

Telefon: 233 – 24165
Telefon: 233 – 24311
Telefon: 233 – 26327
Telefax: 233 – 21797

**Referat für Stadtplanung
und Bauordnung**
Stadtentwicklungsplanung
PLAN HAI-31

Modellquartiere für nachhaltige Mobilität - Pilotprojekt „City2Share“

- a) **City2Share -Teilnahme der Landeshauptstadt München am
Kooperativen Projekt zur nachhaltigen Mobilität
im Förderprogramm „Erneuerbar Mobil“
des Bundesministeriums für Umwelt (BMUB)**
- b) **Anträge**
1. **„Wohnkosten senken und gleichzeitig zukunftsfähige Mobilität befördern III -
Mobilitätsstationen fördern“ (Ziffern 2 – 5 des Antrags)**
Antrag Nr. 08-14 / A 04716 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN / RL
vom 21.10.2013
 2. **„Mehr Platz für alle freimachen“**
Antrag Nr. 14-20 / A 01362 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL
vom 16.09.2015

Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 06313

Anlagen:

1. Präsentation mit den wichtigsten Projekthinhalten
2. Antrag Nr. 08-14 / A 04716 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN / RL vom 21.10.2013
3. Antrag Nr. 14-20 / A 01362 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN / RL vom 16.09.2015
4. Lageplan mit Stadtbezirkseinteilung
5. Stellungnahme des Personal- und Organisationsreferats

Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 06.07.2016 (VB)

Öffentliche Sitzung

I. Vortrag der Referentin

Zuständig für die Entscheidung ist die Vollversammlung des Stadtrates gem. §4 Ziffer 9b der Geschäftsordnung des Stadtrates nach Vorberatung im Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung.

1. Anlass

Im INZELL-Plenum X unter gemeinsamer Leitung des damaligen Oberbürgermeisters Christian Ude und dem BMW-Vorstand wurde die aus der „Vision 2050. Region München“ abgeleitete Idee eines „Modellquartiers nachhaltige Mobilität“ vorgestellt. Dazu diskutierten die Teilnehmenden verschiedene mögliche Inhalte und Orte und stellten diese im Plenum vor. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wurde mit der Leitung der Konzeptentwicklung „Modellquartier“ beauftragt. Mit Unterstützung von BMW und weiteren interessierten Partnern soll ein Bestands- und ein Neuentwicklungsgebiet sowie ein weite-

res Gebiet im Stadt-Umland bzw. der Région gefunden und konzeptionell ausgearbeitet werden. Am 29.04.2016 wurde das Projekt „City2Share“ zur Umsetzung eines Modellquartiers in einem Bestandsgebiet am Innenstadtrand in der Inzell-Steuerkreissitzung unter Leitung von Herrn Oberbürgermeister Dieter Reiter vorgestellt und beschlossen.

Um eine möglichst umfassende Umsetzung eines „Modellquartiers nachhaltige Mobilität“ am Innenstadtrand zu erreichen, hat sich die Landeshauptstadt München – vertreten durch das Referat für Stadtplanung und Bauordnung - vorbehaltlich der Zustimmung des Stadtrates um die Förderung des Projekts „City2Share“ im Rahmen des Förderprogramms „Erneuerbar Mobil“ des Bundesministeriums für Umwelt, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) beworben. Für den Projektantrag wurde ein gemeinsames Konsortium mit der BMW Group, Siemens, der SWM/MVG, der Hamburger Hochbahn, UPS (United Parcel Service), DriveNow, dem Deutschen Institut für Urbanistik Difu, der Universität der Bundeswehr und der TU Dresden gebildet.

Der Fördergeber hat den Entwurf des Projektantrags positiv bewertet und das Konsortium um Einreichung eines endgültigen Projektantrags gebeten. Dieser wurde zum 31.03.2016 eingereicht. Die endgültige Mitteleinteilung durch den Projektträger an die Landeshauptstadt München erging Ende April 2016. Erst zu diesem Zeitpunkt standen dann auch die Förderbedingungen fest, die in dieser Beschlussvorlage dargestellt werden, so dass eine Beschlussvorlage nicht eher möglich war. Nach Ablauf der Einspruchsfrist wurde uns nunmehr der endgültige Mittelbescheid zugestellt. Da der Versand noch im Mai statt fand, wäre ein Projektstart rückwirkend für den 01.05.2016 möglich. Die Projektlaufzeit beträgt vier Jahre. Zur Einrichtung der geförderten Stellen ist nunmehr die Entscheidung des Stadtrats der Landeshauptstadt München notwendig.

Die Beteiligung an diesem Forschungsprojekt erfolgte vor dem Hintergrund des aktuellen und prognostizierten Wachstums der Landeshauptstadt München sowie der Herausforderungen bezüglich der derzeitigen Belastungen durch Lärm und Schadstoffausstoßes. Mit der weiter steigenden Zahl an Einwohnerinnen und Einwohnern sowie Arbeitsplätzen wächst auch der Mobilitätsbedarf und damit das Mobilitätsaufkommen. Zudem nehmen mit steigender Dichte auch die Ansprüche an den öffentlichen Raum sowie die Konkurrenz um dieses knappe Gut zu. Vor allem in hochverdichteten Bestandsquartieren der Landeshauptstadt München kommt daher der Schaffung von Flächen mit einer hohen Aufenthalts- und Erholungsqualität eine immer größere Rolle zu.

