

Telefon: 233 – 22761
Telefax: 233 – 21797

**Referat für Stadtplanung
und Bauordnung**
Stadtentwicklungsplanung
PLAN HA I/31

Kooperatives Verkehrsmanagement für die Region München (KVM)

Beteiligung der LHM am Forschungs-, Entwicklungs- und Investitionsprojekt
-MOBINET-
gefördert durch das Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF)

Anlagen:

- A1 Antrag Nr. 2021 MOBINET IV; Call a bike
der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen / Rosa Liste vom 07.06.2000
- A2 MOBINET Arbeitsbereiche und deren Ergebnisse
- A3 Kosten und Finanzierung
- A4 MOBINET Abschlussbericht 2003

**Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung
vom 14.07.2004 (SB)**
Öffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis	Seite:
I. Vortrag der Referentin	3
Vorbemerkungen	3
Hauptteil	
1. Erledigung von Aufträgen durch das Kreisverwaltungsreferat.....	4
1.1. Ausgangslage	4
1.2. Sachstand	4
1.3. Handlungsempfehlung	4
2. 5 Jahre MOBINET: Überblick über die Projektarbeit.....	5
2.1. Organisation	5
2.2. Kurzfassung der wesentlichen Ergebnisse	5
2.3. Zusammenarbeit mit den Partnern	8
2.4. Kosten und Finanzierung	8
2.5. Personal	10
2.6. Öffentlichkeitsarbeit	11
3. Würdigung des Projektes MOBINET.....	12
4. Kooperatives Verkehrsmanagement für die Region München (KVM).....	13
II. Antrag der Referentin	15
III. Beschluss	15

I. Vortrag der Referentin

Vorbemerkung

Der Stadtrat hatte am 28.01.1998 die Beteiligung am 'Kooperativen Verkehrsmanagement für die Region München – Folgeprojekt MOBINET' – beschlossen. MOBINET ist ein Forschungs-, Entwicklungs- und Investitionsprojekt gefördert durch das Bundesministerium für Bildung und Forschung.

In der Folge wurde der Stadtrat durch die Bekanntgaben vom 26.01.1999 und zuletzt vom 07.06.2000 über die weitere Entwicklung des Projektes MOBINET informiert.

Mit dem MOBINET - Beschluss der Vollversammlung am 31.01.2001 wurde den städtischen Referaten für Maßnahmen, die sich in Folge der Arbeitsentwicklungen bereits zu diesem Zeitpunkt als notwendig erwiesen haben, Planungssicherheit gegeben.

Mit diesem Beschluss sind auch die Anträge Nr. 2019 (MOBINET V), 2020 (MOBINET II), 2022 (MOBINET I) und 2023 (MOBINET III) vom 07.06.2000 aus der Mitte des Stadtrates mit der Zustimmung zu Antragspunkt A. 11. geschäftsordnungsgemäß erledigt.

Nur der Antrag Nr. 2021 MOBINET IV; Call a bike wurde von der Vollversammlung geschäftsordnungsgemäß aufgegriffen.

Die Erledigung dieses Antrages ist daher Gegenstand der Beschlussvorlage des Kreisverwaltungsreferates am 27.07.2004 und der Vollversammlung am 28.07.2004, jeweils unter Antragspunkt 4.

Mit der Stadtratsvorlage wird dem Stadtrat zusammenfassend ein Überblick über die erzielten Ergebnisse des am 31.01.2004 abgeschlossenen Projektes MOBINET gegeben.

Die Stadtratsvorlage gliedert sich in 3 Teile:

1. Erledigung von Aufträgen durch das Kreisverwaltungsreferat
Die Erledigung des Auftrages MOBINET IV; Call a bike umfasst die Bestätigung der Beteiligung der Stadt an der Wirkungsanalyse zu Call a bike im Rahmen von MOBINET.
2. Allgemeiner Überblick über die Ergebnisse des Projektes MOBINET:
Hier wird ein Überblick über die 5-jährige MOBINET Projektarbeit gegeben und eine Würdigung aus städtischer Sicht vorgenommen.
3. Anlagenteil mit den Anlagen:
 - Anlage 1: Antrag Nr. 2021 MOBINET IV; Call a bike
Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen / Rosa Liste vom 07.06.2000
 - Anlage 2: MOBINET Arbeitsbereiche und deren Ergebnisse
In dieser Anlage wird eine Vorstellung der Arbeitsbereiche, gegliedert in Arbeitspakete und unterteilt nach Kurzbeschreibung, erzieltm Ergebnis und Handlungsbedarf aus städtischer Sicht vorgenommen.
 - Anlage 3: Kosten- und Finanzierungsübersicht
Hier wird die Kosten- und Finanzierungsübersicht für die Stadt dargestellt.
 - Anlage 4: MOBINET Abschlussbericht 2003
Hier sind die MOBINET Ergebnisse populärwissenschaftlich beschrieben. Wegen der limitierten Auflage wird die Anlage 4 den Fraktionen mit zwei Exemplaren und den Gruppierungen mit einem Exemplar zugeleitet.

Die vorliegende Stadtratsvorlage ist seit Beginn ihrer Entstehung von den beteiligten städtischen Referaten und Dienststellen betreut worden. Sie ist zwischen dem Kreisverwaltungsreferat, Baureferat, Referat für Stadtplanung und Bauordnung, Referat für Arbeit und Wirtschaft, Referat für Gesundheit und Umwelt und dem Kommunalreferat abgestimmt und wird inhaltsgleich von den beteiligten Fachausschüssen als Senatsbeschluss behandelt.

Das Kreisverwaltungsreferat bereitet eine Beschlussvorlage für den Kreisverwaltungs-ausschuss am 27.07.2004 und für die Vollversammlung am 28.07.2004 vor.

Hauptteil

1. Erledigung von Aufträgen durch das Kreisverwaltungsreferat

1.1. Ausgangslage

Mit dem MOBINET - Beschluss der Vollversammlung am 31.01.2001 wurde den städtischen Referaten für Maßnahmen, die sich in Folge der Arbeitsentwicklungen bereits zu diesem Zeitpunkt als notwendig erwiesen haben, Planungssicherheit gegeben.

