

Federführung:	MOR
Betroffene Referate:	KR, KVR
Projektname:	ComfficientShare 2.0 – Think Big
Projektstatus:	Projektantrag M Cube Phase 2
Projektlaufzeit:	01.11.2024 – 31.10.2027
Förderquote:	100 %
Gesamtvolumen:	2,27 Mio. €
Gesamtmittel LHM:	75.334,68 €, davon 75.334,68 € Fördermittel

1. Projektinhalt

1.1 Kurze Beschreibung der Aufgabe:

ComfficientShare 2.0 zielt darauf ab, den negativen Folgen des privaten Pkw-Besitzes zu begegnen und gleichzeitig die urbane Mobilität zu verbessern. Durch den Einsatz innovativer Carsharing-Modelle sollen Parkraumprobleme reduziert und die Effizienz der Fahrzeugnutzung erhöht werden, ohne die Mobilitätsbedürfnisse der Stadtbewohner einzuschränken. Im Rahmen des Projekts werden verschiedene Carsharing-Angebote in 14 Wohnblöcken mit rund 2700 Wohneinheiten erprobt. Dies umfasst die Einrichtung von Ladeinfrastruktur, die Bereitstellung elektrifizierter sowie konventioneller Fahrzeuge und die Erprobung unterschiedlicher Carsharing-Konstellationen über zwei Jahre. Dabei liegt ein Fokus auf stationsbasiertem Carsharing sowohl mit geschlossenen als auch mit offenen Nutzergruppen und auf Peer-to-peer Carsharing, um private Fahrzeuge effektiver zu nutzen. Ein weiterer Schwerpunkt ist die Entwicklung eines kundenorientierten Versicherungsprodukts für Peer-to-peer Carsharing. Begleitet werden die Mobilitätsinterventionen von Umfragen und Smartphone-basiertem Mobilitätstracking sowie von Sensorik zur Erfassung von Flottendaten. Die Entwicklung und Anwendung eines Algorithmus zum dynamischen, preisoptimalen Laden der Fahrzeuge ist ebenfalls Teil des Projektes. Ziel ist es, durch diese Maßnahmen nicht nur die Fahrzeugauslastung zu steigern und den Bedarf an Parkflächen zu verringern, sondern auch nachhaltige Geschäftsmodelle zu ermöglichen, die sowohl für Anbieter als auch Nutzer attraktiv sind. Das Projekt strebt an, die Ergebnisse auf die Stadt München zu skalieren und Handlungsleitfäden für Kommunen, Immobilienmanager und Sharingunternehmen zu erstellen, um die Integration solcher Mobilitätskonzepte in die Bau- und Stadtplanung zu fördern. Mit der wissenschaftlichen Begleitung durch die TU München und der Zusammenarbeit mit Partnern aus der Stadtverwaltung, Wirtschaft und Gesellschaft, werden die Grundlagen für eine breite Anwendung und Weiterentwicklung der Konzepte gelegt.

1.2 Nutzen für die LHM:

- Entwicklung von wirksamen Maßnahmen zur Erreichung der Ziele der Mobilitätsstrategie 2035 (Klimaneutralität, Modal Shift zu flächenschonenden und emissionsfreien Verkehrsmitteln, Verkehrssicherheit, Flächeneffizienz)
- Wissenschaftlich begleiteter Wissenszuwachs für die Entwicklung von Mobilitätsstrategien auf privatem Grund und für bestehende Gebäude
- Starke Partnerschaft zwischen TU München und der LHM sowie weiteren Partner*innen aus Wirtschaft und Zivilgesellschaft
- Förderung des notwendigen Personals mit bis zu 100%

2. Stellenbedarf

VZÄ:	0,33
Fachbereich / Profitcenter:	GB1.22 / P43512300
Fördervolumen / Personenmonate	36
Aufgaben der Stelle:	

Die wesentlichen Aufgabengebiete dieser Stellen umfassen:

- Koordination und Übernahme der Aufgaben der LHM im Förderprojekt
- Schnittstelle zwischen dem Projektkonsortium und den betroffenen Dienststellen der LHM
- Projektbegleitende Evaluation (Nutzeranalysen, Fokusgruppenbefragungen, etc.)
- Verantwortung der Einholung und Erstellung notwendiger Beschlüsse und Genehmigungen
- Entwicklung von Empfehlungen zur Weiterentwicklung von Konzepten im Bestand und auf Privatgrund auf Basis der Projektergebnisse.

Raumbedarf:

Der dargestellte zusätzliche Personalbedarf von 0,33 VZÄ im Projekt soll ab Stellenbeginn im GB1.22 im Verwaltungsgebäude des Mobilitätsreferats am Standort Blumenstraße 28b eingerichtet werden.

Durch die beantragte Stelle wird also Flächenbedarf für voraussichtlich 1 Arbeitsplatz ausgelöst. Diese können aus Sicht des Mobilitätsreferats nur durch vorübergehende Nachverdichtung am Standort Blumenstraße 28b untergebracht werden.

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

3. Finanzielle Auswirkungen

Produktzuordnung:	P43512300 / Strategie, Bezirksmanagement und Projektentwicklung
--------------------------	---

Zweck des Vorhabens:

Das Projekt ComfficientShare 2.0 ist wichtig für die Mobilitätswende in München, da es innovative Mobilitätsangebote erprobt und bewertet, die das Potenzial haben, die Mobilitätsqualität für Nutzer*innen zu verbessern und gleichzeitig den Flächenbedarf für den ruhenden Verkehr zu reduzieren. Durch die Erprobung von elektrifizierten Mobilitätsangeboten in städtischen Wohnquartieren sollen die Gründe für und der Nutzen von privaten Pkw erforscht und Carsharing-Konzepte entwickelt werden, die eine Verbesserung für Nutzer*innen gegenüber dem allein genutzten privaten Pkw darstellen und von den Nutzer*innen gewünscht werden. Untersucht werden stationsbasiertes Carsharing mit offenen und geschlossenen Nutzer*innengruppen sowie Peer-to-peer-Carsharing mit geschlossener Nutzer*innengruppe. Die Ergebnisse des Projekts können dazu beitragen, die Mobilitätswende in München voranzutreiben und die Verkehrssituation in der Stadt zu verbessern. Die enge Zusammenarbeit im Projektkonsortium gewährleistet, dass alle Projektergebnisse direkt im Geschäftsbereich der jeweiligen Partner*innen verwertet werden können.

Hinweis zur Kostentransparenztabelle:

In der Kostentransparenztabelle werden vereinfacht die Erlöse / Aufwendungen wie folgt dargestellt:
Personalkosten = städtische Jahresmittelbeträge
Sachkosten = Sachmittel (ohne Overhead)
Erträge = Personal- und Sachkosten x Förderquote

3.1 Erträge

Haushaltsjahr	Erstattungen (Projektantrag)	Einsparungen (Referatsbudget)	Erträge (Kostenfinanztafel)	HH-Zeilen- zuordnung
2024	4.185 €	0 €	5.857 €	2
2025	25.112 €	0 €	35.142 €	2
2026	25.112 €	0 €	35.142 €	2
2027	20.926 €	0 €	29.285 €	2
Summe	75.335 €	0 €	105.425 €	

3.2.1 konsumtive Aufwendungen (Personal)

Haushaltsjahr	Personalkosten (Projektantrag)	Personalkosten (JMB)
2024	4.185 €	5.857 €
2025	25.112 €	35.142 €
2026	25.112 €	35.142 €
2027	20.926 €	29.285 €
Summe	75.335 €	105.425 €

Hinweis:

Diese Differenz ist auf die durch das Personal- und Organisationsreferat stadtweit vorgegebenen Jahresmittelbeträge, die höher liegen als die hier tatsächlich anfallenden Aufwendungen für Personal, sowie die Förderquote zurückzuführen. Bei der Einstellung des hier geforderten Personals wird seitens der Landeshauptstadt München auf die Einhaltung der Förderrichtlinien und somit des förderfähigen Höchstsatzes geachtet.

3.2.2 konsumtive Aufwendungen (Sachmittel)

Haushaltsjahr	Overhead- kosten	Sachmittel (konsumtiv)	HH-Zeilen- zuordnung		
2024			13		
2025			13		
2026			13		
2027			13		
Summe	0 €	0 €			

3.3 investive Auszahlungen

Haushaltsjahr	Sachmittel (investiv)	HH-Zeilenzuordnung
Summe	0	

Federführung:	MOR
Betroffene Referate:	KR, KVR
Projektname:	DatSim 2.0 – Digital Mobility Twin Munich
Projektstatus:	Projektantrag M Cube Phase 2
Projektlaufzeit:	01.11.2024 – 31.10.2027
Förderquote:	50 %
Gesamtvolumen:	1,98 Mio. €
Fördersumme LHM:	1.010.000 €, davon 505.000 € Fördermittel

