sowie die geplanten neuen Parklizenzegebiete machen es notwendig, weitere Standorte für Außendienstmitarbeiter*innen einzurichten. Diese sollten dabei die Entwicklung und räumliche Ausdehnung der KVÜ nachvollziehen und nicht mehr ausschließlich in Altstadtnähe gelegen sein. Nur so können zumutbare Wegezeiten (vom Standort zum Kontrollgebiet), ausreichende Rückzugsmöglichkeiten, eine effiziente Kontrolltätigkeit gewährleistet und die notwendigen zusätzlichen Räume für die Beschäftigten geschaffen werden.

Mit den zahlreichen neuen Gebieten im Münchner Westen erweitert sich der Wirkungsbereich der KVÜ in diese Richtung. Eine dislozierte Örtlichkeit im Münchner Westen hätte für die KVÜ erhebliche Effizienz-Vorteile. Aufgrund der zentralen Lage im Münchner Westen und der hervorragenden Anbindung an den ÖPNV ist dabei das Pasinger Rathaus als Standort für Außendienstmitarbeiter*innen der KVÜ sehr gut geeignet. Dort sollen für eine effektive Abdeckung des Überwachungsbereichs 50 Beschäftigte situiert werden.

Neben einem Standort im Westen wird auch für den Osten Münchens eine Außenstelle für die KVÜ benötigt. Hierfür würde sich beispielsweise ein Objekt in unmittelbarer Nähe des Ostbahnhofes sehr gut eignen. Hier wären 70 Beschäftigte unterzubringen.

Maßnahme: Der Flächenbedarf für die benötigten Standorte im Westen und Osten Münchens wurde seitens des KVR bereits an das Kommunalreferat gemeldet. Damit verbindet sich der Auftrag für das Kommunalreferat, für die KVÜ ausreichend große Räume unter Berücksichtigung oben genannter Gesichtspunkte neu zu erschließen.

2.2. Maßnahmen zur Steigerung der Wirksamkeit im fließenden Verkehr

2.2.1. Teilstationäre Geschwindigkeitsüberwachung

Bereits mit Beschluss des Kreisverwaltungs Ausschusses vom 17.10.2017 wurde als Ausblick eine mögliche Beschaffung teilstationärer Messanlagen angesprochen. Hierbei kommen auf Kfz-Anhängern positionierte, Akku-betriebene Messgeräte zum Einsatz, die mehrere Stunden oder Tage im Bereich besonders sensibler Örtlichkeiten aufgestellt werden, an denen eine dauerhafte Reduzierung der gefahrenen Geschwindigkeit erreicht werden soll (z.B. bei Schulen, Alten- und Pflegeheimen, Krankenhäusern, Unfallschwerpunkten, Örtlichkeiten mit besonderer Lärmbelastung oder Schadstoff-Grenzüberschreitungen). Diese Anhänger messen nach Aufstellung die Geschwindigkeit automatisch und auch unabhängig von den regelmäßigen Schichtzeiten der Geschwindigkeitsüberwacher*innen.

Das KVR verfolgte zunächst einen Pilotversuch des Bayerischen Innenministeriums unter Beteiligung des Zweckverbandes Kommunale Verkehrssicherheit Oberland und des Polizeipräsidiums Oberbayern in den Jahren 2016-2018. Dieser Pilotversuch verlief erfolgreich. Mit Schreiben vom 22.12.2020 (IMS C 4-3618-3-14) teilte das Bayerische Innenministerium mit, dass sich der Einsatz teilstationärer Messanlagen in Bayern bewährt habe. Der Einsatz sei personalschonend und eröffne zahlreiche Möglichkeiten für eine kommunale Zusammenarbeit. Priorität hätten Unfallschwerpunkte, aber auch sog. Unfallgefahrenpunkte, zu denen auch Kindergärten, Schulen, Krankenhäuser oder Alten- und Pflegeheime gehören. Gemessen werden könne aber auch, wo zu schnelles Fahren zu Belästigungen durch Lärm und Abgasen führt und an Örtlichkeiten, die bei Überschreitung der Höchstgeschwindigkeit Unfallgefahren mit sich bringen könnten. Der Einsatz in verkehrsberuhigten Bereichen, an Autobahnen und Krafffahrstraßen sei allerdings ausgeschlossen.

Die mit Laser ausgestatteten teilstationären Messanlagen bilden den Lückenschluss zwischen mobiler und stationärer Messung. Dies würde auch für die KVÜ große Vorteile bieten:

- Die Messungen laufen vor Ort automatisch. Messungen sind also auch dann möglich, wenn die Kolleg*innen der Geschwindigkeitsüberwachung nicht arbeiten, also „rund um die Uhr“, vor allem auch nachts und am Wochenende, 7 Tage, 24 Stunden. Gerade für die Nachtzeiten gibt es stadtweit etliche Beschwerden insbesondere hinsichtlich Lärms („Autoposer“, Raser usw.). Hier könnte man auf berechtigte Beschwerden aus der Bevölkerung endlich reagieren.
- Unabhängig von der Tageszeit können die Messgeräte an besonderen Gefahrenpunkten eine große Zahl von Ergebnissen (ahndbare Verstöße) liefern, was an speziellen Punkten eine beachtliche präventive Wirkung entfalten würde. Es ist davon auszugehen, dass die Messungen zeitlich nachwirken. Die Spanne der festgestellten Verstöße könnte dabei - theoretisch - zwischen 1000 und 10.000 pro Gerät wöchentlich liegen, der exakte Wert hängt aber u.a. von den Begebenheiten vor Ort ab und ist schwer vorher zu sagen.
- Die von der KVÜ präferierten teilstationäre Anlagen messen in beide Fahrtrichtungen – was zu einer erheblichen Effizienzsteigerung führen würde. Zudem wäre das Erfassen von Motorrädern leichter möglich, da diese das Kennzeichen nur am Heck tragen.

- Die Anhänger würden zukünftig im Stadtgebiet wechselweise an verschiedenen Standorten eingesetzt werden. Im Gegensatz zu stationären Blitzanlagen verbleibt man also bei der Standortwahl flexibel. Ein Anhänger könnte also z.B. tagsüber in der Nähe einer Schule und nachts an einem anderen Ort Geschwindigkeit messen – und dabei nach Aufstellen autonom arbeiten.
- Stellt sich z.B. eine Baustelle als besonderer Unfallschwerpunkt heraus, kann einerseits schnell reagiert werden (Vorteil einer mobilen Anlage), andererseits besonders konsequent, d.h. rund um die Uhr (Vorteil einer stationären Anlage).
- Auf Anpassungen der Verkehrsteilnehmer*innen, wie das Ausweichen und Verlagern von Geschwindigkeitsüberschreitungen auf Nebenstraßen, kann durch den unproblematischen Wechsel des Standorts der Anhänger rasch reagiert werden. Auch dies wäre bei rein stationären Anlagen nicht der Fall.

Die Anschaffung der Anhänger und das Umsetzen dieser strategischen Neuerung wird positive Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit haben. Die Anzahl der Verkehrstoten und im Verkehr Verletzten ist bundesweit im vergangenen Jahr verglichen mit 2021 um neun Prozent gestiegen. Hauptunfallursache war zu schnelles Fahren – dem muss, gerade vor dem Hintergrund der „Vision Zero“, begegnet werden.

Zudem profitieren Umwelt- und Klimaschutz (weniger Schadstoffausstoß) und Gesundheit (Lärmschutz) von dieser neuen Technik. Vor diesem Hintergrund können die Geräte in Absprache mit MOR und RKU auch da eingesetzt werden, wo Lärm- und Umweltschutz mehr in den Blick genommen werden sollen.

Maßnahme: Die Anschaffung von zwei teilstationären Mess-Anlagen.
Die Anschaffungskosten liegen bei ca. 600.000 Euro insgesamt.

Da die beiden mobilen Messanhänger eine sehr große Zahl an zusätzlichen Bußgeldverfahren anstoßen werden, ist mit einer deutlichen Erhöhung der Fallzahlen zu rechnen. Die Erfahrungen des Zweckverbandes Kommunale Dienste Oberland sowie der Polizei, die seit Jahren mit dieser Methode arbeiten, lassen diesen Schluss zu. Aus diesem Grund ist bei der Bußgeldstelle der KVÜ ein zusätzlicher Personalansatz von 10 VZÄ (E9a/A8) in der Bußgeldstelle erforderlich. Hinzu kommt eine VZÄ für die Rechtsbehelfsverfahren (A8/E9a) und eine VZÄ für die Leitung eines neuen Sachgebietes in der Bußgeldstelle (mit den o.g. 10 VZÄ als Personalkörper) in A 10/E 9c.

Des Weiteren sind zur Qualitätssicherung zwei weitere Stellen in der Bildauswertung (E 5) notwendig, um nur dann Bußgeldverfahren durchzuführen, wenn das zu Grund liegende Datenmaterial absolut rechtssicher ist. Es ist davon auszugehen, dass sich die Gesamtkosten über die zusätzlichen Bußgeldeinnahmen finanzieren.

2.2.2. Ausweitung der Geschwindigkeitsmessungen (auch außerhalb der Tempo-30-Bereiche)

Seit 1994 besteht eine vertragliche Vereinbarung der Landeshauptstadt mit dem Polizeipräsidium München, die Geschwindigkeitsmessungen schwerpunktmäßig auf Tempo 30 und verkehrsberuhigte Bereiche beschränkt.

Die KVÜ ist jedoch bereits jetzt jederzeit in der Lage, Geschwindigkeitsmessungen, ohne diese wesentliche Einschränkung vorzunehmen. Auch rechtlich steht dem nichts entgegen. Die Zuständigkeit für die Gemeinden für die Verfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten nach § 24 StVG, hier bei Verstößen gegen Vorschriften, die die zulässige Geschwindigkeit von Fahrzeugen betreffen, ergibt sich aus § 88 Abs. 3 S. 1 Nr. 2 ZustV i.V.m. § 46 Abs. 1, 2 OWiG. Die Gemeinden sind hier neben der Polizei (§ 91 ZustV) zuständig.

Inhaltliche Gründe für diese behördliche Selbstbeschränkung sind nicht ersichtlich. Eine Öffnung und Flexibilisierung hätten unbestreitbar positive Effekte auf die Verkehrssicherheit. Gerade der Einsatz der teilstationären „Messanhänger“ (siehe oben) bei Ein- und Ausfallstraßen könnte höchst effizient sein und würde bei Rasern, „Autoposern“ etc. eine entsprechend positive Wirkung erzielen. Messungen der Polizei würden nicht ersetzt, aber ergänzt. Die Landeshauptstadt könnte auch viel direkter auf Beschwerden der eigenen Bevölkerung reagieren. Ziel muss es sein, gemeinsam mit dem Freistaat und der Münchner Polizei, die dadurch entlastet würde, die gebotene Flexibilisierung umzusetzen und o.g. Beschränkung zurückzunehmen.

Sofern es der Landeshauptstadt zukünftig möglich ist, auch z.B. bei Tempo-50-Strecken Messungen vorzunehmen, käme der verstärkte Einsatz von stationären Geschwindigkeitsmessenanlagen in Betracht. Aktuell verfügt die LHM nur über eine dieser Systeme. Nach Auskunft des MOR zeigen zahlreiche Untersuchungen, dass Geschwindigkeiten und Unfallgeschehen nach dem Errichten von ortsfesten Anlagen sinken. Im Rahmen der Stellungnahme zu dieser Beschlussvorlage teilte das MOR zudem mit, gerne einen Prüfprozess zum sinnvollen Ausbau der technischen (auch stationären) Überwachungsnetze z.B. auf Grundlage einer detaillierten Unfalldatenanalyse zu begleiten.

