

Gute Erreichbarkeit der Münchner Fußgängerzonen auch für Mobilitätseingeschränkte und Gepäcktransport

Antrag Nr. 14-20 / A 001991 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL vom 08.04.2016

Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 06633

2 Anlagen

Beschluss des Ausschusses für Arbeit und Wirtschaft am 08.11.2016 (SB)

Öffentliche Sitzung

Kurzübersicht

zur beiliegenden Beschlussvorlage

Anlass	Antrag Nr. 14-20 / A 001991 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL vom 08.04.2016
Inhalt	In der Vorlage wird untersucht, ob die Landeshauptstadt München (LHM) einen Fahrdienst in Form von elektrisch betriebenen „Golfmobilen“ bzw. geeignet lizenzierten Rikschas zur Verfügung stellen kann, um für „Mobilitätseingeschränkte sowie für Anwohner, Einkäufer und Kunden mit großem Gepäck“ die Fußgängerzone besser zu erschließen. Eine Finanzierung soll im Rahmen eines Pilotprojektes durch die Stadt zusammen mit dem Münchner Innenstadt-Einzelhandel erfolgen. Da der Antrag Bezug auf ein ähnliches Projekt in Ljubljana nimmt, wird die Übertragbarkeit des Konzepts auf die Münchner Innenstadt geprüft.
Gesamtkosten/ Gesamterlöse	-----
Entscheidungsvorschlag	Die Einführung eines Fahrdienstes für „Mobilitätseingeschränkte sowie für Anwohner, Einkäufer und Kunden mit großem Gepäck“ mit Golfmobilen bzw. Rikschas nach dem Vorbild Ljubljanas ist auf die stark frequentierte Münchner Fußgängerzone nicht übertragbar.
Gesucht werden kann im RIS auch nach	Mobilitätshilfen, Fußgängerzone, Gepäcktransport, Innenstadt, Erreichbarkeit, Mobilität, Barrierefreiheit
Ortsangabe	Münchner Innenstadt Fußgängerbereiche

**Gute Erreichbarkeit der Münchner Fußgängerzonen auch für Mobilitätseingeschränkte
und Gepäcktransport**

Antrag Nr. 14-20 / A 001991 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL vom
08.04.2016

Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 06633

2 Anlagen

**Vorblatt zur Beschlussvorlage des Ausschusses für Arbeit und Wirtschaft am
08.11.2016 (SB)**
Öffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis

	Seite
I. Vortrag des Referenten	1
1. Projekt „Kavalir“ Ljubljana	
2. Struktureller Vergleich zur Übertragbarkeit des Modells auf die Münchner Innenstadt	2
3. Nutzung der Verkehrsmittel / Erreichbarkeit	3
4. Beurteilung der Fachstellen	4
5. Fazit	6
II. Antrag des Referenten	7
III. Beschluss	7

Gute Erreichbarkeit der Münchner Fußgängerzonen auch für Mobilitätseingeschränkte und Gepäcktransport

Antrag Nr. 14-20 / A 001991 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL vom 08.04.2016

Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 06633

Anlagen 2

Beschluss des Ausschusses für Arbeit und Wirtschaft am 08.11.2016 (SB)
Öffentliche Sitzung

I. Vortrag des Referenten

Der Antrag Nr. 14-20 / A 001991 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL fordert die Einführung eines Fahrdienstes zur besseren Erschließung der Münchner Fußgängerzone für „Mobilitätseingeschränkte sowie für Anwohner, Einkäufer und Kunden mit großem Gepäck“. Der Service soll mit elektrisch betriebenen „Golfmobilen“, wie sie auch an Flughäfen und Bahnhöfen zu finden sind, bzw. geeignet lizenzierten Rikschas im Rahmen eines Pilotprojektes angeboten werden. Vorgeschlagen wird, den Service von der LHM zusammen mit dem Münchner Innenstadt-Einzelhandel zu finanzieren. Die Antragsteller nehmen Bezug auf die slowenische Hauptstadt Ljubljana, in der seit 2007 elektrisch betriebene „Golfmobile“ in der Fußgängerzone im Einsatz sind.

