

Erstellung eines Logistikkonzepts im Rahmen des BMVI-Programms zur Förderung der städtischen Logistik

Produkt 43512300 Strategie, Bezirksmanagement und Projektentwicklung
Beschluss über die Finanzierung für das Jahr 2022

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 03540

Anlagen:

1. Stellungnahme Stadtkämmerei
2. Stellungnahme Referat für Arbeit und Wirtschaft

Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 21.07.2021 (SB)
Öffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis

I. Vortrag des Referenten.....	1
1. Anlass.....	2
2. Vorstellung des Projekts.....	3
2.1. Hintergrund und Rahmenbedingungen.....	3
2.2. Logistik in München.....	4
2.3. Ziele des Förderprojekts.....	5
3. Notwendigkeit einer Vergabe und Vergabeverfahren.....	7
4. Darstellung der Kosten und der Finanzierung.....	8
4.1. Zahlungswirksame Kosten im Bereich der laufenden Verwaltungstätigkeit.....	8
4.2. Nutzen/Einsparungen.....	8
4.3. Finanzierung.....	9
II. Antrag des Referenten.....	13
III. Beschluss.....	14

I. Vortrag des Referenten

Zuständig für die Entscheidung ist der Mobilitätsausschuss gemäß § 7 Abs. 1 Ziffer 16 der Geschäftsordnung des Stadtrates der Landeshauptstadt München, da die Angelegenheit nicht auf einen Stadtbezirk begrenzt ist.

1. Anlass

Am 4. Januar 2021 hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) den vierten Förderaufruf zur Förderrichtlinie Städtische Logistik veröffentlicht. Das Ziel der Förderrichtlinie ist es, Landkreise und Kommunen dabei zu unterstützen, optimale Rahmenbedingungen für eine effiziente und nachhaltige städtische Logistik zu schaffen. Insbesondere sollen Luftschadstoffemissionen (NO_x), Treibhausgasemissionen (CO₂), Feinstaubemissionen (PM) und Lärmemissionen, welche durch Lieferverkehre verursacht werden, reduziert werden und/oder der Verkehrsfluss verbessert werden. Die Schwerpunkte der Förderrichtlinie Städtische Logistik liegen in den folgenden Themenbereichen:

1. Erstellung städtischer Logistikkonzepte
2. Erstellung von Machbarkeitsstudien zu konkreten Einzelvorhaben im Bereich der städtischen Logistik
3. Umsetzung und Evaluierung konkreter Einzelvorhaben im Bereich der städtischen Logistik.

Das Mobilitätsreferat (MOR) strebt an, diesen Förderaufruf zur Finanzierung eines Logistikkonzepts für die Landeshauptstadt München zu nutzen. Förderfähig sind dabei Ausgaben für die Beauftragung externer Expert*innen, die die Kommunen und Landkreise bei der inhaltlichen Ausarbeitung eines städtischen Logistikkonzepts einschließlich der Erhebung der dafür notwendigen Grunddaten unterstützen. Die Finanzierung durch Bundesmittel für das Vorhaben ist zwingend notwendig, da, nicht zuletzt aufgrund der Covid-19-Pandemie, weder Haushalts-, Dritt-, noch Eigenmittel in ausreichender Höhe zur Verfügung stehen. Förderanträge können von Kommunen und Landkreisen bis zum 31. August 2021 bei der Bundesanstalt für Verwaltungsdienstleistungen (BAV) gestellt werden. Vorhaben, die im Rahmen des Programms gefördert werden, müssen bis zum 31. Juli 2023 abgeschlossen sein.