1. Projektinhalt

1.1 Kurze Beschreibung der Aufgabe:

Die Mobilität in Metropolregionen ist im Wandel. Die Raumaufteilung in Städten, die Ausgestaltung der Verkehrsträger als auch die Organisation der Mobilität wird neu gedacht. Durch diese Eingriffe sind wesentlich tiefgreifendere, hochfrequenter und wechselwirkende Veränderungen zu erwarten, als wir sie in den vergangenen Jahrzehnten beobachtet haben. Das Projekt „DatSim2.0 - Digital Mobility Twin Munich“ setzt sich zum Ziel, den Status Quo der Mobilität in der Metropolregion sowie zukünftige Eingriffe digital abzubilden, um bereits vor Einführung einer Maßnahme über deren Wirkung und Sicherheit entscheiden zu können. Hierfür setzt das Projekt zwei methodische Schwerpunkte: Die Datenerhebung umfasst Methoden und Infrastruktur zur Sammlung und Zugänglichmachung relevanter bereits bestehender Verkehrs- und Mobilitätsdatensätze sowie zeitlich und räumlich hochaufgelöste Messungen von Luft- und Verkehrsdaten in einem definierten Untersuchungsgebiet, während die Simulation es ermöglicht, den Verkehr und dessen Emissionen in der Metropolregion multimodal zu modellieren und sogar Stadtteile detailgetreu abzubilden. Den beiden methodischen Schwerpunkten werden zwei Use Cases zur Seite gestellt, um eine zielgerichtete Methodenentwicklung zu gewährleisten: Zusammen mit kommunalen Stakeholdern, untersuchen wir mit Hilfe der hochgenauen Simulation die Auswirkungen von Mobilitätsinterventionen auf das Rettungswesen und die Luftqualität anhand der gemessenen und modellierten Immissionsbelastung. Zu guter Letzt versteht sich das Projekt als digitale Anlaufstelle für das M Cube Cluster. Wir stellen unsere Fähigkeiten, Infrastruktur und Erfahrungen im Bereich der Digitalisierung und Modellbildung anderen Projekten zur Verfügung und unterstützen bei der Umsetzung.

1.2 Nutzen für die LHM:

- Entwicklung von wirksamen Maßnahmen zur Erreichung der Ziele der Mobilitätsstrategie 2035 (Klimaneutralität, Modal Shift zu flächenschonenden und emissionsfreien Verkehrsmitteln, Verkehrssicherheit, Flächeneffizienz)
- Wissenschaftlich begleiteter Erkenntnisgewinn zur digitalen Darstellung von Mobilitätsmaßnahmen und deren Einfluss auf das Rettungswesen.
- Starke Partnerschaft zwischen TU München und der LHM sowie weiteren über 50 Partner*innen aus Wirtschaft, Wissenschaft und Zivilgesellschaft
- Förderung des notwendigen Sachmittel mit bis zu 50%

2. Stellenbedarf

VZÄ:	0
Fachbereich / Profitcenter:	
Fördervolumen / Personenmonate	
Aufgaben der Stelle:	
Raumbedarf:	

--

3. Finanzielle Auswirkungen

Produktzuordnung:	Produkt 34511500 Geodaten
--------------------------	---------------------------

Zweck des Vorhabens:

Die Bedeutung des DatSim 2.0-Projekts besteht darin, relevante Verkehrs- und Mobilitätsdatensätze zu sammeln und zugänglich zu machen. Das Projekt stimmt sich eng mit dem Projekt MDAS des Mobilitätsreferates ab, in dem die Mobilitätsdatenplattform MobidaM aufgebaut wird. Ziel ist es Doppelarbeiten zu vermeiden und übergreifend zu entscheiden, welche Datensätze in welcher Plattform abgelegt werden. MobidaM ist die Plattform der LHM für Mobilitätsdaten der LHM.

Dadurch können fundierte Entscheidungen im Bereich der Mobilitätswende getroffen und geeignete Maßnahmen entwickelt werden. Das Projekt trägt außerdem zur digitalen Abbildung und Simulation zukünftiger Mobilitätsmaßnahmen bei, bevor diese umgesetzt werden. Dadurch können die Auswirkungen auf die Verkehrssituation, die Luftqualität und das Rettungswesen bereits im Vorfeld abgeschätzt werden. Dies ist ein wichtiger Schritt, um die Mobilitätswende effektiv und zielgerichtet umzusetzen und sicherzustellen, dass die Maßnahmen tatsächlich zu einer nachhaltigeren und klimafreundlicheren Mobilität führen. Insgesamt trägt das Projekt DatSim 2.0 dazu bei, die Ziele der Mobilitätsstrategie 2035 in Bezug auf Klimaneutralität, Verkehrssicherheit sowie emissionsfreie und flächeneffiziente Mobilität zu erreichen.

Hinweis zur Kostentransparenztabelle:

In der Kostentransparenztabelle werden vereinfacht die Erlöse / Aufwendungen wie folgt dargestellt:
 Personalkosten = städtische Jahresmittelbeträge
 Sachkosten = Sachmittel (ohne Overhead)
 Erträge = Personal- und Sachkosten x Förderquote

3.1 Erträge

Haushaltsjahr	Erstattungen (Projektantrag)	Einsparungen (Referatsbudget)	Erträge (Kostenfinanztabelle)	HH-Zeilen- zuordnung
2024	5.000 €	5.000 €	5.000 €	2
2025	500.000 €		500.000 €	2
2026	0 €	0 €	0 €	2
2027	0 €	0 €	0 €	2
Summe	505.000 €	5.000 €	505.000 €	

3.2.1 konsumtive Aufwendungen (Personal)

Haushaltsjahr	Personalkosten (Projektantrag)	Personalkosten (JMB)
2024	0 €	0 €
2025	0 €	0 €
2026	0 €	0 €
2027	0 €	0 €
Summe	0 €	0 €

3.2.2 konsumtive Aufwendungen (Sachmittel)

Haushaltsjahr	Overhead- kosten	Sachmittel (konsumtiv)	HH-Zeilen- zuordnung		
2024		10.000 €	13		
2025		0 €	13		
2026		0 €	13		
2027		0 €	13		
Summe	0 €	10.000 €			

3.3 investive Auszahlungen

Haushaltsjahr	Sachmittel (investiv)	HH-Zeilenzuordnung
2024	- €	
2025	1.000.000 €	
2026	- €	
2027	- €	
Summe	1.000.000 €	

3.4 investive Einsparung

Haushaltsjahr	Sachmittel (investiv)	HH-Zeilenzuordnung
2024	- €	
2025	500.000 €	25
2026	- €	
2027	- €	
Summe	500.000 €	

Hinweis: Die Entnahme aus dem Ko-FI (im RKU) erfolgt im Rahmen einer Mittelbereitstellung.

Federführung:	MOR
Betroffene Referate:	-
Projektname:	EPURA – (Wirkungs)Evaluation, Prozessevaluation, Upscaling Replication & Application
Projektstatus:	Projektantrag M Cube Phase 2
Projektlaufzeit:	01.11.2024 – 31.10.2027
Förderquote:	100 %
Gesamtvolumen:	1,04 Mio. €
Gesamtsumme LHM:	275.400 €, davon 275.400 € Fördermittel

1. Projektinhalt

1.1 Kurze Beschreibung der Aufgabe:

Das Integrationsprojekte EPURA macht möglich, dass M Cube über M Cube hinauswächst und ein Leuchtturm hinsichtlich der Implementierung, Upscaling und Replizierung von Mobilitätsprojekten für andere Metropolregionen wird. EPURA strebt an, den maximalen Nutzen aus den Projekten von M Cube Phase I und Phase II zu ziehen, indem hier Be- und Verwertungsstrategien entwickelt. Diese Strategien sind übertragbar und können auch außerhalb von M Cube angewendet werden. Als Integrationsprojekt ist EPURA von zentraler Bedeutung für den M Cube Cluster, indem zum einen wissenschaftlich fundierte Erkenntnisse sowohl für den Gesamtcluster, als auch für den im Aufbau befindlichen Beratungsarm (M Cube Consulting) aufbereitet werden. Das EPURA-Projekt umfasst einen Prozess zur Bewertung und Verwertung, der aus Wirkungs- und Prozessevaluation, Upscaling, Replication und Application besteht. Ziele sind, den Impact der M Cube Innovationsvorhaben zu messen, Best Practices in Kommunen der Metropolregion München zu skalieren und Replication-Packages zu erstellen, die regional, national und international eingesetzt werden können. EPURA vernetzt relevante Partner über M Cube hinaus und fördert die Entwicklung und Implementierung innovativer Mobilitätsprojekte in der Region und darüber hinaus.

1.2 Nutzen für die LHM:

- Entwicklung von wirksamen Maßnahmen zur Erreichung der Ziele der Mobilitätsstrategie 2035 (Klimaneutralität, Modal Shift zu flächenschonenden und emissionsfreien Verkehrsmitteln, Verkehrssicherheit, Flächeneffizienz)
- Wissenschaftlich begleiteter Erkenntnisgewinn für die Projektevaluation, Skalierung und Replikation
- Entwicklung von Grundlagen zu Umsetzung, Monitoring und Evaluation der Teilstrategie Innovation der Mobilitätsstrategie 2035
- Starke Partnerschaft zwischen TU München und der LHM
- Förderung des notwendigen Personals mit bis zu 100%

2. Stellenbedarf

VZÄ:	1
Fachbereich / Profitcenter:	GB1.31 / P43512300
Fördervolumen / Personenmonate	36
Aufgaben der Stelle:	
Die wesentlichen Aufgabengebiete dieser Stellen umfassen:	
<ul style="list-style-type: none"> • Koordination und Übernahme der Aufgaben der LHM im Förderprojekt M Cube, • Schnittstelle zwischen dem Projektkonsortium und den betroffenen Dienststellen der LHM 	

- Projektbegleitende Evaluation (Nutzeranalysen, Fokusgruppenbefragungen, etc.)
- Verantwortung der Einholung und Erstellung notwendiger Beschlüsse und Genehmigungen
- Entwicklung von Empfehlungen zur Weiterentwicklung der Mobilitätsstrategie der LHM auf Basis der Projektergebnisse.