Mit diesem Beschluss sind auch die Anträge Nr. 2019 (MOBINET V), 2020 (MOBINET II), 2022 (MOBINET I) und 2023 (MOBINET III) vom 07.06.2000 aus der Mitte des Stadtrates mit der Zustimmung zu Antragspunkt A. 11. geschäftsordnungsgemäß erledigt.

Nur der Antrag Nr. 2021 MOBINET IV; Call a bike der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen / Rosa Liste vom 07.06.2000 wurde geschäftsordnungsgemäß aufgegriffen. Nach dem Scheitern der Call a bike AG in 2001 wurde 2002 die Idee von der Deutschen Bahn DB Regio aufgegriffen und erneut umgesetzt. Somit stand Call a bike in München als Demonstrator zur Verfügung. Durch die zeitbedingten Umstände konnte nicht wie ursprünglich vorgesehen noch in 2001 hierüber beschlossen werden.

1.2. Sachstand

Die Landeshauptstadt München und die BMW AG waren der Meinung, dass das Call a bike System - trotz des anfänglichen Scheiterns aufgrund von organisatorischen und betriebswirtschaftlichen Schwierigkeiten - grundsätzlich in der Lage sein könnte, einen Beitrag zur Entschärfung der Verkehrsproblematik in Ballungsräumen zu leisten. Zudem zeichnet sich das System dadurch aus, dass es versucht, die Probleme flächendeckender Fahrradausleihsysteme in Kommunen - ein Versuch, der bereits in verschiedener Ausprägung mit höchst unterschiedlichem Erfolg in einer Reihe von Kommunen praktiziert wurde - unter Zuhilfenahme neuer Technologien zu lösen. Aus diesem Grund wurde Call a bike nachträglich als Demonstrator in Mobinet aufgenommen. Call a bike stellte den Demonstrator und MOBINET stellte die wissenschaftliche Untersuchungsplattform.

Aus Sicht der Landeshauptstadt standen Erkenntnisse über die verkehrlichen Wirkungen eines derartigen Systems im Zentrum des Interesses.

Die Studie über die Wirkungsanalyse wurde gemeinsam mit der BMW Group durchgeführt. Hier ist das personelle und finanzielle Engagement von BMW hervorzuheben. Auch die Kooperation mit der DB AG als Eigentümer von "Call a bike" gestaltete sich konstruktiv und erfolgreich. Die Durchführung der Studie wurde von SSP-Consult geleistet.

1.3. Handlungsempfehlung

Die Erkenntnisse machen deutlich, dass Call a bike ein Verkehrssystem ist, das den verkehrspolitischen Zielen der Landeshauptstadt förderlich ist. Als Konsequenz wird Call a bike als ein sinnvolles Instrument des betrieblichen Mobilitätsmanagements angesehen und in dem entsprechenden Förderprogramm zur Mobilitätsberatung von Unternehmen berücksichtigt.

Die Erledigung des Antrages Nr. 2021 MOBINET IV; Call a bike ist Gegenstand der Beschlussvorlage des Kreisverwaltungsausschusses am 27.07.2004 und der Vollversammlung am 28.07.2004.

2. 5 Jahre MOBINET: Überblick über die Projektarbeit

2.1. Organisation

2.1.1. Städtische Gremien des Projekts

Für die LH München haben am Projekt MOBINET das Baureferat, das Planungsreferat, das Referat für Gesundheit und Umwelt, das Referat für Arbeit und Wirtschaft, das Vermessungsamt des Kommunalreferats sowie das Direktorium unter Federführung des Kreisverwaltungsreferates mitgearbeitet.

Die Abstimmung zwischen den Referaten fand auf verschiedenen Ebenen statt.

In der Technischen Leitbesprechung (TLB) wurden Probleme auf „Arbeitsebene“ besprochen und das weitere Vorgehen abgestimmt. Die TLB ist im Projektzeitraum 11-mal zusammengekommen

Der Städtische Arbeitskreis (städt. AK) als Gremium zur Klärung übergeordneter Fragestellungen hat sich 32-mal getroffen.

In beiden Gremien waren in bewährter Weise auch die P+R Park & Ride GmbH, die SWM MVG GmbH und die MVV GmbH vertreten.

2.1.2. Projektübergreifende Gremien

Das Steuergremium Plenum, praktisch die Vollversammlung aller Partner hat sich 5-mal getroffen, der Steuergremium Ausschuss, vertreten durch die LH München, die Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern (OBB), Vertreter der klein- und mittelständischen Unternehmen (KMU) und einen Vertreter des Öffentlichen Verkehrs (ÖV), kam 24-mal zusammen. Das Kreisverwaltungsreferat stellte während der ganzen Projektlaufzeit den von allen Partner gewählten Vorsitzenden der Steuergremien.

Das Kuratorium, bestehend aus Repräsentanten der wichtigsten Partner, hatte die Aufgabe die verkehrspolitische Dimension des Projektes zu gewährleisten. Dieses wurde durch 3 Treffen sichergestellt.

Auch auf projektübergreifender Ebene gab es ein technisches Gremium, den Technischen Lenkungsausschuss (TLA). Hier wurde die in der städtischen TLB abgestimmte Vorgehensweise durch das KVR als ständiger Vertreter der LHM eingebracht. Dieser hat sich 23-mal getroffen.

Für die Koordination der Öffentlichkeitsarbeit wurde der Lenkungskreis Öffentlichkeitsarbeit eingerichtet, dieser hat während der Projektlaufzeit 45-mal getagt.

2.2. Kurzfassung der wesentlichen Ergebnisse

In der Anlage 2 werden aus Sicht der federführenden Referate der LH München die MOBINET Arbeitsbereiche A-E und Q aufgeteilt nach Arbeitspaketen kurz beschrieben, das erzielte Ergebnis dargestellt und jeweils eine entsprechende Handlungsempfehlung gegeben.

Im Folgenden sind auszugsweise die wichtigsten Ergebnisse des Forschungs-, Entwicklungs- und Investitionsprojektes - aufgliedert nach Arbeitsbereichen - kurz zusammengefasst.