Das Referat für Arbeit und Wirtschaft (RAW) hat geprüft, ob das Projekt in Ljubljana auf die Münchner Innenstadt übertragbar wäre. Hierzu wurde Kontakt mit der Stadtverwaltung in Ljubljana aufgenommen. Darüber hinaus wurden Stellungnahmen der betroffenen städtischen Fachdienststellen sowie der Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) und CityPartner München e.V. eingeholt.

1. Projekt „Kavalir“ Ljubljana

Die in der Fußgängerzone des Altstadt-kerns von Ljubljana fahrenden Elektrofahrzeuge, genannt „Kavalire“, sind vor allem für ältere Bürgerinnen und Bürger, mobilitätseingeschränkte Personen und Touristen bestimmt. Wegen der niedrigen Geschwindigkeit können sie während der Fahrt angehalten und bestiegen werden. Zudem können sie telefo

nisch geordert werden. Der Stadt Ljubljana¹ stehen vier Fahrzeuge zur Verfügung, davon zwei in „offener Ausführung“ und zwei verglast, die in der kalten Jahreszeit beheizt sind. Der Kavalir bewegt sich täglich von 8:00 bis 20:00 Uhr ausschließlich innerhalb der Fußgängerzone. Das Fahrzeug kann bis zu fünf Fahrgäste aufnehmen und erreicht bis zu 25 km/h.

Die kostenlosen Fahrten werden von dem öffentlichen Verkehrsunternehmen Ljubljana (Ljubljanski potniški promet) in Zusammenarbeit mit der Stadt Ljubljana und der „Ljubljana Tourism“ im Rahmen des EU-Projektes CIVITAS ELAN² betrieben und finanziert.

2. Struktureller Vergleich zur Übertragbarkeit des Modells auf die Münchner Innenstadt

Zur Beurteilung der Übertragbarkeit des Modells auf die Münchner Innenstadt sind zunächst die strukturellen Unterschiede zwischen München und Ljubljana zu nennen:

Größe

Ljubljana hat als Hauptstadt Sloweniens ca. 283.000 Einwohner und eine Fläche von 271,67 km². Münchens Einwohnerzahl hingegen liegt bei 1.528 849 (Stand: 30.4.2016) mit einer Fläche von 310,71 km².

Stadtstruktur

Auch im Hinblick auf die Stadtstruktur weist Ljubljana deutliche Unterschiede zu München auf. Seit der Unabhängigkeit Sloweniens 1991 sind gravierende Veränderungen im Bereich des Einzelhandels zu beobachten. Durch die Zunahme größerer Einzelhandelsrichtungen und Shoppingcenter in den Stadtrandbereichen kam es zu einem Rückgang der Anzahl an kleineren Geschäften in den Innenstädten. Das Marktforschungsunternehmen GfK Geomarketing hat Ljubljana in ihren Untersuchungen als „Shoppingcenter-City Nr. 1 in Europa“³ bezeichnet.

München hingegen hat sich mit seinem Zentrenkonzept aus dem Jahr 1975, das kontinuierlich fortgeschrieben wird, klar für das polyzentrische Zentrenmodell mit der City als Hauptzentrum, den Stadtteil- und Quartierszentren als übergeordnete zentrale Standorte und den Nahbereichszentren auf der unteren Versorgungsebene zur flächendeckenden qualitätvollen Versorgung seiner Bürgerinnen und Bürger in allen Stadtteilen entschieden. Diese Steuerungsinstrumente wirken sich nicht nur positiv auf die Einzelhandelsentwick

1 <https://www.visitljubljana.com/de/besucher/ljubljana-und-region/verkehr-und-befoerderung/der-kavalier-mit-einem-elektrofahzeug-durch-ljubljanas-stadtmitte/>

2 Das Projekt hat zum Ziel die innerstädtische Pkw-Nutzung zu reduzieren, die öffentlichen Verkehrsmittel "grüner", attraktiver und für alle zugänglich zu machen sowie den Ausbau von Fußgängerzonen und der Fahrradinfrastruktur zu verbessern. http://www.civitas.eu/sites/default/files/civitas_elan_final_brochure_final_0.pdf

3 Vgl. GfK Geo Marketing „Shoppingcenter Metropolen“, 2008

lung insgesamt aus, sondern helfen auch in einem gewissen Umfang, Einzelhandelsansiedlungen auf der „Grünen Wiese“ zu vermeiden⁴.