Raumbedarf:

Der dargestellte zusätzliche Personalbedarf von 1 VZÄ im Projekt soll ab Stellenbeginn im GB1.31 im Verwaltungsgebäude des Mobilitätsreferats am Standort Blumenstraße 28b / 31 eingerichtet werden.

Durch die beantragte Stelle wird also Flächenbedarf für voraussichtlich 1 Arbeitsplatz ausgelöst. Dieser kann aus Sicht des Mobilitätsreferats nur durch vorübergehende Nachverdichtung am Standort Blumenstraße 28b / 31 untergebracht werden.

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

3. Finanzielle Auswirkungen

Produktzuordnung:	P43512300 / Strategie, Bezirksmanagement und Projektentwicklung
--------------------------	---

Zweck des Vorhabens:

Das Projekt EPURA ist wichtig für die Mobilitätswende in München und für die Landeshauptstadt, da es dazu beiträgt, die in M Cube entwickelten Projekte optimal zu nutzen und kluge Be- und Verwertungsstrategien zu entwickeln. Diese Strategien sind nicht nur auf andere Forschungs- und Innovationsprojekte übertragbar, sondern auch auf die Innovationsstrategie des Mobilitätsreferats der Stadt München anwendbar. Das Projekt hat somit das Potenzial, auch außerhalb von M Cube als innovative Methodenentwicklung und -anwendung genutzt zu werden. Die fünf Arbeitsschritte des Projekts zielen darauf ab, die Wirkung und Prozesse der M Cube Gesamtstrategie zu evaluieren, Best Practices zu berücksichtigen und Stakeholder zu inspirieren und anzuleiten, von den gewonnenen Erkenntnissen zu profitieren. Die Erkenntnisse sollen schließlich in der Praxisanwendung, Start-Up-Förderung und im Bildungsbereich genutzt und transferiert werden.

Hinweis zur Kostentransparenztabelle:

In der Kostentransparenztabelle werden vereinfacht die Erlöse / Aufwendungen wie folgt dargestellt:
 Personalkosten = städtische Jahresmittelbeträge
 Sachkosten = Sachmittel (ohne Overhead)
 Erträge = Personal- und Sachkosten x Förderquote

3.1 Erträge

Haushaltsjahr	Erstattungen (Projektantrag)	Einsparungen (Referatsbudget)	Erträge (Kostenfinanztafel)	HH-Zeilen- zuordnung
2024	15.300 €		17.748 €	2
2025	91.800 €		106.490 €	2
2026	91.800 €		106.490 €	2
2027	76.500 €		88.742 €	2
Summe	275.400 €	0 €	319.470 €	

Hinweise:

1,0 VZÄ bereits mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrats der LHM vom 13.12.2023 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 10880) unter Vorbehalt eines positiven Zuwendungsbescheids genehmigt und eingerichtet. Da erst jetzt die beantragen Fördermitteln bekannt sind, wurden die Stellen der Vollständigkeit halber aufgenommen.

3.2.1 konsumtive Aufwendungen (Personal)

Haushaltsjahr	Personalkosten (Projektantrag)	Personalkosten (JMB)
2024	15.300 €	17.748 €
2025	91.800 €	106.490 €
2026	91.800 €	106.490 €
2027	76.500 €	88.742 €
Summe	275.400 €	319.470 €

Hinweis:

Mit den Personalkosten wird bereits bestehendes Personal aus M Cube – Phase 1 refinanziert, so dass hier beim Fördermittelgeber die tatsächlichen Personalkosten (JMB E13-3) angesetzt werden können. Die Förderquote beträgt 100% in der Kalkulation.

Diese Differenz ist auf die durch das Personal- und Organisationsreferat stadtweit vorgegebenen Jahresmittelbeträge, die höher liegen als die hier tatsächlich anfallenden Aufwendungen für Personal, sowie die Förderquote zurückzuführen. Bei der Einstellung des hier geforderten Personals wird seitens der Landeshauptstadt München auf die Einhaltung der Förderrichtlinien und somit des förderfähigen Höchstsatzes geachtet.

1,0 VZÄ wurde bereits mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrats der LHM vom 13.12.2023 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 10880) unter Vorbehalt eines positiven Zuwendungsbescheids genehmigt und eingerichtet. Da erst jetzt die beantragen Fördermittel finalisiert wurden, wurden die Stellen der Vollständigkeit halber aufgenommen.

3.2.2 konsumtive Aufwendungen (Sachmittel)

Haushaltsjahr	Overhead- kosten	Sachmittel (konsumtiv)	HH-Zeilen- zuordnung
2024			13
2025			13
2026			13
2027			13
Summe	0 €	0 €	

Mit den Personalkosten wird bereits bestehendes Personal aus M Cube – Phase 1 refinanziert, so dass hier beim Fördermittelgeber die tatsächlichen Personalkosten angesetzt werden können.

3.3 investive Auszahlungen

Haushaltsjahr	Sachmittel (investiv)	HH-Zeilenzuordnung
Summe		0

Federführung:	MOR
Betroffene Referate:	KR, KVR
Projektname:	MobiPionier – MOBilitätsbudgets und -Bundles In der MetroPolregIOn München als AlternativE zu Regel
Projektstatus:	Projektantrag M Cube Phase 2
Projektlaufzeit:	01.11.2024 – 31.10.2027
Förderquote:	59%
Gesamtvolumen:	1,69 Mio. €
Gesamtmittel LHM:	641.428 €, davon 378.443 € Fördermittel

1. Projektinhalt

1.1 Kurze Beschreibung der Aufgabe:

Im Projekt MobiPionier werden die Wirkungspotenziale von innovativen Mobility-as-a-Service (MaaS) Angeboten wie Mobilitätsbudgets und -bundles empirisch in Reallaboren zu Alltagsmobilität und für Mobilität bei Großveranstaltungen untersucht. Ein Mobilitätsbundle kombiniert zu einem Festpreis bestimmte Services und ein Mobilitätsbudget stellt einen Geldbetrag für die freie Verteilung auf eine Auswahl bestimmter Verkehrsmittel zur Verfügung. Wie bei MaaS-Angeboten üblich, erfolgt dabei die primäre Interaktion über das Smartphone. Das Projektziel von MobiPionier ist die Quantifizierung dieser Potenziale für die Metropolregion München. Die Hypothese ist, dass solche Angebote die wahrgenommenen Kosten des öffentlichen Verkehrs (ÖV) durch verbesserte Komfortmerkmale reduzieren. Somit werden ÖV-Angebote in einem MaaS-Ökosystem attraktiver gegenüber dem Individualverkehr und können zu einer Verkehrsverlagerung führen. Im Vorhaben MobiPionier wird ausgehend von einer Erhebung der Wirkungspotenziale und einem Marktüberblick von MaaS-Angeboten eine technologieoffene und partizipative Konzeption und Entwicklung von Mobilitätsbudgets und Mobilitätsbundles für die Reallabore vorangetrieben. Es wird angestrebt, auf den existierenden Infrastrukturen im Konsortium aufzubauen. In den Reallaboren werden mehreren hundert Teilnehmer*innen Mobilitätsbudgets seitens der LHM/MOR zur Verfügung gestellt und deren Verhaltensänderung wird durch Umfragen sowie mit GPS-basierte und KI-gestützte Wegetagebüchern erhoben. Mit den erhobenen Daten werden die Reallabore ausgewertet und bewertet. MobiPionier wird motiviert durch neue technische Möglichkeiten und die Situation, dass aus vielen Gründen Standardansätze wie die Straßenmaut nur sehr geringe Umsetzungsperspektiven haben. Die Innovationshöhe und Forschungsnotwendigkeit liegen darin, dass Mobilitätsbudgets und Mobilitätsbundles noch nicht ausgereift und deren Rolle als verkehrspolitisches Instrument sowie daraus folgende Geschäftsmodellmöglichkeiten noch weitestgehend unerforscht sind.

1.2 Nutzen für die LHM:

- Entwicklung von wirksamen Maßnahmen zur Erreichung der Ziele der Mobilitätsstrategie 2035 (Klimaneutralität, Modal Shift zu flächenschonenden und emissionsfreien Verkehrsmitteln, Verkehrssicherheit, Flächeneffizienz)
- Grundstein für weitere konzeptionelle und strategische Planungen in den Bereichen Produktentwicklung und Mobilitätswende
- Erprobung eines neuen Instruments zur erfolgreichen Implementierung von Angeboten des erweiterten Umweltverbands in das Mobilitäts-Ökosystem
- Starke Partnerschaft zwischen TU München und der LHM sowie weiteren Partner*innen aus Wirtschaft, Wissenschaft und Zivilgesellschaft
- Förderung des notwendigen Personals und der benötigten Sachmittel mit bis zu 59%

2. Stellenbedarf

VZÄ:

1

Fachbereich / Profitcenter:	GB1.32 / P43512300
Fördervolumen / Personenmonate	24
Aufgaben der Stelle:	
Die wesentlichen Aufgabengebiete dieser Stellen umfassen:	
<ul style="list-style-type: none"> • Koordination und Übernahme der Aufgaben der LHM im Förderprojekt M Cube, • Schnittstelle zwischen dem Projektkonsortium und den betroffenen Dienststellen der LHM • Projektbegleitende Evaluation (Nutzeranalysen, Fokusgruppenbefragungen, etc.) • Verantwortung der Einholung und Erstellung notwendiger Beschlüsse und Genehmigungen • Entwicklung von Empfehlungen zur Weiterentwicklung der Mobilitätsstrategie der LHM auf Basis der Projektergebnisse. 	
Raumbedarf:	
Der dargestellte zusätzliche Personalbedarf von 1 VZÄ im Projekt soll ab Stellenbeginn im GB1.32 im Verwaltungsgebäude des Mobilitätsreferats am Standort Blumenstraße 28b / 31 eingerichtet werden.	
Durch die beantragte Stelle wird also Flächenbedarf für voraussichtlich 1 Arbeitsplatz ausgelöst. Diese können aus Sicht des Mobilitätsreferats nur durch vorübergehende Nachverdichtung am Standort Blumenstraße 28b / 31 untergebracht werden.	
Durch die beantragte Stelle wird Flächenbedarf ausgelöst. Der Arbeitsplatzbedarf kann aus Sicht des Mobilitätsreferats in den bereits zugewiesenen Flächen dauerhaft untergebracht werden. Es wird daher kein zusätzlicher Büroraumbedarf beim Kommunalreferat angemeldet.	