Arbeitsbereich A

- Im Rahmen von MOBINET entwickelte die LH München gemeinsam mit der TU München und der BMW Group erstmals ein Konzept zum Parkraummanagement auf Parkplätzen im Straßenraum. Zunächst wurde das Parkraummanagement nur probeweise in Altschwabing, Schwabing Mitte und im Lehel eingeführt. Mit Beschluss des Stadtrats vom 10.12.2003 wurden diese Gebiete in den Regelbetrieb überführt und das

Parkraummanagement auf weitere 10 Gebiete im nördlichen Lehel und Haidhausen ausgedehnt. Eine weitere Ausdehnung auf Gebiete innerhalb des Mittleren Rings erfolgt sukzessive in den nächsten Jahren.

- Durch die Einführung von räumlich gestaffelten Parkgebühren an P+R Anlagen konnte eine gleichmäßigere Auslastung der Anlagen erzielt werden. Als positiver Nebeneffekt wurde erreicht, dass nunmehr häufiger Wohnortnahe P+R Anlagen angesteuert werden, so dass die gefahrenen Kilometer auf der Straße sinken bzw. durch Umsteigen der direkten Anlieger auf das Rad oder Zu-Fuß-Gehen ganz entfallen.
- Durch die Errichtung einer hochwertigen Fahrradabstellanlage am Bahnhof Kieferngarten konnte die Zufriedenheit der B+R-Nutzer signifikant verbessert und die Nutzung deutlich erhöht werden. Es konnte gezeigt werden, dass durch ein qualitativ hochwertiges Angebot die Zahl der B+R-Nutzer erhöht bzw. langfristig stabilisiert werden kann.
- Mit SALTOS wurde eine Steuerungssoftware für den Störfall bei der S-Bahn entwickelt, die eine optimale Strategie berechnet, um die Fahrzeuge möglichst schnell und für die Fahrgäste möglichst verlustzeitsparend wieder in den Fahrplan zurückzuführen.

Arbeitsbereich B und E

- Im Arbeitsbereich B und E wurden neuartige Technologien und innovative Verfahren zur Verkehrssteuerung und -lenkung entwickelt und umgesetzt, um im Ballungsraum München – auf den Autobahnen um München und in der Stadt – das vorhandene Hauptstraßennetz effizient und umweltverträglich zu nutzen. Dabei erfolgte die Umsetzung und der Betrieb eines Großteils der verkehrstechnischen Anlagen durch das Baureferat.
- Wesentliche Voraussetzung für die Steuerung und Lenkung des Verkehrs sind umfassende Verkehrsdaten aus allen Bereichen des Hauptstraßennetzes. Hierzu wurden u.a. zahlreiche städtische Lichtzeichenanlagen mit zusätzlichen Messquerschnitten ausgestattet und neue Verkehrsdatenerfassungssysteme, z.B. Videobildauswertung, sowie weitere Detektionseinrichtungen entwickelt und installiert.
- Zudem wurden strategische und adaptive Steuerungssysteme für Lichtzeichenanlagen entwickelt und zum Einsatz gebracht.
- Durch den in MOBINET geschaffenen Datenverbund ist es nun möglich, in der MOBINET Zentrale alle Verkehrsdaten, vor allem die des motorisierten Straßenverkehrs, zu bündeln und die Verkehrszustände auf den Straßen zu erfassen. Mit dem Stadtratsbeschluss ‚Betrieb der Verkehrszentrale München‘ vom 18.03.2003 wurde die MOBINET-Zentrale in die Verkehrszentrale München (VZM) und in den Regelbetrieb überführt.
- Die VZM verschafft somit einen Überblick über das Verkehrsgeschehen, ermöglicht steuernde Eingriffe auf den Straßenverkehr und ist organisatorisch dem KVR zugeordnet. Zusammen mit dem Polizeipräsidium München wird der operative Betrieb abgedeckt.
- Zur Information der Verkehrsteilnehmer wurden neuartige Anzeigetafeln entwickelt und aufgebaut. An der A94, kurz vor dem Autobahnkreuz München-Ost, informiert die NetzInfo-Tafel über den Verkehrszustand auf den wichtigsten Strassen im Sektor Nord-Ost.
- Für den Münchner Westen und Norden wurde die Sektorsteuerung installiert. Mit der Sektorsteuerung West werden die Verkehrsteilnehmer von der A8 auf dem günstigsten Weg in die Stadt geleitet. Im Rahmen der Sektorsteuerung Nord wurde ein Störfallkonzept für den Petuertunnel erarbeitet und umgesetzt.
- An der A95 und A96 informieren neue Anzeigetafeln über das aktuelle Verkehrsaufkommen auf dem Mittleren Ring.
- Da bei der Entwicklung von Verkehrsstrategien meist Systeme in unterschiedlichen Zuständigkeitsbereichen betroffen sind, ist es erforderlich, die Abstimmung der Maßnahmen bereits vorweg organisatorisch herbeizuführen. Um bereichsübergreifende Strategien kooperativ abzustimmen, wurde der „Beirat Verkehrszentrale“, als interdisziplinäres Gremium aus Stadt, Freistaat und Trägern des ÖV gegründet.

Derzeit werden u.a. die verkehrsstrategischen Maßnahmen für das Fußballstadion Fröttmaning und insbesondere für die Fußballweltmeisterschaft 2006 entwickelt und abgestimmt. Wenn das Ergebnis vorliegt, soll im Frühjahr 2005 dem Stadtrat zusammenfassend über die verkehrsstrategischen Maßnahmen der Verkehrszentrale München berichtet werden.

- Die Verkehrszentrale München hat sich mit dem derzeit realisierten Verkehrsmanagement bereits bei der BAUMA 2004 erfolgreich bewährt und ist zudem die Basis für die Verkehrssteuerung bei künftigen Großveranstaltungen, wie z.B. der BUGA 2005 und der WM 2006.
- Nur durch die Integration neuer Leitsysteme, wie z.B. das 'Verkehrsleitsystem Stadion Fröttmaning' oder das 'PLS- Altstadt' in die VZM und durch den erweiterten Einsatz der entwickelten Steuerungsverfahren kann zukünftig ein möglichst hoher verkehrlicher Wirkungsgrad erzielt werden.