Um die negativen Effekte der städtischen Logistik zu reduzieren und gleichzeitig eine effiziente Ver- und Entsorgung der Stadt zu gewährleisten, hat der Stadtrat bereits mehrere Aufträge an die Verwaltung gegeben. Diese sind der Stadtratsauftrag im Rahmen des Grundsatzbeschlusses zur autofreien Altstadt (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 14478) zur Erarbeitung eines städtischen Logistikkonzepts, der Auftrag im Rahmen des Parkraumkonzepts Altstadt (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 01977) zur Entwicklung eines Lieferkonzepts für KEP-Dienste sowie der Auftrag im Rahmen des „Integrierten Smart City Handlungsprogramms (ISCH)“ (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 16378) zur Durchführung einer vergleichenden Studie zur Optimierung der Logistik auf der letzten Meile auf Basis der Ergebnisse der Modellquartiere City2Share, Smarter Together und CIVITAS ECCENTRIC, welche mit diesem Vorhaben aufgegriffen werden. Des Weiteren ging ein Stadtratsauftrag aus dem Beschluss Modellquartiere in München – Pilotprojekt „City2Share“ (Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 02009) zur Beantragung von Fördergeldern für die Erstellung eines Logistikkonzepts hervor.

Die Erstellung eines Logistikkonzepts im Rahmen des BMVI-Programms zur Förderung der städtischen Logistik soll zum einen dazu beitragen, die Belastungen durch konventionelle Logistik in München und insbesondere in der Innenstadt zu senken. Zum anderen soll durch die Erstellung eines Konzepts der Weg für ein effizienteres System geschaffen werden. Denn neben einem leistungsstarken ÖPNV und bedarfsgerechter Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur, braucht eine prosperierende Stadt wie München auch einen effizienten Transport von Waren und anderen Materialien.

Im Rahmen dieses Beschlusses werden die Herausforderungen, Ziele und geplanten Inhalte des Förderantrags sowie die Förderung und die Finanzierung des Eigenanteils aus vorhandenen Mitteln des MOR dargestellt.

Zudem handelt es sich bei dem zu erstellenden Logistikkonzept um die Vergabe einer Beratungsleistung. Da der geschätzte Auftragswert die Wertgrenze der Geschäftsordnung des Stadtrats der Landeshauptstadt München übersteigt, ist eine Vergabeermächtigung durch den Stadtrat erforderlich.

Aufgrund der Beschlüsse des Verwaltungs- und Personalausschusses vom 16.01.2013 und der Vollversammlung vom 23.01.2013 über die Zuständigkeit von Ausschüssen bei Vergabeverfahren ist die Vorlage wegen der dezentralen Ressourcenverantwortung und der Sachbezogenheit im zuständigen Fachausschuss vor Durchführung der Ausschreibung zu behandeln.

In den Vergabeunterlagen wird der geschätzte Auftragswert als Hinweis an die Bieter genannt. Dieser Hinweis ist vergaberechtlich zulässig und wegen der begrenzten Haushaltsmittel gerechtfertigt. Da der geschätzte Auftragswert in den Vergabeunterlagen genannt wird, kann die Behandlung des Kosten- und Finanzteils sowie der Auftragssumme in öffentlicher Sitzung stattfinden.

2. Vorstellung des Projekts

2.1. Hintergrund und Rahmenbedingungen

München ist ein attraktiver Wirtschaftsstandort mit konstant steigenden Wachstumstendenzen. Dies belegt u. A. die seit acht Jahren überdurchschnittlich steigende Anzahl an Beschäftigten. Dadurch ist München, gemessen an der Anzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten, nach Berlin der zweitgrößte Beschäftigungsstandort in Deutschland.

Damit einhergehend wuchs die Bevölkerungszahl von München in den vergangenen Dekaden stark an und wird auch in den kommenden Jahren von einem deutlichen Wachstum geprägt sein. Nach aktuellen Prognosen soll sich die derzeitige Bevölkerungszahl von knapp über 1,5 Millionen bis 2040 auf ca. 1,85 Millionen vergrößern. Dies entspricht einer

Zunahme von circa 18,8 Prozent. Ein ebenfalls ausgeprägtes Wachstum wird in der direkten Umgebung von München erwartet.

Eine der Folgen des starken Bevölkerungswachstums ist die erhöhte Belastung des Verkehrssystems. Mit einer Zunahme der Bevölkerung steigt nicht nur der private Personenverkehr, sondern auch der Wirtschaftsverkehr. Laut einem Bericht der Forschungsvereinigung Automobiltechnik e.V. beträgt der durchschnittliche Anteil des Wirtschaftsverkehrs am Gesamtverkehr in München 30 %. In der Altstadt wächst dieser Wert sogar auf bis zu 63 %.

