

Verkehrskonzept Münchner Norden
Teil Mobilitätsmanagement

Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 09211

Anlagen

- Anlage 1 – Stellungnahme des Personal- und Organisationsreferates vom 01.06.2017
Anlage 2 – Stellungnahme der Stadtkämmerei vom 12.06.2017
Anlage 3 – Stellungnahme des Kommunalreferates vom 26.04.2017
Anlage 4-7 – Stellungnahmen der Bezirksausschüsse der Stadtbezirke 10,11, 12 und 24

Beschluss des Kreisverwaltungsausschusses vom 25.07.2017 (VB)
Öffentliche Sitzung

Inhalt	Seite
I. Vortrag des Referenten	2
1. Anlass und Zielsetzung	2
2. Funktionsweise und Vorerfahrungen mit Mobilitätsmanagement	3
3. Der Münchner Norden – Rahmenbedingungen	11
4. Das Mobilitätsmanagement-Konzept für den Münchner Norden	12
5. Nutzen, Wirkung, Evaluation	25
6. Ressourcenbedarf	27
7. Darstellung der Kosten und der Finanzierung	30
8. Abstimmung mit anderen Referaten und Beteiligungsgesellschaften	32
9. Beteiligung der Bezirksausschüsse	33
II. Antrag des Referenten	35
III. Beschluss	37

I. Vortrag des Referenten

1. Anlass und Zielsetzung

Die Zahl der Arbeitsplätze wächst im Münchner Norden etwa doppelt so schnell, wie in der Gesamtstadt. Er ist mit einer rasanten Siedlungs- und Arbeitsplatzentwicklung konfrontiert, die zusätzlich zum bereits extrem hohen Verkehrsaufkommen eine weitere massive Steigerung des Verkehrs mit sich bringt. Sie ist mit dem bestehenden Mobilitätsangebot absehbar nicht mehr zu bewältigen.

- Allein die BMW Group plant am Standort des Forschungs- und Innovationszentrums (FIZ) die Schaffung von rund 15.000 zusätzlichen Arbeitsplätzen.
- Auf den großen Kasernenflächen, wie z. B. der Bayernkaserne, wird Wohnraum für mehrere Tausend Menschen geschaffen.
- Auch die angrenzenden Umlandgemeinden wachsen überdurchschnittlich stark und verstärken den Pendlerverkehr in beide Richtungen.

Daher hat der Stadtrat in seiner Sitzung vom 22.10.2014 das Verkehrskonzept Münchner Norden beschlossen, das die Untersuchung bzw. Umsetzung von Maßnahmen zur Ertüchtigung und Ergänzung der Verkehrsinfrastruktur für den ÖPNV, den Motorisierten Individualverkehr (MIV) sowie den Radverkehr vorsieht.

Die Planungs- und Realisierungszeiträume für derartige Vorhaben sind jedoch sehr lang und entsprechend ist an eine rasche Abhilfe der geschilderten Problematik durch den Ausbau der Infrastruktur nicht zu denken. Neben ordnungspolitischen Maßnahmen soll daher kurzfristig ein integriertes Mobilitätsmanagement aufgebaut werden, um die bereits existierenden Möglichkeiten im Bereich der nachhaltigen Mobilität bei potenziellen Nutzerinnen und Nutzern publik und populär zu machen. Dadurch kann eine unmittelbare Verkehrsverlagerung erzielt werden. Gerade auch vor dem Hintergrund der vergleichsweise geringen Umsetzungskosten ist das Potenzial der sogenannten weichen Maßnahmen groß¹. Nach den vorliegenden Erfahrungen können durch geeignetes Mobilitätsmanagement bei flächendeckendem Einsatz mindestens 5 Prozent des Quell-Zielverkehrs im Münchner Norden vermieden bzw. auf den Umweltverbund verlagert werden. Ziel ist es, dieses Potenzial für den Münchner Norden auszuschöpfen und somit einen schnellen und wirksamen Beitrag zur Minderung der Verkehrsprobleme zu leisten.

Um dieses Potenzial zu nutzen, hat der Stadtrat das Kreisverwaltungsreferat beauftragt, in Zusammenarbeit mit dem Referat für Arbeit und Wirtschaft und dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung ein Konzept zum Mobilitätsmanagement für den Münchner

¹ Vgl.: Kosteneffizienz durch Mobilitätsmanagement. Handbuch für die kommunale Praxis. 2016. Hrsg: Zukunftsnetz Mobilität NRW

Norden zu erarbeiten und dem Stadtrat zur Entscheidung vorzulegen. Unterstützt wird das Vorhaben auch durch die Inzell-Initiative. Im Rahmen des Inzell-Plenums am 24.02.2017 wurde unter Beteiligung von mehreren Umlandkommunen, dem Bayerischen Innenministerium, der IHK, BMW und weiteren Akteuren ein Fahrplan für eine künftige Regionalisierung des Mobilitätsmanagements erarbeitet und die rasche Umsetzung empfohlen.

Gemäß dem Beschluss der Vollversammlung vom 22.10.2014 bildet das Mobilitätsmanagement eine Säule des Verkehrskonzepts Münchner Norden:

Struktur Verkehrskonzept Münchner Norden

Interkommunale Zusammenarbeit

Öffentlicher Verkehr	MIV / Straße	Nahmobilität / Radverkehr	Güterverkehr	Mobilitätsmanagement	Ruhender Verkehr
kurzfristige Maßnahmen	kurzfristige Maßnahmen	Grundsätzliches	Sachstand	Sachstand	Sachstand
mittelfristige Maßnahmen	mittelfristige Maßnahmen	Maßnahmen			
langfristige Maßnahmen					
Untersuchungsbedarf	Untersuchungsbedarf	Untersuchungsbedarf	Handlungsempfehlungen	Handlungsempfehlungen	Handlungsempfehlungen

Abbildung 1: Struktur Verkehrskonzept Münchner Norden, aus Beschluss vom 22.10.2014, Seite 10

2. Funktionsweise und Vorerfahrungen mit Mobilitätsmanagement

2.1 Mobilitätsmanagement in Deutschland und Europa

Mobilitätsmanagement hat sich in den letzten Jahren in zahlreichen europäischen Nachbarländern als fixer Bestandteil der Verkehrspolitik etabliert. Auch das Weißbuch Verkehr der EU aus dem Jahr 2011 formuliert Mobilitätsmanagement als einen Schwerpunkt der verkehrspolitischen Strategie.

Angesichts des nach wie vor innovativen Charakters des Mobilitätsmanagements, das sich zudem permanent und flexibel an geänderte Rahmenbedingungen anpassen muss, gibt es sowohl auf Bundes- als auch auf europäischer Ebene diverse Plattformen und Netzwerke, um den Austausch zwischen den verantwortlichen Akteuren aus Verwaltung, Wirtschaft und Politik zu fördern.

- Aktionsprogramm Mobilitätsmanagement „effizient mobil“
Bundesumweltministerium und Deutsche Energie-Agentur GmbH (dena) haben 2009 die Gründung von bundesweit 15 regionalen Mobilitätsmanagement-

Netzwerken initiiert, um Wirtschaft und Kommunen bei der Umsetzung von Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität von öffentlichen Verkehrsmitteln, Fahrgemeinschaften und Fahrradverkehr zu unterstützen. Die Bilanzierung nach zwei Jahren durch die dena ergab ein Einsparungspotenzial von über 23.500 Tonnen CO₂ bzw. 133 Mio. km Pkw-Verkehr.

Im Juni 2015 hat das Bundesumweltministerium ein Folgeprojekt angekündigt. Unter dem Titel „Gute Wege – Nachhaltige Mobilität für Arbeitnehmer“ wird der Auto Club Europa (ACE) in den kommenden drei Jahren Unternehmen mit insgesamt 1,6 Millionen Euro bei der Umsetzung von Betrieblichem Mobilitätsmanagement unterstützen.

- DEPOMM (Deutsche Plattform für Mobilitätsmanagement)
Die DEPOMM vernetzt Institutionen, Gebietskörperschaften und natürliche Personen, um die bundesweite Umsetzung von Mobilitätsmanagement zu befördern. Eine Beteiligung der LHM wird im Zuge der Umsetzung des Mobilitätsmanagements im Münchner Norden empfohlen, um sowohl eigenes Knowhow weiterzugeben aber auch um von den Erfahrungen anderer Kommunen zu profitieren.

Mobilitätsmanagement in München

Die Landeshauptstadt München setzt bereits seit dem Jahr 2006 ein Mobilitätsmanagement-Programm unter der Dachmarke „München – Gscheid mobil“ um. Im Grundsatzbeschluss vom 13.12.2006, Sitzungsvorlage Nr. 02-08 / V 09116, wurden Ziel, Funktionsweise und Zielgruppen des Mobilitätsmanagements genau definiert:

„Ziel des Mobilitätsmanagements ist es, wirksam, kostengünstig und ohne Restriktionen die Mobilität der Münchner Bürgerinnen und Bürger zu verbessern und gleichzeitig unerwünschte Verkehrsfolgen zu vermindern. Weitere Zielgruppen sind Gäste und Unternehmen. Einen besonderen Schwerpunkt bilden die Pendler.

Mobilitätsmanagement beeinflusst die Verkehrsnachfrage mit Hilfe von Information, Beratung und Motivation. Es geht auf die Tatsache ein, dass jede Kundin und jeder Kunde individuelle Mobilitätsbedürfnisse hat, aber die dafür geeigneten Angebote nicht ausreichend kennt. Grund ist zum einen, dass das ihm zur Verfügung stehende Verkehrsangebot extrem vielfältig und in ständiger Veränderung begriffen ist. Zum anderen lassen die Herausforderungen des Alltags und das Verharren in einmal begonnenen Routinen eine ständige Neuentscheidung der Kundinnen und Kunden, welches Angebot nun das Beste ist, gar nicht zu. Entscheidend ist daher der Zeitpunkt der Kundenansprache, wenn die nötige Offenheit dafür da ist, wenn Entscheidungen neu getroffen und Alltagsabläufe neu organisiert werden müssen, z.B. bei der Verlagerung des Wohnorts, bei der Einschulung der Kinder oder bei der Verlagerung eines Unternehmensstandorts.“

Die aktuelle Bevölkerungsbefragung zur Stadtentwicklung (2016) zeigt eindrücklich auf, dass eine große Mehrheit der Münchnerinnen und Münchner vorhat, künftig seltener Auto zu fahren. Hier Unterstützung anzubieten, ist Aufgabe des Mobilitätsmanagements. Besonders effektiv ist das Mobilitätsmanagement dann, wenn neben der Information und Beratung auch ein Handlungsanreiz angeboten wird. Denn allein damit, Interesse zu wecken, ist es häufig nicht getan. Oft erscheint der Aufwand zu groß ein neues Angebot wahrzunehmen – sei es die nötige Registrierung oder auch nur das Eindringen in ein unbekanntes System, das einen davon abhält. Und weil der Alltag weitergehen muss, ist ein Verharren in der vermeintlich bequemeren Routine wahrscheinlich. Daher verfolgen alle Maßnahmen von „Gscheid mobil“ das Prinzip der Handlungsunterstützung wie z.B. das unverbindliche Testen von E-Mobilitätsangeboten. Sämtliche Maßnahmen wurden evaluiert und bereits mehrfach mit internationalen Preisen ausgezeichnet. Für das Gesamtkonzept hat die LHM im Jahr 2009 den 1. Platz für kommunales Mobilitätsmanagement im Rahmen des bundesweiten Aktionsprogramms „effizient mobil“ erzielt und wurde darüber hinaus Anfang Juni 2017 mit dem Label „Good Practice City“ durch das Europäische Programm für nachhaltige Stadtentwicklung URBACT ausgezeichnet.

