

Telefon: 233 - 24781
Telefax: 233 - 21797

**Referat für Stadtplanung
und Bauordnung**
Stadtentwicklungsplanung
Verkehrsplanung

Modellquartiere in München – Pilotprojekt „City2Share“

Bekanntgabe der Ergebnisse des Förderprojekts
Ableitung von Handlungsempfehlungen

Attraktive Innenstadt 4: Logistikkonzepte für Lieferdienste

Antrag Nr. 14-20 / A 06509 von der Fraktion DIE GRÜNEN/RL vom 14.01.2020, eingegangen am 14.01.2020

Paketboxen zentral oder dezentral in neuen Wohnarealen

Antrag Nr. 14-20 / A 06613 von Herrn BM Manuel Pretzl, Herrn StR Sebastian Schall, Frau StRin Alexandra Gaßmann, Frau StRin Heike Kainz vom 27.01.2020, eingegangen am 27.01.2020

Lastenrad-Projekt für City-Logistik, Prüfung von Standorten

BA-Antrag Nr. 14-20 / B 06848 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 05 - Au-Haidhausen vom 18.09.2019

Förderung von Mini-Hubs für Logistikunternehmen

BA-Antrag Nr. 14-20 / B 07190 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 03 - Maxvorstadt vom 03.12.2019

Einrichtung von Logistik Depots anstelle von Parkplätzen

BA-Antrag Nr. 14-20 / B 07450 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 01 - Altstadt-Lehel vom 21.01.2020

Mobilitätsstation am Kidlerplatz; Einführung von Anwohnerparken in der Kidlerstraße im Bereich zwischen der Lindenschmittstraße und der Valleystraße

Empfehlung Nr. 14-20 / E 02212 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 06 - Sendling am 25.10.2018

Beibehaltung Piazza Zenetti 2020

Empfehlung Nr. 14-20 / E 03021 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 02 - Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt am 07.11.2019

Bauliche Neugestaltung des Zenettiplatzes

Empfehlung Nr. 14-20 / E 03022 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 02 - Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt am 07.11.2019

Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 02009

Anlagen:

1. „Emissionen sparen, Platz schaffen, mobil sein. Handlungsleitfaden City2Share“, Uta Bauer, Thomas Stein, Victoria Langer, Berlin 2020
2. Antrag Nr. 14-20 / A 06509
3. Antrag Nr. 14-20 / A 06613
4. BA-Antrag Nr. 14-20 / B 06848

- 5. BA-Antrag Nr. 14-20 / B 07190
- 6. BA-Antrag Nr. 14-20 / B 07450
- 7. Empfehlung Nr. 14-20 / E 02212
- 8. Empfehlung Nr. 14-20 / E 03021
- 9. Empfehlung Nr. 14-20 / E 03022
- 10. Lageplan mit Stadtbezirkseinteilung
- 11. Stellungnahme BA 02 - Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt
- 12. Stellungnahme BA 06 - Sendling

Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 09.12.2020 (VB)

Öffentliche Sitzung

| Inhaltsverzeichnis | Seite |
|--|--------------|
| I. Vortrag der Referentin..... | 3 |
| 1. Anlass..... | 3 |
| 1.1. Herausforderungen und Ziele..... | 3 |
| 1.2. Modellquartiere als „Reallabore“ | 5 |
| 2. Planung und Durchführung des Projekts City2Share..... | 5 |
| 2.1. Projektbausteine, Projektpartner und Finanzierung..... | 5 |
| 2.2. Projektdurchführung..... | 7 |
| 2.3. Erkenntnisse aus der Projektdurchführung..... | 8 |
| 2.4. Erkenntnisse aus der Projektevaluation..... | 8 |
| 3. Empfehlungen für weiteres Vorgehen..... | 10 |
| 3.1. E-Mobilitätsstationen..... | 10 |
| 3.2. Zenetiplatz..... | 10 |
| 3.3. Wirtschaftsverkehr..... | 11 |
| 3.4. Parken..... | 12 |
| 3.5. Parkraumdetektion..... | 12 |
| 4. Anträge und Empfehlungen..... | 13 |
| 4.1. Stadtratsanträge..... | 13 |
| 4.2. Bezirksausschuss-Anträge..... | 14 |
| 4.3. Bürgerversammlungsempfehlungen..... | 15 |
| II. Antrag der Referentin..... | 18 |
| III. Beschluss..... | 20 |

I. Vortrag der Referentin

Zuständig für die Entscheidung ist die Vollversammlung des Stadtrates gemäß § 4 Nr. 9 b der Geschäftsordnung des Stadtrates nach Vorberatung im Mobilitätsausschuss.

1. Anlass

Mit Beschluss „Modellquartiere für nachhaltige Mobilität - Pilotprojekt City2Share“ der Vollversammlung des Stadtrats vom 20.07.2016 (Vorlage Nr. 14-20 / V 06313) wurde die Landeshauptstadt München – vertreten durch das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – beauftragt, sich am Forschungsprojekt City2Share über den gesamten Projektzeitraum vom 01.05.2016 – 30.04.2020 zu beteiligen. Dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung wurde hierbei die Federführung für die Abstimmung der Maßnahmen, die Einbindung anderer Referate, die Evaluierung sowie die Prüfung der Übertragbarkeit der Maßnahmen auf andere Quartiere übertragen. Das Projekt City2Share wurde im Rahmen des Förderprogramms „Erneuerbar Mobil“ des Bundesministeriums für Umwelt, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) gefördert. Für den Projektantrag wurde ein Konsortium mit der BMW Group, Siemens, der Stadtwerke München (SWM), der Hamburger Hochbahn, United Parcel Service (UPS), DriveNow, dem Deutschen Institut für Urbanistik (difu), der Universität der Bundeswehr und der Technischen Universität Dresden gebildet.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wurde zudem beauftragt, den Stadtrat über die Ergebnisse des Projekts City2Share in geeigneter Form zu informieren. Der vorliegende Bericht beschreibt die Erkenntnisse des Förderprojekts und leitet Handlungsempfehlungen für das Stadtgebiet ab. Ein integrierter Erfahrungs- und Erkenntnisbericht über alle drei Münchner Modellquartiere (City2Share, Smarter Together, Civitas ECCENTRIC) wird aktuell erarbeitet und dem Stadtrat voraussichtlich nach Projektende aller drei Projekte (Januar 2021) im Rahmen des Umsetzungsbeschlusses Shared Mobility vorgestellt.

1.1. Herausforderungen und Ziele

Die Beteiligung an diesem Forschungsprojekt erfolgte vor dem Hintergrund des aktuellen und prognostizierten Bevölkerungswachstums der Landeshauptstadt München sowie den Herausforderungen bezüglich der derzeitigen Belastungen durch Lärm und Schadstoffausstoß. Mit der weiter steigenden Zahl an Einwohner*innen sowie Arbeitsplätzen wächst auch der Mobilitätsbedarf und damit das Verkehrsaufkommen. Gleichzeitig 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.

Die Idee eines „Modellquartiers nachhaltige Mobilität“ wurde im Inzell Plenum X im Rahmen der „Vision 2050. Region München“ am 13. Juni 2013 erstmals vorgestellt. Das Projekt City2Share besetzt hier den Baustein der Umsetzung eines Modellquartiers für sharing-basierte Elektromobilität in einem Bestandsgebiet am Innenstadtrand. Ein Konsortium von Projektpartnern konnte hier ein breites Spektrum an Elektromobilitätslösungen mitsamt unterstützenden Technologien und Endanwendungen im Realbetrieb testen.

Gleichzeitig versuchte City2Share den Bürger*innen aufzuzeigen, inwiefern durch die vermehrte Nutzung von sharing-basierten Mobilitätsangeboten (als flächen- und ressourcenschonende Alternative für den nicht verlagerbaren motorisierten Individualverkehr) neue öffentliche Räume mit erhöhter „Umfeldqualität“ (= Erhöhung Aufenthaltsqualität und Erreichbarkeiten) geschaffen werden können.