2.2. Logistik in München

Der Transport von Waren, Gütern oder Materialien bildet das Rückgrat einer Stadt und ist essenziell für ihre Lebensfähigkeit sowie die der Bürger*innen und Unternehmen. Denn diese Transporte erfüllen in dicht besiedelten Räumen die Ver- und Entsorgung der Haushalte sowie der Handels- und Produktionsstandorte. Die Logistik wird dabei von diversen technologischen, ökonomischen, sozialen und politischen Faktoren beeinflusst. Im städtischen Raum wird die Logistik vor allem durch Veränderungen im Handel geprägt. Insbesondere durch Wachstum im Bereich des E-Commerce haben sich Logistikstrukturen im Laufe der letzten Jahre geändert, was eine starke Erhöhung des Sendungsaufkommens der Paketdienste mit sich bringt. Heute beliefern Paketdienste nicht mehr nur Händler und andere Unternehmen, sondern zahlreiche Privathaushalte. So lieferten Kurier-, Express- und Paketdienste (KEP) im Jahr 2019 deutschlandweit über 3,65 Milliarden Sendungen. Zwischen 2000 und 2018 hat sich das Sendungsvolumen in Deutschland mehr als verdoppelt und es wird erwartet, dass sich dieses Wachstum weiter fortsetzt. Die hohen Wachstumsraten speisen sich aus dem stark zunehmenden Online-Handel im B2C-Bereich sowie zunehmenden Sendungen im B2B-Segment. So ist davon auszugehen, dass sich die Zahl der in München im Jahr 2017 durchschnittlich werktätlich zugestellten Pakete i. H. v. ca. 160.700 und die damit verbundenen Verkehre bis heute deutlich erhöht haben.

Trotz seiner großen Bedeutung stellt der städtische Lieferverkehr jedoch ein komplexes und teilweise unbekanntes Terrain in der städtischen Verkehrsforschung und Verkehrsplanung dar. Einerseits ist eine Vielzahl unterschiedlicher Anbieter mit unterschiedlichsten Fahrzeugen im Bereich Lieferdienste aktiv, während gleichzeitig mittels Standardmessungen meist nur der PKW- oder LKW-Verkehr im allgemeinen erhoben wird. Andererseits befindet sich das Feld nicht zuletzt aufgrund des dynamisch wachsenden Onlinehandels und dadurch entstehender neuer Lieferströme und -konzepte in einem permanenten Umbruch. Es ist wenig darüber bekannt, wie viele Fahrten durch Lieferfahrzeuge tatsächlich entstehen und welche genauen Wirkungen diese Fahrten entfalten.

Eindeutig ist allerdings, dass durch die stetig steigende Anzahl von Paketauslieferungen aufgrund von Internetbestellungen immer häufiger Lieferfahrzeuge den Straßenraum nutzen. Viele verschiedene Unternehmen führen zu unterschiedlichen Tageszeiten Lieferun-

gen bei einer Vielzahl von Bewohner*innen und Unternehmen durch. Der dadurch induzierte Liefer- und Ladeverkehr kann sich mithin stark auf das lokale Verkehrsgeschehen auswirken. Durch das Parken der Lieferfahrzeuge in zweiter Reihe können Mikro-Verkehrsstörungen auftreten, die sich schnell zu großflächigen Störungen ausbreiten können. Die ohnehin angespannte Parksituation im Quartier wird durch den Lieferverkehr zusätzlich verschlechtert. Das Parken in zweiter Reihe sowie auf Gehwegen wirkt sich zudem negativ auf die Verkehrssicherheit aus. Darüber hinaus induziert der Lieferverkehr Luftschadstoff- und Lärmimmissionen, auch durch erhöhten Parksuchverkehr.