Anschaulich gezeigt werden die Maßnahmen auch in dem eigens für die EUROCITIES Jahrestagung im Herbst 2014 in München produzierten Film, zu sehen unter www.strassenverkehr-muenchen.de. Zuletzt wurde dem Stadtrat in der Vollversammlung ausführlich mit dem Zwischenbericht zum Verkehrs- und Mobilitätsmanagementplan berichtet, Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 13137. Eine Übersicht der Einzelprojekte und Untersuchungen bietet die nachfolgende Tabelle. Der Gedanke einer Mobilitätsbiografie ist hier handlungsleitend. Alle Zielgruppen – vom Säugling bis zum Senior – erhalten passende Angebote:

Mobilitätsberatung für Kinder und Jugendliche

2009 als Gesamtkonzept ausgezeichnet mit dem Cities for Children Award

<i>BAMBINI – Bewegt in die Zukunft</i> (KVR)	Unterstützung von Kindergärten bei der Verkehrserziehung und bei der nachhaltigen Mobilitätsbildung
Evaluation	Befragung des pädagogischen Personals und der Eltern in 11 Kindergärten im Jahr 2011 im Rahmen eines EU-Projekts
Auszeichnung	Offizielles Projekt der UN Weltdekade Bildung für nachhaltige Entwicklung

<p>Bus mit Füßen (KVR)</p> <p>Evaluation</p> <p>Auszeichnung</p>	<p>Grundschul-Kinder werden motiviert, das „Eltern-Taxi“ stehen zu lassen und gemeinsam mit Freunden den Schulweg zu Fuß nach einem festen „Fahrplan“ zurückzulegen.</p> <p>Erfolgte im Rahmen des Forschungsprojekts MOBINET durch die TU München an der Rotbuchenschule. Der Anteil gefahrener Schulkinder hatte sich innerhalb eines Jahres um rund 15 Prozent verringert.</p> <p>Offizielles Projekt der UN Weltdekade Bildung für nachhaltige Entwicklung</p>
<p>MobiRace (MVG)</p> <p>Evaluation</p>	<p>Das Schulprojekt »Mobi-Race« befähigt und begeistert Schülerinnen und Schüler zur eigenständigen Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel.</p> <p>Mehrfache Evaluationen seit 2005 belegen den Erfolg des Projekts sowohl bei Schülern als auch bei Lehrern und Eltern.</p>
<p>Fair Move und On my way (KVR)</p> <p>Evaluation</p> <p>Auszeichnung</p>	<p>Schülerinnen und Schüler setzen sich mit unterschiedlichen Aspekten von nachhaltiger Mobilität auseinander.</p> <p>Während der Entwicklungsphase im Jahr 2008 durch die LMU</p> <ul style="list-style-type: none"> • Offizielles Projekt der UN Weltdekade Bildung für nachhaltige Entwicklung • Im Rahmen der Kampagne der EU-Kommission „Do the Right Mix“ wurde das Projekt "Fair Move" als einziges deutsches Projekt für eine Förderung ausgewählt.
<p>Let's go! (KVR)</p> <p>Evaluation</p> <p>Auszeichnung</p>	<p>Schülerinnen und Schüler ab 10 Jahren werden durch ein Theaterstück auf spannende und witzige Art und ohne den „pädagogischen Zeigefinger“ für das Thema nachhaltige Mobilität und Klimaschutz sensibilisiert.</p> <p>Erfolgt aktuell durch den MVV, Ergebnisse liegen noch nicht vor.</p> <p>Offizielles Projekt der UN Weltdekade Bildung für nachhaltige Entwicklung</p>

Mobilitätsberatung für Familien

Go!Family (KVR)	Im Sinne einer familienfreundlichen und lebenswerten Stadt wird mit dem Projekt „Go!Family“ jungen Eltern die Möglichkeit gegeben, verschiedene Mobilitätsangebote mit Baby zu testen.
Evaluation	Durch die Firma Sustainable im Jahr 2014.
Auszeichnung	Praxisbeispiel des kommunalen Klimaschutzes im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative des Bundesumweltministeriums

Mobilitätsberatung für Neubürger

Meine neue Stadt! (KVR und MVG)	Neu-Münchner bekommen das Informationspaket „Meine neue Stadt“ zur Begrüßung zugesandt. Neben Mobilitätsinformationen bietet das Paket auch die Möglichkeit, weitere Materialien wie z. B. den Radlstadtplan und ein Schnupperticket für den Öffentlichen Verkehr kostenfrei zu bestellen.
Evaluation	Ein Pilotprojekt mit 5.000 Haushalten wurde im Jahr 2005 mit einer professionellen Wirkungsmessung durch den Gießener Professor Dr. Sebastian Bamberg begleitet. Die Evaluierung ergab eine signifikant höhere Nutzung des Öffentlichen Verkehrs der Testgruppe im Vergleich zu einer Kontrollgruppe.
Auszeichnung	„Best International Policy Transfer Award 2014“

Mobilitätsberatung für Migranten

München – meine Stadt. Gut und sicher unterwegs. (KVR)	Das Unterrichtsmaterial „München – meine Stadt. Gut und sicher unterwegs.“ ermöglicht den Dozenten in Integrationskursen eine hochwertige Behandlung des Themas Mobilität in München. So werden die Teilnehmerinnen und Teilnehmer von Integrationskursen mit dem Münchner Mobilitätsangebot und der Verkehrssicherheit vertraut gemacht.
Evaluation	Befragung von Dozentinnen und Dozenten im Jahr 2015 durch die Firma up2date
Auszeichnung	Nominiert für den europäischen SYNAPTIC Award “Excellence in Seamless Mobility” im Jahr 2013

Mobilitätsberatung für Unternehmen

Förderprogramm Betriebliches Mobilitätsmanagement (RAW)	<p>Im Rahmen des Betrieblichen Mobilitätsmanagements werden Unternehmen beraten, welche unnötigen Verkehr und damit verbundene Kosten vermeiden möchten. Die Betriebe analysieren mit externer Beratung den von ihnen ausgelösten Verkehr – vor allem den Berufsverkehr – und entwerfen Mobilitätskonzepte zur besseren Abwicklung der Verkehrsströme.</p>
Evaluation	<p>Ausgewählte Effekte des Förderprogrammes (2003-2014)</p> <ul style="list-style-type: none"> • 84.000 Beschäftigte erreicht (54 Firmen) • Einsparung von 4.500 t CO₂/Jahr • Einsparung von 1,2 Mio. Litern Treibstoff/Jahr • Kosteneinsparung von 2,2 Mio. €/Jahr • Vermeidung von 8,4 Mio. Pkw-Km/Jahr
Mobilitätspartner-schaft (MVG)	<p>Für Unternehmen und Institutionen bietet die MVG unter dem Stichwort „Mobilitätspartnerschaft“ diverse Beratungs-Leistungen an, die eine bessere Abwicklung der Verkehrsströme bewirken.</p>
Evaluation	<p>Es konnten verschiedene positive Ergebnisse nachgewiesen werden, wie z. B. eine bessere Erreichbarkeit der Betriebs- und Veranstaltungsstandorte und eine überproportionale Steigerung der ÖV-Nutzung bei Arbeitnehmern.</p>

Mobilitätsberatung für Senioren

Sicher unterwegs mit U-Bahn, Bus & Tram (MVG)	<p>Das Mobilitätstraining für Seniorinnen und Senioren der MVG ist ein zweiteiliges Trainingsangebot, um Zugangs- und Nutzungsbarrieren abzubauen und das Sicherheitsempfinden bei der Nutzung der Öffentlichen Verkehrsmittel zu verbessern.</p>
Evaluation	<p>Alle Teilnehmer werden nach jedem Fahrgasttraining vor Ort gebeten, einen Fragebogen zu dem Angebot auszufüllen.</p>

Zielgruppenübergreifende Angebote

Radlhauptstadt München (KVR)	<p>Neben den multimodal angelegten Projekten unter der Dachmarke „München – Gscheid mobil“ wirbt die Landeshauptstadt München seit dem Jahr 2010 mit der Initiative „Radlhauptstadt München“ speziell für das Fahrrad als urbanes Verkehrsmittel.</p>
Evaluation	<p>Wissenschaftliche Evaluation im Jahr 2011.</p>

Auszeichnung	<ul style="list-style-type: none"> • „Best for Bike“ 2011 (Nominierung) • Darstellung als vorbildliches Praxisbeispiel auf der Webseite des Nationalen Radverkehrsplans (www.nrvp.de) • Aufnahme als vorbildliche Maßnahme in den Nationalen Radverkehrsplan 2020 des Bundesverkehrsministeriums
MVG Fahrinfo, MVG more (MVG)	Die App MVG more bündelt die Mobilitäts-Optionen für den Kunden. Die App MVG Fahrinfo München bietet die aktuelle Fahrplanauskunft für den ÖPNV für München und die Region und bietet das Handyticket für alle Verkehrsmittel im MVV.
Evaluation	MVG more: derzeit ca. 70.700 Downloads (Stand: 03/2017) MVG Fahrinfo München: 344.000 Registrierungen für das Handyticket (Stand: 03/2017)
Auszeichnung	Gewinner des Universal Design Award 2016 in den Kategorien „Universal Design consumer favorite“ und „expert favorite“ für MVG Rad mit MVG more als „Schlüssel“ zum MVG Rad, Bewertungskriterien: Benutzerfreundlichkeit, Marktpotenzial, Innovationsgrad und Nachhaltigkeit. Gewinner des Green Product Awards 2016 in der der Kategorie Mobilität.
Elektronische Fahrplanauskunft (EFA) (MVV)	Die elektronische Fahrplanauskunft im Internet bietet den Kunden einfach und intuitiv alle Informationen zu möglichen Verbindungen.
Evaluation	Täglich werden rd. 3 Mio. Verbindungen mit der MVV-Fahrplanauskunft gerechnet.
Auszeichnung	<ul style="list-style-type: none"> • ADAC-Test 2010: ÖPNV in Europa München NR. 1 mit www.efa.mobi • MVV Companion Testsieger bei Stiftungwarentest 09/2014
Wohn- und Mobilitätskostenrechner für Nachhaltiges Wohnen (NaWo) (MVV)	Dieses internetbasierte Werkzeug ermöglicht Wohnungssuchenden einen konkreten Vergleich von Wohn- und Mobilitätskosten an unterschiedlichen Standorten. Der NaWo-Rechner zeigt auf, ob ein Wohnort außerhalb Münchens wirklich günstiger ist und wie viel Zeit auf der Strecke bleibt, um vom Wohnort an die Arbeitsstätte zu kommen.
Evaluation	Der NaWo-Rechner wurde gemeinsam mit der Uni Innsbruck evaluiert und im Rahmen eines Forschungsprojektes entwickelt.

Auszeichnung	Beim Deutschen Innovationspreis für Klima und Umwelt (IKU) hat es der NaWo bei der hochkarätig besetzten Jury unter dem Vorsitz von Prof. Dr. Klaus Töpfer bis in die Finalrunde der besten 17 Kandidaten geschafft.
Radroutenplaner (MVV und RGU)	Der MVV-Radroutenplaner ermöglicht eine individuelle Fahrradrouutenplanung im gesamten MVV-Raum (und darüber hinaus). Seine Besonderheit liegt in der Verknüpfung von Rad- und ÖPNV-Informationen.
Evaluation	Der MVV-Radroutenplaner hat bislang über 800.000 Radroutenvorschläge berechnet und über zwei Millionen Kilometer an Radlrouten ausgegeben.
Zielgruppen- und landkreisspezifische Information auf www.mvv-muenchen.de	Um den Neu-Zugezogenen im Umland die Organisation der täglichen Mobilität im jeweiligen Umfeld zu erleichtern, hat der MVV nützliche Informationen zusammengestellt.