Mit dem Projekt sollten die folgenden Forschungsfragen bzw. Untersuchungsschwerpunkte hinsichtlich der Wirkung und des Mehrwertes von gebündelten Mobilitätsangeboten beantwortet werden. Diese Fragen werden aktuell im Quervergleich über die Mobilitätsstationen in allen drei Münchner Modellquartieren sowie der Station an der Münchner Freiheit ausgewertet. Dadurch kann auf Evaluationsdaten von insgesamt 17 Mobilitätsstationen (im Vergleich zu vier Stationen in City2Share) in verschiedenen Stadtlagen und Siedlungsstrukturen zurückgegriffen werden.

- Bieten an einem Standort gebündelte Mobilitätsangebote einen Mehrwert gegenüber isolierten (Sharing-)Angeboten?
- Tragen gebündelte Angebote zu einer Reduzierung des motorisierten (Gesamt-)Verkehrsaufkommens im Personenindividual- und im Wirtschaftsverkehr bei?
- Inwieweit stellen Mobilitätsstationen eine attraktive Ergänzung zum öffentlichen Verkehr und somit einen Anreiz zum Umstieg vom privaten PKW dar? Sind Mobilitätsstationen geeignet, inter- und multimodales Verkehrsverhalten zu fördern?
- Wird der Umstieg auf den Umweltverbund durch Mobilitätsstationen gestärkt?
- Welche Angebotslücken decken Mobilitätsstationen und Sharingangebote und wo sind die Stationen deshalb anzuordnen?
- Welches Einzugsgebiet haben die Angebote an den Mobilitätsstationen? Wer sind Nutzer*innen von Mobilitätsstationen?
- Wie stark wirken die Einflussfaktoren Siedlungstypologie, Sozialstruktur, Angebotsstruktur/ -vielfalt auf die Nutzung von Mobilitätsstationen?
- Welche ergänzenden Marketingmaßnahmen, Policies und Rahmenbedingungen braucht es, um die Nutzungsintensität von Mobilitätsstationen zu erhöhen?
- Tragen gebündelte Mobilitätsangebote kombiniert mit flankierenden Maßnahmen zur Parkgebührenerhöhung zu einer Reduktion des Parkdrucks bei?
- Was sind die Voraussetzungen für attraktive Mobilitätsstationen, insbesondere hinsichtlich Infrastruktur, Gestaltung (Wiedererkennungswert) und Nutzerfreundlichkeit (Informationsbereitstellung, Abbau Zugangshürden)?
- Durch welche Maßnahmen kann die Etablierung einer aktiven Partizipation der Bewohner*innen und Beschäftigten im Änderungsprozess gefördert werden, um Akzeptanz zu schaffen und zu erhalten? Wie kann man den Anwohner*innen die Möglichkeiten der Neuverteilung des öffentlichen Raums durch vermehrte Sharing-Nutzung besser vermitteln?
- Wo funktionieren Mikrologistik-Lösungen und tragen sie zu Emissionsreduktionen bei?
- Wie sind die Maßnahmen zur Förderung und Evaluation der Nutzung von E-Mobilität zu bewerten?

1.2. Modellquartiere als „Reallabore“

Neben dem Projekt City2Share begleitet die Landeshauptstadt München zwei weitere, von der Europäischen Union geförderte Modellquartiere, die sich mit unterschiedlichsten Smart City Lösungen befassen und in diesem Rahmen auch Mobilitätsstationen implementiert haben: Smarter Together am Stadtrand in Neuauibling/ Westkreuz¹ (8 Stationen), sowie CIVITAS ECCENTRIC in den Neubaugebieten Domagkpark und Parkstadt Schwabing² (4 Stationen). Dadurch können in München insgesamt 16 Mobilitätsstationen mit unterschiedlichen Angebotszusammensetzungen in unterschiedlichen Siedlungstypologien, Stadtlagen sowie demographischen und sozialen Zusammensetzungen betrachtet werden.

Um eine bestmögliche Vergleichbarkeit der drei „Reallabore“ herzustellen, wurden die Maßnahmen in City2Share mit Beschluss des Koordinierungskreises Modellquartiere im November 2019 kostenneutral bis zum 31.12.2020 verlängert. Dies betrifft auch die Verlängerung der Betrauung der Stadtwerke München mit dem Betrieb der Infosteile, der Pedelecs sowie der Ladesäulen. Aktuell läuft eine vergleichende Evaluation über die drei Modellquartiere, die auf die oben genannten Forschungsfragen und Untersuchungsschwerpunkte eingeht.

2. Planung und Durchführung des Projekts City2Share

2.1. Projektbausteine, Projektpartner und Finanzierung

Gemäß Förderantrag besteht das Projekt City2Share aus mehreren miteinander verknüpften Bestandteilen (siehe Abbildung 1), wobei aus Sicht des Fördergebers die Förderung der urbanen Elektromobilität im Zentrum des Gesamtprojekts stand³. Die Bausteine reichen von technischen Innovationen über neue Ansätze im Bereich des urbanen Lieferverkehrs bis hin zur Attraktivierung des öffentlichen Raums. Sie wurden in der Praxis in unterschiedlichen Ausprägungen umgesetzt (siehe Kapitel 2.2 Projektdurchführung).

- 1 Detaillierte Informationen zum Projekt Smarter Together sind unter <https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Arbeit-und-Wirtschaft/Europa/Smart-Cities.html> zu finden.
- 2 Detaillierte Informationen zum Projekt CIVITAS ECCENTRIC sind unter <https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Arbeit-und-Wirtschaft/Europa/Aktuelle-EU-Projekte/CIVITAS-ECCENTRIC.html> zu finden.
- 3 Detaillierte Informationen zu Projektpartnern, Inhalten und Zielen sind unter <http://city2share.de> zu finden.



Abbildung 1: Projektstruktur City2Share (Quelle: <http://city2share.de/inhalte.html>)

Im Rahmen des Modellquartiers sollten verschiedene Facetten von Elektromobilität für Bewohner*innen und Beschäftigte erlebbar gemacht werden. Dies sollte durch die Errichtung von vier Elektromobilitätsstationen mit Ladeinfrastruktur und einem diversifizierten e-Sharing-Angebot vorangetrieben werden. Das Angebot an den Stationen umfasst die Einbindung von Pedelecs in das System MVG Rad, stationäres e-Carsharing, verschiedene zugewiesene Stellplätze für (e-)Carsharing, jeweils eine digitale Informationsstele sowie zugewiesene Stellplätze für E-Parken. An jeder der Elektromobilitätsstationen sollten zur Unterstützung der Vorhabenziele innovative Sensoren zur Park- und Straßenraumüberwachung durch den Projektpartner SIEMENS AG implementiert werden. Diese Sensoren erlauben die Erfassung der Parkplatzbelegung an Parkplätzen mit und ohne Ladeinfrastruktur.

Die Gesamtkoordination des Projektes wurde von BMW übernommen. Dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung der Landeshauptstadt München wurde die Leitung des Arbeitspakets „Testfeld München“ übertragen, in Kooperation mit den Projektpartnern. Zur Realisierung dieser Aufgaben wurden vom Fördergeber insgesamt 1,74 VZÄ für Projektleitung, Sachbearbeitung und Unterstützung der weiteren Arbeitspakete genehmigt. Sachkosten wurden vom Fördergeber nicht bewilligt, sondern durch entsprechende Mittelumrichtungen stadintern gedeckt.

Die Arbeitspakete im Testfeld München wurden federführend von den unterschiedlichen Projektpartnern bearbeitet. Als Anbieter der wesentlichen Dienste an Mobilitätsstationen (U-Bahn, Bus, Tram, MVG Rad, Informationsstelen und Ladeinfrastruktur) wurde den Stadtwerken München die Federführung für den Bereich „Aufbau und Betrieb von vier e-Mobilitätsstationen“ übertragen. Die Errichtung von temporären Einrichtungen im Straßenraum zur Attraktivierung des Umfeldes am Zenettiplatz wurde unter der Leitung der

Landeshauptstadt München umgesetzt. Die notwendigen Finanzmittel wurden aus der Nahmobilitätspauschale bezogen.