3. Finanzielle Auswirkungen	
Produktzuordnung:	P43512300 / Strategie, Bezirksmanagement und Projektentwicklung
Zweck des Vorhabens:	
Das Projekt MobiPionier ist wichtig für die Mobilitätswende in München, da es die Potenziale von innovativen Mobility-as-a-Service (MaaS) Angeboten wie Mobilitätsbudgets und -bundles erforscht und quantifiziert. Das Projekt untersucht in Reallaboren die Auswirkungen dieser Angebote auf die Alltagsmobilität und die Mobilität bei Großveranstaltungen. Durch verbesserte Komfortmerkmale sollen die wahrgenommenen Kosten des öffentlichen Verkehrs (ÖV) reduziert werden, was zu einer Verkehrsverlagerung vom motorisierten Individualverkehr zum ÖV führen kann. Das Projekt hat eine hohe Forschungsnotwendigkeit, da Mobilitätsbudgets und Mobilitätbundles noch nicht ausgereift sind und deren Rolle als verkehrspolitisches Instrument sowie daraus folgende Geschäftsmodellmöglichkeiten noch weitestgehend unerforscht sind. Die Ergebnisse des Projekts können dazu beitragen, die Mobilitätswende in München voranzutreiben und die Verkehrssituation in der Metropolregion zu verbessern.	
Hinweis zur Kostentransparenztabelle:	
In der Kostentransparenztabelle werden vereinfacht die Erlöse / Aufwendungen wie folgt dargestellt: Personalkosten = städtische Jahresmittelbeträge Sachkosten = Sachmittel (ohne Overhead) Erträge = Personal- und Sachkosten x Förderquote	

3.1 Erträge

Haushaltsjahr	Erstattungen (Projektantrag)	Einsparungen (Referatsbudget)	Erträge (Kostenfinanztabelle)	HH-Zeilen- zuordnung
2024	590 €	410 €	590 €	2
2025	44.731 €	41.224 €	59.323 €	2
2026	322.619 €	236.361 €	340.129 €	2
2027	10.503 €	9.327 €	13.421 €	2
Summe	378.443 €	287.322 €	413.463 €	

3.2.1 konsumtive Aufwendungen (Personal)

Haushaltsjahr	Personalkosten (Projektantrag)	Personalkosten (JMB)
2024	0 €	0 €
2025	64.010 €	88.742 €
2026	76.812 €	106.490 €
2027	12.802 €	17.748 €
Summe	153.624 €	212.980 €

Hinweis:

Diese Differenz ist auf die durch das Personal- und Organisationsreferat stadtweit vorgegebenen Jahresmittelbeträge, die höher liegen als die hier tatsächlich anfallenden Aufwendungen für Personal, sowie die Förderquote zurückzuführen. Bei der Einstellung des hier geforderten Personals wird seitens der Landeshauptstadt München auf die Einhaltung der Förderrichtlinien und somit des förderfähigen Höchstsatzes geachtet.

3.2.2 konsumtive Aufwendungen (Sachmittel)

Haushaltsjahr	Overhead- kosten	Sachmittel (konsumtiv)	HH-Zeilen- zuordnung		
2024		1.000 €			
2025		11.805 €	13		
2026		470.000 €	13		
2027		5.000 €	13		
Summe	0 €	487.805 €			

3.3 investive Auszahlungen

Haushaltsjahr	Sachmittel (investiv)	HH-Zeilenzuordnung
Summe	0	

Federführung:	MOR
Betroffene Referate:	KR, KVR
Projektname:	MOSAIQ – Mobilität und Stadtklima im Zukunfts-Quartier
Projektstatus:	Projektantrag M Cube Phase 2
Projektlaufzeit:	01.11.2024 – 31.10.2027
Förderquote:	50 %
Gesamtvolumen:	4,59 Mio. €
Gesamtsumme LHM:	1,61 Mio. €, davon 802.522 € Fördermittel

1. Projektinhalt

1.1 Kurze Beschreibung der Aufgabe:

MOSAIQ verzahnt Mobilität und Stadtklima zu einem Mosaik aus Maßnahmen, die umweltfreundliche Mobilitätsformen, Partizipation und soziale Teilhabe sowie Aufenthaltsqualität und Klimaresilienz in München stärken – für eine lebenswerte Zukunft mit einer besseren Qualität von Luft, Zeit und Raum und für mehr soziale, Flächen- und Klimagerechtigkeit. Mit Realexperimenten in zwei Münchner Quartieren wird getestet, inwieweit die Erkenntnisse aus aqt in M Cube Phase I zur Umverteilung und Umgestaltung öffentlichen Raums auf andere Quartiere und einen längeren Umsetzungszeitraum übertragen und weiterentwickelt werden können. Es wird geprüft, wie ein Mosaik aus innovativen Angeboten mit einem Fokus auf aktive Mobilität, auf grüne Infrastrukturen zur Klimaanpassung und auf Ko-Kreation und Beteiligung zu einer Wahrnehmung des eigenen Quartiers als lebenswert beitragen kann und wie Aspekte wie Mobilitätsverhalten, Maßnahmenakzeptanz, Teilhabe oder Flächengerechtigkeit durch unser Reallabor beeinflusst werden. Qualitative und quantitative wissenschaftliche Vorher-Nachher-Analysen, iteratives Prototyping, eine kritische Wirkungsevaluation des inter- und transdisziplinär arbeitenden, forschungs- und umsetzungsstarken Konsortiums und die enge Zusammenarbeit mit anderen M Cube-Projekten begleiten die Maßnahmenumsetzung. Durch die innovative Verknüpfung von bürger*innenschaftlichen Bottom-Up-Ansätzen mit Top-Down-Planung werden miteinander Präzedenzfälle und neue Rahmenbedingungen für Initiativen, Verwaltungen und Start-ups geschaffen, Kaskadeneffekten angeregt und neue Wege der Wertschöpfung geschaffen.

1.2 Nutzen für die LHM:

- Entwicklung von wirksamen Maßnahmen zur Erreichung der Ziele der Mobilitätsstrategie 2035 (Klimaneutralität, Modal Shift zu flächenschonenden und emissionsfreien Verkehrsmitteln, Verkehrssicherheit, Flächeneffizienz)
- Verknüpfte Betrachtung von Mobilität, Freiraum und Stadtklima
- Entwicklung von Entscheidungsgrundlagen für grüne Infrastrukturplanung und Stadtentwicklung
- Entwicklung von Konzepten, um öffentlichen Raum klimaresilient und für alle Bevölkerungsschichten zugänglich zu machen
- Erforschung von Akzeptanz der Neu- und Umverteilung im öffentlichen Raum
- Entwicklung neuer Prozesse und Methoden der Stadtverwaltung
- Aktive Mitwirkung der Kommunalverwaltung ist unerlässlich für erfolgreiche Durchführung der Reallabore mit höchstem Anwendungsbezug
- Starke Partnerschaft zwischen TU München und der LHM sowie weiteren über 50 Partner*innen aus Wirtschaft, Wissenschaft und Zivilgesellschaft
- Förderung des notwendigen Personals mit bis zu 100%