Mobilitätsmanagement im nördlichen Umland

„effizient mobil“	Im Rahmen des Klimaschutzprogramms „effizient mobil“ haben sowohl die Stadt Garching als auch der Flughafen München eigene Mobilitätsmanagement-Konzepte für sich erstellen lassen.
Landkreis-spezifisches Fahrplanheft (MVV)	Der MVV hat für das Fahrplanjahr 2015 erstmals ein Fahrplanheft für die Region „Landkreis München Nord“ herausgebracht. Dieses Heft wurde in einer Auflage von 10.000 Exemplaren produziert.

3. Der Münchner Norden - Rahmenbedingungen

Gemäß Stadtratsbeschluss vom 22.10.2014 umfasst das Verkehrskonzept Münchner Norden das Stadtgebiet nördlich des Mittleren Rings, begrenzt durch Isar und A8 sowie das angrenzende Umland. Eine Auswertung der Pendlerverflechtungen auf Basis der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten zeigt einerseits deutlich wie weit die intensive Verflechtung reicht und andererseits auch die zunehmende Bedeutung des Münchner Nordens als Wirtschaftsstandort (vgl. Münchner Statistik, 4. Quartalsheft, Jahrgang 2012). Neben wichtigen Gewerbe- und Industriegebieten im Stadtgebiet sind im Umland insbesondere Garching Hochbrück, Unterschleißheim und der Flughafen München wirtschaftlich bedeutende Standorte. Aber auch die Bildungs- und Kultureinrichtungen sowie Freizeit- bzw. Naherholungsstätten induzieren Verkehr.

Sowohl die Bevölkerungs- als auch die Arbeitsplatzentwicklung zeigt in den letzten Jahren eine starke Wachstumsdynamik, die sich perspektivisch fortsetzen wird. Der aktuelle Demografie-Bericht des Referats für Stadtplanung und Bauordnung prognostiziert insbesondere für die Bezirke Moosach und Schwabing-Freimann eine stark über dem städtischen Durchschnitt liegende Bevölkerungszunahme bis zum Jahr 2035. Die Pkw-Dichte (zugelassene Pkw pro 1.000 Einwohner mit Hauptwohnsitz München) zeigt jedoch im gleichen Zeitraum in den vier betrachteten Stadtgebieten eine leicht fallende Tendenz um 10 Prozent bei Betrachtung der privat zugelassenen Pkw und um 5 Prozent bei Betrachtung aller – auch der gewerblich zugelassenen – Pkw. Dies lässt den Rückschluss zu, dass sich immer mehr Menschen dazu entscheiden ohne eigenes Auto zu leben. Diesen Trend gilt es mit Mobilitätsmanagement aufzugreifen und durch gezielte Informations- und Beratungsangebote zu verstärken.

Am stärksten ist das Wachstum jedoch im Hinblick auf die Arbeitsplatzentwicklung im Münchner Norden. Die Zahlen der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort steigen mit 22 Prozent von 2008 – 2015 fast doppelt so schnell an wie in der Gesamtstadt mit 13 Prozent. Hinzu kommt, dass bereits jetzt absehbar ist, dass diese Entwicklung in der gleichen Dynamik weitergeht. Umso wichtiger ist die enge Zusammenarbeit mit Unternehmen und die Intensivierung des Betrieblichen Mobilitätsmanagements.

4. Das Mobilitätsmanagement-Konzept für den Münchner Norden

Auf Basis der in Kapitel 2 dargestellten Erfahrungen und Untersuchungen in München als auch in anderen europäischen Städten hat das Kreisverwaltungsreferat in Abstimmung mit dem Referat für Arbeit und Wirtschaft und dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung ein Konzept für ein Mobilitätsmanagement im Münchner Norden entwickelt. Dabei waren die folgenden Leitlinien und Zielsetzungen handlungsleitend:

- Ganz grundsätzlich erhalten alle Bürgerinnen und Bürger, alle Kindertagesstätten und Schulen sowie alle Unternehmen ein Angebot für eine individuelle Mobilitätsberatung. Mindestens 20 Prozent der angesprochenen Personen / Unternehmen² / Einrichtungen nehmen die Beratungsleistung an.
- Dabei werden zum einen Lebensumbruchsituationen genutzt, um die Bürger anzusprechen. Denn dann muss individuelle Mobilität neu geordnet werden, und es bestehen ein besonderer Bedarf und eine hohe Empfänglichkeit für Informations- und Beratungsangebote, etwa bei der Geburt eines Kindes, dem Start in die Kindertagesstätte, die jeweiligen Schulübertritte, Ausbildungs- und Arbeitsbeginn bis zum Renteneintritt. In diesen Situationen erhalten die Betroffenen ein maßgeschneidertes Beratungsangebot.
- Zum anderen werden markante Änderungen im Verkehrsangebot (z. B. eine neue Bus- oder Straßenbahnlinie, neue Sharing- oder E-Mobilitätsangebote) als willkommener Anlass und gutes Argument genutzt, um Bürger und Unternehmen im Einzugsbereich anzusprechen.
- Durch die Mobilitätsberatung gelingt es, den Anteil der mit dem Kfz in der Stadt zurückgelegten Wege um mindestens 5 Prozent zu senken.
- Auch der die Stadtgrenze überschreitende Verkehr muss beachtet werden. Die Ansprache der Einpendler in Zusammenarbeit mit Unternehmen und dem Umland ist eine Schlüsselmaßnahme.
- Die Maßnahmen werden nach drei Jahren Umsetzung hinsichtlich ihrer verkehrlichen Wirkung evaluiert. Nur positiv evaluierte Maßnahmen werden weitergeführt.

Umsetzungsvorschlag

Unter Berücksichtigung der genannten Leitlinien schlägt das Kreisverwaltungsreferat in Absprache mit dem Referat für Arbeit und Wirtschaft und dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung ein Gesamtkonzept Mobilitätsmanagement mit sich ergänzenden Maßnahmenpaketen vor. Dabei kommen größtenteils bereits in München erfolgreich erprobte Methoden zum Tragen – allerdings erstmalig in einem flächendeckenden, integrierten Ansatz.

² Gemessen an der Zahl der in den beratenen Unternehmen beschäftigten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Hinzu kommt, dass im Rahmen des EU Förderprojekts ECCENTRIC, das im September 2016 gestartet ist, für das Neubaugebiet Domagpark ein umfangreiches Mobilitätsmanagement geplant ist. Die Erfahrungswerte aus dem Domagpark können idealerweise für den gesamten Münchner Norden genutzt werden.

Die folgende Grafik gibt einen Überblick über geplante Maßnahmenpakete und die jeweiligen Zuständigkeiten.

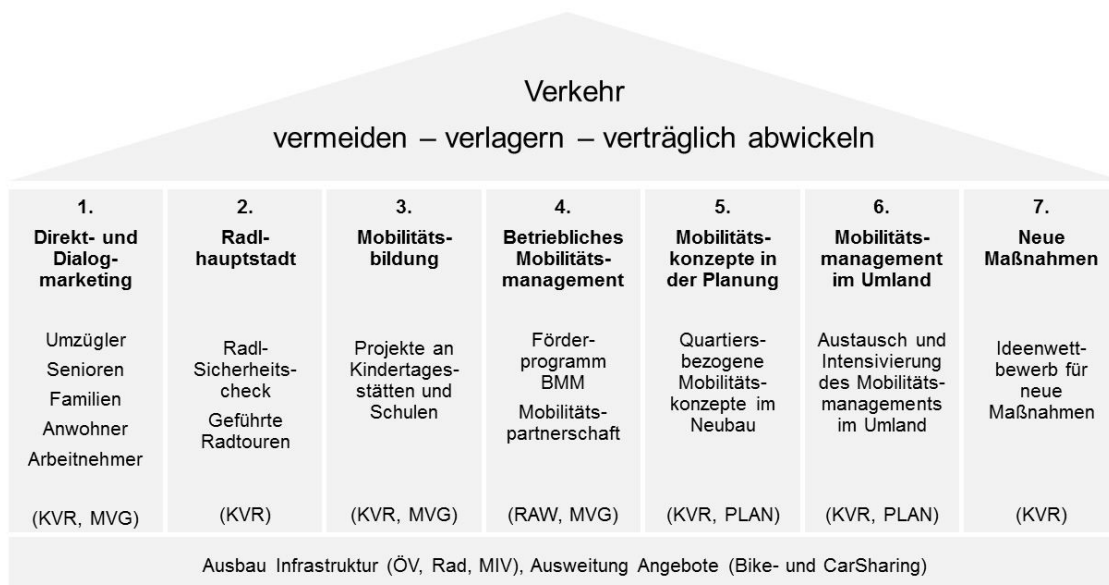


Abbildung 2: Übersicht Mobilitätsmanagement-Konzept Münchner Norden

Maßnahmenpaket 1: Direkt- und Dialogmarketing für ausgewählte Zielgruppen

Wie in Kapitel 2 beschrieben bestehen mit der Neubürgerberatung mittlerweile neun Jahre Projekterfahrung im Direkt- und Dialogmarketing zur Förderung nachhaltiger Mobilität. Dabei werden Privathaushalte persönlich angeschrieben und erhalten eine Grundlageninformation über alle zur Verfügung stehenden Mobilitätsangebote vor Ort.

Im weiteren Verlauf besteht für interessierte Bürgerinnen und Bürger die Gelegenheit sich zusätzlich individuell benötigte Informationen zu bestellen, z. B. zum Thema Barrierefreiheit für Menschen mit Behinderungen oder zum Thema Nachtlagen für Schichtarbeiter oder Nachtschwärmer. Zudem kann getestet und geschnuppert werden,

beispielsweise mit einem kostenlosen Wochenticket für den Öffentlichen Verkehr. Auf Wunsch wird eine persönliche telefonische Beratung angeboten, die letztlich erfahrungsgemäß ausschlaggebend für die spätere Verhaltensänderung, den Kauf eines ÖPNV-Abos oder einer Car-Sharing Mitgliedschaft ist.

Aus bundesweiten Forschungsprojekten, wie z. B. dem EU-Projekt MAX, ist bekannt, dass die beschriebene Methode nicht nur bei Neubürgern sondern auch bei bereits ortsansässigen Bürgerinnen und Bürgern die erwünschte Wirkung erzielt. Grund ist, dass neben dem Wohnortwechsel viele andere Lebensumbruchsituationen wie Familiengründung, Aufnahme einer Ausbildung etc. eine Neuorganisation der alltäglichen Mobilität verlangen.

Aber nicht nur die Bedürfnisse ändern sich. Auch das Mobilitätsangebot befindet sich im ständigen Wandel. Beispiele hierfür sind die jährlichen Änderungen im Tarif- und Fahrplanangebot im Öffentlichen Verkehr, neue Angebote beim Car Sharing und im Radverkehr, Fördermöglichkeiten für E-Mobilität oder auch Veränderungen beim Parkraummanagement.

Daher werden die Bürgerinnen und Bürger – sofern möglich – gezielt in folgenden Umbruchsituationen angesprochen und beraten.

Umzügler	Umzüge in ein neues Wohnumfeld, auch wenn es sich um einen Umzug innerhalb der Stadt handelt, werfen meist auch die gewohnten Mobilitätsabläufe durcheinander. Zudem ist ein Umzug nicht selten durch eine Lebensumbruchsituation induziert: Nachwuchs, Heirat, Trennung, Aufnahme eines Studiums / einer Ausbildung etc. Der Zeitpunkt eignet sich also für ein umfassendes Mobilitätsmanagement.
Seniorinnen und Senioren	Mit zunehmendem Alter lassen körperliche Fähigkeiten nach, was häufig die alltägliche Mobilität erschwert. Gleichzeitig ändern sich Mobilitätsbedürfnisse beispielsweise durch den Wegfall des Arbeitsweges. Das Kreisverwaltungsreferat hat bereits im Jahr 2010 eine umfassende Mobilitätsinformation für Seniorinnen und Senioren - den „Mobilitätswegweiser“ - entwickelt, mit sehr positiven Ergebnissen. Diesen gilt es zu aktualisieren und gegebenenfalls auf die Situation im Münchner Norden zu fokussieren. Bei der MVG wird für Seniorinnen und Senioren das Fahrgasttraining „Sicher unterwegs“ angeboten. Jedes Jahr gibt es in München insgesamt ca. 12 Termine, die im Regelfall an den Alten- und Service-Zentren der jeweiligen Stadtbezirke stattfinden. Bei steigender Nachfrage bzw. gezielten Marketingaktionen sollten für den Münchner Norden 4 zusätzliche Termine eingeplant werden.