Diesen negativen Auswirkungen liegt zugrunde, dass München, wie viele andere europäische Städte, für die heutigen Verkehrsströme nicht ausgelegt ist. So hat die vorhandene Verkehrsinfrastruktur in großen Teilen bereits ihre Kapazitäts- und Belastungsgrenzen erreicht bzw. diese sogar schon überschritten. Laut einer INRIX-Studie aus dem Jahr 2021 entstanden Münchner*innen 2020 allein durch die Wartezeiten auf verstopften Straßen pro Person Kosten i. H. v. etwa 585 €. Zu den weiteren, in diesen Wert nicht miteinbezogenen externen Kosten zählen u. A. Luftschadstoff-, Treibhausgas- und Lärmemissionen sowie Verkehrsunfälle. Auf eine detaillierte Beschreibung der damit verbundenen Probleme und Herausforderungen wird an dieser Stelle aufgrund ihrer hinlänglichen Bekanntheit verzichtet.

2.3. Ziele des Förderprojekts

Das übergeordnete Ziel des Projekts ist die Erstellung eines integrierten gesamtstädtischen Logistikkonzepts, basierend auf bestehenden Daten, einer Erweiterung der Datenbasis, einer umfangreichen Stakeholderbeteiligung und der Zusammenführung der bereits umgesetzten Vorhaben und Projekte. Darauf aufbauend sollen regulatorische Hebel, strategische und organisatorische Planungsgrundlagen/-möglichkeiten und konkrete bauliche, technische sowie regulatorische Maßnahmen für eine zukunftsfähige Logistik in München aufgezeigt werden. Von besonderer Bedeutung sind dabei in Einklang mit den Zielen der Förderrichtlinie und des MOR die Reduzierung von verkehrsinduzierten Emissionen (Lärm, Luftschadstoffe, Feinstaub und Treibhausgase), die Steigerung der Flächeneffizienz aber auch die Verbesserung des Verkehrsflusses sowie der Qualität und Leistungsfähigkeit der Logistik. Auf Basis der im Rahmen des Konzepts aufgezeigten Hebel und Planungsmöglichkeiten sowie des entwickelten Maßnahmenkatalogs und eines dazugehörigen Umsetzungsplanes, können im Anschluss an das Vorhaben zielgerichtete, systematische Schritte hin zu einer zukunftsfähigen, stadtverträglichen Ver- und Entsorgung Münchens eingeleitet und umgesetzt werden. Ein vertiefender Fokus soll dabei auf das Gebiet der gesamten Altstadt sowie des Südlichen Bahnhofsviertels gelegt werden, welchem eine besondere Rolle durch die Vorhaben im Rahmen des Beschlusses zur autofreien Altstadt zukommt. Dadurch können im Rahmen des Konzepts verträgliche Wege für eine gesicherte Belieferung des Fokusgebiets entwickelt werden, welche mit möglichen neuen Fußgängerzonen, neuer Radverkehrsinfrastruktur oder ÖV-Korridoren vereinbar sind. Eine direkte Umsetzung von Maßnahmen im Rahmen des Projektes ist nicht geplant. Die

Umsetzung ausgewählter Maßnahmen kann im Anschluss an die Konzepterstellung erfolgen.

Für die Entwicklung eines fundierten Konzepts für die Gesamtstadt ist eine umfassende und die Realität abbildende Datenbasis essenziell. Diese Daten bilden die Grundlage und den Rohstoff für intelligente Lösungen im Mobilitätssystem. Zudem stellt die Stakeholderbeteiligung einen wesentlichen Bestandteil des Vorhabens dar. Da die Branche auf komplexen Geschäftsmodellen und -beziehungen basiert, können Lösungen nur gemeinsam mit den Logistikdienstleistern und weiteren Stakeholdern entwickelt werden. Dazu zählen neben den Logistikdienstleistern u. a. das Referat für Arbeit und Wirtschaft, die IHK für München und Oberbayern, der Handelsverband Bayern e.V. und CityPartnerMünchen e.V. Im Rahmen der Lösungsfindung sollen insbesondere die Chancen der Digitalisierung genutzt werden und dem Klimaschutz umfassend Rechnung getragen werden. Durch die Auslotung rechtlicher und formaler Rahmenbedingungen wird zudem sichergestellt, dass Ergebnisse direkt im Projektgebiet umgesetzt werden können bzw. dass die benötigten Schritte zu deren Umsetzung klar definiert sind.

