

Telefon: 233 - 24718
Telefax: 233 - 989 24718

Mobilitätsreferat
Strategie
MOR-GB1-1.2

Mobilitätsstrategie 2035

Einstieg in die Teilstrategie Shared Mobility

Etablierung von Mobilpunkten und Angebotsausweitung in München

Produkt 43512300 Strategie, Bezirksmanagement und Projektentwicklung

Produkt 43122300 Straßenverkehr

Produkt 35122190 Gewerbe

Produkt 35122310 Verkehrsüberwachung

Produkts 32541100 Städtische Verkehrsflächen

Änderung des MIP 2021 - 2025

Beschluss über die Finanzierung für die Jahre 2022-2026

Carsharing-Angebote attraktiver gestalten und Anreize für die Anbieter schaffen

Str. Antrag Nr. 20-26 / A 02072 von Herrn StR Manuel Pretzl vom 02.11.2021

E-Scooter: MVG-Kooperationspartner zu mehr Rücksicht verpflichten

Antrag Nr. 20-26 / A 01876 von Herrn StR Fabian Ewald, Herrn StR Jens Luther, Herrn StR Andreas Barbor, Herrn StR Hans Hammer vom 10.09.2021

Rücksichtsloses Abstellen von Leih-E-Scootern und anderen Kleinstfahrzeugen ahnden

Antrag Nr. 20-26 / A 01877 von Herrn StR Fabian Ewald, Herrn StR Jens Luther, Herrn StR Andreas Barbor, Herrn StR Hans Hammer vom 10.09.2021

Zentrale Online-Meldemöglichkeit für falsch abgestellte Leih-E-Scooter und -Fahrräder

Antrag Nr. 20-26 / A 01878 von Herrn StR Fabian Ewald, Herrn StR Jens Luther, Herrn StR Andreas Barbor, Herrn StR Hans Hammer vom 10.09.2021

Auswirkungen des neuen Personenbeförderungsgesetzes auf das Mobilitätsangebot in München darstellen

Antrag Nr. 20-26 / A 00994 der SPD/Volt - Fraktion Die Grünen - Rosa Liste vom 02.02.21

Verkehrswende konsequent bürgernah gestalten II: Förderung von Shared Mobility durch Mobilitätsstationen

Antrag Nr. 20-26 / A 00755 von der SPD / Volt - Fraktion, Fraktion Die Grünen - Rosa Liste vom 27.11.2020, eingegangen am 27.11.2020

Misstände bei E-Scootern beseitigen

Antrag Nr. 20-26 / A 00102 von Herrn StR Anton Babor vom 04.06.2020

E-Scooter im ganzen Stadtgebiet anbieten!

Antrag Nr. 14-20 / A 06781 der Stadtratsfraktion BAYERNPARTei vom 14.02.2020

Carsharing auf das ganze Stadtgebiet ausweiten!

Antrag Nr. 14-20 / A 06729 der Stadtratsfraktion BAYERNPARTei vom 11.02.2020

Allach-Untermenzing stärken IV Mobilitätsstationen installieren

Antrag Nr. 14-20 / A 06558 der Stadtratsfraktion ÖDP vom 20.01.2020

Umsteigeangebote für Pendler massiv ausbauen: P+R mit Carsharing verbinden

Antrag Nr. 14-20 / A 06371 von Herrn BM Manuel Pretzl vom 10.12.2019

In innerstädtischen Bestandsquartieren den Autoverkehr reduzieren

Antrag Nr. 14-20 / A 06227 von Frau StRin Anne Hübner, Frau StRin Verena Dietl, Frau StRin Renate Kürzdörfer, Herrn StR Hans Dieter Kaplan, Frau StRin Heide Rieke, Frau StRin Bettina Messinger, Frau StRin Kathrin Abele, Herrn StR Jens Röver, Herrn StR Christian Vorländer vom 20.11.2019

Safer Scooter

Antrag Nr. 14-20 / A 05831 von Herrn StR Johann Sauerer, Fr. StRin Dorothea Wiepcke vom 26.08.2019

MVG-App weiterentwickeln zur Münchner-Mobilitäts-App

Antrag Nr. 14-20 / A 04618 von Frau StRin Dorothea Wiepcke, Herrn StR Johann Sauerer, Herrn StR Sebastian Schall, Frau StRin Anja Burkhardt, Frau StRin Sabine Bär, Herrn StR Richard Quaas vom 31.10.2018

Obike-Räder einsammeln

StR-Antrag Nr. 14-20 / A 04289 von Herrn StR Alexander Reissl, Frau StRin Verena Dietl, Frau StRin Bettina Messinger, Herr StR Jens Röver, Herr StR Christian Vorländer vom 12.07.2018

München verstärkt seinen Beitrag zur Luftreinhaltung durch Forcierung der Durchdringung von E-Fahrzeugen und Car-Sharing Flotten sowie durch Kooperationen mit der Industrie (MoU) (Anpassung IHFEM Beschluss vom Juli 2017)

Antrag Nr. 14-20 / A 03657 von Herrn StR Manuel Pretzl, Herrn StR Sebastian Schall, Frau StRin Ulrike Grimm, Herrn StR Thomas Schmid vom 07.12.2017, eingegangen am 07.12.2017

Mobilitätsstationen im 17. Stadtbezirks planen und einrichten

BA-Antrag Nr. 20-26 / B 02513 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 17 - Obergiesing vom 08.06.2021

Anschaffung von Leih-Lastenrädern in Berg am Laim

BA-Antrag 20-26 / B 02654 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 14 – Berg am Laim vom 21.05.2021

Zusätzliche Stattauto Standorte in Berg am Laim

BA-Antrag Nr. 20-26 / B 02231 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 14 - Berg am Laim vom 27.04.2021

Ausweisung von speziell für Carsharing-Fahrzeuge reservierte Parkplätze im Stadtbezirk Schwanthalerhöhe; hierbei sollen pro Wohnblock zunächst zwei derartige Parkplätze entstehen

BA-Antrag Nr. 20-26 / B 01962 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 08 - Schwanthalerhöhe vom 24.03.2021

Mobilitätsstationen in Berg am Laim

BA-Antrag Nr. 20-26 / B 01778 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 14 - Berg am Laim vom 23.02.2021

Erweiterung des Geschäftsgebiets des Car-Sharing Angebots in Moosach

BA-Antrag Nr. 20-26 / B 01645 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 10 - Moosach vom 25.01.2021

Mobilitätsstationen für den Münchner Osten

BA-Antrag Nr. 20-26 / B01214 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 15 – Trudering-Riem vom 19.11.2020

Entfernung der Fahrräder der Firma O-Bike

BA-Antrag-Nr. 14-20 / B 05211 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 22 – Aubing-Lochhausen-Langwied vom 08.08.2018

Entfernung nicht fahrtüchtiger Leihräder der Firma O-Bike

BA-Antrag-Nr. 14-20 / B 05039 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 02 – Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt vom 26.06.2018

Ungeordnetes Abstellen von Rädern durch kommerzielle Fahrradverleiher

BA-Antrag-Nr. 14-20 / B 04628 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 21 – Pasing-Obermenzing vom 06.03.2018

Mobilitätsstationen im 15. Stadtbezirk - Antrag zur Sitzungsvorlage-Nr. 14-20 / V 08574

BA-Antrag-Nr. 14-20/ B04034 des Bezirksausschusses des Stadtbezirks 15 – Trudering-Riem vom 13.09.2017

Verbot von E-Rollern und E-Fahrrädern

Empfehlung Nr. 20-26 / E 00359

der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 11 - Milbertshofen-Am Hart am 06.10.2021

Abstellen von E-Rollern regulieren

BV-Empfehlung Nr. 20-26 / E 00213 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 1 Altstadt-Lehel am 12.07.2021

Abstellung von E-Rollern auf den Gehwegen regulieren

BV-Empfehlung Nr. 20-26 / E 00204 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 1 Altstadt-Lehel am 12.07.2021

Kontrolle der Fahrweise und des Parkens von E-Rollern

BV-Empfehlung Nr. 20-26 / E 00200 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 1 Altstadt-Lehel am 12.07.2021

Elektroroller im Stadtgebiet München

BV-Empfehlung Nr. 20-26 / E 00131 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 3 Maxvorstadt am 09.07.2021

Einrichten einer Adresse für Beschwerden über E-Roller- und E-Bike-Anbieter

Empfehlung Nr. 14-20 / E 03036 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 02 – Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt am 07.11.2019

Mehr Anreize für autoreduziertes Wohnen schaffen!

Empfehlung Nr. 14-20 / E 02764 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 17 – Obergiesing am 4.7.2019

Einschränkung der "gelben Leihräder" im Stadtgebiet!

Empfehlung Nr. 14-20 / E 01917
der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 05 – Au-Haidhausen am 23.02.2018

Gelbe Leihfahräder „O-Bike“

Empfehlung Nr. 14-20 / E 01905
der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 01 – Altstadt-Lehel am 07.12.2017

Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 04857

Anlagen:

1. Antrag Nr. 20-26 / A 02072
2. Antrag Nr. 20-26 / A 01876
3. Antrag Nr. 20-26 / A 01877
4. Antrag Nr. 20-26 / A 01878
5. Antrag Nr. 20-26 / A 00994
6. Antrag Nr. 20-26 / A 00755
7. Antrag Nr. 20-26 / A 00102
8. Antrag Nr. 14-20 / A 06781
9. Antrag Nr. 14-20 / A 06729
10. Antrag Nr. 14-20 / A 06558
11. Antrag Nr. 14-20 / A 06371
12. Antrag Nr. 14-20 / A 06227
13. Antrag Nr. 14-20 / A 05831
14. Antrag Nr. 14-20 / A 04618
15. Antrag Nr. 14-20 / A 04289
16. Antrag Nr. 14-20 / A 03657
17. BA-Antrag Nr. 20-26 / B 02513
18. BA-Antrag Nr. 20-26 / B 02654
19. BA-Antrag Nr. 20-26 / B 02231
20. BA-Antrag Nr. 20-26 / B 01962
21. BA-Antrag Nr. 20-26 / B 01778
22. BA-Antrag Nr. 20-26 / B01214
23. BA-Antrag Nr. 20-26 / B 01645
24. BA-Antrag Nr. 14-20 / B 05211
25. BA-Antrag Nr. 14-20 / B 05039
26. BA-Antrag Nr. 14-20 / B 04628
27. BA-Antrag Nr. 14-20 / B04034
28. Empfehlung Nr. 20-26 / E 00359
29. Empfehlung Nr. 20-26 / E 00213
30. Empfehlung Nr. 20-26 / E 00204
31. Empfehlung Nr. 20-26 / E 00200
32. Empfehlung Nr. 20-26 / E 00131
33. Empfehlung Nr. 14-20 / E 03036
34. Empfehlung Nr. 14-20 / E 02764
35. Empfehlung Nr. 14-20 / E 01917
36. Empfehlung Nr. 14-20 / E 01905
37. Stellungnahme der Stadtwerke München
38. Stellungnahme des Personal- und Organisationsreferats
39. Stellungnahme der Stadtkämmerei

Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 13.01.2022 (VB)
Öffentliche Sitzung

I. Vortrag des Referenten

Im Folgenden wird der Einstieg in die Teilstrategie Shared Mobility, die resultierenden Maßnahmen und das geplante Vorgehen für die Umsetzung vorgestellt. Die Teilstrategie Shared Mobility ist Teil der übergeordneten Mobilitätsstrategie 2035.

Der vorliegende Beschluss dient der Information zu den aktuellen Arbeitsständen der Aufträge aus dem Sharing-Mobility – Grundsatzbeschluss vom 19.07.2019 (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 15209), zur Verabschiedung des weiteren Vorgehens und zur Ermächtigung erforderliche Sach- und Personalressourcen in die folgenden Haushalte einzubringen.

Eine rechtzeitige Vorlage der Beschlussvorlage gemäß Ziffer 5.6.2 der AGAM konnte nicht erfolgen, da zum Zeitpunkt der in der AGAM geforderten Anmeldefrist die erforderlichen Abstimmungen noch nicht abgeschlossen waren. Eine Behandlung in der heutigen Sitzung ist jedoch erforderlich.

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

A) Fachlicher Teil

1. Anlass und Zielsetzung

Die Mobilitätsstrategie 2035 (vgl. Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 03507 vom 15.06.2021) umfasst eine Vielzahl Teilstrategien. Die Teilstrategie Shared Mobility ist Bestandteil davon und wurde 2019 im Rahmen des Sharing-Mobility – Grundsatzbeschluss(vgl. Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 15209) beauftragt.

Shared Mobility bezeichnet Mobilitätsdienstleistungen, die von verschiedenen Nutzer*innen nacheinander oder zeitgleich genutzt werden können. Hierzu zählen etablierte Angebote, wie Car- und Bikesharing und neuere Formen wie E-Tretrollersharing und On Demand Dienste (ODM) bzw. Pooling Dienste.

Aktuell unterliegen diese Angebotsformen nur geringfügig der kommunalen Steuerung und erfahren bisher nur ein überschaubares Maß an kommunaler Unterstützung. Dies führt dazu, dass die Gestaltung gänzlich den Anbieter*innen überlassen wird und als Folge verkehrliche Potentiale zur effizienten Ergänzung des bestehenden öffentlichen Verkehrssystems nicht vollständig ausgeschöpft werden können. Dementsprechend fokussieren sich Angebote nur auf ausgewählte Gebiete und weite Teile des Stadtgebiets verbleiben dagegen unerschlossen.

Durch eine aktive kommunale Steuerung können Shared Mobility Angebote als ergänzender Baustein des ÖPNV eingesetzt und somit bestehende zeitliche, räumliche und kapazitive Angebotslücken geschlossen werden. In dem daraus resultierenden erweiterten Umweltverbund, ermöglicht Shared Mobility mehr Menschen die Teilhabe und Nutzung eines multimodalen Gesamtsystems, schafft zuverlässige Alternativen zum

privaten PKW, entlastet den Straßenraum und trägt zur Kostenreduktion im Wohnungsbau bei.

Die Relevanz der neuen Mobilitätsangebote und der Vernetzung mit dem ÖPNV verdeutlicht auch der Koalitionsvertrag 2021-2025 zwischen der SPD, Grünen und der FDP. Darin wird das Ziel gesetzt, digitale Mobilitätsdienste, innovative Mobilitätslösungen und Carsharing zu unterstützen und die Intermodalität sowie barrierefreie Mobilitätsstationen zu fördern. Zudem sollen anbieterübergreifende digitale Buchungen und Bezahlungen ermöglicht werden.

Um ein zuverlässiges und attraktives multimodales Gesamtverkehrssystem zu erreichen, beschreibt die Teilstrategie Shared Mobility die Vision einer räumlichen, zeitlichen und funktionalen Hochverfügbarkeit in München, um die ambitionierten klima- und verkehrspolitischen Ziele in München zu erreichen.

Mit diesem Beschluss legt die Landeshauptstadt den Grundstein für das neue Zielbild und die entsprechenden Umsetzungsmaßnahmen für Shared Mobility in München. So sollen

- flächendeckend Mobilpunkte ein multimodales Mobilitätsverhalten fördern,
- Carsharing flächendeckend verfügbar werden und in Quartieren mit hohem Parkdruck die Flächeneffizienz steigern,
- ein langfristiges neues öffentliches Fahrradverleihsystem weiterentwickelt werden,
- ein gesamtstädtisches Bedarfsverkehrskonzept entwickelt und ausgeschrieben werden und
- funktionale, räumliche und zeitliche Angebotslücken geschlossen werden.

Dabei wird insbesondere bei den Mobilpunkten ein regionaler Ansatz verfolgt, der in Absprache mit dem MVV, den Verbundraumpartnern sowie der MVG ein integriertes Gesamtsystem im Großraum München ermöglichen soll.

In einer ersten Stufe der Angebotsausweitung und den dafür benötigten Maßnahmen wurde als Prämisse ein möglichst hohes Maß an Offenheit und Kosteneffizienz angesetzt. Hierfür wurden Ansätze entwickelt, die die finanziellen Bedarfe auf das Wesentlichste beschränken und vor allem bestehende Angebotsstrukturen nutzen. Dennoch müssen auch bestehende Angebotsstrukturen auf Ihre Eignung und Entwicklungsbedarfe untersucht werden.

Neben dem Ausbau der Shared Mobility sind für dessen Förderung und das Erreichen der Ziele der Mobilitätsstrategie weitere Maßnahmen erforderlich. Diese beziehen sich insbesondere auf eine verstärkte Regulierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV), wie z.B. Bepreisungssysteme und eine verstärkte Regulierung des Parkraums.

Der Auftrag zur Erarbeitung der Teilstrategie Shared Mobility und dem Maßnahmenpaket resultiert aus folgenden Stadtratsbeschlüssen:

- Beschluss vom 15.06.2021 „Mobilitätsstrategie 2035“ Nr. 20-26 / V 03507
- Beschluss vom 19.07.2019 „Sharing-Mobility – Grundsatzbeschluss“ Nr. 14-20 / V 15209
- Beschluss vom 16.12.2015 „CarSharing in München“ Nr. 14-20 / V 04808

1.1. Einordnung der Shared Mobility für die Mobilitätsstrategie 2035 und Bedeutung für den Klimaschutz

Die Mobilitätsstrategie 2035 verfolgt das Ziel einer hohen Erreichbarkeit, einer attraktiven Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum und die mehrdimensionale Leistungsfähigkeit des Verkehrs. Dabei sollen u. a. zentrale Themen wie z. B. Klima- und Umweltverträglichkeit, soziale Gerechtigkeit, Verkehrssicherheit oder Angebotsqualität berücksichtigt werden. Sie soll damit einen wesentlichen Beitrag zur Lebensqualität und dem Allgemeinwohl in München leisten.

2019 beschloss der Stadtrat ein wegweisendes Ziel für München: Bis 2035 soll in München die Klimaneutralität erreicht werden (Sitzungsvorlagen Nr: 14-20 / V 16525). Dementsprechend verfolgt die Mobilitätsstrategie 2035 diverse Maßnahmen für die Erreichung der Klimaneutralität im Verkehrssektor.

Die Mobilitätsstrategie 2035 (Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 03507) sieht hierfür vor, den öffentlichen Verkehr zu priorisieren und ein integriertes Mobilitätsgesamtsystem zu schaffen, welches eine Mobilität für Münchner*innen und Besucher*innen ohne eigenes Auto ermöglicht.

Zentraler Ansatzpunkt hierfür sind die bessere Vernetzung der Mobilitätsangebote untereinander, die Verschneidung mit der Stadt- und Freiraumplanung, die Zusammenarbeit von Stadt und Umland sowie die Umsetzung geeigneter Push- und Pull-Maßnahmen.

Im Folgenden wird dargestellt, wie die Shared Mobility einen wesentlichen Beitrag zu den Entscheidungskriterien der Mobilitätsstrategie 2035 leistet:

Flächeneffizienz

Shared Mobility Angebote charakterisieren sich dadurch, dass eine Vielzahl an Personen auf ein Fahrzeug zugreifen kann. Insbesondere das Parken von PKW und Kleinbussen im öffentlichen Raum beansprucht umfangreich die innerstädtischen Flächen. Je mehr Menschen auf ein einzelnes Fahrzeug zugreifen, desto weniger Fahrzeuge und Fläche werden benötigt. Insbesondere durch das Carsharing und ODM kommt das Potential zu tragen, die Flächeneffizienz zu erhöhen.

Laut dem Bundesverband Carsharing wird ein freefloating Carsharing Fahrzeug durchschnittlich von 173 Personen genutzt (siehe Schaubild 1). Ein stationsbasiertes Fahrzeug wird im Schnitt von 48 Personen gebucht. Für diese Personen fungiert Carsharing als adäquate Alternative zum privaten PKW und ermöglicht den Einstieg in ein multimodales Mobilitätsverhalten.

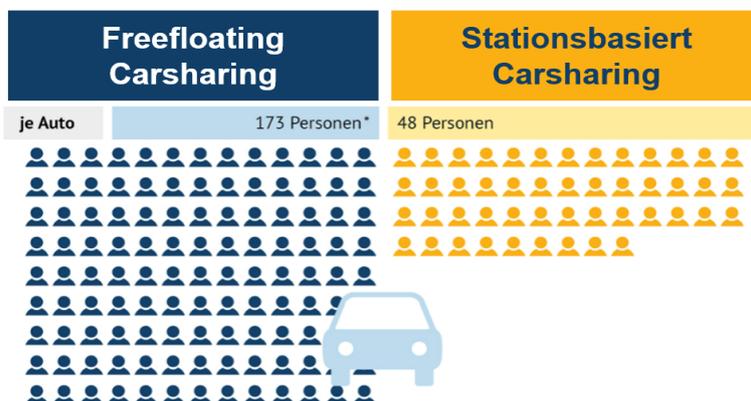


Schaubild 1: Nutzer*innen pro Fahrzeug je Carsharing-Art Quelle: WiMobil (Grundlage DriveNow: Befragte der 2. Befragungswelle 2015, Grundlage Flinkster: Befragte der 1. Befragungswelle 2014), bcs 2016, Carplus 2015/2016 (Grafik: bcs).

Der Bundesverband Carsharing führte 2016 eine Studie in zwölf Großstädten zum Potential von Carsharing durch. Hierbei kamen sie zu dem Ergebnis, dass ein Carsharing-Fahrzeug zwischen 8 und 20 private Fahrzeuge ersetzen kann¹. Somit kann ein Carsharing-Fahrzeug einen Rückgewinn von bis zu 228 qm öffentlicher Fläche ermöglichen, die andere Nutzungen wie Fahrradparken, Schaffung von Grünanlagen, Shared Mobility Nutzungen o. ä. erlauben würde. Diese funktionale Wirkung zur Steigerung der Flächeneffizienz zeigt Carsharing v.a. in Quartieren mit hohem Parkdruck.

Darüber hinaus trägt das Bereitstellen von Carsharing dazu bei, dass Bürger*innen von der Anschaffung eines privaten PKW absehen. Die Verfügbarkeit eines PKW, der mit anderen Personen geteilt wird, ist für zahlreiche Menschen ausreichend, um auf ein eigenes Fahrzeug zu verzichten. So leben über 38 % der Carsharing-Nutzer*innen zum Zeitpunkt des Beitritts in autofreien Haushalten. PKW Besitzer, die auch Carsharing nutzen, schaffen zudem nachweislich Fahrzeuge ab, wodurch der Anteil autofreier Haushalte auf bis zu 78 % nach Beitritt ansteigt. Im Vergleich dazu liegt der durchschnittliche Anteil der autofreien Haushalte in München bei 26 %.² Bremen untersucht regelmäßig die Wirkung von Carsharing auf den PKW-Besitz und ermittelte in einer Studie, dass dort nachweislich 2.300 PKW abgeschafft und die Anschaffung von weiteren 2.700 verhindert wurde.³

On Demand Angebote bauen den Vorteil der Flächeneffizienz von Shared Mobility Angeboten weiter aus. Bei On Demand Angeboten teilen sich mehrere Personen ein Fahrzeug, welches von einer/einem professionellen Fahrer*in gefahren wird. Der Start- und Zielpunkt der Mitfahrenden muss dabei nicht der gleiche sein, denn der Fahrtweg wird algorithmisch optimiert und effizient gewählt, sodass verschiedene Personen für ihren

1 Bundesverband Carsharing (2016): Mehr Platz zum Leben – wie CarSharing Städte entlastet – Abschlussbericht. Abrufbar unter: <https://carsharing.de/alles-ueber-carsharing/studien/mehr-platz-zum-leben-carsharing-staedte-entlastet>

2 Bundesverband Carsharing (2016): Wirkung verschiedener CarSharing-Varianten auf Verkehr und Mobilitätsverhalten. Abrufbar unter: <https://carsharing.de/alles-ueber-carsharing/studien/wirkung-verschiedener-carsharing-varianten-auf-verkehr>

3 Team red (2018) - Analyse der aus Wirkungen des Carsharing in Bremen. Abrufbar unter: https://senatspressestelle.bremen.de/sixcms/media.php/13/20180507_Endbericht_Bremen.pdf

individuellen Weg dasselbe Fahrzeug nutzen können und hierfür nur geringe Umwege in Kauf nehmen. Somit können Wege und Fahrtenfragen gebündelt werden. Ein weiterer entscheidender Vorteil bietet sich durch die Erhöhung des Besetzungsgrades. In München waren bisher Clevershuttle und der Pilotversuch MVG IsarTiger tätig, aber auch Sammeltaxis können zu ODM als konventionelle und teils analoge Variante gezählt werden. Während der unterschiedlichen Bedienformen konnten bis zu 75 % der Fahrten gebündelt werden.

Somit kann Carsharing dazu beitragen die Flächeneffizienz des ruhenden Verkehrs zu erhöhen, während Pooling-Dienste die des fließenden Verkehrs steigern.

Fahrräder, Kleinkrafträder und (Elektro-)Kleinstfahrzeuge, wie E-Tretroller im Bereich der Shared Mobility zählen zur *geteilten Mikromobilität* und bieten ebenfalls relevantes Potenzial zum Einsparen von Flächen. Zum einen gilt auch für diesen Fahrzeugtyp, dass in der Regel eine höhere Nutzungsfrequenz vorliegt, als wenn die Fahrzeuge privat besessen werden. Das wirkt sich grundsätzlich günstig auf die Flächeninanspruchnahme beim Abstellen aus. Zum anderen stellen Angebote geteilter Mikromobilität eben auch eine nötige Alternative dar, um auf privaten Autobesitz gegebenenfalls komplett verzichten zu können. So können Fahrten nun im Umweltverbund auf einmal attraktiv werden, die rein mit dem ÖPNV oder dem privaten Fahrrad unattraktiv sein können. Dies ist zum Beispiel der Fall, wenn eine Tangentialverbindung mit dem ÖPNV unverhältnismäßig viel länger dauert als mit einem individuellen Verkehrsmittel, oder wenn One-way Fahrten eine Angebotslücke schließen. Eine Studie von McKinsey beziffert das Potential, dass bis 2030 8 bis 10 % aller Strecken in München mit geteilter Mikromobilität bewältigt werden⁴.

Reisezeiten

Das Kriterium der Reisezeit gibt maßgeblich Aufschluss über die Erreichbarkeit verschiedener Quell- und Zielorte. Für zahlreiche Wege, wie Tangentialverbindungen und komplexere Wegeketten, werden durch Umstiegs- und Transitzeiten die Reisezeiten im öffentlichen Verkehr verlängert. Zusätzlich erschwert eine unzureichende Anbindung oftmals den Zugang an das ÖPNV-Netz. Dies führt nach wie vor dazu, dass ein großer Anteil der Verkehrsteilnehmer*innen die Fahrt mit dem privaten PKW (über 30 % Modal Split Anteil) und damit die Möglichkeit der individuellen Direktverbindung mit der Option für flexible Zwischenhalte bevorzugt.

Der konventionelle Linienverkehr kann aufgrund seiner eingeschränkten Flexibilität als Massenverkehrsmittel diese komplexen Wegebeziehungen nur bedingt abbilden. Die Mobilitätsstrategie 2035 stellt für die Erreichbarkeit von konkreten Orten eine feinmaschige Netzkonzeption in den Fokus.

Shared Mobility Angebote bieten die Möglichkeit Wege und Wegeketten dynamisch, integriert und modular abzubilden. Sie füllen damit Netz- und Angebotslücken in zeitlicher, räumlicher und funktionaler Dimension. Um dieses Potential auszuschöpfen, ist es zwingend erforderlich, die Angebote insbesondere auch in die Stadtrandbereiche und in Gebiete mit hohen Pendlerzahlen auszuweiten.

4 McKinsey (2019): Micromobility - Industry progress, and a closer look at the case of Munich. Abrufbar unter: <https://www.mckinsey.com/industries/automotive-and-assembly/our-insights/micromobility-industry-progress-and-a-closer-look-at-the-case-of-munich>

Straßen- bzw. Stadtraumgestaltung und Immissionssituation

Die bereits aufgezeigten Effekte von Shared Mobility tragen dazu bei, Flächen, die bisher für den ruhenden Verkehr genutzt wurden, für neue und alternative Nutzungszwecke zu gewinnen. Diese Flächen können zugunsten der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum umgestaltet werden oder neue Angebote für Shared Mobility ermöglichen. Weniger private PKW auf den Straßen bedeuten mehr Lebensqualität für München und der öffentliche Raum kann als Aufenthaltsfläche wieder mehr in den Fokus des täglichen Lebens rücken.

In München konnten mit Projekten, wie der Umgestaltung des Zenettiplatzes im Rahmen des Modellprojekts City2Share, der Sommerstraßen oder auch der Scharnigärten während der Corona-Pandemie erfolgreiche Beispiele umgesetzt werden.

Um den Bewohner*innen jedoch neben einer aufwertenden Stadtraumgestaltung auch attraktive Mobilität zu ermöglichen und dabei die Akzeptanz der Bürgerschaft zu gewährleisten sind ergänzende Pull-Maßnahmen zwingend erforderlich. Dazu zählt insbesondere die Bereitstellung, aber auch die Privilegierung von Shared Mobility Angeboten.

Umwelt- und Klimaschutz

Die Reduktion von Emissionen, wie CO₂, NO_x, Feinstaub und Lärm wird unter „*weitere Kriterien*“ in der Mobilitätsstrategie 2035 aufgeführt, soll aber an dieser Stelle aufgrund der außerordentlichen Relevanz und der Einflussmöglichkeiten besonders hervorgehoben werden.

Shared Mobility ergänzt nachweislich das ÖPNV-Angebot und fördert die Multimodalität als Alternative zum privaten Pkw. Damit setzt sie entscheidende Impulse zur Reduktion von klima- und umweltschädlichen Emissionen. Als Baustein eines nachhaltigen Mobilitätsangebots in München unterstützt die Maßnahme damit den Weg zur Klimaneutralität und Reduzierung der Immissionsbelastung (Lärm und Luft).

2021 führte Intraplan im Auftrag des MVV, der SWM/MVG und der LHM die Studie „*Erforderlicher ÖPNV im MVV-Raum zum Erreichen der Klimaschutzziele 2030*“ durch⁵. Hierbei wurde deutlich, dass neben dem Ausbau des ÖV im Bussegment insbesondere die multimodale Integration weiterer Mobilitätsangebote, ein stadtweiter und regionaler Ausbau von Bike-Sharing und E-Carsharing sowie die Etablierung von ODM berücksichtigt werden muss, um die beschlossenen Klimaschutzziele im Verkehrssektor zu erreichen.

Eine Potentialanalyse⁶ im Rahmen der Entwicklung der Shared Mobility Strategie verdeutlichen das Potential der Verlagerung von 400.000 Wegen im Stadtgebiet aus dem motorisierten Individualverkehr (MIV) zu Shared Mobility als Ergänzung des ÖPNV. Durch die gezielte Steuerung der Angebote und Festlegung von Qualitätskriterien bieten sich der LHM deutliche Möglichkeiten zur Förderung der Klimaneutralität im Mobilitätssektor. So können eine zu erfüllende Elektromobilitätsquote und der Einsatz von Ökostrom sowie die Verpflichtung zur CO₂-Kompensation mehrere Tonnen CO₂ pro Jahr vermeiden und ausgleichen. Shared Mobility ermöglicht es somit Emissionen direkt einzusparen, sowie öffentlichen Raum zugunsten des Klimaschutzes und Klimaanpassungsmaßnahmen zu

5 Veröffentlichung erfolgt zeitnah.

6 Durchgeführt in 2020/2021 durch dmo, mobilité und trafficon im Auftrag der Landeshauptstadt München. Siehe Kapitel 1.2.4

transformieren. Die rückgewonnenen Flächen bieten folgende Möglichkeiten der Klimaanpassung (Beispiele):

- Rückbau von Flächenversiegelungen → Verbesserung der Versickerung bei Starkregenfällen
- Zusätzliche Bepflanzung mit Bäumen → Beschattung
- Fläche für Wasserspender oder Brunnen → Beitrag zur Lebensqualität und Luftqualität

Weitere Kriterien

Die Mobilitätsstrategie 2035 führt weitere Kriterien auf, zu denen Shared Mobility direkt und durch gezielte Steuerung ebenfalls einen Beitrag leisten kann. So kann durch barrierefreie flexible On Demand Angebote das Mobilitätsspektrum zugunsten der *Inklusion* erweitert werden. Hierfür bietet das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) seit der Novellierung Anfang 2021 verschiedene Möglichkeiten. Kommunen haben seitdem die Option Bedarfsverkehre nach ihren Vorstellungen zu bestellen oder für die Genehmigung die Erfüllung bestimmter Qualitätskriterien zu verlangen.

Auf das Kriterium der *Wirtschaftsförderung* kann eingezahlt werden, indem ein modern ausgestaltetes Mobilitätssystem die Attraktivität des Wirtschaftsstandorts München für Arbeitnehmer*innen und Arbeitgeber*innen steigert sowie für Unternehmen der Mobilitätsbranche die Standortentscheidungen begünstigt.

Die Shared Mobility schafft darüber hinaus auch einen Mehrwert im Bereich der *Resilienz*. Im Falle der Corona-Pandemie erwiesen sich die Angebote als verlässliche und sichere Alternative zum ÖPNV. Im Sommer 2021 stieg die Zahl der Carsharing- und Bikesharing-Nutzer*innen deutlich an. Anbieter*innen leisteten Unterstützung für systemrelevante Berufsgruppen, indem beispielsweise Freifahrten für Tretroller angeboten wurden. On Demand Dienste stellten oft auch aus eigener Initiative Vergünstigungen für Fahrten zum Impfzentrum bereit. Unabhängig von Pandemien können bei Störungen des schienengebundenen Verkehrs oder Großveranstaltungen diverse Shared Mobility Angebote flexibel eingesetzt und damit die Mobilität aufrecht erhalten werden. Da die meisten Angebote ohne Fahrer*in bereitgestellt werden, ist die Shared Mobility auch nicht von Streiks betroffen. Entsprechend hat die Shared Mobility auch Einfluss auf die Zuverlässigkeit und den Komfort der Alltagsmobilität.

1.2. Teilstrategie Shared Mobility

1.2.1. Verfahren und Methodik

Nach Verabschiedung des Grundsatzbeschlusses Shared Mobility gründete die Landeshauptstadt München 2019 unter damaliger Federführung des Kreisverwaltungsreferates und des Referats für Stadtplanung und Bauordnung die AG Shared Mobility. Zu den ständigen Vertreter*innen der AG zählten neben BAU, RAW, RGU (nun RKU), RIT, KR, auch die MVG, der MVV sowie der Landkreis München. Die AG Shared Mobility arbeitet dabei in verschiedenen Untergruppen.

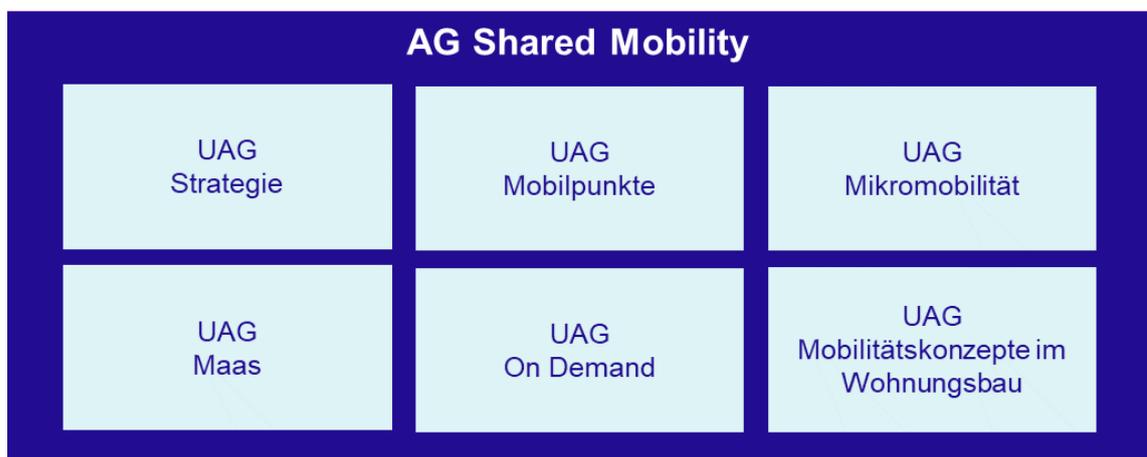


Schaubild 2: Die AG Shared Mobility und ihre Unterarbeitsgruppen (UAG).

Im Zentrum der AG Shared Mobility stand die Entwicklung eines Gesamtkonzepts zur Förderung der Shared Mobility und die zukünftige Ausrichtung des Angebots sowie die Verzahnung mit dem ÖPNV. Die hierfür erforderliche Teilstrategie wurde federführend durch die UAG Strategie von Frühjahr 2020 bis Sommer 2021 entwickelt und iterativ mit den anderen UAG abgestimmt.

Der Entwicklungsprozess wurde durch eine externe Fachberatung (Bietergemeinschaft dmo, mobilité, trafficon und Gunnar Heipp Consulting) inhaltlich, fachlich und organisatorisch unterstützt.

Der Entwicklungsprozess gliederte sich in insgesamt fünf Schritte (dunkelblaue Kästen in Schaubild 3), welche u. a. umfangreiche Literaturrecherchen, rechnerische Kalkulationen, Szenariendefinitionen, Interviews mit Anbieter*innen und Workshops mit Akteur*innen beinhalteten.



Schaubild 3: Prozessschritte für die Entwicklung der Shared Mobility Teilstrategie. (Quelle: Eigene Darstellung).

Zu Beginn wurde eine umfangreiche Marktforschung und Potentialanalyse durchgeführt. Diese schaffte einen Überblick über Maßnahmen und Erfolgsmodelle anderer Städte und eine Vergleichbarkeit für München. Zudem konnten Alleinstellungsmerkmale einzelner Modi und die Potentiale bezüglich ihrer verkehrlichen Wirkung ermittelt werden. Darauf aufbauend wurden Szenarien entwickelt, welche unterschiedliche Ausbaustufen und Rahmenbedingungen berücksichtigen. Hierfür wurden unter anderem Interviews mit Anbieter*innen und Stakeholder*innen durchgeführt, um das Potential sowie limitierende und unterstützende Faktoren speziell für München zu erfassen.

Die ersten beiden Schritte dienten als wesentliche Eingangsparameter für die Formulierung eines Leitbilds, welches die Motivation der Landeshauptstadt München und einen erstrebenswerten Zielzustand für den Einsatz der Shared Mobility im Gesamtsystem darstellt. Bei der Formulierung des Zielbilds sowie den daraus resultierenden Zielen waren die MVG, der MVV und der Landkreis München maßgeblich beteiligt, so dass insbesondere auch regionale Aspekte mit berücksichtigt werden konnten.

Die Ziele wurden zusammen mit Maßnahmenempfehlungen an die Unterarbeitsgruppen der AG Shared Mobility für die weitere Spezifikation und Umsetzung übergeben. Diese Strategie wird laufend fortgeschrieben und an die entsprechenden Entwicklungen angepasst. Die Ergebnisse und Erkenntnisse des Prozesses werden nachfolgend dargestellt.

1.2.2. Leitbild und Ziele

Die UAG Strategie formulierte in mehreren Workshops und Arbeitssitzungen ein übergeordnetes Leitbild für die Shared Mobility in München. Das Leitbild wurde so formuliert, dass die Münchner*innen zukünftig die Shared Mobility als ergänzenden Baustein des ÖPNV wahrnehmen sollen und zeigt auf, welche Qualität die Landeshauptstadt München den Münchner*innen bieten möchte. Als Ergebnis wurde folgender Satz festgehalten:

„Dein München, Unsere Region, Deine Wahl –
vernetzt mobil, wann, wie und wo Du willst“

Das Leitbild verbindet dabei mehrere Zielsetzungen. Primär stehen die räumliche und zeitliche Verfügbarkeit und ein überregionaler Ansatz im Mittelpunkt. Shared Mobility soll insbesondere (Tangential)Verbindungen schaffen und bei der Feinerschließung den ÖPNV ergänzen und erweitern. Die zeitliche Komponente kommt insbesondere in Tagesrandzeiten zu tragen, in denen entweder der Takt des ÖPNV ausgedehnt oder ausgesetzt ist. In diesen Zeiten, genauso wie auf wirtschaftlich weniger rentablen Strecken, sollen Shared Mobility Angebote wirken, neue Zielgruppen erschließen und den klassischen Linienverkehr sinnvoll ersetzen.

Der überregionale Ansatz ist entscheidend, um für möglichst alle Wege, die in der Stadt stattfinden oder in diese rein und raus führen, eine attraktive Alternative zum MIV bereitzustellen. Eine räumliche, zeitliche und funktionale Hochverfügbarkeit von Angeboten ist hierfür die Grundvoraussetzung. Das Leitbild nennt bewusst Shared Mobility nicht ausschließlich, sondern betont die wichtige Rolle, gemeinsam mit dem ÖPNV, Rad- und Fußverkehr den erweiterten Umweltverbund zu bilden und somit einen essentiellen Baustein für ein attraktives Mobilitäts-Ökosystem zu schaffen. Somit zielt dieses Leitbild verstärkt auch auf die (digitale) Vernetzung und Integration der Angebote untereinander ab.

Neben der Komplementierung des ÖPNV verfolgt das Leitbild als höchste Priorität eine starke Orientierung am Menschen als Bürger*in und Nutzer*in („...wann, wie und wo *Du willst*“). Dadurch sollen alle individuellen Mobilitätsbedürfnisse mit einem sinnvollen und attraktiven Gesamtangebot schnell, günstig, und bequem erfüllt werden. Soziale Hintergründe, Alter, Geschlecht und die körperliche Verfassung sollen dabei keine Rolle spielen. Eine solch breite Zielgruppenansprache ist erst durch die Ergänzung des Gesamtangebots mit Shared Mobility möglich. Damit wird ein größeres Maß an Individualisierung und Flexibilisierung durch breite Fahrzeug-Portfolios und eine engmaschige Verteilung ermöglicht.