Maßnahme: Aufnahme von Verhandlungen mit dem Polizeipräsidium München mit dem Ziel, die bestehende Vereinbarung zu ändern und zukünftig auch außerhalb der Tempo-30-Bereiche Geschwindigkeitsmessungen vornehmen zu können. Sofern dieses Vorhaben Erfolg hat, wird das KVR beauftragt, zusammen mit dem MOR ein gemeinsames Ausbaukonzept für stationäre Messanlagen aufzusetzen und dem Stadtrat vorzulegen.

2.3. Vernetzung; Stärkung der eigenen wissenschaftlichen Expertise

Die Überwachung der unterschiedlichsten Verkehrsregelungen ist eine wichtige Voraussetzung für die erfolgreiche Umsetzung der Mobilitätswende. Diese Aufgabe bleibt der Kern der KVÜ.

Wichtig ist es aber auch, die KVÜ strategisch weiterzuentwickeln, hin zu einer eigenen wissenschaftlichen Expertise, basierend auf den umfangreichen Erfahrungen an der Basis und aus der Praxis.

Die Schnittstellen zum Mobilitätsreferat und zum Referat für Klima- und Umweltschutz sind darauf aufbauend zwingend zu intensivieren. Eine eigene Expertise der KVÜ „auf Augenhöhe“ ist dabei Voraussetzung für ein Gelingen der erforderlichen, engen Vernetzung mit anderen Referaten.

Die KVÜ kann ihre Erfahrung aus dem Vollzug auf diese Weise noch breiter aufgestellt einbringen und auf Grundlage praxisrelevanter Analysen gemeinsam mit den genannten Referaten Konzepte und Strategien für die wesentlichen Themenfelder entwickeln. Als Beispiele für diese Themen können vor allem Verkehrslärm und Schadstoffbelastung genannt werden, aber auch Schulwegsicherheit oder das Gestalten neuer Mobilitätsangebote. So setzt die KVÜ beispielsweise sog. TOPO-Boxen ein. Diese messen, ohne Auto- Kennzeichen zu „blitzen“, wie viele Fahrzeuge welcher Bauart mit welcher Geschwindigkeit und zu welcher Zeit eine Straße passieren. Die Kenntnis etwa darüber, wie viele LKW eine Straße nutzen, kann auch für das RKU (Lärm, Abgase) von Interesse sein, diesbezüglich sollte auch der Informationsaustausch zwischen KVÜ und MOR optimiert werden.

Für die KVÜ wiederum könnten Daten der sog. Dialogdisplays (Anzeige mit Lob und Tadel für Autofahrer*innen) aufschlussreich sein. Der Hinweis auf die bloße Anzahl positiver oder negativer Dialoganzeigen wäre für die Geschwindigkeitsüberwachung ein sehr wichtiges erstes Indiz bei der Einsatzplanung und ausgesprochen hilfreich. Eine referatsübergreifende Vernetzung bei der Beschaffung, Einrichtung und Auswertung der Dialogdisplays könnte die Grundlagen einer strategischer ausgerichteten Geschwindigkeitsüberwachung verdichten. Konkrete Hinweise wiederum auf zahlenmäßig veränderte Verkehrsverstöße, welche die Sicherheit von Kindern im Umfeld von Bildungseinrichtungen gefährden (zu hohes Tempo, verstellte Sichtachsen vor Zebrastreifen etc.), können wertvolle Informationen für das MOR im Rahmen der Schulwegsicherheit darstellen.

Andererseits kann das Schaffen von Parkplätzen, die neuen Formen der Mobilität vorbehalten sind, z.B. vor sozialen Einrichtungen zu Akzeptanzproblemen führen. Die Außendienstkräfte der KVÜ kennen diese Aspekte aus der jahrelangen Praxis, was für die Auswahl der Örtlichkeit entscheidende Parameter beisteuern kann. Insbesondere auch bei der Einführung von neuen, technischen Lösungen zur Parkraumüberwachung ist eine gute Zusammenarbeit der thematisch verbundenen Referate unabdingbar. Hierzu gehört auch eine effiziente Zusammenarbeit mit externen Stellen bei der Weiter- und Neuentwicklung von Projekten, als Beispiel kann das Start-Up-Unternehmen angeführt werden, mit welchem das automatisierte Erkennen von Nummernschildern getestet werden soll (siehe 2.1.3). Hier sind KVÜ und MOR an der Initiierung und Umsetzung des Praxistests beteiligt.

Generell wird im Zuge der Mobilitätswende eine neue Abwägung zwischen dem ruhenden Verkehr auf der einen Seite und Aufenthalt, Begrünung, Kühlung der Stadt auf der anderen Seite notwendig sein. Hier sollten alle Beteiligten gut verzahnt zusammenwirken, bereichsspezifisches Wissen der Fachgebiete teilen, Informationsaufnahme- und Verarbeitung optimieren sowie Expertisen kombinieren, um vermeidbare Zielkonflikte gemeinsam aufzulösen. Eine ausgebaute technische und verkehrswissenschaftliche Fachkompetenz bei der KVÜ wird es ermöglichen, gänzlich neue Konzepte von Parkraumbewirtschaftung und Geschwindigkeitsüberwachung zu erschließen, zu testen, zu projektieren und vor allem umzusetzen.

Die KVÜ wird zukünftig nicht nur auf Entwicklungen reagieren, sondern im Rahmen der neuen Strategie nunmehr selbst planerisch und konzeptionell tätig werden können. Sie wird in die Lage versetzt sein, aktiv im eigenen Wirkungskreis aber auch im Schnittstellenbereich zu anderen Akteuren notwendige Veränderungen zu initiieren. Dabei wird es wichtig sein, eigene Maßnahmen stets im Kontext von städtischen (Teil)-Strategien zu sehen und einzuordnen. Konkret wird es auch gewinnbringend sein, die verschiedenen z.T. sehr umfangreichen Datenbestände, die anderen Referaten oder Externen vorliegen (z.B. Verkehrsmodelle) vernetzt, aber doch eigenverantwortlich im Hinblick auf originäre Belange und Handlungsbereiche der KVÜ detailliert sichten und analysieren zu können.

Aufgrund der aufgabenzentrierten Aufbaustruktur ist die KVÜ in der Lage, Veränderungen rasch in der Praxis umzusetzen bzw. entsprechende Signale aus der Praxis in Veränderungsprozesse einfließen zu lassen. Die Wege diesbezüglich sind bei der KVÜ kurz. Das bereichsspezifische Wissen über Verkehrsthemen ist zudem umfangreich, es soll daher in verkehrswissenschaftlicher Hinsicht und in Bezug auf Vernetzung mit besonderen fachlichen Kenntnissen entscheidend abgerundet werden. Ein stärker konzeptionell ausgerichtetes Handeln der KVÜ würde hierdurch einen unverzichtbaren Mehrwert für die Weiterentwicklung der Themen Mobilität und Verkehrssicherheit innerhalb der Landeshauptstadt München darstellen.

Insgesamt ist die stadtinterne Vernetzung und Verankerung der KVÜ weiter voranzutreiben. So wird beispielsweise das Thema Inklusion und Abbau von Barrieren von mobilitätseingeschränkten Menschen, auch demografiebedingt, immer bedeutender. Hier fallen Themen, die auch die KVÜ betreffen, sehr ins Gewicht. Eine engere Vernetzung mit den entsprechenden Interessensvertretungen ist geboten.

Maßnahme: Zur organisatorischen Verankerung o.g. Aspekte soll bei der Abteilungsleitung eine Stabsstelle mit zwei VZÄ eingerichtet werden, die eine strategische Weiterentwicklung, stadtinterne Vernetzung und die Intensivierung der Zusammenarbeit mit dem MOR und dem RKU umsetzt.

2.4. Flexibilisierung bei der Vergabe von Parkausweisen

Der Schwerpunkt der Tätigkeit der KVÜ liegt beim Vollzug, sprich bei der Überwachung von Regelungen, die der Steuerung von ruhendem und fließendem Verkehr dienen. Hinzu kommt die KVÜ-Bußgeldstelle, welche für das Verwarnungs- und Bußgeldverfahren zuständig ist. Nicht zuletzt gehört auch das Ausstellen von Parkausweisen zum Aufgabenspektrum der Kommunalen Verkehrsüberwachung.

Wer in einem Parklizenzgebiet wohnt und nicht über eine private Abstellmöglichkeit für sein Fahrzeug verfügt, kann einen Parkausweis beantragen. Auch gewerbliche Anlieger können eine solche Erlaubnis beantragen, zudem gibt es Ausnahmeregelungen, z.B. für Handwerksbetriebe.

Das Erteilen dieser Erlaubnisse macht es für die KVÜ möglich, sehr frühzeitig auf den späteren Vollzug Einfluss zu nehmen. Dies setzt aber selbstverständlich eine effiziente Zusammenarbeit mit dem Mobilitätsreferat voraus. Anschaulich wird dies bei der Frage, inwieweit die Landeshauptstadt privates Car-Sharing unterstützen und fördern möchte. Sich ein Auto zu teilen, bedeutet zunächst, dass mit dem Pkw-Besitz verbundene Kosten auf mehrere Personen verteilt werden. Für die Stadtgesellschaft wiederum bietet Car-Sharing die Chance, die Pkw-Flotte insgesamt zu verringern, die vorhandenen Ressourcen besser zu nutzen und somit dem hohen Parkdruck in den Wohngebieten zu begegnen. Die Förderung von Car-Sharing kann zudem eine wirksame Maßnahme sein, den belastenden Schadstoffausstoß des Verkehrs zu senken.

Dies gilt selbstverständlich auch für privates Car-Sharing, bei dem sich zwei oder mehrere Bürger*innen ein Fahrzeug teilen, ohne einen gewerblichen Anbieter in Anspruch zu nehmen. Wohnen diese Bürger*innen in verschiedenen städtischen Bewohnerparkgebieten, stellt sich die Frage, inwieweit dies bei der Vergabe der Parkausweise berücksichtigt werden kann. Bislang ist dies nur in Ausnahmen möglich, im Grundsatz kann ein Fahrzeug nur einem einzigen Lizenzgebiet zugeordnet werden. Es erscheint zeitgemäß, diese Praxis zumindest auf den Prüfstand zu stellen. Ein stadtweites Konzept, mit dem auch Bedenken hinsichtlich Missbrauchsmöglichkeiten ausgeräumt würden, könnte das private Car-Sharing etablieren und der Landeshauptstadt die Möglichkeit geben, dafür aktiv zu werben.

Am Beispiel des Car-Sharings wird deutlich, dass auch mit der Vergabe von Parkausweisen die Verkehrswende mitgestaltet werden kann. Auf diese Weise lässt sich zudem der Gedanke der Serviceleistung und Bürgernähe stärken. Dafür bedarf es einer engen Verzahnung von MOR und KVÜ. Dazu gehört z. B. auch eine ggf. von diesen beiden Referaten gemeinsam zu erarbeitende künftige Anpassung der Gebührenhöhe für Bewohnerparkausweise, sofern der Freistaat Bayern im Sinne des § 6a Abs.5 StVG die Kommunen ermächtigt, Anpassungen dieser Art bedarfsgerecht und zeitgemäß vorzunehmen.

Maßnahme: Das Kreisverwaltungsreferat und das Mobilitätsreferat erarbeiten gemeinsam ein Konzept, wie die Vergabe der Parkausweise (incl. der Ausnahmegenehmigungen) im Sinne von Bürgernähe und effektiver Unterstützung der Verkehrswende flexibilisiert und optimiert werden kann.