Damit trägt das Projekt direkt zu den Zielen der LHM bezüglich der autofreien Altstadt bei, denn hier sollen der Charakter der europäischen Stadt und die städtebaulichen Qualitäten des historischen Altstadtensembles hervorgehoben werden. Die Attraktivität und Aufenthaltsfunktion der öffentlichen Räume sollen gestärkt werden. Der Stadtkern soll als geräumiger Begegnungsort und Erlebnisraum wahrgenommen werden, in dem Fußgängerinnen und Fußgänger das Straßenbild prägen. In dem Gebiet sollen, basierend auf Konzepten, wie bspw. dem hier vorgestellten städtischen Logistikkonzept, Maßnahmen zur Neuorganisation des Straßenraums zugunsten der Aufenthaltsqualität für Fußgänger*innen, bei Erhalt der notwendigen Erschließungen für öffentlichen Verkehr, Radverkehr und Logistikverkehr, umgesetzt werden (vgl. Grundsatzbeschluss zur autofreien Altstadt, Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 14478). Das durch das Förderprogramm ermöglichte Logistikkonzept soll dafür einen Teil der Rahmenbedingungen und Maßnahmenvorschläge samt Umsetzungsplan liefern und somit einen ersten wichtigen Baustein darstellen. Die gewonnenen Erkenntnisse können in Maßnahmen zur Umsetzung weiterer Konzepte, wie bspw. zum Parkraummanagement im Fokusgebiet, integriert werden. Durch die transparente Darstellung von Wirkungen soll zudem der politische Entscheidungsprozess zur Umsetzung von Maßnahmen mit Argumenten unterstützt und beschleunigt werden.

Das Projekt stellt somit eine Weiterführung der vielversprechenden Erkenntnisse aus den bereits erfolgreich durchgeführten Pilotprojekten City2Share, SmarterTogether und CIVITAS ECCENTRIC in München dar. Es ist ein schon lange von politischer Seite geforderter Beitrag zur autofreien Altstadt, zur Entwicklung eines Logistikkonzeptes für die Gesamtstadt mit vertiefendem Fokus auf das Gebiet Altstadt / Südliches Bahnhofsviertel sowie ein Beitrag zur Klimaneutralität 2035.

3. Notwendigkeit einer Vergabe und Vergabeverfahren

Aufgrund der Komplexität der unter Kapitel 2 beschriebenen Aufgaben ist eine vollständige Vergabe an eine*n externe*n Auftragnehmer*in zwingend notwendig, vorausgesetzt, dass der Antrag vom Fördermittelgeber positiv beschieden wird. Zu den durch eine*n externe*n Auftragnehmer*in zu erbringenden Leistungen zählen u. A. das Projektmanagement, die Erstellung und Analyse einer Datenbasis, die Durchführung einer Stakeholderanalyse und -beteiligung, die Analyse der rechtlichen Rahmenbedingungen sowie die Ableitung entsprechender Handlungsempfehlungen sowie die Entwicklung von Maßnahmenpaketen und eines Umsetzungsplanes. Die Leistung kann nicht durch das städtische Personal erbracht werden, da nicht in allen Themenbereichen das entsprechende Fachwissen vorhanden ist und keine hinreichende Bearbeitungskapazitäten bestehen.

Bei der zu vergebenden Leistung handelt es sich um eine Vergabe, die unter die Verfügung des OB vom 22.08.2008 fällt und somit nur im Einvernehmen mit der Vergabestelle 1 erfolgen kann. Das Direktorium-HA II, Vergabestelle 1 wird mit der Durchführung des Vergabeverfahrens beauftragt. Die Erstellung der Vergabeunterlagen erfolgt in enger Zusammenarbeit zwischen dem Mobilitätsreferat und der Vergabestelle 1.

Der geschätzte Auftragswert liegt unterhalb des Schwellenwertes von 214.000 € (ohne MwSt.), der zu einer europaweiten Ausschreibung verpflichten würde. Die Leistung wird daher in einem nationalen Vergabeverfahren gem. § 8 UVgO vergeben. Eine entsprechende Bekanntmachung erfolgt auf www.service.bund.de. Das gesamte Vergabeverfahren wird elektronisch über die Vergabepattform der Landeshauptstadt München durchgeführt.