Um diesen zusätzlichen und sich wandelnden Mobilitätsbedürfnissen gerecht zu werden, sind innovative Konzepte gefragt. Das prognostizierte Wachstum ist nur dann nachhaltig und stadtverträglich umsetzbar, wenn der Mobilitätsbedarf, der durch die neuen Entwicklungen aber auch im Bestand ausgelöst wird, mit möglichst flächen- und ressourcenschonenden Verkehrsmitteln erfüllt wird. Dies ergibt sich nicht nur aus dem begrenzten Raum, der eine Optimierung der Verkehrsmittelwahl erforderlich macht, sondern vor allem auch aus den Vorgaben zur Luftreinhaltung sowie den Grenzen der zulässigen Lärmbelastung. Die Grundlage für eine flächen- und ressourcenschonende Mobilität stellen ein leistungsstarkes öffentliches Verkehrsangebot sowie ein hoher Anteil an Nahmobilität, der durch eine entsprechende Siedlungsentwicklung mit guten Erreichbarkeiten unterstützt wird, dar. Für den nicht verlagerbaren motorisierten Individual- und auch Wirtschaftsverkehr sollen vermehrt E-Mobilitäts- und Sharing-Angebote angeboten und eingesetzt werden.

2. „Modellquartiere nachhaltige Mobilität“ - Einbettung in die Inzell-Initiative

2.1. Entwicklung von Modellquartieren aus der Idee der Inzell-Initiative

Mit der Inzell-Initiative „Verkehrsprobleme gemeinsam lösen“ besteht in der Region München seit nunmehr über 20 Jahren eine tragfähige Kooperationsplattform städtischer Referate mit Institutionen und Akteuren aus Wirtschaft, Wissenschaft, Forschung und Verwaltung zur Entwicklung gemeinsamer Lösungsansätze für die Mobilität von morgen. Sie wird gemeinsam geleitet von Herrn Oberbürgermeister Dieter Reiter und dem BMW-Vorstand. Die Inzell-Initiative entwickelt über die systemischen Grenzen hinweg nicht allein neue, oft unkonventionelle Lösungswege, testet diese in Pilotprojekten und gibt – je nach Erfolg oder Misserfolg dieser Piloten – den politischen Entscheidungsträgern Hinweise und Vorschläge für die Gestaltung der städtischen und regionalen Verkehrspolitik. Die Inzell-Initiative stellt weiterhin ein Netzwerk dar, das es ermöglicht, bei Kenntnis einer geeigneten Projektausschreibung – wie sie das Forschungsprogramm „Erneuerbar mobil“ darstellt – in einem relativ kurzem Zeitraum geeignete Projektpartner zu identifizieren, anzusprechen und mit ihnen gemeinschaftlich eine Projektskizze auszuarbeiten. Dieser Motor führte zur Ausarbeitung und fristgerechten und erfolversprechenden Einreichung des Projektantrags beim zuständigen Bundesministerium.

„Sharing-Konzepte“ und „alternative Antriebe“ werden von den Akteuren der Inzell-Aktive schon seit einigen Jahren als Elemente integrierter Mobilitätskonzepte, die einen höheren Grad an Multi- und Intermodalität, eine Reduktion des Parkdrucks und verbesserte lokale Umweltbedingungen mithilfe neuer, smarter Informationstechnologien erlauben könnten, diskutiert. Die tatsächlichen Wirkzusammenhänge sollen im Rahmen eines Modellquartiers im realen Kontext erforscht werden.

Das Modellquartier Innenstadtrand stellt die Idee eines relativ kurzfristig umzusetzenden Stadtlabors zur Verbesserung der „Umfeldqualität“ (d.h. u.a. der Aufenthaltsqualität und der Erreichbarkeiten) in einem Bestandsgebiet dar. Neben auf andere Bestandsquartiere übertragbaren Ergebnissen erwarten wir uns aus einem derartigen Modellquartier auch Erfahrungen und Kenntnisse, die bei der Neuentwicklung von Flächen das Mobilitätsverhalten der Bewohnerinnen und Bewohner sowie der dort Beschäftigten von vorne herein im Sinne einer flächen- und ressourcenschonenden Mobilität positiv beeinflussen.

Wichtige Ziele sind u.a.

- Reduzierung des motorisierten (Gesamt-)Verkehrsaufkommens im Personenindividual- und im Wirtschaftsverkehr
- Förderung des Modal-Shift¹ zu flächen- und ressourcenschonenden Mobilitätsformen
- Verringerung des Parkraumbedarfs und damit Gewinn von Flächen für anderweitige Nutzungen durch verschiedenste Sharing-Systeme sowie eine optimierte Organisation von Lieferverkehren
- Etablierung einer aktiven Partizipation der Bewohnerinnen und Bewohner und Beschäftigten im Änderungsprozess, um Akzeptanz zu schaffen und zu erhalten
- Förderung und Evaluation der Nutzung von E-Mobilität

¹ Verkehrsverlagerung

- Erhöhung der Nutzungseffizienz des bestehenden Seitenraumes für urbane und stadtverträgliche Nutzung; z.B. auch durch zeitlich limitierte Nutzung (Umwandlung eines Stellplatzes in eine Freischankfläche im Sommer)
- Untersuchung / Evaluation der Modellquartiere;
 - ob die Maßnahmen der Mobilitätskonzepte in den Modellquartieren wirken
 - welche Möglichkeiten technische Innovationen und Mobilitätsdienstleistungen bieten sowie deren Wirksamkeit
 - ob sich die Wohnkosten dadurch verringern lassen
 - ob sich Auswirkungen auf den öffentlichen Straßenraum ergeben und
 - ob die Übertragbarkeit auf weitere Gebiete gegeben ist

Für das Modellquartier Innenstadtrand wurden Innenstadtrandbereiche südlich der Münchner Altstadt, die durch hohe Dichte und starke Nutzungsmischung und -konkurrenzen gekennzeichnet sind, als Testgebiete gewählt. Konkret soll das Modellquartier Innenstadtrand innerhalb der Stadtbezirke Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt (BA 2) und Sendling (BA 6) realisiert werden. Beide Stadtbezirke sind nur durch die Bahnlinie des Südrings getrennt, baulich durch dichte Blockrandbebauung aus der Gründerzeit sowie aus der Zwischen- und Nachkriegszeit geprägt, haben relativ enge Straßenstrukturen, sind in Parklizzonen eingeteilt und zeichnen sich in weiten Teilen trotz Parkraumbewirtschaftung durch einen hohen Parkdruck und starke Flächenkonkurrenzen aus. Die genaue, räumliche Abgrenzung des Modellquartiers Innenstadtrand verdeutlicht Abbildung 1.