Durch die UniBW und BMW wurden Maßnahmen zur Reduktion von Nutzungsbarrieren und -hemmnissen gegenüber e-Sharing-Angeboten entwickelt und getestet. UPS hat ein neues Konzept zur lastenradbasierten Mikrologistik entwickelt, das dazu beiträgt, den aufgrund des anwachsenden E-Commerce zunehmenden Lieferverkehr in Wohnvierteln ökologischer und verträglicher für die Bewohner*innen abzuwickeln.

Um die Erfolgchancen und die Implementierung der Maßnahmen zu verbessern, hat das Referat für Stadtplanung und Bauordnung die Teilnahme an City2Share mit einer intensiven Öffentlichkeitsbeteiligung verknüpft. Hierzu wurden Maßnahmen zur Reflexion wie Bürgerpartizipation und -kommunikation über verschiedene Kommunikationsinstrumente und Maßnahmen, wie Informations- und Quartierstischveranstaltungen, Bürgerwerkstätten, Online-Bürgerbeteiligung, Haustürgespräche und klassische Kommunikationskanäle durchgeführt. Diese Maßnahmen wurden über einen durch die Landeshauptstadt München betreuten Unterauftragnehmer bearbeitet. Die notwendigen Finanzmittel wurden aus der Nahmobilitätspauschale bezogen.

In den weiteren Arbeitspaketen war die Landeshauptstadt München unterstützend tätig. Eine genaue Übersicht der ausgeführten Tätigkeiten sowie der Erkenntnisse und Ergebnisse ist in Anlage 1 „Emissionen sparen, Platz schaffen, mobil sein. Handlungsleitfaden City2Share“ einzusehen.

Zusätzlich zu den beschriebenen Tätigkeiten hat die Landeshauptstadt München eine Reihe von Eigenleistungen erbracht, die nicht vom Fördermittelgeber unterstützt wurden. Hierzu gehören die Erhöhung der Parkgebühren im Projektgebiet von 6€ auf 10€ täglich, die Einführung von Parkplätzen für das Parken von Elektrofahrzeugen (ohne Ladesäule), sowie die Durchführung einer vergleichenden Haushaltsbefragung von insgesamt 50.000 Haushalten im Projektgebiet, einem Referenzgebiet sowie dem Projektgebiet von Smarter Together zur Evaluation der Wirkung der Maßnahmen (vgl. Beschluss 14-20 / V 09035 und 14-20 / V 14214). Diese Leistung wurde durch einen Unterauftragnehmer erbracht und aus IHFEM 2018 Mitteln finanziert.

2.2. Projektdurchführung

Das Modellquartier wurde innerhalb der Stadtbezirke Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt (BA2) und Sendling (BA6) realisiert. Die genaue räumliche Abgrenzung des Modellquartiers sowie die Standorte der E-Mobilitätsstationen verdeutlicht Abbildung 2. Die Lage der Stationen wurde bewusst so gewählt, dass zwei Stationen direkt an ÖV-Haltestellen bzw. Umstiegspunkten (Harras, Goetheplatz) und zwei Stationen als Bezugspunkt an geeigneten Stellen im Quartier (Am Glockenbach, Zenettiplatz) errichtet wurden.

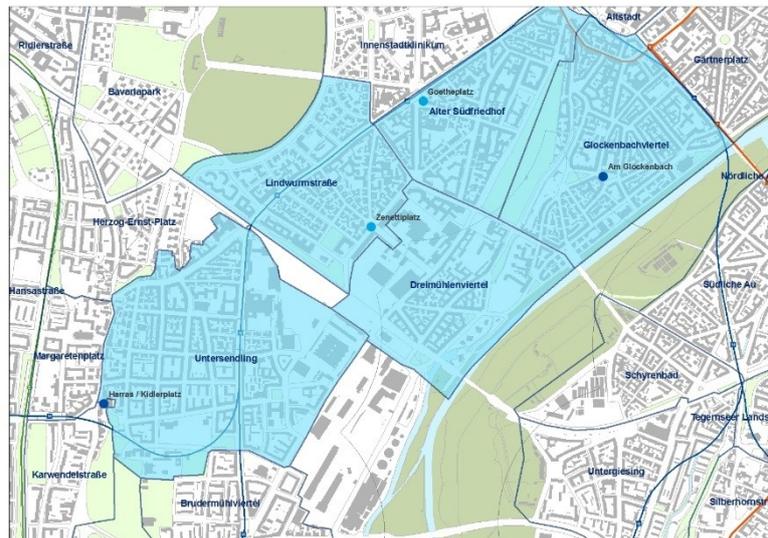


Abbildung 2: Modellquartier München - Isarvorstadt Untersending (Quelle: eigene Darstellung der Landeshauptstadt München)

Die einzelnen Schritte der Durchführung, Erkenntnisse und Lessons Learned werden von den einzelnen Projektpartner*innen ausführlich in der Publikation des difu „Emissionen sparen, Platz schaffen, mobil sein. Handlungsleitfaden City2Share“ (Anlage 1) dokumentiert. Im Folgenden wird deshalb nur ein kurzer Überblick der wichtigsten beschlussrelevanten Erkenntnisse gegeben.

2.3. Erkenntnisse aus der Projektdurchführung

Grundsätzlich mussten in der Durchführung des Projektes eine Reihe von Herausforderungen gemeistert werden, die aber durch die guten Beziehungen der Projektpartner*innen untereinander sehr gut gelöst werden konnten. Hierzu gehörten die Integration neuer Mobilitätsformen mit Angeboten verschiedener Anbieter*innen aus dem ÖV und dem freien Markt in bestehende urbane Strukturen und Infrastrukturen, die Zusammenarbeit über Referate hinweg und mit externen Projektpartner*innen, die zum Teil zunächst unklaren Aufgabenverteilungen zwischen den Referaten, die Unsicherheit bezüglich der Akzeptanz der Maßnahmen in der Bürgerschaft, insbesondere der Piazza Zenetti, sowie die Integration von sehr unterschiedlichen Projektbausteinen in einem Projekt.

Der Prozess der Projektdurchführung wurde durch das difu über den gesamten Projektzeitraum hindurch hinsichtlich Herausforderungen und Erfolgsfaktoren evaluiert; die Erkenntnisse werden in Anlage 1 „Emissionen sparen, Platz schaffen, mobil sein. Handlungsleitfaden City2Share“ beschrieben.

2.4. Erkenntnisse aus der Projektevaluation

Die Erkenntnis aus der bisherigen Projektevaluation ist, dass die Einflussfaktoren im

urbanen Mobilitätsgefüge zu komplex sind, um konkrete verkehrliche Wirkungen wie z.B. Emissionsausstoß, Kfz-Besitz oder Umstieg auf den öffentlichen Verkehr in einen direkten kausalen Zusammenhang mit den im Projekt errichteten Mobilitätsstationen bringen zu können. D.h. der Erfolg der Maßnahmen ist zum aktuellen Zeitpunkt schwer quantifizierbar. Dies ist zum Einen dadurch bedingt, dass vier Stationen auf ein relativ großes Projektgebiet verteilt noch kein alternatives Verkehrssystem darstellen können. Zum Anderen verhält sich der Sharing-Markt insgesamt so dynamisch (z.B. hinsichtlich Anzahl von Fahrzeugen im System, Fluktuation von Anbietern, Veränderung der Angebote), dass Veränderungen nicht auf einzelne Faktoren zurückgeführt werden können. So unterscheiden sich z.B. in den in 2018 und 2019 durchgeführten Haushaltsbefragungen Kennzahlen wie Kfz-Besitz, Sharing-Mitgliedschaften und Sharing-Affinität im Projektgebiet nicht signifikant von den Kennzahlen im Referenzgebiet (Parklizenzgebiet Schleissheimer Straße), in dem es keine Mobilitätsstationen aber ein vergleichbares Angebot an einzelnen Sharing-Angeboten gibt.