Der Anspruch des Leitbilds erfordert eine aktive Steuerung durch die Kommune, um Geschäftsgebiete zu erweitern, Angebote zu vernetzen und um festgelegte Qualitätsstandards zu erfüllen. Insgesamt soll das Leitbild damit zu einer „am Menschen orientierten Mobilität, in einer am Menschen orientierten Stadt“ beitragen (vergleiche hierzu auch die Zielgestaltung der Mobilitätsstrategie 2035).

Das Leitbild wird durch sechs Ziele präzisiert (Schaubild 4).

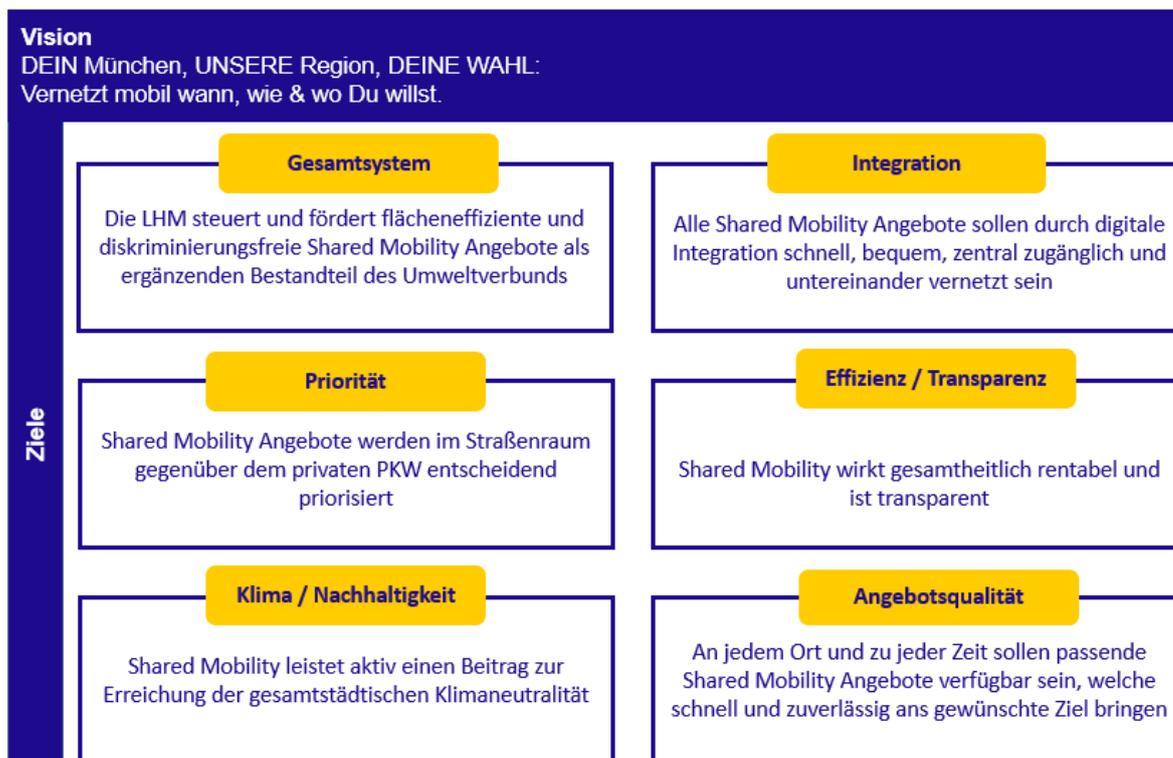


Schaubild 4: Leitbild, Ziele und Entscheidungskriterien. (Quelle: Eigene Darstellung).

Ziel 1:

Die LHM steuert und fördert flächeneffiziente und diskriminierungsfreie Shared Mobility Angebote als ergänzenden Bestandteil des Umweltverbunds

Das erste Ziel definiert die Rolle der Landeshauptstadt München als aktive Gestalterin der Shared Mobility zugunsten eines verkehrlichen Gesamtsystems. Die Landeshauptstadt wird den Markt sinnvoll zur Erreichung klima- und verkehrspolitischer Ziele steuern und den Ausbau des Angebots durch geeignete Rahmenbedingungen lenken. Hierdurch soll ein „level playing field“ für diskriminierungsfreien und fairen Wettbewerb entstehen.

In Stadtgebieten, in denen Shared Mobility einen verkehrlichen Mehrwert erzielen kann, aber derzeit aus wirtschaftlichen Gründen von den Anbieter*innen nicht eigenständig bereitgestellt werden kann, unterstützt die Landeshauptstadt. Möglichkeiten sind hierfür räumliche oder funktionale Privilegien, Vergünstigungen, Angebotsbestellungen oder der Ausgleich von Betriebskostendefiziten.

Für die Qualitätssicherung des Gesamtangebots sollen Standards eingeführt werden, so dass sich die Angebote und ihre Infrastruktur in das Stadtbild einfügen, die Angebote selbst oder ihre Wirkung einen Beitrag zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität leisten und sie stets das höchste Maß an verkehrlicher Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer*innen erfüllen.

Ziel 2:

Alle Shared Mobility Angebote sollen durch digitale Integration schnell, bequem, zentral zugänglich und untereinander vernetzt sein

Dieses Ziel soll die Integration und Vernetzung der Angebote ermöglichen. Durch die Integration möglichst vieler Angebote in einer oder auch mehreren Apps soll die Multimodalität und Wahrnehmung des Gesamtangebots gesteigert werden. Dazu soll von öffentlicher Seite, basierend auf dem Online-Reiseinformationssystem für den Öffentlichen Personennah- und Regionalverkehr in Bayern, eine regionale Mobilitätsplattform als integrierte Datendrehscheibe entwickelt werden. Diese soll zentral möglichst alle Shared Mobility Angebote integrieren.

Zudem soll eine Tarif- und Preisintegration ermöglicht werden, um den Ansatz eines Gesamtsystems weiter zu fördern. Für die Umsetzung des Ziels schafft die LHM die Voraussetzungen, indem sie von den Anbieter*innen einen einheitlichen Schnittstellenstandard fordert und die Umsetzung der Integration auch als MVV-Gesellschafterin unterstützt. Der Mehrwert liegt darin, dass der digitale Zugang und die Bezahlung zu einem breiten Angebotsspektrum über eine App erfolgt und nicht wie bisher für jede*n Anbieter*in eine einzelne App, Registrierung und Verifizierung erforderlich ist. Der Zugang zu neuen Mobilitätsangeboten wird damit einfacher und schneller und baut eine der größten Hemmschwellen ab.

Ziel 3:

Shared Mobility Angebote werden im Straßenraum gegenüber privaten PKW entscheidend priorisiert

Die Bereitstellung von Flächen für Shared Mobility schafft entscheidende Anreize und Vorteile, ordnet den öffentlichen Raum und erhöht die Wahrnehmung der Verfügbarkeit und Verlässlichkeit. Hierfür wird die Landeshauptstadt ausreichend Flächen verfügbar machen, um ein attraktives und zuverlässiges Angebot zu schaffen. In der Koalitionsvereinbarung für die Stadtratsperiode 2020 – 2026 wurde festgelegt, dass mindestens 500 Stellplätze pro Jahr für private PKW umgewandelt bzw. reduziert werden sollen. Die Teilstrategie Shared Mobility verfolgt das Ziel, dass ein Teil zugunsten von Shared Mobility Angeboten genutzt werden.

Diese Maßnahme dient als Push-Faktor für die Abschaffung von privaten PKWs und als Pull-Faktor für die Nutzung von Shared Mobility Angeboten und dem erweiterten Umweltverbund. Dies begründet sich im Wesentlichen dadurch, dass die Verfügbarkeit von Shared Mobility Stellflächen in Gebieten mit hohem Parkdruck entscheidend die Nutzung geteilter und vernetzter Mobilitätsmodi fördern. Wesentlicher Baustein wird weiterhin auch die Integration und zukünftige Priorisierung in alle baulichen Vorhaben sein.

Ziel 4:

Shared Mobility wirkt gesamtheitlich rentabel und ist transparent

Das vierte Ziel unterstützt die ganzheitliche Rentabilität des Angebots, wobei mehr Aspekte als nur die Wirtschaftlichkeit zu betrachten sind. Im Sinne der mehrdimensionalen Nachhaltigkeit werden ökonomische, soziale und ökologische Aspekte berücksichtigt. So sollen sich die Angebote volkswirtschaftlich und gesamtheitlich rentabel auswirken und

somit positiv auf Belange des Klimaschutzes, des Flächenverbrauchs und die soziale Teilhabe auswirken.

Dafür ist ein integriertes Monitoring über Prozess und Wirksamkeit zu entwickeln und dauerhaft fortzuführen. Für eine effiziente Steuerung der Mobilitätsangebote müssen die entstehenden, nicht personenbezogenen Daten für die Landeshauptstadt München zugänglich gemacht werden. Zudem können durch den Zugang zu verkehrlichen Daten der Shared Mobility Angebote relevante Erkenntnisse über das Verkehrsgeschehen auf den Münchner Straßen gewonnen werden.

Ziel 5:

Shared Mobility leistet aktiv einen Beitrag zur Erreichung der gesamtstädtischen Klimaneutralität und wird bis 2035 ausschließlich klimaneutral und immissionsarm

Der Einsatz der Shared Mobility soll einen wesentlichen Beitrag zur Verkehrswende und dem Klimaschutz innerhalb des Verkehrssektor leisten. Hierfür sollen die Potentiale der Angebotsformen genutzt und eine Reduktion der Fahrleistung flächenverbrauchender und emittierender Verkehrsmittel zugunsten flächeneffizienter und emissionsfreier Fahrzeuge erreicht werden. So sind entsprechende Qualitätsvorgaben durch die LHM festzusetzen.

Begleitende umwelt- und klimaverkehrliche Push- und Pull- Maßnahmen (z. B. Zonenregulierungen, Emissionsbeschränkungen, Bepreisungsinstrumente, Förderprogramme, etc.) müssen dabei weiter ausgebaut und gefördert werden. Dabei muss darauf geachtet werden, dass die Push-Maßnahmen im Bereich der Shared Mobility nicht strenger gehandhabt werden, als die für private PKW. Entsprechend sind Maßnahmen für PKW in Privatbesitz umzusetzen, wie z. B. die Reduktion von Parkplätzen im öffentlichen Raum, und Erhöhung der Parkgebühren.

Ziel 6:

An jedem Ort und zu jeder Zeit sollen passende Shared Mobility Angebote verfügbar sein, welche schnell und zuverlässig ans gewünschte Ziel bringen

Das sechste Ziel stellt deutliche Anforderungen an die Angebotsqualität der Shared Mobility. Grundlage ist eine angebotsorientierte Planung. Durch die Erweiterung des Umweltverbunds mit Shared Mobility soll die Mobilitätsrate erhöht und Reisezeiten reduziert werden. Damit verbunden ist auch die Verbesserung der Erreichbarkeit aller Ziele in der Stadt und die Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems.

Zudem soll Niemandem der Zugang zu einer passenden Mobilität verwehrt sein, weswegen es entsprechende Angebotsmodelle für finanziell, physisch oder anderweitig eingeschränkte Personen geben soll. Die LHM soll dies bei der Zusammenarbeit und der Schließung von Verträgen mit Anbieter*innen bestmöglich platzieren. Damit soll ermöglicht werden, dass die Mobilitätsansprüche einer Großzahl unterschiedlicher Zielgruppen bedient werden können.

1.2.3. Status Quo und Städtevergleich

Das Angebotsspektrum der Shared Mobility hat seit der erstmaligen Einführung durch das Carsharing 1992 deutlich an Beliebtheit und Relevanz gewonnen. Diverse Evaluationen in München, wie die stadteigene Untersuchung EVA-CS, die Haushaltsbefragungen der Modellquartiere oder andere nationale und internationale Studien haben sich dem Thema intensiv wissenschaftlich und neutral genähert und konnten die positive Wirkung der Shared Mobility auch über die Zeit und Räume hinweg belegen.

Aktuell leisten in München insgesamt 15 Anbieter*innen einen wertvollen Beitrag zu einem multimodalen Mobilitätsmix. Davon bieten sechs Anbieter*innen Carsharing und neun Anbieter*innen Mikromobilität (Bike-Sharing, E-Tretroller und E-Motorroller) an. Ergänzt wird das Angebot durch die Angebote des Gelegenheitsverkehrs (gem. PBefG), wie Taxi, Mietwagen (Wagen mit Fahrer*in) und deren Vermittlung. Die Bediengebiete der Carsharing-Anbieter*innen fokussieren sich aktuell auf rund 50 % des Stadtgebiets, sowie einzelne Stationen in Stadtrandgebieten und im Umland. Anbieter*innen von Mikromobilität haben seit der Einführung der E-Tretroller in 2019 bereits weite Teile des Stadtgebiets erschlossen. Außerhalb der Geschäftsgebiete sind zudem Stationen von MVG Rad zu finden.

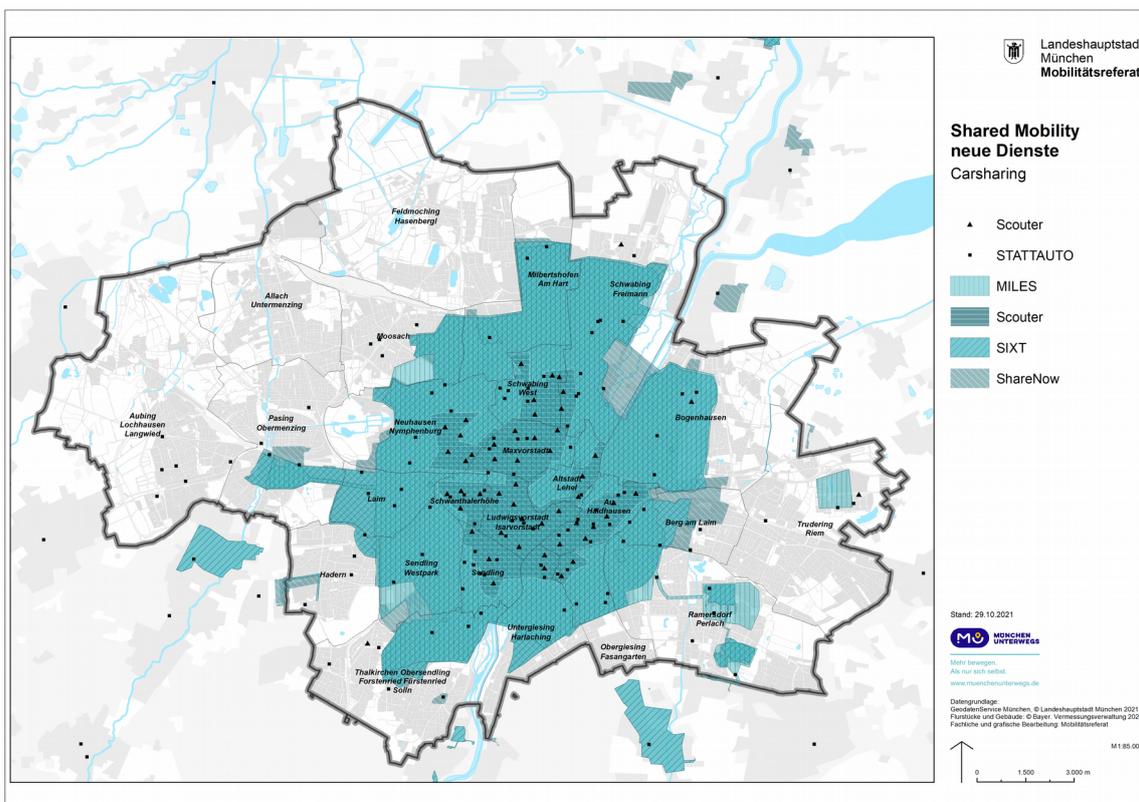


Schaubild 5: Geschäftsgebiete und Stationen der Carsharing Anbieter*innen.

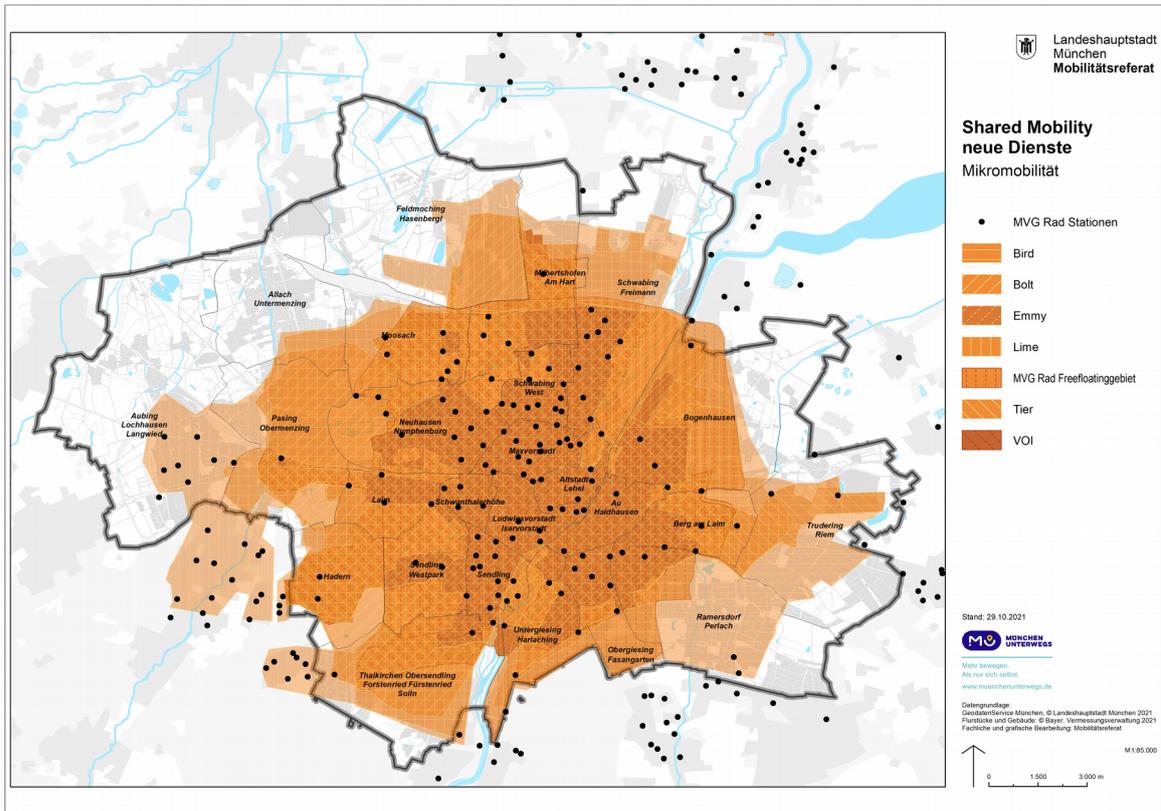


Schaubild 6: Geschäftsgebiete und Stationen der Mikromobilitäts-Anbieter*innen.

In den Geschäftsgebieten und an den Stationen befinden sich rund 20.000 Fahrzeuge⁷ (Stand 09/2021) im öffentlichen Raum, wovon 67 % elektrisch betrieben werden.

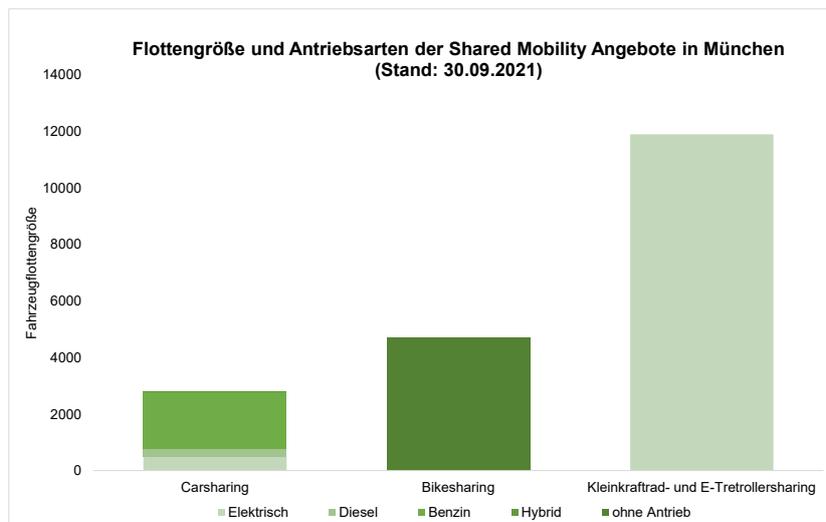


Schaubild 7: Flottengröße und Antriebsarten der Shared Mobility Angebote in München (Stand 30.09.2021)

7 Aufgrund fehlender Rückmeldung von drei Anbieter*innen, wurden die Daten von 12 Anbieter*innen ausgewertet.

Insgesamt sind bei den Anbieter*innen⁶ über 1,7 Mio. Accounts registriert. Über 60 % der Nutzer*innen liegen in den Altersgruppen von 20 bis 40 Jahren. Lediglich die stationsbasierten Carsharing-Anbieter*innen zeigen bei den über 50 Jährigen erhöhte Nutzerzahlen.

Auslastungszahlen und die Erfahrung der Anbieter*innen zeigen, dass Shared Mobility Angebote dann bevorzugt in Anspruch genommen werden, wenn Wege damit schneller oder komfortabler als mit anderen Verkehrsmitteln bewältigt werden können. Im Bereich der Mikromobilität liegen die Mietdauern bei durchschnittlich 14 Minuten. Free-floating Carsharing wird hingegen rund 110 Minuten genutzt und das stationsbasierte Carsharing durchschnittlich 13 Stunden.

Insbesondere in den Morgen- und Abendstunden werden die Angebote gerne gebucht, also dann wenn auch die Auslastung im ÖPNV und dem Straßennetz hoch ist. Ein weiterer Anstieg bei der Nutzung zeigt sich zu Zeiten und in Gebieten in denen der ÖPNV weniger gut verfügbar ist. Zudem zeigen sich an Wochenenden insbesondere beim Carsharing und Bikesharing längere Mietdauern. Eine intermodale Anwendung zeigt auch die Analyse von Abstellorten, so dass Zubringerfahrten an Knotenpunkte mit lokalem, regionalem Schienenpersonennahverkehr und Fernverkehr feststellbar ist.

Die Entfernung zu den Angeboten ist für ihre Nutzung äußerst entscheidend, jedoch lässt sich auch ein Zusammenhang mit der geplanten Mietdauer feststellen. Je länger das Fahrzeug gemietet werden soll, desto eher sind die Nutzer*innen bereit, weitere Strecken zum Fahrzeug auf sich zu nehmen.

Im Modal Split spielt Shared Mobility derzeit noch eine untergeordnete Rolle. Dies lässt sich anhand verschiedener bestehender Verbesserungspotentiale begründen.

- Aktuell bestehende Geschäftsgebiete zeigen deutlich ein Defizit in der Bedienung weiter Teile des Stadtgebiets. Somit entstehen einerseits räumlich aber auch zielgruppenspezifisch große Bedienungslücken.
- Zudem sprechen einzelne Angebotsmodelle oder Produkte sehr spezifische Zielgruppen an (z. B. tech-affine junge Männer, oder eher überdurchschnittliche Verdienende mit höherem Bildungsgrad). Daraus können sich die geringere Nachfragen in sozial schwachen Vierteln oder in bestimmten Gesellschaftsgruppen erklären.

Aktuell obliegen die Festsetzung von Flottengrößen, Bedienegebieten und Fahrzeugarten überwiegend den Anbieter*innen. Von Seiten der Stadt besteht ein offener und regelmäßiger Austausch mit den Anbieter*innen, doch beschränkt sich die Zusammenarbeit oder kommunale Steuerung auf Vereinbarungen oder Kompromisse (bspw. Selbstverpflichtungserklärungen und ein Mindestmaß an Unterstützung).

Die rechtlichen, kommunikativen und organisatorischen Gestaltungsspielräume der Landeshauptstadt München als Kommune sollten zur Förderung der Angebote zugunsten einer Verkehrswende weiterentwickelt werden. Dies war bisher z. T. aufgrund des Rechtsrahmens nicht möglich.

Im Bereich des Carsharing Gesetzes (CsgG) von 2017 erfolgte erst Frühjahr 2021 eine Anpassung der Verwaltungsverordnung der Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO), die die Anordnung von Stellplätzen ermöglicht. Das PBefG ermöglicht ebenfalls erst seit Sommer 2021 die rechtssichere und längerfristige Genehmigung von gebündelten Bedarfsverkehren wie den IsarTiger. Aktuell wird auch auf Länderebene diskutiert, ob das Abstellen von Shared Mobility Fahrzeugen Sondernutzung oder Gemeingebrauch ist.

Je nach Auslegung bieten sich unterschiedliche Möglichkeiten zur Steuerung und Regulierung. Der Freistaat Bayern und die LHM sind aktuell der Auffassung, dass das Abstellen von Shared Mobility Fahrzeugen im öffentlichen Raum – auch in massiver Form – aus rechtlicher Sicht unter den Gemeingebrauch fällt. Ausschlaggebend für den Gemeingebrauch ist, ob das auf öffentlichem Verkehrsgrund abgestellte Fahrzeug nach objektiver Betrachtung jederzeit betriebsbereit und fahrtüchtig ist. In Nordrhein-Westfalen hat das OVG das Urteil gefällt, dass das gewerbliche Aufstellen von Leihrädern oder E-Scootern als Sondernutzung einzustufen ist. Aktuell wird diese Auffassung und ob das Abstellen von Shared Mobility Fahrzeugen im öffentlichen Raum Gemeingebrauch oder Sondernutzung ist, von verschiedenen Kommunen und in laufenden Verfahren bundesweit geprüft.

Im Vergleich zu anderen Städten ist München einer der strategischen Vorreiter. Aktuell sind keine weiteren Städte bekannt, die eine eigene Strategie für Shared Mobility entwickelt haben.

Im Bezug auf Mobilitätsstationen bzw. Mobilpunkte haben bereits einige nationale und internationale Städte stadtweite Konzepte entwickelt und begonnen diese umzusetzen. Bremen gilt hierbei als Vorreiter und hat seit 2003 mehr als 40 mobil.punkte und mobil.pünktchen eröffnet. Zentraler Bestandteil an mobil.punkten sind Carsharing-Fahrzeuge, die um weitere Angebote ergänzt werden. In Berlin gibt es aktuell 17 Jelbi-Stationen. Hamburg eröffnete 2013 den ersten „hvv switch Punkt“ und hat bis heute über 80 Punkte im gesamten Stadtgebiet etabliert und verfolgt den weiteren Ausbau. Auch Wien verfolgt ambitionierte Ausbaueile und möchte bis Ende Jahres zunächst 16 „WienMobil-Stationen“ und 100 Stationen bis 2025 eröffnen.

Für die Regelungen des Carsharings und die vergünstigten Preise für das Parken im öffentlichen Raum erhielt die Landeshauptstadt den zweiten Platz internationalen Carsharing Award 2020. Den ersten Platz gewann Mailand. Dort ersetzt Carsharing zusammen mit Mikromobilitätsangeboten und dem ÖPNV die Fahrzeugflotte der Stadt Mailand. Carsharing ist dort zudem fest in dem „Sustainable Urban Mobility Plan 2018“ verankert. Weitere Informationen sind unter <https://movmi.net/blog/carsharing-city-awards-2020/> zu finden.

Auch im Bereich der Mikromobilität kann München mit anderen nationalen und internationalen Städten in Bezug auf Angebotsqualität und -quantität mithalten. Zahlreiche Anfragen von Carsharing- und Mikromobilitäts-Anbieter*innen nennen München als bevorzugte Stadt für einen Start in Deutschland aufgrund der Offenheit der Verwaltung, geeigneten Rahmenbedingungen und geringem Vandalismus. Dennoch gibt es im Bereich der Mikromobilität Herausforderungen und zunehmende Beschwerden, durch falsch parkende Elektrokleinstfahrzeuge und -Kleinkrafträder.

Im Bereich von Bedarfsverkehren (Pooling bzw. On Demand Diensten) zeigt München hingegen deutlichen Aufholbedarf. Bundesweit werden mittlerweile nicht nur in Metropolen

(wie in Hamburg und Berlin), sondern auch in zahlreichen kleineren Kommunen und Mittelstädten (wie Darmstadt, Karlsruhe), aber auch im Landkreis München Pooling-Dienste umgesetzt. Der Anbieter Clevershuttle und der Pilotversuch MVG IsarTiger haben hingegen ihren Betrieb in München vorerst gänzlich eingestellt.

München hat im Bundesvergleich derzeit ein durchschnittliches Angebot an geteilter Mikromobilität, was Vielfalt, Verfügbarkeit von Fahrzeugen, Attraktivität und Bediengebiete angeht. Im Bereich Bike-Sharing fällt auf, dass im Gegensatz zu vielen anderen Städten kein Tarifmodell angeboten wird, in dem die Nutzung eines Rades für 30 Minuten kostenfrei erfolgen kann.

Im Rahmen der Strategie Entwicklung wurde in umfassender Vergleich mit anderen Städten durchgeführt. Aus diesem konnten folgende Empfehlungen für München abgeleitet werden:

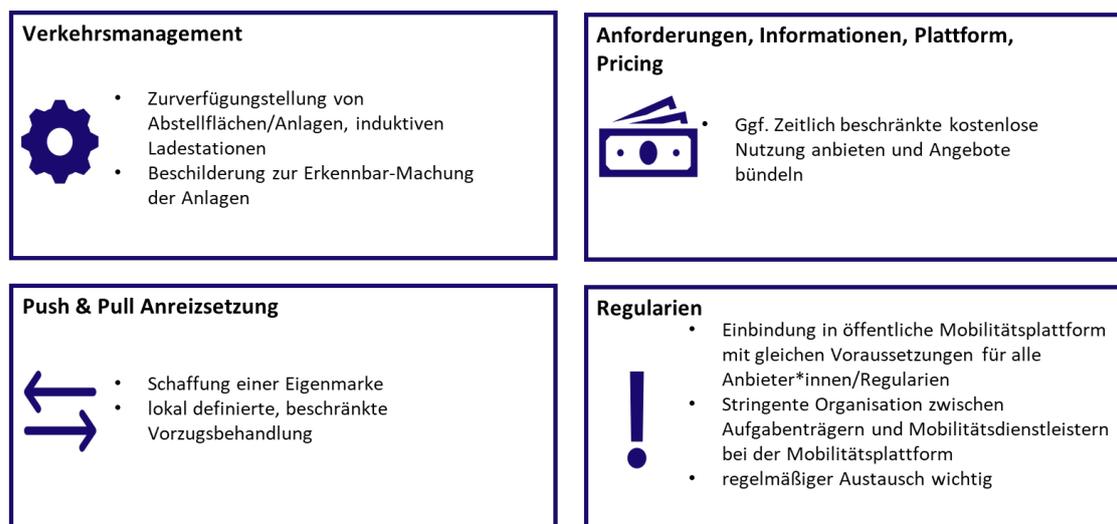


Schaubild 8: Notwendige begleitende Maßnahmen aus anderen Städten, die auf München übertragbar sind.

Insbesondere eine Verbesserung bei der Bereitstellung von Flächen für Shared Mobility, z. B. durch Mobilpunkte oder geteilte Abstellflächen, sind in München bis dato noch stark unterrepräsentiert.

Ebenfalls fehlen inter- und multimodale Vernetzungen der Angebote sowie eine regionale Mobilitätsplattform und offene Schnittstellen im Bereich der Mobilitätsangebote und des ÖPNV im Bereich Routing und Ticketing.

Auch fehlen in München aktuell noch gezielte Förderungen von Angeboten und Anreize für die Nutzung durch Bürger*innen.

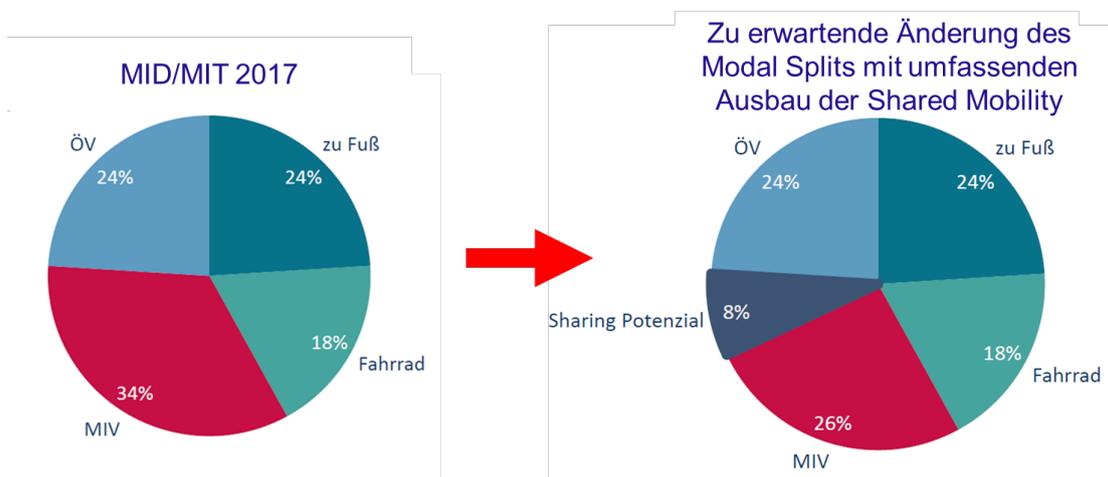
1.2.4. Potentialanalyse

Der Status Quo zeigt, dass sich ernstzunehmende Spielräume in Bezug auf die räumliche Ausweitung und die Diversifizierung der Nutzer*innengruppen bieten. Welche Potentiale sich hieraus ergeben, wurde während des Entwicklungsprozesses der Strategie quantifiziert und ist in Anhang I detailliert erörtert.

Im Fokus der Betrachtungen lag der Verlagerungseffekt vom MIV zum erweiterten Umweltverbund, den Shared Mobility Angebote zusammen mit den Verkehrsträgern des Umweltverbunds bieten. Als notwendige Hebel wurden identifiziert:

1. individuelle Angebote auf einzelnen Wegen
2. Kombination von ÖPNV und Shared Mobility, intermodal als Ergänzung und multimodal als Alternative
3. Eine multimodale Ergänzung verschiedener Shared Mobility Angebote zum ÖPNV für ein attraktives Gesamtangebot

Um den Verlagerungseffekt zu quantifizieren wurden die verschiedenen Datenquellen der Mobilitätsanbieter*innen sowie die Mobilität in Deutschland (MID) analysiert. Abgeleitet von 1,6 Millionen täglichen Fahrten im MIV wurden Verlagerungspotentiale genauer betrachtet und erörtert. Als entscheidende Parameter dienten die Verfügbarkeit von Alternativen, ggf. persönliche Einschränkungen, Wegezwecke, Wegelängen und die Gewichtung, wie viele dieser Wege verlagert werden können.



In München können **400.000 Wege von 1.600.000 pro Tag** aus dem MIV auf geteilte Mobilität verlagert werden (→ Das sind 8,3 % Anteil am Modal Split). Im Umland **220.000 Wege**.

Schaubild 9: Zu erwartende Änderung des Modal Splits mit umfassenden Ausbau der Shared Mobility. Quelle: dmo (2021) im Auftrag der LHM. Berechnung auf Grundlage der MID (2017) im Rahmen der Potentialanalyse Shared Mobility.

Für das Stadtgebiet München wurde ein Verlagerungspotential von etwa 8,3 % Modal Split aus dem MIV durch die Shared Mobility zugunsten multimodaler Wege des erwei-

terten Umweltverbunds ermittelt. Dies entspricht im Stadtgebiet knapp 400.000 täglichen Wegen im MIV und im Umland rund 230.000 Wegen.

Dabei ist zu beachten, dass die Potentiale sich anhand der Wegelängen und den Anforderungen der Nutzer*innen unterscheiden. Insbesondere die Nutzer*innengruppen, die bisher nicht durch den heutigen ÖPNV gewonnen werden konnten, benötigen spezifische oftmals flexible Angebote, um eine attraktive Alternative zum privaten PKW zu erhalten. Für die Mobilitätsverhaltensänderung muss sich die Lücke zwischen ÖPNV und MIV angebotsseitig, räumlich und zeitlich höchst komfortabel schließen. Hierfür ist ein zuverlässiges und v.a. vielfältiges Gesamtsystem des erweiterten Umweltverbunds essentiell, denn nur das Zusammenspiel zwischen den Angeboten und kein Modi alleine kann einen Verlagerungseffekt zugunsten der Verkehrswende erzielen.

Dies lässt sich insbesondere durch die verschiedenen Nutzungszwecke und Präferenzen der Bürger*innen begründen. Ein Beispiel: Während der Weg zur Arbeit gut mit dem ÖPNV oder dem Rad bewältigt werden kann, wird für den Wocheneinkauf für eine Familie ein Fahrzeug mit mehr Transportkapazität benötigt. Persönliche Präferenzen richten sich zum Beispiel nach den individuellen Bedürfnissen für Wetterschutz, Privatsphäre und Schnelligkeit.

Im Rahmen der Strategieentwicklung wurden in verschiedenen Beteiligungsformaten die Anbieter*innen nach Maßnahmen gefragt, die die LHM umsetzen kann, um die Nutzung zugunsten der Verkehrswende zu fördern. Zudem wurden die Anbieter*innen um Beispiele für erfolgreiche Maßnahmen aus anderen Städten gebeten. Als wesentliche Punkte wurden genannt:

- Kombination von ÖV und Shared Mobility als ein Produkt (erweiterter Umweltverbund)
- Diskriminierungsfreie Auskunfts- und Buchungsplattform für alle Angebote (niedrige Eintrittsschwellen und offene ÖPNV Buchungsmöglichkeiten für Dritte)
- Ausbau der Infrastruktur: Radwege, Abstellflächen, Ladeinfrastruktur
- Errichtung von Mobilpunkten als zentrale Zugangsorte
- Verknüpfung mit betrieblichen Mobilitätsmanagement
- Abbau der Privilegien für private PKW und Ausbau der Privilegien für Alternativen
- Gezielte Anreize Angebote auszuprobieren, z. B. durch Mobilitätsbudgets und Freiminuten
- Bessere Verknüpfung mit dem Umland
- Gezielte Öffentlichkeitsarbeit, um Akzeptanz zu stärken und Hemmschwellen (z. B. „wie nutze ich das?“) abzubauen
- Tarifintegrationsmöglichkeiten

Es wurde mehrfach genannt, dass eine Steuerung und Unterstützung einen deutlich positiven Effekt hätte, aber das zu viele Vorgaben es den Anbieter*innen schwer machen würden wirtschaftlich zu agieren.

Zugrunde liegt auch, dass die Verlagerungspotenziale nur durch eine räumliche, zeitliche und funktionale Hochverfügbarkeit zum Tragen kommen. Dies begründet sich bereits aus der Zielgruppenbetrachtung. Nutzer*innen des Individualverkehr haben hohe Ansprüche

gegenüber den Alternativen, da sie den Komfort und die Privatsphäre des eigenen Fahrzeugs gewohnt sind und sich trotz hohem Verkehrsaufkommen und Stau für die Fahrt mit dem eigenen Fahrzeug entscheiden. Dementsprechend werden Alternativen benötigt, die einen vergleichbaren Komfort oder andere Vorteile gegenüber privaten PKW bieten. Zudem spielen die Rahmenbedingungen eine Rolle, die den Komfort der Nutzung des eigenen PKW einschränken können.

1.2.5. Handlungsfelder

Um das Potential einer MIV Verlagerung von 8,3 % zu realisieren und die Angebote im Interesse der Bürger*innen zu steuern und zu definieren, bedarf es einer aktiven Rolle der Landeshauptstadt München in Kooperation mit dem Münchner Verkehrsverbund, allen Verbundpartner*innen, der Münchner Verkehrsgesellschaft, der P+R Park & Ride GmbH sowie den Shared Mobility Anbieter*innen.

Die Teilstrategie Shared Mobility verfolgt dazu drei wesentliche Handlungsfelder:

- Steuerung
- Ausweitung
- Monitoring.

Eine Steuerung der Shared Mobility soll die Verkehrssicherheit, ein positives Stadtbild sowie die Versorgungsqualität gewährleisten und verbessern. Dies soll beispielsweise durch die Errichtung von Abstellflächen möglich werden, welche Behinderungen auf Bürgersteigen und unkoordiniertem Abstellen entgegenwirken. Eine aktive Steuerung bedeutet zudem, dass öffentlich-rechtliche Verträge zwischen den Anbieter*innen und der LHM geschlossen werden, welche die Einhaltung von Qualitätskriterien und Regelungen für die Bereitstellung umfassen. Dabei umfassen Qualitätskriterien bspw. Die Einhaltung von Umweltstandards, Zugänglichkeit für bestimmte Zielgruppen und Weiteres, was je nach Modi zu spezifizieren ist. Vertragliche Grundlagen ermöglichen auch die Ausweitung und das Monitoring der Shared Mobility.

Das Handlungsfeld Ausweitung soll die aufgezeigten räumlichen und zeitlichen Angebotslücken schließen. Hierdurch soll in der Gesamtstadt die Angebotsquantität und -qualität sichergestellt werden. Die Ausweitung kann durch eine finanzielle Förderung (z. B. Angebotsbestellung, Vergünstigungen, etc.) oder durch strategische Rahmenbedingungen begünstigt werden. Hierzu zählt beispielsweise die Erhöhung der Nachfrage durch betriebliches Mobilitätsmanagement, die Einbindung in den Wohnungsbau, tarifliche Integration und gezielte Öffentlichkeitsarbeit.