2. Stellenbedarf

VZÄ:	4,51, davon 3,01 VZÄ MOR, 1,0 VZÄ PLAN, 0,5
-------------	--

	VZÄ BAU, 0,5 VZÄ RKU
Fachbereich / Profitcenter:	MOR GB1.31 / P43512300 (2,01 VZÄ) MOR GB1.24 / P43512300 (1,0 VZÄ) PLAN HAI/5 / P38511200 (1,0 VZÄ) RKU-GB-I / P45561100
Fördervolumen / Personenmonate	158
Aufgaben der Stelle:	
Die wesentlichen Aufgabengebiete dieser Stellen umfassen:	
<ul style="list-style-type: none"> • Koordination und Übernahme der Aufgaben der LHM im Förderprojekt M Cube, • Schnittstelle zwischen dem Projektkonsortium und den betroffenen Dienststellen der LHM • Projektbegleitende Evaluation (Nutzeranalysen, Fokusgruppenbefragungen, etc.) • Verantwortung der Einholung und Erstellung notwendiger Beschlüsse und Genehmigungen • Entwicklung von Empfehlungen zur Weiterentwicklung der Mobilitätsstrategie der LHM auf Basis der Projektergebnisse. 	
Raumbedarf:	
<p>MOR:</p> <p>Der dargestellte zusätzliche Personalbedarf von 3,01 VZÄ im Projekt soll ab Stellenbeginn im GB1.31 im Verwaltungsgebäude des Mobilitätsreferats am Standort Blumenstraße 28b / 31 eingerichtet werden.</p> <p>Durch die beantragten Stellen wird also Flächenbedarf für voraussichtlich 4 Arbeitsplätze ausgelöst. Diese können aus Sicht des Mobilitätsreferats nur durch vorübergehende Nachverdichtung am Standort Blumenstraße 28b / 31 untergebracht werden.</p> <p>Durch die beantragte Stelle wird Flächenbedarf ausgelöst. Der Arbeitsplatzbedarf kann aus Sicht des Mobilitätsreferats in den bereits zugewiesenen Flächen dauerhaft untergebracht werden. Es wird daher kein zusätzlicher Büroraumbedarf beim Kommunalreferat angemeldet.</p>	
<p>PLAN:</p> <p>Der dargestellte zusätzliche Personalbedarf von 1,0 VZÄ im Projekt soll ab im Verwaltungsgebäude des Referats für Stadtplanung und Bauordnung am Standort Blumenstraße 28b eingerichtet werden.</p> <p>Durch die beantragte Stelle wird also Flächenbedarf für voraussichtlich 1 Arbeitsplatz ausgelöst. Dieser kann aus Sicht des Referats für Stadtplanung und Bauordnung nur durch vorübergehende Nachverdichtung am Standort Blumenstraße 28b untergebracht werden.</p> <p>Durch die beantragte Stelle wird Flächenbedarf ausgelöst. Der Arbeitsplatzbedarf kann aus Sicht des Referats für Stadtplanung und Bauordnung in den bereits zugewiesenen Flächen dauerhaft untergebracht werden. Es wird daher kein zusätzlicher Büroraumbedarf beim Kommunalreferat angemeldet.</p>	
<p>RKU:</p> <p>Der dargestellte zusätzliche Personalbedarf von 0,5 VZÄ im Projekt soll ab Stellenbeginn im Verwaltungsgebäude des Referats für Klima- und Umweltschutz am Standort Bayerstr. 28a eingerichtet werden.</p>	

Durch die beantragten Stellen wird also Flächenbedarf für voraussichtlich 1 Arbeitsplatz ausgelöst. Dieser kann aus Sicht des Referats für Klima- und Umweltschutz nur durch vorübergehende Nachverdichtung am Standort Bayerstr. 28a untergebracht werden.

Durch die beantragte Stelle wird Flächenbedarf ausgelöst. Der Arbeitsplatzbedarf kann aus Sicht des Referats für Klima- und Umweltschutz in den bereits zugewiesenen Flächen dauerhaft untergebracht werden. Es wird daher kein zusätzlicher Büroraumbedarf beim Kommunalreferat angemeldet.

3. Finanzielle Auswirkungen

Produktzuordnung: P43512300 / Strategie, Bezirksmanagement und Projektentwicklung

Zweck des Vorhabens:

Das Projekt MOSAIQ verzahnt Mobilität und Stadtklima in München und testet mit Realexperimenten in zwei Quartieren den nachhaltigen Umbau des öffentlichen Raums mit mehr Grünvolumen, Flächen für Kultur, Spiel und Aufenthalt sowie innovativen Ansätzen für die Mobilität von Morgen. Das Projekt schafft Raum für Menschen mit vielfältigen Mobilitäts- und Nutzungsangeboten für alle Bedürfnisse und trägt zur Dekarbonisierung und Lebensqualität im Quartier bei. Begleitend zur Umsetzung ermitteln qualitative und quantitative wissenschaftliche Analysen zukunftsweisende Erkenntnisse, die in inter- und transdisziplinären Lehr- und Ausbildungsformaten weitergegeben werden können. Das Projekt liefert Anhaltspunkte für einen deutschlandweiten Transfer und eine Verstetigung.

Hinweis zur Kostentransparenztabelle:

In der Kostentransparenztabelle werden vereinfacht die Erlöse / Aufwendungen wie folgt dargestellt:
 Personalkosten = städtische Jahresmittelbeträge
 Sachkosten = oSachmittel (ohne Overhead)
 Erträge = Personal- und Sachkosten x Förderquote

3.1 Erträge

Haushaltsjahr	Erstattungen (Projektantrag)	Einsparungen (Referatsbudget)	Erträge (Kostenfinanzta- belle)	HH-Zeilen- zuordnung
2024	31.995 €	40.073 €	40.073 €	2
2025	323.440 €	371.908 €	371.908 €	2
2026	296.345 €	344.813 €	344.813 €	2
2027	150.743 €	186.159 €	186.159 €	2
Summe	802.522 €	942.953 €	942.952 €	

Hinweis:

1,0 VZÄ bereits mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrats der LHM vom 13.12.2023 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 10880) genehmigt und eingerichtet. Da erst jetzt die beantragten Fördermitteln bekannt sind, wurden die Stellen der Vollständigkeit halber aufgenommen.

3.2.1 konsumtive Aufwendungen (Personal)

Haushaltsjahr	Personalkosten (Projektantrag)	Personalkosten (JMB)
2024	63.889 €	80.045 €
2025	383.335 €	480.270 €
2026	383.335 €	480.270 €
2027	293.185 €	364.018 €
Summe	1.123.744 €	1.404.603 €

Hinweis:

Mit den Personalkosten wird teilweise bereits bestehendes Personal aus M Cube – Phase 1 refinanziert, so dass hier beim Fördermittelgeber die tatsächlichen Personalkosten angesetzt werden können. Die Förderquote beträgt 50% in der Kalkulation.

Diese Differenz ist auf die durch das Personal- und Organisationsreferat stadtweit vorgegebenen Jahresmittelbeträge, die höher liegen als die hier tatsächlich anfallenden Aufwendungen für Personal, sowie die Förderquote zurückzuführen. Bei der Einstellung des hier geforderten Personals wird seitens der Landeshauptstadt München auf die Einhaltung der Förderrichtlinien und somit des förderfähigen Höchstsatzes geachtet.

1,0 VZÄ bereits mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrats der LHM vom 13.12.2023 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 10880) unter Vorbehalt eines positiven Zuwendungsbescheids genehmigt und eingerichtet. Da erst jetzt die beantragten Fördermitteln bekannt sind, wurden die Stellen der Vollständigkeit halber aufgenommen.

3.2.2 konsumtive Aufwendungen (Sachmittel)

Haushaltsjahr	Overheadkosten	Sachmittel (konsumtiv)	HH-Zeilenzuordnung
2024		100 €	13
2025		263.545 €	13
2026		209.355 €	13
2027		8.300 €	13
Summe	0 €	481.300 €	

Mit den Personalkosten wird teilweise bereits bestehendes Personal aus M Cube – Phase 1 refinanziert, so dass hier beim Fördermittelgeber die tatsächlichen Personalkosten angesetzt werden können.

3.3 investive Auszahlungen

Haushaltsjahr	Sachmittel (investiv)	HH-Zeilenzuordnung
Summe		0

Federführung:	MOR
Betroffene Referate:	-
Projektname:	WiPa – Wirksame Partizipation für Mobilitätsinnovationen
Projektstatus:	Projektantrag M Cube Phase 2
Projektlaufzeit:	01.11.2024 – 31.10.2027
Förderquote:	100 %
Gesamtvolumen:	1,89 Mio. €
Fördersumme LHM:	230.436 €, davon 230.436 € Fördermittel

1. Projektinhalt

1.1 Kurze Beschreibung der Aufgabe:

Das Integrationsprojekt WiPa in M Cube zielt darauf ab, Beteiligung und Kommunikation mit Bürger*innen zu fördern. Es sensibilisiert sowohl auf Cluster- als auch auf Projektebene für Partizipation und unterstützt Innovationsprojekte bei der Planung, Durchführung und Evaluation von Beteiligungsformaten. WiPa entwickelt neue Methoden, erstellt Partizipationspläne und sammelt Daten zur Wirkung der Beteiligungsaktivitäten. Ergebnisse umfassen Richtlinien, Methodenkompetenz, innovative Prozesse und einen Methodenbaukasten für zukünftige Projekte. Lessons Learned werden für eine kontinuierliche Verbesserung der Prozesse und Kommunikationswege erstellt. Insgesamt stärkt WiPa die Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger und gewährleistet, dass die Innovationsprojekte den diversen gesellschaftlichen Bedürfnissen gerecht werden.

1.2 Nutzen für die LHM:

- Entwicklung von wirksamen Maßnahmen zur Erreichung der Ziele der Mobilitätsstrategie 2035 (Klimaneutralität, Modal Shift zu flächenschonenden und emissionsfreien Verkehrsmitteln, Verkehrssicherheit, Flächeneffizienz)
- Wissenschaftlich begleiteter Erkenntnisgewinn für Kommunikation und Partizipation innerhalb und außerhalb eines Innovationsprojektes.
- Entwicklung von Leitlinien für die Beteiligung und Kommunikation mit Bürger*innen innerhalb von Forschungsprojekten.
- Starke Partnerschaft zwischen TU München und der LHM sowie weiteren über 50 Partner*innen aus Wirtschaft, Wissenschaft und Zivilgesellschaft
- Förderung des notwendigen Personals mit bis zu 100%

2. Stellenbedarf

VZÄ:	1
Fachbereich / Profitcenter:	GB1.31 / P43512300
Fördervolumen / Personenmonate	36

Aufgaben der Stelle:

Die wesentlichen Aufgabengebiete dieser Stellen umfassen:

- Koordination und Übernahme der Aufgaben der LHM im Förderprojekt M Cube,
- Schnittstelle zwischen dem Projektkonsortium und den betroffenen Dienststellen der LHM
- Projektbegleitende Evaluation (Nutzeranalysen, Fokusgruppenbefragungen, etc.)
- Verantwortung der Einholung und Erstellung notwendiger Beschlüsse und Genehmigungen
- Entwicklung von Empfehlungen zur Weiterentwicklung der Mobilitätsstrategie der LHM auf Basis der Projektergebnisse.