2.5. Maßnahmen zur Personalgewinnung

2.5.1. Verbesserung der Bezahlung im KVÜ-Außendienst

Mit der Beschlussvorlage „Erweiterung und Flexibilisierung der Arbeitsmarkt- und Fachkräftezulagen“ vom 19.07.2023 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 /V 09654) wurde die aktuelle, besorgniserregende Situation auf dem Arbeitsmarkt sowie die demografische Entwicklung sehr eindrücklich beschrieben. Der Fach- und Arbeitskräftemangel betrifft dabei auch die Kommunale Verkehrsüberwachung in hohem Maße.

Aktuell sind 109 von 279 Außendienst-Stellen bei der KVÜ nicht besetzt. Die derzeitige Eingruppierung der Funktion „Verkehrsüberwacher*in“ mit E 5 ist sehr niedrig und dürfte zusammen mit den hohen Lebenshaltungskosten in München einen nicht unerheblichen Anteil an dem niedrigen Besetzungsgrad haben.

Gerade im Hinblick auf den Fachkräftemangel und die Altersstruktur der Beschäftigten sowie der weiteren Ausweitung der Parklizenzzgebiete ist davon auszugehen, dass die Schwierigkeiten bei der Stellenbesetzung künftig noch zunehmen. Bezüglich der Altersstruktur kann in diesem Zusammenhang festgehalten werden, dass ca. 41% der Beschäftigten im Außendienst mindestens 55 Jahre alt sind und ca. 20,5 % 60 Jahre und älter.

In Zukunft wird vsl. eine große Zahl neuer Parklizenzzgebiete hinzukommen. Perspektivisch ist mit diesem Stadtratsbeschluss zudem geplant, den Aufgabenzuschnitt und die Befugnisse der kommunalen Verkehrsüberwachung zu verändern bzw. zu erweitern. Dies macht die Besetzung der offenen Stellen umso wichtiger. Die angestrebten Ziele in der Verkehrsüberwachung (Frequenz, Qualität und Flexibilität der Kontrolle) bleiben andernfalls nämlich unerreichbar.

Die Arbeit der Kommunalen Verkehrsüberwachung stellt eine wichtige Säule der Verkehrswende dar. Sie dient dem Schutz der Umwelt und der Gesundheit der Bewohner*innen der Stadt. Es ergeben sich unmittelbare Auswirkungen auf die Lebensqualität und die gesunden Lebensverhältnisse in München sowie die Gewährleistung von Mobilität als Grundbedürfnis der Stadtgesellschaft. Zudem hat die Arbeit der Kolleg*innen im Außendienst der KVÜ nicht zu unterschätzende Auswirkungen auf die Zielerreichung in den Bereichen Klima und Umwelt.

Darüber hinaus ist darauf hinzuweisen, dass jede*r einzelne Mitarbeitende der kommunalen Verkehrsüberwachung durch seine tägliche Arbeit wichtige Einnahmen für die Landeshauptstadt München generiert und die Abteilung „kostendeckend“ arbeitet. So brachte die Geschwindigkeitsüberwachung im Jahr 2022 3,6 Millionen Euro Einnahmen ein, der ruhende Verkehr wiederum sorgte für 13,2 Millionen Euro. Hinzu kommen 13,1 Millionen Euro aus dem Bereich der Parklizenzen, die ohne effektive Kontrolle nicht umgesetzt werden könnten. Dies sorgte bei Gesamtkosten von rund 24,01 Millionen Euro im Jahr 2022 für einen Kostendeckungsgrad von ca. 125 %.

Ein entscheidender Hebel, das Personal auszubauen, die über 100 freien Stellen zu besetzen und die bestehende Belegschaft bei der Stadt zu halten, ist dabei unbestritten eine gute und konkurrenzfähige Bezahlung.

Hier eröffnen sich vor allem zwei Handlungsfelder:

a) Höhere Eingruppierung der Außendienstkräfte (aktuell in E 5)

Die aktuelle Eingruppierung erschwert Personalgewinnung und Personalerhalt. Der neue, mit dieser Beschlussvorlage vorgebrachte strategische Ansatz bietet hier eine Chance, eine Neubewertung der Stellen herbeizuführen und dadurch eine verbesserte Konkurrenzfähigkeit zu erzeugen.

Insbesondere die fachlich und organisatorisch zu veranlassende, zukünftige Befugnis, Abschleppungen von Kfz selbst vornehmen zu können (siehe 2.1.4.), kann aufgrund der deutlich gestiegenen Eigenverantwortung zu einer höheren Eingruppierung führen. Mit dem Veranlassen einer Abschleppung wird schließlich spürbar in die Rechte von Bürger*innen eingegriffen.

Inwieweit dies zukünftig tatsächlich zu einer höheren Eingruppierung für den Außendienst der KVÜ führen wird, kann zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht dargelegt werden, zumal die rechtlichen Voraussetzungen für diese zusätzliche Aufgabe noch nicht vorliegen. Es ist zudem zu klären, ob alle Außendienstkräfte diese Befugnis erhalten sollen, oder ob ein spezialisiertes „Abschleppteam“ für diese Aufgabe installiert wird (so wie es die Landeshauptstadt Stuttgart umgesetzt hat).

Maßnahme: Das KVR, die Geschäftsleitung und die Kommunale Verkehrsüberwachung, sowie das Personal- und Organisationsreferat erhalten den Auftrag, unter Berücksichtigung auch der denkbaren Option einer Abschlepp-Befugnis zu überprüfen, wie der Anteil v.a. an selbstständigen Tätigkeiten in den Stellenbeschreibungen erhöht und praktisch umgesetzt werden kann; Ziel muss dabei eine höhere Einwertung der Außendienstkräfte sein, um die KVÜ auf dem schwierigen Arbeitsmarkt konkurrenzfähig zu halten.

b) Arbeitsmarktzulage

Das Kreisverwaltungsreferat begrüßt das zentrale Aufgreifen der Thematik durch das Personal- und Organisationsreferat in der o.g. Beschlussvorlage „Erweiterung und Flexibilisierung der Arbeitsmarkt- und Fachkräftezulagen“ vom 19.07.2023 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 /V 09654) auf die hier Bezug genommen wird. Soweit es zur Deckung des Personalbedarfs oder zur Bindung von qualifizierten Fachkräften im Einzelfall erforderlich ist, kann demnach die LHM Beschäftigten zusätzlich zu dem ihnen zustehenden Entgelt eine widerriefliche Zulage in Höhe von bis zu 20 % der Stufe 2 ihrer jeweiligen Entgeltgruppe zahlen.

Ein solcher Einzelfall kann auch für Gruppen von Beschäftigten gegeben sein, sofern es sich um vom Konkurrenzdruck wegen starker Nachfrage und fehlendem Arbeitskräfteangebot betroffene Bereiche handelt. Die KVÜ wird vom POR im verabschiedeten Beschluss als Beispiel angeführt, für das die Voraussetzungen des Anerkennens einer solchen Berufsgruppe vorliegen.

Maßnahme: Im Einvernehmen mit dem POR wird das KVR daher entsprechende Schritte zur abschließenden Prüfung und Gewährung der entsprechenden Zulagenzahlung unternehmen, um die Funktionsgruppen „Verkehrsüberwacher*innen“ und „Messbedienstete“ in Bezug auf Personalerhalt und -gewinnung attraktiver zu machen.

2.5.2. Verstärkte Nutzung elektronischer Medien im Rahmen der Personalgewinnung; verstärkte Öffentlichkeitsarbeit

Um den mit Erweiterung um weitere Parklizenzen wachsenden Personalbedarf dauerhaft decken zu können, unternimmt die KVÜ neben den üblichen vom Personal- und Organisationsreferat begleiteten Ausschreibungsverfahren vermehrte (finanzielle) Anstrengungen, durch gezielte Erweiterung der Veröffentlichungsformen und Werbemaßnahmen den Kreis potenzieller Bewerber*innen zu erweitern. Dazu gehören beispielsweise: Zeitungsannoncen, Veröffentlichen von Ausschreibungen auf Online-Stellenportalen oder begleitendes Schalten von Informationsbeiträgen auf social-media-Portalen der LHM.

Ziel ist es dabei, den sehr heterogenen Kreis von möglichen Bewerber*innen besser zu definieren und so sichtbarer für gezielte Ansprachen machen. Dabei soll die KVÜ mit ihren übergeordneten Zielen und dienenden Aufgaben in den Mittelpunkt gestellt werden, um Interessent*innen auf den Aufgabenbereich und die gelebten Werte wie Teamzusammenhalt und Bürger*innenfreundlichkeit aufmerksam zu machen.

Neben oben beschriebenen monetären Verbesserungen sollen diese Aktivitäten nachhaltig dazu führen, dass die Zahl der Bewerbungen und infolgedessen die vollzogenen Einstellungen zunehmen. Andernfalls muss in Verbindung mit der demografischen Fluktuation davon ausgegangen werden, dass dauerhaft nur eine Verwaltung des bisherigen Personalmangels möglich sein kann.

Maßnahme: Gemeinsam mit dem Personal- und Organisationsreferat sind daher geeignete Marketingmaßnahmen zu eruiieren und zu testen, um eine Umkehr dieses Trends zu erreichen.

2.5.3. Beschleunigtes Einstellungsverfahren im Außendienst

Aus grundsätzlich nachvollziehbaren formalen oder inhaltlichen Gründen nehmen Einstellungsverfahren für den Außendienst der KVÜ meist eine gewisse Zeit in Anspruch, gerade, wenn man dies mit entsprechenden Verfahren bei der konkurrierenden Privatwirtschaft vergleicht.

Zwischen Bewerbung und Vertragsunterzeichnung vergehen teilweise etliche Monate, die Einstellung der Bewerber*innen erfolgt schließlich in eine gesicherte Stellung im öffentlichen Dienst.

Es ist festzustellen, dass vereinzelt Bewerber*innen für den Außendienst, die in der Vorstellungsrunde erfolgreich waren, angesichts des manchmal zu langen und eine gewisse Unsicherheit vermittelnden Einstellungsverfahrens, vor Vertragsabschluss doch den Weg in ein anderes Beschäftigtenverhältnis außerhalb der LHM suchen. Dies ist im Einzelfall nicht immer zu verhindern, stellt angesichts der hohen Zahl an unbesetzten Stellen und der schwierigen Lage am Arbeitsmarkt allerdings ein echtes Problem dar.

Je niedriger die Eingruppierung, desto höher ist diesbezüglich das Risiko, dass Bewerber*innen in Wartestellung aus nachvollziehbaren Erwägungen, teilweise schlicht, um ihren Lebensunterhalt sichern zu können, nicht auf die Ausstellung eines Arbeitsvertrags warten können, sondern parallel andere Angebote sondieren und die der schnellsten Arbeitgeber annehmen. Die KVÜ ist hier aus o.g. genannten Gründen im Nachteil, so sehr die Stadt München in anderer Hinsicht eine attraktive Arbeitgeberin sein mag. Alle Beteiligten haben daher darauf zu achten, das Einstellungsverfahren so gewissenhaft wie nötig und so zügig wie möglich zu begleiten.

Aufgrund der teilweise sehr angespannten Terminlage stellt dabei die amtsärztliche Begutachtung vor der verbindlichen Einstellungszusage einen organisatorischen Engpass dar („Flaschenhals“). Diese Untersuchung ist schon aus Gründen der Fürsorgepflicht sinnvoll und erforderlich, die hohe Auslastung bei der Abteilung Ärztliche Gutachten und die Priorisierung ihrer Kapazitäten hat aber dauerhaft unverhältnismäßig lange Verfahrensdauern zur Folge.