Das Handlungsfeld Monitoring soll eine transparente Übersicht über die Wirksamkeit und Entwicklung des Prozesses und der Angebote schaffen. Aktuell ist dies der LHM nur bedingt möglich und Angebots- und Nutzungsdaten der Anbieter*innen können nur punktuell eingeholt und erfasst werden. Ein Echtzeit-Monitoring, durch ein Dashboard und entsprechende Datenschnittstellen zwischen Stadt und Anbieter*innen, soll Verstöße gegen getroffene Regelungen besser erfassen und entsprechende Vollzugsmaßnahmen effizienter ermöglichen. Somit ist dieses Handlungsfeld eng mit der öffentlichen Akzeptanz verbunden.

1.2.6. Auswirkungen auf andere Teilstrategien

Die Teilstrategie Shared Mobility steht in direktem Zusammenhang mit einer Mehrheit der anderen Teilstrategien, welche zukünftig im Detail entwickelt werden. Das nachfolgende Schaubild zeigt jedoch bereits erste Anknüpfungspunkte auf. Gegenseitige Wechselwirkungen wurden bereits identifiziert und werden bei der Entwicklung der anderen Teilstrategien sowie der iterativen Fortschreibung der Teilstrategie Shared Mobility entsprechend berücksichtigt.

Motorisierter Individualverkehr	<ul style="list-style-type: none"> • Push-Faktor durch Umwidmung von Stellplätzen • Pull-Faktor durch Bereitstellung eines Alternativen Angebots
Öffentlicher Verkehr, Radverkehr & Multimodalität	<ul style="list-style-type: none"> • Zusammen bilden sie den erweiterten Umweltverbund, der durch seine Vielfältigkeit den privaten PKW für alle Bürger*innen überflüssig macht • Angebotsintegration, Effizienzsteigerung der Daseinsvorsorge
Klima- und Umweltschutz	<ul style="list-style-type: none"> • Modal Shift um 8,3% aus dem MIV zum erweiterten Umweltverbund • Bereitstellung von PKW-Alternativen, die Qualitätskriterien unterliegen • Förderung Emissionsfreier Antriebe
Steuerung des Verkehrs	<ul style="list-style-type: none"> • Erfassung von verkehrlichen Daten durch Shared Mobility Angebote • Sperrzonen für Angebote
Kommunikation	<ul style="list-style-type: none"> • Bürger*innen Partizipation, um Hemmschwellen für die Nutzung zu reduzieren • Öffentlichkeitsarbeit für den erweiterten Umweltverbund
Soziale Gerechtigkeit, Teilhabe und Inklusion & Region und Pendler*innenmobilität	<ul style="list-style-type: none"> • Ansprache neuer Zielgruppen und Personen in Lebenssituationen und -umständen, die bisher durch den Umweltverbund nicht erreicht werden konnten • Bereitstellung von Angeboten, die den individuellen Bedürfnissen gerecht werden
Mobilitätskonzepte in Städtebau und Stadtsanierung	<ul style="list-style-type: none"> • Ausweitung der Bediengebiete durch „Inseln“ in Neubaugebieten, z. B. Freiham, Lerchenauer Straße, etc.
Krisenstabilität und Resilienz	<ul style="list-style-type: none"> • Verlässliche Angebote während Streiks oder Ausfällen des ÖPNV-Systems • Angebote, die individuelle Mobilität ermöglichen, wenn diese benötigt wird (z. B. während einer Pandemie)
Management des öffentlichen (Straßen-) Raums	<ul style="list-style-type: none"> • Umwidmung von Flächen zugunsten der Aufenthaltsqualität (Nach PKW-Abschaffung) • Ordnung des Straßenraums durch Abstellflächen • Anheben der Parkgebühren, Ausweiten der Parkraumbewirtschaftung
Digitalisierung	<ul style="list-style-type: none"> • Datenmanagement • Erschließung, Auswertung und Verarbeitung von (neuen) Datenquellen • Monitoring • Digitalisierung von Verwaltungsprozessen im Kontext der Shared Mobility • Verbesserung von Anliegen und Beschwerdemanagement

Schaubild 10: Zusammenspiel der Teilstrategie Shared Mobility mit anderen Teilstrategien der Mobilitätsstrategie 2035.

1.3. Maßnahmenprogramm

Shared Mobility Angebote sollen so eingesetzt werden, dass sie den ÖPNV bestmöglich ergänzen und in ein Gesamtsystem integriert sind. Eine solche Ergänzung findet statt, indem die Angebote den ÖPNV in Spitzenzeiten entlasten und somit die Nutzungsqualität des ÖPNV verbessern, wirtschaftlich weniger rentable Strecken ersetzen, räumliche und zeitliche Angebotslücken schließen und v.a. weitere Zielgruppen ansprechen. Shared Mobility soll somit zukünftig ein Teil des öffentlichen Mobilitätsangebots werden und neben dem klassischen ÖPNV, Rad- und Fußverkehr einen erweiterten Umweltverbund bilden. Damit dies gelingt, erfolgt die Umsetzung der Teilstrategie Shared Mobility anhand eines umfangreichen Maßnahmenpakets.

Begleitet werden alle Maßnahmen durch eine umfangreiche Öffentlichkeitsarbeit für Shared Mobility, welche in enger Zusammenarbeit mit München Unterwegs erfolgt. Hierfür wird Anfang 2022 ein Handlungs- und Kommunikationskonzept erarbeitet. Die Umsetzung des Konzepts und damit die mediale Vorbereitung und Begleitung der Maßnahmen erfolgt im direkten Anschluss. Im Fokus stehen dabei partizipative Formate, die mehr Zielgruppen für den erweiterten Umweltverbund gewinnen und bestehenden Hemmschwellen für den Verzicht auf einen privaten PKW entgegenwirken sollen.

Die Teilstrategie Shared Mobility soll stufenweise umgesetzt werden, um einen realistischen Entwicklungspfad verfolgen und einer organischen Mobilitätsverhaltensänderung entsprechen zu können. Bis 2026 soll die erste Stufe der Umsetzung erfolgen und den Grundstein für eine langfristige räumliche, zeitliche und funktionale Hochverfügbarkeit legen. Die nächste Stufe soll ab 2026 den Hochlauf und die Angebotsausweitung ermöglichen. In den darauffolgenden Stufen sollen Nachverdichtung und Qualitätsoptimierung erfolgen.

Wichtige Umsetzungspartner sind neben dem Baureferat als Straßenbaulastträger und öffentlicher Infrastrukturbetreiber, die P+R Park & Ride GmbH als städtische Dienstleisterin und Betreiberin von Anlagen für den ruhenden Verkehr, das IT Referat und der GeodatenService München für die digitale Prozessbegleitung sowie das Referat für Klima- und Umweltschutz als Schnittstelle zum Klimaschutz und explizit der Elektromobilität. Weiterhin ist die MVG als kommunales Verkehrsunternehmen und Mobilitätsdienstleister ein wichtiger Integrator und Schnittstelle zu Nutzer*innen in München um multimodale Wegeketten zu ermöglichen.

Darüber hinaus ist insbesondere auch der MVV als regionaler Integrator und Koordinator eines regionalen Gesamtsystems außerordentlich wichtig, damit die verkehrlichen Wirkungen der Maßnahmen über die Stadtgrenzen hinaus ermöglicht werden.

Im Folgenden werden die Maßnahmen näher erläutert.

1.3.1. Mobilpunkte

Mobilpunkte sind als sichtbare Orte geteilter Mobilität zu verstehen und stellen einen Zugangspunkt zu stadt- und umweltverträglichen Mobilitätsangeboten wie bspw. Carsharing, Leihrädern, oder Elektrorollern sowie zum ÖPNV. Mobilpunkte bündeln diese Angebotsformen zentral und verbessern damit die Erreichbarkeit des erweiterten Umweltverbundes flächendeckend. In Kombination mit dem ÖPNV dienen sie als Knotenpunkte, welche einen sicheren und bequemen Wechsel zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln zugunsten eines inter- und multimodalen Mobilitätsverhaltens ermöglichen.

Bisherige Erkenntnisse

Das Konzept der Mobilpunkte wurde neben der Münchner Freiheit in den drei Modellprojekten Civitas ECCENTRIC, Smarter Together und City2Share in München von 2016-2021 erprobt und umfangreich evaluiert. Die Erfahrungen aus allen Modellprojekten bestätigten die Relevanz von Mobilpunkten für die Nutzungssteigerung von Shared Mobility.

- Die Evaluation des City2Share Gebiets zeigte, dass das Angebot von Car- und Bikesharing sowie der Ladeinfrastruktur an den Mobilpunkten stärker genutzt wurde als an vergleichbaren Orten ohne Bündelung⁸. Gezeigt hat sich zudem, dass Veränderungen im Mobilitätsverhalten langsam stattfinden und zuverlässige sowie dauerhafte Angebotsstrukturen benötigen.
- Das Modellprojekt Civitas ECCENTRIC zeigte beispielsweise, dass Bürger*innen, welche sich in einer neuen Wohnumgebung befinden, deutlich offener für eine Veränderung des Mobilitätsverhaltens sind als Personen, die schon länger an einem Ort wohnen und ihre Alltagsmobilität routiniert bewältigen.

Auch kann aufgrund der unterschiedlichen Quartierstypen festgestellt werden, dass sich Mobilpunkte dezentral in Wohnortnähe mit Standorten an zentralen Knotenpunkten mischen müssen. Die Nutzungsmöglichkeit in Wohnortnähe wurde von einem Großteil der Befragten als positiv erachtet.

Mobilpunkte tragen zudem zur Verbesserung und Qualitätserhöhung von Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit der Gehwege bei, indem sichere Abstellflächen, insbesondere für geteilte Mikromobilitätsangebote, bereitgestellt werden. Wildes Einzelabstellen insbesondere an neuralgischen und ungeeigneten Standorten kann damit reduziert werden. Die hohe Sichtbarkeit und flächendeckende Wahrnehmung der Mobilpunkte wirkt positiv auf das subjektive Empfinden der räumlichen Verfügbarkeit und vermittelt einen Wiedererkennungseffekt. Eine höhere Verfügbarkeit von Stellplätzen für Carsharing-Fahrzeuge und die damit verbundene Umwidmung von PKW Stellflächen schafft strukturelle Vorteile gegenüber privaten PKW und wird von Nutzer*innen als positiv wahrgenommen. Als Erfolgsfaktor für Mobilpunkte hat sich Parkraumbewirtschaftung in umliegenden Quartieren herausgestellt. So konnten Falschparkende auf Mobilpunktf lächen reduziert und Nutzungszahlen erhöht werden.

Die Ausweitung der Angebote durch die flächendeckende Schaffung von Mobilpunkten ist somit eine zentrale Maßnahme im Rahmen der Teilstrategie. Im Rahmen der UAG Mobil-

8 Deutsches Institut für Urbanistik (2020): Emissionen sparen, Platz schaffen, mobil sein. Abrufbar unter: <https://dif.u.de/publikationen/2020/emissionen-sparen-platz-schaffen-mobil-sein>

punkte konzipiert die LHM zusammen mit dem MVV, der MVG und verschiedenen Landkreisen das zukünftige neue Vorgehen für die Errichtung und Ausweitung von Mobilpunkten im gesamten Stadtgebiet und dem angrenzenden Verbundraum.

Entwürfe für das neue Design-Konzept von Mobilpunkten

Aufbauend auf den Erfahrungen mit den bisherigen Stelentypen und Designs werden derzeit zusammen mit MVV und MVG unter Berücksichtigung der Interessen der Verbundlandkreise ein neuer visueller Auftritt für Mobilpunkte entwickelt. Dieser beinhaltet eine neue Corporate Identity, Logo und Stelendesign.



Schaubild 11: Entwürfe des Stelendesigns und Logos.

Für die Entwicklung eines Logos wurde eine Design-Agentur beauftragt, die zusammen mit der UAG Mobilpunkte verschiedene Entwürfe entwickelte. Diese wurden den Leitungen des MOR, der MVG und des MVV zur Entscheidung vorlegt und eine Vorauswahl getroffen. Die Entwürfe wurden zudem durch eine Marktforschung mit einer Stichprobe von 144 Personen bewertet. Die Farbgebung des Logos spiegelt die Farben von der Mobilitätsdachmarke der LHM „München Unterwegs“ (dunkelblau), der MVG (heller Blauton) und des MVV (helles grün) wider. Mit dem Logo sollte ein gemeinsamer neuer Look geschaffen werden, der verschiedene Akteur*innen repräsentiert und für Stadt und Umland gleichermaßen genutzt werden kann. Bei der Gestaltung wurde zudem darauf geachtet, dass das Logo als Piktogramm für Apps und Kartenmaterial nutzbar ist. Als möglicher Markenname dient der Begriff Mobilpunkt. Dieser ist griffig, einprägsam und verständlich und findet zudem bereits in mehreren Städten Anwendung. Hierdurch kann ein Wiedererkennungswert geschaffen werden. Der Name Mobilpunkt unterliegt einem

Markenzeichenschutz der Freien Hansestadt Bremen. Nach Abstimmung und Beantragung der Nutzung kann dieser jedoch, wie bereits in anderen deutschen Städten, auch in München genutzt werden. Eine Verbundraumweite Anwendung der mit der Wortmarke verbundenen qualitativen Voraussetzungen und Anforderung im regionalen und suburbanen Kontext wird aktuell geprüft und abgestimmt.

Mobilpunkte sollen künftig Informationsstelen unter Berücksichtigung der einheitlichen Designvorgaben umfassen. Die circa drei Meter hohen Stelen orientieren sich in ihrer Gestaltung an bereits bekannten Stelen bestehender Mobilpunkte und den Münchner Infostelen. Dabei werden zukünftig jedoch drei unterschiedliche Stelentypen zur Anwendung kommen. Unterschieden wird dabei in eine digitale Stele mit einem interaktiven Bildschirm, eine analoge einfache Stele mit einer aufgedruckten Karte, welche die Angebote des Mobilpunkts aufzeigt und einer simplen Schildstelen, welche primär das Logo der Mobilpunkte und die Angebote in Form von Piktogrammen zeigt.

Aufgrund der Evaluationsergebnisse der Modellprojekte und aus Gründen der Wirtschaftlichkeit werden in Zukunft die meisten Mobilpunkte mit der einfachen Schildstelen ausgestattet sein. Diese dient den Nutzer*innen als Fernhinweis, indem das dort angebrachte Logo auch aus großer Entfernung auf das örtliche Mobilitätsangebot aufmerksam macht. Auf der Stele werden weiterführende Informationen zu Umfang und Buchungsmöglichkeiten der Angebote zu finden sein. Die Gestaltung des Kartenmaterials, sowie der Position und Gestaltung der Icons, befindet sich aktuell noch in der Abstimmung. Stelen mit höherem Funktions- und Informationsumfang wird es nur an besonders relevanten Umsteigeknotenpunkten geben und werden in Zusammenarbeit mit der SWM/MVG aufgestellt und gewartet.

Ein einheitliches Design von Logos und Stelen, welches gemeinsam entwickelt wurde und im gesamten Verbundraum genutzt werden soll, schafft somit einen hohen Wiedererkennungswert und unterstreicht den Ansatz eines Gesamtsystems für München und Region.

Arten von Mobilpunkten

Während das äußere Erscheinungsbild der Mobilpunkte immer einer gleichen Designlogik folgen soll, unterscheiden sich die Mobilpunkte je nach Standort und Lage in ihrer Größe und dem dort vorzufindenden Angebot. Für die Planungen wird zwischen einer S, M und L Variante unterschieden.

- Ein Mobilpunkt der Kategorie S bietet mindestens zwei Angebote der Shared Mobility oder eines in Kombination mit dem ÖPNV. Diese Punkte dienen insbesondere als Zugangspunkt für spontane oder routinemäßige Fahrten und können stadtwert etabliert werden, aber insbesondere in kleinteiligen Lagen oder Wohngebieten.
- Die Kategorie M bündelt mindestens drei Angebote und sogenannte „Add-Ons“. Darunter werden Infrastruktur- und Dienstleistungsangebote mit Mobilitätsbezug zusammengefasst, die an Mobilpunkten zusätzliche Leistungen anbieten, wie zum Beispiel Radabstellanlagen, Abstellflächen für Lastenräder, Radpumpen oder Reparaturstationen. Diese Stationen eignen sich vor allem an zentralen Quartierslagen, Erschließungsachsen, Knotenpunkten und beliebten Zielorten.
- Mobilpunkte der Kategorie L bieten Zugang zu mindestens vier Shared Mobility Angeboten, sowie in jedem Fall zum ÖPNV und weiteren Add-Ons. Diese Mobil-

punkte liegen überwiegend an klassischen Knotenpunkten, strategischen Standorten oder in Neubauquartieren.

Die festgelegte Kategorisierung gibt jedoch nicht final Auskunft über den tatsächlichen Flächenbedarf einer Station. Da die Makroplanung nur grundsätzliche Standorte festlegen kann und keine genauen Rahmenbedingungen der Mikrolagen berücksichtigt, wird der Flächenbedarf sowie auch die finale Ausgestaltung der Mobilpunkte im Rahmen des Ausweisungsverfahrens bei Ortsbegehungen identifiziert.

Die Ausstattungsmerkmale eines Mobilpunkts umfassen mindestens eine analoge Informationsstele und mindestens zwei der folgenden Angebotsoptionen:

- Carsharing Stellflächen
- Geteilte Abstellflächen für Mikromobilität, inkl. Bikesharing
- Elektroladeinfrastruktur mit zwei Ladepunkten
- Fahrradabstellbügel für Privaträder
- Fahrradreparaturstation mit Pumpe (Betrieb und Wartung durch die P+R Park & Ride GmbH)

Die Zusammensetzung der Angebotsoptionen wird sich je nach Mobilpunkt und dessen Kategorisierung (S, M, L) unterscheiden. Die Auswahl richtet sich nach den örtlichen Begebenheiten und Bedarfen.

Überführung bestehender Mobilpunkte und Ausweisung neuer Mobilpunkte zu einem Gesamtnetz

In einem ersten Schritt sollen die Mobilpunkte der Modellprojekte in den Regelbetrieb überführt werden. Die bestehenden Mobilpunkte der Modellprojekte City2Share und Civitas Eccentric werden im neuen Mobilpunkte-Design umgestaltet und in den kommunalen Regelbetrieb überführt. Hierfür sollen vorrangig Restmittel genutzt werden. Die bestehenden Flächen sollen aus dem Status eines Verkehrsversuchs überführt und rechtskonform angeordnet werden. Die bestehenden Mobilitätsangebote sollen weitestgehend erhalten bleiben. Die bestehenden Pilotierungen im Rahmen der Modellprojekte (z. B. MVGeTrike und MVGeRad) werden aufgrund der Evaluationsergebnisse und begrenzten räumlichen Einsatzgebiete planmäßig durch die Anbieter zurückgebaut.

Die acht Mobilitätsstationen im Gebiet von Smarter Together werden in Absprache mit dem MOR planmäßig und standortspezifisch durch die Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) zurückgebaut. Die Pilotierungen im Rahmen der Modellprojekte (z. B. MVGeTrike und MVGeRad) werden aufgrund der Evaluationsergebnisse und begrenzten räumlichen Einsatzgebiete nicht weiter betrieben. Da die zweite Ausbaustufe von MVG Rad bis auf weiteres gestoppt ist und da die Stationen von MVG Rad im Projektgebiet keine besonders hohen Auslastungszahlen aufweisen und die Installation und der Betrieb ausschließlich drittmittelfinanziert wurden, werden auch die MVG Rad Stationen durch die MVG zurückgebaut. Die bisher verlängerten Betrauungen in City2Share und Smarter Together enden damit planmäßig Ende Dezember 2021.

Für die Planung neuer Mobilpunkte sollen verschiedene Planungsfaktoren des MOR herangezogen und ein integrierter Prozess umgesetzt werden. Dabei werden neben dem MOR, auch BAU, RKU, KR, MVG, P+R Park & Ride und MVV beteiligt. Neue Mobilpunkte werden nach dem Prinzip der Ergänzung und Verdichtung des ÖPNV ermittelt.

- Für die *Ergänzung* werden bestehende Angebotsstrukturen des ÖPNV betrachtet und Standorte identifiziert, die durch die Bereitstellung von Shared Mobility zu einem Mobilpunkt ausgebaut werden können.
- Die *Verdichtung* erfolgt, indem Mobilpunkte in Bereiche mit mangelnder Angebotsstruktur von ÖPNV und/oder Shared Mobility gesetzt werden.

Zusätzlich werden verkehrlich relevante, und aus der Bürgerschaft stark geforderte Standorte berücksichtigt. Hierzu zählen Orte, die durch Mobilpunkte verkehrstechnisch aufgewertet werden können (z. B. Neubauquartiere) und Standorte mit einer hohen Sichtbarkeit (z. B. Altstadt(-Ring) oder touristische Orte). Politisch geforderte und beantragte Standorte werden berücksichtigt und durch eine gezielte Abfrage der Bezirksausschüsse neu und weiter ermittelt.

Heatmaps der Anbieter*innen, die bevorzugte Ausleih- und Rückgabeorte aufzeigen, werden ebenfalls als weiterer Anhaltspunkt für potentielle Standorte genutzt. Zudem soll Bürger*innen die Möglichkeit gegeben werden, im Rahmen eines Vorschlagwesens Standorte zu benennen.

Makroskopische Faktoren	Mikroskopische Faktoren
<ul style="list-style-type: none"> ◆ Anfragen und Anträge ◆ Bestehende Angebotsstrukturen ◆ Heatmaps aktueller Shared Mobility Anbieter*innen ◆ Angebotslücken ◆ Erreichbarkeit eines Mobilpunkts oder von vier Angeboten innerhalb von fünf Gehminuten 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Points of Interest ◆ Bebauungsstruktur ◆ Erreichbarkeitsmodellierung ◆ Parkraummanagementzonen ◆ Soziodemographische Faktoren

Die genaue Verortung der Mobilpunkte im Straßenraum erfolgt bei Ortsbegehungen einer entsprechenden Arbeitsgruppe und unter Berücksichtigung der örtlichen Voraussetzungen und der Verkehrssicherheit. Im Rahmen dieser Begehungen wird festgelegt, wie viele einzelne Angebote (z. B. Carsharing-Stellplätze) dort realistisch verortet werden können, wie bestehende Angebotsstrukturen (z. B. Elektroladeinfrastruktur, MVG Rad, o.ä.) integriert werden können und welcher Flächenbedarf für die Umsetzung des jeweiligen Mobilpunkts anfällt.

Die Zuständigkeit für die öffentliche Ladeinfrastruktur inkl. Planungsprozess obliegt dem Mobilitätsreferat. Das Referat für Klima- und Umweltschutz wird über den Planungsprozess informiert, um mögliche Implikationen auf das dort laufende, städtische Vergabeverfahren zur Errichtung von Ladeinfrastruktur durch private Anbieter*innen prüfen zu können. Dabei wird dem obsiegenden Unternehmen das Recht zustehen, Ladeinfrastruktur vorrangig vor anderen dritten Betreibern in der Landeshauptstadt zu errichten und während der Laufzeit dieses Vertrages zu betreiben. Auch an Mobilpunkten soll an ausgewählten Standorten Elektroladeinfrastruktur verortet und in das Standortkonzept integriert werden.

1. Ausbaustufe der Mobilpunkte

Die bisherigen Erkenntnisse zu Mobilpunkten zeigen, dass eine maximale Entfernung von fünf Gehminuten ein wesentlicher Erfolgsfaktor ist. Entsprechend wird mit der Teilstrategie das Ziel verfolgt, innerhalb von fünf Gehminuten ein Shared Mobility Fahrzeug zu erreichen. Daraus ergeben sich in einer Rasterbetrachtung rechnerisch rund 1.300 Zugangspunkte zu mindestens einem Shared Mobility Angebot, die durch Mobilpunkte strategisch gebündelt werden können. Die Bezifferung der exakten Zahl notwendiger Mobilpunkte bedarf einer weiteren Detailbetrachtung und die Berücksichtigung der Erfahrungswerte einer ersten Ausbaustufe.

Die Realisierung erfolgt somit in mehreren Ausbaustufen. Die erste Ausbaustufe läuft von 2022 bis 2026 und soll mindestens 100 und bis zu 200 Mobilpunkte realisieren.

Umsetzung Mobilpunkte		
Jahr	Umsetzung pro Jahr (maximal)	Errichtet insgesamt bis zum 31.12. des jeweiligen Jahres (angestrebter Zielwert)
2021	-8 ⁹	9
2022	10	19
2023	20	39
2024	35	74
2025	50	124
2026	76	200

Ende 2022 kann – sofern die erforderlichen Stellen besetzt sind – der erste von bis zu zehn Mobilpunkten eröffnet werden. Die Anzahl der ausgewiesenen Stationen wird sich, ähnlich wie der Ausbau der Ladeinfrastruktur, zunächst langsam entwickeln und dann jedes Jahr stetig steigern. In dieser ersten Ausbaustufe liegt der Fokus auf ergänzenden Stationen, die eine hohe Sichtbarkeit und Akzeptanz garantieren. Berücksichtigt man die bereits im Jahr 2021 bestehenden 9 Mobilpunkte, sind im Umsetzungszeitraum bis 2026 insgesamt bis zu 191 neue Mobilpunkte umzusetzen.

Der vom MOR ermittelte Finanzierungsbedarf für die bauliche Errichtung von bis zu 191 weiteren Mobilpunkten bis 2026 liegt bei insgesamt 6.685.000 Euro. Dabei handelt es sich um eine Mischkalkulation. Die konkreten Kosten unterscheiden sich je nach Standort, Größe des Mobilpunkts (S, M, L) und den Ausstattungsmerkmalen. Berücksichtigt wurde, dass jeder Mobilpunkt mit einer analogen Informationsstele auszustatten ist. Hierfür wurden die Beschaffung einer analogen Stele und deren Installation veranschlagt. An Mobilpunkten können zudem Stellflächen für Carsharing, E-Fahrzeuge und Mikromobilitätsangebote sowie Fahrradabstellbügel und Fahrradreparaturstationen eingerichtet werden. Für welche Angebote und in welchem Umfang Stellflächen errichtet werden, wird im Rahmen der Mikroplanung bestimmt. Pro Mobilpunkt wird aktuell von durchschnittlich 35.000 € ausgegangen. Die Kalkulation erfolgte auf den Erfahrungswerten und aktuellen Preisen sowie der Zielsetzung mindestens 100 und bis zu 200 Mobilpunkte bis 2026 zu errichten.

9 Wegen teilweise Rückbau der Mobilitätsstationen im Smarter Together Projektgebiet. Dieser erfolgt Ende 2021 und Anfang 2022 durch die MVG.

Für die planerische und bauliche Umsetzungsbegleitung werden zudem eine externe Ingenieursdienstleistungen durch das MOR beauftragt. Für zukünftige Angebotsausweitungen werden Betriebsmittel für Carsharing und Mikromobilitätsangebote veranschlagt.

Eine zuverlässige Bereitstellung und Versorgungssicherheit mit Angeboten der Shared Mobility an Mobilpunkten (insbesondere in Stadtrandbereichen) bedarf entsprechender Betriebsmittel. Das Mobilitätsreferat wird dazu Mobilitätsdienstleister*innen mit der Bereitstellung und Qualitätssicherung beauftragen. Hierfür sind gesonderte Vergabeprozesse vorgesehen. Der finanzielle Umfang bemisst sich anhand der ersten Ausbaustufe und wird bedarfsgerecht angepasst. Das Mobilitätsreferat wird gebeten, die dafür benötigten Betriebsmittel im Haushaltsaufstellungsverfahren für die Folgejahre anzumelden. Die Betriebsmittel sind dabei unmittelbar mit dem physischen Aufbau und Investitionskosten der Mobilpunkte verbunden und gewährleisten einen erfolgreichen verkehrlichen Effekt.

Ab 2026 soll der Bedarf an weiteren Mobilpunkten und die Quantifizierung erneut geprüft werden. Hierdurch soll sichergestellt werden, dass sich das Vorgehen an veränderte Rahmen- und Marktbedingungen anpassen kann. Anschließend soll die Teilstrategie der Ausweitung iterativ fortgeschrieben werden, um auf die dynamischen Markt- und Stadtentwicklungen reagieren zu können. Dies ist besonders wichtig, da der Erfolg der Mobilpunkte von weiteren Maßnahmen der Shared Mobility maßgeblich abhängt. So bedarf ein Standort neben stetig wachsenden aber zuverlässigen Angebotsportfolios auch einer kommunalen Überwachung und Qualitätssicherung. Dabei sollen in weiteren Ausbaustufen und auch bereits zeitnah weitere Verdichtungskonzepte geprüft werden. Dabei werden in Abstimmung mit der MVG und Weiteren sowie der UAG Mobilpunkte auch Integrationsmodelle in Gewerbe und Wohnungswirtschaft geprüft. Angebote auf Privatgrund können die Mobilpunkte im öffentlichen Raum ergänzen.

Eine begleitende Evaluation soll die Wirkung, Akzeptanz und Nutzerorientierung prüfen und eine Qualitätssicherung der Entwicklung gewährleisten. Da zu erwarten ist, dass sich Angebote zeitlich oder räumlich noch nicht wirtschaftlich vollumfänglich tragen können, jedoch von Anfang an in einer hohen Qualität angeboten werden müssen, um die Akzeptanz bei Bürger*innen zu gewährleisten, ist eine Kofinanzierung kalkuliert, die für verschiedene Angebotsformen eingesetzt werden kann oder auch eine Pilotierung neuer Angebotsformen ermöglicht.

Die Konzeption der Mobilpunkte, die strategische Steuerung und (vertragliche) Betreuung der Anbieter*innen, der Vertragsvollzug sowie die verkehrsrechtliche Anordnung erfolgt im MOR in Abstimmung mit der AG Shared Mobility. Das Baureferat wird die für die Mobilpunkte notwendigen Verkehrsflächen gemäß der verkehrsrechtlichen Anordnung des Mobilitätsreferates beschildern und markieren sowie die analogen Stelen aufstellen. Sollte im Einzelfall eine bauliche Anpassung der Verkehrsflächen notwendig sein, wird dies ebenfalls durch das Baureferat ausgeführt. Die Beschaffung und der Aufbau der Fahrradpumpen und der Fahrradreparaturstationen erfolgt durch das Baureferat, der Betrieb und die Wartung durch die P+R Park & Ride GmbH.

Im Baureferat sind hierfür 3 zusätzliche VZÄ sowie die Entfristung einer bis Ende 2023 befristeten Stelle erforderlich.

1.3.2. Stadtweite Ausweitung der Carsharing Verfügbarkeit

Carsharing bietet eine direkte Alternative zum privaten PKW und wird aktuell als freefloating und stationsbasierte Variante angeboten. Beide Varianten profitieren voneinander indem sie, wie die Erfahrungen zeigen, zum Teil unterschiedliche Nutzer*innengruppen ansprechen und auch Unterschiede bei den Nutzungszwecken festgestellt werden können. Somit erreichen die Angebotsvarianten in Kombination mehr Bürger*innen.

Insbesondere Freefloating kann durch seine hohe Sichtbarkeit im öffentlichen Raum und eine damit verbundene große öffentliche Reichweite sowie der Möglichkeit für One-Way-Fahrten einen positiven Beitrag zur Wahrnehmung der Verfügbarkeit von Shared Mobility leisten. So überholte freefloating Carsharing nur wenige Jahre nach der erstmaligen Einführung die Nutzer*innenzahl stationsbasierter Anbieter*innen¹⁰. Freefloating spricht insbesondere PKW-Besitzer*innen an und kann sie erstmalig für ein multimodales Mobilitätsverhalten im erweiterten Umweltverbund gewinnen¹¹. Insgesamt begünstigt damit freefloating Carsharing auch das stationsbasierte Carsharing.

Stationsbasiertes Carsharing hingegen bietet den Bürger*innen subjektiv wahrgenommen eine höhere Verlässlichkeit, da die Reservierungsoption eine Sicherheit erzeugt, dass ein Auto auch da ist, wenn es benötigt und gebucht wurde. Stationsbasiertes Carsharing ermöglicht es zudem, immer dasselbe Auto nutzen zu können und sich nicht bei nahezu jeder Fahrt auf ein neues Fahrzeug(modell) einstellen zu müssen. Es wird überwiegend für geplante und längere Mieten genutzt und dient mehr Haushalten als kompletter PKW-Ersatz¹².

Die Studie WiMobil (2016) und die Erfahrungen der Anbieter*innen zeigen, dass durch Carsharing die Nutzung des privaten PKW nicht 1:1 ersetzt wird, sondern ein multimodales Mobilitätsverhalten eintritt, in dem der ÖPNV zum Hauptverkehrsmittel wird, welches durch Carsharing ergänzt wird. So liegen die Anteile der ÖPNV-Zeitkartenbesitzer*innen deutlich über denen von Nicht-Nutzer*innen. Eine Studie aus Bremen belegte zudem, dass die PKW-Fahrleistung in einem (stationsbasierten) Carsharing-Haushalt um die Hälfte geringer ist.

Der verstärkte Ausbau beider Varianten bietet den Bürger*innen ein hohes Maß an Flexibilität in allen Situationen und fördert ein multimodales Mobilitätsverhalten.

Um das Potenzial des Carsharings für die Verkehrswende zu realisieren, bedarf es zudem einer räumlich, zeitlich und funktional hochverfügbaren Flotte von Carsharing-Fahrzeugen. Hierfür ist die Ausweitung der Geschäftsgebiete, die Etablierung eines attraktiven Gesamtsystems und damit verbunden ein deutlicher Ausbau der bestehenden Flotten zwingend erforderlich. Ausschlaggebend ist dabei die Berücksichtigung der Substitutionspotentiale von Carsharing – denn ein Carsharing-Fahrzeug kann zwischen 2 und 20 private PKWs ersetzen¹³.

10 Bundesverband CarSharing e.V. (bcs) (2021). Abrufbar unter: <https://carsharing.de/presse/fotos/zahlen-daten/unterschiede-free-floating-stationsbasiertes-carsharing>

11 Bundesverband CarSharing e.V. (bcs) (2019).

12 Bundesverband CarSharing e.V. (bcs) (2019).

13 Bundesverband CarSharing e.V. (bcs) (2021).

Den Bedarf größerer Flotten zeigt ein rechnerisches Beispiel: Die Mobilitätsstrategie 2035 verfolgt das Ziel, den Bestand privater PKW jährlich zu reduzieren. Für eine Reduktion von zum Beispiel einem Prozent des Münchener PKW-Bestandes (724.303 Fahrzeuge Ende 2020) und bei einer angenommenen Substitutionsquote von 1:10 bräuchte es aktuell 725 zusätzliche Carsharing-Fahrzeuge.

Setzt sich die Landeshauptstadt das Ziel einen bestimmten Prozentsatz pro Jahr an Fahrzeugen zu reduzieren, wächst der Bedarf an Alternativen. Die nachfolgende Grafik verdeutlicht, dass bei der zugrunde gelegten Prognose 33.000 Carsharing Fahrzeuge zu einer Fahrzeugreduktion von über einem Drittel der Gesamtflotte führen kann und dabei die Carsharing Flotte nur 6,5 % aller Fahrzeuge auf Münchens Straßen ausmachen würde. Gleichzeitig würde der Zugang zu Mobilitätsalternativen insgesamt deutlich erhöht.

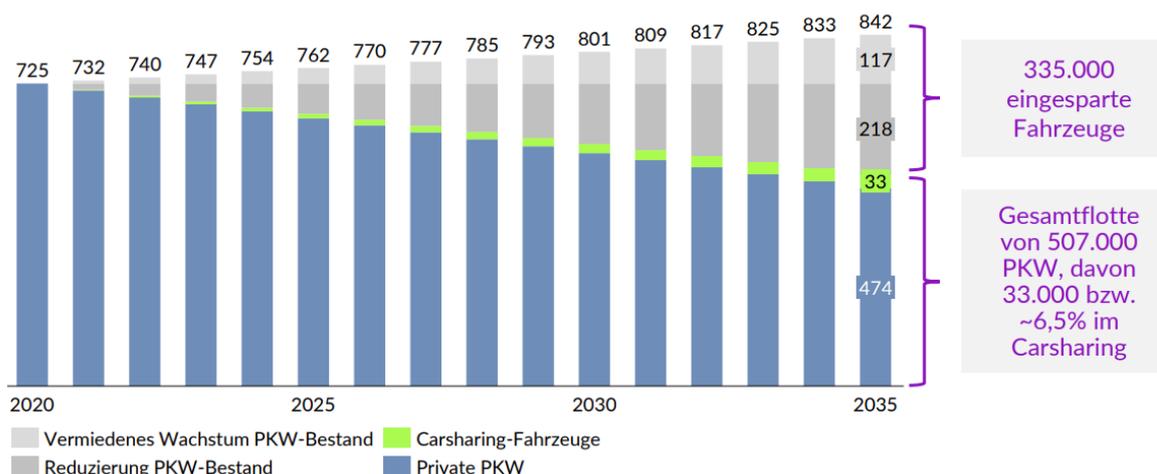


Schaubild 12: Potentieller Rückgang des PKW Zuwachs in München durch den Einsatz von Carsharing. (Quelle: Mobility Institute Berlin (2021) im Rahmen des Innovationswettbewerbs Carsharing im Auftrag der LHM)

Die dargestellte Rechnung soll jedoch zunächst die systemischen Zusammenhänge darstellen.

Da größere Carsharing-Flotten auch größere Wirkungen erzielen können, soll in der ersten Stufe der Angebotsausweitung verstärkt auf das Flottenwachstum und die Ausweitung der Geschäftsgebiete geachtet werden.

In Bezug auf die qualitative Ausgestaltung von Carsharing liefert eine team red Studie¹⁴ aus Bremen wichtige Erkenntnisse. Diese untersuchte u. a. Aspekte, die den Bürger*innen in Bezug auf Carsharing besonders wichtig sind.

14 Team red (2018) - Analyse der Auswirkungen des Carsharing in Bremen. Abrufbar unter: https://senatspressestelle.bremen.de/sixcms/media.php/13/20180507_Endbericht_Bremen.pdf

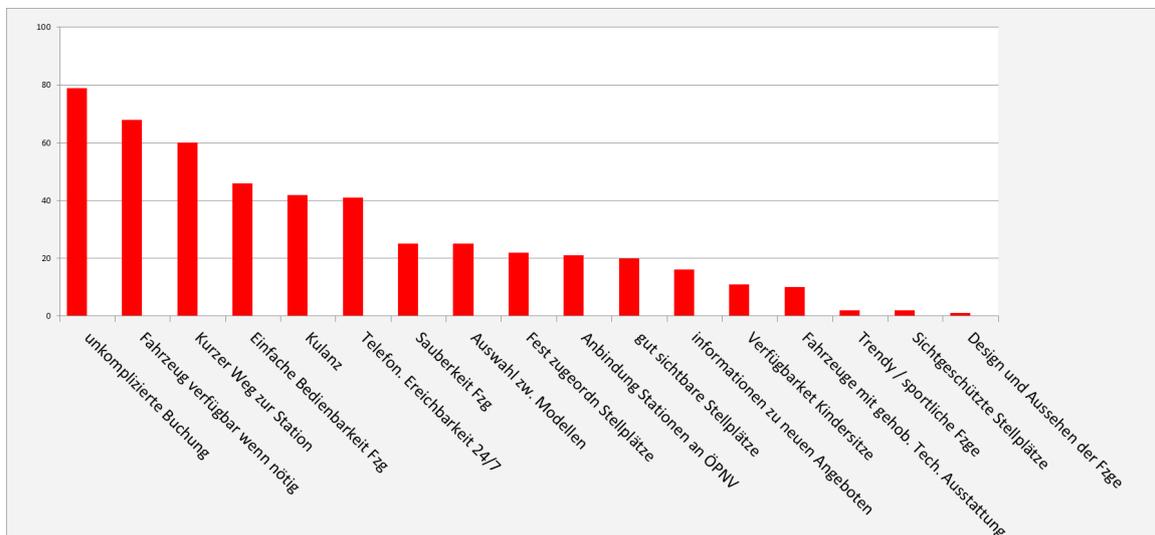


Schaubild 13: Wichtige Aspekte beim Carsharing aus Sicht der Kund*innen (Quelle: team red (2018): Analyse der Wirkung des Carsharing in Bremen)

Hierbei zeigt sich, dass insbesondere eine einfache Buchung und die Verlässlichkeit der Verfügbarkeit entscheidende Aspekte sind. Von den Faktoren, die im direkten Einflussbereich der Stadt liegen, sind vor allem kurze Wege zu Carsharing Stationen ausschlaggebend für die Zufriedenheit der Nutzer*innen. Bei der Ausgestaltung der Regelungen von Carsharing sind diese Aspekte zu berücksichtigen, um Abschaffungen privater PKW durch Carsharing zu begünstigen.

Derzeit können noch nicht alle Münchner*innen von den Vorteilen des Carsharings profitieren. Hierfür ist eine Steuerung durch die LHM zugunsten der Ausweitung der Geschäftsgebiete und die Sicherung von Qualitätsmerkmalen ein Ziel der Shared Mobility Teilstrategie.

Ein zentrales Steuerungselement des Carsharings sind Parkbevorrechtigungen. Diese ermöglichen gemäß Carsharing-Gesetz (CsgG) eine Privilegierung für Carsharing Fahrzeuge und somit insgesamt Attraktivitätssteigerung von flächeneffizienten Angeboten gegenüber dem Privatauto. Bereits seit 2015 schließt die LHM öffentlich-rechtliche Verträge mit Anbieter*innen ab, um das Parken im öffentlichen Raum zu vereinfachten Konditionen zu ermöglichen. Diese beruhen auf einer Ausnahmegenehmigung nach § 46 StVO. Durch das Inkrafttreten des CsgG und die erforderlichen Anpassungen im Rahmen der StVO-Novelle von 2020 und die Anpassung der VwV-StVO wurde ein neuer Rechtsrahmen geschaffen, so dass die Rechtmäßigkeit einer Privilegierung per Ausnahmegenehmigung in Zukunft nicht mehr garantiert werden kann.