Raumbedarf:

Der dargestellte zusätzliche Personalbedarf von 1 VZÄ im Projekt soll ab Stellenbeginn im GB1.31 im Verwaltungsgebäude des Mobilitätsreferats am Standort Blumenstraße 28b / 31 eingerichtet werden.

Durch die beantragten Stellen wird also Flächenbedarf für voraussichtlich 1 Arbeitsplatz ausgelöst. Diese können aus Sicht des Mobilitätsreferats nur durch vorübergehende Nachverdichtung am Standort Blumenstraße 28b / 31 untergebracht werden.

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

3. Finanzielle Auswirkungen

Produktzuordnung:	P43512300 / Strategie, Bezirksmanagement und Projektentwicklung
--------------------------	---

Zweck des Vorhabens:

Die Bedeutung des WiPa-Projekts liegt in der Erprobung von Kommunikations- und Partizipationsmaßnahmen zur Akzeptanzsteigerung innovativer Mobilitätskonzepte. Partizipation und Kommunikation sind wesentliche Instrumente zur Gestaltung einer nachhaltigen Mobilität für alle. Beteiligung erlaubt es, die Bedürfnisse aller Bürger*innen zu berücksichtigen und richtige Lösungen zu entwickeln und zu erproben, die den Zielen der Mobilitätsstrategie 2035 entsprechen. Offene Kommunikation und Transparenz in der Entscheidungsfindung helfen zudem, Vertrauen zu schaffen und mögliche Vorbehalte abzubauen. Durch regelmäßige Information und eine ansprechende Vermittlung der Inhalte kann so auch das Verständnis der Bürger*innen für komplexe Zusammenhänge und mögliche Umsetzungsmaßnahmen geschärft und mehr Akzeptanz für Veränderungen geschaffen werden.

Hinweis zur Kostentransparenztabelle:

In der Kostentransparenztabelle werden vereinfacht die Erlöse / Aufwendungen wie folgt dargestellt:
 Personalkosten = städtische Jahresmittelbeträge
 Sachkosten = Sachmittel (ohne Overhead)
 Erträge = Personal- und Sachkosten x Förderquote

3.1 Erträge

Haushaltsjahr	Erstattungen (Projektantrag)	Einsparungen (Referatsbudget)	Erträge (Kostenfinanztabelle)	HH-Zeilen- zuordnung
2024	12.802 €	0 €	17.748 €	2
2025	76.812 €	0 €	106.490 €	2
2026	76.812 €	0 €	106.490 €	2
2027	64.010 €	0 €	88.742 €	2
Summe	230.436 €	0 €	319.470 €	

3.2.1 konsumtive Aufwendungen (Personal)

Haushaltsjahr	Personalkosten (Projektantrag)	Personalkosten (JMB)
2024	12.802 €	17.748 €
2025	76.812 €	106.490 €
2026	76.812 €	106.490 €
2027	64.010 €	88.742 €
Summe	230.436 €	319.470 €

Hinweis:

Diese Differenz ist auf die durch das Personal- und Organisationsreferat stadtweit vorgegebenen Jahresmittelbeträge, die höher liegen als die hier tatsächlich anfallenden Aufwendungen für Personal, sowie die Förderquote zurückzuführen. Bei der Einstellung des hier geforderten Personals wird seitens der Landeshauptstadt München auf die Einhaltung der Förderrichtlinien und somit des förderfähigen Höchstsatzes geachtet.

3.2.2 konsumtive Aufwendungen (Sachmittel)

Haushaltsjahr	Overhead- kosten	Sachmittel (konsumtiv)	HH-Zeilen- zuordnung		
2024			13		
2025			13		
2026			13		
2027			13		
Summe	0 €	0 €			

3.3 investive Auszahlungen

Haushaltsjahr	Sachmittel (investiv)	HH-Zeilenzuordnung
Summe	0	

Klimaschutz-Check 0.1

Titel des Vorhabens

Bitte beantworten Sie alle unten stehende Fragen!

Leitfragen		Bewertung der Auswirkungen	positiv	keine	negativ
			(+)	(o)	(-)
Energie					
1.	Hat das Vorhaben direkt oder indirekt Einfluss auf den Stromverbrauch?	nein		o	
2.	Hat das Vorhaben direkt oder indirekt Einfluss auf den Verbrauch von Heizenergie?	nein		o	
3.	Leistet das Vorhaben direkt oder indirekt einen Beitrag zur Energiewende (Strom oder Wärme)? Z.B. durch den Ausbau von Anlagen zur Erzeugung erneuerbarer Energie	nein		o	
4.	Hat das Vorhaben direkt oder indirekt Einfluss auf den Wasserverbrauch?	nein		o	
Gebäude					
5.	Führt das Vorhaben direkt oder indirekt zum Neubau von Gebäuden (Wohn-, Gewerbe etc.)?	nein		o	
6.	Wird durch das Vorhaben der Gebäudebestand (hoch-) effizient verändert, saniert und der aktuelle Energieverbrauch reduziert?	nein		o	
Mobilität					
7.	Setzt das Vorhaben einen Anreiz für klimafreundliche Mobilität (alternative Antriebe, keine Förderung des individuellen Autoverkehrs, alternative Mobilitätskonzepte)?	ja	+		
8.	Hat das Vorhaben einen Einfluss auf den motorisierten Individualverkehr?	ja, senkend	+		
9.	Führt das Vorhaben zu einer Verbesserung des klimafreundlichen Verkehrsangebots?	ja, das Angebot verbessert sich	+		
Nicht-energetische Treibhausgas-Emissionen: Abfall, CO2-Speicherung, etc.					
10.	Hat das Vorhaben direkt oder indirekt Einfluss auf die Abwasserbehandlung / Wiederaufbereitung?	keinen Einfluss		o	
11.	Führt das Vorhaben zu einer Veränderung beim Abfallaufkommen?	keinen Einfluss		o	
12.	Führt das Vorhaben zu einer Veränderung bei der Abfallverwertung?	keinen Einfluss		o	
13.	Werden durch das Vorhaben klimapositive Flächen (Kohlenstoffsinken!) verändert oder in Hinblick auf den Klimaschutz verbessert?	Ausbau oder Verbesserung klimapositiver Fläche	+		
Bewusstseinsbildung, Verhaltensänderung ...					
14.	Unterstützt das Vorhaben eine Verhaltensänderung der Bevölkerung / der Verwaltung für mehr Klimaschutz? Dies kann z.B. über eine gezielte Öffentlichkeitsarbeit erreicht werden.	ja	+		
15.	Veränderung von zielgerichteten Rahmenbedingungen, die eine klimafreundliche Verhaltensänderung befördern?	Verbesserung	+		
16.	Öffentlichkeitswirksamkeit für den Klimaschutz nimmt zu / nimmt ab?	nimmt zu	+		

17.	Wird durch das Vorhaben die Förderung von Netzwerken und Institutionen des Klimaschutzes wird gesteigert ... oder vermindert?	unverändert ▼		o	
Verwaltungsinterne Aktivitäten					
18.	Thema Beschaffung: Wird im Rahmen der Beschaffung auf energieeffiziente, emissionsarme Geräte, Gegenstände und Waren mit einem geringen CO2 Fußabdruck geachtet?	kein Einfluss ▼		o	
19.	Werden im Rahmen des Vorhabens Konzepte, Programme, Pläne, Strategien oder Kriterien entwickelt, umgearbeitet oder fortgeschrieben und dabei auf Klimaschutzkriterien geachtet (z.B. Mobilität- oder Entwicklungskonzept)?	ja, Kriterien einbezogen ▼	+		
20.	Werden durch das Vorhaben Steuern, Gebühren, Entgelte, Fördermittel usw. geändert/ beantragt oder über deren Verwendung verfügt die eine positive Steuerungswirkung auf Klimaschutzaspekte hat?	ja ▼	+		

9 11 0

Auswertung: Wenn nur in der Spalte "positiv" ein Wert erscheint, dann im Vorblatt "positive Klimarelevanz" ankreuzen. Ist nur bei "negativ" ein Wert vorhanden: "negative Klimarelevanz" auswählen. Bitte stellen Sie bei negativer Klimarelevanz sicher, dass eine Alternativenprüfung durchgeführt wurde. Sind weder positive noch negative Auswirkungen erkennbar, so liegt keine Klimarelevanz vor. Sind sowohl positive als auch negative Auswirkungen mit dem Vorhaben verbunden, muss abgewogen werden. Hier kann Ihnen die Stufe 2 des Fragebogens weiterhelfen...

Datum: 10.05.2024

Telefon: [REDACTED]

Telefax: [REDACTED]

Baureferat

Tiefbau

Straßenplanung und -bau

BAU-T1

**Mobilitätsstrategie 2035 – Teilstrategie Innovation
M Cube – Münchner Cluster für die Zukunft der Mobilität in Metropolregionen
Phase 2**

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 13183

- Stellungnahme Baureferat -

An das Mobilitätsreferat

Das Baureferat zeichnet die o. g. Beschlussvorlage unter Berücksichtigung der folgenden Sachverhalte mit:

Auf Seite 7 der Beschlussvorlage bei dem Projekt MOSAIQ (Mobilität und Stadtklima im Zukunfts-Quartier) führen Sie bei den teilnehmenden Referaten auch das Baureferat auf und weisen im weiteren Beschlusstext auch den Stellenbedarf von 0,5 VZÄ mit dem daraus resultierenden Finanzmittel- und Sachmittelbedarf für das Baureferat aus.