Maßnahme: Die am Einstellungsprozess beteiligten Dienststellen incl. dem GSR sollten ergebnisoffen alle Möglichkeiten prüfen, wie hier eine dringend notwendige Verbesserung herbeigeführt werden kann. Denkbare Ansätze können dabei zum Beispiel sein:

- verbesserte Koordination und Vorab-Reservierung von Terminen bei der Abteilung Ärztliche Gutachten
- Verträge mit auflösender Bedingung hinsichtlich eines späteren eventuell negativen amtsärztlichen Gutachtens nachdem vor Einstellung von Bewerber*innen zunächst jeweils ein anderes (privates) ärztliches Attest vorgelegt worden war
- Stärkere Beteiligung von privaten Ärzt*innen bis hin zum Ersatz des amtsärztlichen Gutachtens in diesem Verfahren

Das Gesundheitsreferat hat sich bezüglich möglicher Verbesserungen im Einstellungsprozess grundsätzlich offen gezeigt, in einzelnen Punkten Bedenken geäußert und Alternativvorschläge unterbreitet; im Einzelnen sind diese der Anlage zu entnehmen.

Das Kreisverwaltungsreferat wird unter Beteiligung der betroffenen Dienststellen ein Konzept erarbeiten, wie das Einstellungsverfahren im KVÜ-Außendienst spürbar beschleunigt werden kann.

Im Bereich der Außendienstkräfte sind zudem das Terminieren und das Abhalten von Vorstellungsrunden auf das KVR übertragen worden. Dies ist ökonomisch, hat sich bewährt und sollte unbedingt beibehalten werden.

KVÜ und Geschäftsleitung können dies durch Einsatz eigener Ressourcen weiter optimieren. Künftig sollen auch geeignete Initiativbewerbungen konsequenter genutzt werden, um abseits kosten- und zeitintensiver Ausschreibungsverfahren einzelne Bewerber*innen, die von ihrer persönlichen Eignung her überzeugen können, auf dem formell kürzest möglichen Wege einzustellen. Übergeordnetes Ziel aller Prozessbeteiligten muss es sein, Bewerbungs- und Einstellungsprozesse mit Blick auf die Chancen zur Personalgewinnung zu beschleunigen und die hierfür zur Verfügung stehenden Kapazitäten zu priorisieren. Die Prozesse sind auf unnötige Schleifen, verzichtbare Schritte und ausreichende Transparenz hin zu überprüfen und anzupassen.

2.5.4. Verbessertes Fortbildungskonzept

Fortbildungen als wichtige Säule von Personalentwicklung stellen ein bedeutendes Element beim Personalerhalt, zunehmend aber auch bei der Personalgewinnung dar. Viele Bewerber*innen erkundigen sich schon im Rahmen der Auswahlgespräche, welche Schulungen sie erhalten, wie sie sich inhaltlich entwickeln und dazu lernen können. Diesbezüglich scheinen v.a. bei jungen Bewerber*innen Ansprüche gestiegen zu sein. Ziel muss es daher sein, ein Fortbildungskonzept für die KVÜ zu erarbeiten, das diesem Anliegen noch mehr als bisher Rechnung trägt.

Die internen, modulartigen Fortbildungen zur Einarbeitung neuer Außendienstkräfte haben sich in diesem Kontext bewährt und werden weitergeführt. Zudem sind folgende Fortbildungen weiterhin geplant:

- Schulung zur allgemeinen Rechtskunde; Grundlehrgang für die KVÜ
- Deeskalations-Training, Umgang mit schwierigen Situationen im Außendienst
- Erste-Hilfe-Training

Das Erste-Hilfe-Training ist dabei zu intensivieren. Die KVÜ-Außendienstkräfte sind permanent im öffentlichen Raum unterwegs und können, im Rahmen der Möglichkeiten, bei Notfällen helfen. Hier können interne Multiplikator*innen ausgebildet werden, um - etwa bei schlechtem Wetter - wichtige Aspekte des Erste-Hilfe kurzfristig zu wiederholen und zu vermitteln.

Die Tatsache, dass die KVÜ ständig „vor Ort“ im öffentlichen (Verkehrs-)Raum ist, sollte insgesamt stärker in den Fokus gerückt werden. Damit würde auch Wertschätzung gegenüber dem KVÜ-Personal vermittelt werden. Jede qualifizierte Außendienstkraft lässt sich, in einem bestimmten Ausmaß, auch als „Quartiersgeher“ bzw. „Quartiersgeherin“ bezeichnen, der/die z.B. Mängel in der Wegeinfrastruktur feststellen und melden kann. Die erforderlichen Ortskenntnisse liegen vor. Hier kann im Zuge weiterer Schulungen angesetzt werden. Insbesondere kommen hier auch eine Sensibilisierung und Bewusstseinsbildung beim Thema der Barrierefreiheit und Inklusion in Betracht.

Aufmerksame KVÜ-Mitarbeiter*innen wären somit in die Lage versetzt, Mängel bei Gehwegen, fehlende Beleuchtung, Stolperfallen und viele andere Inklusions-Barrieren zu erkennen und zu thematisieren. Die Ausgestaltung von Maßnahmen in diesem Sinne setzt eine enge Abstimmung mit den maßgeblichen Interessensvertretungen, die mit diesem Themenkreis befasst sind, voraus.

Zudem sollte im Zuge der Digitalisierung verstärkt an IT-Kenntnissen gearbeitet werden. Die o.g. Schulungen müssen in ein Gesamtkonzept gegossen und konkret geplant werden. Ein vielfältigeres und zugleich zielgenaues Fortbildungsangebot entspricht dem neuen strategischen Ansatz, die KVÜ inhaltlich breiter aufzustellen und kommt dem Bestandpersonal aber auch etlichen v.a. jüngeren (potenziellen) Bewerber*innen entgegen.

2.6. Auswirkungen der Maßnahmen auf die Bürger*innen

Besonders plastisch lassen sich die Vorteile der oben angeführten Maßnahmen veranschaulichen, wenn mehrere der daraus entstehenden Mehrwerte kombiniert werden.

Beispiel 1:

Durch verbesserte Vernetzung (2.3.) erhält die KVÜ den Hinweis auf Poser/Raser in einer bestimmten Tempo-50-Strecke, vor allem spätabends und nachts. Nachdem die Geschwindigkeitsmessungen nicht mehr auf Tempo 30 beschränkt sind (2.2.2.), kann die KVÜ hier tätig werden. Dies unternimmt die KVÜ mit der teilstationären, automatisch laufenden Anlage (2.2.1.) auch außerhalb der eigentlichen Schichtzeiten.

Beispiel 2:

Nach Anruf einer Bürger*in (Servicetelefon 2.1.1.) fährt die KVÜ zügig zu einer bestimmten Örtlichkeit. Die Pedelecs (2.1.2.) erhöhen dabei die Flexibilität, ebenso die dislozierten Räumlichkeiten (2.1.5.). Die Lage vor Ort legt zwingend ein Abschleppen nahe (zugeparkte Geh- und Radweg, Gefährdung). Dank einer neuen, eigenen Befugnis (2.1.4.) kann dies rasch abgewickelt werden. Über eine effizientere Vernetzung (2.3.) werden Fälle dies Art v.a. bei örtlich signifikanter Häufigkeit dem MOR und anderen Vernetzungspartner*innen adäquat mitgeteilt

Diese Beispielfälle stellen praxisrelevante Szenarien dar.

Unabhängig davon hätte eine quantitativ und qualitativ noch besser aufgestellte KVÜ u.a. folgende positive Auswirkungen für die Münchner Stadtbevölkerung:

- Das knappe Gut des öffentlichen Raums kann variabler und effizienter genutzt werden; die erhöhte Flächeneffizienz kommt dabei auch dem Umweltschutz zugute.
- Die Entsiegelung von Parkplätzen zur Bewältigung der Klimafolgen (Kühlung der Stadt) wird durch Parkraummanagement erleichtert bzw. ermöglicht.
- Die Verkehrssicherheit erhöht sich. Die Ausweitung von Maßnahmen gegen ordnungswidriges Parken verbessert speziell auch die Sicherheit des besonders vulnerablen Fuß- und des Radverkehrs.
- Verbesserte Schulwegsicherheit
- Mit einem ausgebauten und noch besser funktionierenden Parkraummanagement (Parkbevorrechtigungen, Parkbeschränkungen) kann der Verkehr reguliert und effizient gesteuert werden.
- Anwohner*innen finden in alten und neuen Lizenzgebieten leichter einen Parkplatz.
- Zonen für Laden, Liefern und Leisten werden besser geschützt.
- Bessere Gewährleistung der Erreichbarkeit für Bewohner*innen, Besucher*innen sowie Ver- und Entsorgung
- Bessere Gewährleistung der freien Zufahrt für Feuerwehr, Notarzt und anderen Rettungskräften
- Schmale Gehwege werden von falscher Nutzung entlastet.
- Schützen einer barrierefreien Infrastruktur auf Gehwegen bringt Fortschritte bei Inklusion und Teilhabe. Soziale Gerechtigkeit wird gestärkt (Freihalten von Behindertenparkplätzen, Schutz von besonders schutzbedürftigen Verkehrsteilnehmer*innen, Freihalten von abgesenkten Bordsteinen).
- In Neubaugebieten können Parkplätze von Beginn an fair unter den verschiedenen Nutzungsarten aufgeteilt werden.
- Freiräume für Aufenthalt im Freien werden geschützt. Eine noch effizientere KVÜ stärkt eine attraktive Aufenthaltsqualität im unmittelbaren Wohnumfeld.
- Das verstärkte Freihalten der Stellplätze für alternative Nutzungen führt auch zur Erhöhung der Akzeptanz dieser Verkehrsmittel für die Mobilitätswende.
- Das Freihalten der Carsharing-Stellplätze kann langfristig die Abhängigkeit von privaten PKW reduzieren, und somit den PKW-Bestand verringern.
- Verbessertes und ausgeweitetes Parkraummanagement verringert den Parkplatzsuchverkehr und damit auch den Schadstoffausstoß
- Ein verbessertes Einhalten von Höchstgeschwindigkeiten führt, neben höherer Verkehrssicherheit, auch zu weniger Schadstoffausstoß.
- Verkehrswende ist auch Energiewende*; nachhaltige Mobilitätsoptionen werden von der KVÜ bei größeren Ressourcen noch intensiver unterstützt (Freihalten von Geh- und Radwegen, aber auch von Haltestellenbuchten des ÖPNV usw.)
- E-Ladeparkplätze werden verstärkt freigehalten. Dies fördert die E-Mobilität (Effekte: u.a. weniger Lärm und Schadstoffe in der Stadt); zukünftig kann dies mit bidirektionaler, zusätzlicher Entladefunktion auch die Energiewende unterstützen („rollende Energiespeicher“).
- Die Bewirtschaftung neuer Parklizenzzgebiete führt zu Mehreinnahmen der Stadt.

* Mehr als Symbolwirkung hätte es in diesem Zusammenhang, wenn neue Parkscheinautomaten auch weiterhin mit Solar-Paneelen ausgerüstet und alte Geräte, wenn diese ohnehin fällig sind, baldmöglichst ersetzt werden; eine originäre Zuständigkeit für die KVÜ liegt darin aber nicht.