Das CsgG ermöglicht Privilegierungen für Carsharing-Fahrzeuge im Hinblick auf das Parken im öffentlichen Straßenraum (Parkbevorrechtigungen). Es können Parkplätze ausschließlich für Carsharing-Fahrzeuge geschaffen oder Carsharing-Fahrzeuge von Gebühren oder Parkzeitbeschränkungen (teilweise) befreit werden. Die Privilegierung

erfolgt nicht unternehmensspezifisch und gilt bei Anwendung für alle Carsharing Varianten gleichermaßen.

Weitere Bevorrechtigungen ermöglicht das CsgG und BayStrWG, indem unternehmensspezifische Stationen im Rahmen einer Sondernutzung für Stellflächen im öffentlichen Raum geschaffen werden.

Um nun alle Vorteile der neuen rechtlichen Instrumente für die Münchner verkehrspolitischen Zielsetzungen nutzen zu können, sollen die bestehenden Vertragsmodelle für Carsharing in München auf Basis eines öffentlich-rechtlichen Vertrags ab 2022 abgelöst werden. Somit soll das Parken im öffentlichen Raum von Modell 1 und Modell 2 (s.u.) in eine gemeinsame Vertragsgrundlage überführt, sowie die Vergabe der Bedienung von anbieterspezifischen Stellplätzen vorbereitet werden.

Da die StVO-Novelle und Anpassung der VwV-StVO, die erst kürzlich erfolgten, den bisher gemäß Grundsatzbeschluss 2019 (vgl. Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 15209) geforderten Ausbau von Stellplätzen bis Sommer 2021 noch nicht ermöglichte, soll nun mit der neuen vertraglichen Grundlage das CsgG erstmalig in München zur Anwendung kommen.

Um einen Vorteil gegenüber privaten PKW zu schaffen, sollen insbesondere in Gebieten mit hohem Parkdruck anbieterübergreifende Carsharing-Stellplätze und stationäre Stellplätze analog dem Carsharing Gesetz errichtet werden. Insgesamt sollen in der ersten Ausbaustufe bis zu 600 stationäre Stellplätze im gesamten Stadtgebiet geschaffen werden, die im Rahmen eines Interessenbekundungsverfahrens zu vergeben sind. Zusätzlich werden 400 Stellplätze ohne Zuordnung zu einem Anbieter*in errichtet, die sich überwiegend in Parklizenzgebieten befinden.

Jahr	Zusätzliche stationäre Stellplätze pro Jahr (maximal) ¹⁵	Zusätzliche anbieterübergreifende Stellplätze pro Jahr (maximal) ¹⁶	Am 31.12 des jeweiligen Jahres verfügbare Stellplätze (maximal)
2021			38
2022	30	20	88
2023	60	40	187
2024	100	66	353
2025	160	110	623
2026	250	165	1038
Insgesamt	600	400	

Die Verortung und Synchronisation mit Mobilpunkten sowie die verkehrsrechtliche Anordnung erfolgt im MOR.

Das Baureferat wird die Stellplätze gemäß der verkehrsrechtlichen Anordnung des Mobilitätsreferats beschildern und markieren. Die Finanzierung erfolgt über das Budget der Mobilpunkte.

¹⁵ Errichtung in der Gesamtstadt.

¹⁶ Errichtung überwiegend in Parklizenzgebieten.

Das beschriebene Vorgehen fokussiert sich ausschließlich auf den öffentlichen Raum. Ergänzend dazu soll geprüft werden, inwiefern Stellplätze auch auf Privatgrund in Bestandsquartieren und z. B. Tiefgaragen geschaffen werden können.

Anpassung der Gebühren für das Parken von Carsharing auf öffentlichen Parkplätzen in Parklizenzgebieten

Bisherige Regelung:

Derzeit können sich die Anbieter*innen zwischen zwei Modellen entscheiden.

- Model 1 berechtigt das Parken in einem Parklizenzgebiet für eine monatliche Gebühr von 10 Euro pro Fahrzeug und richtet sich damit überwiegend an stationsbasierte oder quartiersbezogene Anbieter*innen.
- Das Modell 2 ermöglicht das Parken in allen Parklizenzgebieten für monatlich 75 Euro pro Fahrzeug. Die Gebühren in Modell zwei werden nur bis zu 600 Fahrzeugen erhoben, alle weiteren sind von der Gebühr befreit.

Die monatlichen Gebühren entfallen in beiden Modellen zudem für E-Fahrzeuge.

Anpassungen:

Die zukünftige Gestaltung der Gebühren für das Parken in Parklizenzgebieten soll sich an der Größe des Geschäftsgebiets bemessen. Dies folgt der Systematik und Argumentation für die Preisgestaltung des Beschlusses Carsharing in München von 2015. In diesem entschied der Stadtrat, dass die Tatsache, dass bei der damaligen Geschäftsgebietsgröße 50% der Flotten sich außerhalb der Parklizenzgebieten befanden, Grund sei, die Gebühren um die Hälfte zu reduzieren. Dieser Argumentation folgend sollen zukünftig die Gebühren für Geschäftsgebiete, die über 75 % des Stadtgebiets abdecken, deutlich reduziert werden.

Weiterhin wird die Zielsetzung der Angebotsausweitung integriert. Die Anbieter*innen erhalten so die Möglichkeit zwischen drei Varianten zu wählen, die immer für die gesamte Flotte gilt. Zusätzlich wird weiterhin die Möglichkeit gegeben, ein einzelnes Parklizenzgebiet pro Fahrzeug zu bedienen. Dabei gilt die Systematik immer für alle Fahrzeuge eines Anbieters und nicht für jedes Fahrzeug einzeln.

Geltungsbereich des Parkausweises	Gebühr pro Fahrzeug pro Monat zzgl. einer einmaligen Verwaltungsgebühr von 30 Euro
Ein Parklizenzgebiet pro Fahrzeug	10 Euro
Alle Parklizenzgebiete plus Sondergebiete „Altstadt“, „Bahnhof“, „Messestadt“ und „Domagkpark“. Geschäftsgebiet insgesamt weniger als 50 % des restlichen Stadtgebietes	100 Euro
Alle Parklizenzgebiete plus Sondergebiete „Altstadt“, „Bahnhof“, „Messestadt“ und „Domagkpark“. Geschäftsgebiet insgesamt mehr als 50 % und weniger als 75 % des restlichen Stadtgebietes	60 Euro
Alle Parklizenzgebiete plus Sondergebiete	35 Euro

Geltungsbereich des Parkausweises	Gebühr pro Fahrzeug pro Monat zzgl. einer einmaligen Verwaltungsgebühr von 30 Euro
„Altstadt“, „Bahnhof“, „Messestadt“ und „Domagkpark“. Geschäftsgebiet insgesamt über 75 % des restlichen Stadtgebietes	
E-Fahrzeuge	0 Euro

Die Gebühren werden monatlich berechnet für alle Fahrzeuge, für die ein Parkausweis ausgegeben wurde. Die Gebühren für Anbieter*innen, die mehr als 50 % des Stadtgebiets bedienen, werden zudem bei 600 Fahrzeugen gedeckelt. Das heißt, ein*e Anbieter*in, die mehr als 50 % des Stadtgebiets bedient, entrichtet nur für die ersten 600 Fahrzeuge die monatliche Gebühr. E-Fahrzeuge werden für die Grenze, wie bisher, hierbei nicht berücksichtigt. Die Sondergebiete werden vorerst wieder mit in die Lizenzen aufgenommen. Das Mobilitätsreferat behält sich vor, diese zu einem späteren Zeitpunkt auszuschließen, sobald ausreichend Stellplätze für stationsgebundene und -ungebundene geschaffen wurden.

Mit diesem Ansatz soll ein Anreiz für die Ausweitung der Geschäftsgebiete und die Erhöhung des Anteils von Elektrofahrzeugen erreicht werden, um einerseits eine emissionsarme Flotte zu erreichen und andererseits ein möglichst stadtweites Carsharing-Angebot in München zu erreichen.

Dieses Modell wird als Lösung eingesetzt bis eine vollständige digitale Echtzeitüberwachung des Straßenraums und der Carsharing-Fahrzeuge möglich wird. Voraussetzungen sind eine z. B. digital-integrierte Parkgebührenabrechnung für Carsharing und ein digitales Monitoring der Angebote (Echtzeit- und Analyse-Dashboards). Hierdurch kann ein flexiblerer Ansatz für die Abrechnung ermöglicht werden, welcher z. B. dynamischere Flottengrößen begünstigt. Entsprechend wird die Geltungsdauer vorerst bis spätestens zum 31.03.2026 begrenzt.

Interessenbekundungsverfahren für anbieterspezifische Carsharing-Stellplätze im öffentlichen Raum

Das CsgG und Art. 18a BayStrWG ermöglicht die Errichtung und Vergabe von anbieterspezifischen Stellplätzen bzw. Stationen im öffentlichen Raum. Für die Festlegung des Vorgehens für die Ausweisung von stationären Stellplätzen stand die LHM im Austausch mit dem deutschen Städtetag, dem Bundesverband Carsharing sowie Carsharing-Kommunen wie Nürnberg, Stuttgart und Bremen, um von ihren Erfahrungen zu profitieren.

Das MOR sieht für den stadtweiten Ausbau von Carsharing-Stationen mehrere Stufen und ein Vorgehen nach Stadtbezirken vor. Die Festlegung von Standorten des stationären Carsharings ist eng mit der Einrichtung von Mobilpunkten verknüpft und ein synchronisiertes Verfahren soll angewandt werden. Die erste Ausbaustufe ist bis 2026 angesetzt und sieht bis zu 600 stationäre Stellplätze vor.

Die Fachberatung für einen Innovationswettbewerb Carsharing, welche im Auftrag des Grundsatzbeschlusses von 2019 beauftragt wurde, konnte einen aktuellen Bedarf von über 3.000 stationären Carsharing-Fahrzeugen, die auf Stadtteilebene zugeordnet wurden, ermitteln. Grundlage hierfür waren soziodemographische Strukturen und Nachfrageprognosen.

Auf Grund der aktuellen Haushaltsslage werden in der ersten Ausbaustufe mindestens ein Fünftel dieser Fahrzeuge bzw. Stellplätze realisiert.

Für die Ausweisung der Stellplätze und die Vergabe an einen oder mehrere Anbieter*innen werden potentielle Standorte auf Makroebene gebündelt. Das Vorgehen hierfür ist in der ersten Ausbaustufe identisch zu dem der Mobilpunkte. Die Bündel sollen wirtschaftlich attraktive und weniger attraktive Standorte umfassen und jeweils gleich viele Stellplätze enthalten. Hierdurch können die Bündel unterschiedlich große Flächen beinhalten. Diese Verortung auf Mikroebene erfolgt anhand von Vorschlägen der Bezirksausschüsse, von Bürger*innen und den jeweiligen Anbieter*innen. Zusätzlich wählt die Verwaltung Stellplätze aus, die von strategischer Relevanz sind, wie z. B. wichtige Knotenpunkte und Neubaugebiete.

In einem Interessenbekundungsverfahren können sich die Anbieter*innen auf eine oder mehrere Bündel bewerben. Die Auswahl erfolgt anhand einer Bewertung nach festgelegten Kriterien und bei gleicher Eignung mehrerer Anbieter*innen entscheidet das Los. Sollte ein Bündel ohne Interessenten verbleiben, behält sich das MOR vor, diese weiter zu unterteilen und ein weiteres Interessenbekundungsverfahren zu initiieren.

Die Errichtung der Stellplätze finanziert die LHM. Die notwendigen Kosten sind Bestandteil der Mobilpunkte Kalkulation. Die Anbieter*innen entrichten für den Betrieb eines Stellplatzes eine Sondernutzungsgebühr, die sich je nach Wirtschaftlichkeit des Standorts unterscheiden kann. Die entsprechenden Gebühren sollen zwischen 10 und 100 Euro festgesetzt werden. Der Gebührenrahmen orientiert sich somit an der Sondernutzungsgebührensatzung der Landeshauptstadt München.

In den weiteren Ausbaustufen ist vorgesehen, das Netz an Stellplätzen entsprechend zu verdichten. Der Beginn der zweiten Ausbaustufe ist ab 2027 geplant. Die Konzeption erfolgt unter Berücksichtigung der Markt- und Nachfrageentwicklungen 2026.

Um die Attraktivität des stationären Carsharings in Form von garantierten Stellplätzen zu gewährleisten, ist es zwingend erforderlich, dass diese entsprechend von der kommunalen Verkehrsüberwachung und der Polizei in Bezug auf Falschparker überwacht werden.

Ausbau Lademöglichkeiten für E-Carsharing

Die Mobilitätsstrategie und die Teilstrategie Shared Mobility verfolgen das Ziel, die Emissionen im Mobilitätssektor zu reduzieren. Einen Beitrag kann die Erhöhung des Anteils von elektrischen Fahrzeugen in den Carsharing Flotten leisten. Neben dem Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur wird auch die Errichtung von Ladeinfrastruktur an Carsharing-Stellplätzen erforderlich. Hierfür soll geprüft werden inwiefern eine Ausstattung der Carsharing-Stellplätze im Rahmen des laufenden Konzessionsverfahrens möglich ist.

Zudem werden die Anbieter*innen dazu aufgefordert, Partnerschaften und Kooperationen zu forcieren, um Ladevorgänge nicht im öffentlichen Raum durchzuführen sowie die Ladedauer an öffentlichen Ladesäulen durch flankierende Maßnahmen auf ein erforderliches Minimum zu reduzieren.

Qualitätsvorgaben für Carsharing in München

Im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten sollen zukünftig Qualitätsvorgaben für Carsharing in München festgesetzt werden. Hierdurch soll sich das Carsharing in München entsprechend den Zielvereinbarungen entwickeln und die LHM soll eine zunehmend steuernde Rolle übernehmen. Der Qualitätsstandards des blauen Engels für Carsharing¹⁷ dient hierbei als Orientierung, wobei keine Verpflichtung zur Zertifizierung aufgenommen werden soll.

Folgende Vorgaben sollen für das Carsharing getroffen werden:

- Integration in eine öffentliche Mobilitätsplattform für München und Region
- Umsetzung von Angeboten für spezielle Zielgruppen, wie z. B. Fahranfänger*innen, oder Familien
- Kooperation im Rahmen der Umsetzung des Handlungs- und Kommunikationskonzepts für Shared Mobility
- Bereitstellung von Daten für das Monitoring, wie z. B. Parkposition, Standzeit, Kilometerstand, Tankfüllung/Reichweite, etc.
- Qualitätsstandards bei der Befüllung von Mobilpunkten
- Ermöglichung von Ladevorgängen außerhalb von München
- Maximale Standzeiten an öffentlicher Ladeinfrastruktur
- Festgelegte Grenzen für die Einflottung bestimmter Fahrzeugtypen (z. B. Diesel, Nutzfahrzeuge). Zum Erreichen des Ziels der Klimaneutralität des Stadtgebiets München bis 2035 ist erforderlich, die Grenzen schrittweise so zu setzen, dass die Carsharing-Flotten bis 2035 klimaneutral und lokal emissionsfrei fahren.

Carsharing im Rahmen von Mobilitätskonzepten im Wohnungsbau (Privatgrund)

Basierend auf dem Stadtratsbeschluss Nr. 08-14 / V13593 vom 29.6.2016 können in der Baugenehmigungsphase Mobilitätskonzepte im Wohnungsbau durch die Bauherr*innen eingereicht werden. Auf Grundlage der Mobilitätskonzepte erfolgt eine Reduzierung der Kfz-Stellplätze auf Privatgrund. Im Gegenzug müssen alternative Mobilitätsbausteine für die Bewohner*innen zur Verfügung gestellt werden. Die genaue Regelung basiert auf dem Antragsformular "Mobilitätskonzepte - kompakt, konkret, verbindlich" des Referats für Stadtplanung und Bauordnung.

Insbesondere in Neubauquartieren mit übergreifendem Mobilitätskonzept ist es aus Nutzersicht wichtig, die Shared Mobility Angebote auf Privatgrund mit denen des öffentlichen Raumes gesamtheitlich zu denken. In Hinblick auf ein quartiersbezogenes Mobilitätskonzept sollten Synergien genutzt werden, jedoch darf es weder eine Unter- noch eine Überversorgung an baufeldübergreifenden Mobilitätsbausteinen geben, um die Akzeptanz der Nutzer*innen und die Rentabilität für die Mobilitätsdienstleister sowie der Bauherr*innen zu erhalten. Bei der Umsetzung von Mobilitätskonzepten erfolgt daher eine enge Abstimmung mit der Konzeption von Shared Mobility im öffentlichen oder halböffent-

¹⁷ Informationen zum Blauen Engel für Carsharing abrufbar unter: <https://produktinfo.blauer-engel.de/uploads/criteriafile/de/DE-UZ%20100-201801-de-Kriterien-V4.pdf>

lichen Raum (wie Mobilitätshäuser/ Quartiersgaragen). Langfristig ist es empfehlenswert, beispielsweise Mobilpunkten bereits im Rahmen der Bebauungspläne festzusetzen.

1.3.3. Mikromobilität

Vision und Zielbild

Unter Mikromobilität wird aktuell die Ausübung von Mobilität mit relativ kleinen, leichten und umweltfreundlichen Fahrzeugen wie Fahrrädern, Pedelecs, Lastenrädern, E-Tretrollern, E-Motorrollern bis hin zu kleinen Lieferfahrzeugen mit Lastenkapazität von bis zu 200 kg und darüber verstanden. Wesentliche Vorteile aller Fahrzeuge der Mikromobilität sind ihr geringer Platzbedarf beim Abstellen und ihr kleiner Energiebedarf zur Fortbewegung aufgrund des geringen Gewichts. Sie haben dadurch Potenzial für eine zukunftsorientierte Verkehrswende und können zur Nachhaltigkeit und zum Klima- und Umweltschutz beitragen.

Die Vielfalt der Fahrzeugtypen im Segment Mikromobilität ist bereits ein Indiz dafür, dass es in den meisten Fällen nicht sinnvoll ist, wenn jeder Verkehrsteilnehmende ein Fahrzeug jedes Typs besitzen muss, um die jeweiligen Vorteile nutzen zu können. Ferner ist bei der Optimierung von Mobilitätsketten oft und zunehmend ein multimodaler Ansatz (Kombination verschiedener Verkehrsmittel) für eine Quell-Ziel-Relation der schnellste, günstigste und/oder der nachhaltigste. Hierdurch wird klar, dass Sharing und Ausleihoptionen bei diesen Fahrzeugen eine wichtige Rolle spielen müssen. Veranschaulicht wird dies an zwei Beispielen:

- Für viele Nutzer*innen besteht nur an wenigen Tagen im Jahr der Bedarf, Lasten in einer für ein Lastenrad typischen Größenordnung zu transportieren. Es ist wegen dem Platzbedarf und der Anschaffungskosten des Lastenrads sinnvoll so ein Fahrzeug in Sharing-Modellen anzubieten.
- Ein anderes Beispiel ist die sogenannte erste und letzte Meile. Ist das Ziel nicht in der Nähe einer U- oder S-Bahnstation, entscheiden sich viele Mobilitätsteilnehmer*innen doch für das (eigene) Auto, weil für das Erreichen des Ziels ab der Schnellbahnstation zu viele Unannehmlichkeiten entstehen, u. a. Wartezeiten auf den Anschluss für die wenigen fehlenden Kilometer. Hier kann Bike- oder E-Tretroller-Sharing auf dem Restsegment die Alternative sein, um auf die gesamte bisher sonst stattfindende PKW-Fahrt zu verzichten.

Sharing-Angebote im Bereich Mikromobilität sind ein wesentlicher und unverzichtbarer Baustein, um individuelle Mobilitätsbedürfnisse für die Bevölkerung ohne eigenen PKW-Besitz in attraktiver Qualität abdecken zu können. Sie reihen sich damit sowohl in die Teilstrategie Shared Mobility als auch in die Mobilitätsstrategie 2035 ein. So ist das Ziel, die bisher bestehenden Angebote stadtweit so auszubauen bzw. zu fördern, dass sie für alle gut erreichbar sind und einen Teil der Alltagsmobilität für die Bevölkerung darstellen. In bestimmten Teilräumen wird kein eigenwirtschaftlicher Betrieb möglich sein, so dass Angebote öffentlich bezuschusst werden müssen. Dies wird insbesondere in den Stadtrandgebieten der Fall sein, die politisch gewünscht und aus verkehrlichen bzw. „Umland-Verflechtungs-Aspekten“ durchaus sinnvoll sind, aber eine geringe Auslastung und Nutzung erwarten lassen und damit wirtschaftlich nicht ausreichend attraktiv sind.

Quantifizierung und Potenzialermittlung:

Die Datenlage zu Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung ist für viele Segmente im Bereich der Mikromobilität derzeit noch nicht belastbar genug. So gehen die bundesweiten Erhebungen noch nicht stark auf geteilte Mikromobilität ein. Alternative Daten sind teils aufwändig zu beschaffen. Das MOR steht dazu mit den Anbieter*innen in Kontakt und passt eigene Erhebungen und Studien darauf an. Der Anteil des umweltfreundlichen Fahrradverkehrs (Privatbesitz und geteilte Räder) an allen Wegen in München im Zeitraum 2008 bis 2017 ist von 14 auf 18 % (Quelle: DLR/MiD) gestiegen. Es ist klar davon auszugehen, dass diese Entwicklung durch sinnvolle Shared Mobility Angebote weiter beflügelt werden kann.

Das MOR führt dazu in Kooperation mit dem MVV und Verbundpartnern eine Grundsatzzuntersuchung speziell für geteilte Mikromobilitätsangebote im Stadtgebiet und Verbundraum durch. Mit dieser Analyse werden die Potenziale regional, zeitlich und nach gesellschaftlichen Gruppen getrennt ermittelt. Im Anschluss werden Handlungsempfehlungen und ein Grobkonzept erarbeitet, wie öffentliche Shared Mobility Systeme aussehen sollten, um die festgestellten Potenziale für die Verkehrswende zu nutzen.

Abstellflächen

Auch wenn die bei der Mikromobilität verwendeten Fahrzeuge einen vergleichsweise geringen Platzbedarf haben – so passen zum Beispiel acht bis zehn Fahrräder auf einen Stellplatz für einen PKW – muss der schon heute knappe (Park-)Platz im öffentlichen Raum der dichten Innenstadtviertel nun weitere Angebote bzw. Fahrzeuge aufnehmen. Dies führt unweigerlich zu erhöhter Flächenkonkurrenz. Um hier räumlich-angepasste Lösungen zu schaffen, hat die LHM bereits 30 Teststellflächen für E-Tretroller an Orten mit hohem Abstellbedarf eingerichtet. Diese Teststellflächen werden aktuell evaluiert. Auch die Fahrradabstellplätze werden stadtweit ausgebaut. Für einen geordneten und angemessenen Betrieb von geteilten Fahrzeugen müssen vermutlich weitere Flächen eingerichtet werden. Hierzu können die Ergebnisse von zwei Studien herangezogen werden: Evaluation E-Tretroller und Grundsatzzuntersuchung Mikromobilität. Die Ergebnisse der Studien sollen bis Ende 2022 vorliegen.

Mit diesen Datengrundlagen möchte das MOR ein integriertes Abstellkonzept erstellen. Zeitgleich werden die bereits geschaffenen geteilten Abstellflächen für Fahrräder und E-Tretroller weiter evaluiert und situationsbezogen und bedarfsorientiert weiter ausgeweitet bzw. in Mobilpunkte integriert. Das MOR wird zudem in einem EU-geförderten Pilotprojekt bis 2024 Geofencing als weiteres Steuerungsinstrument testen. Hierbei werden sog. „Geofences“ als digitale Abstell- oder Abstellverbotszonen eingerichtet und mit den Rückgabe und Ausleihfunktionen der Anbieter verknüpft. Das MOR verspricht sich dadurch eine verbesserte Koordinations- und Steuerungsmöglichkeit der Abstellsituationen.

MVG Rad und die Zukunft von Bike-Sharing in München

Mit Beschlüssen der Vollversammlung des Stadtrates in 2014 und 2017 (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 01566 und Nr. 14-20 / V 07341) wurde zur Verkehrsentlastung in München seit 2015 ein stationsbasiertes öffentliches Fahrradverleihsystem aufgebaut, das von der Münchner Verkehrs-Gesellschaft (MVG) unter dem Namen MVG-Rad betrieben wird.

Das öffentliche Fahrradverleihsystem (ÖFVS) MVG-Rad ist derzeit der größte lokale und regionale Anbieter in München für das Segment der geteilten Mikromobilität. MVG Rad hat aber unter aktuellen Rahmenbedingungen die Wachstums- und Erweiterungsgrenzen erreicht.

Der Stadtrat hat 2019 beschlossen das System mit Schwerpunkt außerhalb des mittleren Rings stadtwweit auszubauen (14-20 / V 16462). Dabei hat die MVG mit Einbringen der entsprechenden Beschlussvorlage entgegen der ursprünglichen Betrauung beantragt, dass ein Ausbau des Stationsnetzes (insbesondere in den Stadtrandgebieten) nur bei Übernahme der Investitionskosten sowie des Betriebskostendefizits erfolgen kann. Es wurde beschlossen, dass die LHM die Systemausweitung auf Basis der bestehenden Betrauung unterstützt. Finanzmittel für den Infrastrukturausbau und die Investitionskosten für die Fahrradflottenausweitung wurden von Seiten der LHM zur Verfügung gestellt. Die SWM/MVG wurde wie bislang gebeten, das Betriebskostendefizit von MVG Rad selbst zu tragen. Die MVG hat aus unternehmerischen Aspekten einen Ausbau von MVG Rad entsprechend der Beschlussvorlage zurückgestellt.

Der eigenwirtschaftliche Betrieb von SWM/MVG Rad wurde jedoch als Kriterium („Marktversagen“) und Rechtfertigung der Betrauung von SWM/MVG für MVG Rad genutzt. Wenn die LHM für das Betriebskostendefizit aufkommen soll, fällt ein wesentlicher Grund der Rechtfertigung der Betrauung der SWM/MVG weg. Aus diesem Grund ist es unerlässlich auch aus rechtlicher Perspektive, eine gründliche Prüfung des vorhandenen Marktgeschehens dahingehend vorzunehmen, ob die derzeit vorherrschenden Marktumstände die Einbeziehung der Betriebskostenübernahme durch die LHM gegenüber der SWM/MVG rechtssicher ermöglichen. Dabei ist auch auf europarechtliche Vorgaben hinsichtlich (staatlicher) Beihilfen einzugehen.

Die 2. Ausbaustufe von MVG Rad wurde zudem aus Finanzierungsgründen bis auf weiteres gestoppt. Die von Seiten der Landeshauptstadt München beauftragte Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) konzentriert sich auf Grund von COVID-19 und den daraus resultierenden knappen Finanzmitteln auf die Aufgaben im Kerngeschäft des klassischen ÖPNV.

Die Betrauung der Stadtwerke München / MVG mit dem System läuft im Januar 2025 aus. Das MOR möchte bis dahin anhand der Ergebnisse der Grundsatzuntersuchung und in Zusammenarbeit mit der MVG und allen betroffenen Stakeholdern sowie den Verbundpartnern des MVV Szenarien prüfen wie ein tragfähiger Übergang ab 2025 aussehen kann um ein zukunftsgerichtetes Fahrradverleihsystem in München und Region dauerhaft und rechtssicher zu etablieren. Unter Berücksichtigung bestehender Angebotsstrukturen sollen vorherrschende Beschwerdelagen, Qualitätsmangel und Versorgungsdefizite untersucht werden sowie eine Portfolio-Erweiterung um neue Angebotsformen wie Lastenräder, Pedelecs, o.ä. geprüft werden. Neben der Frage einer rechtssicheren Weiterentwicklung und Effizienzsteigerung des Bestandssystems MVG Rad soll konkret geprüft werden wie in einem Wettbewerb das bestmögliche System bzw. der bestmögliche Betreiber ermittelt werden kann.

Hierbei ist voraussichtlich eine stärkere Einbindung der Kommune bei strategischen Entscheidungen (zum Beispiel Tariffestsetzung, Investitionsentscheidungen, Auswahl der operativen Anbieter und deren Betriebsmodelle) als bisher erforderlich.

Um die benötigten öffentlichen Mittel optimal einzusetzen, sollen dabei unter Umständen auch Qualitäts- und Ausschreibungskriterien für ein modernes, attraktives und effizientes öffentliches Fahrradverleihsystem geprüft und definiert werden. Das MOR ist überzeugt, dass öffentliche Angebote von geteilter Mikromobilität regional betrachtet werden müssen. Viele Wegebeziehungen überschreiten die Stadtgrenze. Das System muss also grundsätzlich auch den Verbundraum abdecken. Eine Zusammenarbeit mit dem MVV in diesem Thema ist alternativlos, da nur hier alle Angebote für den Gesamtraum gebündelt dargestellt werden können. Eine Kooperation mit dem MVV und den Verbundpartnern ist dabei bereits angestoßen. V Aufgrund anhaltender Kritik (zuletzt auch wieder öffentlich, vgl. <https://www.sueddeutsche.de/muenchen/landkreismuenchen/leihraeder-wir-sind-nicht-verheiratet-mit-der-mvg-1.5449308>), möchten sich der MVV und die Verbundlandkreise auch direkt an der Weiterentwicklung beteiligen.

Für den Zeitraum bis 2025 wird das Mobilitätsreferat prüfen, inwieweit eine Verbesserung der Mikromobilitätsangebote in den Stadtrandbezirken herbeizuführen ist.

So ist neben der Untersuchung auch die Pilotierung von E-Lastenrädern vorgesehen. Ein späteres Ausrollen muss dabei integrativ zur vorhandenen Sharing-Infrastruktur gedacht werden. Das MOR wird diese Aspekte in der Grundsatzuntersuchung beleuchten. Die Expertise der MVG wird in dieser Untersuchung mit eingebunden und beteiligt.

1.3.4. Bedarfsverkehre – On-Demand Mobility (ODM)

On-Demand-Verkehre im Sinne der nachfolgenden Ausführungen sind Pooling Verkehre nach den neuen Regelungen der §§ 44 und 50 des Personenbeförderungsgesetzes. Der Gesetzgeber nannte diese Verkehre auch Linienbedarfsverkehre bzw. gebündelte Bedarfsverkehre. Stark vereinfacht gesagt sind Linienbedarfsverkehre On-Demand-Verkehre, die durch oder im Auftrag der öffentlichen Hand erfolgen.

Gebündelte Bedarfsverkehre wiederum sind On-Demand-Verkehre, welche dem Privatsektor zugeordnet werden. Auch wenn Mietwagen und Taxiverkehre On-Demand, also auf Bestellung verfügbar sind, werden diese Verkehrsformen vom hier verwendeten Begriff der On-Demand-Verkehre (ODM-Verkehre) nicht umfasst.

Verkehrliche Bedeutung von Bedarfsverkehren – On Demand

Aktuell bestehen in München und der Region an verschiedenen Orten mangelnde Angebotsstrukturen im ÖPNV sowie die Herausforderung der wirtschaftlichen Bedienung in Randzeiten. Für Personen, die heute den MIV aufgrund seiner Vorzüge nutzen, bietet der Linien-ÖPNV dort keine attraktiven Alternativen. Es bedarf daher einer wirtschaftlichen ÖPNV-Angebotserweiterung für Personen, die auf individuelles direktes Routing angewiesen sind und einen höheren Anspruch an Verfügbarkeit, Komfort und Privatsphäre haben.

Bedarfsverkehre, auch On Demand Mobilität (ODM) genannt, sind als flexibles, nutzerorientiertes Angebot die bisher einzige Pooling-Lösung, die die Angebotslücke zwischen Linien-ÖPNV und MIV erschließen und damit das Gesamtsystem des ÖPNV stärken kann.

Bedarfsverkehre bergen das Potential unrentable Linien zu ersetzen, sowie ein öffentliches Verkehrsmittelangebot in peripher gelegenen Flächen zu schaffen. Mit einer Verknüpfung von On-Demand und ÖPNV sollen die Kunden dabei durch Reisezeitgewinne und kürzere Wege ein besseres ÖPNV-Erlebnis haben und somit eine attraktive Alternative zur Fahrt mit dem eigenen KFZ erhalten.

ODM-Verkehre bieten zudem die Chance auch Personengruppen anzusprechen, die den ÖPNV bisher meiden - etwa aufgrund mangelnden Komforts (bspw. kein Sitzplatz in überfülltem Bus) oder wegen weiteren Entfernungen zur nächsten Haltestelle des ÖPNV. Sie ermöglichen durch eine Flächenbedienung eine Bewältigung von Wegstrecken ähnlich einer Tür-zu-Tür-Bedienung in einem Fahrzeug mit einem höheren Besetzungsgrad als einem privaten PKW. Als flexibles Verkehrsmittel sind sie also dazu geeignet, den Besetzungsgrad im Vergleich zum MIV zu erhöhen und damit die begrenzte Leistungsfähigkeit der bestehenden Infrastruktur zu entlasten sowie der Gefährdung von Wachstum und Standort- sowie Lebensqualität durch die immer weitere Zunahme des KFZ-Verkehrs entgegenzuwirken.

Ebenso können ODM-Verkehre einen Beitrag zu mehr sozialer Teilhabe bestimmter Personengruppen leisten, beispielsweise indem man bereits bei der Buchung angeben kann, ob ein barrierefreies Fahrzeug oder ein weiblicher oder männlicher Fahrer*in gewünscht wird.

In München wurde durch Clevershuttle und den Pilotversuch IsarTiger und ParkstadtTiger der Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) Ridepooling-Dienste bereits angeboten. Die Erkenntnisse aus diesen Angeboten weisen darauf hin, dass die Größe der Bedienegebiete einen wesentlichen Einfluss auf die verkehrliche Wirkung zeigen. So verdeutlichen die gesammelten Erfahrungen, insbesondere aus dem bedarfsgesteuerten Quartiersmobilitätsangebot ParkstadtTiger, dass bei kleinmaßstäblichen Implementierungen von Ridepooling-Angeboten keine nennenswerten verkehrsentlastenden Wirkungen zu erzielen sind. Dies wird auch durch aktuelle universitäre Forschungsarbeiten und praktische Begleitforschungen, wie dem MOIA Projekt in Hamburg, bestätigt wird.

Gleichwohl zeigen Simulationsergebnisse (vgl. Förderprojekt EASYRIDE), dass ein Modal Shift hin zu dem erweiterten Umweltverbund durchaus möglich sind. Allein durch die Einführung von ODM-Shuttles kann es zu einer Zunahme von 3-3,5 % des ÖPNV-Anteils am Modal-Split im Stadtgebiet kommen. Im „Speckgürtel“ immerhin noch zu einer Zunahme von 2,1%.

Aufgrund des attraktiven Angebots (wenn der Zubringer im ÖV-Tarif bereits enthalten ist) ist hierbei insbesondere von einem Anstieg der ÖPNV-Nachfrage im Stadtgebiet auf der ersten und letzten Meile eines ÖPNV-Weges auszugehen, da damit der Zugang zum ÖPNV erleichtert wird.

Jedoch sind auch Flotten mit größerer Fahrzeuganzahl erforderlich, um eine attraktive Bedienqualität zu gewährleisten, die mit der Verfügbarkeit des eigenen PKW konkurrieren kann. Anlässlich der nicht unbedeutenden Anzahl benötigter Fahrzeuge gilt es zu bedenken, dass es von Vorteil für den Betrieb von ODM-Verkehren ist, wenn deren Flotten groß sind. Viele Fahrzeuge einer Flotte bedeuten mehr Möglichkeiten der Fahrten-

bündelung und damit eine Erhöhung des Besetzungsgrades, woraus idealerweise eine Abnahme der Anzahl der Fahrzeuge auf der Straße insgesamt resultiert. Große Flotten ermöglichen außerdem den erfolgreichen Einsatz innerhalb großer Geschäftsgebiete, die nicht nur das reine Innenstadtgebiet umfassen, und bieten den potenziellen Nutzenden eine erhöhte zeitliche Flexibilität. Dies verbessert wiederum das Erlebnis der Fahrgäste und sorgt somit für eine verbesserte Akzeptanz gegenüber dem ODM-Shuttle.

Der Einfluss von ODM-Verkehren auf den heutigen ÖPNV wurde ebenfalls untersucht. Die Firma IOKI führte als externer Gutachter im Auftrag der LHM eine verbundweite Potenzialanalyse von ODM-Angeboten durch. Die angewandte Bewertungs-Logik zeigt die Wirkungen von ODM-Angeboten in verschiedenen Ausprägungen und ermittelt Beispielgebiete, die durch den einen ÖV-integrierten Feeder-On-Demand-Verkehr den heutigen ÖPNV stärken.

Nächste Schritte

Aus genanntem Grund sieht das MOR perspektivisch einen großflächigen, großvolumigen Einsatz von Bedarfsverkehren vor, der gezielt Nutzergruppen adressiert, die derzeit vom ÖPNV-Angebot nicht erschlossen sind oder sich davon nicht angesprochen fühlen. Aufgrund der signifikanten Finanzierungsbedarfe für großvolumige, fahrgestützte Bedarfsverkehrsangebote sieht das MOR die Notwendigkeit, die verkehrlichen und wirtschaftlichen Effekte eines derartigen Betriebes detailliert zu untersuchen, um davon abgeleitete langfristige Umsetzungs- und Finanzierungskonzepte zu entwickeln. Bestehende Erfahrungen aus der SWM/MVG sollen dabei genauso berücksichtigt werden wie erfolgreiche Ansätze aus anderen Städten und Regionen.

In einem nächsten Schritt soll folglich ein umfassendes Angebotssystem für Bedarfsverkehrsangebote konzipiert werden. Notwendig ist hier die Ausarbeitung eines Betriebskonzepts für das gesamte Stadtgebiet unter Berücksichtigung des Umlandanschlusses. Hierzu findet bereits ein Austausch im Rahmen der UAG ODM statt. In diesem Konzept sollten die wichtigsten Parameter wie Servicezeiten, Verkehrsnachfrage, Wartezeit und Servicequalität sowie Poolingrate und Preis- und Tarifgestaltung im Detail ausgearbeitet werden. Als Eingangsgröße dienen vorliegende Daten und Erfahrungen aus anderen Projekten, die eine Simulation der Wirkungsweisen von großflächigen On-Demand Verkehren ermöglichen. Darauf aufbauend soll ein räumliches Angebotskonzept abgeleitet werden, das ein Maximum an Wirtschaftlichkeit und Effizienz innerhalb des Gesamtverkehrssystems ermöglicht.

Dabei soll ebenfalls auf das Substitutionspotenzial klassischer, liniengebundener Nahverkehrsangebote eingegangen werden. Neben einem großflächigen Betrieb sollen Effekte auf die Systemeffizienz des ÖPNV-Gesamtsystems in München und Region untersucht werden.

Weiterentwicklung des Personenbeförderungsgesetz

Bereits im Rahmen des Förderprojekts EASYRIDE hat sich die LHM intensiv mit der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes und dessen Bedeutung für die künftige öffentliche Personenbeförderung in Deutschland beschäftigt.

In einem Schreiben vom 03.11.2020 wurde von der LHM Stellung zum Referentenentwurf der Bundesregierung für ein Gesetz zur Modernisierung des PBefG genommen. Im Fokus stand dabei u. a. die Ermöglichung neuer Mobilitätsangebote, wie Pooling und digitale Fahrtvermittlung sowie der Erhalt von Rechts- und Planungssicherheit. Die Novellierung des PBefG erfolgte im Jahr 2021 und bietet den Kommunen und damit auch der LHM - je nach Form der Genehmigung - neue Steuerungsmöglichkeiten.

So gibt es etwa im gebündelten Bedarfsverkehr die Option, Einfluss auf den Fahrzeugpool der ODM-Verkehre zu nehmen, zum Beispiel indem eine bestimmte Quote an barrierefreien Fahrzeugen oder solchen ohne Verbrennungsmotor verbindlich vorgeschrieben wird. Weiterhin können bei dieser Verkehrsform zum Schutz der öffentlichen Verkehrsinteressen Einzelheiten zur Rückkehrpflicht samt Abstellorten und zu Bündelungsquoten festgelegt werden. Es steht also im Auswahlermessen der Aufsichts- und Genehmigungsbehörde, ob sie hier aktiv eingreifen will.

Wohingegen sich für die Linienbedarfsverkehre bereits strenge Ziele für die Barrierefreiheit und den Klimaschutz und die Nachhaltigkeit aus dem PBefG ergeben. So besteht die Möglichkeit der Aufhebung der virtuellen Haltestellen, was von bedeutendem Vorteil für das Nutzererlebnis und die Flexibilität von ODM-Verkehren ist.

Das PBefG sieht auch nach der großen Novelle weiterhin einen Typenzwang vor. Dementsprechend wurde für den Mietwagenverkehr zur besseren Abgrenzung zu den ODM-Verkehren aber auch zum Taxiverkehr an der Rückkehrpflicht festgehalten. Zur Erleichterung wurde die elektronische Auftragserfassung ermöglicht und die Aufsichts- und Genehmigungsbehörden können für den Mietwagenverkehr auch Tarifregelungen treffen. Allerdings sind die rechtlichen Hürden hierfür sehr hoch. Zudem fehlt es aktuell noch an Ausführungsbestimmungen oder Handlungsempfehlungen. Grundsätzlich kann die LHM hier also Einfluss auf die preisliche Gestaltung nehmen und der Entstehung von Dumpingpreisen – mit den entsprechenden Folgen für andere Mobilitätsanbieter*innen – entgegenwirken.