Familien	<p>Münchner Familien werden bereits jetzt kurz nach der Geburt des ersten Kindes mittels der Elternbriefe der Landeshauptstadt München über das Projekt Go!Family informiert. Go!Family bietet jungen Familien die Möglichkeit, verschiedene Mobilitätsformen unverbindlich und umsonst bzw. kostengünstig zu testen: CarSharing, den Öffentlichen Verkehr sowie Kinderfahrradanhänger beziehungsweise Kindertransporträder. Der sehr erfolgreiche und bei der Zielgruppe überaus positiv angenommene Ansatz von Go!Family soll im Münchner Norden noch ausgebaut werden. Die Familien erhalten nicht nur zum Zeitpunkt der Geburt eine umfassende Information, sondern werden auch in der Phase des Wiedereinstiegs in den Beruf bei der Organisation der täglichen Wege unterstützt. Dies erfolgt sowohl über bestehende Kontakte als auch über weitere Informationen und Angebote, die über die Elternbriefe des Stadtjugendamts verteilt werden. Darüber hinaus werden die Elternbriefe um spezifische Mobilitätshinweise für alle Altersstufen ergänzt – z. B. zu den Themen Fahrradanhänger, Laufrad, Schulweg, Verkehrssicherheit usw.</p>
Anwohner von neuen Infrastrukturprojekten	<p>Die Eröffnung neuer ÖV-Linien, Mobilitäts- bzw. Leihradstationen, Fahrradverbindungen usw. sind ebenfalls ein passender Anlass, um im unmittelbaren räumlichen Umfeld über die Angebotsverbesserung zu informieren. Genauso gilt es langfristige Baustellen oder andere Einschränkungen des motorisierten Individualverkehrs wie z. B. die Einführung eines Parkraummanagements bei den betroffenen Anwohnern und Gewerbetreibenden zu kommunizieren und über alternative Mobilitätsformen zu informieren. Beispielsweise kommt dem Bereich neue Infrastrukturprojekte durch die Ausbaupläne des Forschungs und Innovationszentrums durch die BMW Group mit entsprechendem Ausbau der verkehrlichen Infrastruktur und die Umgestaltung ehemaliger Kasernengelände im Münchner Norden besondere Bedeutung zu. Ähnliche Bedeutung haben Großprojekte wie die Verlängerung der Schleißheimer Straße oder die Einführung von Parkraummanagement-Gebieten außerhalb des Mittleren Rings.</p>
Quartiersbezug	<p>Haushalte im Münchner Norden, die zu keinem der oben aufgeführten Anlässe angesprochen werden können, sollen dennoch eine allgemeine Information erhalten, die die Mobilitätsangebote im unmittelbaren Wohnumfeld aufzeigt. Tatsächlich haben zahlreiche Forschungsprojekte (u. a. das EU-Projekt MAX) gezeigt, dass auch Dialogmarketingkampagnen ohne konkreten Anlass Verhaltensänderungen bewirken, da</p>

	insbesondere die telefonische Erreichbarkeit gerade bei ansässigen Bürgerinnen und Bürger deutlich höher ist, als z. B. der Neubürger. Und der telefonische Kontakt ist in hohem Maße verantwortlich für die spätere Wirkung.
Arbeit- nehmerinnen und Arbeit- nehmer	Viele der Verkehrsströme haben ihre Quelle außerhalb des Gebiets Münchner Norden, dazu gehören insbesondere die Pendlerverkehre. Die Ansprache der Pendler erfolgt idealerweise über den Arbeitgeber. Hier setzt grundsätzlich das bewährte Förderprogramm Betriebliches Mobilitätsmanagement an. Dieses ist jedoch nur auf Unternehmen mit mindestens 100 Mitarbeitern zugeschnitten und verursacht zudem bei den Unternehmen relativ großen Aufwand. Das Direkt- und Dialogmarketing können dagegen sowohl kleinere als auch größere Unternehmen problemlos anwenden. Die MVG-Mobilitätspartnerschaft bietet im Rahmen ihres Direkt- und Dialogmarketings bereits einer Vielzahl an Betrieben verschiedene attraktive Angebote an (z. B. kostenloser Versand Minifahrpläne, Einsatz Infomobil und Organisation von Mobilitätstagen und –wochen, Zuleitung von speziellen Fahrgastinformationen wie Baustelleninfos, Beiträge für das Intranet etc.). Gemeinschaftlich mit der MVG-Mobilitätspartnerschaft ist ein passendes Ansprachemedium zu konzipieren, das um konkrete Standort- und Unternehmens-Informationen ergänzend zum ÖPNV und MVG Rad (z.B. Car-Sharing oder Dienstreisemanagement) erweitert werden kann und über die Unternehmen an die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter verteilt wird. Inklusive ist eine internetbasierte Bestellmöglichkeit für zusätzliche Informationsmaterialien und je nach Interesse des Unternehmens auch Schnupperangebote. Idealerweise erfolgt die Beratung anlassbezogen, beispielsweise im Falle eines Umzugs des Unternehmens, bei Veränderungen der Anbindung oder der Parkplatzsituation. Als Zielgröße wird festgehalten, dass jedes Jahr rund 10 Prozent der Beschäftigten im Münchner Norden angesprochen werden.

Die Größenordnungen der Zielgruppen zeigt die folgende Tabelle. Eine seriöse Abschätzung der betroffenen Anwohnerinnen und Anwohnern von künftigen Infrastrukturprojekten ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht exakt darstellbar. Ziel ist jedoch, rund die Hälfte der Haushalte innerhalb eines Zeitraums von fünf Jahren einer Infrastrukturmaßnahme im unmittelbaren räumlichen Umfeld zuzuordnen.

Tabelle Zielgruppen Direkt- und Dialogmarketing

Stadtbezirk	Moosach (10)	Milbertshofen-Am Hart (11)	Schwabing-Freimann (12)	Feldmoching-Hasenberg (24)	GESAMT
Einwohner (31.12.2016)	53.859	76.255	77.188	61.764	269.066
Einwohnerprognose (2025)	66.148	87.143	101.077	71.789	326.157
Haushalte (31.12.2015)	28.141	38.122	38.192	29.203	133.658
Sozialvers.-pflicht. Besch. Arbeitsort (31.12.2015)	29.857	51.330	62.171	7.639	150.997

Quellen: Statistisches Amt der LHM zum Bevölkerungsbestand / Demografie-Bericht 2017

Maßnahmenpaket 2: Elemente der Radlhauptstadt München

Die Öffentlichkeitsarbeit für den Radverkehr unter der Marke Radlhauptstadt München bietet stadtweite Aktionen und Serviceangebote. Eine Fokussierung einzelner Bausteine auf den Münchner Norden wird einerseits die Sichtbarkeit der Radverkehrsförderung dort erhöhen und somit das Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel ins Bewusstsein rücken und dient andererseits dazu, im Rahmen des oben beschriebenen Dialogmarketings Schnupper- und Testangebote bereit zu stellen.

So kann beispielsweise den Bürgerinnen und Bürgern eine geführte Radtour im eigenen Viertel zum Kennenlernen sowohl der schönsten als auch der sichersten Radverbindungen angeboten werden. Genauso dürfte ein Radl-Sicherheitscheck bei Unternehmen das Thema Arbeitsweg greifbar ins Bewusstsein rücken. Daher sollen die folgenden zwei Bausteine, die einen starken Servicecharakter haben, zum Tragen kommen:

Radl-Sicherheitschecks	<p>Beim kostenfreien mobilen Radl-Sicherheitscheck können Bürgerinnen und Bürger ihre Fahrräder kostenlos überprüfen lassen. Kleinere Mängel werden direkt vor Ort behoben. Zum Service gehören insbesondere das Nachjustieren von Bremsen und Sattel, die Überprüfung von Licht, Reflektoren und Reifendruck.</p> <p>Der Radl-Sicherheitscheck tourt durch die Stadt und macht vornehmlich an sehr stark frequentierten Plätzen wie z. B. dem Odeonsplatz oder dem</p>
-------------------------------	---

	<p>Rotkreuzplatz Halt. Im Münchner Norden war der Radl-Sicherheitscheck bereits an der U-Bahn Haltestelle Dülferstraße sowie am Curt-Mezger-Platz. In einem etwas kleineren Format ist dieser bei den Bürgerinnen und Bürgern sehr beliebte Service auf zahlreichen Plätzen des Münchner Nordens denkbar, wie z. B. am Petuelpark. In jedem der Stadtbezirke soll der Check zwei Mal pro Jahr Station machen. Zusätzlich wird der Check auch Unternehmen zur Durchführung von internen Mobilitätstagen angeboten.</p>
Geführte Radtouren	<p>Die Radlhauptstadt München lädt bereits jetzt neue Bürgerinnen und Bürger ein, ihre künftige Heimat auf schönen und praktischen Radlrouten zu entdecken und München im wahrsten Sinne des Wortes zu erfahren. Das Angebot ist nicht nur bei Neubürgern sehr beliebt, daher sollen spezielle Routen für den Münchner Norden konzipiert und angeboten werden. Diese können auch speziell auf die Bedürfnisse von Familien oder Senioren abgestimmt werden. Angeboten werden sollen pro Bezirk zwei Touren pro Jahr.</p>

Maßnahmenpaket 3: Mobilitätsmanagement an Kindertagesstätten und Schulen

Getreu dem Sprichwort „Was Hänschen nicht lernt, lernt Hans nimmermehr“ sollen die Kinder bereits im Kindergartenalter erfahren, dass aktive Mobilität Spaß macht und der Umwelt gut tut. Mobilitätsbildung vermittelt den Kindern neben dem reinen Wissen über sicheres Verhalten im Verkehr auch motorische Fähigkeiten, das Verstehen und das Bewusstsein über die grundsätzlichen Zusammenhänge von eigenem Mobilitätsverhalten mit Verkehrssicherheit, Gesundheit und Umwelt und mit ihrer Konzentrationsfähigkeit im Unterricht. Über die Jahre des Heranwachsens werden sie immer wieder über altersgerechte Konzepte mit der Thematik befasst, so dass im Erwachsenenalter eine nachhaltige Mobilitätskultur selbstverständlich wird.

Das Kreisverwaltungsreferat setzt bereits seit vielen Jahren sehr erfolgreich im gesamten Münchner Stadtgebiet Maßnahmen der Mobilitätsbildung und -erziehung um (siehe Kap. 2). Darüber hinaus bietet die Radlhauptstadt München unter dem Titel Schultournee ein speziell auf das Rad zugeschnittenes Angebot für weiterführende Schulen. Die MVG bringt im Rahmen des Projekts MobiRace den Schülerinnen und Schülern die sichere Nutzung des Öffentlichen Verkehrs bei. Hierbei übersteigt die Nachfrage durch Einrichtungen deutlich das durch Ressourcen limitierte Angebot.

Dies soll sich speziell im Hinblick auf den Münchner Norden ändern. Jeder Kindergarten, jede Schule erhält die Möglichkeit eines oder mehrere Mobilitätsbildungsprojekte zu

buchen. Ziel ist, die Kinder und Jugendlichen mehrmals in ihrer Kindheit bzw. Jugend anzusprechen und somit eine echte Mobilitätsbiographie zu schaffen. Als Zielgröße wird festgelegt, dass jede zweite Einrichtung bzw. Schule alle zwei Jahre einen Projekt-Baustein der Mobilitätsbiographie durchführt.