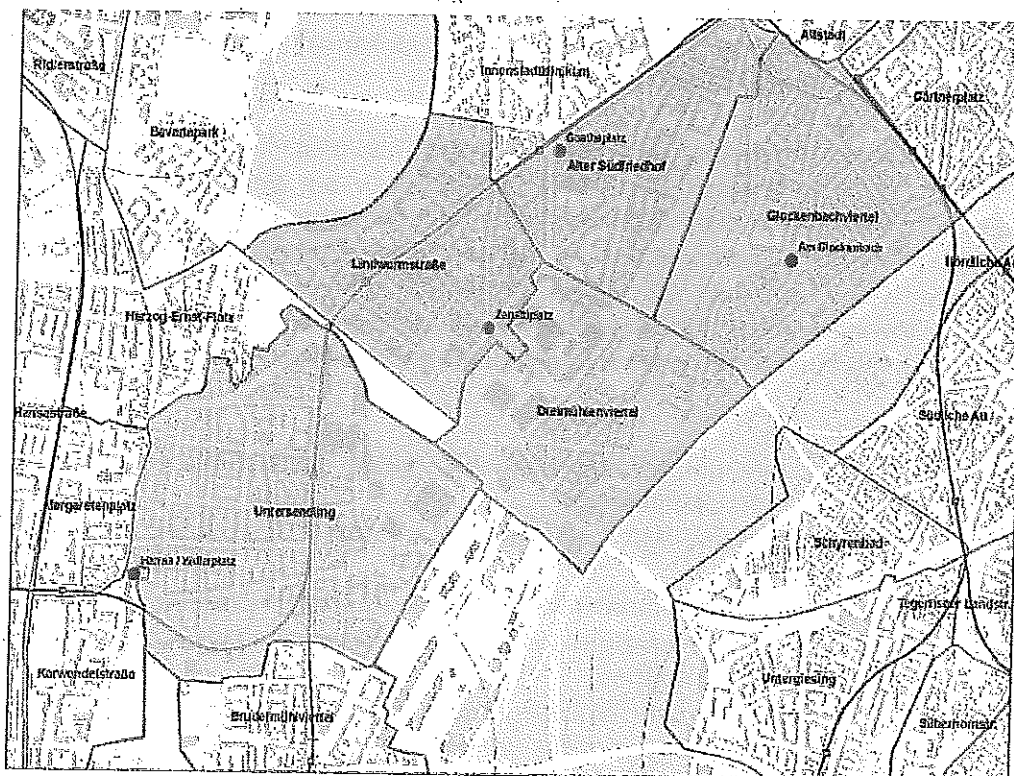


Abbildung 1: Modellquartier Innenstadtrand in München - Isarvorstadt und Untersending

2.2. Modellquartiere als „Stadtlabore“

Neben dem in dieser Beschlussvorlage vorgestellten Modellquartier am Innenstadtrand begleitet das Referat für Stadtplanung und Bauordnung auch das von der EU geförderte Projekt „Smarter Together“ im Münchner Westen und das Modellquartier Münchner Norden. Dort konnte mit dem Zuschlag zum Projekts „Eccentric“ im Civitas Programm der EU ebenfalls eine Förderung gewonnen werden. Damit werden durch die Einbindung sowohl von Bestandsquartieren am Innenstadtrand („City2Share“) und am Stadtrand (Smarter Together) als auch Neubaugebiete am Stadtrand / am Übergang zur Region (Smarter Together und Münchner Norden) unterschiedlichste Typologien und Lagen betrachtet.

Generell sollen in den Modellquartieren für nachhaltige Mobilität Ansätze für eine nachhaltige, ebenso Flächen sparende, wie Emissionen vermeidende urbane Mobilität lokal kombiniert und ineinander verzahnt angewandt und mit Bürgerinnen und Bürgern sowie weiteren lokalen Stakeholdern eng abgestimmt werden. Die Modellquartiere für nachhaltige Mobilität stellen so eine Art „Stadtlabor“ dar, in denen innovative Konzepte und Ideen gemeinsam mit den Betroffenen (Bürger(innen), Gewerbetreibende) umgesetzt, erprobt und evaluiert werden. Ziel ist es dabei, Mobilitätsangebote, -konzepte und auch Technologien in klar definierten und möglichst repräsentativen Gebieten zu erproben und so weiter zu entwickeln, dass sie möglichst wirksam hinsichtlich der Ziele sind. Die Ergebnisse sollen dann auch Eingang in die künftige Verkehrsentwicklungsplanung der Landeshauptstadt München finden und einen Baustein für einen prozessualen, kontinuierlich fortzuschreibenden Verkehrsentwicklungsplan 2030+ bilden.

Zu den Aktivitäten der Inzell-Initiative und hier insbesondere zu den Modellquartier und deren Einbettung in einen Prozess zur Entwicklung eines neuen Verkehrsentwicklungsplans wird das Referat für Stadtplanung und Bauordnung voraussichtlich noch 2016 gesondert dem Stadtrat berichten.

3. Projekt „City2Share“ - Modellquartier nachhaltige Mobilität in München

Mit Veröffentlichung der Förderausschreibung „Erneuerbar mobil“, einem Forschungsprogramm zur Förderung von Elektromobilität, Sharing Modellen, autonomen Fahren und weiteren innovativen Mobilitätskonzepten durch das Bundesministerium für Umwelt, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB), wurde Ende 2015 ein Programm aufgelegt, dass zur Finanzierung des Modellquartiers Innenstadtrand in Teilbereichen der Stadtbezirke 2 Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt und 6 Sendling als grundsätzlich geeignet eingeschätzt wurde.