Grundsätzlich war in der Haushaltsbefragung 2019 eine hohe Affinität zu Angeboten der Shared Mobility erkennbar. Sowohl im Referenzquartier als auch im City2Share-Gebiet geben etwa ein Viertel der Befragten an, dass sie bereit wären, ihr privates Kfz abzuschaffen, wenn ein auf ihre Bedürfnisse optimal abgestimmtes Mobilitätsangebot in ihrem Wohngebiet vorhanden wäre⁴. Gleichzeitig geben ca. 45% der Probanden an, dass sie unter keinen Umständen bereit wären, ihr privates Kfz aufzugeben.

Knapp 33% der Befragten im City2Share-Gebiet gaben an, mindestens eine der vier Mobilitätsstationen zu kennen (vgl. Anlage 1, S. 51). Vor allem das sehr zentral positionierte Angebot am Goetheplatz ist bekannt. 4,4% der Befragten haben bereits ein Angebot an einer der Stationen genutzt⁵. Die Nutzer der Stationen schätzen vor allem die Möglichkeit, auf verschiedenartige Mobilitätsangebote zugreifen zu können, die Umsteigemöglichkeiten (auch zum ÖPNV) sowie die Vorteile eines festen Rückgabe- bzw. Abholortes.

Ein Fazit der bisherigen Evaluationen im Rahmen von City2Share ist, dass in einem weiten Teil der Bevölkerung (sowohl im City2Share Gebiet als auch im Referenzgebiet Schleißheimer Straße) die grundsätzliche Bereitschaft zu einer vermehrten Nutzung von Angeboten der Shared Mobility besteht, der Anreiz bzw. der Druck für einen tatsächlichen Umstieg aber in den meisten Fällen nicht hoch genug ist. Für eine breitere Nutzung der Angebote muss sowohl die allgemeine Bekanntheit der Angebote gesteigert werden, als auch die Bereitschaft zur Nutzung in der umliegenden Bevölkerung. Beides sind Faktoren, die im vergleichsweise kurzen Testzeitraum des Pilotprojektes eine steigende Tendenz aufwiesen, jedoch weitere Maßnahmen und Zeit benötigen. Eine Schlussfolgerung könnte sein, dass ab einem gewissen Punkt ein gutes Angebot alleine nicht ausreicht, sondern dass es zusätzlicher regulierender Maßnahmen (wie z.B. Parkgebührenerhöhung) bedarf, um mehr Bürger*innen zum Umsteigen zu bewegen.

- 4 Konkrete Fragestellung: „Stellen Sie sich vor in Ihrem Wohnumfeld gäbe es ein für Ihre Bedürfnisse optimales Mobilitätsangebot (öffentliche Verkehrsmittel, Mietwagen, Carsharing, Bikesharing etc.). Könnten Sie sich in diesem Fall die Abschaffung Ihres Privat-Autos vorstellen?“
- 5 Das Angebot an den Stationen umfasst in unterschiedlicher Ausführung die Angebote MVG Rad, MVG eRad, stationäres und freefloating (E-)Carsharing, Ladesäulen, Informationsstele sowie Stellplätze für private E-Fahrzeuge (vgl. auch Anlage 1, S. 52).

Die unter 1.1 aufgeführten Untersuchungsschwerpunkte, insbesondere hinsichtlich Wirkung und Mehrwert von Mobilitätsstationen, werden bis Ende 2020 im Vergleich mit den Stationen der anderen Modellgebiete weiter bearbeitet.

3. Empfehlungen für weiteres Vorgehen

Im Folgenden wird erläutert, welche Projektbausteine nach heutigem Erkenntnisstand für die Übernahme in den Regelbetrieb bzw. für die Übernahme in die künftige Shared Mobility Strategie empfohlen werden, und welche Ressourcen dafür notwendig sind.

3.1. E-Mobilitätsstationen

Die Stationen haben sich grundsätzlich bewährt und wurden überwiegend positiv bewertet (vgl. Anlage 1, S. 42ff.). Die Stationen erhöhten die zuverlässige Verfügbarkeit der Sharing-Angebote sowohl an den ÖV-nahen Stationen als auch in den Wohngebieten. Aus diesem Grund wird empfohlen, die Stationen unverändert weiterzubetreiben, bis die stadtweite Strategie zum Umgang mit Shared Mobility Angeboten vollständig erarbeitet ist. Dies geschieht aktuell im Rahmen der Unterarbeitsgruppe Strategie der AG Shared Mobility. Die Erkenntnisse und Beschlussempfehlungen werden im Umsetzungsbeschluss Shared Mobility, geplant für das zweite Halbjahr 2021, dargelegt.

3.2. Zenettiplatz

Die infrastrukturelle Maßnahme zur Steigerung der Umweltattraktivität im Modellquartier Sendling (Zenettiplatz) kann auf Basis fortlaufender Evaluation sowie andauernder bürgerlicher Initiativen am Platz als Erfolg gewertet werden (vgl. Anlage 1, S. 32ff.). Es wurde jedoch in Gesprächen festgestellt, dass den Anwohnern der Zusammenhang zwischen den Mobilitätsangeboten auf der einen Seite des Zenettiplatzes und der Platzaufwertung auf anderen Seite des Platzes in vielen Fällen nicht explizit klar war⁶.

Sowohl die Online-Dialoge im frühen Stadium des Projektes, die Auswertung der Meinungspostkarten, als auch die Haustürgespräche ergaben ein überwiegend positives Meinungsbild. Auch im Rahmen der Haushaltsbefragung 2019 konnte ein zunehmender Wunsch nach Aufenthaltsflächen festgestellt werden: Nach dem Ausbau des öffentlichen Verkehrs wurden Aufenthaltsflächen im städtischen Raum die zweithöchste Priorität beigemessen. Im Rahmen der Platzumgestaltung identifizierte Spannungsfelder sind Freiraum für Anwohner*innen vs. Parkplätze, Gentrifizierung vs. Stärkung der Nachbarschaft und die Sorge um eine Verwahrlosung des Platzes. Eine fortlaufende Beteiligung und Kommunikation ist ein wesentlicher Bestandteil für den Erfolg derartiger Projekte auch an anderen Orten und trägt zur Akzeptanz bei.

6 Die Idee des Projektes Piazza Zenetti war, den Bürger*innen zu zeigen, was sich in ihrem Viertel verändern kann, wenn sie vermehrt Sharing-Angebote – wie an den Mobilitätsstationen vorgehalten – nutzen und als Konsequenz auf ihr privates Auto verzichten. Vgl. hierzu auch das Diskussionspapier „Bürgerinnen und Bürger an der Verkehrswende beteiligen“ des difu unter https://repository.difu.de/jspui/bitstream/difu/576874/1/Diskussionspapier_Beteiligung_final.pdf

Aus diesem Grund wird dem Stadtrat eine Aufrechterhaltung der entstandenen Aufenthaltsqualität und der Mobilitätsangebote, verbunden mit einem Verzicht auf die bestehenden Stellplätze vorgeschlagen und damit die Grundlage für eine dauerhafte Umgestaltung des Zenetiplatzes geschaffen (siehe Empfehlungen/ Anträge Bürgerversammlungen). Dadurch soll eine dauerhafte, langfristige Nutzung des Platzes gewährleistet werden. Diese sollte neben dem Schwerpunkt des nachbarschaftlichen Treffens und einer gesteigerten Wohn- und Aufenthaltsqualität im Quartier auch Belange des neuen Volkstheaters in unmittelbarer Nachbarschaft bzw. des Schul- und Stadtteilkulturzentrums berücksichtigen.