Arbeitsbereich C

- Durch die neue EFA 9 (Elektronische Fahrplanauskunft), die über www.mvv-muenchen.de von ca. 100.000 Kunden täglich genutzt wird, können lückenlose Tür zu Tür Routeninformationen in Sekundenschnelle abgerufen werden. Neben den Fahrzeiten und Umsteigemöglichkeiten gibt EFA 9 auch die Wegzeiten zwischen Start-/Zieladresse und der jeweiligen Haltestelle an. Mobilitätseingeschränkte Personen erhalten auf ihre Bedürfnisse abgestimmte Informationen.
- PARK-Info kann dank umfangreicher Datenerfassung und Aufbereitung die aktuelle Parkplatzsituation im öffentlichen Straßenraum, in den 3 ausgewählten Parkhäusern der Innenstadt sowie an 5 bestimmten P+R Anlagen über mobile Endgeräte wie Handy oder Handheld angeben und eine Prognose für Parkmöglichkeiten der nächsten Stunden übermitteln. Dadurch könnte der innerstädtische Parksuchverkehr erheblich verringert werden. Einer Einführung stehen jedoch die erheblichen Betriebskosten von 120.000 € pro Jahr entgegen.

Arbeitsbereich D

- Das in MOBINET erfolgreich entwickelte Konzept 'Betriebliches Mobilitätsmanagement' wurde im städtischen Förderprogramm "Betriebliche Mobilitätsberatung" aufgegriffen und weiterentwickelt. Das Programm kam dabei in drei großen Unternehmen bereits zur Anwendung. Gegenwärtig wird im Referat für Arbeit und Wirtschaft eine zweite Programmrunde vorbereitet.
Um das Angebot einer betrieblichen Mobilitätsberatung dauerhaft zu sichern und auch für kleinere Unternehmen zugänglich und handhabbar zu machen, strebt das Referat für Arbeit und Wirtschaft zudem eine Integration der Mobilitätsberatung in das seit Jahren bei der Landeshauptstadt München erfolgreich laufende Ökoprofit-Projekt an.
- MOBIKIDS läuft an der Versuchsschule, der Rotbuchenschule, in ständig wachsendem Umfang weiter. Ferner wird in einem Agenda 21 Projekt des RGU MOBIKIDS weiterentwickelt und weitergeführt, indem es auch erstmals Kindergärten im Umfeld betroffener Schulen mit einbezieht. Durch den neuen städtischen Koordinator Verkehrsmanagement wurde die Koordination von Folgeaktivitäten beim KVR organisatorisch festgelegt.

Arbeitsbereich Q

- Mit den MOBINET-Szenarien liegen potentielle Wirkungsergebnisse für eine zukünftige räumliche und zeitliche Ausdehnung der in MOBINET entwickelten Maßnahmen vor.
- Durch die hervorragende Öffentlichkeitsarbeit wurde MOBINET national und international bekannt gemacht und hat den Ruf Münchens als Kompetenzzentrum für Verkehr bestätigt.

Zusammenfassend werden für den Umweltausschuss die vom RGU verfolgten Arbeitsschwerpunkte bei MOBINET zusammengefasst:

- **Digitales Radl-Routing**
Das RGU hat ein Digitales Radlrouting entwickelt, mit dessen Hilfe sich der Radfahrer eine „radfahrfreundliche“ Verbindung zwischen verschiedenen Orten in München ausarbeiten kann. Dieses Modul ist über das Internet abrufbar und zwischenzeitlich auch im München-Portal eingebunden
- **Umweltmodul**
Mit Hilfe des Umweltmoduls wird auf Basis aktueller Verkehrs- und Wetterwerte die aktuelle Schadstoff- und Lärmbelastung berechnet und der Verkehrszentrale zur Verfügung gestellt. Damit ergibt sich die Möglichkeit, dass in einem späteren Schritt Verkehrssteuerungen auf der Basis aktueller Belastungswerte umgesetzt werden. Aufgrund der Probleme in der Verkehrszentrale mit den Datenübertragungen und den unterschiedlichen Streckennetzen konnte das Umweltmodul jedoch noch nicht fertiggestellt werden. Ein erster Einsatz ist für Ende August vorgesehen.

2.3. Zusammenarbeit mit den Partnern

Im Projekt MOBINET haben 26 Partner aus der Öffentlichen Hand, der Wissenschaft, der Industrie und der Consults zusammengearbeitet. Nur durch eine derart breit gefächerte Beteiligung verschiedenster Partner konnte der kooperative Ansatz, das heißt, eine multimodale und eine überregionale, von Stadt und Staat gemeinsam begleitete Projektarbeit gesichert werden. Das 'Kooperative Verkehrsmanagement für die Region München', welches schon in verschiedenen Vorgängerprojekten von MOBINET etabliert wurde, konnte weiter verfestigt werden.

2.4. Kosten und Finanzierung

Insgesamt umfasste das Projekt ein finanzielles Volumen von rund 80 Mio. DM, also rund 41 Mio. €. Darin enthalten sind sowohl die Eigenmittel der Partner als auch die Fördermitteln (ca. 50%) des Bundesministeriums für Bildung und Forschung (BMBF).

Das Gesamtbudget der LH München umfasste rund 12,6 Mio. €. Davon hat die Stadt rund 6,42 Mio. € an Eigenmitteln zur Verfügung gestellt, der Rest wurde mit Fördermitteln des BMBF gegenfinanziert. Im Folgenden werden die tausender € Beträge mit T€ abgekürzt.

Das Baureferat unterstützte das Projekt MOBINET zusätzlich im Rahmen der vorhandenen Infrastruktur sowie im Rahmen von laufenden Großprojekten, wie z.B. dem Petuertunnel, bzw. durch vorgezogenen Austausch von Lichtsignalanlagen in den Demonstrationsgebieten.