Dazu wurde vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung in enger Zusammenarbeit mit der BMW Group kurzfristig eine Projektskizze generiert und ausgearbeitet. Gemeinsam mit den weiteren Projektpartnerinnen und -partnern Siemens, SWM/MVG, UPS, DriveNow, DifU, UniBW München, der Hamburger Hochbahn und der TU Dresden wurde die Projektskizze zum kooperativen Projektantrag „City2Share - sozial – urban – mobil“ weiterentwickelt und am 31.03.2016 beim BMUB unter Vorbehalt der Zustimmung des Stadtrats eingereicht. Neben dem Modellquartier in München beinhaltet das Projekt auch ein Testfeld in Hamburg. Im Vorfeld der Einreichung wurde die Idee der Modellquartiere u.a. im 2. Workshop zum Verkehrsentwicklungsplan 2030+ Mitgliedern des Stadtrats, im Inzell Steuerkreis Herrn Oberbürgermeister Dieter Reiter sowie im Rahmen eines gesonderten Informationstermins im März 2016 Vertreterinnen und Vertretern der beiden Bezirksaus-

schüsse (BA 2 und BA 6) vorgestellt. Die Bezirksausschüsse äußerten sich hierbei positiv und begrüßten das Projekt.

Das Münchner Teilprojekt erhielt ebenso wie das Gesamtprojekt vom Projektträger bisher eine sehr positive Resonanz. Vorbehaltlich der Zustimmung des Stadtrates der Landeshauptstadt München kann mit der Projektarbeit nach Auskunft des Trägers rückwirkend zum 01. Mai 2016 begonnen werden.

Das Forschungsprojekt „City2Share“ besteht aus drei zentralen, miteinander verknüpften Bestandteilen:

Auf Seite der Fahrzeugtechnik sollen im von der BMW Group geleiteten Arbeitspaket vorhandene innovative Ansätze in den Bereichen autonomes Fahren, E-Carsharing und Elektromobilität anwendungsorientiert weiterentwickelt werden.

Die beiden weiteren Bestandteile stellen urbane Modellgebiete für nachhaltige Mobilität dar. Dabei werden neue Mobilitätsansätze des Individualverkehrs in nachhaltige Konzepte einer intermodalen Mobilität, die neben E-Mobilität und E-Sharing-Konzepten Nahmobilität, Radverkehr und den Öffentlichen Verkehr umfasst, integriert. Dabei soll mit Hilfe partizipativer Modelle eine hohe Akzeptanz der Bürgerinnen und Bürger und eine Attraktivierung des Öffentlichen Raums erreicht werden. Weiterhin soll mithilfe der Planung und Durchführung neuer Ansätze im Bereich des urbanen Wirtschaftsverkehrs versucht werden, den aufgrund des Booms des E-Commerce anwachsenden Lieferverkehrs nachhaltiger zu gestalten.

Eines der beiden vorgesehenen Testfelder / Stadtlabore für nachhaltige Mobilität soll in Hamburg entstehen (Konsortialträger: Hamburger Hochbahn), das zweite ist in München geplant. Unter Konsortialführung der Landeshauptstadt München (vertreten durch das Referat für Stadtplanung und Bauordnung) soll das „Testfeld München“ im Innenstadtrandbereich der Isar- und Ludwigsvorstadt entstehen.

Im Zentrum des Gesamtprojekts steht aus Sicht des Fördergebers eine Förderung der urbanen Elektromobilität und die Erprobung neuer Technologien. Um die Erfolgchancen und die Implementierung der Maßnahmen zu verbessern, hat das Referat für Stadtplanung und Bauordnung die Teilnahme an diesem Projekt mit einer intensiven Öffentlichkeitsbeteiligung verknüpft. Die Akzeptanz der Nutzerinnen und Nutzer ist ein ganz entscheidender Erfolgsfaktor.

Der räumliche Kontext, in dem die oben kurz beschriebenen Technologieansätze angewandt und getestet werden sollen, soll der urbane Kontext sein. Die Stadt und im Falle von City2Share, die Großstadt, bietet aufgrund der Dichte der Einwohnerinnen und Einwohner in innerstädtischen Gebieten und der oft kurzen Wegebeziehungen einerseits Chancen, stellt aufgrund der zunehmenden Flächenkonkurrenz im öffentlichen Raum aber auch eine besondere Herausforderung für die Implementierung neuer Technologieansätze dar. Damit ein gleichzeitig nutzerfreundlicher und bezahlbarer wie auch ökologisch nachhaltiger Mobilitätsmix entsteht, in dem nicht etwa nachhaltigere Mobilitätsformen durch weniger nachhaltige verdrängt werden, ist eine sorgfältige räumliche Planung auf Stadtteilbene notwendig, damit die Flächeninanspruchnahme durch neue Mobilitätsformen im

dichtbebauten Quartier nicht als „Verdrängung“ hochgehaltener Besitzansprüche im öffentlichen Raum wahrgenommen wird.

Der Münchner Modellquartier-Ansatz bezieht sich auf relativ kleinräumige Quartiere innerhalb der Isar- und Ludwigsvorstadt München. „City2Share“ hat in München dabei jeweils eine Komponente des Wirtschafts- und des Personenverkehrs. Im Feld des Personenverkehrs soll mittels der Verbesserung des Mobilitätsangebots für Bewohnerinnen und Bewohner und Besucherinnen und Besucher durch E-Mobilitätsstationen sowie durch eine enge Zusammenarbeit mit der Quartiersbevölkerung und deren politische Vertretungen versucht werden, Strategien und Konzepte zu entwickeln, den knappen öffentlichen Raum besser zu nutzen und Ruhe- und Aufenthaltszonen, Grün- und Spielflächen im öffentlichen Raum zu stärken. Dazu soll die SWM GmbH mit dem Bau und Betrieb der E-Mobilitätsstationen betraut werden. Die genaue Ausgestaltung der Umsetzung der E-Mobilitätsstationen wird im Projekt definiert, evaluiert und bei Bedarf angepasst.