Aufgrund einer Regelungslücke, welche zeitnah geschlossen werden soll, liegt die Zuständigkeit für die ODM-Verkehre bei der Regierung von Oberbayern. Konkrete Planungen sehen jedoch vor, dass die Zuständigkeit für die gebündelten Bedarfsverkehre auf die Kreisverwaltungsbehörden delegiert wird. Für Taxi- und Mietwagenverkehre hingegen liegt die Zuständigkeit weiterhin beim Kreisverwaltungsreferat. In jedem Fall sind heute und in Zukunft intensive Abstimmungen zwischen der LHM und der Regierung von Oberbayern notwendig, womit der Bedarf für eine Erhöhung der dafür notwendigen Kapazitäten und Ressourcen vorhanden ist. Eine genauere Erläuterung zur Modernisierung des PBefG und deren Folgen für die LHM findet sich in der Beantwortung des StR-Antrag Nr. 20-26 / A 00994 der SPD/Volt - Fraktion Die Grünen.

Generell wird aufgrund der offenen Rechtsfragen und fehlenden Handlungsempfehlungen zum neuen PBefG eine Unterstützung des MOR und des KVR durch eine Fach- und Rechtsberatung benötigt.

Im Übrigen dürfen in einer Gesamtbetrachtung des Betriebskonzeptes die bestehenden Verkehrsformen Taxi- und Mietwagenverkehr nicht unberücksichtigt bleiben, da einerseits

das Taxi einen Teil der Daseinsvorsorge darstellt und andererseits diese Verkehrsformen eine zentrale Rolle in der Reduzierung des MIV spielen können.

1.3.5. Mobilitätsplattform / Mobility-as-Service (MaaS)

Mobility as a Service (MaaS) ist die Integration von und der Zugang zu verschiedenen Mobilitätsdienstleistungen wie Bus, Bahn, Carsharing, Ridesharing, Taxi, etc. in einem digitalen Mobilitätsangebot sowie die Verknüpfung mit weiteren Angeboten, z. B. Freizeit und Tourismus.

Das grundlegende Prinzip und die Hauptmotivation hinter der Entwicklung und dem Einsatz von MaaS ist, die Nutzer*innen in den Mittelpunkt zu stellen. MaaS hilft, die Mobilitätsansprüche zu befriedigen, umständliche Wegeketten gut bewältigen zu können, dabei gleichzeitig das gesamte Transportsystem zu verbessern und das Angebot mit dem besten Preis-Leistungsverhältnis darzustellen, sowohl für private Nutzer*innen als auch für Unternehmen.

Maßgeschneiderte Services schlagen basierend auf den Bedürfnissen der Nutzer*innen die beste Mobilitätslösung vor und bieten unterschiedliche Angebotspakete. MaaS ist jederzeit verfügbar und bietet in integrierter Form Planung, Buchung, Bezahlung und Echtzeit-Informationen an.

Die Herausforderung bei der Entwicklung von MaaS-Systemen besteht darin, die Integration verschiedener Mobilitätsdienste und Mobilitätsanbieter*innen über Unternehmensgrenzen hinweg herbeizuführen.

Unerlässlich ist dabei ein diskriminierungsfreier Ansatz. Um dies sicherzustellen, muss die koordinierende Rolle beim Thema MaaS bei der öffentlichen Hand und den Aufgabenträgern liegen. Denn nur sie sind frei von unternehmerischen Einzelinteressen und vertreten glaubwürdig die Interessen der Nutzer*innen für eine erfolgreich umgesetzte Mobilitätswende, in der Mobilität als effiziente Daseinsvorsorge gesichert ist. Zudem können öffentliche Aufgabenträger eine neutrale Maklerrolle zwischen den beteiligten Akteuren, die auf dem Verkehrsmarkt in Konkurrenz stehen, spielen. Nicht zuletzt besitzen Gebietskörperschaften neben der kommunalen Planungshoheit auch gegenüber den Nutzer*innen die größte Glaubwürdigkeit, was gerade bei Kommunikationsmaßnahmen von entscheidender Bedeutung ist.

Damit MaaS erfolgreich und im Sinne der LHM umgesetzt werden kann, muss das MOR in Abstimmung mit dem RIT die Verantwortung für die Gestaltung und die Steuerung der institutionellen Rahmenbedingungen übernehmen.

Eine öffentliche Mobilitätsplattform ist ein entscheidendes Element, um die verkehrs- und klimapolitischen Zielsetzungen in unserer Region zu erreichen. Nur mit vereinten Kräften relevanter Akteur*innen (Verbundpartner*innen, MVV, MVG, Mobilitätsdienstleister*innen, u.v.w.) kann hier tatsächlich ein Mobilitätsökosystem geschaffen werden, welches keine*n Anbieter*in zurücklässt und den Fokus auf eine nachhaltige Änderung des Mobilitätsverhaltens legt.

In dieser Mobilitätsplattform müssen unterschiedlichste Mobilitätsanbieter*innen so zusammenwirken, dass aus Sicht der Nutzer*innen Mobilitätsdienstleistungen „aus einer Hand“ entstehen. Es müssen alle notwendigen Daten mit standardisierten digitalen Schnittstellen bereitgestellt und ausgetauscht werden, damit umfassende inter- und multi-modale Angebote geschaffen werden können. Das Ziel ist die Umsetzung einer Tiefenintegration aller Mobilitätsanbieter*innen, die Bereitstellung offener Schnittstellen des ÖPNV sowie ein integriertes Ticketing.

Aus den genannten Gründen begleitet das MOR bereits seit einigen Jahren u. a. in der AG Mobilitätsplattform, welche aus der INZELL Modellstadt 2030 entstanden ist, eine organisatorische und technische Lösung zur Realisierung einer Mobilitätsplattform (auf Basis DEFAS Bayern, dem Online-Reiseinformationssystem für den Öffentlichen Personennah- und Regionalverkehr der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG)) in der Region München.

Mittlerweile hat der Freistaat Bayern die BEG mit der Weiterentwicklung von DEFAS Bayern zu einer offenen Mobilitätsplattform betraut. Dabei befinden sich wichtige Schritte (wie z. B. standardisierte Anbieter*innenintegration) bereits in Umsetzung. Das MOR befürwortet diese Entwicklung und plant mit externen Dienstleister*innen und in Zusammenarbeit mit den Mobilitäts-Stakeholder*innen MVG, MVV und weiteren Mobilitätsanbieter*innen vertragliche Rahmenvereinbarungen für die Mobilitätsplattform zu koordinieren, entwickeln und unterstützen. In Abstimmung mit dem MVV, der MVG sowie den MVV Gesellschaftern konnte dazu bereits vereinbart werden, dass eine gemeinsame Entwicklung und vollständige Integration aller bestehender Komponenten in DEFAS gemeinsam umgesetzt werden soll. Eine Finanzierung der Entwicklungskosten einer gemeinsamen regionalen Mobilitätsplattform durch den Freistaat Bayern sowie die Kofinanzierung von Verbundraumpartnern wird als großer Vorteil angesehen, um keine parallelen Eigenentwicklungen vorantreiben zu müssen. DEFAS soll als gemeinsame regionale Mobilitätsplattform fungieren und die Komponenten sollen eigenständig und aufwärtskompatibel in DEFAS laufen.

Dabei soll neben Organisationsfragen auch die Entwicklung und Etablierung einer digitalen Identitätsinfrastruktur für die Mobilitätsplattform geprüft werden. Ziel ist es, die Datenhoheit bei den Kund*innen zu belassen. Stichwort ist hier Self-Sovereign Identity (Souveräne Identitäten), so dass keine Datenmonopole entstehen und das System datensicher und diskriminierungsfrei ist. Damit wird ein unkomplizierter und sicherer Zugang zu physischen (z. B. Mobilpunkte) und digitalen Angeboten (z. B. Apps) für alle Nutzer*innen ermöglicht.

Mit diesem Ansatz können auch bestehende Entwicklungen MVV und MVG Beauskunftungsmedien und Kundenschnittstellen weiterentwickelt werden. Bestehende Komponenten (z.B. M-Login, Radroutenplaner, Tiefenintegration, etc.) können genutzt und bedarfsgerecht weiterentwickelt werden.

Die Weiterentwicklung muss im Kontext der verkehrs- und klimapolitischen Ziele diskutiert und bewertet werden, wobei die verkehrliche Wirkung zu priorisieren ist. Das MOR steht dazu im Austausch mit der MVG um kommunale Vorgaben und Qualitätsansprüche an die aktuelle MVG-Mobilitätsapp „MVGO“ zu integrieren. Weiterhin koordiniert das MOR Gespräche zwischen MVV und MVG, um eine Synchronisation der

Entwicklungen zu erreichen und die Einbindung des bayernweiten DEFAS-basierten Mobilitätsplattformansatz zu erreichen.

Die SWM/MVG wird auch im Weiteren ein wichtiger Umsetzungspartner bleiben und als Mobilitätsdienstleister v.a. auch die Rolle als digitaler Integrator ausführen müssen. Als kommunales Verkehrsunternehmen soll die SWM/MVG dabei eine Kundenschnittstelle im erweiterten Umweltverbund bilden über eine entsprechende digitale Integration zukünftig alle Mobilitätsangebote zusammenführen. Dabei sollen bestehende Authentifizierungslösungen wie der M-Login berücksichtigt werden. Kundenbindung und Kundendaten dürfen im Kontext der öffentlichen Mobilität jedoch kein wirtschaftliches Gut darstellen. Eine Erweiterung und Öffnung sollte mit Fokus auf die Information und einfache Nutzung für Alle ermöglicht werden und sich nicht auf einen einzelnen Zugang beschränken.

Auf Bundesebene wurde die Vernetzungsinitiative Mobility inside durch neun Partner (darunter die SWM/MVG) initiiert und durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) finanziell gefördert. Als Lösung "aus der Branche für die Branche" steht die Plattform allen Verkehrsverbänden und Unternehmen die sich der Initiative kostenpflichtig anschließen offen. Ausgehend von der bestehenden Branchenstruktur, werden die Aktivitäten rund um die digitale Servicekette "Informieren – Buchen – Bezahlen – Kontrollieren" gebündelt. Die Plattform soll auf Basis vorhandener und gemeinsam nutzbarer Komponenten, Infrastrukturen und Lösungen aufgebaut werden. Um eine überregionale Vernetzung und Anbindung an den Fernverkehr zu ermöglichen, stehen das MOR und RIT mit der Mobility Inside Plattform GmbH im Austausch. Eine mögliche Kooperation einer regionalen DEFAS-Mobilitätsplattform soll langfristig geprüft werden. Sofern Mobility Inside perspektivisch wettbewerbs- und marktfähig wird, ist eine zukünftige DEFAS-Integration in Mobility Inside dabei das erklärte gemeinsame Ziel.

Ähnliche Beispiele zu kommunalen / öffentlichen Mobilitätsplattformen finden sich auch anderenorts und wurden erst zuletzt auf dem ITS World Congress öffentlich präsentiert (z. B. Hamburg, Helsinki, Göteborg, u. a.). Oft handelt es sich dabei um tarifliche und vertriebliche Lösungen zur Steigerung des Modal-Split-Anteils im ÖPNV und zur dauerhaften Kundenbindung an den erweiterten Umweltverbund. Durch passgenaue Tarifangebote, die das sich verändernde Mobilitätsverhalten der Kund*innen besser abbilden, können Kund*innen neu gewonnen werden bzw. bestehende Kund*innen dauerhaft an den ÖPNV gebunden werden. Denn auch neue digitale/technische Lösungen bieten zusätzlich vielfältige Möglichkeiten, Tarife weiter zu entwickeln und neue smarte Tarifprodukte auf den Markt zu bringen.

Neue elektronische Tarife entfalten neue Möglichkeiten: HomeZone-Tarife bspw. erlauben den Kund*innen, ihren Mobilitätskreis per Kilometer frei zu wählen, ohne sich an den bestehenden Tarifzonen zu orientieren und diese auch im Voraus zu wählen, wenn erforderlich. Aber auch die Anwendung elektronischer Tarife auf neue Mobilitätsformen, bspw. auf On-Demand-Verkehre, bietet den Vorteil alle Verkehre nach einheitlichen "Berechnungskriterien" abzurechnen. Dadurch wird die Nutzung einfacher, zugänglicher und vor allem transparenter.

Neben neuen Tarifangeboten können Marketingmaßnahmen, wie drei Monatskarten zum Preis von Zweien oder freie Schnuppertage im eTarif (Luftlinientarif), Kund*innen anspre-

chen und im erweiterten Umweltverbund dauerhaft behalten. Für die Umsetzung spielt der MVV eine zentrale Rolle.

Insbesondere in der Post-Corona Zeit ist dies ein wichtiger und dringlicher Ansatz, da sich das Mobilitätsverhalten der Bürger*innen stark im Wandel befindet.

In enger Kooperation mit der neuen Mobilitätsdachmarke „München unterwegs“ sollen gemeinsame Marketing und Kommunikationsmaßnahmen entwickelt und das enge Zusammenspiel zum Mobilitätsmanagement genutzt werden. Menschen in München und der Region sollen durch attraktive Einstiegsangebote (drei für zwei oder Schnuppertage im eTarif) zum Umsteigen auf den erweiterten Umweltverbund bewegt werden. In einer ersten Phase sollen innerhalb der UAG MaaS verschiedene Ansätze entwickelt, soweit wie möglich erprobt und bezüglich Wirkung und Kund*innenbindungspotential bewertet werden. Für die Umsetzung dieser Aufträge benötigt das MOR für die kommenden Jahre externe fachliche, rechtliche und konzeptionelle Beratungsleistung.

1.3.6. Zentrale Datenplattform für Mobilitätsdaten (MDAS) - Datenbasiertes Monitoring, Steuerung und Regulierung

Die Digitalisierung und die umfassende Verfügbarkeit von mobilitätsrelevanten Daten sind für die Zielerreichung und die Optimierung von Shared Mobility ein zentraler Erfolgsfaktor. Damit die mobilitätsrelevanten Daten für die verschiedenen Anwendungsfälle im Kontext Shared Mobility geeignet vorgehalten werden können, muss hierzu eine zentrale Datenplattform für nachhaltige urbane Mobilität in Form des Monitoring und Data-Analytics Systems (MDAS) aufgebaut werden. Das System ist Bestandteil der Mobilitätsdatenstrategie des Mobilitätsreferat und soll eng verknüpft werden mit dem Digitalen Zwilling des GeodatenService der Landeshauptstadt München und den damit verbundenen Digitalisierungslösungen des IT-Referats.

So sollen gemeinsame Synergien in Datenhaltung, Schnittstellenmanagement, Datenprozessierung und entsprechender Analyse und Visualisierung genutzt werden. Dazu werden das IT Referat sowie das Kommunalreferat mit dem GeodatenService München eng in die Entwicklung eingebunden.

Es sollen dabei verschiedene (interne und externe) Datenquellen angebunden werden und zur Auswertung Fachbereichen wie Parkraummanagement, Planung/Steuerung des ruhenden und fließenden Verkehrs, Elektromobilität und Shared Mobility zur Verfügung gestellt werden.

Die Auswertung von relevanten Mobilitätsdaten dient als Analyse-, Bewertungs- und Entscheidungsgrundlage für viele Maßnahmen und geplanten Umsetzungen. Bereits für die vom Stadtrat beschlossenen Maßnahmen, z. B. Förderung der Elektromobilität und Shared Mobility, sind weitergehende und v.a. fortlaufende Untersuchungen und Planungen erforderlich. Eine datenbasierte Wirkungsabschätzung und Fortschrittskontrolle als Beitrag zur Zielerreichung ist zeitgemäß und zwingend notwendig.

Mit MDAS wird es möglich sein das gesamte Shared Mobility Angebot in Echtzeit, bzw. mit möglichst geringer Latenz, zu monitoren und zu analysieren, um die Ergebnisse und Erkenntnisse kurzfristig in die Verkehrssteuerung einfließen zu lassen und mittelfristig eine

Daten und Fakten basierte Planung, Förderung und Koordination der Shared Mobility zu machen. Auch die Echtzeitdaten des fließenden Verkehrs werden hier für eine aktive und direkte Live-Verkehrssteuerung angebunden.

Im Bereich Digitales Parkraummanagement werden die Daten zur Parkplatzauslastung, zur Verkehrslage und über Parkplatzanfragen zur Analyse in das System fließen. Somit können, unter Beachtung des Datenschutzes, neue digitale Services, z. B. Parkplatzrouting, Parkleitsystem, dynamisches Pricing und Anwohnerparkausweise bereitgestellt werden.

Für eine erfolgreiche Digitalisierung für die Mobilitätswende muss das MOR federführend für die Entwicklung und die Umsetzung einer zentralen Datenplattform für Mobilitätsdaten verantwortlich sein. Neben dem Aufbau des MDAS ist die Etablierung eines strategischen Datenmanagements im MOR in Abstimmung mit den Vorgaben der stadtweiten Datengovernance absolut notwendig.

Der in der Mobilitätsdatenverordnung des BMVI auf nationaler Ebene angelegten National Access Point (NAP) soll als öffentliche technische Infrastruktur zur Auslieferung und Bezug von Mobilitätsdaten berücksichtigt werden. Mögliche Synergien können langfristig genutzt werden.

Das IT-Projekt „Monitoring und Data-Analytics-System“ wird in der stadtweiten IT-Projektportfolioplanung unter der Nummer „MOR_01069 MDAS“ geführt. Der Projektstart und die Durchführung der Phase Anforderungsqualifizierung ist für das Jahr 2022 geplant. In dieser Phase werden die Eckpunkte für das zukünftige MDAS-System erfasst und dokumentiert. Ende 2022 liegt eine Beschreibung der Fachlichkeit und Technik des geplanten MDAS vor, so dass daraus eine Aufwands- und Kostenschätzung für die Umsetzung abgeleitet werden kann. Auf dieser Basis wird das Mobilitätsreferat zusammen mit dem IT-Referat 2023 eine Beschlussvorlage inklusive einer Wirtschaftlichkeitsbetrachtung zur Umsetzung des Systems vorlegen.

1.4. Monitoring und Evaluation der Teilstrategie Shared Mobility

Die UAG Strategie hat bereits ein erstes Set an qualitativen und quantitativen Indikatoren für die Ziele der Shared Mobility entworfen. Die Indikatoren werden derzeit weiter detailliert und für die Anwendung vorbereitet.

Die Indikatoren sollen erstmalig 2022 und nachfolgend im Abstand von zwei Jahren erhoben werden. Hierdurch wird zunächst der Status Quo erfasst und in den folgenden Jahren mögliche Veränderungen aufgezeigt.

Das Set der Indikatoren dient somit für das Monitoring der Verkehrswende durch Shared Mobility und der Evaluation der verschiedenen Maßnahmen. Das nachfolgende Schaubild 14 zeigt das Set der Indikatoren, welches derzeit noch weiter spezifiziert wird.

	Gesamtsystem	Integration
Ziel	Die LHM steuert und fördert flächeneffiziente und diskriminierungsfreie Shared Mobility Angebote als ergänzenden Bestandteil des Umweltverbunds	Alle Shared Mobility Angebote sollen durch digitale Integration schnell, bequem, zentral zugänglich und untereinander vernetzt sein
Indikatoren Auswahl	<ul style="list-style-type: none"> • Steigende Anzahl Mobility Hubs • Anzahl Shared Angebote (Anbieter & Fahrzeuge in der LHM und allen Landkreisen) 	<ul style="list-style-type: none"> • Steigende Anzahl und Nutzung tiefenintegrierter und preislich gebündelter Angebote ist zu messen • Steigender Anteil der Intermodalität an Wegen (Wegketten) Umstieg Sharing/ÖPNV vom MIV soll gemessen werden
	Priorität	Effizienz / Transparenz
Ziele	Shared Mobility Angebote werden im Straßenraum gegenüber privater PKW entscheidend priorisiert	Shared Mobility wirkt gesamtheitlich rentabel und ist transparent
Indikatoren Auswahl	<ul style="list-style-type: none"> • Anzahl öffentliche Pkw Stellplätze im Verhältnis zu Shared Mobility (Stellplätzen/-flächen soll gemessen werden) • Sinkender Parksuchverkehr 	<ul style="list-style-type: none"> • Steigende Flächendeckung der Betriebsgebiete • Messung der Bündelung von Fahrten bei ODM über die Pooling-Quote entsprechend der Use Cases
	Klima / Nachhaltigkeit	Angebotsqualität
Ziele	Shared Mobility leistet aktiv einen Beitrag zum Klimaschutz und wird bis 2035 ausschließlich klimaneutral	An jedem Ort und zu jeder Zeit sollen passende Shared-Mobility-Angebote verfügbar sein, welche schnell und zuverlässig ans gewünschte Ziel bringen
Indikatoren Auswahl	<ul style="list-style-type: none"> • Steigender Anteil emissionsfreier und E-Fahrzeuge • Sinkende Fahrzeugbesitzquote (Pkw/1000 EWO) stadtweit • Sinkender Ressourcenverbrauch und CO2-Ausstoß pro Person und Wegeeinheit 	<ul style="list-style-type: none"> • Innerhalb von 5 Gehminuten bzw. 300 Meter sollen 24/7 mindestens vier Angebote des erweiterten Umweltverbunds verfügbar sein • Fahrgastzahlen im ÖPNV, welche aus dem MIV und anderen Modi kommen

Schaubild 14: Auswahl an Indikatoren zu den Zielen der Shared Mobility.

Neben den Indikatoren dient das datenbasierte Monitoring (vgl. Kapitel 1.3.6.) für die Erfassung der Daten der Shared Mobility. Dies ermöglicht eine kurzfristige Auswertung zu Nachfragestrukturen etc. und die Wirkung der Maßnahmen zu bewerten.

Spätestens fünf Jahre nach Verabschiedung der vorliegenden Beschlussfassung werden dem Stadtrat die Auswertungen der Evaluation vorgestellt.

1.5. Beteiligung

Für die Umsetzung der Teilstrategie sind diverse Beteiligungsformate geplant. Bürger*innen sollen über die Formate des Handlungs- und Kommunikationskonzepts bei der Etablierung und Umsetzung der Teilstrategie Maßnahmen eingebunden werden. Ziel ist es, die Akzeptanz für Shared Mobility und die Umwidmung von Stellplätzen von Beginn an zu gewährleisten. Ebenso sollen Bürger*innen in die Evaluation eingebunden werden.

Die Bezirksausschüsse wurden im Rahmen einer Informationsveranstaltung zur Shared Mobility am 06.05.2021 über den Entwurf der Teilstrategie und die Vorschläge für Maßnahmen informiert. Für die Auswahl von Standorten für Carsharing-Stellplätze und Mobilpunkte werden nach Verabschiedung dieser Beschlussvorlage die Bezirksausschüsse um Vorschläge für Standorte gebeten. Die entsprechende Verortung findet im Rahmen von Begehungen und unter geeigneter Beteiligung des jeweiligen Bezirksausschusses statt.

1.6. Aktualisierung und Fortschreibung

Der Grundsatzbeschluss Sharing Mobility 2019 stellt die Vorgabe zur iterativen Fortschreibung der strategischen Bestrebungen für Shared Mobility. Die Maßnahmen sollen jährlich anhand der Monitoring-Ergebnisse in den Unterarbeitsgruppen überprüft und im Bedarfsfall angepasst werden. Das Zielbild und die Vision soll im Abstand von 5 Jahren reflektiert und gegebenenfalls durch die AG Shared Mobility und die UAG Strategie angepasst werden. Hierfür sind insbesondere Evaluationsergebnisse, Mobilitätsdaten, Entwicklungen im Angebots-Markt und politische Forderungen zu berücksichtigen. Im Falle einer Anpassung ist diese dem Stadtrat vorzulegen.

2. Stellenbedarfe

Darstellung der Stellenbedarfe in den Fachbereichen

Nach den unter 1. dargelegten bereits vorhandenen und zukünftig zu erwartenden neuen Aufgaben werden neue Stellenbedarfe ausgelöst.

Um den Aufgaben für die erste Ausbaustufe der Shared Mobility im notwendigen Umfang gerecht zu werden, sind insgesamt 8,0 VZÄ (davon 5,0 VZÄ ab 07/2022 und 3,0 ab 01/2023) an neuen Stellen für das Mobilitätsreferat und 3,0 VZÄ für das Baureferat, sowie die Entfristung der bis Ende 2023 befristete Stelle für den Ausbau der Ladeinfrastruktur im Baureferat notwendig. Zusätzlich wird 1,0 VZÄ für das KVR benötigt.

Nachfolgend werden die unabdingbaren Stellenbedarfe in den Fachbereichen der Referate dargestellt. Im MOR sind sowohl Geschäftsbereich 1 (Strategie) als auch Geschäftsbereich 2 (Verkehrs- und Bezirksmanagement) betroffen. Die Stellenzuschaltungen sind für die Erreichung der Umsetzungsziele bis 2026 zwingend erforderlich und für die Aufgabenerfüllung unabdingbar.

Tabelle „Zusammenfassung Bedarf MOR (in Stellen VZÄ)“

Zeitraum	Funktion	VZÄ	Einwertung ¹⁸	Qualifikations- ebene
Ab 07/2022 dauerhaft in GB2.21	Straßenverkehrs- rechtliche Anord- nungen im Straßenverkehr für Mobilpunkte und Carsharing	2,0	A12/ E11	QE 3
Ab 07/2022 dauerhaft in GB1.12	Entwicklung Mobil- punkte	1,0	A13/ E13	QE 4
Ab 07/2022 dauerhaft in GB1.12	Entwicklung geteilte Mikromobilität	1,0	A13/ E13	QE 4
Ab 07/2022 dauerhaft in GB2.11	SB Bezirks- und Projektmanagement (Bezirk Mitte)	1,0	A13/E13	QE 4
Ab 01/2023 dauerhaft in GB2.12 und GB2.13	SB Bezirks- und Projektmanagement (Bezirk Nord-West und Bezirk Süd-Ost)	2,0	A13/E13	QE 4
Ab 01/2023	Steuerung multimo-	1,0	A13/E13	QE 4

Zeitraum	Funktion	VZÄ	Einwertung	Qualifikationsebene
dauerhaft in GB1.12	daler Mobilitätsangebote und Verkehrsmanagement (Monitoring und Steuerungstool)			
Summe		8,0		

Tabelle „Zusammenfassung Bedarf BAU (in Stellen VZÄ)“

Zeitraum	Funktion	VZÄ	Einwertung ¹⁹	Qualifikationsebene
07/2022	Bauliche Umsetzung der Mobilpunkte	1,0 1,0	E12 E13	QE 3 QE 4
01/2023	Bauliche Umsetzung der Mobilpunkte	1,0	E12	QE 3
01/2024	Entfristung Ausbau der Ladeinfrastruktur	1,0	E13	QE 4
Summe		4,0		

Tabelle Zusammenfassung Bedarf Kreisverwaltungsreferat (in Stellen VZÄ)

Maßnahme	Funktion, Bereich	VZÄ	Einwertung	Qualifikationsebene
Ab 07/2022 unbefristet in KVR-III/232	SB Grundsatzangelegenheiten, SB Gewerblicher Kraftverkehr, KVR-III/232	1,0	A 11/ E10	QE 3
Summe		1,0		

19 Vorbehaltlich der Bestätigung durch das Personal- und Organisationsreferat

2.1. Gemeldete Bedarfe strategisch-konzeptioneller Aufgaben

Der Stellenbedarf begründet sich jeweils durch strategisch-konzeptionelle Tätigkeiten, die inhaltlich einmalig, also nicht wiederkehrend sind. Eine herkömmliche analytische Bemessungsmethodik findet hier keine Anwendung, da weder die Arbeitsmenge noch mittlere Bearbeitungszeiten aussagekräftig erhoben werden können.

Die durch die Stellenzuschaltung erwarteten Wirkungen und Effekte bzw. angestrebten Ziele werden in dem Kapitel 1 im Rahmen der Teilstrategie Shared Mobility dargestellt.

Nachfolgend werden die einzelnen Bedarfe aufgrund von Aufgabenmehrungen näher beschrieben. Nur mit den im Folgenden beantragten zusätzlichen Stellen kann die beschriebene Teilstrategie Shared Mobility verantwortungsvoll umgesetzt werden.

Straßenverkehrsrechtliche Anordnungen im Straßenverkehr für Mobilpunkte und Carsharing

Bedarf: 2,0 VZÄ für einen SB Verkehrsordnung in EGr. E11 bzw. BesGr. A12, (3. QE) in GB 2.21 ab 07/2022

Das MOR ist verantwortlich für planerische und straßenverkehrsrechtliche Anordnungen im Straßenverkehr. Dies betrifft auch die Themen von Shared Mobility (Carsharing, Fahrradverleihsystemen, über Rollersharing bis hin zu Angeboten für elektrisch betriebene Kleinstfahrzeuge und Mobilpunkte). Eine gesamtstädtische Ausweitung der Shared Mobility Angebote erfordert einen erheblichen Bedarf an Infrastruktur im öffentlichen Straßenraum, deren Einrichtung durch die Straßenverkehrsbehörde ordnungsgemäß zu prüfen und zu genehmigen ist. In der Folge steigen Aufgabenvielfalt und -intensität auf Seiten des MOR, da Umfang und Verantwortung entsprechend zunehmen.

Um den neuen Aufgaben mit der Angebotsausweitung bis 2026 zeitgerecht nach den Vorstellungen in den Stadtratsbeschlüssen bewältigen zu können, werden 2,0 VZÄ in A 12 / E 11 benötigt. Dabei sollen die Stellen die Belange des Straßenverkehrs bei der Planung und Flächennutzungen einbringen sowie an der Umsetzung und Feinplanung mit den Instrumenten der Verkehrsordnung mitwirken. Aufgrund der neu zu entwickelnden Prozessabstimmungen/-abläufe, der Schnelllebigkeit des Themas und der gesamtheitlich notwendigen Betrachtung mit anderweitigen Nutzungsansprüchen für die begrenzte Fläche gilt es dabei hinsichtlich der Umsetzung umfangreiche konzeptionelle Überlegungen anzustellen.

Entwicklung Mobilpunkte

Bedarf: 1,0 VZÄ für einen SB Verkehrs- und Mobilitätsmanagement in EGr. 13 (4. QE) in GB1.12, ab 07/2022

Um Mobilpunkte in München flächendeckend zu verankern, gilt es diese sowohl in Neubaugebieten als auch in Bestandsquartieren in die Stadtentwicklung und Angebotsplanung zu integrieren. Zeitgleich zur Umsetzung des strategischen Gesamtkonzeptes soll in der ersten Stufe der Angebotsausweitung bis 2026 die Vielfalt an Möglichkeiten der räumlichen Verteilung in Abstimmung mit den Bezirksausschüssen und Bürger*innen umgesetzt werden.

Die wesentlichen Arbeitsschwerpunkte dieser Stelle liegen in verkehrsplanerischen Makroverortung der Ausbaustufen von Mobilpunkten sowie der Koordination von Partizipationsmaßnahmen zur Makroplanung. Dazu gehört ebenso die Koordination von Marktteilnehmenden und Planung einer räumlichen Angebotsausweitung auf die Gesamtstadt. Um die neuen Aufgaben der Angebotsausweitung zeitgerecht nach den Vorstellungen in den Stadtratsbeschlüssen bewältigen zu können, wird 1 VZÄ in E 13 benötigt.

Entwicklung geteilte Mikromobilität

Bedarf: 1,0 VZÄ für einen SB Verkehrs- und Mobilitätsmanagement in EGr. 13 (4. QE) in GB1.12, ab 07/2022

Innerhalb der Shared Mobility kommt dem Segment geteilte Mikromobilität (derzeit hauptsächlich der Verleih von Fahrrädern, Pedelecs, Lastenrädern, E-Tretrollern und E-Motorrollern) eine hohe Bedeutung zu. Diese Angebote sind besonders auf Kurz- und Mittelstrecken attraktiv und dabei vergleichsweise kostengünstig sowie umweltfreundlich. Dabei haben Angebote für geteilte Mikromobilität in unterschiedlichen Raumtypen verschiedene Potenziale. Ein effizientes Gesamtangebot muss folglich räumlich und funktional differenziert ausfallen und im Kontext der Mobilpunkte entsprechend integriert betrachtet werden.

Es gilt nun ein auf München und seine Region zurechtgeschnittenes Vorgehen zu entwickeln, das die vorhandenen Potenziale, Herausforderungen und Umsetzungsmöglichkeiten berücksichtigen muss. Dabei soll ein wohnortnaher Anschluss, als auch eine Integration in ÖPNV-Systeme intensiv mitberücksichtigt werden, um nachhaltige Mobilitätsketten im Umweltverbund zu ermöglichen. Dazu soll eine Ausschreibung für ein modernes, attraktives und effizientes öffentliches Mikromobilitätsverleihsystem entwickelt und geeignete räumliche Lösungen für Abstell Situationen im öffentlichen Raum definiert werden.

Um die neuen Aufgaben der Angebotsausweitung zeitgerecht nach den Vorstellungen in den Stadtratsbeschlüssen bewältigen zu können, wird ab 07/2022 1 VZÄ in E 13 benötigt.

Umsetzung Mikroplanung und Bezirksmanagement für Mobilpunkte

Bedarf: 3,0 VZÄ für SB Verkehrsplanung in EGr. 13 (4. QE) davon 1,0 VZÄ ab 07/2022 in GB 2.11 und 2,0 VZÄ ab 01/2023 in GB 2.12 und GB 2.13

Das MOR ist verantwortlich für die Mikroplanung und die Gewährleistung der Funktion und Sicherheit des Verkehrs aller mobilitätsbezogenen Maßnahmen und Infrastrukturprojekte. Die verkehrliche Erschließungsplanung und planerische Umsetzung von innovativen Mobilitätskonzepten im Rahmen von Bebauungsplanungen und Stadtentwicklungsprojekten sind mit Angebots- und Strukturmaßnahmen der Shared Mobility zu erweitern.

Dabei sind insbesondere die Mikroplanung auf Bezirksebene, die integrierte Erschließungsplanung sowie verkehrliche Begleitung von Planfeststellungsverfahren, Bebauungsplanverfahren und Wettbewerben Bestandteil der Aufgabe innerhalb der drei Planungsbereiche Bezirk Mitte (MOR-GB2.11), Bezirk Nord-West (MOR-GB2.12) und Bezirk Süd-Ost (MOR-GB2.13). Aufgabe der Stellen ist ebenfalls die alltägliche Bearbeitung und Behandlung aller Anliegen zu den Themen der Shared Mobility Mikroplanung

aus dem Stadtrat, den Bezirksausschüssen und aus der Bürgerschaft inklusive der aktiven, kommunikativen Lösungssuche.

Steuerung multimodaler Mobilitätsangebote und Verkehrsmanagement (Monitoring und Steuerungstool)

Bedarf: 1,0 VZÄ für einen SB Verkehrs- und Mobilitätsmanagement in EGr. 13 (4. QE) in GB1.12, ab 01/2023

Der gewünschte verkehrliche Effekt der Shared Mobility wird sich nur einstellen, wenn sie den Bürger*innen in attraktiver, leicht zugänglicher Form dargeboten wird. Folglich ist es notwendig, die Zugänglichkeit, die Diskriminierungsfreiheit und Erreichbarkeit in Zukunft transparent sicherstellen zu können. Zu klären sind dabei Fragen der technischen Umsetzung und Schnittstellen, des Datenschutzes, die Möglichkeiten einer rechtlichen Anordnung für offene Schnittstellen und der operativen Zuständigkeiten. Um den Vorstellungen eines diskriminierungsfreien Zugangs und einer besseren Information der Bürger*innen nachzukommen ist es notwendig, einen besseren Informationsaustausch zwischen der Stadt, den Shared Mobility Anbieter*innen und weiteren Mobilitätsdienstleister*innen wie der MVG, dem MVV und der S-Bahn München herzustellen.

Das MOR ist für Sondernutzungen, Parklizenzen und die freiwillige Selbstverpflichtung für Elektrokleinstfahrzeuge zentraler Ansprechpartner für alle Shared Mobility Anbieter*innen. Das MOR ist zudem gefragter Ansprechpartner für zahlreiche Start-Ups, mittelständische Unternehmen, Industrie, Wissenschaft und Interessenvertretungen aus den Bereichen der Shared Mobility, die das MOR als zuständige Behörde und als Praxispartner zur Entwicklung ihrer Produkte und zum Erfahrungsaustausch benötigen. In der Folge steigen Aufgabenvielfalt und -intensität auf Seiten des MOR, da Umfang und Verantwortung entsprechend zunehmen.

Für die Umsetzung und Zielerfüllung der Shared Mobility Angebote ist eine System- und Wirkungsbewertung aus Nutzersicht und aus städtischer Sicht von hoher Wichtigkeit. Dabei sind sowohl die Auswertung objektiver Daten der Betreibenden als auch die Erfassung der subjektiven Sichtweisen der Nutzenden relevant. Um diese Abschätzung nicht nur auf theoretischer Grundlage, sondern auch auf einer verlässlichen empirischen Basis durchzuführen und auch um den Erwartungen nach der Weiterentwicklung gerecht zu werden, soll die stadtweite erste Stufe der Angebotsausweitung als Praxisbeispiel erfolgen und wissenschaftlich evaluiert werden. Auf Basis des fortlaufenden Monitorings sollen Angebote entsprechend optimiert gesteuert werden.

Um die neuen Aufgaben der Wirkungsevaluation sowie der Digitalisierung zeitgerecht nach den Vorstellungen in den Stadtratsbeschlüssen bewältigen zu können, wird 1,0 VZÄ in E 13 benötigt. Dabei soll die Stelle die Belange des Straßenverkehrs und der Shared Mobility bei der fortschreitenden Digitalisierung einbringen, sowie an dem Design und der Umsetzung der Wirkungsevaluation mitwirken.

Bauliche Umsetzung der Mobilpunkte

Bedarf: 2 VZÄ (Einwertung A12 / E12), 2 VZÄ (Einwertung A13 / E13)

Für die bauliche Umsetzung der Mobilpunkte muss das Baureferat alle betreffenden Verkehrsflächen gemäß der verkehrsrechtlichen Anordnung des Mobilitätsreferates beschildern und markieren sowie die analogen Stelen, Fahrradpumpen und Fahrradreparaturstationen aufstellen. Sollte eine bauliche Anpassung der Verkehrsflächen notwendig sein, muss dies ebenfalls durch das Baureferat umgesetzt werden. Zudem ist die Mitarbeit bei der Entwicklung von Standortkriterien, die Teilnahme an regelmäßigen AG-Sitzungen und Ortsbegehungen zur Standortfindung, sowie die Koordination der verschiedenen bestehenden Infrastrukturen im öffentlichen Raum (Sparten) notwendig. Insgesamt lösen diese zusätzlichen Aufgaben beim Baureferat (Tiefbau) einen zusätzlichen Bedarf von 4 VZÄ aus, die Besetzung erfolgt analog zur Umsetzung der Mobilpunkte gestaffelt. Von diesem Bedarf wird eine VZÄ durch die Entfristung der mit Stadtratsbeschluss vom 08.12.2020 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 01535) befristeten Stelle aus dem IHFEM-Programm abgedeckt.

Planerisch-konzeptionelle Aufgaben zur Umsetzung des neuen PBefG

Bedarf: 1 VZÄ (A11/ E10) im Gewerblichen Kraftverkehr (KVR-III/23) Sachgebiet 2 Betriebsprüfungen, Personenbeförderung ab 07/2022

Das PBefG, das zuletzt mit dem Gesetz zur Modernisierung des Personenbeförderungsrechts vom 16.04.2021 (BGBl. I S. 822) novelliert wurde, stellt die Genehmigungs- und Aufsichtsbehörden vor enorme Herausforderungen. Das novellierte Gesetz ist an zahlreichen Stellen durch eine Übertragung von Entscheidungskompetenzen hin zu den Kreisverwaltungsbehörden geprägt.

Neben einer Ergänzung der Verkehrsformen durch die neu geschaffene Verkehrsform des gebündelten Bedarfsverkehrs schafft die Gesetzesänderung eine Vielzahl neuer Regelungen zur Gewährleistung der Mobilitätsvielfalt. Schärfere Regelungen zu Sozialstandards, Tarifregelungen zur Unterbindung von Dumpingpreisen und auch Marktzugangsbeschränkungen für Mietwagen und den gebündelten Bedarfsverkehr stellen wesentliche Änderungen dar, mit welchen den Kreisverwaltungsbehörden erheblicher Einfluss auf den örtlichen Mobilitätsmarkt gewährt wird.

Darüber hinaus verfolgt die Änderung des Personenbeförderungsrechtes nunmehr ausdrücklich die Ziele des Klimaschutzes und der Nachhaltigkeit sowie die Förderung der Inklusion von mobilitätseingeschränkten Personen.

Neben den erheblichen Aufwandszuwächsen durch eine neue Verkehrsform ist auch mit Blick auf die bestehenden Verkehrsformen mit erhöhtem Verwaltungsaufwand zu rechnen. In diesem Zusammenhang ist beispielsweise anzuführen, dass weitreichende Tarifregulierungsmöglichkeiten im Verkehr mit Taxen, Mietwagen und im gebündelten Bedarfsverkehr ermöglicht bzw. nötig werden. Auch bei Regelungen zu Sozialstandards, der Barrierefreiheit sowie bei der Bestimmung von Bündelungsquoten im gebündelten Bedarfsverkehr ist das Kreisverwaltungsreferat als Genehmigungsbehörde mit vollkommen neuen Aufgaben betraut, die die Grundlage bilden, um den Münchner Mobilitätsmarkt im Sinne des Gesetzgebers und der Bürger*innen der Landeshauptstadt zu gestalten und nicht zuletzt die gesetzgeberischen Ziele des Klimaschutzes und der Nachhaltigkeit zu verfolgen.

Diese neuen Gestaltungsmöglichkeiten gehen sowohl mit einem beachtlichen Gestaltungspotenzial als auch mit einer erheblichen Verantwortung einher.