2.4.1. Beiträge der Referate und der Stadtwerke und Mittelabfluss in MOBINET

Die für MOBINET benötigten Eigenmittel setzten sich wie folgt zusammen:

Referat	Beitrag	Abfluss	Rest
Stadtkämmerei	2,556 Mio. €	1,642 Mio. €	0,914 Mio. €
Kreisverwaltungsreferat	1,534 Mio. €	1,534 Mio. €	
Planungsreferat	1,278 Mio. €	0,733 Mio. €	0,545 Mio. €
Baureferat	0,511 Mio. €	0,511 Mio. €	
RGU	0,034 Mio. €	0,034 Mio. €	
SWM GmbH	0,511 Mio. €	0,511 Mio. €	
Insgesamt	6,424 Mio. €	4,965 Mio. €	1,459 Mio. €

Anhand der Übersicht zeigt sich, dass mit den für MOBINET gewährten Mitteln sparsam und wirtschaftlich verfahren wurde. So konnten 0,5 Mio. € Stellplatzablösemittel des Planungsreferats nicht verbraucht werden. Ferner ist aus dem Beitrag der Stadtkämmerei noch ein

Betrag von 0,9 Mio. € übrig. Um einen Regelbetrieb der erfolgreichen MOBINET Demonstratoren dauerhaft zu sichern ist geplant, die noch verfügbaren Mittel der Kämmerei für abschließende und noch notwendige Arbeiten an einzelnen Demonstratoren zu verwenden, insbesondere dem Betrieblichen Mobilitätsmanagement, MOBIKIDS, sowie für eine Verbesserung der Systeme des Datenverbunds und der MOBINET Zentrale.

Im Folgenden wird über Kosten und Finanzierung der Arbeitsbereiche berichtet.

Da das BMBF aber für die Arbeitsbereiche C und D einen gemeinsamen Förderbescheid erteilt hatte, ist auch die Betrachtung der Kosten und Finanzierung in einem gemeinsamen Kapitel enthalten.

Die Kosten und Finanzierung für den Querschnitts-Arbeitsbereich Q ist entsprechend einzeln in den Arbeitsbereichen aufgeführt.

2.4.2. Kosten Finanzierung im Arbeitsbereich A

Das Finanzierungsvolumen des Arbeitsbereichs A umfasst rund 1,79 Mio. €.

Davon waren rund 270 T€ für Personalausgaben vorgesehen und wurden verbraucht. Es konnten über 5 Jahre 2 BAT II MitarbeiterInnen für das Planungsreferat anteilig finanziert werden.

Für die Vergabe von Unteraufträgen waren 904 T€ vorgesehen, davon wurden 902 T€ verbraucht. Unterauftragnehmer waren die SWM GmbH, die TUM für die Stadt-Umland-Bahn und SSP Consult GmbH für die Betreuung des Bike und Ride Arbeitspakets.

Ferner wurde ein Anteil von 158 T€ für Querschnittsaufgaben der Öffentlichkeitsarbeit und Projektkoordination verwendet.

Der Arbeitsbereich A wurde vom 31.07.2003 bis 31.01.2004, also um 5 Monate verlängert, um die Mehraufwendungen für die Verlängerung einer Begleitung der Q2 Gesamtbewertung in Höhe von 10 T€ zu finanzieren.

Ferner wurden noch 7 T€ für Dienstreisen, PC-Ausstattung und sonstige Verwaltungsausgaben aufgewendet.

Die Förderquote betrug 78,8 %, d.h. es gab Zuweisungen des Bundes von rund 970 T€.

Für den Arbeitsbereich A war ein nicht geförderter Projektteil von 592 T€ vorgesehen. Davon wurden 46 T€ für das Fahrradparkhaus Kieferngarten sowie für die Fahrradparkanlage Grafing als Zuschuß verwendet. Ein weiterer Betrag war für das nicht gebaute Fahrradparkhaus in Pasing eingeplant (siehe Rest).

Die Eigenmittel der LHM im Arbeitsbereich A stammen ausschließlich aus Stellplatzablösemitteln des Planungsreferats

2.4.3. Kosten und Finanzierung im Arbeitsbereich B

Rund 6 Mio. € waren für den Arbeitsbereich B vorgesehen.

Von den 930 T€ Personalmittel wurden rund 915 T€ verbraucht. Dafür konnten über die Laufzeit MOBINET betrachtet insgesamt 5 $\frac{3}{4}$ Stellen, davon 2 beim Baureferat, 3 beim KVR und eine $\frac{3}{4}$ Stelle beim RGU neu geschaffen werden.

Ferner wurden 2,1 Mio. € für die Vergabe von Aufträgen an Firmen wie Gevas, TransVer, SWM GmbH vergeben. Der ursprünglich anvisierte Vertrag mit der Firma INIT zur Fußgängerdetektion wurde auf Grund technischer Probleme verworfen. Ebenfalls wurde der Vertrag mit der Firma Softing gelöst. Dafür konnten zusätzliche Aufträge für Planungsleistungen an Ingenieurbüros vergeben werden.

Auch aus dem Arbeitsbereich B wurde zu den Querschnittsaufgaben Öffentlichkeitsarbeit und Projektkoordination ein Betrag von 150 T€ beigetragen.

Von den Investitionsmitteln konnten 2 Mio. € verbraucht werden, 300 T€ (150 T€ Eigenmittel) sind noch verfügbar. Dies ist auf eine vorsichtige Kalkulation unter Beachtung von möglichen Kostenmehrungen zurückzuführen. Nach Abschluß der Arbeiten konnten keine weiteren, noch förderfähigen Beauftragungen erfolgen, da die Projektlaufzeit bereits abgelaufen war. Im nicht geförderten Projektteil wurden 230 T€ an Drittmitteln, sowie 95 T€ an Entwicklungsgeldern vergeben.

Die Förderquote im Arbeitsbereich B beträgt 53,4 %, d.h. es konnten rund 2,8 Mio. € an Fördermitteln vereinnahmt werden.

2.4.4. Kosten Finanzierung im Arbeitsbereich C und D

Für die Arbeitsbereiche C und D wurde vom BMBF ein gemeinsamer Förderbescheid erteilt. Die Finanzbetrachtung erfolgt somit gemeinsam. Das Finanzvolumen beträgt 1,57 Mio. €. Für C und D waren 338 T€ für Personalausgaben vorgesehen, 330 T€ wurden verbraucht. Davon wurde eine Halbtagskraft in BAT II beim RAW sowie die Mitarbeit weiterer städt. Mitarbeiter finanziert.