3.3. Wirtschaftsverkehr

Durch das Mikrologistikprojekt in Zusammenarbeit mit UPS konnten erhebliche Mengen an Emissionen eingespart werden und die Verkehrsbelastung in Wohngebieten reduziert werden. Durch die Fahrradlogistik reduzierte sich der Einsatz herkömmlicher Diesel-Zustellfahrzeuge um insgesamt 20 Stück. Innerhalb eines Jahres (2019) wurden so 108 Tonnen CO₂ eingespart, das entspricht etwa dem Mittelwert der jährlichen CO₂-Emissionen von 50 durchschnittlichen Pkw (vgl. Anlage 1, S. 13). Die UPS-Standorte aus dem Projekt City2Share werden seit dem offiziellen Projektende auf eigene Kosten und Verantwortung von UPS weiterbetrieben. Das Kreisverwaltungsreferat der Landeshauptstadt München hat für die Standorte im öffentlichen Raum die erforderlichen Genehmigungen bis vorerst 31.12.2020 erteilt. Es wird empfohlen, diese Genehmigungen auf Antrag zu verlängern.

Es gibt eine Reihe von Stadtrats- und BA-Anträgen, die die Entwicklung eines (innen-)stadtweiten hubbasierten Mikrologistikkonzeptes ähnlich des UPS-Pilotprojektes fordern (siehe Kapitel 4. Anträge und Empfehlungen). Es wird empfohlen, gemeinsam mit den größten Anbietern und in Abstimmung mit den betroffenen Bezirksausschüssen aktiv nach geeigneten Standorten für neue Mikro-Logistikverteilstellen zu suchen. Dazu soll ein Regelkatalog zur neuen Einrichtung von Mikro-Logistikverteilzentren im öffentlichen Raum erstellt werden.

Zur Erarbeitung eines übergreifenden Konzeptes für ein großflächiges Ausrollen entsprechender Mikrologistiklösungen, welches auch weitere steuernde flankierende Maßnahmen für emissionsarme Zustellung auf letzter Meile prüft, bedarf es zuerst einer rechtlichen Prüfung, inwiefern Paketzustellern hinsichtlich der Methode der Paketzustellung verbindliche Vorgaben gemacht werden können. Dies ist notwendig, da die meisten Paketzusteller bisher kein aktives Interesse an derartigen Flächenbereitstellungen bzw. der Teilnahme an weiteren Pilotprojekten geäußert haben. Denkbar ist, dass im Innenstadtgebiet operierenden Paketzustellern verbindliche Vorgaben für obere Emissionsgrenzen per Zustellung gemacht werden, die z.B. durch die Anwendung von Mikrologistiklösungen erreicht werden können.

Kurzfristig bzw. zur Überbrückung bis zur vollständigen Ausarbeitung eines solchen Konzeptes wird aktuell ein Anforderungskatalog erstellt, der die Voraussetzungen bzw. Rahmenbedingungen gegenüber interessierten Zustellunternehmen darstellt. Zudem wird beabsichtigt, für die Themen Rechtsgutachten und Konzeptbearbeitung Fördergelder zu beantragen.

3.4. Parken

Als ergänzende Push-Maßnahme zu den geschaffenen Angeboten wurden im City2Share Projektgebiet die Parkgebühren erhöht. Der Stundensatz wurde von 18 bis 23 Uhr von 1,00 € auf 2,00 €, das Tagesticket von 6,00 € auf 10,00 € angepasst. Die genauen Wirkungen der Parkgebührenerhöhung werden aktuell evaluiert.

Es wird empfohlen, dass die Umsetzung der Stufe 1 zur Optimierung der Parkgebühren in den Parklizenzgebieten Alter Südfriedhof, Glockenbachviertel, Dreimühlenviertel, Lindwurmstraße und Untersending im Modellquartier City2Share weiter auf Öffnungsklausel⁷ gültig bleibt, bis mit dem nächsten Grundsatzbeschluss zum Parkraummanagement (geplant für Sommer 2021) in München die künftigen Parkgebühren festgelegt werden.

Zur Förderung der Elektromobilität wird empfohlen, die im Modellquartier City2Share temporär eingeführten Maßnahmen in den Parklizenzgebieten Alter Südfriedhof, Glockenbachviertel, Dreimühlenviertel, Lindwurmstraße und Untersending beizubehalten, bis mit dem nächsten Grundsatzbeschluss zum Parkraummanagement in München das weitere Vorgehen festgelegt wird. Dies umfasst die angeordneten Stellplätze nur für Elektrofahrzeuge nach dem Elektromobilitätsgesetz (EmoG), das gebührenfreie Parken für zwei Stunden mit Parkscheibe für E-Mobilität sowie die im Rahmen der Umsetzung des Handyparkens in München integrierte Rabattfunktion für Fahrzeuge mit Elektroantrieb.

3.5. Parkraumdetektion

Die vorläufigen Evaluationen der installierten Parkraumsensorik an den Stationen Zenettiplatz und Am Glockenbach weisen darauf hin, dass sich diese nicht bewährt hat. Zum einen hat sich der Installationsaufwand als deutlich aufwändiger erwiesen als erwartet, zum anderen konnten die Sensoren bisher keine beständig zuverlässigen Daten liefern (vgl. Anlage 1, S. 20).

Mit der Sensorik sollten an den Mobilitätsstationen Daten über die Stellplatzverfügbarkeit in Echtzeit erhoben werden, um Parkraumsuchverkehr zu reduzieren. Die vom Projektpartner Siemens vorgesehenen neuartigen 77-GHz-Radarsensoren mussten an stromführenden Masten untergebracht werden (Überkopf-Ausführung). Ein Zugriff auf die Stromleitungen von Lichtmasten erwies sich als nicht machbar, da diese tagsüber stromfrei geschaltet werden. Gleichzeitig stehen nicht an allen Standorten, an denen Sensoren montiert werden müssten, Lichtmasten zur Verfügung. Sensoren zur Parkraumdetektion konnten daher nur an den Standorten „Zenettiplatz“ und „Am Glockenbach“ umgesetzt werden. Daher bleibt offen, wie und mit welcher Technik eine Parkraumsensorik flächenhaft umgesetzt werden kann.

Eine Überprüfung der gelieferten Daten mittels Verschneidung von Sensordaten, Hintergrunddaten der Projektpartner zu den jeweiligen Fahrzeug-Standorten sowie einer gleichzeitigen Beobachtung der Fahrzeugbewegungen vor Ort hat ergeben, dass die installierte Sensorik noch keine zuverlässigen Daten liefert. Allerdings könnten sich durch diese Daten in Zukunft sinnvolle Dienste entwickeln lassen.

⁷ Die Öffnungsklausel beschreibt eine Klausel, die es erlaubt, in der Parkgebührenordnung in einem Modellprojekt die Gebühren anzupassen ohne dafür die Parkgebührenordnung abzuändern.

Sollte die Evaluation die vorläufigen Ergebnisse bestätigen, wird empfohlen, die installierten Sensoren an den beiden Stationen zu entfernen, die Kabelvorrichtungen jedoch für eventuelle zukünftige Zwecke an den Lichtmasten zu belassen. Die Maßnahmen werden im Rahmen von IHFEM Detektion fortgeführt (vgl. Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 01535 Fortschreibung des Integrierten Handlungsprogramms zur Förderung der Elektromobilität in München und Mittelumschichtung für 2021, Antragspunkt 6.9). Weitere Alternativen der technischen Umsetzung einer Parksensorik werden im Zuge anderer Pilotprojekte (z.B. Smarter Together) im Münchner Stadtraum derzeit erprobt und anschließend evaluiert.