Die Anzahl der Einrichtungen in den Stadtbezirken zeigt folgende Tabelle:

Stadtbezirk	Moosach (10)	Milbertshofen-Am Hart (11)	Schwabing-Freimann (12)	Feldmoching-Hasenberg (24)	GESAMT
Kindergärten und Häuser für Kinder	19	33	34	35	86
Betreute Kinder im Alter von 3-6	1.306	2.079	2.008	1.765	5.393
Grundschulen	5	8	6	8	19
Anzahl Schüler	1.544	2.123	1.962	1.936	5.629
Weiterführende Schulen	4	5	5	5	14
Anzahl Schüler	2.366	2.368	2.808	3.237	10.779
Berufsschulen	6	0	7	0	13

Quelle: Referat für Bildung und Sport, Daten für die Bürgerversammlungen

Darüber hinaus sind weitere Einrichtungen in Planung. In der Umsetzung werden neue Einrichtungen selbstverständlich berücksichtigt.

Kindergarten

Bambini mini 3-4 Jahre	Die Projekte „BAMBINI mini“ und „BAMBINI maxi“ werden in Kindergärten durchgeführt und haben zum Ziel, bei den Kindern vor allem Spaß an der Bewegung sowie nötige motorische Fähigkeiten für die Teilnahme am Verkehr zu fördern. Kinder, die frühzeitig hohe motorische Fähigkeiten ausbilden, z. B. Balance halten, Körperkoordination, Erfahrungen mit einem Laufrad machen, sind später die besseren, weil die sichereren Radfahrer im Verkehr. Die Erzieherinnen und Erzieher können nach einer Schulung durch das BAMBINI Team viele zusätzliche Bausteine auch nach dem eigentlichen Projekt eigenständig umsetzen. Als Zielgröße wird angestrebt, jährlich ein Viertel der Kindergärten im Münchner Norden (rund 21 Einrichtungen) zu betreuen.
Bambini maxi 5-6 Jahre	

Grundschule

<p>Bus mit Füßen 1. und 2. Klasse</p>	<p>Den Grundschulen im Münchner Norden soll die Einführung und Begleitung des „Bus mit Füßen“ angeboten werden, der Schüler und Eltern zu einem sicheren Schulweg zu Fuß motiviert. Dies steigert nicht zuletzt die Verkehrssicherheit im unmittelbaren Umfeld der Schule, da die häufig anzutreffende unübersichtliche Verkehrssituation kurz vor Schulbeginn durch die Reduktion der Elterntaxis entlastet wird.</p> <p>In der Regel läuft ein einmal etablierter „Bus mit Füßen“ weiter und wird ohne größeren externen Aufwand durch die Schulleitung und den Elternbeirat auch an die nächste Erstklassengeneration weitergereicht. Dennoch ist von Zeit zu Zeit eine Auffrischung nötig. Daher wird als Zielgröße angestrebt, jährlich 5 neue Grundschulen zur Teilnahme zu motivieren und parallel dazu 10 Bestandsschulen zu betreuen.</p>
<p>Auf die Räder- fertig-los 4. Klasse</p>	<p>Ebenfalls an Grundschulen richtet sich das Projekt „Auf die Räder-fertig-los!“. Schülerinnen und Schüler der vierten Jahrgangsstufe lernen unter Anleitung von erfahrenen Radl-Checkern was alles zu einem verkehrssicheren Fahrrad gehört. An einem Aktionstag üben sie einfache Reparaturen und Wartungen am Fahrrad eigenständig durchzuführen. Nach dem Check geht es zu verschiedenen Parcours-Stationen, bei denen die Kinder ihre Fähigkeiten wie z. B. Balance halten, Koordination und Geschicklichkeit testen können. Das Projekt ergänzt die Jugendverkehrsschule der Polizei und soll die Kinder bei der Vorbereitung auf den zukünftigen Schulweg zur weiterführenden Schule unterstützen. Zur Vorbereitung auf den Aktionstag lösen die Schülerinnen und Schüler gemeinsam mit ihren Eltern ein „Radl-Quiz“. Die teilnehmenden Schulen erhalten darüber hinaus eine Radl-Box mit verschiedenen Materialien und zahlreichen Übungsanleitungen, um einzelne Übungen auch unabhängig von dem Aktionstag durchführen zu können.</p> <p>Das beschriebene Projekt wurde im Rahmen eines durch das EU-Projekt SEGMENT geförderten Piloten entwickelt und an zwei Schulen erprobt. Seit dem Jahr 2016 erfolgt eine Fortsetzung in geringem Umfang durch eine interne Umschichtung von Mitteln. Es zeichnet sich jedoch eine deutlich höhere Nachfrage seitens der Schulen ab. Daher soll für die Grundschulen im Münchner Norden ein zusätzliches Kontingent geschaffen werden. Ziel ist, das Projekt jedes</p>

Jahr an einem Drittel der Grundschulen durchzuführen, somit an rund 10 Schulen.

Weiterführende Schulen

Mobi Race 4. und 5. Klasse	Mobi-Race wird in 4. und 5. Klassen durchgeführt und umfasst zwei Unterrichtstage pro Klasse sowie einen Rallye-Tag. Am ersten Tag lernen die Schülerinnen und Schüler im Unterricht, unterstützt durch Lehrer und Fachexperten, alles rund um den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und bereiten sich auf die selbstständige Nutzung des ÖPNV vor. Am zweiten Tag stehen Themen wie Umwelt, Lärm und Flächenverbrauch im Verkehrsbereich auf dem Projektlehrplan. Am dritten Tag erkunden die Kinder in Kleingruppen ihre Stadt im Rahmen einer Rallye mit U-Bahn, Bus, Tram und S-Bahn. Sie fahren zu unterschiedlichen Orten in München, um dort Quizfragen zu beantworten oder kleine Aufgaben zu erfüllen. Da die Nachfrage für das Projekt aktuell fast doppelt so hoch ist, wie die Anzahl an Klassen, die die MVG bedienen kann, ist das Ziel, ein zusätzliches Kontingent für ca. 32 Klassen jährlich im Münchner Norden zu erhalten.
Schultournee 5. und 6. Klasse	In der vierten Jahrgangsstufe werden Jugendliche mit der Fahrradprüfung auf das verkehrssichere Radfahren vorbereitet. Die „Schultournee - Check dein Rad!“ vertieft diese Inhalte in der fünften und sechsten Klasse, indem die Themen Sicherheit und Freude am Radfahren spielerisch vermittelt werden. In Form einer Quizshow werden u. a. die Themen Klimaschutz und Verkehrssicherheit aufgegriffen. Neben der Theorie kommt auch die Praxis nicht zu kurz. In der "Radlwerkstatt" legen die Jugendlichen selbst Hand an. In Kleingruppen checken die SchülerInnen gemeinsam mit erfahrenen Fahrradmechanikern ihre eigenen Fahrräder. Bereits jetzt haben auch die Schulen aus dem Münchner Norden die Möglichkeit sich für dieses Angebot bei der Radlhauptstadt München zu bewerben. Da jedoch die Nachfrage höher ist als das Angebot, soll ein zusätzliches Kontingent von vier Einsatztagen speziell für den Münchner Norden geschaffen werden.
Fair Move 5. und 6. Klasse	Alle weiterführenden Schulen können sich bereits jetzt um die Durchführung der Projekte „Fair Move“ und „On my way“ bewerben. In beiden Projekten setzen sich die Jugendlichen kreativ mit dem Thema Mobilität in verschiedenen Workshops auseinander. Passend zur Thematik findet der Projekttag im Verkehrszentrum statt. Für das Projekt „Fair Move“ wurde zudem ein Hausaufgabenheft entwickelt -
On my way 7. und 8. Klasse	

„Gscheids Heftl“ - in dem die Schülerinnen und Schüler viele nützliche Hinweise und Informationen rund um das sichere, umwelt- und klimafreundliche Unterwegssein in München finden. Weiterführende Schulen, gerade in den höheren Jahrgangsstufen, haben aufgrund des engen Lehrplans deutlich seltener die Möglichkeit themenspezifische Projekttag durchzuführen. Daher wird als Zielgröße festgehalten, bei rund einem Viertel der weiterführenden Schulen (ohne Berufsschulen) eines der beiden Projekte durchzuführen.

Maßnahmenpaket 4: Betriebliches Mobilitätsmanagement

Cluster Ansatz Betriebliches Mobilitäts- management	Während das etablierte Förderprogramm Betriebliches Mobilitätsmanagement in den jährlich stattfindenden Beratungsrunden Unternehmen aus dem gesamten Stadtgebiet sowie dem Landkreis München vereint, sollen im Münchner Norden künftig verstärkt räumliche Unternehmenscluster angesprochen und gemeinsam beraten werden. Ein erster Pilot läuft aktuell in der Parkstadt Schwabing. Dabei sind u. a. so renommierte Unternehmen wie Atos Deutschland, Fujitsu, STRABAG, Interhyp, MAN Truck & Bus, Osram, TaurusMedia und Tod's. Die MVG hat im Rahmen ihrer Mobilitätspartnerschaft bereits mehrere Veranstaltungen für Unternehmen in der Parkstadt Schwabing organisiert und standortspezifisches Informationsmaterial (z. B. Erreichbarkeitspläne) erstellt und verteilt. Ein großes Potenzial wird u. a. in der Fahrgemeinschaftsvermittlung über Unternehmensgrenzen hinweg gesehen.
--	--

Maßnahmenpaket 5: Mobilitätsmanagement in der Planungsphase von Wohn- und Gewerbegebieten

	In der Planungsphase von Wohn- und Gewerbegebieten sowie insbesondere bei Einrichtungen, die viel Publikumsverkehr induzieren wie z. B. Schulen oder Veranstaltungsorten werden die Grundsteine für die künftige Mobilität der Nutzerinnen und Nutzer gelegt. Die Chancen für ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten steigen gewaltig, wenn Investoren, spätere Nutzer, planende Verwaltung und Mobilitätsberater frühzeitig ein Mobilitätskonzept abstimmen. Im Wohngebiet Domagkpark ist ein solch integrierter Prozess von engagierten Akteuren angestoßen worden. Die dort gemachten Erfahrungen sollen ausgewertet und auf künftige Wohn- und
--	--

Gewerbeprojekte übertragen werden. Gerade bei den Entwicklungsflächen, die im Eigentum der Stadt sind bzw. bei städtischen Projekten wie z. B. Schulen, sind die Steuerungsmöglichkeiten sehr hoch.

Darüber hinaus nimmt die Förderung eines nachhaltigen Mobilitätsverhaltens in der Bauleitplanung einen immer größeren Stellenwert ein. Sowohl bei der Entwicklung der Bayernkaserne als auch der Kronprinz-Rupprecht-Kaserne (FIZ-Future) werden Mobilitätskonzepte zur Förderung der Nahmobilität und eines optimierten Verkehrsverhaltens von Beginn an in den jeweiligen Planungen berücksichtigt.