Für die Vergabe von Aufträgen waren 690 T€ vorgesehen, diese wurden mit 707 T€ Ausgaben leicht überschritten, konnten aber durch Einsparungen bei Personalkosten und Investitionen ausgeglichen werden. Dies ergab sich aus zusätzlichen Aufgaben, wie die Beteiligung an der Untersuchung für Call a Bike und der Veranstaltung eines Workshops für das Innerbetriebliche Mobilitätsmanagement beim RAW. Ferner wurden Aufträge an BPU für die Untersuchung von Telearbeit und Telecentern, an SSP für die Shopping Box und das Betriebliche Mobilitätsmanagement, an die Shopping Box GmbH für die Implementierung der Shopping Boxen sowie an die TUM ISH vergeben.

Für die Querschnittsaufgaben wurden 151 T€ verbraucht.

Die Implementierung von 97 Shopping Boxen verursachte Investitionskosten von 20 T€. Schließlich wurden 400 € für Dienstreisen und sonstige Verwaltungsausgaben verwendet. Die Förderquote beträgt 79,5 %, d.h. es konnten Fördermittel in Höhe von insgesamt 1,15 Mio. € abgerufen werden.

Im Arbeitsbereich D gab es den nicht geförderten Projektteil Innerbetriebliches Mobilitätsmanagement in Höhe von 157 T€.

Ferner wurden für den Arbeitsbereich C+D 208 T€ an Drittmitteln bezahlt.

2.4.5. Kosten und Finanzierung im Arbeitsbereich E

Das gesamte Finanzierungsvolumen des Arbeitsbereiches E betrug 3,1 Mio. €.

Davon waren 741 T€ für Personalausgaben vorgesehen, es konnten 571 T€ abfließen.

Damit konnten 3 Mitarbeiter über 5 Jahre finanziert werden.

Für Unteraufträge wurden 608 T€ an Fa. Heusch Boesefeldt sowie 250 T€ an die SWM gezahlt.

Für Querschnittsaufgaben wurden 150 T€ verbraucht.

Investitionen wurden in Höhe von 780 T€ getätigt, es sind noch 300 T€ (130 T€ Eigenmittel) verfügbar.

Der nicht geförderte Projektteil betrug 278 T€, davon wurden 87 T€ für Drittmittel verwendet, 67 T€ für Entwicklungskosten.

Die Förderquote beträgt 52,2 %, d.h. es konnten 1,31 Mio. € Fördermittel vereinnahmt werden.

2.4.6. Kosten und Finanzierung im Arbeitsbereich Q

Der Arbeitsbereich Q ist der Querschnittsbereich, welcher auf die geförderten Vorhaben (d.h. Förderbereiche A, B, C+D und E) gleichmäßig verteilt wurde. Somit sind in jedem Arbeitsbereich geförderte Querschnittskosten aufgetreten (siehe bei den Arbeitsbereichen).

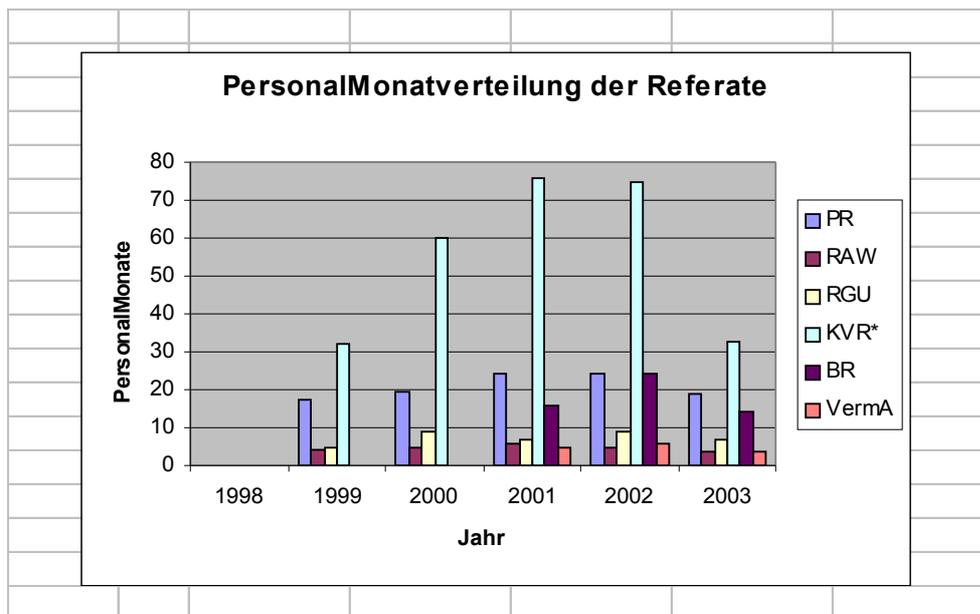
Darüber hinaus sind auch nicht geförderte Kosten in Q angefallen. Es wurden 117 T€ an Drittmitteln sowie 6 T€ für allgemeine Verwaltungsausgaben gezahlt.

2.5. Personal

Alle schwerpunktmäßig mit MOBINET Arbeiten befassten Referate haben geförderte Personalmonate (PM) erhalten.

Daneben haben sowohl die angeführten, wie auch weitere Referate wie das Direktorium (z.B. das Amt für Daten und Informationsverarbeitung) zusätzliche PM aufgewendet.

PersonalMonatverteilung auf die Referate in MOBINET						
	1998	1999	2000	2001	2002	2003
PR	0	17,5	19,5	24	24	19
RAW	0	4	5	6	5	3,5
RGU	0	4,5	9	6,75	9	6,75
KVR*	0	32	60	76	75	32,5
BR	0	0	0	16	24	14
VermA	0	0	0	4,5	6	3,5
*davon insgesamt 73 PM für die Koordination durch das städt. MOBINET Büro im KVR						



Bedingt durch eine erst spät erfolgte Ausschreibung der neuen MOBINET Stellen und eine hohe Fluktuation auf diesen befristeten Stellen, konnten die vorhandenen PM von den Referaten nicht vollständig ausgeschöpft werden.

Trotz einer Projektverlängerung für Q2 um 13 PM für die LH München insgesamt, sind rein rechnerisch 38 PM – zu finanzieren mit Förder- und Eigenmitteln - noch übrig geblieben.