Um diesbezüglich den Ansprüchen des Gewerbes, aber auch den politischen Zielen der Landeshauptstadt München gerecht zu werden, sind umfassende behördliche Entscheidungen, insbesondere in Form von Allgemeinverfügungen, Bescheidsauflagen und Tarifordnungen, nötig. Diese Vorgaben müssen unter Beachtung der öffentlichen Verkehrsinteressen dauerhaft überwacht und angepasst werden. Solche Verfahren, die erfahrungsgemäß mehrere Monate in Anspruch nehmen und regelmäßig in einer Beschlussfassung durch den Stadtrat enden, sind mit dem vorhandenen Personal nicht zu bewältigen. Auch kann die Landeshauptstadt München diese Aufgaben nicht vernachlässigen, da beispielsweise im Bereich des gebündelten Bedarfsverkehrs eine gesetzliche Pflicht zum Erlass einer Tarifordnung geschaffen wurde.

Hinzu kommen zusätzliche Querschnittsaufgaben und auch Verwaltungsmaßnahmen wie Ablehnungen, Widerrufe sowie Sonderfälle. Ebenso fallen noch Fahrzeugzulassungen, Fahrzeugwechsel, Gewerbemeldungen, Zweitschriften, Beratungsgespräche, Aktenanforderungen etc. an, die außerhalb der o.g. Antragsverfahren erledigt werden müssen.

Dem Sachgebiet Betriebsprüfungen, Personenbeförderung obliegt mit Blick auf die Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes eine besondere Schlüsselrolle, um die Vorgaben, die seitens der Landeshauptstadt München entwickelt werden, umzusetzen. Die Umsetzung der dargestellten Ziele – Klimaschutz, Nachhaltigkeit und Barrierefreiheit – des Personenbeförderungsgesetzes bedarf einer engmaschigen Kontrolle, um die Vorgaben in der Praxis durchzusetzen. Besonders deutlich wird diese Notwendigkeit mit Blick auf die neu geschaffenen Regelungsmöglichkeiten im Bereich der Bündelungsquoten und des Monitorings für den gebündelten Bedarfsverkehr sowie die Mindesttarife im Mietwagenverkehr und im gebündelten Bedarfsverkehr.

Vorgaben zu Sozialstandards, Barrierefreiheit, Klimazielen, Nachhaltigkeit und Bündelungsquoten sowie die Sicherstellung der ausschließlichen Betätigung im genehmigten Verkehrsbereich lösen einen erhöhten Prüfungsaufwand bei Betriebsprüfungen aus. Diese vollkommen neuen Bereiche erhöhen sowohl den Umfang als auch die fachliche Tiefe der Betriebsprüfungen, was zwingend mit einer höheren Bearbeitungszeit pro Fall einhergeht. Gleiches gilt für bestehende Verkehrsformen, da hier die Betriebsprüfungen, z.B. aufgrund der Lockerungen im Tarifrecht, nun zeitintensiver werden müssen. Die Umsetzung des novellierten Personenbeförderungsrechtes hängt davon ab, ob die geschaffenen Regelungen und Auflagen auch erfüllt bzw. beachtet werden. Vorgaben zu Sozialstandards, Klimaschutz und Bündelungsquoten laufen ins Leere, wenn seitens der Aufsichtsbehörden keine (ausreichende) Überwachung stattfinden kann.

Aufgrund der Komplexität des neuen Personenbeförderungsrechts werden sich auch die planerisch-konzeptionellen Aufgaben entsprechend erhöhen. Es ist eine intensive Grundsatzsachbearbeitung erforderlich, um Konzepte zu entwickeln, die den einheitlichen und rechtssicheren Vollzug des PBefG gewährleisten. Im Übrigen darf nicht unbeachtet bleiben, dass diesbezüglich auch mit Rechtsstreitigkeiten zu rechnen ist, da das PBefG weitreichende Eingriffe in privatwirtschaftliche Bedarfsverkehre ermöglicht, die im Lichte der Berufsfreiheit nicht unumstritten sind.

Aufgrund der neuen gesetzlichen Aufgaben, die mit der Novellierung des PBefG einhergehen, und des daraus resultierenden kurzfristigen Handlungsbedarfs war im Vorfeld keine fundierte Personalbedarfsermittlung möglich.

Der in der Beschlussvorlage geltend gemachte Personalbedarf i.H.v. 1,0 VZÄ für eine/n SB Grundsatzangelegenheiten betrifft, wie bereits oben ausführlich dargestellt, im Wesentlichen die anfallenden planerisch-konzeptionellen Aufgaben, weshalb der Personalmehrbedarf unbefristet geltend gemacht wird. Über die tatsächliche Erreichung der angestrebten Ziele und Effekte wird dem Stadtrat innerhalb von drei Jahren nach Stellenbesetzung berichtet. Darüber hinaus wird das Kreisverwaltungsreferat weitergehende Personalbedarfe, die aus der Novellierung des PBefG entstehen, in einer gesonderten Beschlussvorlage geltend machen.

Eine Unabweisbarkeit des geltend gemachten Personalmehrbedarfs ist gegeben. Soweit keine weitere Stelle eingerichtet wird, können insbesondere die umweltpolitischen Ziele des PBefG nicht erreicht werden. Zudem würde sich der Personenbeförderungsmarkt weiterhin zu einem Sektor entwickeln, in dem technischer Fortschritt und die Klimaschutzziele über Lohndumping sowie Einsparungen im Arbeitsschutz finanziert werden. Neben einer Stärkung der Schwarzarbeit und zu befürchtende Mindereinnahmen bei der Gewerbesteuer, sind hier auch Defizite in der Instandhaltung von Fahrzeugen zu erwarten. Technische Mängel bei Fahrzeugen stellen zudem eine nicht unerhebliche Gefahr für die Sicherheit von Verkehrsteilnehmer*innen und Fahrgästen dar. Dem kann nur durch eine hinreichende Überwachung begegnet werden.

Im Ergebnis kann somit festgestellt werden, dass ohne den notwendigen Personalmehrbedarf eine spürbare Beeinträchtigung des Münchner Mobilitätsmarktes zu erwarten ist, da das gesetzlich eingeräumte Potential des neuen PBefG nicht ausgeschöpft und kein ordnungsgemäßer Wettbewerb zwischen den zahlreichen Verkehrsformen gewährleistet werden kann.

2.2. Alternativen zur Kapazitätsausweitung

Die Kapazitätsausweitung durch Personalzuschaltung im dargestellten Umfang ist alternativlos, da keine Umverlagerung vorhandener Kapazitäten möglich ist.

3. Zusätzlicher Büroraumbedarf

3.1. Mobilitätsreferat

Durch die beantragten Stellen wird Flächenbedarf ausgelöst. Der Arbeitsplatzbedarf kann aus Sicht des Mobilitätsreferates in den bereits zugewiesenen Flächen dauerhaft untergebracht werden. Es wird daher kein zusätzlicher Büroraumbedarf beim Kommunalreferat angemeldet.

3.2. Baureferat

Durch die beantragten Stellen wird kein zusätzlicher Flächenbedarf ausgelöst, die Arbeitsplätze können nach Einschätzung des Baureferates in den dem Baureferat zur Verfügung stehenden Büroflächen untergebracht werden.

3.3. Kreisverwaltungsreferat

Durch die beantragten Stellen wird Flächenbedarf ausgelöst. Der Arbeitsplatz wird in den bereits zugewiesenen Flächen in der Implerstraße 11 durch Nachverdichtung und Arbeitsplatz-Sharing dauerhaft untergebracht. Es wird daher kein zusätzlicher Büroraumbedarf beim Kommunalreferat angemeldet.

B) Darstellung der Kosten und der Finanzierung

Mit diesem Beschluss legt das Mobilitätsreferat den Grundstein für das neue Zielbild und die entsprechenden Umsetzungsmaßnahmen für Shared Mobility in München. So sollen flächendeckend Mobilpunkte ein multimodales Mobilitätsverhalten fördern, Carsharing flächendeckend verfügbar werden, ein langfristiges neues öffentliches Fahrradverleihsystem weiterentwickelt werden, ein gesamtstädtisches Bedarfsverkehrskonzept entwickelt und ausgeschrieben werden und funktionale, räumliche und zeitliche Angebotslücken geschlossen werden. Ziel ist eine räumliche, zeitliche und funktionale Hochverfügbarkeit von Shared Mobility.

Mit dem vorliegenden Beschluss soll zudem die grundsätzliche Information des Stadtrats der Landeshauptstadt München zur Durchführung und Finanzierung der Maßnahmen aus Mitteln aus der Nahmobilitätspauschale erfolgen.

1. Darstellung der Kosten und Finanzierung im Mobilitätsreferat

1.1. Zahlungswirksame Kosten im Bereich der laufenden Verwaltungstätigkeit

Für die Umsetzung des Beschlusses entstehen die im Folgenden dargestellten zahlungswirksamen Kosten. Der Mittelbedarf entsteht ab 01.01.2022. Mittel aus der Nahmobilitätspauschale werden nachrichtlich mit aufgezeigt und sind entsprechend gekennzeichnet.

	dauerhaft	einmalig	befristet
Summe zahlungswirksame Kosten****	679.620,-- ab 2023 davon 538.500,-- (P43512300) und 141.120,-- (P43122300) 2.544.000,- ab 2027 (P4351230)	215.185,-- in 2022 davon 140.625,-- (P43512300) und 74.560,-- (P43122300) 6.000,-- in 2023 (P4351230)	8.787.432 € ab 2022 - 2026 davon 1.969.000 NMP finanziert (P43512300)
davon:			
Personalauszahlungen (Zeile 9)*	673.220,-- ab 2023	203.185,-- in 2022	
3,0 VZÄ E13 GB1.12 JMB Stand 01.04.2021 KST 23112000 Sachkonto 602000	266.850,-- ab 01.01.2023	88.950,-- in 2022 (ab 01.07.2022)	
2,0 VZÄ A12/E11 GB2.21 JMB Stand 01.04.2021 KST 23221000 Sachkonto 601101	139.520,-- ab 01.01.2023	69.760,-- in 2022 (ab 01.07.2022)	
3,0 VZÄ E13 GB2.1 JMB Stand 01.04.2021 KST 23221000 Sachkonto 601101	266.850,-- ab 01.01.2023	44.475,-- in 2022 (ab 01.07.2022)	
Auszahlungen für Sach- und Dienstleistungen (Zeile 11)**		10.000,-- in 2022 6.000,-- in 2023	
davon Dienstleistungen IA 63048570 Sachkonto u.a. 651000			658.500,-- in 2022 davon 333.500,-- NMP
davon über Nahmobilitätspauschale (NMP) finanziert			in 2023 1.173.500,-- davon 723.500,-- NMP
davon NMP finanziert			in 2024 1.603.152,-- davon 306.000,-- NMP
davon NMP finanziert			in 2025 2.273.280,-- davon 246.000,-- NMP
davon NMP finanziert			in 2026 3.079.000,-- davon 360.000,-- NMP

	dauerhaft	einmalig	befristet
Ersteinrichtung KST 23900020 Strategie	2.544.000,- ab 2027	6.000,- in 2022 6.000,- in 2023	
Ersteinrichtung KST 23900020 Straßenverkehr Sachkonto 673105		4.000,- in 2022	
Sonstige Auszahlungen aus lfd. Verwaltungstätigkeit (Zeile 13)*** davon	6.400,- ab 2023	2.000,- in 2022	
Büropauschale AGA KST 23900020 Strategie	4.800,- ab 2023	1.200,- in 2022	
Büropauschale KST 23900030 Straßenverkehr Sachkonto 670100	1.600,- ab 2023	800,- in 2022	
Nachrichtlich Vollzeitäquivalente (VZÄ)	8,0 (davon 3 GB1 und 3 GB2.1 und 2 GB2.21)	Anteilig ab 01.07.21	

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

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

** ohne arbeitsplatzbezogene IT-Kosten; Erstausrüstung pro VZÄ: 2.000 € (einmalig); Anzahl der VZÄ: 8; Sachkonto 673105 (Zeile 11), davon 6 VZÄ auf AGA KST 23900020 (davon 3 VZÄ ab 01.07.2022 → 6.000 € und 3 VZÄ ab 01.01.2023 → 6.000 €) und 2 VZÄ auf AGA KST 23900030 Straßenverkehr ab 01.07.2022 → 2.000 €.

*** Sonstige Auszahlungen aus lfd. Verwaltungstätigkeit (Zeile 13) ergeben sich wie folgt:
Büromittelpauschale 800 € (dauerhaft): Anzahl der VZÄ: 8 / ab Besetzung anteilig; Sachkonto 670100 (Zeile 13), davon 6 VZÄ auf AGA KST 23900020 Strategie ab 01.01.2023 → 4.800 € (davon 3 VZÄ ab 01.07.2022 → 1.200 €) und 2 VZÄ auf AGA KST 23900030 Straßenverkehr ab 01.07.2022 → 800 € (1.600 € ab 01.01.2023)

**** Die befristeten Kosten i. H. v. 13.947.427 € (siehe detaillierte Tabelle unter Ziff. 1.2 Konsumtive Sachbedarfe) ab 2022 bis 2026 umfassen auch Mittel i. H. v. 1.969.000 € zur Finanzierung aus der Nahmobilitätspauschale. Es ergibt sich somit eine von 2022 bis 2026 befristete Gesamtsumme i. H. V. 6.818.432 €

1.2. Konsumtive Sachbedarfe

Art	Stückpreis	Anzahl	Gesamtkosten/ a		
			Dauerhaft	Einmalig	Befristet
Fachberatung Multimodale Mobilitätsalternativen in Tarif und Ticketing	375.000 €	1			125.000 € in 2023 125.000 €

Art	Stückpreis	Anzahl	Gesamtkosten/ a		
			Dauerhaft	Einmalig	Befristet
					in 2024 125.000 € in 2025
Begleitende Evaluation der Mobilpunkte	250.000 €	1			50.000 € in 2022 50.000 € in 2023 50.000 € in 2024 50.000 € in 2025 50.000 € in 2026
Externe Umsetzungsbegleitung und Prozesssteuerung zur flächendeckenden Umsetzung von Mobilpunkten (Ingenieurbüro)	625.000 €	1			125.000 € in 2022 125.000 € in 2023 125.000 € in 2024 125.000 € in 2025 125.000 € in 2026
Fach- und Rechtsberatung für Organisations- und Rahmenvereinbarungen einer Mobilitätsplattform	600.000 €	1			150.000 € in 2022 150.000 € in 2023 150.000 € in 2024 150.000 € in 2025
Grundsatzuntersuchung für geteilte Mikromobilität in München und Region*	175.000 €*	1			120.000 €* in 2022 55.000 €* in 2023
Betriebsmittel Shared Mobility	4.968.432 €		2.544.000 € ab 2027		847.152€ in 2024

Art	Stückpreis	Anzahl	Gesamtkosten/ a		
			Dauerhaft	Einmalig	Befristet
					1.577.280 € in 2025 2.544.000 € in 2026
Konzeptionelle und juristische Begleitung und Prüfung einer Weiterentwicklung/Ausschreibung für ein öffentliches Mikromobilitätsverleihsystem in München*	200.000 €*	1			50.000 €* in 2022 100.000 €* in 2023 50.000 €* in 2024
Pilotierung eines E-Lastenradsystems*	400.000 €*	1			35.000 €* in 2022 365.000 €* in 2023
Wartung der Fahrradreparaturstation (mit Pumpe)*	684.000 €*				28.500 €* in 2022 58.500 €* in 2023 111.000 €* in 2024 186.000 €* in 2025 300.000 €* in 2026
Standardisierte regelmäßige Erhebung zur Erfassung wichtiger Kenngrößen / KPIs der Mikromobilität in München*	300.000 €*	1			60.000 €* in 2022 60.000 €* in 2023 60.000 €* in 2024 60.000 €* in 2025 60.000 €* in 2026
Geofencing-Lösung für ein innovatives Parkraum- und Flächenmanagement zur	210.000 €*	1			40.000 €* in 2022 85.000 €* in 2023

Art	Stückpreis	Anzahl	Gesamtkosten/ a		
			Dauerhaft	Einmalig	Befristet
Förderung der Verkehrssicherheit für Mikromobilität in München*					in 2023 85.000 €* in 2024
Zwischensumme davon durch NMP finanziert					8.787.432 € 1.969.000 €*

*finanziert durch die Nahmobilitätspauschale. In der Finanzierungstabelle unter Ziff. 1.2 Konsumtive Sachbedarfe sind die Mittel nachrichtlich aufgenommen.

1.3. Vergabeverfahren

Für die erfolgreiche Umsetzung der Teilstrategie Shared Mobility in einer ersten Ausbaustufe sind diverse Einzelleistungen auszuschreiben und extern zu vergeben. Für die Durchführung der Leistungen werden dazu Angebote eingeholt. Die Landeshauptstadt München bezieht sich bei der Kostenkalkulation auf Erfahrungswerte bereits durchgeführter Vergaben. Besonders bei der Vergabe von Umsetzungs- und Fachberatungsleistungen muss auf externes Expert*innenwissen zurückgegriffen werden, da die Kapazitäten bei der Landeshauptstadt München nicht ausreichen. Ebenso erfordert die Pilotierung und Bedienung einzelner Mobilpunkte die Bestellung verschiedener Shared Mobility Modi.

Nachfolgend werden die Positionen der zu vergebenden Leistungen, für die eine Vergabeermächtigung benötigt wird, hinsichtlich relevanter Details zum Vergabeverfahren beschrieben.

Bei nachfolgend dargestellten Sachverhalten handelt es sich um die Vergabe von Leistungen im Sinne von § 22 Abs. 1 Nr. 3a der Geschäftsordnung des Stadtrates der Landeshauptstadt München (GeschO). Da der geschätzte Auftragswert die Wertgrenze der GeschO übersteigt, ist eine Vergabeermächtigung durch den Stadtrat für die nachfolgend beschriebenen Ausschreibungen 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*innen 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.

Die Erstellung der Vergabeunterlagen erfolgt in enger Zusammenarbeit zwischen den Fachabteilungen des Mobilitätsreferats und der Vergabestelle 1.

Die Vergabeverfahren werden durch die Vergabestelle 1 durchgeführt.

Die übrigen Aufträge übersteigen die Wertgrenze der GeschO nicht, für diese Verfahren wird keine Vergabeermächtigung benötigt.

1.3.1. Betriebsmittel für Shared Mobility Angebote an Mobilpunkten

Um die Versorgungssicherheit mit Angeboten der Shared Mobility an Mobilpunkten in Randbereichen zu gewährleisten, wird das MOR Mobilitätsdienstleister*innen mit der Bereitstellung und Qualitätssicherung beauftragen. Hierfür ist ein gesonderter Vergabeprozess für Carsharing und Angebote der Mikromobilität vorgesehen. Der finanzielle Umfang bemisst sich anhand der ersten Ausbaustufe und wird bedarfsgerecht angepasst. Ein gesonderter Vergabebeschluss wird hierfür erwirkt. Das Mobilitätsreferat wird gebeten, die dafür benötigten Betriebsmittel im Haushaltsaufstellungsverfahren für die Folgejahre anzumelden.

1.3.2. Externe Umsetzungsbegleitung und Prozessteuerung zur flächendeckenden Umsetzung von Mobilpunkten

Für die Planungsphase, Projektierung und Bauphase der Mobilpunkte benötigt das Mobilitätsreferat in Abstimmung mit dem Baureferat externe Unterstützung eines Planungs- und Ingenieurbüros.

Der Auftragnehmer unterstützt die Landeshauptstadt in der Planungs- und Realisierungsphase und bei der Qualitätssicherung des laufenden Betriebs der Mobilpunkte. Dabei sind u. a. folgende Leistungen Teil der Ausschreibung Projektmanagement und Projektsteuerung bei Bautätigkeit, planzeichnerische und plantechische Vorbereitung von Baumaßnahmen, Begleitung und Unterstützung von Sparten- und Beteiligungsverfahren, Bauherrenvertretung.

Auftragssumme: maximal 625.000.- € brutto für die Jahre 2022 bis 2026.

Vertragslaufzeit: Die Vertragslaufzeit beginnt mit Zuschlagserteilung (voraussichtlich Anfang Februar 2022) und endet im Dezember 2026.

Der geschätzte Auftragswert für diese Ausschreibung liegt oberhalb des Schwellenwertes von 214.000 € netto, der zu einer EU-weiten Ausschreibung verpflichtet.

Die Leistungen werden daher in einem offenen Verfahren gem. §§ 14, 15 VgV vergeben. Die Bekanntmachung der Ausschreibung erfolgt im Supplement zum Amtsblatt der EU und auf der Vergabeplattform <https://vergabe.muenchen.de>. Zudem werden die kompletten Vergabeunterlagen auf der Seite eingestellt. Die Bieter*innen erhalten eine Frist von mindestens 30 Tagen, um ein Angebot abgeben zu können.

Zur inhaltlichen Wertung der Angebote müssen die Bieter*innen mit dem Angebot ein Grobkonzept zur Vorgehensweise bei der Erbringung der beschriebenen Leistungen beilegen, das konkrete Methoden und Umsetzungsideen anbietet sowie mit einem detaillierten Zeit- und Finanzplan versehen ist. Im Zeitplan sollen einzelne Meilensteine für unterschiedliche (zu definierende) Arbeitspakete inklusive Kosten dargestellt werden. Zuschlagskriterien für die Ausschreibungen:

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

- Preis: 30 %
- Qualität des Grobkonzepts: 70 %, davon

- 30% Schlüssigkeit der Gesamtkonzeption
- 20% Verständnis für das Konzept Mobilpunkte
- 20% Methodische Umsetzung, Praktikabilität des Zeit- und Finanzplans

Die preisliche und formelle Wertung der Angebote erfolgt durch die Vergabestelle 1. Die inhaltliche Wertung wird durch das Mobilitätsreferat vorgenommen.

1.3.3. Begleitende Evaluation der Mobilpunkte

Die Landeshauptstadt München konnte im Rahmen von Modellprojekten bereits erste Erfahrungen in Bezug auf die Wirkung von Mobilpunkten sammeln und hat diese im Projektkontext evaluiert. Für die Etablierung von Mobilpunkten im gesamten Stadtgebiet soll die Evaluation fortgeführt werden. Ziel der begleitenden Evaluation soll sein, die verkehrliche Wirkung festzustellen, Erkenntnisse zu gewinnen, wie Bürger*innen Mobilpunkte nutzen und Anpassungsbedarfe zu identifizieren. Hierfür sollen jährlich verschiedene Mobilpunkte in unterschiedlichen Bezirken evaluiert und Empfehlungen für notwendige Anpassungen an zukünftigen Mobilpunkte gefasst werden.

Hierfür ist vorgesehen, von 2022 bis 2026 jährlich Befragungen durchzuführen. Als Formate können bspw. Haushaltsbefragungen und Fokusgruppeninterviews genutzt werden. Zudem sollen Daten der Anbieter*innen und der Stadt genutzt werden, um Aussagen zur Nutzung, Akzeptanz und Eignung der Rahmenbedingungen zu ermöglichen.

Auftragssumme: maximal 250.000.- € brutto für die Jahre 2022 bis 2026.

Vertragslaufzeit: Die Vertragslaufzeit beginnt mit Zuschlagserteilung (voraussichtlich Anfang Februar 2022) und endet im Dezember 2026).

Der geschätzte Auftragswert für die Bearbeitung der Aufgabe liegt ohne Mehrwertsteuer unterhalb des Schwellenwertes von 214.000,00 € netto. Es ist daher ein nationales Vergabeverfahren durchzuführen. Es wird eine öffentliche Ausschreibung gem. § 8 Abs. 1 UVgO durchgeführt.

Eine entsprechende Bekanntmachung erfolgt auf www.service.bund.de. Das gesamte Vergabeverfahren wird elektronisch über die Vergabeplattform der Landeshauptstadt München durchgeführt. Zudem werden die kompletten Vergabeunterlagen auf der Seite eingestellt. Die Bieter*innen erhalten eine Frist von mindestens 20 Tagen, um ein Angebot abgeben zu können.

Zur inhaltlichen Wertung der Angebote müssen die Bieter*innen mit dem Angebot ein Grobkonzept zur Vorgehensweise bei der Erbringung der beschriebenen Leistungen beilegen, das konkrete Methoden und Umsetzungsideen anbietet sowie mit einem detaillierten Zeit- und Finanzplan versehen ist. Im Zeitplan soll einzelne Meilensteine für unterschiedliche (zu definierende) Arbeitspakete inklusive Kosten dargestellt werden.

Zuschlagskriterien für die Ausschreibungen:

Die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit der Angebote erfolgt nach einem Punktesystem.

Dabei werden folgende Zuschlagskriterien zugrunde gelegt:

- Preis: 30 %
- Qualität des Grobkonzepts: 70 %, davon
 - 40% Schlüssigkeit der Gesamtkonzeption und Auftragsverständnis und
 - 30% Methodische Umsetzung, Praktikabilität des Zeit- und Finanzplans

Die preisliche und formelle Wertung der Angebote erfolgt durch die Vergabestelle 1. Die inhaltliche Wertung wird durch das Mobilitätsreferat vorgenommen.

1.3.4. Geofencing-Lösung für ein innovatives Parkraum- und Flächenmanagement zur Förderung der Verkehrssicherheit für Mikromobilität in München

Das Mobilitätsreferat hat sich im Themenbereich Ruhender Verkehr zum Ziel gesetzt einen besseren Überblick über die aktuelle Flächen- und Parkraumauslastung im gesamten Stadtbereich zu erlangen. Bisher waren dafür teure und aufwändige manuelle Zählungen nötig. Mit diesen Zählungen konnten jedoch nur Momentaufnahmen für ein begrenztes Gebiet gewonnen werden. Für den Bereich Shared-Mikromobilität hat das Mobilitätsreferat das Ziel, eine Geofencing-Lösung für ein innovatives Parkraum- und Flächenmanagement zu entwickeln, aufzubauen und zu testen.

Mit Hilfe von Geofencing können im Stadtgebiet dauerhaft digitale Parkflächen, Parkverbotszonen und Sperrgebiete für Shared-Mikromobilität eingerichtet werden. In Echtzeit können die Standorte der Fahrzeuge, in die eine und lokale Verkehrsregeln für Shared-Mikromobilität in die andere Richtung übermittelt werden.

Die LHM hat bereits 30 Teststellflächen für Mikromobilität an Orten mit hohem Abstellbedarf eingerichtet. Mit Hilfe von Geofencing soll die Nutzung der Abstellflächen durch technische Unterstützung, z. B. Parkverbotszonen in einem zu definierenden Umgriff, um die Abstellflächen, optimiert werden so dass die Nutzer*innen ihr Shared-Mikromobilitäts-Fahrzeug an konkreten Standorten bestenfalls nur noch auf den Teststellflächen abstellen können. Auf ausgewählten Teststellflächen werden zudem verschiedene Sensortechnologien zur Ergänzung der GPS-Daten pilotiert und getestet. Mit Hilfe der Sensoren soll die GPS-Signalungenaugigkeit ausgeglichen werden, um genauere und aussagekräftigere Daten zum Standort der Fahrzeuge zu erhalten.

Außerdem sollen mit der Geofencing-Lösung auch kurzfristig flexible und zeitlich begrenzte Parkverbotszonen und Sperrgebiete für Shared-Mikromobilität eingerichtet werden können. Somit können für Veranstaltungen wie z. B. für das Oktoberfest eindeutig definierte digitale Sperrzonen definiert werden. Mit Hilfe der Standortübertragung von Fahrzeugen in Echtzeit wird eine Überwachung der Parkverbotszonen und Sperrgebiete möglich.

Auftragssumme: maximal 280.000.- € brutto für die Jahre 2022, 2023 und 2024.

Vertragslaufzeit: Die Vertragslaufzeit beginnt mit Zuschlagserteilung (voraussichtlich Anfang Februar 2022) und endet im Dezember 2024).

Der geschätzte Auftragswert für diese Ausschreibung liegt oberhalb des Schwellenwertes von 214.000 € netto, der zu einer EU-weiten Ausschreibung verpflichtet.

Die Leistungen werden daher in einem offenen Verfahren gem. §§ 14, 15 VgV vergeben. Die Bekanntmachung der Ausschreibung erfolgt im Supplement zum Amtsblatt der EU und auf der Vergabepattform <https://vergabe.muenchen.de>. Zudem werden die kompletten Vergabeunterlagen auf der Seite eingestellt.

Die Bieter*innen erhalten eine Frist von mindestens 30 Tagen, um ein Angebot abgeben zu können.

Zur inhaltlichen Wertung der Angebote müssen die Bieter*innen mit dem Angebot ein Grobkonzept zur Vorgehensweise bei der Erbringung der beschriebenen Leistungen

beilegen, das konkrete Methoden und Umsetzungsideen anbietet sowie mit einem detaillierten Zeit- und Finanzplan versehen ist. Im Zeitplan sollen einzelne Meilensteine für unterschiedliche (zu definierende) Arbeitspakete inklusive Kosten dargestellt werden.

Zuschlagskriterien für die Ausschreibungen:

Die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit der Angebote erfolgt nach einem Punktesystem.

Dabei werden folgende Zuschlagskriterien zugrunde gelegt:

- Preis: 30 %

- Qualität des Grobkonzepts: 70 %, davon

40% Schlüssigkeit der Gesamtkonzeption und

30% Methodische Umsetzung, Praktikabilität des Zeit- und Finanzplans

Die preisliche und formelle Wertung der Angebote erfolgt durch die Vergabestelle 1. Die inhaltliche Wertung wird durch das Mobilitätsreferat vorgenommen.

1.3.5. Fach- und Rechtsberatung für Organisations- und Rahmenvereinbarungen einer Mobilitätsplattform

Die Herausforderung bei der Entwicklung von MaaS-Systemen besteht darin, die Integration verschiedener Mobilitätsdienste und Mobilitätsanbieter*innen über Unternehmensgrenzen hinweg herbeizuführen. Damit MaaS erfolgreich und im Sinne der LHM umgesetzt werden kann, muss sich das MOR mit Unterstützung eines externen Dienstleisters an der Entwicklung einer Mobilitätsplattform inkl. einer digitalen Identitätsinfrastruktur als ein neues „Mobilitäts-Ökosystem“ beteiligen und diese mitgestalten. Dabei wird für spezifische Fragestellungen Fach- und Rechtsberatung für die notwendigen Organisations- und Rahmenvereinbarungen benötigt.

In der Mobilitätsplattform arbeiten unterschiedlichste Mobilitätsanbieter*innen so zusammen, dass aus Sicht der Nutzer*innen eine Mobilitätsdienstleistung „aus einer Hand“ entsteht. Es müssen alle notwendigen Daten mit standardisierten digitalen Schnittstellen bereitgestellt und ausgetauscht werden, damit umfassende inter- und multimodale Angebote geschaffen werden können.

Dafür ist die Entwicklung und Etablierung einer digitalen Identitätsinfrastruktur für die Mobilitätsplattform notwendig. Ziel ist es, die Datenhoheit in dem Ökosystem bei den Kund*innen zu belassen, so dass keine Datenmonopole entstehen und das System datensicher und diskriminierungsfrei ist. Stichwort ist hier Self-Sovereign Identity (Souveräne Identitäten), Somit wird ein unkomplizierter und sicherer Zugang zu physischen, z. B. Mobilpunkte und digitalen Angeboten z. B. Apps für alle Nutzer*innen ermöglicht.

Auftragssumme: maximal 150.000.- € brutto jeweils für die Jahre 2022, 2023, 2024 und 2025.

Vertragslaufzeit: Die Vertragslaufzeit beginnt mit Zuschlagserteilung (voraussichtlich im Q1 2022) und endet im Dezember 2025).

Der geschätzte Auftragswert für diese Ausschreibung liegt oberhalb des Schwellenwertes von 214.000 € netto, der zu einer EU-weiten Ausschreibung verpflichtet.

Die Leistungen werden daher in einem offenen Verfahren gem. §§ 14, 15 VgV vergeben. Die Bekanntmachung der Ausschreibung erfolgt im Supplement zum Amtsblatt der EU und auf der Vergabeplattform <https://vergabe.muenchen.de>. Zudem werden die kompletten Vergabeunterlagen auf der Seite eingestellt. Die Bieter*innen erhalten eine Frist von mindestens 30 Tagen, um ein Angebot abgeben zu können.

Zur inhaltlichen Wertung der Angebote müssen die Bieter*innen mit dem Angebot ein Grobkonzept zur Vorgehensweise bei der Erbringung der beschriebenen Leistungen beilegen, das konkrete Methoden und Umsetzungsideen anbietet sowie mit einem detaillierten Zeit- und Finanzplan versehen ist. Im Zeitplan sollen einzelne Meilensteine für unterschiedliche (zu definierende) Arbeitspakete inklusive Kosten dargestellt werden.

Zuschlagskriterien für die Ausschreibungen:

Die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit der Angebote erfolgt nach einem Punktesystem.

Dabei werden folgende Zuschlagskriterien zugrunde gelegt:

- Preis: 30 %

- Qualität des Grobkonzepts: 70 %, davon

40% Schlüssigkeit der Gesamtkonzeption und

30% Methodische Umsetzung, Praktikabilität des Zeit- und Finanzplans

Die preisliche und formelle Wertung der Angebote erfolgt durch die Vergabestelle 1. Die inhaltliche Wertung wird durch das Mobilitätsreferat vorgenommen.

1.3.6. Fachberatung Multimodale Mobilitätsalternativen in Tarif und Ticketing

Mobility as a Service (MaaS) ist die Integration von und der Zugang zu verschiedenen Mobilitätsdienstleistungen wie Bus, Bahn, Carsharing, Ridesharing, Taxi, etc. in einem digitalen und multimodalen Mobilitätsangebot sowie die Verknüpfung mit weiteren Angeboten aus der Freizeit- und Tourismuswirtschaft.

Der maßgeschneiderte multimodale Service schlägt jeweils die beste Mobilitätslösung basierend auf den Bedürfnissen der Nutzer*innen vor und bietet neue unterschiedliche Angebotspakete. Für die fachliche und organisatorische Entwicklung neuer Angebotspakete, wie zum Beispiel multimodale Tarifs- und Vertriebsformate im erweiterten Umweltverbund, E-Ticketing und Mobilitätsbudgets, benötigt das MOR Unterstützung eines externen Dienstleisters. Eine tarifliche Integration von Shared Mobility Angeboten in den ÖV und eine verbundweite Lösung in enger Zusammenarbeit mit dem MVV und den Verbundlandkreisen angestrebt.

Auftragssumme: maximal 125.000 € brutto jeweils für die Jahre 2023, 2024 und 2025.

Vertragslaufzeit: Die Vertragslaufzeit beginnt mit Zuschlagserteilung (voraussichtlich Anfang Februar 2023) und endet im Dezember 2025.

Der geschätzte Auftragswert für diese Ausschreibung liegt oberhalb des Schwellenwertes von 214.000 € netto, der zu einer EU-weiten Ausschreibung verpflichtet.

Die Leistungen werden daher in einem offenen Verfahren gem. §§ 14, 15 VgV vergeben.

Die Bekanntmachung der Ausschreibung erfolgt im Supplement zum Amtsblatt der EU und auf der Vergabepattform <https://vergabe.muenchen.de>. Zudem werden die kompletten Vergabeunterlagen auf der Seite eingestellt. Die Bieter erhalten eine Frist von mindestens 30 Tagen, um ein Angebot abgeben zu können.

Zur inhaltlichen Wertung der Angebote müssen die Bieter*innen mit dem Angebot ein Grobkonzept zur Vorgehensweise bei der Erbringung der beschriebenen Leistungen beilegen, das konkrete Methoden und Umsetzungsideen anbietet sowie mit einem detaillierten Zeit- und Finanzplan versehen ist. Im Zeitplan sollen einzelne Meilensteine für unterschiedliche (zu definierende) Arbeitspakete inklusive Kosten dargestellt werden.

Zuschlagskriterien für die Ausschreibungen:

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

- Preis: 30 %

- Qualität des Grobkonzepts: 70 %, davon

40% Schlüssigkeit der Gesamtkonzeption und

30% Methodische Umsetzung, Praktikabilität des Zeit- und Finanzplans

Die preisliche und formelle Wertung der Angebote erfolgt durch die Vergabestelle 1. Die inhaltliche Wertung wird durch das Mobilitätsreferat vorgenommen.

1.3.7. Grundsatzuntersuchung für Angebote von geteilter Mikromobilität in München und Region

Die Landeshauptstadt München schreibt Shared Mobility das Potenzial zu, einen wesentlichen Beitrag zum Erreichen der umwelt- und klimapolitischen Ziele zu leisten.

Innerhalb der Shared Mobility kommt dem Segment geteilte Mikromobilität (derzeit hauptsächlich der Verleih von Fahrrädern, Pedelecs, Lastenrädern, E-Tretrollern und E-Motorrollern) eine hohe Bedeutung zu. Diese Angebote sind besonders auf Kurz- und Mittelstrecken attraktiv und dabei vergleichsweise kostengünstig sowie umweltfreundlich. Dabei haben Angebote für geteilte Mikromobilität in unterschiedlichen Raumtypen verschiedene Potenziale. Auch andere Faktoren wie Sozioökonomie oder Demographie haben Einfluss auf die Zielgruppen und Potenziale. Ein effizientes Gesamtangebot wird folglich räumlich und funktional differenziert ausfallen müssen.

Für ein effizientes und hochwertiges künftiges Angebot müssen organisatorische Fragen geklärt und spezifische Potenziale ermittelt werden. Dies ist zwingend notwendig, um die nötigen Mittel für den Aufbau eines attraktiven Angebots später effizient einsetzen zu können. Im Prozess wird bestehendes Wissen auf Seiten der SWM/MVG berücksichtigt und aufgenommen.

Die auszuschreibende Studie soll vorhandene Potentiale identifizieren und nach jetzigem Stand erkennbare Risiken und Herausforderungen für den Betrieb und die Förderung von öffentlich geteilten Mikromobilitätsangeboten aufzeigen. Ein datenbasierter, flächendeckender Ansatz steht beim methodischen Vorgehen im Zentrum. Gegenstand dieser Ausschreibung ist ferner auch die Beschreibung von Umsetzungsvarianten, die die ermittelten Potenziale möglichst gut in Wert setzen. Die Ergebnisse dieser Studie sollen als Grundlage für die weitere Planung und Ausschreibung von öffentlich geförderten Mikromobilitäts-Verleihsystemen dienen können.

Die Alltagsmobilität in München wird stark durch regionale Verflechtungen im MVV-Raum beeinflusst. Sharing-Angebote und Fahrten sollten so wenig wie möglich durch administrative Grenzen behindert werden. Die geplante Grundsatzuntersuchung für Angebote von geteilter Mikromobilität muss zwingend die starken regionalen Bezüge ins Umland berücksichtigen und die gesamte Region umfassen. Es ist daher zum einen zweckmäßig, wenn Ausschreibung und Vergabe und für den Gesamttraum durch den Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (MVV) erfolgen, in dem die LHM Gesellschafterin ist. Der MVV sieht diesen Weg ebenfalls als angemessen an und ist bereit die Koordination mit den Landkreisen zu übernehmen.

Zum anderen erwarten die zu beteiligenden Landkreise für die Untersuchung ein neutrales Gremium, das die Interessen im Gesamttraum wahr und koordiniert. Dies stellt hier der MVV dar. Die Interessen der LHM werden durch Mitarbeit in einer Arbeitsgruppe und als Gesellschafterin des MVV gewahrt.

Die Erstellung der Leistungsbeschreibung sowie die inhaltliche Betreuung und Begleitung der Grundsatzuntersuchung wird in enger Abstimmung mit dem Mobilitätsreferat sowie den Verbundraumpartnern konzipiert. Der Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (MVV) wird die Ausschreibung für die LHM und Landkreise durchführen. Das MOR wird beauftragt den MVV dabei in einem geeigneten und rechtlich zulässigen Verfahren mit einem Betrag von maximal 175.000 € finanziell zu unterstützen.

Laufzeit der Untersuchung: Die Untersuchung wird durch den MVV zu Jahresbeginn 2022 vergeben. Ergebnisse sind auf Ende 2022 zu erwarten

1.3.8. Konzeptionelle und juristische Begleitung und Prüfung einer Weiterentwicklung/Ausschreibung für ein öffentliches Mikromobilitätsverleihsystem in München

Das öffentliche Fahrradverleihsystem (ÖFVS) MVG-Rad ist derzeit der größte lokale und regionale Anbieter in München für das Segment der geteilten Mikromobilität. Zum Abdecken eines möglichst großen Bedienegebietes und zur Sicherstellung einer guten Angebotsqualität (hochwertige Räder, Zuverlässigkeit, Zugänglichkeit etc.), die als Alternative mit dem privaten PKW konkurrieren kann, sind Quersubventionen oder öffentliche Zuschüsse für den Betrieb nötig. Dies ist weitgehend unabhängig von den nötigen Anfangsinvestitionen. Die Betrauung der Stadtwerke München / MVG mit dem System läuft im Januar 2025 aus. Das MOR möchte bis dahin einen rechtssicheren, sinnvollen und tragfähigen Übergang für eine öffentliches Mietrad- und Mikromobilitätssystem prüfen. Anhand der Ergebnisse der Grundsatzuntersuchung und in Zusammenarbeit mit allen betroffenen Stakeholdern sowie dem Verbundpartnern des MVV sollen die Qualitätskriterien definiert und ein rechtssicherer Vergabeprozess für ein modernes, attraktives und effizientes öffentliches Fahrradverleihsystem festgelegt sein. Dabei soll unter Berücksichtigung der vorhandenen Systemstrukturen das bestmögliche System bzw. Betreiber ermittelt werden und dieser beauftragt werden, die verwendeten öffentlichen Mittel optimal einzusetzen. Dieses System soll grundsätzlich auch den Verbundraum abdecken.

Dazu sind komplexe und interpretationsbedürftige Rechts-, Betriebs-, und Vergabetechnische Fragen zu prüfen. Dabei ist ebenfalls eine Prüfung des vorhandenen Marktgeschehens vorzunehmen und auf europarechtliche Vorgaben hinsichtlich (staatlicher) Beihilfen einzugehen.