4. Anträge und Empfehlungen

4.1. Stadtratsanträge

Attraktive Innenstadt 4: Logistikkonzepte für Lieferdienste

Antrag Nr. 14-20 / A 06509 von der Fraktion DIE GRÜNEN/RL vom 14.01.2020, eingegangen am 14.01.2020

In dieser Beschlussvorlage wird der Weiterbetrieb der von UPS betriebenen Mikro-Logistikverteilstellen sowie die Entwicklung eines Gesamtkonzepts zur Logistik auf der letzten Meile empfohlen. Die Entwicklung eines Konzeptes zur Logistik auf der letzten Meile mit den Ergebnissen der drei Modellquartiere City2Share, Smarter Together und Civitas ECCENTRIC ist für das Jahr 2021 geplant. Falls bis dahin von Zustellerseite Interesse an weiteren Standorten geäußert werden sollte, wird dies seitens des Referats für Stadtplanung und Bauordnung der Landeshauptstadt München unterstützt. Hierzu wird aktuell ein Anforderungskatalog für Mikro-Logistikverteilstellen im öffentlichen Raum erstellt. Es wird als kurzfristige Maßnahme empfohlen, neue Standortwünsche von Zustelldienstleistern zu Mikro-Logistikverteilstellen in Abstimmung mit den betroffenen Bezirksausschüssen zu genehmigen. Zur Unterstützung der langfristigen Konzepterstellung wird beabsichtigt, für die Themen Rechtsgutachten und Konzeptbearbeitung Fördergelder im Rahmen des Programms zur Förderung der städtischen Logistik des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) zu beantragen.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 06509 der Stadtratsfraktion der Fraktion DIE GRÜNEN/RL vom 14.01.2020 kann damit nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

Paketboxen zentral oder dezentral in neuen Wohnarealen

Antrag Nr. 14-20 / A 06613 von Herrn BM Manuel Pretzl, Herrn StR Sebastian Schall, Frau StRin Alexandra Gaßmann, Frau StRin Heike Kainz vom 27.01.2020, eingegangen am 27.01.2020

Der Antrag fordert die Verwaltung auf, mit den üblichen Versanddienstleistern die Aufstellung von Paketboxen dezentral oder zentral in neuen Wohnarealen zu verhandeln. Neubauten sollen zukünftig nicht nur mit den üblichen Briefkästen, sondern auch mit Paketboxen entweder im Eingangsbereich oder bei größeren Anlagen auch dezentral ausgestattet werden.

Der öffentlich-rechtliche Einfluss auf die konkrete Nutzung der Privatflächen ist durch das Bauplanungs- bzw. Bauordnungsrecht geregelt. Im Rahmen des Bauantrags besteht die Möglichkeit ein Mobilitätskonzept einzureichen, und so von den Richtwerten der zu errichtenden Kfz-Stellplätze der Kfz-Stellplatzsatzung im Bereich Wohnen nach unten abzuweichen. Im Rahmen dieser Konzepte bieten Bauherren regelmäßig auch die Einrichtung von Paketboxen oder andere „Gemeinschaftslösungen für Lieferungen“ an, welches eine Option im Formular „Mobilitätskonzept – Anlage zum Stellplatznachweis“ der Lokalbaukommission des Referates für Stadtplanung und Bauordnung der Landeshauptstadt München darstellt. Diese Lösungen reduzieren Verkehr aufgrund des Entfalls der Abholung von nicht zustellbaren Paketen bzw. der erneuten Zustellversuche von Seiten der Logistikunternehmen. Über diese Möglichkeit und deren konkrete Ausgestaltung informiert auch in naher Zukunft der gerade in Erarbeitung befindliche „Leitfaden Mobilitätskonzepte für die Wohnungswirtschaft“.

Das Thema Paketboxen wird auch in der Entwicklung eines Konzeptes zur Logistik auf der letzten Meile mit den Ergebnissen der drei Modellquartiere City2Share, Smarter Together und Civitas ECCENTRIC berücksichtigt sowie bei der Beantragung von Fördergeldern.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 06613 der Stadtratsfraktion der Fraktion DIE GRÜNEN/RL vom 27.01.2020 kann damit nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

4.2. Bezirksausschuss-Anträge

Lastenrad-Projekt für City-Logistik, Prüfung von Standorten

BA-Antrag Nr. 14-20 / B 06848 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 05 - Au-Haidhausen vom 18.09.2019

Förderung von Mini-Hubs für Logistikunternehmen

BA-Antrag Nr. 14-20 / B 07190 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 03 - Maxvorstadt vom 03.12.2019

Einrichtung von Logistik Depots anstelle von Parkplätzen

BA-Antrag Nr. 14-20 / B 07450 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 01 - Altstadt-Lehel vom 21.01.2020

Die Anträge fordern die Einrichtung von lastenradbasierten Mikrologistik-Depots in den jeweiligen Stadtbezirken, ähnlich dem von UPS durchgeführten Pilotprojekt in City2Share. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt inhaltlich zu den Anträgen Nr. 14-20 / B 06848, Nr. 14-20 / B 07190 und Nr. 14-20 / B 07450 wie folgt Stellung:

Die Entwicklung eines Konzeptes zur Logistik auf der letzten Meile mit den Ergebnissen der drei Modellquartiere City2Share, Smarter Together und Civitas ECCENTRIC ist für das Jahr 2021 geplant. Falls bis dahin von Zustellerseite Interesse an weiteren Standorten geäußert werden sollte, wird dies seitens des Referats für Stadtplanung und Bauordnung der Landeshauptstadt München unterstützt. Hierzu wird aktuell ein Anforderungskatalog für Mikro-Logistikverteilstellen im öffentlichen Raum erstellt. Es wird als kurzfristige

Maßnahme empfohlen, neue Standortwünsche von Zustelldienstleistern zu Mikro-Logistikverteilstellen in Abstimmung mit den betroffenen Bezirksausschüssen zu genehmigen. Zur Unterstützung der langfristigen Konzepterstellung wird beabsichtigt, für die Themen Rechtsgutachten und Konzeptbearbeitung Fördergelder im Rahmen des Programms zur Förderung der städtischen Logistik des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) zu beantragen.

Den Anträgen Nr. 14-20 / B 06848, Nr. 14-20 / B 07190 und Nr. 14-20 / B 07450 kann damit nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

4.3. Bürgerversammlungsempfehlungen

Beibehaltung Piazza Zenetti 2020

Empfehlung Nr. 14-20 / E 03021 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 02 - Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt vom 07.11.2019

Die Bürgerversammlung des 02. Stadtbezirks vom 07.11.2019 hat den beiliegenden Antrag Nr. 14-20 / E 03021 gestellt, im Rahmen dessen die Beibehaltung des nördlichen Zenettiplatzes als Aufenthaltsbereich für Anwohner*innen des Stadtbezirks von Mitte April 2020 bis Oktober 2020 gefordert wird. Dies wurde umgesetzt.

Dem Antrag des 02. Stadtbezirks Nr. 14-20 / E 03022 vom 07.11.2019 wurde damit nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen.

Bauliche Neugestaltung des Zenettiplatzes

Empfehlung Nr. 14-20 / E 03022 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 02 - Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt vom 07.11.2019

Die Bürgerversammlung des 02. Stadtbezirks hat am 07.11.2019 den anliegenden Antrag Nr. 14-20 / E 03022 gestellt, in dessen Rahmen die bauliche Neugestaltung des Zenettiplatzes als Aufenthaltsbereich für Bürger*innen gefordert wird. Dadurch sollte eine dauerhafte Nutzung des Platzes gewährleistet werden. Da die Evaluation der Umnutzung positiv ausgefallen ist (vgl. Anlage 1, S. 32ff.) wird dem Stadtrat eine Aufrechterhaltung der entstandenen Aufenthaltsqualität und der Mobilitätsangebote, verbunden mit einem Verzicht auf die bestehenden Stellplätze vorgeschlagen und damit die Grundlage für eine dauerhafte Umgestaltung des Zenettiplatzes geschaffen. Die Umgestaltung sollte neben dem Schwerpunkt des nachbarschaftlichen Treffens und einer gesteigerten Wohn- und Aufenthaltsqualität im Quartier auch Belange des neuen Volkstheaters in unmittelbarer Nachbarschaft bzw. des Schul- und Stadtteilkulturzentrums berücksichtigen. Die Widmung der Fläche ist entsprechend anzupassen.