2.6. Öffentlichkeitsarbeit

Die Öffentlichkeitsarbeit umfaßte alle Ebenen der medialen Verbreitungsmöglichkeit, so z.B. Veröffentlichungen in Print-Medien aller Art, Teilnahme an Veranstaltungen, Erstellung von Datenträgern sowie Internetpräsentationen, Auftritten in Film und Fernsehen und Teilnahme an Preisauslobungen. Um das Projekt auch in Europa bekannt zu machen, erschienen wahlweise Veröffentlichungen auch in englischer Sprache.

Das Projekt MOBINET hat sich während seiner Laufzeit auf verschiedensten Veran-

staltungen und Messen präsentiert. Hervorzuheben sind die errungenen Auszeichnungen: Bei dem European Sustainable City Award 1999 wurde das Projekt MOBINET lobend erwähnt. Ferner konnte der Grand Prix des Mobility Award auf der MobiCity Ausstellung 2000 in Paris gewonnen werden. Beim ADAC-Wettbewerb 'Erreichbarkeit von Zentren und Innenstädten' 2001 wurde der MOBINET Projektbeitrag 'Intermodale Verkehrsinformation vor und während der Fahrt' Bundessieger. Im Jahr 2002 wurde MOBINET mit dem BSVI-Preis des Wettbewerbs „Intelligente und sichere Straßen“ ausgezeichnet.

3. Würdigung des Projektes MOBINET

Nach dem offiziellen Ende des vom Bundesministerium für Bildung und Forschung geförderten Leitprojektes MOBINET soll die sich anschließende MOBINET Würdigung die Spitzenergebnisse zusammenfassen und ein Zeichen dafür setzen, sich auch weiterhin gemeinsam für die Erhaltung der Mobilität im Ballungsraum München einzusetzen.

MOBINET entwickelte für die Menschen in Stadt und Region München attraktive Mobilitätslösungen und zeigte Innovationen:

Es wurden Schnittstellen zwischen dem öffentlichen und privaten Verkehr geschaffen und es wurden multimodale Reiseketten durch multimediale Informationssysteme ermöglicht. Dies führte zu einer Attraktivitätssteigerung des Öffentlichen Verkehrs. Durch das in MOBINET entwickelte Parkraummanagement wird ein gerechter Ausgleich zwischen Anwohnerinteressen und Parkplatzsuchenden geschaffen. Die Optimierung des Verkehrs im Hauptstraßennetz wird über den Verkehrsdatenverbund und die Verkehrszentrale ermöglicht. Hier werden auch neue Mobilitätskonzepte mittels einer integrierten Mobilitätsberatung an Unternehmen als auch Privatleute vermittelt.

MOBINET berücksichtigte die verschiedenen Verkehrsarten wie die Autos, den Öffentlichen Verkehr und auch die Fahrräder.

MOBINET verband 26 Partner aus der Verwaltung des Freistaates Bayern und der Landeshauptstadt München, von ÖV-Betreibern, der Industrie, der klein- und mittelständischen Unternehmen, der Consults, der Interessenverbände und der Wissenschaft und Forschung über 5 Jahre. In dieser Zeit arbeiteten die Partner intensiv gemeinsam an der Lösung der Projektaufgaben und haben die ehrgeizigen Projektziele erfolgreich gemeistert. Insbesondere muss hierbei die bewährte erfolgreiche Zusammenarbeit zwischen der Landeshauptstadt München und dem Freistaat Bayern gewürdigt werden.

MOBINET hat bewiesen, dass es ein bedeutender Baustein für das 'Kooperative Verkehrsmanagement in der Region München' ist.

MOBINET hat dazu beigetragen, dass München national und international als ein Kompetenzzentrum für Verkehr anerkannt ist.

MOBINET hat gezeigt, wie die Mobilität im Ballungsraum München zukünftig gesichert werden kann.

MOBINET hat sich gelohnt. Die erfolgreich entwickelten Prototypen müssen nunmehr verfestigt und vervielfältigt werden.

Nach 5-jähriger erfolgreicher **MOBINET Zusammenarbeit** sei hierfür allen 26 beteiligten Partnern und ihren Mitarbeitern gedankt.

4. Kooperatives Verkehrsmanagement für die Region München (KVM)

Seit dem Beschluss des Kreisverwaltungsausschusses am 04.12.1990 "Die Landeshauptstadt München beteiligt sich weiter am Kooperativen Verkehrsmanagement für die Region München", ist dem Stadtrat immer unter diesem Begriff über weiterführende Maßnahmen und Projekte für den Aufbau eines KVM's berichtet worden.

Auf Basis der Ergebnisse des von der Europäischen Union geförderten „Kooperativen Verkehrsmanagements für die Stadt und die Region München“ (Munich COMFORT, TABASCO) hat das Projekt MOBINET Lösungsansätze zur Verringerung der Verkehrsprobleme von Stadt und Region entsprechend den verkehrspolitischen Grundsätzen erarbeitet und die Position von Stadt und Region als Kompetenzzentrum für Verkehrstechnologie weiter ausgebaut.

Die erfolgreich abgeschlossenen Projekte haben dazu geführt, die Stadt und die Region München in ihrer gemeinsamen Telematik-Vorreiterrolle zu bekräftigen.

Die MOBINET-Zentrale mit dem Datenverbund wurde als Grundstein der Verkehrszentrale München aufgebaut und mit dem Stadtratsbeschluss vom 18.03.2003 in den Regelbetrieb überführt.

Durch die Gründung des Beirats Verkehrszentrale als Zuständigkeitsgrenzen übergreifendes Gremium aus IV und ÖV werden bereichsübergreifende Strategien für Großereignisse kooperativ abgestimmt.

Durch die Integration der Mobilitätsberatung in den Aufgabenbereich der Verkehrszentrale München wurde ein umfassender technischer und beraterischer Ansatz für das KVM gewählt.

Es gilt nun, die erzielten Ergebnisse zu sichern und in ein langfristiges Konzept für ein KVM einzubetten.