Die Bieter*innen müssen ihre Eignung an Hand von Unterlagen zur Fachkunde, Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit sowie das Nichtvorliegen von Ausschlussgründen nachweisen (Referenzlisten, Firmenprofil, Qualifikation der Mitarbeiter*innen etc.).

Zur inhaltlichen Wertung der Angebote müssen die Bieter*innen mit dem Angebot ein Konzept über die vorgeschlagene Vorgehensweise bei der Antragsbearbeitung und einen Zeitplan einreichen.

Die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit der Angebote erfolgt nach einem Punktesystem. Dabei werden folgende Zuschlagskriterien zugrunde gelegt:

- | | |
|---|------|
| • Preis | 40 % |
| • Inhaltliche Stringenz und Prägnanz des Konzepts | 30 % |
| • Methodik: Herangehensweise an die Auftragsbearbeitung | 20 % |
| • Umsetzbarkeit des Zeit- und Ablaufplans | 10 % |

Die einzelnen Kriterien werden dabei mittels einer Nutzwertanalyse zueinander ins Verhältnis gesetzt. Die preisliche und formelle Wertung der Angebote erfolgt durch die Vergabestelle 1. Die inhaltliche Wertung wird durch das Mobilitätsreferat vorgenommen.

4. Darstellung der Kosten und der Finanzierung

4.1. Zahlungswirksame Kosten im Bereich der laufenden Verwaltungstätigkeit

	dauerhaft	einmalig	befristet
Summe zahlungswirksame Kosten		216.600,-- in 2022	
davon:			
Personalauszahlungen (Zeile 9)*			
Auszahlungen für Sach- und Dienstleistungen (Zeile 11) Sachkonto 651000	,--	216.600,-- in 2022	
Transferauszahlungen (Zeile 12)	,--		
Sonstige Auszahlungen aus lfd. Verwaltungstätigkeit (Zeile 13)	,--		
Zinsen und sonstige Finanzauszahlungen (Zeile 14)	,--		
Nachrichtlich Vollzeitäquivalente			

4.2. Nutzen/Einsparungen

	dauerhaft	einmalig	befristet
Summe Nutzen/Einsparungen		- 65.000,-- in 2022	
davon:			
Personalauszahlungen (Zeile 9)*			
Auszahlungen für Sach- und Dienstleistungen (Zeile 11) davon Integ. Smart City Handlungsp. ISCH V16378 Autofreie Stadt V16568	,--	- 65.000,-- in 2022 davon - 50.000,-- - 15.000,--	
Transferauszahlungen (Zeile 12)	,--		
Sonstige Auszahlungen aus lfd. Verwaltungstätigkeit (Zeile 13)	,--		
Zinsen und sonstige Finanzauszahlungen	,--		

	dauerhaft	einmalig	befristet
(Zeile 14)			
Nachrichtlich Vollzeitäquivalente			

	dauerhaft	einmalig	befristet
Erlöse	,--	151.600,-- in 2022	
Summe der zahlungswirksamen Erlöse	,--	151.600,-- in 2022	
davon:			
Zuwendungen und allgemeine Umlagen (Zeile 2) Zuweisung vom Bund Sachkonto 415102	,--	151.600,-- in 2022	
Sonstige Transfereinzahlungen (Zeile 3)	,--		
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)	,--		

4.3. Finanzierung

Die Kosten des zu vergebenden Auftrages werden auf maximal 216.600 € (inkl. MwSt) begrenzt.

Die Finanzierung des Eigenanteils von voraussichtlich 30 % der Kosten in Höhe von 65.000 € erfolgt aus dem eigenen Referatsbudget. Die Förderquote durch das BMVI-Programm zur Förderung der städtischen Logistik beträgt voraussichtlich 70 %, was einer Zuwendung des BMVI unter Vorbehalt eines positiven Förderbescheids i. H. v. ca. 151.600 € entspricht. Der Eigenanteil der LH München an dem Projekt beläuft sich somit auf einmalig maximal ca. 65.000 €. Die tatsächliche Förderquote und damit einhergehend das

Gesamtbudget des Projekts ist jedoch noch von der Entscheidung des Fördermittelgebers abhängig.