Dem Antrag Nr. 14-20 / E 03021 vom 07.11.2019 kann damit nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

Mobilitätsstation am Kidlerplatz; Einführung von Anwohnerparken in der Kidlerstraße im Bereich zwischen der Lindenschmittstraße und der Valleystraße

Empfehlung Nr. 14-20 / E 02212 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 06 - Sendling vom 25.10.2018

Die Bürgerversammlung des 06. Stadtbezirkes Sendling hat am 25.10.2018 die anliegende Empfehlung Nr. 14-20 / E 02212 beschlossen. Darin wird die Einführung von reinem Anwohnerparken in der Kidlerstraße gefordert. Im Rahmen des Projektes City2Share wurde am Kidlerplatz Ende 2018 eine Mobilitätsstation eröffnet. Für die alternativen Mobilitätsangebote wie z.B. E-Carsharing wurden die herkömmlichen Parkplätze genutzt. Während einer solchen Maßnahme wird die Situation vor Ort sowohl von der kommunalen Verkehrsüberwachung als auch vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung der Landeshauptstadt München genau beobachtet. Hinweise aus der Bevölkerung bzw. dem Bezirksausschuss werden gesammelt. Das Projekt City2Share ist offiziell zum 30.04.2020 ausgelaufen. Es wurde aber im Koordinierungskreis Modellquartiere im November 2019 und in Absprache mit allen beteiligten Projektpartnern bzw. Anbietern beschlossen, dass die Angebotselemente an den Mobilitätsstationen bis 31.12.2020 für die Landeshauptstadt München kostenneutral weiter bestehen werden. Der vorliegende Beschluss empfiehlt die unveränderte Beibehaltung der Stationen über den 31.12.2020 hinaus bis zu einer endgültigen Regelung im Umsetzungsbeschluss Shared Mobility im zweiten Halbjahr 2021. Somit bleibt die Beschilderung der Elemente der Mobilitätsstation zunächst wie bisher erhalten. Im Laufe des Projekts hat sich jedoch UPS von der zugewiesenen Container-Abstellfläche zurückgezogen, da die Fläche rangiertechnisch schwer erreichbar war. Die freigewordenen Flächen können daher im Sinne des Anwohnerparkens umbeschildert werden.

Der Empfehlung Nr. 14-20 / E 02212 der Bürgerversammlung des 06. Stadtbezirkes Sendling vom 25.10.2018 kann nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

Die Beschlussvorlage ist mit dem Baureferat, dem Kreisverwaltungsreferat und dem Referat für Arbeit und Wirtschaft sowie den Stadtwerken München / Münchner Verkehrsgesellschaft (SWM/MVG) abgestimmt. Die Referate haben einen Abdruck erhalten. Die SWM zeichnen die Beschlussvorlage mit und stimmen der Verlängerung der Betrauung der SWM mit der Fortführung des Betriebs der Mobilitätsstationen bis zum Beschluss einer Shared Mobility Strategie zu.

Die Mitzeichnung der SWM/MVG wird berücksichtigt. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung / Kreisverwaltungsreferat / ab 01.01.2021 Mobilitätsreferat weist darauf hin, dass innerhalb einer gesonderten Betrauung die Verlängerung der noch notwendigen Elemente der Mobilitätsstationen gesichert wird. Die Details dieser Betrauung werden im Rahmen der AG Shared Mobility gemeinsam mit allen beteiligten Parteien abgestimmt.

Beteiligung des Bezirksausschusses

Die betroffenen Bezirksausschüsse der Stadtbezirke 02 - Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt und 06 - Sendling wurden gemäß § 13 Abs. 3 (Katalog des Referates für Stadtplanung und Bauordnung, Ziffer 2) Bezirksausschuss-Satzung angehört.

Der Bezirksausschuss 02 - Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt hat der Vorlage zugestimmt, jedoch folgende Anregungen eingebracht (vgl. Anlage 11):

Der BA2 begrüßt die Fortführung des Logistikkonzepts der Fa. UPS, jedoch betrachtet die Fortführung des aktuellen Standorts als Mikro-Logistikverteilstelle auf öffentlicher Fläche am Glockenbach als kritisch: Eine Verlegung der Mikro-Logistikverteilstelle und der Mobilitätsstation sowie ein Rückbau der Stellplätze zwischen der Kindereinrichtung KUBU und dem Spielplatz würde mehr Platz für Kinder und Jugendliche schaffen. Sowohl der BA2 als auch die Kinder- und Jugendversammlung des 2. Stadtbezirks hat in der Vergangenheit mehrere Anträge dazu gestellt.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt die Stellungnahme des BA02 zur Kenntnis. Hinsichtlich einer Umgestaltung des Straßenraums Am Glockenbach zugunsten der Belange spielender Kinder und Jugendlicher wird auf das Antwortschreiben des Referates für Stadtplanung und Bauordnung vom 27.08.2020 zu BA-Antrag Nr. 14-20 / B 07160 verwiesen. Die Ausweisung einer Spielstraße oder eines Platzes Am Glockenbach zwischen Holzstraße und Karl-Heinrich-Ulrich-Platz wird aus Gründen der Verkehrssicherheit für den Fuß- und Radverkehr nicht empfohlen.

Im Weiteren ist zu prüfen, ob aus den Erfahrungen der temporären Einrichtung von Sommerstraßen – wie Am Glockenbach im Abschnitt zwischen Holzstraße und Am Glockenbach 5 zwischen 12. August und 14. September 2020 eingerichtet – Schlussfolgerungen für künftige Umgestaltungen im öffentlichen Raum gezogen werden können. Eine Verlegung des UPS-Mikrohubs an einen anderen Standort wird in Abstimmung mit dem Betreiber und dem Bezirksausschuss geprüft.

Der Bezirksausschuss 06 - Sendling hat der Vorlage zugestimmt, jedoch folgende Anregungen eingebracht (Anlage 12):

Der Sendlinger Bezirksausschuss begrüßt es sehr, dass die im Projekt City2Share errichteten Anlagen erhalten bleiben sollen. Dem Entscheidungsvorschlag der Beschlussvorlage wird grundsätzlich zugestimmt.

Der Umwandlung der durch den Rückzug von UPS frei gewordenen Flächen am Kidlerplatz zu Anwohnerstellplätzen (im Rahmen des Parkraummanagements) wird nur unter Vorbehalt für einen geringen Zeitraum zugestimmt, so lange bis sehr zeitnah ein Plan für den Umbau des Kidlerplatzes vorgelegt wird. Eigentlich hätte der Kidlerplatz, so wie der Zenetiplatz, entsprechend für die Anwohnerinnen und Anwohner im Rahmen von City2Share attraktiver gestaltet werden sollen, so dass auch die Mobilitätsstationen besser in das Wohnviertel integriert werden. Unter anderem sollten weitere Bänke zur Verweilmöglichkeit, eine Fahrrad-Reparatur-Station sowie eine Quartiersbox und eventuell ein Bücherschrank errichtet werden. Dies alles wurde auf Grund der Baustelle des RBS für die Kindertagesstätte am Kidlerplatz aufgeschoben. Wir bestehen nun darauf, dass hier nun, nach Beendigung der Baustelle, die fehlenden Maßnahmen umgesetzt werden, um den Kidlerplatz auch für die Nachbarschaft attraktiver zu gestalten.

Es besteht auch der Wunsch, die Mobilitätsstation nun im Rahmen von Smarter Together entsprechend anzupassen. Eine angepasste Planung soll zeitnah dem Bezirksausschuss 6 Sendling vorgelegt werden.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt die Stellungnahme des BA06 zur Kenntnis. Da das Projekt City2Share und somit die entsprechenden Ressourcen zum 30.04.2020 ausgelaufen sind, können die geforderten Maßnahmen nicht mehr im Rahmen des Projekts umgesetzt werden. Die Federführung für die Maßnahmen zur Umgestaltung liegen in Zusammenhang mit dem Bau der Kindertagesstätte beim Baureferat. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung stellt diesbezüglich gerne die Erkenntnisse der Platzumgestaltung am Zenettiplatz zur Verfügung.