Im Bereich des Lieferverkehrs sollen Konzepte entwickelt und getestet werden, die helfen, den aufgrund des anwachsenden E-Commerces zunehmenden Lieferverkehr in Wohnvierteln ökologischer und verträglicher für die Bewohnerinnen und Bewohner abzuwickeln.

Projektbegleitend wird dabei ein kontinuierlicher Monitoring- und Evaluierungsprozess stattfinden. Diese Aufgabe werden die Technische Universität Dresden und das Deutsche Institut für Urbanistik (DIFU) in Berlin für alle drei Teilprojekte übernehmen.

4. Personal

Der Verkehrsplanung im Referat für Stadtplanung und Bauordnung fällt im Projekt „City2Share“ die Leitung des Teilprojekts München (AP 4000) mit den dort angesiedelten Arbeitspaketen sowie die Einbringung städtischer Belange, Daten und Analysen in den übergeordneten Arbeitspaketen AP 1000, AP 2000, AP 3000 und AP 6000 zu (vgl. Anlage 1). Zur Bearbeitung dieser Aufgaben werden zwei neue Stellen (1,74 VZÄ) für die Verkehrsplanung benötigt. Die Vollzeitäquivalente ergeben sich aus der Umlegung der durch das BMUB geförderten 80 Personenmonate auf eine Projektlaufzeit von 46 statt 48 Monaten für die Landeshauptstadt München. Die verkürzte Projektlaufzeit ergibt sich aus dem späteren Projekteintritt der Landeshauptstadt München, da erst nach Zustellung des endgültigen Mittelbescheids Ende April die tatsächlich geförderten Personenmonate fest standen. Die Schaffung neuer Stellen ist zudem die Voraussetzung, dass eine Förderung des Personals durch das BMUB erfolgen kann (keine Förderung von bereits vorhandenem Personal).

4.1. „City2Share“ Projektleitung Teilprojekt München und Sachbearbeitung

1 Stelle „Projektleitung City2Share“ Teilprojekt München“, E 13, Technischer Dienst, 4. Qualifikationsebene (1 VZÄ).

Die Stelle ist auf die Projektlaufzeit von vier Jahren befristet.

Folgende Aufgabenschwerpunkte soll die künftige Stelleninhaberin oder der künftige Stelleninhaber übernehmen:

- Projektmanagement des Teilprojekts München
 - Projektkoordination der Maßnahmen
 - Koordination und Abstimmung der Projektpartnerinnen und Projektpartner
 - Abstimmung und Koordination mit der Projektleitung von „City2Share“
- Mitwirkung an der Prozess- und Wirkungsevaluation (AP 2000),
 - Identifikation und Definition von Faktoren und Kriterien zur Evaluation
- fachliche Mitwirkung und Einbringung der städtischen Belange und Grundlagen bei den Arbeitspaketen unter AP 3000, Autonomes e-Carsharing-System
- Bearbeitung der Aufgaben der Landeshauptstadt München im Rahmen der
 - AP 4100 „Errichtung von E-Mobilitätsstationen“ und
 - AP 4300 „Erweiterte e-Sharing-Services für Nutzer und Betreiber“
- Berichtswesen
- Teilnahme an Projektterminen in München, Hamburg und Dresden

4.2. Sachbearbeitung „City2Share“

1 Stelle „Projektleitung City2Share“ Teilprojekt München“, E 13, Technischer Dienst, 4. Qualifikationsebene. Teilzeit mit einer regelmäßigen Arbeitszeit von 28,5 h / Woche (0,74 VZÄ)

Die Stelle ist auf die Projektlaufzeit von vier Jahren befristet.

Folgende Aufgabenschwerpunkte soll die künftige Stelleninhaberin oder der künftige Stelleninhaber übernehmen:

- Bearbeitung der Aufgaben der Landeshauptstadt München am AP 4400 „e-Lieferverkehr“
- Mitwirkung an der Prozess- und Wirkungsevaluation (AP 2000),
 - Erfassung, Aufbereitung, Bereitstellung und Analyse von Struktur- und Erhebungs- und Zählraten (Ex-Ante und Ex-Post)
- Berichtswesen
- Aufbereitung der Inhalte für die Projekthomepage
- Teilnahme an Projektterminen in München, Hamburg und Dresden

5. Darstellung der Kosten und der Finanzierung

Das Projekt „City2Share“ besitzt ein Gesamtfördervolumen von circa 5 Mio. €. Hiervon entfallen rund 1,3 Mio. € auf das Münchner Teilprojekt. Zu seiner Umsetzung werden vom Projektträger innerhalb der Projektlaufzeit von 4 Jahren 80 Personenmonate bei der Landeshauptstadt München gefördert.

Im Rahmen des Förderprogramms „Erneuerbar Mobil“ des Bundesministeriums für Umwelt (BMUB) gelten für die einzelnen Konsortialpartner unterschiedliche Fördermittelsätze. Während privatwirtschaftliche Unternehmen (wie BMW, DriveNow, SIEMENS aber auch SWM/MVG) nur 50% ihrer förderfähigen Ausgaben ersetzt bekommen, erhalten Kommunen und weitere öffentliche Träger eine Förderquote von 100%. Damit werden der Landeshauptstadt München alle förderfähigen Kosten voll und ganz ersetzt. Dies gilt für Personalkosten (bis zu einem Bundeshöchstsatz) sowie Reisekosten.