Aus Sicht des Baureferates ist eine Teilnahme des Baureferates an diesem Forschungsprojekt im Kontext der derzeitigen Aufgaben- und Haushaltslage nicht möglich.

Darüber hinaus handelt es sich vordergründig um verkehrsplanerische und konzeptionelle Untersuchungen, die nicht im Aufgabenbereich des Baureferates liegen.

Wir bitten Sie deshalb, den Beschlussentwurf dahingehend anzupassen und die Mitarbeit bzw. den Stellenbedarf des Baureferates zu streichen.

Hinsichtlich der Finanzierung von Projektkosten, Personal- und Sachmitteln in Höhe von insgesamt 942.953 Euro aus der Nahmobilitätspauschale gehen wir davon aus, dass diese Mittel im bisher gemeldeten Ansatz des Mobilitätsreferates enthalten sind.

Aufgrund der bereits beschlossenen Mittelverwendungen inklusive der baulichen Umsetzung von Radentscheidmaßnahmen ab dem Jahr 2025 ist derzeit keine Finanzierung aus der Nahmobilitätspauschale möglich.

gez.

[REDACTED]

Datum: 30.04.2024

Telefon: [REDACTED]

Telefax: [REDACTED]

Kommunalreferat

GeodatenService

Geoinformation

KR-GSM-GEO-GDM

**Mobilitätsstrategie 2035 – Teilstrategie Innovation M Cube - Münchner Cluster für die Zukunft der Mobilität in Metropolregionen
Phase 2**

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 13183

I. An das Mobilitätsreferat

Das Kommunalreferat unterstützt das MOR bei der Mobilitätsstrategie 2035. Insbesondere beteiligt sich des KR-GSM aktiv im Rahmen des M Cube Phase 2 mit der Fortschreibung des Digitalen Zwillings mit Fördergeldern i.H.v. 505.000 EUR des Bundes. Der Eigenanteil i.H.V. 505.000 EUR wird durch den KoFi-Fonds finanziert. Die Mittel sind investiv und werden 2025 zahlungswirksam. Im Rahmen der Verwaltungstätigkeit fallen keine extra aufzulistenden Kosten an.

Entsprechend ist der MIP des Digitalen Zwillings neu aufzustellen:

Digitaler Zwilling, 6120, Maßnahmen-Nr. 6120.7510, Rangfolgen-Nr. 003

(EURO in 1.000)

	Gesamt- kosten	Finanzg bis 2023	Programm- zeitraum 2024-2028	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Restfinan- zierung 2030 ff.
B 935	12.805	9.336	3.833	1.170	1.010	0	1.653	0	0	0
G										
S.I.	12.805	9.336	3.833	1.170	1.010	0	1.653	0	646	0
Z 360	5.320	3.601	2.224	0	2.224	0	0	0	0	0
St.A.	7.485	5.735	1.609	1.170	-1.214	0	1.653	0	646	0

Darüber hinaus beantragt das MOR beantragt unter Ziffer 3 für das Baureferat (BAU), das MOR, das Referat für Stadtplanung und Bauordnung (PLAN) sowie das Referat für Klima- und Umweltschutz (RKU) folgende zusätzliche Personalbedarfe:

VZÄ	Befristung	Organisationseinheit	Standort
0,5	befristet bis 31.10.2027	BAU	
5,84	befristet bis 31.10.2027	MOR	Blumenstraße 28b/31
1	befristet bis 31.10.2027	PLAN	Blumenstraße 28b
0,5	befristet bis 31.10.2027	RKU	Bayerstr. 28a

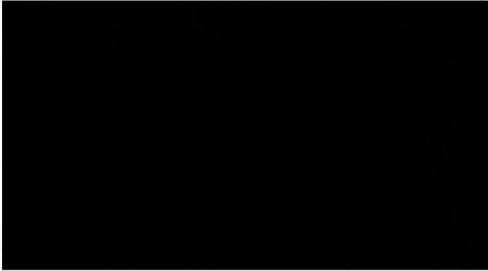
Gemäß Ziffer 3.1 sind 3 der 5,84 VZÄ des MOR Befristungsverlängerungen.

Der geltend gemachte Stellenbedarf kann laut MOR in den vorhandenen Bestandsflächen des MOR, PLAN und RKU untergebracht werden.

Zum BAU fehlt diese Information zum Zeitpunkt der Stellungnahme. Es wird gemäß MOR

Flächenbedarf ausgelöst, jedoch wurden die Nachverdichtungspotenziale in den Bestandsgebäuden von MOR, PLAN und RKU noch nicht ausgeschöpft. Beim BAU fehlt diese Information zum Zeitpunkt der Stellungnahme.

Das KR zeichnet die Beschlussvorlage unter der Bedingung mit, dass, wie im Antrag des Referenten unter Ziffer 11. ausgeführt, kein zusätzlicher Büroraumbedarf ausgelöst wird.



Datum: 02.05.2024

Telefon: [REDACTED]

IT-Referat
Referatsleitung
RIT-RL

**Mobilitätsstrategie 2035 – Teilstrategie Innovation
M Cube - Münchner Cluster für die Zukunft der Mobilität in Metropolregionen
Phase 2**

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 13183

[REDACTED]

Sehr geehrte Damen* und Herren*,

das IT-Referat stimmt o. g. Beschlussvorlage zu, bittet jedoch, folgende Stellungnahme einzu-
arbeiten und der Beschlussvorlage beizufügen:

Im Hinblick auf Abschnitt 2.3.1 und dort konkret auf das Projekt „DatSim 2.0 - Digital Mobility
Twin Munich“ bitten wir um enge Abstimmung mit dem Programm „Digitaler Zwilling München
(DZMUC)“.

Insoweit durch die Entwicklung bzw. Umsetzung funktionale Erweiterungen erforderlich wer-
den oder sich signifikante Datenmehrunen ergeben, sind von Seiten des MOR in Abstim-
mung mit dem Programm DZMUC entsprechende Haushaltsmittel für die (Weiter-)Entwicklung
und den Betrieb der betreffenden IT-Lösungen zu Gunsten des Teilhaushalts des IT-Referats
einzuplanen und anzumelden.

Außerdem bitten wir, folgenden Hinweis zu Anlage 2, ebenfalls Projekt DatSim 2.0, Abschnitt
3, finanzielle Auswirkungen zu berücksichtigen und zu korrigieren,

In Abschnitt 3 wird formuliert, dass MobidaM die Plattform der LHM für alle Mobilitätsdaten der
LHM ist. Wir bitten um Berichtigung dieser Aussage. Mit MobidaM wird derzeit eine Mobilitäts-
datenplattform zur Bereitstellung, Haltung, Visualisierung und Auswertung von Mobilitätsdaten
im Kontext der Mobilitätsplanung, der Wirkungsanalyse und der Angebotssteuerung aufge-
baut. MobidaM erfüllt nicht den Anspruch, alle Mobilitätsdaten der LHM umfassend zu spei-
chern. Abhängig vom Typ der Mobilitätsdaten können aufgrund technischer Randbedingungen
weitere Datenplattformen in Frage kommen, etwa die Infrastruktur für Sensorikdaten, die im
Programm DZMUC aufgebaut wird.

Mit freundlichen Grüßen

[REDACTED]

Datum: 07.05.24
Telefon: [REDACTED]

**Personal- und
Organisationsreferat**
Der Referent

Mobilitätsstrategie 2035 – Teilstrategie Innovation
M Cube - Münchner Cluster für die Zukunft der Mobilität in Metropolregionen
Phase 2

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 13183

Beschlussvorlage für den Mobilitätsausschuss am 19.06.2024
Öffentliche Sitzung

Stellungnahme des Personal- und Organisationsreferats

An das Mobilitätsreferat

- Vorab per E-Mail -

Das Personal- und Organisationsreferat erhebt keine Einwände gegen die vorliegende Sitzungsvorlage. Die Finanzierung der beantragten Kapazitätsausweitungen erfolgt durch eine (teilweise) Refinanzierung sowie aus Referatsbudget.

Die Stadtkämmerei und das Direktorium erhalten je einen Abdruck der Stellungnahme.

[REDACTED]
Andreas Mickisch
Berufsmäßiger Stadtrat

Datum: 07.05.2024

Telefon: 

**Referat für Stadtplanung
und Bauordnung**

Stadtentwicklungsplanung,
Bereich Infrastruktur
PLAN-HAI-12

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 13183 des Mobilitätsreferats:

**Mobilitätsstrategie 2035 – Teilstrategie Innovation
M Cube - Münchner Cluster für die Zukunft der Mobilität in Metropolregionen
Phase 2**

Mitzeichnung des Referats für Stadtplanung und Bauordnung

I. An das Mobilitätsreferat (per E-Mail: mitzeichnung.mor@muenchen.de)

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung zeichnet die o. g. Beschlussvorlage vorbehaltlich der Anpassungen auf den Seiten 9, 10, 17, 19 des Beschlusssentwurfs sowie der Anlage 5 mit.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Prof. Dr. (Univ. Florenz) Elisabeth Merk

Anlage

Sitzungsvorlage samt Anlage 5 mit Anpassungen im Änderungsmodus

II. Abdruck von I.

S/S1

SG3

SG2

HA I

HA I-1

HA I-2

HA I-3

HA II

HA II-5

Datum: 29.04.2024

Telefon: [REDACTED]

Telefax: [REDACTED]
[REDACTED]

Anlage 13

**Referat für Klima- und
Umweltschutz**

Sachgebiet Klimaneutrale

Antriebe

RKU-II-2

**Mobilitätsstrategie 2035 – Teilstrategie Innovation M Cube - Münchner Cluster für die
Zukunft der Mobilität in Metropolregionen Phase 2, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 13183**

An das Mobilitätsreferat

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit E-Mail vom 25.04.2024 bat das Mobilitätsreferat um Mitzeichnung der o. g.
Sitzungsvorlage.