Dem Korreferenten des Mobilitätsreferats, Herrn Stadtrat Schuster, dem Verwaltungsbeirat des Mobilitätsreferats - Strategie, Herrn Stadtrat Pretzl, und dem Verwaltungsbeirat des Mobilitätsreferats - Verkehrs- und Bezirksmanagement, Herrn Stadtrat Hammer, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

II. Antrag der Referentin

Ich beantrage Folgendes:

1. Der Stadtrat der Landeshauptstadt München nimmt die Ausführungen zu den Ergebnissen des Förderprojekts City2Share zur Kenntnis.
2. Das künftige Mobilitätsreferat wird gebeten, ab 01.01.2021 die vier E-Mobilitätsstationen aus dem Projekt City2Share konform mit der Shared Mobility Strategie (Beschluss geplant für 2. Halbjahr 2021) optimiert in den Regelbetrieb zu überführen.
3. Das künftige Mobilitätsreferat wird gebeten, ab 01.01.2021 die entsprechenden Genehmigungen zum Betrieb der Mobilitätsstationen bis zur Überführung der Stationen in den Regelbetrieb zu verlängern / zu gewährleisten.
4. Der Stadtrat der Landeshauptstadt München stimmt der Weiterführung der von UPS betriebenen Mikro-Logistikverteilstellen Türkenstraße und Am Glockenbach zu.
5. Das künftige Mobilitätsreferat wird gebeten, ab 01.01.2021 gemeinsam mit den größten Anbietern und in Abstimmung mit den betroffenen Bezirksausschüssen aktiv nach geeigneten Standorten für neue Mikro-Logistikverteilstellen zu suchen und neue Standortwünsche zu Mikro-Logistikverteilstellen in Abstimmung mit den betroffenen Bezirksausschüssen zu genehmigen. Das künftige Mobilitätsreferat wird gebeten, ab 01.01.2021 einen Regelkatalog zur neuen Einrichtung von Mikro-Logistikverteilzentren im öffentlichen Raum zu erstellen. Das künftige Mobilitätsreferat beabsichtigt ab 01.01.2021 zur Unterstützung der langfristigen Konzepterstellung für die Themen Rechtsgutachten und Konzeptbearbeitung Fördergelder zu beantragen.
6. Der Stadtrat stimmt der dauerhaften Auflassung der Kfz-Stellplätze auf der Nordseite des Zenettiplatzes zugunsten der Umgestaltung der Platzfläche zu. Das Baureferat wird gebeten, ein Bürgerbeteiligungsverfahren durchzuführen, eine Konzeptstudie zu erarbeiten und das Ergebnis des Bürgerbeteiligungsverfahrens und die Konzeptstudie dem Stadtrat mit einem Entscheidungsvorschlag zum weiteren Vorgehen zu

unterbreiten. Um eine geordnete städtebauliche Entwicklung zu fördern sowie die Akzeptanz der künftigen dauerhaften Umgestaltung des Platz beizubehalten bzw. weiter steigern zu können, wird das Baureferat gebeten, bis zum Beginn der Realisierung dauerhafter Maßnahmen die Fläche des nordöstlichen Bereichs des Zenettiplatzes als Aufenthaltsbereich mit städtischem Mobiliar auszustatten. Das Kreisverwaltungsreferat wird gebeten, nach dem Ablauf der aktuellen Genehmigungen (bis 31.12.2020), die notwendigen Genehmigungen bzw. Maßnahmen bis zur Fertigstellung der dauerhaften Umgestaltung zu veranlassen. Soweit hierfür erforderlich ist die Widmung der Fläche entsprechend anzupassen.

7. Der Stadtrat der Landeshauptstadt München stimmt zu, dass die Umsetzung der Stufe 1 zur Optimierung der Parkgebühren in den Parklizenzgebieten Alter Südfriedhof, Glockenbachviertel, Dreimühlenviertel, Lindwurmstraße und Untersending im Modellquartier City2Share, weiter gültig bleibt, bis mit dem nächsten Grundsatzbeschluss zum Parkraummanagement in München die künftigen Parkgebühren festgelegt werden. Die Beschlussvorlage ist für das erste Halbjahr 2021 geplant. Der Stundensatz bleibt von 18 bis 23 Uhr von 1,00 € auf 2,00 €, das Tagesticket von 6,00 € auf 10,00 € angepasst.
8. Der Stadtrat der Landeshauptstadt München stimmt zu, die zur Förderung der Elektromobilität zunächst in den Parklizenzgebieten Alter Südfriedhof, Glockenbachviertel, Dreimühlenviertel, Lindwurmstraße und Untersending im Modellquartier City2Share angeordneten Stellplätze nur für Elektrofahrzeuge nach dem EmoG beizubehalten, bis mit dem nächsten Grundsatzbeschluss zum Parkraummanagement in München das weitere Vorgehen festgelegt wird.
9. Der Stadtrat der Landeshauptstadt München stimmt zu, die Förderung der Elektromobilität in den Parklizenzgebieten durch zwei Stunden gebührenfreies Parken mit Parkscheibe für E-Mobilität weiter zu führen, bis mit dem nächsten Grundsatzbeschluss zum Parkraummanagement in München das weitere Vorgehen festgelegt wird.
10. Das Baureferat wird gebeten, die im Rahmen der Umsetzung des Handyparkens in München integrierte Rabattfunktion für Fahrzeuge mit Elektroantrieb beizubehalten, bis mit dem nächsten Grundsatzbeschluss zum Parkraummanagement in München das weitere Vorgehen festgelegt wird.
11. Der Antrag Nr. 14-20 / A 06509 von der Fraktion DIE GRÜNEN/RL vom 14.01.2020 ist damit gemäß Art. 60 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
12. Der Antrag Nr. 14-20 / A 06613 von Herrn BM Manuel Pretzl, Herrn StR Sebastian Schall, Frau StRin Alexandra Gaßmann, Frau StRin Heike Kainz vom 27.01.2020 ist damit gemäß Art. 60 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
13. Der BA-Antrag Nr. 14-20 / B 06848 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 05 - Au-Haidhausen vom 18.09.2019, der BA-Antrag Nr. 14-20 / B 07190 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 03 - Maxvorstadt vom 03.12.2019 sowie der der BA-Antrag Nr. 14-20 / B 07450 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 01 - Altstadt-Lehel vom 21.01.2020 sind damit gemäß Art. 60 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.

14. Die Empfehlung Nr. 4-20 / E 02212 „Mobilitätsstation am Kidlerplatz; Einführung von Anwohnerparken in der Kidlerstraße im Bereich zwischen der Lindenschmittstraße und der Valleystraße“ der Bürgerversammlung des 06. Stadtbezirkes Sendling am 25.10.2018 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt. Das Kreisverwaltungsreferat wird gebeten, die entsprechenden Beschilderungen am Kidlerplatz umzusetzen.
15. Die Empfehlungen Nr. 14-20 / E 03021 „Beibehaltung Piazza Zenetti 2020“ sowie Nr. 14-20 / E 03022 „Bauliche Neugestaltung des Zenettiplatzes“ des Bezirksausschusses des 02. Stadtbezirkes Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt vom 15.11.2019 sind damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
16. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss

nach Antrag

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

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der / Die Vorsitzende

Die Referentin

Ober-/Bürgermeister/-in

Prof. Dr. (Univ. Florenz)
Elisabeth Merk
Stadtbaurätin

IV. Abdruck von I. - III.

Über die Verwaltungsabteilung des Direktoriums, Stadtratsprotokolle (SP)

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 – BA (12x)
3. An den Bezirksausschuss 02 und 06
4. An das Baureferat
5. An das Kreisverwaltungsreferat
6. An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
7. An die Stadtwerke München GmbH
8. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 3
9. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA I
10. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II
11. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA III
12. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA IV
mit der Bitte um Kenntnisnahme.
13. Mit Vorgang zurück zum Referat für Stadtplanung und Bauordnung HAI-36
zum Vollzug des Beschlusses.

Am

Referat für Stadtplanung und Bauordnung SG 3