Das Projektbudget basiert auf einer Kostenschätzung der Arbeitsaufwände für die Erstellung eines Logistikkonzepts mit den unter 1. genannten Inhalten.

Die Finanzierung von Seiten des Mobilitätsreferates erfolgt dabei über bereits durch den Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung gemeinsam mit dem Ausschuss für Arbeit und Wirtschaft, dem Kommunalausschuss und dem IT-Ausschuss vom 06.11.2019 „Integriertes Smart City Handlungsprogramm (ISCH)“ (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 16378) bewilligte und an das Mobilitätsreferat übertragene Mittel für eine vergleichende Studie zur Optimierung der Logistik auf der letzten Meile auf Basis der Ergebnisse der Modellquartiere City2Share, Smarter Together und CIVITAS ECCENTRIC in Höhe von 50.000 €. Zudem wird das Vorhaben mit weiteren, bereits bewilligten und an das Mobilitätsreferat übertragenen Mitteln i.H.v. 15.000 € aus dem Finanzierungsbeschluss „Autofreie Altstadt“ vom 06.11.2019 (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 16568) finanziert. Der Eigenanteil i.H.v. 65.000 € kann durch bereits bewilligte Mittel gedeckt werden.

Die zusätzlich benötigten Auszahlungsmittel werden genehmigt und in den Haushaltsplan 2022 aufgenommen.

Über die Finanzierung muss sofort entschieden werden.

Damit die Fördermittel im Jahr 2021 beantragt werden können, muss eine entsprechende Beschlussfassung in 2021 erfolgen. Der Fördermittelgeber verlangt eine gesicherte Finanzierung des Vorhabens durch einen Ratsbeschluss bereits bei Antragsstellung. Eine Behandlung im Rahmen des Eckdatenbeschluss 2022 ist nicht möglich, da die Förderung spätestens zum 31.08.2021 beantragt werden muss. Die Finanzierung erfolgt aus Fördermitteln und durch Einsparung von bereits genehmigten Projekten. Ohne die zu beantragenden Fördermitteln wäre eine Durchführung des Vorhabens nicht möglich und die Herausforderungen im Bereich der städtischen Logistik, insbesondere im Bereich der Altstadt, könnten nicht mit Hilfe der Erstellung eines Logistikkonzepts ganzheitlich überwunden werden. Dementsprechend ist dieser Beschluss **unabweisbar**.

Eine rechtzeitige Planung zur Haushaltsplanaufstellung 2021 (Nachweis der Eigenmittel bei Antragstellung) und 2022 war nicht möglich, da der Förderaufruf durch das BMVI erst im 1. Quartal 2021 veröffentlicht wurde (**Unvorhersehbarkeit**).

Produktbeschreibung

Eine Änderung der Produktbeschreibung ist mit dieser Maßnahme nicht verbunden.

Kennzahlen

Eine Änderung der Kennzahlen ist mit dieser Maßnahme nicht verbunden.

Bezug zur Perspektive München

Folgende Ziele/Leitlinie/n der Perspektive München werden/wird unterstützt:

- Weitsichtige und kooperative Steuerung
- Offene und attraktive Ausstrahlung
- Qualitätsvolle und charakteristische Stadträume
- Reduzierung von Treibhausgasemissionen
- Leitlinie 2: Kooperation und Wettbewerbsfähigkeit
- Leitlinie 7: Stadtverträgliche Verkehrsbewältigung
- Leitlinie 10.2: Ökologie – Klimawandel und Klimaschutz

Die Beschlussvorlage ist hinsichtlich der Ausführungen zum Vergabeverfahren mit dem Direktorium-HA II, Vergabestelle 1 abgestimmt.

Die Auftragsvergabe ist für 2021 geplant.

Die Stadtkämmerei stimmt der Beschlussvorlage zu. Die Stellungnahme ist als Anlage 1 beigefügt.