Maßnahmenpaket 6: Mobilitätsmanagement in der Region

Aufbau Netzwerk	<p>Verkehr macht nicht an der Stadtgrenze Halt. Bewohner des Münchner Umlands pendeln in die Stadt, ähnlich groß ist jedoch auch der Verkehrsfluss in umgekehrter Richtung, da sich einzelne Umlandgemeinden als Wirtschaftsstandort profiliert haben. Das Interesse der Umlandgemeinden, ein eigenes Mobilitätsmanagement aufzubauen, um Quell- und Zielverkehr zu reduzieren, nimmt mit der vor Ort steigenden Verkehrsbelastung zu. Dies wurde in dem Workshop der Inzell-Initiative zum Regionalen Mobilitätsmanagement am 24.02.2017 überdeutlich. Die Umlandgemeinden können nicht nur von den Erfahrungen der Landeshauptstadt München lernen sondern profitieren vor allem durch eine Intensivierung des Austausches untereinander, wie die rege Beteiligung an den Regionalkonferenzen zeigte, die im Jahr 2010 im Rahmen des Bundesprogramms „effizient mobil“ durchgeführt wurden. Das damals aufgebaute Netzwerk soll intensiviert, jährliche Regionalkonferenzen durchgeführt und insbesondere im nördlichen Umland die Umsetzung von Mobilitätsmanagement-Maßnahmen ggf. durch Anschubfinanzierungen unterstützt werden. Chancen ergeben sich auch durch dass Nachfolgeprojekt von „effizient mobil“, das unter dem Titel „Gute Wege“ insbesondere das Betriebliche Mobilitätsmanagement fördern wird.</p> <p>Im Vorfeld der Beschlussvorlage wurden bereits erste Gespräche mit dem nördlichen Umland geführt. So wurde beispielsweise bei der Regionalen Wohnungsbaukonferenz am 18.03.2015 die Erarbeitung eines interkommunalen Verkehrskonzepts als Projekt vereinbart. Zielsetzung ist, wirksame Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation in diesem dynamischen Raum zu schaffen. Ein</p>
-----------------	---

Maßnahmenpaket 6: Mobilitätsmanagement in der Region

	Teilprojekt dabei kann und sollte das Thema Mobilitätsmanagement sein.
--	--

Maßnahmenpaket 7: Neue Maßnahmen

Ideenwettbewerb	<p>Unter den Punkten 1 bis 6 wurden methodisch bewährte und mehrheitlich erprobte Maßnahmenpakete geschnürt. Darüber hinaus sollen im Münchner Norden auch innovative Pilotprojekte gestartet werden, um neue Zielgruppen zu erschließen und weitere Methoden zu erproben. Denkbar sind hier z. B. spezielle Ansätze für die 13 Berufsschulen, die in den Stadtbezirken 10, Moosach und 12, Schwabing-Freimann liegen.</p> <p>Zur Konkretisierung von neuen Maßnahmen wird ein Ideenwettbewerb ausgelobt. Die Ergebnisse werden dem Stadtrat gemeinsam mit den Evaluationsergebnissen vorgelegt.</p>
-----------------	--

5. Nutzen, Wirkung und Evaluation

Neu an dem Konzept Mobilitätsmanagement Münchner Norden ist – im Vergleich zu den bereits jetzt existierenden Ansätzen – die flächendeckende und integrierte Umsetzung. Bisher konnte das Mobilitätsmanagement nur punktuell seine Wirksamkeit entfalten. Neubürger wurden angesprochen, einzelne Unternehmen, eine Handvoll Kindergärten und Schulen.

Um die angestrebten 5% Verkehrsverlagerung auf den Umweltverbund auch zu erreichen, ist eine flächendeckende systematische Vorgehensweise wichtig. Im Einzelfall sind mehrere Impulse nötig, um eine tatsächliche freiwillige Veränderung des Mobilitätsverhaltens anzustoßen. Zur Veranschaulichung dient folgendes fiktives Beispiel einer Familie im Münchner Norden:

- Ansprache der Familie aufgrund der Einführung einer neuen Buslinie in Wohnortnähe. In diesem Zuge erfährt die Familie auch über die Car-Sharing Möglichkeiten im Umfeld. Erste Überlegungen den Zweitwagen abzuschaffen werden angestellt.
- Teilnahme der Tochter an dem Projekt BAMBINI mit begleitendem Elternabend und BAMBINI Lotto zur Sensibilisierung bezüglich des Kindergartenweges. Das Thema Verkehrssicherheit rückt stark ins Bewusstsein. Zudem weist die Schule darauf hin, dass Kindern, die mit dem Auto gebracht werden, Bewegung und Kommunikation auf dem Schulweg fehlen, so dass sie eher unter Konzentrationsproblemen leiden. Nun wird die Tochter immer häufiger zu Fuß bzw. mit dem Roller gebracht.
- Teilnahme des Sohnes an der Schultournee in der 5. Klasse. Daraufhin legt er den Schulweg gemeinsam mit Freunden selbstständig und sicher mit dem Fahrrad zurück.
- Der Arbeitgeber der Mutter beteiligt sich an dem Förderprogramm Betriebliches Mobilitätsmanagement. Hochwertige Fahrradabstellanlagen und Duschmöglichkeiten werden geschaffen und die Anbindung mit dem Öffentlichen Verkehr verbessert.
- Bei der nächsten Reparaturrunde des Zweitwagens wird die Investition nicht mehr getätigt. Das Auto wird verkauft. Die Familie spart sich ab diesem Zeitpunkt jedes Jahr etwa 6.000 Euro, investiert davon gut die Hälfte in alternative Mobilität (ÖV, Car-Sharing, Taxi, Fahrrad) und hat die andere Hälfte für andere wichtige Investitionen zu Verfügung.

Zur Wirkung von Mobilitätsmanagement Maßnahmen liegen zahlreiche Studien vor. So hat beispielsweise die Deutsche Energie-Agentur GmbH (dena) folgende Bilanz des zweijährigen Aktionsprogramms Mobilitätsmanagement „effizient mobil“ gezogen:

„Mobilitätsmanagement ist effektiv und überzeugt immer mehr Betriebe und Kommunen in Deutschland. Sie können mit diesem Ansatz den Pkw-Verkehr vor Ort um rund 10 Prozent senken.“

Qualitativ anspruchsvolle Evaluationsstudien liegen insbesondere auch für den Ansatz des Direkt- und Dialogmarketing vor, der im Münchner Norden vornehmlich zum Tragen kommen soll. Dieser Ansatz ist in über 100 Praxisfällen in Europa, Nordamerika und Australien angewendet und getestet worden. Als Ergebnis lässt sich festhalten, dass durch diese Methode 5 bis 15 Prozent aller Pkw-Wege auf andere Verkehrsmittel verlagert werden³. In München wurde der Ansatz bei der Neubürgerberatung umfassend evaluiert (siehe Kapitel 2).

Darüber hinaus wurden in München auch im Rahmen des EU-Projekts MAX Erkenntnisse hinsichtlich der Anwendung der Methode bei ansässigen Bürgerinnen und Bürgern gewonnen: Der Anteil, der mit dem Kfz zurückgelegten Wege lag in der Beratungsgruppe mit 43,2 Prozent deutlich niedriger als in der Kontrollgruppe, die 49,3 Prozent ihrer Wege mit dem Kfz bewältigten. Ein direkter Vergleich mit den Evaluationsergebnissen des Neubürgerprojekts ist aufgrund unterschiedlicher Projekt- und Untersuchungsdesigns zwar schwierig, aber deutlich ist auch hier geworden: Information und Beratung, verknüpft mit konkreter Handlungsunterstützung, haben auch ohne unmittelbare Veränderungen des infrastrukturellen Angebots eine signifikante Wirkung auf die Verkehrsmittelwahl.

Nicht zu vernachlässigen ist zudem der Imagegewinn für die Landeshauptstadt München. Neben den Erfahrungen aus der Neubürgerberatung lassen sich auch in der einschlägigen Literatur zahlreiche Belege dafür finden, dass dieser Service von den Bürgerinnen und Bürgern überaus geschätzt wird. „Dialogbasiertes Marketing ist eine wirkungsvolle und kostengünstige Möglichkeit, das Mobilitätsverhalten zu beeinflussen. Es kann die Interessen vieler Institutionen bündeln, schnell und flächendeckend durchgeführt werden und nutzt fast immer dem ÖPNV. Und es führt zu positiven Reaktionen bei den Bürgerinnen und Bürgern.“⁴

Das eingangs genannte Ziel der Reduzierung des personengebundenen Quell-Zielverkehrs um rund 5% sowie ganz grundsätzlich die Effektivität der einzelnen Maßnahmen soll durch eine wissenschaftliche Evaluation nach drei Jahren Umsetzung überprüft werden. Die Ergebnisse dienen auch der methodischen Weiterentwicklung, Verfeinerung und steten Verbesserung der Zielgenauigkeit der Maßnahmen. Dafür sind 20 Prozent eines Jahresbudgets zu kalkulieren.

³ vgl. Marcel Hunecke, 2015: Mobilitätsverhalten verstehen und verändern. Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung, Band 26. Springer Fachmedien. S. 78

⁴ Brög, W.(2016): Dialog-Marketing mit Dialog, In: Der Nahverkehr 06/2016, S. 21f.

6. Ressourcenbedarf

Mobilitätsmanagement ist im Vergleich zu Infrastrukturmaßnahmen vergleichsweise kostengünstig, denn es braucht keine Infrastruktur und Technik mit den damit verbundenen hohen Kosten in Bau und Betrieb. Bei Betrachtung der erzielbaren Wirkung ist der Einsatz der Ressourcen als höchst effektiv zu bewerten. Die Evaluation der Neubürgerberatung aus dem Jahr 2006 hat beispielsweise ergeben, dass die Mehreinnahmen durch zusätzliche Fahrgelderlöse die Kosten überkompensieren. Mobilitätsmanagementmaßnahmen werden dauerhaft in regelmäßigen Abständen durchgeführt, da sich die Zielgruppen und das Verkehrsangebot laufend ändern und nur so ein nachhaltiger anhaltender Erfolg sichergestellt ist. Die jährlichen Sachkosten berechnen sich vor allem auf Basis des Umfangs der einzelnen Maßnahmenpakete und sind in der folgenden Tabelle dargestellt:

6.1 Sachkosten

Maßnahmenpaket	Umfang	Verant- wortlich	Kosten	Gesamtkosten pro Jahr
Direkt- und Dialogmarketing private Haushalte	135.000 Haushalte insg. Pro Jahr Beratung von 20 Prozent	KVR	10 Euro / Haushalt	270.000 Euro
Fahrgasttraining „Sicher unterwegs“	4 zusätzliche Termine pro Jahr	MVG	3.000 € / Termin	12.000 Euro
Direkt- und Dialogmarketing Arbeitnehmer	145.000 soz.-vers. Beschäftigte Pro Jahr Beratung von 10 Prozent	KVR	10 Euro / Beschäftigten	145.000 Euro
Bausteine der Radlhauptstadt	6 Aktionen pro Bezirk	KVR	1.250 Euro / Aktion	30.000 Euro
Mobilitätsbildung	100 Einrichtungen insg. Pro Jahr nehmen 40 Einrichtungen mit jeweils 3 Gruppen / Klassen teil	KVR	3.000 Euro / Einrichtung	120.000 Euro
Schulprojekt Mobi-Race	32 zusätzliche Klassen im Münchner Norden	MVG	2.400 Euro / Klasse	76.800 Euro
Clusteransatz Betriebliches Mobilitätsmanagement	Finanzierung ist über das Förderprogramm BMM gesichert			
Region	Impulssetzung in mindestens drei	KVR		50.000 Euro

	Kommunen / Unternehmen pro Jahr			
Durchführung Ideenwettbewerb				10.000 Euro
Gesamtkosten pro Jahr				713.800 Euro
Zusätzlich rd. 10% von drei Jahresbudgets für Evaluation, im dritten Jahr als einmaliger Betrag				210.000 Euro

6.2 Personalkosten

Neben den Sachkosten wird zusätzlich Personal zur flächendeckenden Umsetzung der Aufgaben im Münchner Norden benötigt. Für Verkehrs- und Mobilitätsmanagement im Stadtgebiet München sind im KVR in der Unterabteilung 1 Strategische Konzepte und Grundsatzangelegenheiten der Abteilung 1 Verkehrsmanagement der Hauptabteilung 3 Straßenverkehr, KVR-III/112, derzeit insgesamt 10,45 VZÄ vorgetragen. Davon stehen

- 3,0 VZÄ dauerhaft für Sachbearbeitung im Rahmen von Gscheid Mobil und Radlhauptstadt München

- 1,0 befristet für Stadtentwicklung, Wohnen und Mobilität
- 4,45 VZÄ befristet für Projektarbeit (z. B. EU Projekt ECCENTRIC, Handlungsprogramm Elektromobilität und Klimaschutz)
- 1,0 VZÄ befristet für die mengenmäßige Ausweitung vorhandener Aufgaben (Spitzenauslastung) sowie
- 1,0 VZÄ dauerhaft für Leitungsaufgaben zur Verfügung.