2.7. Monitoring und Evaluation

Der Erfolg der genannten Maßnahmen muss, soweit möglich, im Auge behalten und evaluiert werden. Hierzu sind bestimmte Indikatoren regelmäßig zu erfassen.

Mögliche Indikatoren sind:

- Zahl des regelwidrigen Parkens (insb. Geh- und Radwegparken und Parken in zweiter Reihe)
- Zahl der Anrufe beim Servicetelefon
- Anzahl der erfolgreichen Interventionen nach Anrufen am Servicetelefon; Anteil an allen Anrufen
- Zahl der schweren Unfälle, Verkehrstoten und Schwerverletzten. Dabei sollten besonders vulnerable Gruppen speziell betrachtet werden.
- Zahl der Verwarnungen und Bußgelder im ruhenden und fließenden Verkehr
- Höhe der Durchschnitts-Geschwindigkeit an bestimmten, örtlichen Strecken; Zahl der besonders deutlichen Geschwindigkeitsverstöße („Rasen“).
- Intensität ausgewählter Schadstoffbelastung an bestimmten Örtlichkeiten
- Intensität der Lärmbelastung an bestimmten Örtlichkeiten
- Nutzung des Handyparkens und ggf. anderer digitaler Angebote (Anteil an allen verkauften Parkscheinen)
- Zahl der Schulungen, die von Außendienstkräften besucht werden
- Zahl der unbesetzten Stellen im Außendienst der KVÜ

Speziell sind folgende Handlungsfelder zu evaluieren:

- Wirksamkeit der zusätzlichen zwei Stellen in der Stabsstelle
- Wirksamkeit der neu angeschafften zwei teilstationären Messanlagen und der damit verbundenen Stellen

3. Stellenbedarf

3.1. Neue Aufgabe

Die strategische Weiterentwicklung der KVÜ muss auch mit einer Stärkung der wissenschaftlichen Expertise einhergehen. Nur so ist eine wirksame Vernetzung mit RKU und MOR umzusetzen. Diese Vernetzung wiederum ist erforderlich, um die im Beschluss genannten Inhalte referatsübergreifend aufzugreifen und umzusetzen.

Mit der neuen strategischen Ausrichtung der KVÜ ergeben sich planerisch-konzeptionelle Aufgaben, die professionell bearbeitet werden müssen. Durch erweiterte Expertise, bessere Vernetzung und eine breitere fachliche Basis wird die KVÜ inhaltlich erheblich gestärkt und deutlich effizienter. Die KVÜ wird zukünftig nicht nur auf Entwicklungen reagieren, sondern sie kann im Rahmen der neuen Strategie nunmehr selbst planerisch und konzeptionell tätig werden.

Die Einrichtung eines Servicetelefons soll zudem Anfragen und Anliegen der Bürger*innen gezielt und auf direktem Wege an die KVÜ verweisen, die so in die Lage versetzt wird, Hinweisen schnell nachzugehen. Damit verbunden ist eine Steigerung der Serviceorientierung der KVÜ.

3.1.1. Bemessungsgrundlage

Zur Begründung der beiden Stellen siehe 3.1 und 2.3

Die zwei beantragten VZÄ stellen Dreh- und Angelpunkt der neuen Strategie dar, sie sind ein wesentliches Element, die KVÜ breiter und fundierter aufzustellen.

Für das Bearbeiten dieser strategisch-konzeptionelle Aufgaben ist bislang keine gesonderte Planstelle bei der KVÜ vorgesehen.

Über die tatsächliche Erreichung der angestrebten Ziele und Effekte wird dem Stadtrat innerhalb von drei Jahren nach Stellenbesetzung berichtet.

Für die Besetzung und Bedienung des Telefonservice soll vorerst befristet eine VZÄ eingerichtet werden. Es wird erwartet, dass durch Bündelung bisher an verschiedene (externe) Stellen gerichteter Anrufe und Anfragen sowie entsprechende Kommunikation des zentralen Kommunikationspunktes bei der KVÜ zahlreichen Bürger*innenanliegen abgeholfen werden kann. Eine Feststellung des damit verbundenen Anrufaufkommens ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich, daher soll im Rahmen der Befristung eine Personalbedarfsermittlung die dauerhaft benötigten Ressourcen für diesen Service erheben.

Tabelle „Zusammenfassung Bedarf (in Stellen VZÄ)“

Bereich	Funktion	VZÄ	Einwertung	Maßnahme
KVR I/4	Stabsstelle	1,0	A13/14 bzw. E13/14	Neue Aufgabe Zusätzlicher Bedarf Stelleneinrichtung ab 01.01.2024 unbefristet
KVR I/4	Stabsstelle	1,0	A13 bzw. E12	Neue Aufgabe Zusätzlicher Bedarf Stelleneinrichtung ab 01.01.2024 unbefristet
KVR-I/42	SB Servicetelefon	1,0	E6	Neue Aufgabe Zusätzlicher Bedarf Stelleneinrichtung ab 01.01.2024 befristet
Summe		Σ 3,0		

3.2. Quantitative Aufgabenausweitung

Der Einsatz der neuen teilstationären Messanlagen erhöht die Zahl der angestoßenen Ordnungswidrigkeitenverfahren deutlich. Aufgrund der Erfahrungen des Zweckverbandes Kommunale Dienste Oberland sowie der Polizei, die seit Jahren mit dieser Methode arbeiten, ist dabei mit einer deutlichen Erhöhung der Fallzahlen zu rechnen.

Aus diesem Grund ist in Fortschreibung des bisherigen Personaleinsatzes für die Bearbeitung der festgestellten Verstöße bei der Bußgeldstelle der KVÜ ein zusätzlicher Personalansatz von 10 VZÄ (E9a/A8) erforderlich. Hinzu kommt hier 1 x VZÄ für eine neue Sachgebietsleitung (mit den o.g. 10 VZÄ als Personalkörper). Eine weitere Vollzeitstelle ist bei der Bußgeldstelle für die Rechtsbehelfsverfahren erforderlich.

Des Weiteren sind zur Qualitätssicherung zwei weitere Stellen in der Bildauswertung (E 5) notwendig - es dürfen schließlich nur dann Bußgeldverfahren durchgeführt werden, wenn das zu Grund liegende Datenmaterial absolut rechtssicher ist. Auf Basis der Rohdaten sind hier u.a. das Foto des Kennzeichens, des Fahrers und die sonstigen Informationen rechtlich durch die Stelleninhaber*innen unanfechtbar zusammen zu führen.

3.2.1. Aktuelle Kapazitäten

KVR I/41 Bußgeldstelle: Insgesamt 30,5 VZÄ in A8/E9A; davon 24,50 VZÄ „Verwarnung und Sofortanzeigen“ und 6 VZÄ „SB Ordnungswidrigkeiten“. KVR-I/426: 1 VZÄ Bilderfasser*in in E5.

3.2.2. Zusätzlicher Bedarf/Befristungsverlängerung/Entfristungen

12 VZÄ in Bußgeldstelle (KVR-I/41), 2 VZÄ im Bereich der Bildauswertung (KVR-I/426).

3.2.3. Bemessungsgrundlage

Als Berechnungsgrundlage einer Schätzung des erforderlichen Personalansatzes von 10 VZÄ für die Sachbearbeitung bei der Bußgeldstelle bietet sich eine Orientierung an den bisher 2,5 VZÄ SB Bußgeldverfahren je eingesetztem Fahrzeug in der mobilen Geschwindigkeitsüberwachung an.

Grundsätzlich ist bei der Zahl der Beanstandungen, die durch die Messanhänger generiert werden, aber von deutlich höheren Werten auszugehen als bei den herkömmlichen Fahrzeugen. Dies liegt insbesondere am Umstand, dass die Messungen automatisch über einige Tage hintereinander, "rund um die Uhr" laufen können. Dies bestätigen Erfahrungen Dritter (Zweckverband Oberland, Polizei). Allerdings können Werte Dritter nicht unkritisch übernommen werden. Die Verhältnisse z.B. auf dem Land sind nur sehr eingeschränkt 1:1 zu übertragen (z.B. Landstraßen, Tempo-50-Straßen, die bei gerader Streckenführung zugleich deutlich weniger Verkehrsaufkommen aufweisen als in der Stadt üblich).

Generell kann im Rahmen dieser Beschlussfassung daher keine exakte Bemessung des notwendigen Personaleinsatzes erfolgen; letztlich kann nur anhand prognostizierter Daten geschätzt werden. Die dafür angesetzten Zahlen sind in Bezug auf die erwarteten Messzahlen und damit verbundenen Bußgeldverfahren am unteren Durchschnitt orientiert. Im Groben wird davon ausgegangen, dass ein teilstationärer Anhänger rund doppelt so viele Fälle erzeugt, wie ein herkömmliches Messfahrzeug.

Die Zahl von 10 zusätzlichen VZÄ in der Bußgeldstelle liegt insgesamt klar im unteren Bereich der bisherigen Schätzungen. Auf Grund der defensiven Herangehensweise bei der Schätzung künftiger Bedarfe steht zu erwarten, dass die zur Entfristung der notwendigen Stellenkapazitäten durchzuführende Personalbedarfsermittlung anhand in der Praxis gewonnener Zahlen perspektivisch einen höheren Bedarf ausweist.

Die Geschäftsprozesse der KVÜ sind seit der Einführung des Geschäftsprozessmanagements im KVR (ab 2019) modelliert, der Reifegrad Stufe 2 des Geschäftsprozessmanagementmodells ist erreicht. Damit sind die Prozesse als Grundlage für eine kontinuierliche Verbesserung dokumentiert, das Geschäftsprozessmanagement ist im Geschäftsbereich KVÜ nun eingeführt.

Tabelle „Zusammenfassung Bedarf (in Stellen VZÄ)“

Bereich	Funktion	VZÄ	Einwertung	Maßnahme
KVR I/41	SB Bußgeldverfahren	10,0	A8/E9a	Aufgabenmehrung befristet
KVR I/41	SB Bußgeldverfahren Rechtsbehelfsverfahren	1,0	A8/E9a	Aufgabenmehrung befristet
KVR I/41	SG-Leitung	1,0	A10/E9c	Aufgabenmehrung befristet
KVR-I/426	SB Bilderfassung Geschw.messung	2,0	E5	Aufgabenmehrung befristet
<i>Summe</i>		Σ 14		

3.3. Alternativen zur Kapazitätsausweitung

Die Nutzung der teilstationären Messanhänger macht die KVÜ deutlich effizienter und effektiver. Die daraus resultierenden zusätzlichen Ordnungswidrigkeitenverfahren sind im Rahmen des rechtmäßigen Handelns der Verwaltung abuarbeiten; die 12 Stellen in der Bußgeldstelle sind somit zwingend erforderlich. Ein Verzicht auf entsprechende Kapazitätsausweitungen hätte zur Folge, dass mit festgestellten Verstößen verbundene Bußgelder in erheblichem Umfang nicht vereinnahmt werden könnten. Eine Umverlagerung dieser Aufgabe innerhalb der bestehenden personellen Ausstattung ist nicht möglich. Dies gilt ebenso für die zwei Stellen der Bilderfassung und Bildauswertung (Innendienst der Geschwindigkeitsüberwachung): Mängel in der Datenqualität der Bilder bzw. /Messergebnisse sind aus Gründen der Rechtssicherheit festzustellen, bevor Bußgeldverfahren durchgeführt werden, auch diesbezüglich gibt es keine Alternativen.