Das Referat für Arbeit und Wirtschaft stimmt der Beschlussvorlage zu. Die Stellungnahme ist als Anlage 2 beigefügt.

Der Stadtkämmerei, dem Referat für Arbeit und Wirtschaft und dem Direktorium - HA II, Vergabestelle 1 ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

Anhörung des Bezirksausschusses

In dieser Beratungsangelegenheit ist die Anhörung des Bezirksausschusses nicht vorgesehen (vgl. Anlage 1 der BA-Satzung).

Gemäß § 9 Abs. 2 und Abs. 3 in Verbindung mit Anlage 1 der Bezirksausschusssatzung ist eine Anhörung der Bezirksausschüsse in dieser Angelegenheit nicht vorgesehen, da es sich um eine Studie von grundsätzlicher Bedeutung auf dem Gebiet der Stadtentwicklung handelt (Katalog des Referats für Stadtplanung und Bauordnung, Ziffer 1).

Die betroffenen Bezirksausschüsse werden in den weiteren Planungsprozess miteinbezogen und anschließend gemäß § 9 Abs. 2 und Abs. 3 (Katalog des Referates für Stadtplanung und Bauordnung, Ziffer 2) Bezirksausschuss-Satzung angehört.

Die Bezirksausschüsse 1 bis 3 haben einen Abdruck der Vorlage erhalten.

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

II. Antrag des Referenten

Ich beantrage Folgendes:

1. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, sich an dem BMVI-Programm zur Förderung der städtischen Logistik wie im Vortrag des Referenten dargestellt zu beteiligen und, vorbehaltlich eines positiven Bescheids des Fördermittelgebers, entsprechende Zuwendungen anzunehmen.
2. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, den Auftrag „Städtisches Logistikkonzept“ in Zusammenarbeit mit dem Direktorium - HA II, Vergabestelle 1 an einen externen Auftragnehmer zu vergeben.
3. Den Ausführungen zur Unabweisbarkeit und Nicht-Planbarkeit im Vortrag wird zugestimmt. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, die einmalig erforderlichen Haushaltsmittel in Höhe von 216.600 € im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung 2022 bei der Stadtkämmerei anzumelden. Der hierfür erforderliche Eigenanteil in Höhe von 65.000 € wird aus den nicht verbrauchten Mitteln bei den Projekten „Integriertes Smart City Handlungsprogramm (ISCH)“ (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 16378“ und „Autofreie Altstadt“ vom 06.11.2019 (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 16568)“ erbracht.
4. Den Ausführungen zur Unabweisbarkeit und Nicht-Planbarkeit im Vortrag wird zugestimmt. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, die einmalig in 2022 Erträge in Höhe von 151.600 € im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung 2022 bei der Stadtkämmerei anzumelden.
5. Das Produktkostenbudget des Produkts Strategie, Bezirksmanagement und Projektentwicklung (P 43512300) erhöht sich in 2022 einmalig um 212.600 €, davon sind 212.600 € zahlungswirksam (Produktauszahlungsbudget).
6. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss

nach Antrag.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der / Die Vorsitzende

Der Referent

Ober-/Bürgermeister/-in

Georg Dunkel
Berufsmäßiger Stadtrat

IV. Abdruck von I. mit III.

Über die Verwaltungsabteilung des Direktoriums, Stadtratsprotokolle (SP)
an das Revisionsamt
an die Stadtkämmerei
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

V. WV Mobilitätsreferat GL-Beschlusswesen

zur weiteren Veranlassung.

Zu V.:

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An das Direktorium HA II – BA (4x)
3. An die Bezirksausschüsse 1 – 3
4. An das Direktorium – Vergabestelle 1
5. An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
6. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG3
7. An das Mobilitätsreferat - GL5
8. An das Mobilitätsreferat – GB1
9. An das Mobilitätsreferat – GB2
mit der Bitte um Kenntnisnahme.
10. Mit Vorgang zurück zum Mobilitätsreferat – GB1.2
zum Vollzug des Beschlusses.

Am

Mobilitätsreferat GL - Beschlusswesen