Die Höchstfördersumme des BMUB beläuft sich auf einen Gesamtbetrag von 452.245 €. Dieser Betrag steht den maximal zahlungswirksamen Personalkosten in den Haushaltsjahren 2016 bis 2020 in Höhe von max. 594.426,40 € (Jahresmittelbeträge des Personal- und Organisationsreferats für Personal in Stufe E 13 inkl. Gemeinkostenanteil für Arbeitsmittel) für eine Projektlaufzeit bei der Landeshauptstadt München von insgesamt 46 Monaten gegenüber.

Weitere, in den Vorverhandlungen vom Projektträger leider nicht als förderfähig im Sinne des Projektkerns eingestufte Säckkosten in Höhe von ca. 250.000€ verteilt auf vier Jahre – beispielsweise die Kosten für die (temporäre) Umgestaltung und Aufwertung des öffentlichen Raums, den Bau und Betrieb der E-Mobilitätsstationen sowie für Maßnahmen zur Bürgerbeteiligung – sollen aus bereits vorhandenen städtischen Töpfen (Nahmobilitätspauschale, IHFEM sowie ggf. Stellplatzablösemitteln, Folgebeschluss zu IHKM und Einnahmen aus der Vergabe von Parklizenzen an Carsharing-Fahrzeuge) gedeckt werden. Da diese Kosten aus vorhandenen Mitteln finanziert werden können, besteht kein zusätzlicher Finanzierungsbedarf und ist an dieser Stelle kein Beschluss über eine Projektfinanzierung zu fassen.

Die maximalen Personalkosten einschließlich der notwendigen laufenden Arbeitsplatzkosten sowie die Refinanzierung durch das BMUB sind in den folgenden Tabellen dargestellt:

5.1. Zahlungswirksame Kosten im Bereich der laufenden Verwaltungstätigkeit

	<i>dauerhaft</i>	<i>einmalig</i>	<i>befristet</i>
Summe zahlungswirksame Kosten			594.426,40 von 2016 bis 2020
davon:			
Personalauszahlungen (Zeile 9)			89.238,80 in 2016 152.980,80 in 2017 152.980,80 in 2018 152.980,80 in 2019 38.245,20 in 2020
Auszahlungen für Sach- und Dienstleistungen (Zeile 11) Hinweis: laufende Arbeitsplatzkosten			1.600,00 in 2016 1.600,00 in 2017 1.600,00 in 2018 1.600,00 in 2019 1.600,00 in 2020
Transferauszahlungen (Zeile 12)			
Sonstige Auszahlungen aus lfd. Verwaltungstätigkeit (Zeile 13)			
Zinsen und sonstige Finanzauszahlungen (Zeile 14)			
Nachrichtlich Vollzeitäquivalente		2	

5.2. Nutzen

	<i>dauerhaft</i>	<i>einmalig</i>	<i>befristet</i>
Erlöse			452.245,-- von 2016 bis 2020
Summe der zahlungswirksamen Erlöse			
davon:			
Zuwendungen und allgemeine Umlagen (Zeile 2)			
Sonstige Transfereinzahlungen (Zeile 3)			452.245,-- von 2016 bis 2020
Öffentlich – rechtliche Leistungsentgelte (Zeile 4)			
Privatrechtliche Leistungsentgelte (Zeile 5)			
Kostenerstattungen und Kostenumlagen (Zeile 6)			
Sonstige Einzahlungen aus laufender Verwaltungstätigkeit (Zeile 7)			
Zinsen und sonstige Finanzeinzahlungen (Zeile 8)			

5.3. Zahlungswirksame Kosten im Bereich der Investitionstätigkeit

	dauerhaft	einmalig	befristet
Summe zahlungswirksame Kosten (entspr. Zeile S5 des Finanzrechnungsrechnungsschemas)		4.740,-- in 2016	
davon:			
Auszahlungen für den Erwerb von Grundstücken und Gebäuden (Zeile 20)			
Auszahlungen für Baumaßnahmen (Zeile 21)			
Auszahlungen für den Erwerb von beweglichen Vermögen (Zeile 22)		4.740,-- in 2016	
Auszahlungen für den Erwerb von Finanzvermögen (Zeile 23)			
Auszahlungen für Investitionsförderungsmaßnahmen (Zeile 24)			
Auszahlungen für sonstige Investitionstätigkeit (Zeile 25)			

5.4. Finanzierung

Die Finanzierung der Personalkosten einschließlich der laufenden Arbeitsplatzkosten erfolgt durch die Gewährung einer Förderung des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB).

Die Finanzierung der nicht als förderfähig im Sinne des Projektkerns eingestuften Sachkosten (ohne Personalkosten) erfolgt durch Budgetumschichtungen aus bereits vorhandenen städtischen Töpfen (Nahmobilitätspauschale; IHFEM sowie ggf. Stellplatzablösemitteln, Folgebeschluss zu IHKM und Einnahmen aus der Vergabe von Parklizenzen an Carsharing-Fahrzeuge) erfolgen.

Über die Finanzierung muss sofort entschieden werden.

Bei dem Projekt City2share handelt es sich um eine nachweisbare Entwicklung im Sinne des Beschlusses „Haushaltsbeschluss ernst nehmen - Umsetzung I: Verfahren bei neuen Stellen und Haushaltsbeschluss ernst nehmen - Umsetzung II: Verfahren bei sonstigen Haushaltsausweitungen (ohne Personal)“ die ein sofortiges Handeln notwendig macht. Der offizielle Projektstart der weiteren Projektpartner erfolgte mit Datum vom 01.05.2016. Die Behandlung des Beschlusses ist daher notwendig, da mit dem Projekt nur vorbehaltlich der Zustimmung der Vollversammlung begonnen werden kann.