Die zwei Mitarbeiter*innen in der Stabsstelle stehen für Vernetzung und für die deutliche Erhöhung der wissenschaftlichen Expertise bei der KVÜ, hierfür stehen bisher keine Kapazitäten zur Verfügung, die dargestellten Ziele und Maßnahmen würden daher ohne Ausweitung ins Leere laufen. Die Entscheidung für diese neuen Stellen ist Ergebnis einer bereits erfolgten Priorisierung im Rahmen der strategischen Weiterentwicklung.

Durch die Einrichtung des Servicetelephons sollen die Bürger*innen näher, direkter und schneller den Kontakt zur KVÜ finden können, um Hinweise und Anfragen direkt an die Stelle zu adressieren, die in der Regel durch die hohe Präsenz der Außendienstkräfte schnell und pragmatisch darauf reagieren kann. Ohne Zuschaltung einer zusätzlichen Stelle muss auf eine Ausweitung der zunehmend bürger*innenorientierten Aufgabenerfüllung durch die KVÜ verzichtet werden, da eine Verlagerung dieser zentralen Aufgaben auf bestehende Positionen weder zeitlich noch organisatorisch erfolgreich umgesetzt werden kann.

Gesamttabelle „Zusammenfassung Bedarf (in Stellen VZÄ)

Bereich	Funktion	VZÄ	Einwertung	Maßnahme
KVR I/41	Bußgeldverfahren	10,0	E9a/A8	Aufgabenmehrung befristet
KVR I/41	SB Bußgeldverfahren Rechtsbehelfsverfahren	1,0	A8/E9a	Aufgabenmehrung befristet
KVR I/41	SG-Leitung	1,0	A10/E9c	Aufgabenmehrung befristet
KVR-I/426	SB Bilderfassung Geschw.messung	2,0	E5	Aufgabenmehrung befristet
KVR I/4	Stabsstelle	2,0	1 x A13/14 bzw. E13/14 1 x A13 bzw. E12	Neue Aufgabe Zusätzlicher Bedarf Stelleneinrichtung ab 01.01.2024 unbefristet
KVR-I/42	SB-Servicetelefon	1,0	E6	Neue Aufgabe Zusätzlicher Bedarf Stelleneinrichtung ab 01.01.24 befristet
Summe		Σ 17		

3.4. Sachbedarfe

Die Anschaffungskosten für die zwei teilstationären Anlagen der Geschwindigkeitsüberwachung liegen bei insgesamt ca. 600.000 Euro. Es ist davon auszugehen, dass sich die Gesamtkosten über die zusätzlichen Bußgeldeinnahmen amortisieren. Für das Jahr 2024 wurden im HH-Ansatz aus dem Betrieb der beiden semistationären Anlagen Mehreinnahmen i.H.v. ca. 2,5 Mio. Euro prognostiziert.

3.5. Erlöse

Bei entsprechender Beschlussfassung über die Beschaffung von zwei semistationären Messeinrichtungen wird erwartet, dass diese noch im Jahr 2024 eingesetzt werden können und zu Mehreinnahmen von etwa 2,5 Mio. Euro führen, wobei dieser Wert mangels Erfahrungen mit der neuen Messtechnik auf einer groben Schätzung anhand der bisherigen Fallzahlen aus mobiler und stationärer Überwachung beruht. In den darauffolgenden Jahren ist mit ca. 6.000.000 Euro Mehreinnahmen pro Jahr zu rechnen.

3.6. Zusätzlicher Büroraumbedarf

Nach § 59 Abs. 4 der Geschäftsordnung des Stadtrats muss ein Sachreferat bei Sachanträgen zu Stellenausweitungen zwingend das Kommunalreferat einbinden und in Abstimmung mit ihm darstellen, ob bzw. in welchem Umfang die Unterbringung des zusätzlichen Personals im Rahmen der verfügbaren Büroflächen des Sachreferates erfolgen kann bzw. ob und ggf. in welchem Umfang zusätzlicher Büroraum benötigt wird.

Die bereits genehmigten Stellenzuschaltungen des Stadtrats, die geplanten neuen Parklizenzengebiete sowie der bereits voll belegte Standort Reisingerstr. 10 machen es notwendig, weitere Standorte für Außendienstmitarbeiter*innen einzurichten. Diese sollten dabei die Entwicklung und räumliche Ausdehnung der KVÜ nachvollziehen und nicht mehr ausschließlich in Altstadtnähe gelegen sein. Nur so können zumutbare Wegezeiten (vom Standort zum Kontrollgebiet), ausreichende Rückzugsmöglichkeiten, eine effiziente Kontrolltätigkeit gewährleistet und die notwendigen zusätzlichen Räume für die Beschäftigten geschaffen werden (Siehe Kapitel 2.1.5.). Seitens des KVR wurden die Flächenbedarfe für die Standorte im Münchner Osten und Westen bereits an das Kommunalreferat gemeldet.

Die Unterbringung der mit diesem Beschluss beantragten 17 VZÄ erfolgt durch Nachverdichtung im bisherigen Standort Implerstr. 11-13. Dies erfolgt unabhängig von der bereits dargelegten notwendigen Erweiterung der KVÜ-Standorte um jeweils eine Dienststelle im Westen und Osten Münchens.

Bezüglich der beantragten Stellen der Stadtkämmerei ist im Jahr 2024 der Umzug der Stadtkasse in den Interimsstandort Landsberger Str. 30-36 geplant, für den ein Desksharing-Konzept entwickelt wird. Ein zusätzlicher Raumbedarf wird nicht geltend gemacht, jedoch sind vier weitere Arbeitsplätze einzurichten.

4. Darstellung der Kosten und der Finanzierung

4.1. Zusammenfassung der Kosten

Als Ausfluss der dargestellten Personalbedarfe/ Sachmittelbedarfe sind folgende Finanzmittel erforderlich:

4.1.1. Personalbedarfe

Bereich	Funktion	BesGr/ EGr ¹	Be- darf VZÄ	JMB ² (bis zu)	Summe Personalkosten (bis zu)		
					Ent- fris- tung	Befristet Von 2024 bis 2026	Dauerhaft ab 2024
KVR- I/41	SB Bußgeld- stelle	E9a/ A8	10,00	73.930 €		2024: Aus Referatsbudget 739.300 € p.a. von 2025 bis 2026	
KVR- I/41	SB Bußgeld- stelle Rechtsbehelfs- verfahren	E9a/ A8	1,0	73.930 €		2024: Aus Referatsbudget 73.930 € p. a. von 2025 bis 2026	
KVR- I/41	SG-Leitung	E9c/ A9/A10	1,0	78.950 €		2024: Aus Referatsbudget 78.950 € p. a. von 2025 bis 2026	
KVR- I/426	SB Bilderfas- sung Geschw.mes- sung	E5	2,0	59.350 €		2024: Aus Referatsbudget 118.700 € p.a. von 2025 bis 2026	
KVR-I/4	Stabsstelle	1x A13/14 bzw. E13/14 1x A13 bzw. E12	2,0	106.130€ 100.030 €			2024: Aus Referatsbudget ab 2025: 206.160 € p.a.
KVR- I/42	SB-Servicetele- fon	E6	1,0	63.530		2024: Aus Referatsbudget 63.530 € p.a. von 2025 bis 2026	
Summe			17,00			2024: Aus Referatsbudget 1.074.410 € p.a. von 2025 bis 2026	2024: Aus Referatsbudget 206.160 € p. a. ab 2025

¹ Besoldungs-/ Entgeltgruppe ² Jahresmittelbetrag

Bereich	Funktion	BesGr/ EGr ¹	Be- darf VZÄ	JMB ² (bis zu)	Summe Personalkosten (bis zu)		
					Entfristung	Befristet Von 2024 bis 2026	Dauerhaft ab 2024
SKA 3.2	SB Erhebung und Rückstand	E9a/ A9	2,0	73.930 €		2024: Aus Referats- budget 147.860 € p.a. von 2025 bis 2026	
SKA 3.2	SB Rückstand	E9c/ A10	4,0	78.950 €		2024: Aus Referats- budget 315.800 € p. a. von 2025 bis 2026	
Summe			6,0			2024: Aus Referats- budget 463.660 € p. a. von 2025 bis 2026	

4.1.2. Sachmittelbedarfe

Konsumtive Sachkosten Kreisverwaltungsreferat

Art	Stückpreis	Anzahl	Gesamtkosten		
			Dauerhaft	Einmalig	Befristet
Arbeitsplatzkosten	800 € ¹	17	2024 aus Referats- budget 1.600 € p.a. ab 2025		2024 aus Refe- ratsbudget 12.000 € p.a. von 2025 bis 2026
Büroausstattung	2000 € ¹	17		2024 aus Refe- ratsbudget	
Summe			1.600 € p.a. ab 2025		12.000 € p.a. von 2025 bis 2026

¹ Anmerkung: stadtweit festgelegter Wert

Investive Sachkosten Kreisverwaltungsreferat

Art	Stückpreis	Anzahl	Gesamtkosten		
			Dauerhaft	Einmalig in 2024	Befristet
Teilstationäre Geschwindigkeits- messanlage	300.000 €	2		600.000 €	
Summe				600.000 €	

Sachkosten Stadtkämmerei

Art	Stückpreis	Anzahl	Gesamtkosten		
			Dauerhaft	Einmalig	Befristet
Arbeitsplatzkosten	800 € ¹	6			2024 aus Referatsbudget 4.800 € p.a. von 2025 bis 2026
Büroausstattung	2000 € ¹	4		2024 aus Referatsbudget	
Summe					4.800 € p.a. von 2025 bis 2026

4.2. Zahlungswirksame Kosten im Bereich der laufenden Verwaltungstätigkeit

Kreisverwaltungsreferat	dauerhaft	einmalig	befristet
Summe zahlungswirksame Kosten	207.760 € ab 2025		1.086.410 € p.a. von 2025 bis 2026
davon:			
Personalauszahlungen (Zeile 9)*	206.160 € ab 2025		1.074.410 € p.a. von 2025 bis 2026
Sonstige Auszahlungen aus lfd. Verwaltungstätigkeit (Zeile 13)	1.600 € ab 2025		12.000 € p.a. von 2025 bis 2026
Nachrichtlich Vollzeitäquivalente	2		15

Stadtkämmerei	dauerhaft	einmalig	befristet
Summe zahlungswirksame Kosten			468.460 € p.a. von 2025 bis 2026
davon:			
Personalauszahlungen (Zeile 9)*			463.660 € p.a. von 2025 bis 2026
Sonstige Auszahlungen aus lfd. Verwaltungstätigkeit (Zeile 13)			4.800 € p.a. von 2025 bis 2026
Nachrichtlich Vollzeitäquivalente			6

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.

Erlöse bzw. Einsparungen im Bereich der laufenden Verwaltungstätigkeit

	dauerhaft	einmalig	befristet
Erlöse	6 Mio. € ab 2025	2,5 Mio. € in 2024	
Summe der zahlungswirksamen Erlöse			
davon:			
Sonstige Einzahlungen aus laufender Verwaltungstätigkeit (Zeile 7)	6 Mio. € p.a. ab 2025	2,5 Mio. € in 2024	

Die Finanzierung der Personal- und Arbeitsplatzkosten erfolgt in den Haushaltsjahren 2023 und 2024 aus dem Referatsbudget. Für die Haushaltsjahre 2025 ff. erfolgt die Finanzierung im Rahmen der regulären Haushaltsplanungen.