Hierzu ist es notwendig, unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel und der entsprechenden personellen Ausstattung gezielte Teilprojekte wie

- Realisierung der Dynamischen Grünen Welle durch Netzsteuerung;
- Modernisierung von Lichtzeitanlagen zu lokalen Verkehrsmanagementknoten;
- Entwicklung von Maßnahmen zur dauerhaften Qualitätskontrolle und Qualitätssicherung für

die steuernden Systeme und die VZM;

- Da es sich um ein Forschungsprojekt handelte, muss die Verkehrsleittechnik bzw. Datenerfassung in verschiedenen Bereichen konsolidiert werden, um dauerhaft stabile Betriebszustände zu erreichen;
- Erarbeitung und Diskussion von Szenarien und Strategien zur regionalen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung

in die langfristigen Verkehrsplanungsansätze für die Region zu integrieren.

Durch die neugeschaffenen Instrumente entstehen teilweise zusätzliche Personalaufwendungen für den Betrieb und Unterhalt. Deshalb ist es aus haushaltstechnischen und betriebswirtschaftlichen Gründen zwingend notwendig, insbesondere im Hinblick auf die schwierige Haushaltssituation, vor der Erstellung der Anlagen auch die dauerhafte Finanzierung der Betriebs- und Unterhaltskosten sicherzustellen.

Da das RGU die Daten der Verkehrszentrale für die Ermittlung der Luftschadstoffsituation sowie der Lärmbelastung nutzen möchte, ist das RGU insbesondere an einer Verbesserung der Informationsqualität bzgl. der aktuellen Verkehrssituation sowie an der Vereinfachung der in der Verkehrszentrale verwendeten Streckennetze interessiert.

Diese notwendigen Maßnahmenpakete wurden u.a. bereits im Projektvorschlag ‚arrive‘ beschrieben.

Die heute existierenden Gremien, wie die Inzell-Initiative oder der Beirat-VZM bilden eine hervorragende organisatorische Plattform, um auch zukünftig das KVM in der Region München voranzutreiben.

Mit Beschluss der Vollversammlung vom 31.01.2001 wurde unter dem Antragspunkt 9. Anträge zu ‚KVM – Entwicklung der Zentrale und des Datenverbundes‘ wie folgt beschlossen:

- (1) Der Stadtrat nimmt zustimmend zur Kenntnis, dass dem Aufbau eines Datenverbundes zur Steuerung des Verkehrs und zu Informationszwecken eine primäre Bedeutung beigemessen wird.
- (2) Der Stadtrat nimmt zustimmend zur Kenntnis, dass der nunmehr erreichte Sachstand die Integration weiterer Informationssysteme in den Datenverbund rechtfertigt.
- (3) Der Stadtrat beauftragt deshalb die Stadtverwaltung, die weitere Integration städtischer Systeme im Zuge deren Umsetzung zu realisieren.
- (4) Der Stadtrat beauftragt die Stadtverwaltung, ein langfristiges Konzept zur Realisierung eines ‚Kooperativen Verkehrsmanagement für den Ballungsraum München‘ zu erstellen.

Diesem Beschluss wird mit dem nunmehr vorliegendem Beschluss unter dem Antragspunkt 2. entsprochen, indem neue Systeme im Zuge ihrer Einführung auch in den Datenverbund der Verkehrszentrale München integriert werden.

Da die Entscheidung zur Behandlung der Stadtratsvorlage in den jeweiligen Fachausschüssen erst im Rahmen der Referentenrunde am 21.06.2004 getroffen wurde, war eine fristgerechte Vorbereitung für den Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung nicht mehr möglich. Somit erfolgt die Einreichung im Rahmen des Nachtrages.

Beteiligung der Bezirksausschüsse

Die Bezirksausschüsse der Stadtbezirke 1- 25 wurden gemäß § 1 Abs. 1, 3 und 6 (Katalog des Planungsreferates, Ziffer 1.1) Bezirksausschuss-Satzung durch Übermittlung von Abdrucken unterrichtet.

Der Korreferent, Herr Stadtrat Zöllner, und der zuständige Verwaltungsbeirat, Herr Stadtrat Branekämper, haben Abdruck dieser Beschlussvorlage erhalten.

II. Antrag der Referentin

Ich beantrage Folgendes:

1. Vom Vortrag der Referentin wird zustimmend Kenntnis genommen.
Das Projekt MOBINET ist erfolgreich abgeschlossen.
2. Die Stadtverwaltung wird beauftragt, im Rahmen der verfügbaren finanziellen Mittel das Kooperative Verkehrsmanagement für die Region München (KVM) langfristig entsprechend Kapitel 4 auszubauen und fortzuführen:
Dieses entspricht der konsequenten Umsetzung des Beschlusses der Vollversammlung vom 31.01.2001.

III. Beschluss

nach Antrag

Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der/Die Vorsitzende

Die Referentin

Ober-/Bürgermeister/in

Prof. Thalgott
Stadtbaurätin

IV. Abdruck von I. mit III.

über den Stenographischen Sitzungsdienst
an das Direktorium - HA II/V 1
an das Direktorium - HA II/V 2
an das Direktorium - HA II/V 3
an das Revisionsamt
an die Stadtkämmerei
mit der Bitte um Kenntnisnahme

V. WV Planungsreferat SG 3
zur weiteren Veranlassung

Zu V. 1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt. Anlage 4 wird mit der Vorlage des Kreisverwaltungsreferates an die Bezirksausschüsse und beteiligten Referate versandt.

2. An die Bezirksausschüsse 1 – 25
3. An das Baureferat
4. An das Kommunalreferat
5. An das Kreisverwaltungsreferat
6. An das Referat für Gesundheit und Umwelt
7. An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
8. An das Personal- und Organisationsreferat
9. An die P+R Park & Ride GmbH
10. An den Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH
11. An die Stadtwerke München GmbH
12. An das Polizeipräsidium München
13. An das Planungsreferat HA I, I/11-1, I/31
14. An das Planungsreferat HA II
15. An das Planungsreferat HA III
16. An das Planungsreferat HA IV
17. An das Planungsreferat SG 3
mit der Bitte um Kenntnisnahme

18. Mit Vorgang zurück zum Planungsreferat HA I/31

Am.....
Planungsreferat SG 3
I.A.