Das Referat für Klima- und Umweltschutz zeichnet die Beschlussvorlage grundsätzlich mit,
bittet jedoch um Berücksichtigung der nachfolgenden Ausführungen.

RKU-I-3 war in die Projektentwicklung von M-Cube "MOSAIQ - Mobilität und Stadtklima im
Zukunfts-Quartier" eingebunden. Das Projekt geht wichtige aktuelle und
zukünftige Fragestellungen in der verknüpften Betrachtung von Mobilität, Freiraum und
Stadtklima an.

Der Einschätzung des Mobilitätsreferats, wonach für die Beschlussvorlage eine positive
Klimaschutzrelevanz gegeben ist, stimmt das Referat für Klima- und Umweltschutz zu. Es ist
nachvollziehbar, dass die dort beschriebenen Projekte neue Ideen und damit positive Impulse
für die Mobilitätswende beitragen können und damit letztlich auch einen Beitrag zur Erreichung
der Klimaneutralität Münchens leisten können. Das Referat für Klima- und Umweltschutz regt
an, die erwarteten positiven Auswirkungen der Projekte in Bezug auf den Klimaschutz knapp,
aber konkreter innerhalb des Kapitels Klimaschutzprüfung zu beschreiben.

Darüber hinaus ist das Projekt ComfficientShare 2.0 für den Fachbereich „Klimaneutrale
Antriebe“ des Referats für Klima- und Umweltschutz von Interesse. Der Fachbereich fördert im
Rahmen des Förderprogramms „Klimaneutrale Antriebe“ (www.muenchen.de/fka) unter
anderem Fahrzeuge wie Lastenräder, Lastenpedelecs und Elektroleichtfahrzeuge für
Münchner Privatpersonen, Unternehmen, Vereine, Genossenschaften und
Wohnungseigentümergeinschaften, die sich besonders für das im Projekt untersuchte
Peer-to-peer Sharing eignen. Das Förderprogramm bietet für das Sharing in solchen
Organisationsformen eine zusätzliche Förderung in Form eines Sharing Bonus.
Insbesondere die in der Vorlage genannte Entwicklung einer Buchungsplattform kann für die
Fördernehmer*innen von Interesse sein, weshalb das Referat für Klima- und Umweltschutz um
die Einbindung des Fachbereichs RKU II-2 bei der Projektumsetzung bittet.

Die Stellungnahme des Referates für Klima- und Umweltschutz ist in die Beschlussvorlage
einzuarbeiten oder als Anlage beizufügen.

Mit freundlichen Grüßen
[REDACTED]

Datum: 13.05.2024

Telefon: [REDACTED]

Anlage 14



Landeshauptstadt
München
Stadtkämmerei

Haushaltswirtschaft und Finanzplanung
Teilhaushalte
SKA 2.12

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V13183 Mobilitätsstrategie 2035 – Teilstrategie Innovation

Beschlussvorlage für den Mobilitätsausschuss am 19.06.2024

Öffentliche Sitzung

I. An das Mobilitätsreferat

Die Stadtkämmerei erhebt gegen die vorliegende Beschlussvorlage teilweise Einwände im Hinblick auf die Finanzierung aus dem Kofinanzierungsfonds für die Jahre 2025 ff.

Dieser läuft im Jahr 2024 aus. Das Referat für Klima- und Umweltschutz hat die erforderlichen Mittel im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung zum Eckdatenbeschluss 2025 angemeldet. Die Stadtkämmerei weist darauf hin, dass die Einbringung der Beschlussvorlage in Bezug auf die Finanzierung aus dem Kofinanzierungsfonds einen inhaltlichen Vorgriff zum Eckdatenbeschluss darstellt.

Zudem hat die Stadtkämmerei im Rahmen des Eckdatenbeschlussverfahrens darüber informiert, dass lediglich Beschlüsse ohne zusätzliche Belastungen - d.h. mit entsprechenden Refinanzierungsanteilen oder Kompensationen - für den Haushalt 2025 ff. im Eckdatenbeschluss berücksichtigt werden können. Dementsprechend besteht im Falle einer ausbleibenden Verlängerung des Kofinanzierungsfonds das Risiko, dass die ab 2025 auftretenden Folgekosten aus dem eigenen Referatsbudget zu finanzieren sind.

Die in der vorliegenden Beschlussvorlage genannten Maßnahmen werden – bis auf die o.g. Finanzierung aus dem Kofinanzierungsfonds - ohne weitere Haushaltsausweitung durch Zuweisungen bzw. bereits vorhandene Mittel finanziert. Wir weisen vorsorglich darauf hin, dass die Maßnahmen aus dem bereits vorhandenen Referatsbudget getragen werden müssen, sofern Förderzusagen bzw. in Aussicht gestellte Mittel wider Erwarten nicht eingehalten / ausgereicht werden.

Darüber hinaus verweisen wir auf die Stellungnahme des Personal- und Organisationsreferats.

Die Stellungnahme der Stadtkämmerei ist in die Beschlussvorlage einzuarbeiten oder als Anlage beizufügen.

Das Büro des Oberbürgermeisters sowie das Direktorium D-HAII-V1 (Beschlusswesen), Das Personal- und Organisationsreferat und das Revisionsamt erhalten einen Abdruck der Stellungnahme zur Kenntnis.

Gezeichnet

[REDACTED] am 13.05.2024



Behindertenbeirat der Landeshauptstadt München - Burgstr. 4 - 80331 München

An das
Mobilitätsreferat

[Redacted]

**Facharbeitskreis
Mobilität**

Vorsitzender:

[Redacted]

Geschäftsstelle:

[Redacted]

Telefon

Telefax

[Redacted]

[Redacted]

Datum 29.04.2024

**BV Nr. 20-26 / V 13183
Mobilitätsstrategie 2035 – Teilstrategie Innovation
M Cube – Münchner Cluster für die Zukunft der Mobilität in Metropolregionen
Phase 2**

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Facharbeitskreis Mobilität im Behindertenbeirat München nimmt die Sitzungsvorlage zur Kenntnis. Wir fordern jedoch, dass bei allen Maßnahmen sowohl in der Planungsphase als auch in der Durchführung die Belange von Menschen mit Behinderungen berücksichtigt werden und der Behindertenbeirat einbezogen wird. Dies gilt insbesondere für das Carsharing, die Elektroladeinfrastruktur, die Flächenaufteilung, die Forschung von Mobility-as-a-Service über Smartphone, die autoreduzierten Quartiere und die Stärkung der Bürgerbeteiligung.

Mit freundlichen Grüßen

[Redacted]



Seniorenrat der Landeshauptstadt München



An das
Mobilitätsreferat



**Mobilitätsstrategie 2035 – Teilstrategie Innovation
M Cube – Münchner Cluster für die Zukunft der Mobilität in Metropolregionen
Phase 2
Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 13183**

der Seniorenrat der LH München zeichnet mit dieser Stellungnahme o.g.
Beschlussvorlage mit.

Stellungnahme des Seniorenrats (SB) der LH München

Die Maßnahmen im Rahmen des M Cube-Projektes werden vom SB grundsätzlich befürwortet.

Aqt – die Ziele eine Nutzung multimodaler Verkehrsangebote zu erhöhen und die individuelle Pkw-Nutzung zu reduzieren, um so eine Aufwertung des Raumes zu gewährleisten, sind positiv zu sehen. Allerdings musste der SB nach Umsetzung der Maßnahmen im Jahr 2023 und auf Anfrage des MOR feststellen, dass die Vorgaben der Barrierefreiheit in mehreren Punkten nicht eingehalten wurden.

MOSAIQ – dieses Projekt soll auf den Erkenntnissen des aqt aufbauen und zur Förderung grüner Infrastrukturen beitragen. Die weiter geplanten Maßnahmen, den öffentlichen Raum klimaresilient zu machen sind dem SB ein besonderes Anliegen, denn Seniorinnen und Senioren sind eine Bevölkerungsgruppe die stark unter den zunehmenden Hitzeperioden leidet.

Aufgrund der Erfahrung aus aqt 2023 erwartet der SB eine Einbeziehung bereits zu Beginn der Planung, damit Mängel vermieden werden und die Akzeptanz der Bevölkerung sichergestellt wird. Deshalb betrachtet der SB die Auflage des WiPa-Projektes als folgerichtig und unerlässlich.

SUE – dieses Tool wird für sinnvoll erachtet, da es die On-Demand-Mobilität fördert, die aus Sicht des SB sehr zur Verbesserung der Mobilität der Senioren und Seniorinnen beiträgt. Bei der ODM ist stets zu beachten, dass die fahrzeugseitige Barrierefreiheit gewährleistet ist.



Vorsitzender Seniorenrat