Des Weiteren ist die Beschlussfassung Grundlage für die Gewährung der beantragten Fördermittel des BMUB.

Die zusätzlich benötigten Haushaltsmittel werden genehmigt und in den Nachtragshaushaltsplan 2016 und den Schlussabgleich 2017 aufgenommen.

6. Weiteres Vorgehen

Das Referat für Stadtplanung wird stellvertretend für die Landeshauptstadt München das Forschungsprojekt City2Share über den gesamten Projektzeitraum begleiten und insbesondere die Abstimmung der Maßnahmen, die Öffentlichkeitsbeteiligung, die Evaluierung und die Prüfung der Übertragbarkeit der Maßnahmen auf andere Quartiere federführend bearbeiten. Soweit erforderlich wird das Referat für Stadtplanung und Bauordnung weitere für die Umsetzung der Maßnahmen zuständige Referate einbinden. Die beteiligten Referate werden gebeten, dass Referat für Stadtplanung und Bauordnung bei der Umsetzung des Projektes zu unterstützen.

7. Anträge

7.1. „Wohnkosten senken und gleichzeitig zukunftsfähige Mobilität befördern III - Mobilitätsstationen fördern“

Im Antrag „Wohnkosten senken und gleichzeitig zukunftsfähige Mobilität befördern III - Mobilitätsstationen fördern“ (Antrag Nr. 08-14 / A 04716) vom 21.10.2013 beantragt die Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL die Umsetzung von Mobilitätsstationen in Neubaugebieten sowie die Entwicklung eines stadtweiten Konzepts für die Versorgung der Münchner Bevölkerung mit Mobilitätsstationen. Darin sind Angebotsstandards, Standorte und Betreiberkonzepte zu definieren. Mit dem Projekt „City2Share“ werden vier Elektro-Mobilitätsstationen im Innenstadtrand mit jeweils unterschiedlichen Randbedingungen errichtet und hinsichtlich der Wirkungen, des Betriebs und der weiteren Skalierbarkeit umfassend untersucht. Zusammen mit den geplanten acht Mobilitätsstationen im von der EU geförderten Projekt „Smarter Together“ am Stadtrand, der bereits bestehenden Station an der Münchner Freiheit und der Elektro-Mobilitätsstation im Neubaugebiet Domagkpark werden dann in der Landeshauptstadt München verschiedenste Szenarien abgedeckt und getestet. Diese Stationen bilden bei Erfolg gleichzeitig die Grundlage für ein Gesamtkonzept.

Den Ziffern 2 bis 5 des Antrags Nr. 08-14 / A 04716 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 21.10.2013 wird damit nach Maßgabe des oben dargestellten Vorgehens entsprochen.

7.2. „Mehr Platz für alle freimachen“

Mit dem Antrag Nr. 14-20 / A 01362 2. „Mehr Platz für alle freimachen“ der Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL vom 16.09.2015 wird die Verwaltung gebeten, ein Konzept zu erarbeiten, wie der bereits vorhandene und ungenutzte Raum auf Parkflächen oder (Tief-)Garagen besser genutzt werden kann, um mehr Platz für den Rad- und Fußverkehr zu gewinnen und die Aufenthaltsqualität vor Ort zu verbessern. Dieses Konzept soll in einem ersten Schritt exemplarisch für ein Stadtviertel/Quartier mit hohem Nutzungsdruck erarbeitet werden.

Mit dem Projekt „City2Share“ werden in der Isarvorstadt und in Untersending Reallabore eingerichtet, in dem verschiedene Mobilitätsangebote, Lieferservices und v.a. auch Maß-

nahmen zur Aufwertung des öffentlichen Raums und auch zur Optimierung der Parkraumnutzung umgesetzt und hinsichtlich ihrer Wirkungen erprobt.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 01362 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL vom 16.09.2015 wird nach Maßgabe des oben dargestellten Vorgehens entsprochen.

Das Personal- und Organisationsreferat, das Referat für Arbeit und Wirtschaft und die Stadtwerke München GmbH haben die Beschlussvorlage mitgezeichnet. Die Stellungnahme des Personal- und Organisationsreferats liegt bei (siehe Anlage 5). Die Inhalte sind mit der Stadtkämmerei abgestimmt.

Das Personal- und Organisationsreferat ist als Querschnittsreferat der Landeshauptstadt München betroffen, wenn zusätzliche Stellen eingerichtet und besetzt werden, sowie das gewonnene Personal betraut 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.

Das Baureferat, das Kreisverwaltungsreferat und das Referat für Gesundheit und Umwelt haben jeweils einen Abdruck erhalten.

Beteiligung der Bezirksausschüsse

Wichtiger Bestandteil des Projektes ist eine enge Abstimmung sämtlicher Maßnahmen mit den Bezirksausschüssen und den Bürgerinnen und Bürgern. Dies wurde den beiden Bezirksausschüssen in einer gesonderten Informationsveranstaltung bereits zugesichert. Im Rahmen dieser Veranstaltung wurde von Seiten der Vertreterinnen und Vertreter der betroffenen Bezirksausschüsse des 2. Stadtbezirks Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt und des 6. Stadtbezirks Sendling die Einrichtung des Testfeldes in ihren Stadtbezirken klar begrüßt.

Der Bezirksausschuss des 2. Stadtbezirks hat zudem mit dem BA-Antrag-Nr. 14-20 / B 00401 „Teilnahme des Stadtbezirks 2 am Modellprojekt „city2share“ der BMW AG“ vom 02.10.2014 eine Beteiligung der Landeshauptstadt München am Projekt „City2Share“ gefordert. Mit unserem Antwortschreiben vom 08.12.2014 wurde eine weitere Beteiligung an der Beantragung eines Förderprojekts zugesagt.