Die zusätzlich benötigten Auszahlungsmittel (dauerhaft i.H.v. 207.760 € ab 2025 und befristet i.H.v. 1.086.410 € p.a. von 2025 bis 2026) und die zusätzlichen Erlöse (i.H.v. 2.500.000 € im Jahr 2024 und dauerhaft i.H.v. 6.000.000 € ab 2025) sollen nach positiver Beschlussfassung im Haushalt für das Jahr 2024 und für die Folgejahre in die jeweiligen Haushaltsplanaufstellungsverfahren aufgenommen werden.

Die Kosten sind insgesamt zahlungswirksam.

Das Produktkostenbudget für das Produkt „Verkehrsüberwachung“ (Produktziffer P35122310) erhöht sich entsprechend.

4.3. Auszahlung im Bereich der Investitionstätigkeit

	dauerhaft	einmalig	befristet
Summe Auszahlungen (entspr. Zeile S5 des Finanzrechnungsrechnungs-Schemas)		600.000 €	
		in 2024	
davon:			
Auszahlungen für den Erwerb von beweglichen Vermögen (Zeile 22)		600.000 €	
		in 2024	

Das Mehrjahresinvestitionsprogramm (MIP) 2023-2027 des Kreisverwaltungsreferats wird wie folgt angepasst:

Mehrwahresinvestitionsprogramm 2023 – 2027

In Tsd €

Investitionsliste 1

Investitionsgruppe 935

Kenn-Nr. 1100.9340

		Gesamtkosten	2023	2024	2025	2026	2027	2028 ff
Alt	B	190	20	20	90	20	20	20
	G							
	Z							
Neu	B	790	20	620	90	20	20	20
	G							

5. Abstimmung Referate / Fachstellen

Die Beschlussvorlage ist mit dem Personal- und Organisationsreferat, Stadtkämmerei, IT-Referat, Kommunalreferat, Mobilitätsreferat, Referat für Klima und Umwelt und Gesundheitsreferat abgestimmt.

5.1. Stellungnahme des Personal- und Organisationsreferates

Das Personal- und Organisationsreferat unterstützt in seiner Stellungnahme vom 26.09.2023 die vorgeschlagene strategische Weiterentwicklung der KVÜ und trägt die damit verbundenen Ziele und Maßnahmen uneingeschränkt mit. Zudem wird ausdrücklich begrüßt, dass die weitere Umsetzung der Maßnahmen und der Stellenbedarfe gemeinsam mit dem POR bearbeitet werden sollen.

Auch bezüglich der Personalbedarfe erhebt das POR keine Einwände gegen die vorliegende Beschlussvorlage; die dargestellten Stellenwerte können aber erst nach Vorlage der jeweiligen Stellenbeschreibungen abschließend geprüft werden. Im Übrigen kann auf den gesamten Text der Stellungnahme des POR verwiesen werden, welche als Anlage dem Beschluss beigefügt ist.

5.2. Stellungnahme der Stadtkämmerei

Die Stadtkämmerei erhebt gegen die Beschlussvorlage unter Beachtung der mit dieser Stellungnahme angemerkten Ergänzungen keine Einwände.

Die Ergänzungen wurden in die Beschlussvorlage eingearbeitet. Die Stellungnahme der Stadtkämmerei vom 02.10.2023 liegt der Beschlussvorlage als Anlage bei.

5.3. Stellungnahme des IT-Referates

Das IT-Referat begrüßt eine strategisch ausgerichtete Weiterentwicklung der kommunalen Verkehrsüberwachung.

Es weist darauf hin, dass die Digitalisierung, wie auch in der Beschlussvorlage dargestellt, viele Potentiale bietet. Ein wesentlicher Nutzenfaktor beim Einsatz von Digitalisierungstechnologie ist Effizienzsteigerung. Damit diese gelingen kann, sind Prozesse notwendig, die im Hinblick auf die Digitalisierung gestaltet und optimiert sind und Automatisierung ermöglichen. Die hierfür erforderlichen Geschäftsprozessoptimierungen müssen passend in IT-Systemen umgesetzt werden, die Effizienzsteigerung muss dabei im Rahmen der Umsetzung und der Tests stets nachgehalten werden, um zu vermeiden, dass Optimierungen diffundieren und sich ungewollte Komplexitätssteigerung einschleicht. Nur wenn dies gelingt, lässt sich auch dem in der Beschlussvorlage angesprochenen Fachkräftemangel begegnen.

Hinsichtlich des Aufbaus weiterer Standorte im Münchner Osten (70 Mitarbeiter*innen) und Münchner Westen (50 Mitarbeiter*innen) und möglichen zusätzlichen Arbeitsplatzkosten bittet das IT-Referat um frühzeitige Einbindung von it@M.

Die Stellungnahme des IT-Referates vom 22.09.2023 ist als Anlage dem Beschluss beigefügt.

5.4. Stellungnahme des Kommunalreferates

Das Kommunalreferat zeichnet die Beschlussvorlage mit, weist aber auf die hohe Zahl der unbesetzten Stellen bei der KVÜ hin. Sollten die Stellen langfristig nicht besetzt werden können, droht aus Sicht des Kommunalreferats die Gefahr von Leerständen. Die angemeldeten Flächenbedarfe für den KVÜ-Standort im Westen Münchens wurden bereits geprüft. Es wurden dem KVR adäquate Flächen im Rathaus Pasing angeboten. Laut Rückmeldung des KVR vom 19.09.2023 besteht Einverständnis mit den angebotenen Flächen. Die Bedarfe der KVÜ im Osten Münchens werden aktuell vom Kommunalreferat geprüft.

Die Stellungnahme des Kommunalreferats vom 21.09.2023 ist als Anlage dem Beschluss beigefügt.

5.5. Stellungnahme des Mobilitätsreferats

Das Mobilitätsreferat zeichnet die Beschlussvorlage o. E. mit und verbindet dies mit einigen inhaltlichen Vorschlägen. Insbesondere schlägt das MOR vor, gemeinsam mit dem Kreisverwaltungsreferat ein Ausbaukonzept für stationäre Messanlagen aufzusetzen und dem Stadtrat vorzulegen, sofern das Vorhaben, Geschwindigkeitsmessungen nicht nur auf Tempo 30 zu begrenzen, erfolgreich war.

Die Stellungnahme des Mobilitätsreferats vom 25.09.2023 ist als Anlage dem Beschluss beigefügt.

5.6. Stellungnahme Gesundheitsreferat

Das Gesundheitsreferats zeichnet die Vorlage mit, hat in einzelnen Punkten Bedenken geäußert und Alternativvorschläge unterbreitet; im Einzelnen sind diese der Stellungnahme zu entnehmen, die als Anlage dem Beschluss beigefügt wird.

6. Klimarelevanz

Die Klimaschutzprüfung wurde durchgeführt und das Referat für Klima und Umwelt beteiligt. Die Arbeit der KVÜ hat durchgehend positive Auswirkungen auf den Klimaschutz. Auf das beiliegende Vorblatt zur Klimaschutzprüfung in der Anlage wird verwiesen

Das Referat für Klima und Umwelt teilte am 15.09.2023 sein Einverständnis hinsichtlich dieser Klimaprüfung mit.

7. Anhörung Bezirksausschüsse

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

8. Unterrichtung der Korreferentin und des Verwaltungsbeirates

Die Korreferentin des Kreisverwaltungsreferates, Frau Stadträtin Dr. Evelyne Menges und der Verwaltungsbeirat der Hauptabteilung I, Herr Stadtrat Dominik Krause, haben einen Abdruck der Beschlussvorlage erhalten.

9. Nichteinhaltung der Zuleitungsfristen

Eine fristgerechte Vorlage nach Nr. 5.6.2 der AGAM war aufgrund des umfangreichen Abstimmungsbedarfs nicht möglich. Die Behandlung im heutigen Ausschuss ist erforderlich, um die Stellenbedarfe rechtzeitig anmelden und die Stellenausschreibung baldmöglichst veranlassen zu können.

10. Beschlussvollzugskontrolle

Dieser Beschluss unterliegt bezüglich Ziffern 2.1.1., 2.2.1. und 2.3. der Beschlussvollzugskontrolle.

II. Antrag der Referentin

1. Vom Vortrag der Referentin wird Kenntnis genommen.
2. Die dargestellten Stellenausweitungen entsprechen den im Eckdatenbeschluss vom 26.07.2023, Sitzungsvorlagen-Nr. 20-26/V09452 abgestimmten und anerkannten Bedarfen.
3. Das Kreisverwaltungsreferat wird beauftragt, entsprechend Ziffer 2.1.2. des Vortrags unter Beteiligung der betroffenen Dienststellen ein Konzept für die Erweiterung des Fuhrparks (v.a. zusätzliche Pedelecs und ein zusätzlicher PKW) zu erarbeiten und dem Stadtrat im Laufe des nächsten Jahres mit dem hiermit verbundenen Sachmittelbedarf vorzulegen.
4. Das Kreisverwaltungsreferat wird beauftragt, entsprechend Ziffer 2.2.2. des Vortrags geeignete Schritte zu unternehmen, die vertragliche Vereinbarung der Landeshauptstadt mit dem Polizeipräsidium München, welche die Geschwindigkeitsmessungen schwerpunktmäßig auf Tempo 30 und verkehrsberuhigte Bereiche beschränkt, mit dem Ziel zu ändern, diese Beschränkungen für die Zukunft aufzuheben. Sofern dieses Vorhaben Erfolg hat, wird das Kreisverwaltungsreferat beauftragt, zusammen mit dem Mobilitätsreferat ein gemeinsames Ausbaukonzept für stationäre Messanlagen aufzusetzen und dem Stadtrat vorzulegen.
5. Das Kreisverwaltungsreferat wird beauftragt, entsprechend Ziffer 2.4 des Vortrags gemeinsam mit dem Mobilitätsreferat ein Konzept zu erarbeiten, wie die Vergabe der Parkausweise (incl. der Ausnahmegenehmigungen) im Sinne von Bürger*innennähe und effektiver Unterstützung der Verkehrswende flexibilisiert werden kann.
6. Das Kreisverwaltungsreferat und das Personal- und Organisationsreferat werden beauftragt, entsprechend Ziffer 2.5.1 des Vortrags zu prüfen, wie die Stellenwertigkeit der KVÜ-Außendienstkräfte oder zumindest eines Teils der Außendienstkräfte (aktuell E 5) erhöht werden kann.
7. Das Kreisverwaltungsreferat wird beauftragt, entsprechend Ziffer 2.5.1 des Vortrags im Einvernehmen mit dem Personal- und Organisationsreferat entsprechende Schritte zur abschließenden Prüfung und Gewährung einer Arbeitsmarktzulage für die KVÜ-Außendienstkräfte zu unternehmen.
8. Das Kreisverwaltungsreferat wird beauftragt, entsprechend Ziffer 2.5.2 des Vortrags im Einvernehmen mit dem Personal- und Organisationsreferat geeignete Marketingmaßnahmen in Bezug auf Personalgewinnung zu eruieren und zu testen.
9. Das Kreisverwaltungsreferat wird beauftragt, entsprechend Ziffer 2.5.3. des Vortrags unter Beteiligung der betroffenen Dienststellen ein Konzept zu erarbeiten, wie das Einstellungsverfahren im KVÜ-Außendienst spürbar beschleunigt werden kann.
10. Das Kreisverwaltungsreferat wird beauftragt, entsprechend Ziffer 2.5.4 des Vortrags im Laufe des nächsten Jahres ein verbessertes Fortbildungskonzept für die KVÜ zu erarbeiten.