Das MOR benötigt dazu externe Unterstützung. Die Leistungen umfassen dabei juristische Gutachten zu fachlichen Fragestellungen und Empfehlungen für eine für die LHM günstige Vorgehensweise.

Auftragssumme: insgesamt maximal 200.000 €

Vertragslaufzeit: Die Vertragslaufzeit beginnt mit Zuschlagserteilung (voraussichtlich Anfang Herbst 2022) und endet voraussichtlich Dezember 2024.

Der geschätzte Auftragswert für die Bearbeitung der Aufgabe liegt unterhalb des Schwellenwertes von 214.000 € netto. Es ist daher ein nationales Vergabeverfahren durchzuführen. Es wird eine öffentliche Ausschreibung gem. § 8 Abs. 1 UVgO durchgeführt.

Die Bekanntmachung der Ausschreibung erfolgt überregional auf www.service.bund.de, und auf der Vergabepattform <https://vergabe.muenchen.de>. Zudem werden die kompletten Vergabeunterlagen auf dieser Seite eingestellt.

Die Bieter*innen erhalten eine Frist von mindestens 20 Tagen, um ein Angebot abgeben zu können.

Zur inhaltlichen Wertung der Angebote müssen die Bieter*innen mit dem Angebot die Erbringung der beschriebenen Leistungen detailliert darstellen, konkrete Umsetzungsideen aufzeigen sowie einem detaillierten Zeit- und Finanzplan darlegen. Im Zeitplan sollen einzelne Meilensteine für unterschiedliche (zu definierende) Arbeitspakete inklusive Kosten dargestellt werden.

Zuschlagskriterien für die Ausschreibung:

Die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit der Angebote erfolgt nach einem Punktesystem.

Dabei werden folgende Zuschlagskriterien zugrunde gelegt:

- Preis: 30 %

- Qualität der beschriebenen Leistungen: 70 %,

Die preisliche und formelle Wertung der Angebote erfolgt durch die Vergabestelle 1. Die inhaltliche Wertung wird durch das Mobilitätsreferat vorgenommen.

1.3.9. Datenerhebung für Indikatorensystem Shared Mobility

Wie in Kapitel 1.4 dieses Beschlusses ausgeführt, ist es zentral die Entwicklung der Shared Mobility in München auf neutraler wissenschaftlicher Grundlage bewerten zu können und hierfür ein angemessenes Monitoring zu betreiben. Nur mit dieser Vorgehensweise können faktenbasierte Entscheidungen erfolgen, die dann die Effizienz von den eingesetzten öffentlichen Mitteln optimieren.

In Vorarbeiten wurden Zieldimensionen eines Indikatorensystem entwickelt und Key-Performance-Indicators (KPIs) vorgeschlagen. Dieser bestehende Entwurf eines Indikatorensystems muss verfeinert und die konkrete Operationalisierung (=Überführung der gewünschten Themen in geeignete Datendimensionen) abgeschlossen werden. Nach Fertigstellung des Systems und einer Qualitätskontrolle fallen regelmäßige Datenerhebungen an. Diese können aufgrund der knappen Ressourcensituation in erster Linie nur mit externer Unterstützung erfolgen.

Auftragssumme:

maximal 300.000 - € brutto für den Zeitraum 2022 bis 2026, dabei ist zunächst eine lineare Aufteilung der Ressourcen auf diese Jahre geplant. Aufgrund von noch zu machenden Erfahrungen kann auch eine andere zeitliche Verteilung der finanziellen Ressourcen sinnvoll werden.

Vertragslaufzeit:

Die Vertragslaufzeit beginnt mit Zuschlagserteilung (voraussichtlich Anfang Sommer 2022) und endet voraussichtlich Dezember 2026.

Der geschätzte Auftragswert für diese Ausschreibung liegt oberhalb des Schwellenwertes von 214.000 € netto, der zu einer EU-weiten Ausschreibung verpflichtet.

Die Leistung wird daher in einem offenen Verfahren gem. §§ 14, 15 VgV vergeben. Die Bekanntmachung der Ausschreibung erfolgt im Supplement zum Amtsblatt der EU und auf der Vergabeplattform <https://vergabe.muenchen.de>. Zudem werden die kompletten Vergabeunterlagen auf der Seite eingestellt. Die Bieter erhalten eine Frist von mindestens 30 Tagen, um ein Angebot abgeben zu können.

Zur inhaltlichen Wertung der Angebote müssen die Bietenden mit dem Angebot ein Grobkonzept zur Vorgehensweise bei der Erbringung der beschriebenen Leistungen beilegen, das konkrete Methoden und Umsetzungsideen erläutert sowie mit einem detaillierten Zeit- und Finanzplan versehen ist. Der Prozess für nötigen Datenerhebungen sollte hierbei bereits angemessen beschrieben sein. Im Zeitplan sollen einzelne Meilensteine für die unterschiedlichen Arbeitspakete inklusive Kosten dargestellt werden.

Zuschlagskriterien für die Ausschreibung:

Die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit der Angebote erfolgt nach einem Punktesystem.

Dabei werden folgende Zuschlagskriterien zugrunde gelegt:

Preis: 30 %

Qualität des Grobkonzepts: 70 %

30 % Schlüssigkeit der Gesamtkonzeption

40 % Methodische Umsetzung der Datenerhebungen, Praktikabilität des Zeit- und Finanzplans

Die preisliche und formelle Wertung der Angebote erfolgt durch die Vergabestelle 1 der LHM. Die inhaltliche Wertung wird durch das Mobilitätsreferat vorgenommen.

1.3.10. Pilotierung eines E-Lastenradsystems

Einige deutsche und europäische Großstädte verfügen bereits über öffentliche Lastenradverleihsysteme. Die Fahrzeuge und Systeme haben das Potential privaten PKW-Besitz und unnötige PKW-Fahrten zu vermeiden. Viele Bezirksausschüsse wünschen sich ein solches System.

Die Etablierung eines solchen Lastenradsystems stellt jedoch eine Herausforderung dar. Der dafür nötige Platzbedarf steht in Konkurrenz zu anderen Mobilitätsangeboten und der Betrieb eines solchen Systems kann in aller Regel nicht eigenwirtschaftlich erfolgen.

Angesichts dieser Ausgangslage ist die konkrete Erprobung von wenigen Standorten in München vor dem Aufbau eines flächendeckenden Systems sinnvoll. Aber auch diese Erprobung in Form eines Piloten muss konzipiert werden. Dazu benötigt das Mobilitätsreferat Unterstützung eines externen Dienstleisters für die Umsetzung, Betrieb und Evaluation einer Pilotierung eines E-Lastenradsystems.

Auftragssumme:

maximal 400.000 € brutto für den Zeitraum 2022 bis 2023, die derzeitige Planung sieht dabei einen Ressourceneinsatz von 25.000 € im Jahr 2022 und 365.000 € im Jahr 2023 vor. Es kann nach Erkenntnisfortschritt auch eine andere zeitliche Verteilung der finanziellen Ressourcen sinnvoll werden.

Vertragslaufzeit:

Die Vertragslaufzeit beginnt mit Zuschlagserteilung (voraussichtlich Anfang Sommer 2022) und endet voraussichtlich Dezember 2023.

Der geschätzte Auftragswert für diese Ausschreibung liegt oberhalb des Schwellenwertes von 214.000 € netto, der zu einer EU-weiten Ausschreibung verpflichtet.

Die Leistung wird daher in einem offenen Verfahren gem. §§ 14, 15 VgV vergeben. Die Bekanntmachung der Ausschreibung erfolgt im Supplement zum Amtsblatt der EU und auf der Vergabepattform <https://vergabe.muenchen.de>. Zudem werden die kompletten Vergabeunterlagen auf der Seite eingestellt. Die Bieter*innen erhalten eine Frist von mindestens 30 Tagen, um ein Angebot abgeben zu können.

Zur inhaltlichen Wertung der Angebote müssen die Bietenden mit dem Angebot ein Grobkonzept zur Vorgehensweise bei der Erbringung der beschriebenen Leistungen beilegen, das konkrete Methoden und Umsetzungsideen erläutert sowie mit einem detaillierten Zeit- und Finanzplan versehen ist. Im Zeitplan sollen einzelne Meilensteine für die unterschiedlichen Arbeitspakete inklusive Kosten dargestellt werden.

Zuschlagskriterien für die Ausschreibungen:

Die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit der Angebote erfolgt nach einem Punktesystem.

Dabei werden folgende Zuschlagskriterien zugrunde gelegt:

Preis: 30 %

Qualität des Grobkonzepts: 70 %

40 % Schlüssigkeit der Gesamtkonzeption

30 % Methodische Umsetzung, Praktikabilität des Zeit- und Finanzplans

Die preisliche und formelle Wertung der Angebote erfolgt durch die Vergabestelle 1 der LHM. Die inhaltliche Wertung wird durch das Mobilitätsreferat vorgenommen.

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

1.4. Mehrjahresinvestitionsprogramm

Die bauliche Errichtung der Mobilitätspunkte löst investive Gesamtkosten in Höhe von 6.685.000,00 € aus. Zur anteiligen Kompensation dieser zusätzlichen Ausgaben können 1 Mio. € Restmittel aus der im Mehrjahresinvestitionsprogramm enthaltenen Maßnahme 6141.7530 (Errichtung weiterer E-Mobilitätsstationen, öffentlicher Straßenraum) verwendet werden, wodurch sich der zusätzliche Finanzierungsbedarf auf 5.685.000,00 € reduziert. Da die Kosten für die bauliche Errichtung der Mobilitätspunkte beim Baureferat zahlungswirksam anfallen, schlägt das Mobilitätsreferat vor, die Haushaltsmittel entspre-

chend im Baureferat zu veranschlagen (siehe Teil A, Ziffer 1.3.1).

1.5. Finanzierung

Die Finanzierung kann weder durch Einsparungen noch aus den eigenen Referatsbudgets erfolgen.

Die zusätzlich benötigten Auszahlungsmittel (wie in der Finanzierungstabelle unter B) Ziff. 1.1 ff., Seite 52 f. dargestellt) sollen nach positiver Beschlussfassung in die jeweiligen Haushaltsplanaufstellungsphasen aufgenommen werden.

Über die Finanzierung muss sofort entschieden werden.

Die beantragten erforderlichen Mittel sind dringlich, unabweis- und unplanbar. Die Maßnahmen müssen sofort begonnen werden und nicht schuldhaft verzögert werden, um die verkehrs- und klimapolitischen Ziele zu erreichen. Die vorgestellten Zeitschienen und Planungszeiträume zum Ausbau des Shared Mobility Gesamtsystems erfordern zusätzliche Finanzmittel noch im Haushaltsplan 2021, um bereits im nächsten Jahr wichtige Vorarbeiten und Planungsschritte durchführen zu können.

Mit den beschriebenen Maßnahmen und Bedarfen wird das Ziel „Im Rahmen der Erfüllung der Pflichtaufgaben eine Verbesserung der Verkehrssituation und eine Ausweitung der Shared Mobility zu gewährleisten“ unterstützt. Shared Mobility ist für Kommunen zwar keine gesetzliche, aufgrund der Verkehrswende jedoch eine vom Stadtrat politisch hoch priorisierte Aufgabe. Der Ausbau von Shared Mobility wurde im Rahmen des Grundsatzbeschlusses (vgl. Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 15209) beauftragt und durch die Mobilitätsstrategie (vgl. Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 03507) als elementarer Bestandteil der Verkehrswende determiniert.

Gleichwohl beinhaltet das Aufgabenspektrum auch gesetzliche Vorgaben, denen die Landeshauptstadt München verpflichtet ist nachzukommen. So wurde 2021 das novellierte Personenbeförderungsgesetz verabschiedet, welches es gilt, mit sofortiger Wirkung in die Umsetzung zu bringen. Ebenso fällt darunter die Anwendung der Mobilitätsdatenverordnung unter Berücksichtigung der Delegierten Verordnung 2017/1926 (Bereitstellung intermodaler Reiseinformationen) als unmittelbar geltendes Unionsrecht ohne weiteren Umsetzungsbedarf in nationales Recht.

Shared Mobility ist im Rahmen der Daseinsvorsorge für die Bürgerinnen und Bürger eine bürgernahe Aufgabe mit hohem öffentlichen Interesse. Nicht nur hinsichtlich der positiven Auswirkungen auf Verkehr und Klima, sondern auch durch die resilienten Angebotsformen schafft die Shared Mobility einen bedeutsamen Mehrwert zum aktuellen Zeitpunkt.

Die Maßnahmen waren zum Zeitpunkt der Haushaltsplanung auch nicht abschließend planbar, da die sofort umsetzbaren Maßnahmen noch in der Entwicklungsphase waren. Das Maßnahmenpaket steht nun bereit zur Umsetzung.

Ein Teil der benötigten Mittelbedarfe wird aus der Nahmobilitätspauschale finanziert. Die Finanzierung aus der Nahmobilitätspauschale wurde vom Lenkungskreis Rad am 30. November 2021 in einer Höhe von insgesamt 1.969.000 € verteilt auf fünf Jahre beschlossen. Die Finanzierung der anfallenden Kosten aus der Nahmobilitätspauschale von nunmehr 1.969.000 €, davon 335.000,00 € für 2022, 723.000,00 € für 2023, 306.000

€ für 2024, 246.000 € für 2025 und 360.000 € für 2026 wird genehmigt. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, die Mittel für die Jahre 2022 bis 2026 durch Umschichtung vom Baureferat im Rahmen der entsprechenden Haushaltsplanungsphase bei der Stadtkämmerei anzumelden.

2. Darstellung der Kosten und Finanzierung im Baureferat

2.1. Zahlungswirksame Kosten im Bereich der laufenden Verwaltungstätigkeit

Für die Umsetzung des Beschlusses entstehen die im Folgenden dargestellten zahlungswirksamen Kosten. Der Mittelbedarf entsteht ab 01.07.2022

	dauerhaft	einmalig	befristet
Summe zahlungswirksame Kosten	282.710,-- ab 2023 372.460,-- ab 2024	97.115,-- in 2022 2.000,-- in 2023	,-- von 2022 bis 2026
davon:			
Personalauszahlungen (Zeile 9)*	280.310,-- ab 2023 369.260,-- ab 2024		
davon			
Kostenstelle 12203500	ab 2023 88.950,-- ab 2024		
Kostenstelle 12203500		in 2022 44.475,--	
Kostenstelle 1222060	ab 2023 191.360,--	in 2022 47.840,--	
Auszahlungen für Sach- und Dienstleistungen (Zeile 11)** (Erstausstattung 3 Arbeitsplätze) Kostenstelle 12203500			
Kostenstelle 1222060		in 2022 2.000,-- in 2022 2.000,-- in 2023 2000,--	
Sonstige Auszahlungen aus lfd. Verwaltungstätigkeit (Zeile 13)*** (lfd. Arbeitsplatzkosten, nur für neue Arbeitsplätze)			
Kostenstelle 12203500	ab 2023 800,--	in 2022 800,--	
Kostenstelle 1222060	ab 2022 800,-- ab 2022 800,-- ab 2024 800,--		

Zinsen und sonstige Finanzauszahlungen (Zeile 14)			
Nachrichtlich Vollzeitäquivalente (VZÄ)			

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

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

** ohne arbeitsplatzbezogene IT-Kosten; Erstausrüstung pro VZÄ: 2.000 € (einmalig); Anzahl der VZÄ: XXX; Sachkonto 673105 (Zeile 11)

*** Sonstige Auszahlungen aus lfd. Verwaltungstätigkeit (Zeile 13) ergeben sich wie folgt: Büromittelpauschale 800 € (dauerhaft); Anzahl der VZÄ: ab Besetzung anteilig; Sachkonto 670100 (Zeile 13)

2.2. Mehrjahresinvestitionsprogramm

Die bauliche Errichtung der Mobilitätspunkte löst investive Gesamtkosten in Höhe von 6.685.000,00 € aus (siehe Teil A, Ziffer A 1.3.1). Da diese Kosten beim Baureferat zahlungswirksam anfallen, schlägt das Mobilitätsreferat vor, die Haushaltsmittel im Teilhaushalt des Baureferats zu veranschlagen. Zur anteiligen Kompensation werden zudem 1 Mio € vorhandene Restmittel bei der Maßnahme 6141.7530 (Errichtung weiterer E-Mobilitätsstationen, öffentlicher Straßenraum) verwendet.

Das Mehrjahresinvestitionsprogramm 2021 – 2025 wird wie unter Antragsziffer 55 dargestellt geändert.

Das Baureferat wird die in den Jahren 2023-2026 erforderlichen investiven Haushaltsmittel und Verpflichtungsermächtigungen rechtzeitig zu den jeweiligen Haushaltsplanaufstellungsverfahren 2023 ff anmelden.

2.3. Finanzierung

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

Die zusätzlich benötigten Auszahlungsmittel (einmalig i.H.v. 6.000 € in 2022/ 282.710,-- ab 2022 und weiteren 89.750,- € bzw. gesamt 372.460,-- ab 2024 sollen nach positiver Beschlussfassung für das Jahr 2022 und für die Folgejahre in die jeweiligen Haushaltsplanaufstellungsverfahren aufgenommen werden.

Das Produktkostenbudget für das Produkt „Städtische Verkehrsflächen“ (Produktziffer P32541100) erhöht sich entsprechend.

3. Darstellung der Kosten und Finanzierung im Kreisverwaltungsreferat

3.1. Zahlungswirksame Kosten im Bereich der laufenden Verwaltungstätigkeit

Für die Umsetzung des Beschlusses entstehen im Folgenden dargestellten zahlungswirksamen Kosten. Der Mittelbedarf besteht ab 01.07.2022.

	dauerhaft	einmalig	befristet
Summe zahlungswirksame Kosten	77.330 € ab 2023	40.265 € in 2022	
davon:			
Personalauszahlungen (Zeile 9)*	76.530 € ab 2023	38.265 in 2022	
Auszahlungen für Sach- und Dienstleistungen (Zeile 11)		2.000 € in 2022	
Sonstige Auszahlungen aus lfd. Verwaltungstätigkeit (Zeile 13)	800 € ab 2022		
Nachrichtlich Vollzeitäquivalente	1,0 ab 2022		

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

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

** ohne arbeitsplatzbezogene IT-Kosten

3.2. Zusammenfassung der Kosten

Als Ausfluss der dargestellten Personalbedarfe/ Sachmittelbedarfe sind folgende Finanzmittel erforderlich.

3.2.1. Personalbedarfe

Bereich	Funktion	BesGr/ EGr ¹	Bedarf VZÄ	JMB ² (bis zu)	Summe Personalkosten (bis zu)		
					Entfris- tung	Befristet von 01.01.2022 bis 31.12.2024	Dauerhaft ab 2022
KVR-III/232	SB Grundsatz- angeleg- enheiten, SB Gewerbli- cher Kraftverk- ehr	A 11/ E10	1,0	76.530 €			76.530 €
Summe			1,0				76.530 €

¹ Besoldungs-/ Entgeltgruppe

² Jahresmittelbetrag

3.2.1. Sachmittelbedarfe

3.2.1.1. Konsumtive Sachkosten

Art	Stückpreis	Anzahl	Gesamtkosten/ a		
			Dauerhaft	Einmalig	Befristet
Arbeitsplatz- kosten	800 € ¹	1	800 € p.a. ab 2022		
Büroausstattung	2.000 € *	1		2.000 € in 2022	
Summe			800 €	2.000 €	

* Anmerkung: stadtweit festgelegter Wert

In 2022 hälftig, da Stellenbesetzung zum 01.07.2022 erwartet wird.

3.3. Finanzierung, Produktbezug, Ziele

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

Die zusätzlich benötigten Auszahlungsmittel (einmalig i.H.v. 41.065 € in 2022, dauerhaft i.H.v. 77.330 € p.a. ab 2023) sollen nach positiver Beschlussfassung im Haushalt für das Jahr 2022 und für die Folgejahre in die jeweiligen Haushaltsplanaufstellungsverfahren aufgenommen werden.

Die Kosten sind insgesamt zahlungswirksam.

Das Produktkostenbudget für das Produkt „Gewerbe“ (Produktziffer P35122190) erhöht sich entsprechend.

3.4. Erlöse bzw. Einsparungen im Bereich der laufenden Verwaltungstätigkeit

Durch die Anpassung des Gebührenmodells für das Parken von Carsharing auf öffentlichen Parkplätzen in Parklizenzegebieten und der zukünftigen Gestaltung des Vertrages werden ab 2023 weiterhin Erlöse erzielt. Diese ergeben sich aus den Einnahmen durch die Gebühren für das Parken von Carsharing Fahrzeuge in Parklizenzegebieten, die in *Teil A 1.3.2 Stadtweite Ausweitung der Carsharing Verfügbarkeit* beschrieben wurden. Berücksichtigt wurden hierbei die anzunehmende Verteilung von Anbieter*innen zwischen den verschiedenen Varianten, anzunehmendes Flottenwachstum und ein deutlich zunehmender Anteil von elektrischen Carsharing-Fahrzeugen bis 2026 sowie die Deckelung der Gebührenerhebung bei Flotten von über 600 Fahrzeugen pro Anbieter*in.

Inwieweit sich die Veränderung des Modells auf die tatsächlichen Gebühren für das Parken von Carsharing Fahrzeugen im öffentlichen Raum auswirkt, kann u.a. wegen der ungewissen Umsetzung der geschaffenen Anreize für die Anbieter*innen aktuell nicht zuverlässig bestimmt werden. So wird vorgeschlagen, zunächst den aus dem Beschluss vom 16.12.2015 „CarSharing in München“ Nr. 14-20 / V 04808 berücksichtigten Planansatz weiterhin fortzuschreiben.

Ab 2023 wird somit von Erlösen i.H.v. 960.000 € p.a. ausgegangen. Eine Anpassung des Planansatzes wird nach erfolgter Beschlussfassung bei Notwendigkeit zum jeweiligen Haushaltsplanaufstellungsverfahren vorgenommen.

Die Erlöse für das Parken von Carsharing auf öffentlichen Parkplätzen in Parklizenzegebieten werden im Teilhaushalt des Kreisverwaltungsreferats abgebildet (P35122310 Verkehrsüberwachung).

Tatsächliche Mindereinnahmen dürfen nicht zu Lasten des Kreisverwaltungsreferates gehen.

4. Behandlung von Anträgen und Empfehlungen

4.1. Stadtratsanträge

4.1.1. Carsharing-Angebote attraktiver gestalten und Anreize für die Anbieter schaffen

Antrag Nr. 20-26 / A 02072 von Herrn StR Manuel Pretzl vom 02.11.2021

Die Antragstellenden fordern die LHM auf, sich mit den großen Carsharing-Diensten auszutauschen und darauf hinzuwirken, dass deren Geschäftsgebiete in Stadtrandlagen, dem Umland sowie an P+R-Anlagen für die Anbieter attraktiver gestaltet und Anreize für eine Erweiterung des Geschäftsgebiets der Anbieter gesetzt werden

Das Mobilitätsreferat kann dazu Folgendes ausführen:

Im Rahmen der Teilstrategie Shared Mobility und dem Grundsatzbeschluss Sharing Mobility (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 15209) von 2019 folgend, wurden die Rahmenbedingungen für das Parken von Carsharing im öffentlichen Raum überarbeitet. Dies ist ein wesentlicher Steuerungsmechanismus der LHM, um Einfluss auf die Gestaltung und Beschaffenheit des Carsharings nehmen zu können. Die Teilstrategie Shared Mobility verfolgt das Ziel, Carsharing auf das gesamte Stadtgebiet auszuweiten und somit auch Angebot in Stadtrandlagen zu schaffen sowie Carsharing zur Förderung der Flächeneffizienz in Quartieren mit hohem Parkdruck verstärkt einzusetzen.

In Abstimmung mit den Carsharing-Anbietern, werden hierfür zwei Ansätze verfolgt. Zum einen werden stadtweit Stellplätze für stationsbasiertes Carsharing errichtet, um somit ein verlässliches Angebot unabhängig von Geschäftsgebieten zu schaffen. Die Auswahl der Standorte richtet sich nach u. a. Vorschlägen von Bezirksausschüssen und Anbieter*innen sowie Nachfrageprognosen, soziodemographischen Faktoren und bestehenden Angebotsstrukturen. Für die Ausweisung dieser Stellplätze und die Vergabe per Sondernutzung bietet das Carsharinggesetz und das Bayerische Straßen- und Wegegesetz den notwendigen rechtlichen Rahmen.

Zum anderen soll auch das freefloating Carsharing ausgeweitet werden. Hierfür werden die Lizenzmodelle für Carsharing basierend auf Gebühren für das Parken in Parklizenzengebieten so angepasst, dass damit ein Anreiz entsteht, mehr Fahrzeuge und größere Geschäftsgebiete anzubieten.

Für die Ausgestaltung der vertraglichen Grundlage und der strategischen Ansätze steht das Mobilitätsreferat im engen Austausch mit den Anbieter*innen. Die Umsetzung und Novellierung der Verträge erfolgen in 2022. Weiterhin werden im Stadtgebiet weitere Stellflächen für Carsharing geschaffen, so dass eine Nutzung weiter gefördert wird.

4.1.2. E-Scooter: MVG-Kooperationspartner zu mehr Rücksicht verpflichten Antrag Nr. 20-26 / A 01876 von Herrn StR Fabian Ewald, Herrn StR Jens Luther, Herrn StR Andreas Barbor, Herrn StR Hans Hammer vom 10.09.2021

Die Antragstellenden fordern die MVG mbH auf, auf ihren Kooperationspartner TIER dahingehend einzuwirken, dass beispielsweise durch eine höhere Kontrolldichte oder Sanktionierung betreffender Nutzer*innen dafür Sorge getragen wird, dass Leih-E-

Scooter rücksichtsvoll und ohne Behinderung für den Fuß- und Radverkehr abgestellt werden.

Die MVG mbH (auch im Namen der SWM GmbH) sowie das Mobilitätsreferat führen dazu folgendes aus:

Da die Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung des Bundes (eKFV), welche am 15.06.2019 in Kraft trat und die Teilnahme von E-Tretrollern (umgangssprachlich meist „E-Scooter“ genannt) am öffentlichen Straßenverkehr regelt, für Kommunen keine gesonderten Regelungsmöglichkeiten (z. B. zum Abstellen der E-Tretroller) vorsieht, hat die Landeshauptstadt München eine freiwillige Selbstverpflichtungserklärung zur Zusammenarbeit und zur Einhaltung städtischer Regelungen erarbeitet, die unter anderem auch Vorgaben zum Auf- und Abstellen beinhaltet.

Mit der Selbstverpflichtungserklärung soll auf eine sichere Nutzung sowie ein geordnetes Stadtbild hingewirkt werden. Geregelt sind auch Inhalte zur technischen Wartung, zu Flottengrößen, zulässigen Geschäftsgebieten, Kundenservice sowie Kommunikation zur Nutzung von E-Tretrollern und den geltenden Verkehrsregeln. Die Selbstverpflichtungserklärung wurde von allen aktuell in München aktiven Anbieter*innen, so auch vom Anbieter TIER Mobility, unterschrieben.

Die MVG mbH unterstützt dieses Vorgehen und kooperiert ausschließlich mit E-Tretroller-Anbieter*innen, die die freiwillige Selbstverpflichtungserklärung unterzeichnet haben und auf deren Inhalte auch eingehen und die dort festgelegten Regelungen berücksichtigen.

So wird beispielsweise beim Austausch des Akkus seitens der Mitarbeiter*innen von TIER Mobility sowohl ein Sicherheitscheck durchgeführt als auch die Fahrzeuge, die nicht korrekt abgestellt wurden, umgeparkt oder versetzt.

Darüber hinaus hat TIER Mobility weitere Maßnahmen ergriffen, um ihren Kund*innen einen verantwortungsvollen Umgang bei der Nutzung der E-Tretroller nahezubringen. So werden unter anderem alle neuen TIER-Nutzer*innen bei der Registrierung in der TIER-App mithilfe von Erklärbildern auf die wichtigsten Nutzungs- und Verhaltensregeln hingewiesen. Dies beinhaltet auch einen Hinweis zum korrekten und behinderungsfreien Abstellen der Fahrzeuge. Dieser Hinweis wird auch während dem Vorgang der Beendigung der Miete wiederholt.

Um die Regelkenntnisse unter E-Tretroller-Fahrer*innen zu verbessern, unterstützt TIER Mobility außerdem Initiativen wie die Kampagne „Roll ohne Risiko“ des Deutschen Verkehrssicherheitsrats (DVR) mit Unterstützung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV).

Gleichzeitig arbeitet TIER Mobility unter Hochdruck an verschiedenen technischen Lösungen, um das korrekte Abstellverhalten in Echtzeit zu prüfen. Dafür kooperiert TIER Mobility mit dem innovativen Unternehmen Fantasma, um deren „Camera Positioning System“ zu implementieren, welches das Einparken von E-Tretrollern auf 20 cm

oder weniger genau bestimmen und dadurch behinderndes Abstellen der Fahrzeuge massiv reduzieren soll. Damit ist es das genaueste E-Tretroller-Parksystem der Welt. Wann genau diese Technologien zum Einsatz kommen werden, lässt sich zum gegenwärtigen Zeitpunkt leider noch nicht sagen.

Passant*innen, denen E-Tretroller auffallen, die nicht regelkonform abgestellt sind, können sich jederzeit telefonisch an die auf den E-Tretrollern angebrachte Telefonnummer oder schriftlich an den TIER-Kundenservice unter support@tier.app wenden. Das lokale Team von TIER Mobility in München entfernt die E-Tretroller dann zeitnah bzw. parkt sie um.

TIER Mobility hat demnach bereits zahlreiche Maßnahmen ergriffen, um ein behinderndes Abstellen von E-Tretrollern zu minimieren. Gerne bespricht die MVG mbH mit TIER Mobility auch weitere mögliche Maßnahmen und unterstützt diese bei der Umsetzung.

Der Antrag Nr. 20-26 / A 01876 vom 10.09.2021 ist damit nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen behandelt.

4.1.3. Rücksichtsloses Abstellen von Leih-E-Scootern und anderen Kleinstfahrzeugen ahnden

Antrag Nr. 20-26 / A 01877 von Herrn StR Fabian Ewald, Herrn StR Jens Luther, Herrn StR Andreas Barbor, Herrn StR Hans Hammer vom 10.09.2021

Die Antragstellenden fordern die Landeshauptstadt München auf, darzustellen, inwieweit rücksichtsloses Abstellverhalten bei Leih-Kleinstfahrzeugen als Ordnungswidrigkeit geahndet werden kann oder ob es möglich ist, eine Beseitigung auf Kosten der Anbieter*innen durchzuführen.

Das Mobilitätsreferat kann hierzu folgendes ausführen:

Das Abstellen von E-Tretrollern auf öffentlichem Grund fällt – ebenso wie das Abstellen von Fahrrädern – unter den Gemeingebrauch nach Art. 14 Bayerisches Straßen- und Wegegesetz (BayStrWG) i. V. m. § 15 Abs. 3 Sondernutzungsrichtlinien (SoNuRiL) und bedarf daher keiner Genehmigung oder Erlaubnis. Dabei ist es unerheblich, ob es sich um einen E-Tretroller (oder ein Fahrrad) im Privatbesitz oder um ein Leihfahrzeug (im Sharing-Modell) handelt.

Erlaubnisfreier Gemeingebrauch ist der Gebrauch der öffentlichen Straßen im Rahmen ihrer Widmung und der verkehrsrechtlichen Vorschriften. Gemäß Art. 14 Abs. 1 BayStrWG handelt es sich um Gemeingebrauch, wenn jemand die Straße vorwiegend zum Verkehr nutzt. "Verkehr" umschreibt die Fortbewegung im öffentlichen Straßenraum. In erster Linie ist damit der fließende Verkehr, als unmittelbar der Ortsveränderung dienender Verkehr, gemeint. Zum Verkehr gehört allerdings auch der ruhende Verkehr, also das Parken. Der ruhende Verkehr ist dadurch geprägt, dass es sich um betriebsbereite Fahrzeuge handelt, die zu einem späteren Zeitpunkt wieder für eine Ortsveränderung zum Einsatz kommen.

Dies ist bei E-Tretrollern im Sharing-Modell der Fall.

Da die Elektrokleinstfahrzeugeverordnung (eKFV), welche die Teilnahme von E-Tretrollern am öffentlichen Verkehr regelt, keine Regelungsmöglichkeiten für Kommunen (z. B. zum Abstellen) vorsieht, hat die Landeshauptstadt München eine freiwillige Selbstverpflichtungserklärung zur Zusammenarbeit und zur Einhaltung städtischer Regelungen erarbeitet, die unter anderem auch Vorgaben zum Auf- und Abstellen von E-Tretrollern beinhaltet.

So sollen beispielsweise seitens der Anbieter*innen E-Tretroller, die so abgestellt sind, dass dies nicht den gesetzlichen oder den Vorgaben der Selbstverpflichtungserklärung entspricht, innerhalb von 24 Stunden aus dem öffentlichen Raum entfernt bzw. umgeparkt werden. Des Weiteren werden E-Tretroller spätestens am 4. Tag ihrer Nichtnutzung durch den Anbieter*in versetzt. Auch im Rahmen der regelmäßig durch die Anbieter*innen durchzuführenden Sicherheitschecks sowie beim Akkutausch werden nicht korrekt abgestellte Fahrzeuge umgeparkt.

Das Mobilitätsreferat führt ca. im 3-Monats-Rhythmus mit allen in München aktiven E-Tretroller-Anbietern regelmäßige Austauschgespräche durch. Daneben gibt es aber auch viele bilaterale Gespräche und einen regen E-Mail-Austausch. Alle Anbieter*innen arbeiten intensiv an der Entwicklung organisatorischer und technischer Maßnahmen, die zur Verbesserung hinsichtlich der Beachtung der geltenden Regeln zum Fahren sowie zum Abstellen der E-Tretroller beitragen. Einige innovative Maßnahmen werden bereits umgesetzt. Beispielhaft sei hier die Übermittlung eines Fotos des korrekt abgestellten E-Tretrollers über die Buchungs-App genannt – nur dann kann der Mietvorgang beendet werden.

Behindernd im öffentlichen Verkehrsraum abgestellte Elektrokleinstfahrzeuge werden durch die Kommunale Verkehrsüberwachung der Landeshauptstadt München nach dem (bundeseinheitlichen) Tatbestandskatalog (TB-Nr. 101106 „Sie behinderten durch Außer-Acht-Lassen der im Straßenverkehr erforderlichen Sorgfalt Andere mehr als nach dem Umständen unvermeidbar.“) auf Grundlage der §§ 1 Abs. 2 und 49 StVO; § 24 StVG; 1.2 BKat geahndet und mit einem Verwarnungsgeld in Höhe von 20 Euro (Bußgeldkatalog Stand 14.10.2021) verwarnt. Im Tatbestand ist zu konkretisieren, worin die Behinderung oder Gefährdung bestand.

Dies gilt gleichermaßen natürlich auch für die Mitarbeiter*innen der Polizei.

Bei der Einleitung eines Verwarnungsverfahrens ist in der Praxis bei der Abwesenheit des Verantwortlichen v. a. entscheidend, ob dem Fahrzeug ein Kennzeichen zugeteilt ist (bei

E-Tretrollern ist dies der Fall, sie benötigen zur Teilnahme am öffentlichen Straßenverkehr ein gültiges Versicherungskennzeichen) oder kein Kennzeichen vergeben ist (z. B. Fahrrad einer Privatperson).

Bei E-Tretrollern besteht über das vergebene Versicherungskennzeichen daher die Möglichkeit, den Halter*in recherchieren zu können. Bei E-Tretrollern im Sharing-System kann über eine sog. „Halterrecherche“ an den betreffende*n Anbieter*in herantreten werden. Um den tatsächlich letzte*n Nutzer*in bzw. den Verantwortliche*n des Verstoßes zu ermitteln, werden an dieser Stelle für die weitere Recherche die Anbieter*in in die Pflicht genommen.

Eine Beseitigung von abgestellten E-Tretrollern durch Mitarbeiter*innen der Kommunalen Verkehrsüberwachung sowie der Polizei erfolgt nicht.

Bürger*innen können behindernd abgestellte E-Tretroller jederzeit dem jeweilige*n Anbieter*in melden und eine Entfernung bzw. ein Versetzen des E-Tretrollers veranlassen. Die Kontaktdaten sind an den Fahrzeugen selbst angebracht und auch auf unserer Homepage unter dem Link <https://muenchenunterwegs.de/angebote/elektrotretroller-sharing> zu finden. Außerdem besteht die Möglichkeit, behindernd abgestellte E-Tretroller (am besten mit Foto) per E-Mail dem Mobilitätsreferat zu melden (ekf.mor@muenchen.de) oder auch die Polizei zu informieren. Die zuständigen Ansprechpartner*innen der E-Tretroller-Sharing-Anbieter*innen sind den Mitarbeiter*innen des Mobilitätsreferates und des Polizeipräsidiums München bekannt und werden umgehend informiert.

Eine Entfernung von Fahrzeugen aus dem öffentlichen Raum durch das für Sondernutzungen im öffentlichen Raum zuständige Kreisverwaltungsreferat ist nur dann rechtlich möglich, wenn ein Fahrzeug nicht mehr betriebsbereit ist und somit keinen Gemeingebrauch von öffentlichem Raum mehr darstellt. In einem solchen Fall handelt es sich um eine sog. unerlaubte Sondernutzung, die im Rahmen der Sondernutzungsrichtlinien (§ 34 SoNuRL) i. V. m. Art. 66 Bayerisches Straßen- und Wegegesetz (BayStrWG) bzw. § 23 Fernstraßengesetz (FStrG) geahndet werden können.

Der Antrag Nr. 20-26 / A 01877 vom 10.09.2021 ist damit nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen behandelt.

4.1.4. Zentrale Online-Meldemöglichkeit für falsch abgestellte Leih-E-Scooter und -Fahrräder

Antrag Nr. 20-26 / A 01878 von Herrn StR Fabian Ewald, Herrn StR Jens Luther, Herrn StR Andreas Barbor, Herrn StR Hans Hammer vom 10.09.2021

Die Antragstellenden fordern eine zentrale Online-Meldeplattform für falsch abgestellte, abgelegte oder umgeworfene E-Scooter und -Fahrräder mit genauem Standort auf benutzerfreundlich eine zügige Beseitigung (innerhalb von 24 Stunden) auf Kosten der Anbieter*innen veranlasst werden kann.

Das Mobilitätsreferat kann dazu folgendes ausführen:

Im Zuge der Erarbeitung der Shared Mobility Strategie befasst sich das Mobilitätsreferat u. a. auch mit dem Thema Beschwerdemanagement. Für E-Tretroller wurde ein erster Schritt für eine zentrale Meldemöglichkeit bereits im Sommer 2019 ab der straßenverkehrsrechtlichen Zulassung von Elektrokleinstfahrzeugen durch die Einrichtung einer gesonderten E-Mailadresse ekf.mor@muenchen.de (bis 31.12.2020 ekf.kvr@muenchen.de) getan.

Die weiteren Überlegungen in den letzten Monaten waren stets auf möglichst einfache und automatisierte Prozesse ausgerichtet. Dies betrifft einerseits eine bürgerfreundliche Handhabung, andererseits aber auch einen Folgeprozess, der seitens der Verwaltung möglichst wenig Aufwand verursacht.

Gerade auch die Einführung der Meldeplattform Radverkehr hat gezeigt, dass eine solche Plattform einen enormen mit den vorhandenen Personalressourcen nicht bzw. kaum zu bewerkstellenden zusätzlichen Aufwand hervorrufen kann.

Im Austausch mit dem RIT werden die Überlegungen und Prüfprozesse in den nächsten Wochen und Monaten im Lichte der Digitalisierung fortgesetzt. Dabei wird sowohl die Prüfung der Einbindung des Themas E-Tretroller in bestehende Meldeplattformen ("Radverkehr", "Mach München besser") als auch die Verbindung in das für ab 2023 geplant, verfügbare Shared Mobility-Monitoring-Dashboard erfolgen.

Die Entwicklung einer gesonderten Plattform gemeinsam mit den Anbieter*innen wird dagegen im Hinblick auf die vorhandenen Möglichkeiten, u. a. mit der technischen Option einer direkten Zuleitung auch an Anbieter*innen, und einem wirtschaftlichen Ressourceneinsatz nicht als zielführend erachtet.

Dem Stadtratsantrag Nr. 20-26 / A 01878 wird damit nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen.

4.1.5. Auswirkungen des neuen Personenbeförderungsgesetzes auf das Mobilitätsangebot in München darstellen

Antrag Nr. 20-26 / A 00994 der SPD/Volt - Fraktion Die Grünen - Rosa Liste vom 02.02.2021

Die Antragstellenden fordern die Auswirkungen der bevorstehenden Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes auf den Öffentlichen Personennahverkehr, das Taxigewerbe und das Mietwagengewerbe in München in Abstimmung mit der Münchner Verkehrsgesellschaft dem Stadtrat zu berichten.