Hierbei sind insgesamt 3 VZÄ mit den in Kapitel 2 beschriebenen Aufgaben bereits jetzt schon ausgelastet. Hintergrund ist, dass die verantwortliche Fachdienststelle im Kreisverwaltungsreferat in den letzten Jahren zahlreiche zusätzliche Aufgaben ohne Stellenzuschaltungen übernommen hat. Hier sind insbesondere die Machbarkeitsstudie Umweltorientiertes Verkehrsmanagement, die Durchführung und Evaluation des Pilotversuchs flexibles CarSharing, die Unterrichtsmaterialien für Migranten zur Mobilität in München sowie die Erstellung eines kommunalen Verkehrssicherheitskonzepts zu nennen. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des entsprechenden Sachgebiets befinden sich bereits seit geraumer Zeit jenseits der Kapazitätsgrenze, so dass zur akuten Unterstützung eine befristete Beschäftigungsgenehmigung zur Bewältigung der aktuellen Arbeitsspitzen eingerichtet wurde.

Auch wenn wie bisher das Prinzip verfolgt werden soll, möglichst viele Leistungen bei externen Dienstleistern zu bestellen, um den Personalaufwand bei der Verwaltung so gering wie möglich zu halten, werden für die in Kapitel 4 dargestellten Aufgaben zur flächendeckenden Umsetzung von Maßnahmen im Münchner Norden zusätzliche

Kapazitäten im Umfang von 2,0 VZÄ befristet für 5 Jahre benötigt. Denn die strategisch-konzeptionelle Arbeit, die Verknüpfung mit anderen Dienststellen, Ausschreibung und Vergabe der Leistungen, die Betreuung der Auftragnehmer mit Controlling und Qualitätssicherung benötigt ein Mindestmaß an Personal in der Verwaltung. Aufgrund der Vielzahl an unterschiedlichen Maßnahmen, der Fülle an Aufgaben und den bisherigen Erfahrungswerten sind zwei Vollzeitäquivalente im Verkehrs- und Mobilitätsmanagement beim KVR zwingend befristet für 5 Jahre notwendig. Der Aufwand ergibt sich insbesondere aus folgender Aufgabenzusammenstellung:

- Konzeptionelle Feinplanung von fünf Maßnahmenpaketen einschließlich einer permanenten Überprüfung hinsichtlich effektiverer Methoden und Instrumente (vgl. Kapitel 4)
- Strategische Vernetzung mit potenziellen Kooperationspartnern
- Leitung von Projektarbeitsgruppen
- Einbindung und Abstimmung mit relevanten lokalen und gesamtstädtischen Akteuren
- Ausschreibung und Vergabe der extern zu erbringenden Leistungen
- Briefing Gespräche mit den Auftragnehmer-Konsortien
- Laufendes Projektmanagement und Controlling der Auftragnehmer
- Ansprache von Unternehmen und Bildungseinrichtungen
- Recherche von Baseline Daten für die geplante Evaluation
- Entwicklung eines adäquaten Evaluations-Designs
- Erstellung von Vorlagen für die Öffentlichkeitsarbeit und entsprechende Abstimmung
- Beobachtung der neuesten Entwicklungen im Bereich der nationalen und internationalen Forschung und Wissenschaft
- Erstellung und Abstimmung von Stadtratsvorlagen

Die Stellen sind auf fünf Jahre zu befristen, eine Entfristung soll im Falle einer dauerhaften Etablierung des Mobilitätsmanagements Münchner Norden erfolgen. Dies wird durch den Stadtrat auf Basis der Evaluationsergebnisse nach drei Umsetzungsjahren entschieden. Folgender Umsetzungszeitplan verlangt eine Befristung der Stellen auf fünf anstatt der sonst üblichen drei Jahre:

- Jahr 1: Feinkonzeptionierung, Ausschreibung, Vergabe und Umsetzungsvorbereitung
- Jahr 2: Umsetzung der ersten Maßnahmenpakete
- Jahr 3: Umsetzung weiterer Maßnahmenpakete, Entwicklung Evaluationsdesign, Ausschreibung und Vergabe
- Jahr 4: Fortsetzung der Umsetzung, Durchführung der Evaluation
- Jahr 5: Fortsetzung der Umsetzung, Bericht an den Stadtrat über Ergebnisse

VZÄ	Stellenbewertung	Jahresmittelbetrag	Kosten 2018 bis 2022
2,0	EGr. 13 Technischer Dienst	81.070 €	bis zu 162.140 €

Für die zusätzlichen Arbeitsplätze fallen einmalig investive Bedarfe für die Büroausstattung und befristet konsumtive Arbeitsplatzkosten an.

Art	Anzahl	Einzelkosten	Gesamtkosten	Kostenart
Büroausstattung	2	800,00 €	1.600,00 €	Sachkosten befristet
Arbeitsplatzkosten	2	2.370,00 €	4.740,00 €	Sachkosten einmalig

Die Personalzuschaltung kann am derzeitigen Bürostandort Implersstraße 7-9 nicht mehr untergebracht werden, da die Flächenkapazitäten an diesem Standort bereits erschöpft sind. Angesichts weiterer Flächenbedarfe für die HA III/1 ist es unausweichlich, durch das Kommunalreferat zusätzliche Räumlichkeiten in unmittelbarer Nähe zum derzeitigen Standort anmieten zu lassen. In diesem Zusammenhang wird die Anmietung von weiteren Flächen in der Implersstraße 11 geprüft.

7. Darstellung der Kosten und der Finanzierung

Zahlungswirksame Kosten im Bereich der laufenden Verwaltungstätigkeit

	einmalig	befristet
Summe zahlungswirksame Kosten	210.000,-- in 2020	163.740,-- von 2018 bis 2022 713.800,-- von 2019 bis 2022
davon:		
Personalauszahlungen (Zeile 9)*		bis zu 162.140,-- von 2018 bis 2022
Auszahlungen für Sach- und Dienstleistungen (Zeile 11) davon für: * Maßnahmenpakete		713.800,-- von 2019 bis 2022
* Evaluation	210.000,-- in 2020	
* Büroausstattung		1.600,-- von 2018 bis 2022
Nachrichtlich Vollzeitäquivalente		2

* Die nicht zahlungswirksamen Kosten (wie z. B. interne Leistungsverrechnung, Steuerungsumlage, kalkulatorische Kosten) können in den meisten Fällen nicht beziffert werden.

Bei Besetzung von Stellen mit einem Beamten/einer Beamtin entsteht im Ergebnishaushalt zusätzlich zu den Personalauszahlungen noch ein Aufwand für Pensions- und Beihilferückstellungen in Höhe von etwa 40 Prozent des Jahresmittelbetrages.

** ohne arbeitsplatzbezogene IT-Kosten

Ab 2015 gelten für die Verrechnung der Leistungen mit it@M die vom Direktorium und der Stadtkämmerei genehmigten Preise. Die zur Zahlung an it@M erforderlichen Mittel für die Services „Arbeitsplatzdienste“ und „Telekommunikation“ werden im Rahmen der Aufstellung des Haushalts- bzw. Nachtrags Haushaltsplanes in die Budgets der Referate eingestellt. Eine gesonderte Beschlussfassung über die Mittelebereitstellung ist daher nicht mehr erforderlich.

Sonstige IT-Kosten, wie z. B. Zahlungen an externe Dritte, sind hier mit aufzunehmen!

Mit der Ausschreibung für die Maßnahmenpakete muss aufgrund der Komplexität (Europaweite Ausschreibung) bereits in 2018 begonnen werden.

Nutzen

Wie in Kapitel 4. dargelegt, kann durch die geplanten Maßnahmen eine deutliche Reduktion der mit dem Pkw zurückgelegten Wege erzielt werden. Die Vermeidung bzw. Verlagerung von Pkw-Verkehr auf andere Verkehrsträger bewirkt sowohl auf kommunaler als auch auf Nutzer-Seite massive Einsparungen⁵:

- Nutzer: Einsparung von 10-40 ct / Personen-Km
- Kommune: Reduzierung der absoluten Höhe des verkehrlichen Zuschussbedarfs
- Gesellschaft:
 - Vermeidung von Umwelt- und Unfallkosten in Höhe von 3-4 ct / Personen-Km
 - Positiver Gesundheitsnutzen in Höhe von 30 – 40 ct / Personen-Km
 - Reduzierung des Flächenverbrauchs
 - Entlastung des Verkehrssystems und Reduzierung von Stau

Zahlungswirksame Kosten im Bereich der Investitionstätigkeit

	einmalig
Summe zahlungswirksame Kosten (entspr. Zeile S5 des Finanzrechnungsrechnungsschemas)	4.740,-- in 2018
davon:	
Auszahlungen für den Erwerb von beweglichen Vermögen (Zeile 22)	4.740,-- in 2018

Mehrjahresinvestitionsprogramm 2016 – 2020

In Tsd.€

Investitionsliste 1

Investitionsgruppe

Kenn-Nr. 1100.9330

		Gesamtkosten	2016	2017	2018	2019	2020	2021 ff
alt	B	2.526	570	1.356	200	200	200	200
	G	0						
	Z	0						
neu	B	2.531	570	1.356	205	200	200	200
	G	0						

⁵ Kosteneffizienz durch Mobilitätsmanagement, S. 30. 2016. Hrsg: Zukunftsnetz Mobilität NRW.

Finanzierung

Die Finanzierung kann weder durch Einsparungen noch aus dem eigenen Referatsbudget erfolgen.

Empfehlungsbeschluss

Nach positiver Beschlussfassung des KVA soll die endgültige Entscheidung über die Finanzierung in der Vollversammlung des Stadtrats im November diesen Jahres im Rahmen der Gesamtaufstellung aller bisher gefassten Empfehlungs- und Finanzierungsbeschlüsse erfolgen.

Die zusätzlich benötigten Auszahlungsmittel sollen nach positiver Beschlussfassung in den Haushalt 2018 und für die Folgejahre im Rahmen der jeweiligen Haushaltsplanaufstellungsverfahren aufgenommen werden.

Die Kosten sind insgesamt zahlungswirksam.

Das Produktbudget des Produktes „Verkehrsmanagement“ (5537000) erhöht sich um bis zu 1.087.540 €.

8. Abstimmung mit anderen Referaten und Beteiligungsgesellschaften

Die Beschlussvorlage ist mit folgenden städtischen Referaten und Gesellschaften abgestimmt:

- Referat für Stadtplanung und Bauordnung
- Referat für Arbeit und Wirtschaft
- Referat für Bildung und Sport
- Münchner Verkehrsgesellschaft mbH
- Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH

Die schriftlichen Stellungnahmen der genannten Referate und Institutionen wurden im Text eingearbeitet.

Stellungnahme Personal- und Organisationsreferat (Anlage 1)

Das Personal- und Organisationsreferat stimmt den geltend gemachten Stellenkapazitäten zu, weist jedoch darauf hin, dass es sich um eine freiwillige Aufgabe handelt.

Das Personal- und Organisationsreferat ist als Querschnittsreferat der Landeshauptstadt München betroffen, wenn zusätzliche Stellen eingerichtet und besetzt werden, sowie das gewonnene Personal betreut werden muss. Betroffen sind regelmäßig die Abteilung 1 Recht, die Abteilung 2 Personalbetreuung, die Abteilung 3 Organisation, die Abteilung 4 Personalleistungen sowie die Abteilung 5 Personalentwicklung, Bereich Personalgewinnung. Das Personal- und Organisationsreferat wird den sich durch diese Beschlussvorlage ergebenden zusätzlichen Aufwand zu gegebener Zeit gesondert im zuständigen VPA geltend machen.