Gemessen an der Fußgängerfrequenz in der Kaufinger- und Neuhauser Straße verfügt München auch im Jahr 2016 über die frequentierteste 1A-Lage in den deutschen Innenstädten⁵. Grund für die stabile Einzelhandelsstruktur sind die hohe Kaufkraft der Bevölkerung, die guten wirtschaftlichen Rahmenbedingungen mit niedriger Arbeitslosigkeit und einem hohen Beschäftigungsgrad sowie der hohe Anteil in- und ausländischer Touristen in der Stadt.

3. Nutzung der Verkehrsmittel / Erreichbarkeit

Bei der Nutzung der Verkehrsmittel zeigen Ljubljana und München ebenso diametral unterschiedliche Entwicklungen. So liegt der Modal-Split (Aufteilung der Transportleistung auf die verschiedenen Verkehrsträger bzw. -mittel) in Ljubljana bei einem absoluten Übergewicht des motorisierten Individualverkehrs (MIV) von 67 %. Fußgänger und Radfahrer liegen bei je 10 %, der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) bei 13 %. Durch den Ausbau der Fußgängerzone und des Radwegnetzes sowie diverser Radinitiativen erhofft sich Ljubljanas Stadtplanungs- und Radverkehrskoordination bis 2020 drei gleich starke Anteile des öffentlichen Verkehrs (ÖV), des Rad- und Fußverkehrs sowie des MIV.

Die Erreichbarkeit der Innenstadt Ljubljanas hat sich zwar mit der Erweiterung von Park&Ride-Parkplätzen, der allmählichen Einführung der städtischen Busse mit Gasbetrieb und eines „Citybike“-Systems sowie mit der Verlängerung der Buslinien in die Anrainergemeinden stetig verbessert, dennoch stellen die zahlreichen Shoppingcenter außerhalb Ljubljanas eine erhebliche Standortkonkurrenz gegenüber der deutlich schlechter erreichbaren Innenstadt dar. Vor diesem Hintergrund gehen die Kundenzahlen, aber auch die „Großeinkäufe“ in der Innenstadt Ljubljanas zurück.⁶

München dagegen hat laut den Erhebungen der Studie „Mobilität in Deutschland“⁷ einen MIV-Anteil von lediglich 27 % (Tendenz sinkend) plus 10 % MIV-Mitfahrer. Mit einem Fußverkehr von 28 %, einem Radverkehr von 14 % und einem ÖV von 21 % hält auch in München der bundesweite Trend hin zu einer stärkeren Fahrrad- und leicht rückläufigen MIV-Nutzung an. Dabei ist folgendes in Bezug auf die Modal Split-Verteilung innerhalb der Stadt München anzumerken: Je zentraler der Startpunkt eines Weges, desto geringer fallen die MIV-Anteile aus (von 39 % bei Wegen mit Startpunkt außerhalb des Mittleren

4 <https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Stadtplanung-und-Bauordnung/Stadtentwicklung/EntwicklungsFlaechennutzungsplanung/Zentrenkonzept.html>

5 Engel&Völkers, Frequenzzählung 2016, Retail Services, Vgl. <https://www.engelvoelkers.com/de/blog/2016/passantenfrequenz-zaehlung-muenchener-shoppingmeilen-nicht-zu-toppen/>

6 Vgl. http://www.ivv.tuwien.ac.at/uploads/media/%C3%96V_Ljubljana_Hammerschmidt_.pdf, 2012

7 Die Studie „Mobilität in Deutschland“ (MiD) ist eine inzwischen etablierte und vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) in den Jahren 2002 und 2008 in Auftrag gegebene Erhebung zum Alltagsverkehr. Die nächsten Erhebungen finden zwischen April 2016 und Mai 2017 statt. Vgl. <http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/>

Rings bis in zu 9 % innerhalb des Altstadtrings). Gleichzeitig gewinnt der ÖV an Bedeutung (von 18 % bis hin zu 51 %)⁸.