11. Das Kreisverwaltungsreferat wird beauftragt, die Einrichtung von insgesamt 11 Stellen in E 9a/A 8 (SB KVR I/41 Bußgeldverfahren incl. Rechtsbehelfsverfahren) (ab dem Jahr 2024 (befristet für 3 Jahre ab Besetzung) und deren Besetzung beim Personal- und Organisationsreferat zu veranlassen.
Darüber hinaus wird das Kreisverwaltungsreferat beauftragt, in Abstimmung mit dem Personal- und Organisationsreferat eine Stellenbemessung gemäß dem Leitfaden zur Stellenbemessung durchzuführen, um festzustellen, ob und in welchem Umfang über die vorläufige Befristung hinaus ein dauerhafter Stellenbedarf besteht.
Nach Feststellung des Personalbedarfs ist eine erneute Stadtratsentscheidung herbeizuführen.
12. Das Kreisverwaltungsreferat wird beauftragt, die Einrichtung von einer Stelle in A 10; E 9c (Sachgebietsleitung in KVR I/41) ab dem Jahr 2024 (befristet für 3 Jahre ab Besetzung) und deren Besetzung beim Personal- und Organisationsreferat zu veranlassen.
Darüber hinaus wird das Kreisverwaltungsreferat beauftragt, in Abstimmung mit dem Personal- und Organisationsreferat eine Stellenbemessung gemäß dem Leitfaden zur Stellenbemessung durchzuführen, um festzustellen, ob und in welchem Umfang über die vorläufige Befristung hinaus ein dauerhafter Stellenbedarf besteht.
Nach Feststellung des Personalbedarfs ist eine erneute Stadtratsentscheidung herbeizuführen.
13. Das Kreisverwaltungsreferat wird beauftragt, die Einrichtung von einer Stelle in A 13/A14 bzw. E 13/14 und einer Stelle in A 13/E 12 (jeweils Stabsstelle KVR I/4) ab dem Jahr 2024 und deren Besetzung beim Personal- und Organisationsreferat zu veranlassen. Das Stellenbesetzungsverfahren ist bereits frühzeitig vor dem 01.01.2024 anzustoßen. Das Kreisverwaltungsreferat wird ferner beauftragt, den Stadtrat bzgl. Kapitel 2.3 und 3.1. innerhalb nach Ablauf von 3 Jahren nach Stellenbesetzung erneut zu befassen, wobei die tatsächlich erreichten Effekte und Ziele darzustellen sind sowie zu begründen ist, ob und ggf. in welchem Umfang die zusätzlichen Stellen dauerhaft benötigt werden.
14. Das Kreisverwaltungsreferat wird beauftragt, die Einrichtung von einer Stelle in E 6 (Servicetelefon KVR I/42) ab dem Jahr 2024 (befristet für 3 Jahre ab Besetzung) und deren Besetzung beim Personal- und Organisationsreferat zu veranlassen. Das Stellenbesetzungsverfahren ist bereits frühzeitig vor dem 01.01.2024 anzustoßen.
Darüber hinaus wird das Kreisverwaltungsreferat beauftragt, in Abstimmung mit dem Personal- und Organisationsreferat eine Stellenbemessung gemäß dem Leitfaden zur Stellenbemessung durchzuführen, um festzustellen, ob und in welchem Umfang über die vorläufige Befristung hinaus ein dauerhafter Stellenbedarf besteht.
Nach Feststellung des Personalbedarfs ist eine erneute Stadtratsentscheidung herbeizuführen.
15. Das Kreisverwaltungsreferat wird beauftragt, die Einrichtung von zwei Stellen in E 5 (SB Bilderfassung KVR-I/426) ab dem Jahr 2024 (befristet für 3 Jahre ab Besetzung) und deren Besetzung beim Personal- und Organisationsreferat zu veranlassen.
Darüber hinaus wird das Kreisverwaltungsreferat beauftragt, in Abstimmung mit dem Personal- und Organisationsreferat eine Stellenbemessung gemäß dem Leitfaden zur Stellenbemessung durchzuführen, um festzustellen, ob und in welchem Umfang über die vorläufige Befristung hinaus ein dauerhafter Stellenbedarf besteht.
Nach Feststellung des Personalbedarfs ist eine erneute Stadtratsentscheidung herbeizuführen.

16. Die Notwendigkeit eines weiteren Standorts für die KVÜ im Münchner Westen für 50 Mitarbeiter*innen (VZÄ) wird anerkannt. Das Kommunalreferat wird beauftragt, den dargestellten Arbeitsplatzbedarf als Basis seinem Bedarfsprüfungsverfahren zugrunde zu legen, dieses entsprechend durchzuführen und der KVÜ einen geeigneten Standort, bevorzugt im Pasinger Rathaus, zur Verfügung zu stellen.
17. Die Notwendigkeit eines weiteren Standorts für die KVÜ im Münchner Osten für 70 Mitarbeiter*innen (VZÄ) wird anerkannt. Das Kommunalreferat wird beauftragt, den dargestellten Arbeitsplatzbedarf als Basis seinem Bedarfsprüfungsverfahren zugrunde zu legen, dieses entsprechend durchzuführen und der KVÜ einen geeigneten Standort, bevorzugt in der Nähe des Ostbahnhofes, zur Verfügung zu stellen.
18. Der Stadtrat nimmt zur Kenntnis, dass die mit diesem Beschluss beantragte Einrichtung von 17 VZÄ keinen zusätzlichen Büroraumbedarf auslöst.
19. Das Kreisverwaltungsreferat wird beauftragt, die einmalig erforderlichen investiven Haushaltsmittel für die Beschaffung von zwei teilstationären Geschwindigkeitsmessanlagen i.H.v. von 600.000 Euro für das Jahr 2024 im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung 2024 anzumelden.

Das Mehrjahresinvestitionsprogramm (MIP) 2023-2027 des Kreisverwaltungsreferats wird wie folgt angepasst:

Mehrfjahresinvestitionsprogramm 2023 – 2027

In Tsd €

Investitionsliste 1

Investitionsgruppe 935

Kenn-Nr. 1100.9340

		Gesamtkosten	2023	2024	2025	2026	2027	2028 ff
Alt	B	190	20	20	90	20	20	20
	G							
	Z							
Neu	B	790	20	620	90	20	20	20
	G							

20. Das Kreisverwaltungsreferat wird beauftragt, die Einrichtung von 17 Stellen sowie deren Besetzung beim Personal- und Organisationsreferat zu veranlassen. Die Finanzierung erfolgt in den Haushaltsjahren 2023 und 2024 aus dem Referatsbudget. Für die Haushaltsjahre 2025 ff. erfolgt die Finanzierung im Rahmen der regulären Haushaltsplanungen.
21. Das Kreisverwaltungsreferat wird beauftragt, die zusätzlich erforderlichen Haushaltsmittel i.H.v. 1.280.570 € jeweils für die Jahre 2025 und 2026 sowie 206.160 € ab 2027 ff. in den jeweiligen Haushaltsplanaufstellungsverfahren bei den Ansätzen der Personalauszahlungen anzumelden.

Das Produktkostenbudget für das Produkt „Verkehrsüberwachung“ (Produktziffer P35122310) erhöht sich dementsprechend, davon ist der gesamte Betrag zahlungswirksam (Produktauszahlungsbudget).

Im Ergebnishaushalt entsteht bei der Besetzung mit Beamten/-innen zusätzlich zu den Personalauszahlungen noch ein Aufwand für Pensions- und Beihilferückstellungen in Höhe von ca. 40% des jeweiligen JMB.

22. Das Kreisverwaltungsreferat wird beauftragt, die dauerhaft erforderlichen konsumtiven Haushaltsmittel i.H.v. 1.600 € ab dem Jahr 2025 im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung 2025 anzumelden.

Das Produktkostenbudget für das Produkt „Verkehrsüberwachung“ (Produktziffer P35122310) erhöht sich entsprechend, davon ist der gesamte Betrag zahlungswirksam (Produktauszahlungsbudget).

23. Das Kreisverwaltungsreferat wird beauftragt, die befristet erforderlichen konsumtiven Haushaltsmittel i.H.v. 12.000 € jeweils für die Jahre 2025 bis 2026 im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung anzumelden.

Das Produktkostenbudget für das Produkt „Verkehrsüberwachung“ (Produktziffer P35122310) erhöht sich entsprechend, davon ist der gesamte Betrag zahlungswirksam (Produktauszahlungsbudget).

24. Das Kreisverwaltungsreferat wird beauftragt, die dauerhaften, jährlichen Mehreinnahmen i.H.v. 2,5 Mio. € in dem Jahr 2024 und 6 Mio. € ab dem Jahr 2025 im Rahmen der jeweiligen Haushaltsplanaufstellung anzumelden.

25. Die Stadtkämmerei wird beauftragt, die Einrichtung von zwei Stellen in A9/E9a (SB Erhebung Kommunale Forderungen SKA 3.22) ab dem Jahr 2024 (befristet für drei Jahre ab Besetzung) und deren Besetzung beim Personal- und Organisationsreferat zu veranlassen.

Die Finanzierung erfolgt im Haushaltsjahr 2024 aus dem Referatsbudget der Stadtkämmerei. Die Stadtkämmerei wird beauftragt, die befristet erforderlichen Bedarfe für die Haushaltsjahre 2025 und 2026 im Rahmen der regulären Haushaltsplanungen anzumelden. Die Finanzierung erfolgt gemäß Haushaltslage.

26. Die Stadtkämmerei wird beauftragt, die Einrichtung von vier Stellen in A10/E9c (SB Kommunales Forderungsmanagement bei SKA 3.2) ab dem Jahr 2024 (befristet für drei Jahre ab Besetzung) und deren Besetzung beim Personal- und Organisationsreferat zu veranlassen.

Die Finanzierung erfolgt im Haushaltsjahr 2024 aus dem Referatsbudget der Stadtkämmerei. Die Stadtkämmerei wird beauftragt, die befristet erforderlichen Bedarfe für die Haushaltsjahre 2025 und 2026 im Rahmen der regulären Haushaltsplanungen anzumelden. Die Finanzierung erfolgt gemäß Haushaltslage.

27. Der Oberbürgermeister wird gebeten, sich beim Freistaat Bayern dafür einzusetzen, dass die KVÜ mit eigener Rechtsgrundlage und eigener Entscheidungsbefugnis Kfz abschleppen darf.

28. Der Oberbürgermeister wird gebeten, sich beim Gesetzgeber dafür einsetzen, Verkehrsüberwachung durch Fahrzeuge mit Sensorik für die automatisierte Überprüfung von Halte- und Parkverstößen zu ermöglichen.

29. Der Beschluss unterliegt bezüglich Kapitel 2.1.1., 2.2.1 und 2.3. der Beschlussvollzugskontrolle.

III. **Beschluss**

nach Antrag.

Die endgültige Beschlussfassung obliegt der Vollversammlung des Stadtrates.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der / Die Vorsitzende

Die Referentin

Ober-/Bürgermeister/in

Dr. Sammüller-Gradl
Berufsmäßige Stadträtin

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

über das Direktorium D-II-V / Stadtratsprotokolle
an das Revisionsamt
an die Stadtkämmerei
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

V. **Wv. Kreisverwaltungsreferat – BdR-Beschlusswesen** zu V.

Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.

1. an das Mobilitätsreferat
2. an das Referat für Klima und Umweltschutz
3. an das Personal- und Organisationsreferat
4. an das IT-Referat
5. an das Kommunalreferat
6. mit der Bitte um Kenntnisnahme.

7. Zurück mit Vorgang an das Kreisverwaltungsreferat – HA I/4
zur weiteren Veranlassung.

Am.....

Kreisverwaltungsreferat BdR-Beschlusswesen