Stellungnahme Stadtkämmerei (Anlage 2)

Die Stadtkämmerei erhebt keine grundsätzlichen Einwände, weist jedoch darauf hin, dass es sich um eine freiwillige Aufgabe handelt, bei welcher der Mitteleinsatz im Hinblick auf Wirkung und Nutzen kritisch zu prüfen ist.

Stellungnahme Kommunalreferat (Anlage 3)

Das Kommunalreferat bittet in der Stellungnahme um Darstellung der geplanten Unterbringung der zusätzlichen Personalkapazitäten in der Beschlussvorlage. KVR-GL/23 führt dazu aus, dass die Personalzuschaltung am derzeitigen Bürostandort Implersstraße 7-9 nicht mehr untergebracht werden kann, da die Flächenkapazitäten an diesem Standort bereits erschöpft sind. Angesichts weiterer Flächenbedarfe für die HA III/1 ist es unausweichlich, durch das Kommunalreferat zusätzliche Räumlichkeiten in unmittelbarer Nähe zum derzeitigen Standort anmieten zu lassen. In diesem Zusammenhang wird die Anmietung von weiteren Flächen in der Implersstraße 11 geprüft.

9. Beteiligung der Bezirksausschüsse

Die Anhörung der Bezirksausschüsse der Stadtbezirke 10 Moosach, 11 Milbertshofen – Am Hart, 12 Schwabing-Freimann und 24 Feldmoching-Hasenberg ist gemäß § 9 Abs. 2 und 3 (Katalog des Kreisverwaltungsreferats, Ziffer 1) BA-Satzung erfolgt.

Der Bezirksausschuss des **Stadtbezirks 10 Moosach** hat am 18.05.2017 folgende Stellungnahme abgegeben (Anlage 4):

Der BA 10 hat der Vorlage mehrheitlich zugestimmt, begrüßt grundsätzlich verkehrserzieherische Maßnahmen und regt folgende Punkte an:

- Im Dialog mit den Nutzergruppen Abfrage von Verbesserungsvorschlägen
- Besondere Berücksichtigung mobilitätseingeschränkter Personen
- Integration des Mobilitätsmanagements in die Planungsphase größerer Baumaßnahmen
- Intensivierung des Internetauftritts Mobilitätsmanagement

Antwort:

Das Mobilitätsmanagement sieht in erster Linie eine Information und Beratung vor. Selbstverständlich werden jedoch auch Verbesserungsvorschläge aufgenommen und an die zuständigen Stellen weitergegeben. Auch die besondere Beachtung mobilitätseingeschränkter Personen ist konzeptionell möglich und vorgesehen. Beispielhaft kann auf das Fahrgasttraining der MVG „Sicher unterwegs“ verwiesen werden. Eine Integration von Mobilitätsmanagement in die Planungsphase ist, wie unter Maßnahmenpaket 5 dargestellt, vorgesehen. Der Internetauftritt des Münchner Mobilitätsmanagements bietet unter www.gscheid-mobil.de für Bevölkerung und Gäste

eine übersichtliche Zusammenstellung aller Mobilitätsoptionen. Fachleute können sich unter www.strassenverkehr-muenchen.de über die einzelnen Projekte informieren. Das Projekt für Familien hat zudem eine eigene Projekthomepage unter www.gofamily-muenchen.de.

Der Bezirksausschuss des **Stadtbezirks 11 Milbertshofen – Am Hart** hat am 15.05.2017 folgende Stellungnahme abgegeben (Anlage 5):

Der BA hat der Vorlage mehrheitlich zugestimmt.

Der Bezirksausschuss des **Stadtbezirks 12 Schwabing-Freimann** hat am 19.05.2017 folgende Stellungnahme abgegeben (Anlage 6):

Der BA hat der Vorlage einstimmig zugestimmt und darum gebeten, dass neben Printmedien auch soziale Medien in das Konzept einzubeziehen sind.

Antwort:

Die Nutzung von Kanälen der sozialen Medien für Mobilitätsmanagement bietet ein vielversprechendes Potenzial das künftig stärker genutzt werden soll. Das Kreisverwaltungsreferat wird in Erfüllung des Stadtratsbeschlusses vom 16.05.2017 zu Pendlernetzwerken für die Metropolregion München erstmalig eine Kampagne in den sozialen Medien von muenchen.de starten. Abhängig der dort gemachten Erfahrungen kann ein passendes Konzept für das Gebiet im Münchner Norden entwickelt werden.

Der Bezirksausschuss des **Stadtbezirks 24 Feldmoching-Hasenberg** hat am 11.05.2017 folgende Stellungnahme abgegeben (Anlage 7):

Der BA hat der Vorlage mit Ausnahme eines Bausteins des Maßnahmenpakets 2 (Elemente der Radlhauptstadt München – Geführte Radtouren) einstimmig zugestimmt. Der BA wünscht, den genannten Baustein, eigenständig anzubieten und durchzuführen.

Antwort:

Das Kreisverwaltungsreferat schätzt die Ortskenntnis und das lokale Wissen des BA 24 sehr und schlägt vor, die Angebote gemeinsam zu konzeptionieren und durchzuführen.

Unterrichtung des Korreferenten und der Verwaltungsbeirätin

Der Korreferent des Kreisverwaltungsreferates, Herr Stadtrat Michael Kuffer, und der Verwaltungsbeirat der Hauptabteilung III, Herrn Stadtrat Richard Progl, haben einen Abdruck der Beschlussvorlage erhalten.

II. Antrag des Referenten

1. Vom Vortrag des Referenten wird Kenntnis genommen.
2. Vorbehaltlich der endgültigen Beschlussfassung der Vollversammlung im November 2017 wird das Kreisverwaltungsreferat federführend beauftragt, in Zusammenarbeit mit den betroffenen Dienststellen und externen Akteuren das Mobilitätsmanagement Konzept für den Münchner Norden gemäß dem fachlichen Vortrag detailliert auszuarbeiten und durchzuführen.
3. Vorbehaltlich der endgültigen Beschlussfassung der Vollversammlung im November 2017 wird das Referat für Arbeit und Wirtschaft beauftragt, im Münchner Norden den Cluster-Ansatz im Betrieblichen Mobilitätsmanagement im Münchner Norden weiter zu verfolgen, das heißt, gesonderte Beratungsrunden für die Unternehmen einzelner Gewerbestandorte anzubieten.
4. Vorbehaltlich der endgültigen Beschlussfassung der Vollversammlung im November 2017 wird das Kreisverwaltungsreferat beauftragt, im Rahmen der Durchführung zusätzlicher Einheiten des Mobilitätsbildungsprojekts MobiRace an Schulen im Münchner Norden sowie im Rahmen von zusätzlichen Fahrgasttrainings für Seniorinnen und Senioren entstehende Kosten der MVG zu ersetzen.
5. Vorbehaltlich der endgültigen Beschlussfassung der Vollversammlung im November 2017 wird das Kreisverwaltungsreferat beauftragt, die befristete Einrichtung von 2,0 VZÄ Stellen ab 2018 (vgl. Kapitel 6.2) sowie die Stellenbesetzung beim Personal- und Organisationsreferat zu veranlassen. Die Stellen werden befristet für 5 Jahre ab Besetzung eingerichtet.
6. Vorbehaltlich der endgültigen Beschlussfassung der Vollversammlung im November 2017 wird das Kreisverwaltungsreferat beauftragt, die hierzu befristet für die Jahre 2018 bis 2022 erforderlichen Haushaltsmittel in Höhe von bis zu 162.140 € p.a. entsprechend der tatsächlichen Besetzung für den Haushaltsplan 2018 und für die Folgejahre im Rahmen der jeweiligen Haushaltsplanaufstellungsverfahren bei den Ansätzen der Personalauszahlungen anzumelden.

Im Ergebnishaushalt entsteht bei der Besetzung mit Beamten/innen durch die Einbeziehung der erforderlichen Pensions- und Beihilferückstellungen ggf. ein zusätzlicher Aufwand.

7. Das Kreisverwaltungsreferat wird beauftragt, in Abstimmung mit dem Personal- und Organisationsreferat innerhalb von 5 Jahren eine Stellenbemessung für die gemäß Antragsziffer 5 befristet eingerichteten Stellen durchzuführen, um festzustellen, ob und in welchem Umfang über die vorläufige Befristung hinaus ein dauerhafter Stellenbedarf besteht und – abhängig vom Ergebnis der Stellenbemessung – die dauerhaft erforderlichen Haushaltsmittel anzumelden.

8. Vorbehaltlich der endgültigen Beschlussfassung der Vollversammlung im November 2017 wird das Kreisverwaltungsreferat beauftragt, die erforderlichen konsumtiven Kosten für die Maßnahmenpakete befristet für die Jahre 2019 bis 2022 in Höhe von 713.800 € p.a., die Kosten für die Büroausstattung befristet für 2018 bis 2022 in Höhe von 1.600 € p.a. sowie die einmaligen Kosten für die Evaluation im Jahr 2020 in Höhe von 210.000 € für den Haushaltsplan 2018 und für die Folgejahre im Rahmen der jeweiligen Haushaltsplanaufstellungsverfahren bei der Stadtkämmerei anzumelden.

Das Produktkostenbudget für das Produkt „Verkehrsmanagement“ (5537000) erhöht sich um bis zu 1.087.540 € (Produktauszahlungsbudget). Die Kosten sind insgesamt zahlungswirksam.

9. Vorbehaltlich der endgültigen Beschlussfassung der Vollversammlung im November 2017 wird das Kreisverwaltungsreferat beauftragt, die erforderlichen **investiven Kosten** von einmalig 4.740 € in 2018 für den Haushaltsplan 2018 bei der Stadtkämmerei anzumelden.

Das Mehrjahresinvestitionsprogramm (MIP) 2016 – 2020 wird wie folgt angepasst:

Mehrfjahresinvestitionsprogramm 2016 – 2020								In Tsd.€
Investitionsliste 1		Investitionsgruppe		Kenn-Nr. 1100.9330				
		Gesamtkosten	2016	2017	2018	2019	2020	2021 ff
alt	B	2.526	570	1.356	200	200	200	200
	G	0						
	Z	0						
neu	B	2.531	570	1.356	205	200	200	200
	G	0						

10. Das Kreisverwaltungsreferat wird gebeten in Verhandlungen mit der Münchner Verkehrsgesellschaft einzutreten, um eine Kostenbeteiligung an der Maßnahme „Direkt- und Dialogmarketing für private Haushalte“ analog der geltenden vertraglichen Regelungen bei der Neubürgerberatung zu erwirken.
11. Der Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle

III. Beschluss

nach Antrag.

Über den Beratungsgegenstand wird durch die Vollversammlung des Stadtrates endgültig beschlossen.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der Vorsitzende

Der Referent

Ober/Bürgermeister/-in

Dr. Thomas Böhle
Berufsmäßiger Stadtrat

IV. Abdruck von I. mit III.

über das Direktorium – D-II-V/SP

an das Direktorium - Dokumentationsstelle

an das Revisionsamt

an die Stadtkämmerei

mit der Bitte um Kenntnisnahme

V. WV Kreisverwaltungsreferat - GL/24

zu V.

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. an das Referat für Stadtplanung und Bauordnung
3. an das Referat für Arbeit und Wirtschaft
4. an das Referat für Bildung und Sport
5. an das Personal- und Organisationsreferat
6. an den Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH
7. an die Münchner Verkehrsgesellschaft mbH
8. an den Bezirksausschuss des 10., 11., 12. und 24. Stadtbezirkes
9. an KVR-GL/1, GL/21, GL/23
mit der Bitte um Kenntnisnahme.
10. Zurück an Kreisverwaltungsreferat – HA III/11
zur weiteren Verwendung.

Am