Die Münchner Innenstadt ist sehr gut mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln erreichbar:

- mit dem ÖPNV (S-Bahn, U-Bahn, Tram, Bus)
- mit dem MIV durch zentrale Parkmöglichkeiten insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen (Behindertenparkplätze) in fußläufiger Entfernung zu den Fußgängerbereichen (in der Münchner Innenstadt gibt es rund 30 Parkgaragen und Parkflächen. Freie Parkplätze werden per Parkleitsystem angezeigt)
- durch Taxiservices in fußläufiger Entfernung zu den Fußgängerbereichen (Stachus, Dienerstraße, Maximilianstraße, Odeonsplatz, Tal, Viktualienmarkt, Rindermarkt, Sendlinger Tor etc.)
- durch Rikschaservices als klimafreundliche Alternative für kurze Strecken innerhalb der Altstadt mit Standorten rund um den Marienplatz, Odeonsplatz, Hofgarten oder im Englischen Garten
- durch öffentliche Mietradsysteme (z.B. MVG Rad, DB „Call a bike“), bei welchen die Nutzer die Räder per Smartphone orten, mieten und auch wieder zurückgeben können. Die Räder verfügen über einen Gepäckträger.

4. Beurteilung der Fachstellen

Laut Kreisverwaltungsreferat (KVR) verträgt die meistbesuchte Fußgängerzone Deutschlands keinen zusätzlichen Transportservice, bei dem jeder mitfahren und überall ein- und aussteigen kann. Eine Ausnahme für Personen, die erkennbar mobilitätseingeschränkt sind, wäre nach Ansicht des KVR hingegen als Beitrag zur Inklusion von Behinderten grundsätzlich vorstellbar. Dieser Fahrdienst müsste jedoch so beschaffen sein, dass er ausschließlich auf Vorbestellung durchzuführen wäre. Zum einen, um nicht falsche Begehlichkeiten zu wecken und Leerfahrten durchführen zu müssen, zum anderen, um diesen Service wirklich dem Personenkreis zur Verfügung zu stellen, der ihn benötigt. Die Fahrzeuge könnten nach Aussage des KVR in den Seitenstraßen der Fußgängerzone bereitgestellt werden. Als Sonderfahrzeuge erkennbar, sollten sie die Mitnahme von Rollstühlen oder anderen Mobilitätshilfen ermöglichen.

Seit 15. September 2015 existiert ein kostenfreier Bus&Bahn Begleitservice für mobilitätseingeschränkte Personen im öffentlichen Nahverkehr. Die städtische Dienstleistung wird im Rahmen des Münchner Beschäftigungs- und Qualifizierungsprogramms (MBQ) angeboten und kann nach telefonischer Vorbestellung montags bis freitags von 8 bis 18 Uhr ausschließlich im Münchner Stadtgebiet von Tür zu Tür in Anspruch genommen werden.

⁸ Ergebnisbericht Mobilität in Deutschland (MiD), 2010, S. 23.

Schon ein halbes Jahr nach Projektstart wurden rund 700 Begleitungen durchgeführt (Tendenz steigend). Der Bus&Bahn Begleitservice wird in enger Abstimmung mit den Kooperationspartnern MVG, städtischer Behindertenbeirat, Jobcenter München und dem Sozialreferat umgesetzt. Träger des Projektes ist der Katholische Männerfürsorgeverein, der die Infrastruktur und ein Team für die Dienstleistung aufgebaut hat.