Die betroffenen Bezirksausschüsse der Stadtbezirke 2 Ludwigsvorstadt - Isarvorstadt und 6 Sendling haben gemäß § 9 Abs. 2 und Abs. 3 der Bezirksausschuss-Satzung (Katalog des Referats für Stadtplanung und Bauordnung, Ziffer 2) der Bezirksausschusssatzung ein Anhörungsrecht.

Da ein unaufschiebbarer Fall vorliegt, um offiziell mit der Projektbearbeitung und der Stellenbesetzung starten zu können, wurde gemäß §13 Abs. 2 Satz 3 der Bezirksausschusssatzung der Bezirksausschussvorsitzende gehört. Eine rechtzeitig vorliegende Stellungnahme wird ggf. in der Sitzung ggf. mittels Hinweisblatt bekannt gegeben. Auf die Möglichkeit der Beantragung eines Rederechts im Stadtrat wird hingewiesen.

Eine rechtzeitige Beschlussvorlage gemäß Ziffer 2.7.2 der AGAM konnte nicht erfolgen, da zum Zeitpunkt der in der AGAM geforderten Anmeldefrist die erforderlichen Abstimmungen noch nicht abgeschlossen waren. Eine Behandlung in der heutigen Sitzung ist jedoch erforderlich, weil der Projektstart rückwirkend zum 01.05.2016 vorgesehen ist, die Einrichtung der Arbeitsplätze des Personals und eine offizielle Zustimmung zur Beteiligung der Landeshauptstadt München notwendig ist.

Dem Korreferenten, Herrn Stadtrat Amlong, und dem zuständigen Verwaltungsbeirat, Herrn Stadtrat Bickelbacher, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

II. Antrag der Referentin

Ich beantrage Folgendes:

1. Die Landeshauptstadt München – vertreten durch das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – beteiligt sich am Forschungsprojekt „City2Share“ über den gesamten Projektzeitraum 2016 - 2020.
2. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, die Abstimmung der Maßnahmen, die Öffentlichkeitsbeteiligung, die Evaluierung und die Prüfung der Übertragbarkeit der Maßnahmen auf andere Quartiere federführend zu bearbeiten.
3. Soweit erforderlich wird das Referat für Stadtplanung und Bauordnung weitere für die Umsetzung der Maßnahmen zuständige Referate einbinden. Die beteiligten Referate werden gebeten, das Referat für Stadtplanung und Bauordnung bei der Umsetzung des Projektes zu unterstützen.
4. Den Ausführungen zur Unabweisbarkeit im Vortrag wird zugestimmt. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird daher beauftragt, die befristet erforderlichen Haushaltsmittel im Rahmen der Nachtragshaushaltsplanaufstellung 2016 und des Schlussabgleiches 2017 bei der Stadtkämmerei und dem Personal- und Organisationsreferat (Personal) anzumelden.
5. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, die Einrichtung von 2 Stellen (1,74 VZÄ) für die Dauer des Projektes „City2Share“ und deren Besetzung beim Personal- und Organisationsreferat zu veranlassen.
6. Das Produktkostenbudget erhöht sich um maximal 594.426,40 €, davon sind im Haushaltsjahr 2016 90.838,80 €, in den Haushaltsjahren 2017 bis 2019 jeweils 154.580,80 € sowie im Haushaltsjahr 2020 39.845,20 € zahlungswirksam (Produktauszahlungsbudget).
Die Personalkosten werden durch den Fördermittelgeber mit bis zu 452.245 € gefördert.
7. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, die Bereitstellung der im Haushaltsjahr 2016 einmalig erforderlichen zusätzlichen investiven Haushaltsmittel für die Ersteinrichtung der Arbeitsplätze in Höhe von 4.740 € auf dem Büroweg bei der Stadtkämmerei zu beantragen.
8. Die Finanzierung der nicht als förderfähig eingestuftten Sachmittel in Höhe von insgesamt 250.000.- € erfolgt durch Budgetumschichtungen entsprechend den Ausführungen unter lfd. Nr. 5 und 5.3 im Vortrag.
9. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, den Stadtrat über die Ergebnisse des Projektes „City2Share“ in geeigneter Form zu informieren.

10. Der Oberbürgermeister wird beauftragt und ermächtigt, den erforderlichen Gesellschaftsbeschluss zur Betrauung der SWM GmbH mit dem Bau und im Projekt weiter zu spezifizierenden Betrieb der geplanten Elektro-Mobilitätsstationen zu fassen.
11. Der Antrag Nr. 08-14 / A 04716 (Ziffern 2 bis 5) der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN / RL vom 21.10.2013 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
12. Der Antrag Nr. 14-20 / A 01362 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL vom 16.09.2015 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
13. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss

nach Antrag

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der Vorsitzende

Die Referentin

Ober-/Bürgermeister

Prof. Dr.(I) Merk
Stadtbaurätin

IV. Abdruck von I. - III.

Über den Stenographischen Sitzungsdienst

an das Revisionsamt

an die Stadtkämmerei

mit der Bitte um Kenntnisnahme.

V. WV Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 3
zur weiteren Veranlassung.

Zu V.:

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An das Direktorium HA II/V 1 (2x)
3. An den Bezirksausschuss 2 Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt
4. An den Bezirksausschuss 6 Sendling
5. An das Baureferat
6. An das Kreisverwaltungsreferat
7. An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
8. An das Referat für Gesundheit und Umwelt
9. An die Stadtwerke München GmbH
10. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 1, SG 2, SG 3
11. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA I, I/01-BVK, I/1, I/3, I/31, I/31-3, I/31-1; I/32-1
12. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II
13. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA III
14. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA IV
mit der Bitte um Kenntnisnahme.
15. Mit Vorgang zurück zum Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA I/31
zum Vollzug des Beschlusses.

Am

Referat für Stadtplanung und Bauordnung SG 3