Der Behindertenbeirat der Landeshauptstadt München begrüßt grundsätzlich die Zielsetzung, eine Fortbewegung innerhalb der Münchner Fußgängerzonen und damit die Erreichbarkeit verschiedener Orte innerhalb derselben sowie den Transport von Gepäck oder Einkaufsgütern zu optimieren. Um die Erreichbarkeit der Fußgängerzone für Personen mit unterschiedlichsten Behinderungen und den Transport von Gepäck bei gutem wie bei schlechtem Wetter zugänglich zu machen, favorisiert der Facharbeitskreis Mobilität allerdings die Einführung von City-Bussen mit barrierefreien, geschlossenen Fahrzeugen, die über einen Hublift verfügen und dem Ziel – ÖPNV bis 2023 barrierefrei – Rechnung tragen. Der Behindertenbeirat schlägt vor, zu dem Thema eine Arbeitsgruppe zu gründen, die konkrete Pläne entwickelt. Das RAW wird bei Bedarf an dieser AG teilnehmen.

Die Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) hatte in 2013 für das MVG-Leistungsprogramm 2014 die Planung einer Citybuslinie mit Kleinbussen auf der Strecke Sendlinger Tor – Rindermarkt - Marienplatz - Sparkassenstraße – Hofgarten – Kammerspiele mit Rückweg über Kustermannfahrbahn und Rosental vorgestellt. Die Idee wurde seitdem seitens der MVG, der Verwaltung und auch im Stadtrat mehrfach diskutiert. Da die LHM insbesondere einen zusätzlichen Busverkehr über den Marienplatz vermeiden möchte wurde bis zuletzt noch keine optimale Wegführung gefunden. Seitens der Regierung von Oberbayern als Genehmigungsbehörde bestanden zudem Bedenken insbesondere hinsichtlich eines zusätzlichen Busverkehrs über die Kustermannfahrbahn. Die MVG hat die Planungen daher bis zum Abschluss der Abstimmungen zurückgestellt. Die inzwischen eingetretenen Änderungen (Baustelle Hugendubel-Haus; Beschlusslage des Stadtrats zur Fußgängerzone Marienplatz ohne Zulassung eines Busverkehrs und Ausweisung der Sparkassenstraße als Fahrradstraße) lassen eine Realisierbarkeit auf absehbare Zeit allerdings nicht erwarten. Eine Personenbeförderung mit Elektroautos bzw. Rikschas, die - wie im Antrag ausgeführt - nur einem eingeschränkten Personenkreis zur Verfügung steht, sieht die MVG kritisch, da es nicht ihrem Selbstverständnis als Gesamtmobilitätsdienstleister entspricht. Die Einführung einer Citybuslinie zur "Feinerschließung" der Münchner Innenstadt wird daher eindeutig favorisiert - gerade vor dem Hintergrund, dass eine Naherschließung bei einer Ausweitung der Fußgängerzone insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen bzw. Personen mit viel Gepäck umso wichtiger ist.

Auch die branchenübergreifende Vereinigung der Unternehmen der Münchner Innenstadt, CityPartner München e.V. (CPM), sieht eine Übertragung des slowenischen Modells auf München angesichts der unterschiedlichen strukturellen Gegebenheiten kritisch und stuft

das Modell eher als touristische Marketingaktion ein. CPM hält zudem Fahrwege in der hoch frequentierten Fußgängerzone für schwierig. Aus Sicht von CPM ist die Erreichbarkeit der Innenstadt mittels ÖPNV, MIV bzw. Taxi von zentraler Bedeutung, gerade für mobilitätseingeschränkte Personen und für Familien mit Kinderwägen, Hotelgäste mit Gepäck oder Kundinnen und Kunden mit größeren Einkäufen. Diese ist in München in hoher Qualität gegeben. Nicht zuletzt stehen für den Gepäcktransport im Handel bereits zahlreiche Lieferservices für Kundinnen und Kunden mit großen Einkäufen zur Verfügung. Beispielsweise von GALERIA Kaufhof München Marienplatz, Hirmer München, LUDWIG BECK, Saturn und SportScheck. Aus diesen Gründen sieht auch CPM ein Projekt nach Vorbild Ljubljanas kritisch, so dass eine Finanzierung durch den Innenstadteinzelhandel nicht zu erwarten ist.

5. Fazit

Aufgrund der strukturellen Unterschiede zwischen Ljubljana und München und unter Abwägung der vorliegenden Argumente der einbezogenen Fachstellen ist das Modell eines Fahrservices nach dem Vorbild Ljubljanas auf München nicht übertragbar.

Im Gegensatz zu Ljubljana ist die Münchner Innenstadt durch die hohe Qualität der Verkehrsverbindungen für alle Bevölkerungsgruppen sehr gut mit verschiedenen Verkehrsmitteln (U-Bahn, S-Bahn, Tram, Bus, Fahrrad, PKW, Taxi, Rikscha) erreichbar. Die Einführung eines Fahrservices für „Mobilitätseingeschränkte sowie für Anwohner, Einkäufer und Kunden mit großem Gepäck“ ist für die belebte Münchner Fußgängerzone mit ihrer hohen Passantenfrequenz nicht verträglich. Erfahrungen am Flughafen München haben gezeigt, dass der Fahrdienst grundsätzlich allen Personen offen stehen muss, die Hilfe in Anspruch nehmen wollen. Eine Differenzierung bzw. eine Ablehnung von Personen ist im Tagesgeschäft nicht praktikabel, da eine Berechtigung nicht überprüfbar ist (Grad der Einschränkung, Senioreneinstufung). Mobilitätseingeschränkte Personen können allerdings bereits jetzt das Angebot eines Begleitservices (s.o.) in Anspruch nehmen. Für den Transport von schweren oder größeren Einkäufen bietet der Handel seinen Kunden bereits Lieferservices an. Darüber hinaus wurde seitens des Einzelhandels keine Finanzierungsbereitschaft für einen Fahrservice signalisiert.

Aus diesen Gründen ist es nicht angezeigt, das Projekt eines Fahrservice für die Münchner Fußgängerzone nach dem Vorbild Ljubljanas weiterzuverfolgen.

In dieser Beratungsangelegenheit ist die Anhörung eines Bezirksausschusses nicht vorgeschrieben (vgl. Anlage 1 der BA-Satzung). Unabhängig davon wurde der Vorsitzende des Bezirksausschusses 1 informiert.

Die Beschlussvorlage ist mit dem Kreisverwaltungsreferat und dem Behindertenbeirat der Landeshauptstadt München (s. Anlage 2) abgestimmt.

Eine fristgerechte Vorlage war nicht möglich, da die erforderlichen Abstimmungen noch nicht abgeschlossen waren.

Der Korreferent des Referates für Arbeit und Wirtschaft, Herr Stadtrat Richard Quaas, und der Verwaltungsbeirat für Wirtschaftsförderung, Herr Stadtrat Mario Schmidbauer, haben jeweils einen Abdruck der Sitzungsvorlage erhalten.

II. Antrag des Referenten

1. Dem Antrag, einen Fahrservice für „Mobilitätseingeschränkte sowie für Anwohner, Einkäufer und Kunden mit großem Gepäck“ nach dem Vorbild Ljubljanas in der Münchner Fußgängerzone einzuführen, kann nicht entsprochen werden.
2. Der Antrag Nr. 14-20 / A 01991 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL vom 08.04.2016 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
3. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss

nach Antrag.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der/Die Vorsitzende

Der Referent

Ober-/Bürgermeister/-in
ea. Stadtrat/-rätin

Josef Schmid
2. Bürgermeister

IV. Abdruck von I. mit III.

über den Stenografischen Sitzungsdienst

an das Direktorium – Dokumentationsstelle (2x)

an die Stadtkämmerei

an das Revisionsamt

an die Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL, Herrn Stadtrat Paul Bickelbacher

an die Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL, Herrn Stadtrat Herbert Danner

z.K.

V. Wv. RAW - FB II

zur weiteren Veranlassung.

Zu V.

Die Übereinstimmung des vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.

An das Kreisverwaltungsreferat KVR-III/13

An den Behindertenbeirat der Landeshauptstadt München

z.K.

Am