Das Mobilitätsreferat kann dazu folgendes ausführen:

Die Novellierung des PBefG hat folgende Neuerungen ergeben. Die Berücksichtigung von Klimaschutz und Nachhaltigkeit bei der Anwendung des Personenbeförderungsgesetzes ist nunmehr ausdrücklich bestimmt (§ 1a PBefG). Aus Sicht der LHM sind insbesondere die neuen Genehmigungsformen für digital gesteuerte Bedarfsverkehre von Bedeutung, für die nun nicht mehr auf das Provisorium des § 2 Abs. 6 PBefG zurückgegriffen werden muss. Für den digital gesteuerten Bedarfsverkehr zur Flächenbedienung (Einzelpplatzvermietung) werden die Linienbedarfsgenehmigung im ÖPNV (§ 44 PBefG) und die Gebündelte Bedarfsverkehrsgenehmigung (§ 50 PBefG) im Gelegenheitsverkehr neu eingeführt. Es wird also zwischen gewerblichen und ÖPNV-Poolingverkehren differenziert. Der gebündelte Bedarfsverkehr ist erheblichen Regulierungen (Festlegung einer Bündelungsquote mit Pflicht zum Monitoring) bzw. Regulierungsoptionen ausgesetzt (Rückkehrpflicht zum Betriebssitz, zeitliche und räumliche Beschränkung des Verkehrs, der nur in der Betriebssitzgemeinde erbracht werden darf, Vorgaben zur Barrierefreiheit und Emissionsstandards sowie Abstellorten, Tarifregulierung). Für die LHM resultiert daraus die Möglichkeit, Anbieter*innen von On-Demand-Verkehren i.S.d. § 50 PBefG verbindliche Vorgaben zu machen, etwa die Anzahl an barrierefreien Fahrzeugen oder solchen ohne Verbrennungsmotor festzulegen. Hinsichtlich der Emis-

sionsvorgaben bedarf es jedoch zunächst einer landesrechtlichen Regelung, die eine Steuerung von Emissionsvorgaben zulässt. Das PBefG sieht auch nach der großen Novelle weiterhin einen Typenzwang vor. Dementsprechend wurde für den Mietwagenverkehr zur besseren Abgrenzung zu den ODM-Verkehren aber auch zum Taxiverkehr an der Rückkehrpflicht festgehalten. Zur Erleichterung wurde die elektronische Auftragserfassung ermöglicht und die Aufsichts- und Genehmigungsbehörden können für den Mietwagenverkehr auch Tarifregelungen treffen. Allerdings sind die rechtlichen Hürden hierfür sehr hoch. Zudem fehlt es aktuell noch Ausführungsbestimmungen oder Handlungsempfehlungen. Grundsätzlich kann die LHM hier also Einfluss auf die preisliche Gestaltung nehmen und der Entstehung von Dumpingpreisen – mit den entsprechenden Folgen für andere Verkehrsanbieter – entgegenwirken. Regulierungen des gebündelten Bedarfsverkehrs können in Städten mit mehr als 100 Tsd. Einwohner auf die Verkehre mit Mietwagen erstreckt werden, wenn sie einen Marktanteil von 25 % im Gelegenheitsverkehr überschreiten (§ 49 Abs. 4 Satz 7 PBefG). Unklar bleibt jedoch, ob die gebündelten Bedarfsverkehre mangels Wirtschaftlichkeit überhaupt Praxisrelevanz erlangen werden. Es ist eher davon auszugehen, dass künftig vor allem die Liniendarfsverkehre (§ 44 PBefG) in der Praxis von Bedeutung sein werden, die „Fahrgästen auf vorherige Bestellung ohne festen Linienweg zwischen bestimmten Ein- und Ausstiegspunkten innerhalb eines festgelegten Gebietes und festgelegten Bedienzeiten dienen“. Der Tarif wird von den Aufgabenträgern des ÖPNV bestimmt (ggf. mit Zuschlägen) und das Erfordernis der Genehmigung der Ein- und Ausstiegspunkte entfällt. Dies ist für die Praxis im ÖPNV eine Erleichterung. Allerdings wird mit der Zuständigkeit der Behörden für den Linienverkehr den Kommunen die Möglichkeit genommen, die gemein- und eigenwirtschaftlichen Bedarfsverkehre vor Ort in eigener Zuständigkeit zu regeln und bei Bedarf mit dem gemeinwirtschaftlichen Linienverkehr integriert zu verbinden. Dies bedeutet, dass künftig seitens der LHM keine virtuellen Haltestellen mehr vorgegeben werden müssen, was einen großen Vorteil für die Flexibilität und das Nutzererlebnis bei den On-Demand-Verkehren bringt. Jedoch ist die LHM hier nicht selbst zuständig, sondern auf die Zusammenarbeit mit der Regierung von Oberbayern angewiesen, was einen gehörigen Mehraufwand an Abstimmung bedeutet.

4.1.6. Verkehrswende konsequent bürgernah gestalten II: Förderung von Shared Mobility durch Mobilitätsstationen

Antrag Nr. 20-26 / A 00755 von der SPD / Volt - Fraktion, Fraktion Die Grünen - Rosa Liste vom 27.11.2020

Die Antragstellenden fordern die Verkehrswende durch den Ausbau von Mobilitätsstationen zu beschleunigen. Der Ausbau von sogenannten Mobilpunkten an U-Bahn und S-Bahnstationen und von Mobilpünktchen in dezentralen Wohnquartieren soll gemäß Antrag bis 2025 flächendeckend in der ganzen Stadt erfolgen. Es wurde außerdem vorgeschlagen, für die dafür benötigten Flächen Stellflächen umzuwidmen. Als mikroskopische Standortkriterien soll die Verteilung von Radabstellanlagen miteinbezogen werden.

Zudem wurde der Vorschlag gebracht, ein Konzept zu entwickeln, mit welchem es privaten Bauträgern, großflächigen Einzelhandel oder auch Arbeitgebenden attraktiv

gemacht wird, die Mobilpunkte auf ihre privaten Flächen zu integrieren. Nicht zuletzt wurde auch der Wunsch geäußert, bereits bestehende Mobilitätsstationen und MVG-Rad Stationen in das Mobilpunkte-Konzept zu integrieren.

Das Mobilitätsreferat kann hierzu Folgendes ausführen:

Die Teilstrategie Shared Mobility verfolgt das Ziel, ein effizientes Gesamtangebot zu schaffen, welches an Mobilpunkten einfach und im gesamten Stadtgebiet für alle Bürger*innen zugänglich ist. Bis 2026 sollen in einer ersten Ausbaustufe bis zu 200 Mobilpunkte im Stadtgebiet umgesetzt werden. Dabei ist eine großflächige Ausweitung geplant, jedoch mit dem Ansatz, ein Stadtteil nach den anderen mit Mobilpunkten zu verdichten. Bis 2025 ist die Umsetzung von bis zu 200 Mobilpunkten realistisch. Die dafür erforderlichen Ressourcen wurden durch das Mobilitätsreferat dem Stadtrat zum Beschluss vorgelegt.

Für die Umsetzung der Teilstrategie Shared Mobility wird die Umwidmung von Stellflächen ein essentieller Baustein, um die Maßnahmen Mobilpunkte und Carsharing zu ermöglichen. Bis 2026 werden Flächen für bis zu 1000 Carsharing-Stellplätze und weitere Angebote an Mobilpunkten benötigt.

Eine Differenzierung zwischen Mobilpunkten an Knotenpunkten und Mobilpünktchen in dezentralen Wohngebieten wird vom Mobilitätsreferat nicht verfolgt. Je nach Funktion, Angebotsumfang und Position wurde eine Kategorisierung von drei Mobilpunktarten für das Stadtgebiet München erarbeitet, nämlich die Einteilung in S, M und L.

Der Vorschlag ein Konzept zu entwickeln, mit welchem es privaten Bauträgern, großflächigen Einzelhandel oder auch Arbeitgebenden attraktiv gemacht wird, die Mobilpunkte auf ihre privaten Flächen zu integrieren wird für die zweite Ausbaustufe geprüft. Die UAG Mobilitätskonzepte setzt bereits in verschiedenen Neubaugebieten neue Mobilitätskonzepte im Wohnungsbau um. Auf Grundlage der Mobilitätskonzepte erfolgt eine Reduzierung der Kfz-Stellplätze auf Privatgrund. Im Gegenzug müssen alternative Mobilitätsbausteine für die Bewohner*innen zur Verfügung gestellt werden. Die genaue Regelung basiert auf dem Antragsformular "Mobilitätskonzepte - kompakt, konkret, verbindlich" des Referats für Stadtplanung und Bauordnung. In Hinblick auf ein quartiersbezogenes Mobilitätskonzept sollten Synergien genutzt werden, jedoch darf es weder eine Unter- noch eine Überversorgung an baufeldübergreifenden Mobilitätsbausteinen geben, um die Akzeptanz der Nutzer*innen und die Rentabilität für die Mobilitätsdienstleister sowie der Bauherr*innen zu erhalten. Bei der Umsetzung von Mobilitätskonzepten erfolgt daher eine enge Abstimmung mit der Konzeption von Shared Mobility im öffentlichen oder halböffentlichen Raum (wie Mobilitätshäuser/ Quartiersgaragen).

Dem Antrag-Nr. 20-26 / A 00755 vom 27.11.2020 wird damit nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen.

4.1.7. Missstände bei E-Scootern beseitigen

Antrags-Nr. 20-26 / A 00102 von Herrn StR Anton Babor vom 04.06.2020

Der Antragstellende fordert die Landeshauptstadt auf, in Absprache mit den Anbieter*innen von E-Scootern das Abstellproblem zu lösen.

Das Mobilitätsreferat kann Folgendes ausführen:

Bis Ende April 2021 wurden pilothaft in den besonders stark frequentierten Innenstadtbezirken in Abstimmung mit den jeweiligen Bezirksausschüssen insgesamt 30 gesonderte Abstellflächen für E-Tretroller (umgangssprachlich meist „E-Scooter“ genannt), insbesondere durch Umwandlung von Kfz-Stellplätzen, eingerichtet. Die Standortauswahl erfolgte durch seitens der Sharing-Anbieter*innen zur Verfügung gestellten Daten zu sog. „Hotspots“ (Örtlichkeiten, an denen besonders viele Leihen begonnen oder beendet werden) sowie Vorschlägen der Bezirksausschüsse, damit auch lokale Anregungen berücksichtigt werden konnten.

Es wurden sowohl allein für E-Tretroller vorgesehene Flächen als auch kombinierte Flächen für E-Tretroller, Fahrräder und E-Motorroller eingerichtet.

Des Weiteren wurden Datenüberlassungsverträge zwischen den in München aktiven Anbieter*innen von E-Tretrollern im Sharing-Betrieb und der LHM abgeschlossen. Mit den Standortdaten aller Fahrzeuge wird die LHM zukünftig mit einer digitalen Monitoring- und Analyselösung (MDAS) die Parksituation in Echtzeit und auch rückwirkend kontrollieren können.

Im Rahmen des EU-Projekts GeoSence wird außerdem die Anwendung von Geofencing-Lösungen erprobt. Mit statischen und dynamischen Geofences lassen sich digital virtuelle Park- und Fahrverbotszonen einrichten.

Insbesondere durch die voraussichtlich ab 2022 vorhandene technische Unterstützung mit einem Monitoring- und Analysesystem (Teil A, Punkt 1.3.6) werden bessere Steuerungsmöglichkeiten auf Basis objektiver Bewertungen erwartet. Damit soll insbesondere auch die Beachtung der Vorgaben der Freiwilligen Selbstverpflichtungserklärung durch die Anbieter*innen besser beobachtet und ggf. darauf reagiert werden. Darüber hinaus wird eine Weiterentwicklung der Selbstverpflichtungserklärung angestrebt, was bisher mangels Personalkapazitäten nicht möglich war.

Der Antrag-Nr. 20-26/ A 00102 vom 04.06.2020 ist damit nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen behandelt.

4.1.8. E-Scooter im ganzen Stadtgebiet anbieten!

Antrags-Nr. 14-20 / A 06781 der Stadtratsfraktion BAYERNPARTEI vom 14.02.2020

Im vorbezeichneten Antrag wird die LHM angehalten, auf die E-Scooter-Anbieter*innen derart hinzuwirken, dass deren Geschäftsgebiet auf die ganze Stadt ausgeweitet wird. Ferner fordert dieser Antrag verträglichere Möglichkeiten zum Abstellen der E-Scooter. Das Mobilitätsreferat nimmt hierzu wie folgt Stellung:

Das Mobilitätsreferat begrüßt ausdrücklich stadtweite Angebote für geteilte Mikromobilität, auch solche von E-Scootern, solange diese stadtverträglich bleiben. Wir gehen davon aus, dass sich der Antrag vor allem auf den Fahrzeugtyp E-Tretroller (Elektrokleinstfahrzeug) bezieht, der in der Bevölkerung oft auch als „E-Scooter“ bezeichnet wird.

Das Mobilitätsreferat steht mit den in München derzeit 6 aktiven Anbieter*innen von Sharing-E-Tretrollern (auch zum Thema Angebotsausweitung) in steten Kontakt. Nach den Vorgaben der mit den Anbieter*innen vereinbarten Freiwilligen Selbstverpflichtungserklärung können in den Stadtgebieten außerhalb des Mittleren Rings derzeit unbegrenzt E-Tretroller zur Ausleihe zur Verfügung gestellt werden, innerhalb des Mittleren Rings ist die Zahl auf 1100 Fahrzeuge pro Anbieter*in begrenzt. Eine aktuelle Abfrage zeigt, dass inzwischen fast alle Anbieter*in ihre Geschäftsgebiete im Stadtgebiet München erheblich ausgedehnt und erweitert haben. Nicht nur in den direkt an den Mittleren Ring angrenzenden Stadtbezirken, sondern vor allem auch in den äußeren Stadtbezirken wie beispielsweise Feldmoching-Hasenberg, Trudering-Riem, Untergiesing-Harlaching oder Aubing-Lochhausen-Langwied stehen seit einigen Monaten E-Tretroller zur Ausleihe zur Verfügung.

Die Freiwillige Selbstverpflichtungserklärung enthält auch Vorgaben zum Abstellen von E-Tretrollern im öffentlichen Raum, da in der Elektrokleinstfahrzeugeverordnung (eKFV) des Bundes für die Kommunen keine gesonderten Regelungsmöglichkeiten z. B. zum Abstellen von E-Tretrollern enthalten sind.

Die Anbieter*innen sind im eigenen Interesse bestrebt, dass möglichst wenige Verstöße gegen geltende Regeln auftreten. Sie arbeiten daher stets an der technischen Weiterentwicklung sowohl ihrer Buchungssysteme wie auch der Fahrzeuge selbst, um auf diesem Weg Fehlverhalten wie beispielsweise ein behinderndes Abstellen des E-Tretrollers möglichst ausschließen zu können. So setzen fast alle Anbieter*innen inzwischen z. B. die technische Möglichkeit um, einen Mietvorgang nur dann beenden zu können, wenn über die Buchungs-App ein Foto des aktuell gemieteten und (ordnungsgemäß) abgestellten E-Tretrollers übermittelt wird. Auch arbeiten die Anbieter*innen an der fortlaufenden Aufklärung ihrer Kund*innen. Das Mobilitätsreferat hat als zusätzliche Maßnahme pilotweise in den am stärksten betroffenen Innenstadtbezirken und in enger Zusammenarbeit mit den jeweiligen Bezirksausschüssen gesonderte Abstellflächen für E-Tretroller an 30 Standorten eingerichtet. Um das Abstellen der E-Tretroller auf diesen eigens eingerichteten Abstellflächen für die Nutzer*innen attraktiv zu machen werden von den Anbieter*innen Anreize gesetzt, wie z. B. durch die Reduzierung der Leihgebühr oder die Gutschrift von Bonusminuten für die nächste Fahrt.

Die Notwendigkeit der Einrichtung weiterer gesonderter Abstellflächen auch in den Stadtbezirken außerhalb des Mittleren Rings kann erst bewertet werden, wenn dem Mobilitätsreferat genauere Erkenntnisse und Erfahrungen hinsichtlich der Nutzung und Auslastung der nun 30 pilothaft eingerichteten Abstellflächen vorliegen.

Der Antrag-Nr. 14-20 / A 06781 vom 14.02.2020 ist damit nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen behandelt.

4.1.9. Carsharing auf das ganze Stadtgebiet ausweiten!

Antrags-Nr. 14-20 / A 06729 der Stadtratsfraktion BAYERNPARTEI vom 11.02.2020

Die Antragstellenden fordern die Ausweitung des sogenannten freefloating Carsharings auf das gesamte Stadtgebiet.

Das Mobilitätsreferat kann folgendes ausführen:

Die Teilstrategie verfolgt das Ziel der Ausweitung des Shared Mobility Angebots auf die Gesamtstadt. Hierfür wurden verschiedene Möglichkeiten erörtert, wie auch das Carsharing Angebot in die Fläche skaliert werden kann. Die Neugestaltung der öffentlich-rechtlichen Verträge für das Parken von Carsharing Fahrzeugen in Parklizenzengebieten zu gesonderten Konditionen kann als bedingtes Steuerungsinstrument genutzt werden. Die Rechtslage ermöglicht für das freefloating Carsharing keine umfassende Regulierung, wie es beispielsweise im Bereich der Sondernutzung für das stationäre Carsharing möglich ist.

Im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten, hat das Mobilitätsreferat ein Gebührenmodell entwickelt, welches sich nach der Größe der Geschäftsgebiete richtet. Hierbei werden Vergünstigungen für das Parken in Parklizenzengebieten vorgesehen, wenn mehr als 50 % des Stadtgebiets durch die jeweilige*n Anbieter*in bedient wird. Eine Verpflichtung zur Bedienung der Randgebiete im freefloating Modell ist unserer Kenntnis nach rechtlich derzeit nicht möglich. Um dennoch ein flächendeckendes Angebot mit Carsharing zu schaffen, sollen stadtweit 600 stationäre Carsharing Stellplätze bis 2026 geschaffen werden. Diese werden durch ein Interessenbekundungsverfahren schrittweise ab 2022 vergeben.

Der Antrag-Nr. 14-20 / A 06729 vom 11.02.2020 ist damit nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen behandelt.

4.1.10. Allach-Untermenzing stärken IV Mobilitätsstationen installieren Antrags-Nr. 14-20 / A 06558 der Stadtratsfraktion ÖDP vom 20.01.2020

Im Antrag der Stadtratsfraktion ÖDP wird um die Errichtung von Mobilitätsstationen im 23. Stadtbezirk als Ergänzung zum Angebot von MVG-Rad gebeten, an denen auch Leih-Lastenräder angeboten werden sollen.

Das Mobilitätsreferat kann hierzu Folgendes ausführen:

Zukünftig sollen Mobilpunkte und Shared Mobility Angebote im Allgemeinen modularer aufgebaut und im ganzen Stadtgebiet eingesetzt werden. Der Antrag von Mobilitätsstationen im 23. Stadtbezirk wird in der makroskopischen Verortung der geplanten Mobilpunkte gerne berücksichtigt. Über eine Integration an den MVG Rad Stationen kann derzeit nicht entschieden werden. Die zweite Ausbaustufe von MVG Rad, welche vor allem die Gebiete außerhalb des Mittleren Rings und den Anschluss ans Umland betrifft, wozu auch Allach-Untermenzing zählt, wurde aus Finanzierungsgründen bis auf weiteres gestoppt.

Im Rahmen der Prüfung eines weiteren Ausbaus von Bikesharing sollen jedoch auch Stadtrandlagen berücksichtigt werden. Das MOR erarbeitete dazu einen Vorschlag für eine rechtssichere Vorgehensweise. Darüber hinaus soll ein Pilot für das Lastenradsharing in 2022 und 2023 durchgeführt werden.

Dem Antrag-Nr. 14-20 / A 06558 vom 20.01.2020 wird damit nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen.

4.1.11. Umsteigeangebote für Pendler massiv ausbauen (9): P+R mit Carsharing verbinden

Antrags-Nr. 14-20 / A 06371 von Herrn Manuel Pretzl vom 10.12.2019

Der Antragstellende fordert Carsharing mit P&R zu verbinden, um die Inanspruchnahme von Shared Mobility Angeboten attraktiver zu machen.

Das Mobilitätsreferat kann Folgendes dazu ausführen:

Im Rahmen des Vorhabens zur stadtweiten Ausweisung von Carsharing-Stellplätzen und Mobilpunkten werden bestehende Angebotsstrukturen und relevante Umstiegspunkte als eine der wichtigsten Eingangsgrößen für die Makroverortung betrachtet. P&R Anlagen dienen vor allem für den Umstieg zum ÖPNV, um in die Innenstadt zu gelangen. Durch die Kombination mit Shared Mobility wird zudem die Möglichkeit geschaffen, aus der Innenstadt kommend, ein Carsharing Fahrzeug zu buchen, um beispielsweise in das Umland zu fahren und dabei den innerstädtischen Stau zu umgehen. Im Rahmen der Teilstrategie Shared Mobility und der Umsetzung der Maßnahmen werden verschiedene Anwendungsfälle und Wegeketten betrachtet, um für eine möglichst hohe Anzahl an Nutzungszwecken, wie das Pendeln, attraktive Angebote zu schaffen.

In dem stufenweisen Ausbau der Carsharing-Stationen werden solche Aspekte und verschiedene Anwendungsfälle berücksichtigt. Dementsprechend wird das MOR bei der genauen Verortung auch Standorte im Umfeld von P&R Anlagen prüfen. Die Errichtung von Carsharing-Stellplätzen innerhalb von P&R Anlagen ist im aktuellen Vorgehen nicht vorgesehen, da es sich nicht um öffentlichen Grund handelt und das unberechtigte Abstellen von freefloating Fahrzeugen teilweise auch zu Verdrängungseffekten bei der eigentlichen Zielgruppe P+R Kund*innen führt. Das MOR steht mit der P&R Gesellschaft im Austausch, um zukünftige Möglichkeiten zu prüfen. Neben der Auswahl von wichtigen Umstiegspunkten spielt auch die intermodale Verknüpfung verschiedener Angebote eine entscheidende Rolle. Hierfür tragen die tarifliche Integration und Mobilitätsplattformen ebenso zu einem attraktiven Gesamtsystem bei. Entsprechende Maßnahmen sind hierfür in der Teilstrategie Shared Mobility vorgesehen.

Der Antrag-Nr. 14-20 / A 06371 vom 10.12.2019 ist damit nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen behandelt.

4.1.12. In innerstädtischen Bestandsquartieren den Autoverkehr reduzieren

Antrags-Nr: 14-20 / A 06227 von Frau StRin Anne Hübner, Frau StRin Verena Dietl, Frau StRin Renate Kürzdörfer, Herrn StR Hans Dieter Kaplan, Frau StRin Heide Rieke, Frau StRin Bettina Messinger, Frau StRin Kathrin Abele, Herrn StR Jens Röver, Herrn StR Christian Vorländer vom 20.11.2019

Die Antragstellenden beauftragen die Stadtverwaltung in einem oder mehreren gewachsenen innerstädtischen Quartieren ein großangelegtes Modellprojekt zu

initiieren. Dieses soll das Ziel verfolgen, den Autoverkehr sowie den PKW-Besitz zu reduzieren.

Das Mobilitätsreferat kann folgendes dazu ausführen:

Die Teilstrategie Shared Mobility sieht verschiedene stadtweite Maßnahmen vor, um den Autoverkehr und den PKW-Besitz zu reduzieren. Einige der Maßnahmen sehen hierfür die Verdichtung des Angebotsnetzes des erweiterten Umweltverbunds vor. Begleitend zu der Umsetzung der Shared Mobility Strategie finden verschiedene öffentlichkeitswirksame Maßnahmen und Projekte statt. Hierfür erfolgt derzeit eine Ausschreibung eines Handlungs- und Kommunikationskonzepts für Shared Mobility sowie dessen Umsetzung statt. Hierdurch sollen die Bekanntheit der Shared Mobility und des erweiterten Umweltverbunds erhöht werden und entsprechend zu der Akzeptanz eines Lebens ohne eigenen PKW beitragen. Die Umsetzung erfolgt in verschiedenen Stadtbezirken mit Projekte nach dem Vorbild von „Deine Sommerflotte“ (Berlin), „Umparken“ (Schwabing) und der „Piazza Zenetti“. Im Rahmen solcher Projekte sollen Angebotspakete zur Verfügung gestellt werden, die Nicht-PKW-Besitzer*innen davon überzeugen, weiterhin kein eigenes Auto zu benötigen und für Besitzer*innen das Leben ohne eigenen PKW vorstellbar zu machen. In diesem Zusammenhang können ggf. auch bürgerschaftliche Initiativen genutzt werden. Für die Umsetzung von derartigen Initiativen wird das MOR voraussichtlich im Jahr 2022 einen gesonderten Beschluss in den Stadtrat einbringen. Die Wirkung der aufgezeigten Maßnahmen und der Strategie sollen durch ein entsprechendes Monitoring aufgezeigt werden.

Der Antrag-Nr. 14-20 / A 06227 vom 20.11.2019 ist damit nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen behandelt.

4.1.13. Safer Scooter

Antrags-Nr. 14-20 / A 05831 von Herrn StR Johann Sauerer, Fr. StRin Dorothea Wiepcke vom 26.08.2019

Im Antrag wird die Entwicklung eines Park- und Abstellkonzeptes für E-Scooter sowie die Aufklärung von Nutzer*innen durch Hinweise direkt an den Fahrzeugen gefordert.

Das Mobilitätsreferat kann folgendes dazu ausführen:

Die Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung des Bundes (eKFV) trat am 15.06.2019 in Kraft. Dort ist die Teilnahme der E-Tretroller am öffentlichen Straßenverkehr geregelt. In dieser Verordnung sind für die Kommunen zu E-Tretroller-Sharing-Angeboten allerdings keine gesonderten Regelungsmöglichkeiten (z. B. zum Abstellen) vorgesehen.

Das Abstellen von E-Tretrollern auf öffentlichem Grund fällt - ebenso wie Fahrräder - unter den Gemeingebrauch nach Art. 14 Bayerisches Straßen- und Wegegesetz (BayStrWG) i. V. m. § 15 Abs. 3 Sondernutzungsrichtlinien (SoNuRiL) und bedarf daher keiner Genehmigung. Die Nutzung des öffentlichen Verkehrsgrundes durch abgestellte

E-Tretroller (oder Fahrräder) widerspricht grundsätzlich nicht den zugrundeliegenden Vorschriften über den Straßenverkehr.

Schwerpunktmäßig werden E-Tretroller (und Fahrräder) als Verkehrsmittel zu Verkehrszwecken genutzt, wobei das Abstellen als Unterbrechung des fließenden Verkehrs anzusehen ist. Somit ist der Hauptzweck der abgestellten E-Tretroller und Fahrräder die gewollte (Wieder-)Inbetriebnahme und somit die dem Gemeingebrauch zugeordnete Teilnahme als Verkehrsmittel am Straßenverkehr und am ruhenden Verkehr.

Das Mobilitätsreferat hat deshalb eine freiwillige Selbstverpflichtungserklärung zur Zusammenarbeit und zur Einhaltung städtischer Regelungen erarbeitet, die unter anderem auch Vorgaben zum Auf- und Abstellen beinhaltet.

Mit der Selbstverpflichtungserklärung soll auf eine sichere Nutzung sowie ein geordnetes Stadtbild hingewirkt werden. Geregelt sind auch Inhalte zur technischen Wartung, zu Flottengrößen, zulässigen Geschäftsgebieten, Kundenservice sowie Kommunikation zur Nutzung von E-Tretrollern und den geltenden Verkehrsregeln. Die freiwillige Selbstverpflichtungserklärung beinhaltet außerdem eine detaillierte Karte mit Fahr- und Parkverbotszonen für E-Tretroller (Englischer Garten, Hofgarten, Maximiliansanlagen u. a.), die mit E-Tretrollern weder bewegt noch abgestellt werden dürfen. Die Beendigung einer Leihe ist in diesen Bereichen nicht möglich. Die entsprechenden Bereiche sind in die Buchungs-Apps der Anbieter*innen integriert.

Die Selbstverpflichtungserklärung wurde von allen aktuell in München aktiven Anbieter*innen unterschrieben.

Leider zeigt sich allzu oft, dass E-Tretroller vor allem durch Nutzer*innen behindernd abgestellt werden.

Die Anbieter*innen sind im eigenen Interesse bestrebt, dass möglichst wenige Verstöße gegen geltende Regeln auftreten. Sie arbeiten daher stets an der technischen Weiterentwicklung der Fahrzeuge, um auf diesem Weg Fehlverhalten möglichst ausschließen zu können. Im Wesentlichen gehört natürlich auch die Aufklärung ihrer Nutzer*innen dazu.

In Sachen Aufklärung und Information der Nutzer*innen gibt es eine Vielzahl von verschiedenen Maßnahmen, die seitens der Anbieter*innen bereits umgesetzt und nachfolgend beispielhaft genannt werden:

Sicherheitshinweise über App

Das zentrale Element zur direkten Ansprache von Nutzer*innen ist die Zustimmung zu den wichtigsten Regeln, auch zum Abstellen der E-Tretroller, in der App vor der Buchung einer Fahrt.

Aufkleber auf Fahrzeugen

Die meisten Anbieter*innen haben bzw. planen dies in naher Zukunft. Die zentralen Regeln und Handlungsempfehlungen sind durch Aufkleber mit Text und Piktogrammen an den E-Tretrollern selbst angebracht.

Sonstige Maßnahmen

Sicherheitshinweise und Informationen über aktuelle Entwicklungen werden regelmäßig über die gängigen Social-Media-Kanäle bekanntgegeben. Einige E-Tretroller-

Anbieter*innen waren in der Vergangenheit mit Infoständen und Übungsparcours auf Veranstaltungen vertreten und laden darüber hinaus zu Fahrsicherheitstrainings ein.

Mitunter wurde außerdem die Möglichkeit zur Teilnahme an Verkehrstests, bei denen die wichtigsten Regeln gelernt bzw. aufgefrischt werden können, angeboten. Bei erfolgreichem Abschneiden erhielten die Teilnehmer*innen Freiminuten für die nächste Fahrt. Die meisten E-Tretroller-Anbieter*innen setzen aber inzwischen auch eine neue technische Möglichkeit um: so kann der Mietvorgang nur dann beendet werden, wenn über die Buchungs-App ein Foto des aktuell gemieteten und (ordnungsgemäß) abgestellten E-Tretrollers übermittelt wird.

Als weitere Maßnahme zur Verbesserung der Abstellssituation wurden seitens des Mobilitätsreferates pilotweise in einem ersten Schritt, in den am stärksten betroffenen Innenstadtbereichen, in Abstimmung mit den jeweiligen Bezirksausschüssen insgesamt 30 gesonderte Abstellflächen für E-Tretroller eingerichtet. Dabei wurden sowohl allein für E-Tretroller vorgesehene Flächen als auch kombinierte Flächen für E-Tretroller, Fahrräder und E-Motorroller eingerichtet.

Die Standortauswahl erfolgte unter Berücksichtigung von seitens der Anbieter*innen zur Verfügung gestellten Daten über sog. Hotspots (Örtlichkeiten, an denen besonders viele Leihen begonnen oder beendet werden) sowie Vorschlägen aus den Bezirksausschüssen, damit auch lokale Anregungen berücksichtigt werden konnten. Bezüglich der tatsächlichen Nutzung von derartigen Stellflächen wirken die in München aktiven Anbieter durch geeignete Maßnahmen (z. B. deutliche Hinweise in den Buchungs-Apps, bei Nutzung Reduzierung der Leihgebühr oder Bonusminuten für die nächste Fahrt; weitere Anreize sind in Arbeit) darauf hin, das Abstellen der Fahrzeuge auf diesen Stellflächen attraktiv zu machen.

Der Antrag-Nr. 14-20 / A 05831 vom 26.08.2019 ist damit nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen behandelt.

4.1.14. MVG-App weiterentwickeln zur Münchner-Mobilitäts-App

Antrag Nr. 14-20 / A 04618 von Frau StRin Dorothea Wiepcke, Herrn StR Johann Sauerer, Herrn StR Sebastian Schall, Frau StRin Anja Burkhardt, Frau StRin Sabine Bär, Herrn StR Richard Quaas vom 31.10.2018

Die Antragstellenden fordern die Landeshauptstadt auf, dass die MVG-App zur Münchner-Mobilitäts-App weiterentwickelt wird.

Das Mobilitätsreferat kann Folgendes ausführen:

Die SWM veröffentlichte im Februar 2021 eine erste Version der neuen Pilot-App MVGo. Hier werden ausgewählte Mobilitätsangebote (z. B. E-Tretroller, E-Roller oder der ÖPNV) gebündelt und Nutzer*innen zur Buchung und Beauskunftung zur Verfügung gestellt. Nutzer*innen können Fahrten in Echtzeit über die App planen und buchen. MVGo bietet neben der Auskunft auch die Buchung bei einer ersten Auswahl an Shared Mobility Anbieter*innen, die Zahlung der Dienste über in der App zentral

hinterlegte Zahlungsmittel. Ausleihen und Rückgaben von Fahrzeugen sowie die Abwicklung der Zahlung läuft dabei direkt aus der App heraus. Der Pilot der MVGo-App wurde durch den von SWM/MVG beauftragten litauischen Technologiedienstleister Trafi entwickelt. Als weltweit agierende*r Anbieter*in entwickelt Trafi in Zusammenarbeit mit Städten unterschiedliche „Mobility-as-a-Service“ (MaaS)-Lösungen. Trafi bietet mit seiner Software die Möglichkeit, unterschiedliche Mobilitätsanbieter*innen auf einer einzigen Plattform zu bündeln, auf der die Nutzer Routen prüfen und ihre Fahrten buchen können. Das Pilotprojekt MVGo-App läuft noch bis Februar 2022. Die SWM/MVG sind bestrebt das Projekt als eigene IT-Anwendung weiter zu verstetigen und auszubauen.

Basierend auf der Inzell Initiative Modellstadt 2030 liefen bereits seit 2019 gemeinsame Gespräche zwischen LHM, SWM/MVG, MVV und DB Regio für eine synergetische Initiative zur Schaffung einer gemeinsamen Mobilitätsplattform auf Basis DEFAS Bayern, dem Online-Reiseinformationssystem für den Öffentlichen Personennah- und Regionalverkehr der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG). Mittlerweile hat der Freistaat Bayern die BEG mit der Weiterentwicklung von DEFAS Bayern zu einer offenen Mobilitätsplattform beauftragt. Dabei sind wichtige Schritte (wie z. B. standardisierte Integration von Anbieter*innen) bereits in Umsetzung. Das MOR befürwortet diese Entwicklung und plant mit externen Dienstleistern und in Zusammenarbeit mit den Mobilitäts-Stakeholdern MVG, MVV und weiteren Mobilitäts-Anbieter*innen vertragliche Rahmenvereinbarungen für die Mobilitätsplattform zu koordinieren, entwickeln und unterstützen.

Eine Mobilitätsplattform ist ein entscheidendes Element der Mobilitätswende, um die verkehrs- und klimapolitischen Zielsetzungen in unserer Region zu erreichen. In enger Kooperation kann hier ein Mobilitätsökosystem geschaffen werden, welches keine*n Anbieter*in zurücklässt, diskriminierungsfreie Integration ermöglicht und den Fokus auf eine nachhaltige Änderung des Mobilitätsverhaltens legt.

Aus diesem Grund bemüht sich das MOR weiterhin, auch die MVGo-Entwicklungen für die Nutzung und Integration in eine standardisierte, regionale Lösung zu gewinnen. Dabei sollte der Fokus einer Mobilitätsplattform auf die Information und einfache Nutzung für Alle liegen und sich nicht auf einen einzelnen Zugang beschränken. Nur so kann eine diskriminierungsfreie, offene und bürgernahe Lösung entstehen.

In Abstimmung mit dem MVV, der MVG sowie den MVV Gesellschaftern konnte dazu bereits vereinbart werden, dass eine gemeinsame Entwicklung und vollständige Integration aller bestehender Komponenten in DEFAS gemeinsam umgesetzt werden soll. Eine Finanzierung der Entwicklungskosten einer gemeinsamen regionalen Mobilitätsplattform durch den Freistaat Bayern sowie die Kofinanzierung von Verbundraumpartnern wird als großer Vorteil angesehen, um keine parallelen Eigenentwicklungen vorantreiben zu müssen. DEFAS soll folglich als gemeinsame regionale Mobilitätsplattform fungieren und die Komponenten sollen eigenständig und aufwärtskompatibel in DEFAS laufen.

Mit diesem Ansatz können auch bestehende Entwicklungen MVV und MVG Beauskunftungsmedien und Kundenschnittstellen weiterentwickelt werden. Bestehende Komponenten (z.B. M-Login, Radroutenplaner, Tiefenintegration, etc.) können genutzt und bedarfsgerecht weiterentwickelt werden.

Die Weiterentwicklung muss im Kontext der verkehrs- und klimapolitischen Ziele diskutiert und bewertet werden, wobei die verkehrliche Wirkung zu priorisieren ist. Das MOR steht dazu im Austausch mit der MVG um kommunale Vorgaben und Qualitätsansprüche an die aktuelle MVG-Mobilitätsapp „MVGO“ zu integrieren. Weiterhin koordiniert das MOR Gespräche zwischen MVV und MVG, um eine Synchronisation der Entwicklungen zu erreichen und die Einbindung des bayernweiten DEFAS-basierten Mobilitätsplattformansatz zu erreichen.

Die SWM/MVG wird auch im Weiteren ein wichtiger Umsetzungspartner bleiben und als Mobilitätsdienstleister v.a. auch die Rolle als digitaler Integrator ausführen müssen. Als kommunales Verkehrsunternehmen soll die SWM/MVG dabei eine Kundenschnittstelle im erweiterten Umweltverbund bilden über eine entsprechende digitale Integration zukünftig alle Mobilitätsangebote zusammenführen. Dabei sollen bestehende Authentifizierungslösungen wie der M-Login berücksichtigt werden. Kundenbindung und Kundendaten dürfen im Kontext der öffentlichen Mobilität jedoch kein wirtschaftliches Gut darstellen. Eine Erweiterung und Öffnung sollte mit Fokus auf die Information und einfache Nutzung für Alle ermöglicht werden und sich nicht auf einen einzelnen Zugang beschränken.

Der Antrag-Nr. 14-20 / A 04618 vom 31.10.2018 ist damit nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen behandelt.

4.1.15. München verstärkt seinen Beitrag zur Luftreinhaltung durch Forcierung der Durchdringung von E-Fahrzeugen und Car-Sharing Flotten sowie durch Kooperationen mit der Industrie (MoU) (Anpassung IHFEM Beschluss vom Juli 2017)

Antrag Nr. 14-20 / A 03657 von Herrn StR Manuel Pretzl, Herrn StR Sebastian Schall, FFrau StRin Ulrike Grimm, Herrn StR Thomas Schmid vom 07.12.2017, eingegangen am 07.12.2017

Die Antragstellenden fordern, dass die Landeshauptstadt München weitere Vorteile für die Nutzung von E-Fahrzeugen (bzw. emissionsfreien Fahrzeugen) und Carsharing durch eine schrittweise Umwidmung öffentlicher Stellplätze und verstärkten und bedarfsgerechten Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur in Kooperationen mit der Industrie schafft.

Der Antrag wurde bereits in den Beschlussfassungen Grundsatzbeschluss Sharing Mobility (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 15209) und München verstärkt seinen Beitrag zur Luftreinhaltung durch Forcierung der Durchdringung von E-Fahrzeugen und Car-Sharing Flotten sowie durch Kooperationen mit der Industrie (MoU) (Anpassung IHFEM Beschluss vom Juli 2017) (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 00539) aufgegriffen.

Das Mobilitätsreferat kann ergänzend zu den bisherigen Stellungnahmen Folgendes erläutern:

Die in der Beschlussfassungen Grundsatzbeschluss Sharing Mobility (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 15209) angekündigte Ausweisung und Umwidmung von Carsharing Stellplätzen konnte bis zur dafür erforderlichen StVO-Novelle in 2020

und der Anpassung der VwV-StVO nicht erfolgen. In der Zwischenzeit hat das MOR jedoch eine neue Systematik für die Carsharing Verträge und ein Vorgehen für die Ausweisung von Mobilpunkten bzw. Carsharing-Stellplätzen entwickelt. Ziel dabei ist es, die Angebote in die Gesamtstadt auszuweiten, Flächen zugunsten der Shared Mobility umzuwidmen und elektrisches Carsharing zu fördern. In einer ersten Ausbaustufe sollen folglich bis zu 200 Mobilpunkte und 1000 Carsharing-Stellplätze bis 2026 eingerichtet und ausgewiesen werden. Die Größen der ersten Ausbaustufe richten sich nach den zur Verfügung stehenden finanziellen und personellen Ressourcen. Die schrittweise Skalierung soll zudem ein Wachstum gewährleisten, welches die Akzeptanz in der Bevölkerung und auch die Wirtschaftlichkeit der Angebote sicherstellt. Darüber hinaus sollen in der ersten Ausbaustufe Erfahrungen gesammelt werden, die über die der Modellprojekte Civitas Eccentric, Smarter Together und City2Share hinausgehen und noch Anpassungen in der zweiten und wesentlich größeren Ausbaustufe ermöglichen.

Um elektrisches Carsharing weiterhin zu fördern, wird auf die Erhebung von monatlichen Gebühren im öffentlichen Raum verzichtet. Die Festlegung von Standorten für Mobilpunkte und Carsharing-Stellplätze wird in Abstimmung mit der Vergabe zum Aufbau und Betrieb von öffentlicher Ladeinfrastruktur (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 17676 vom 10.03.2020) erfolgen.

Der Antrag-Nr. 14-20 / A 03657 vom 07.12.2017 ist damit nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen behandelt.

4.1.16. Umgang mit nicht-stationsgebundenen Leihfahrrädern in München

Obike-Räder einsammeln

StR-Antrag Nr. 14-20 / A 04289 von Herrn StR Alexander Reissl, Frau StRin Verena Dietl, Frau StRin Bettina Messinger, Herr StR Jens Röver, Herr StR Christian Vorländer vom 12.07.2018

Ungeordnetes Abstellen von Rädern durch kommerzielle Fahrradverleiher

BA-Antrag-Nr. 14-20 / B 04628 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 21 – Pasing-Obermenzing vom 06.03.2018

Entfernung nicht fahrtüchtiger Leihräder der Firma O-Bike

BA-Antrag-Nr. 14-20 / B 05039 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 02 – Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt vom 26.06.2018

Entfernung der Fahrräder der Firma O-Bike

BA-Antrag-Nr. 14-20 / B 05211 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 22 – Aubing-Lochhausen-Langwied vom 08.08.2018

Einschränkung der "gelben Leihräder" im Stadtgebiet!

Empfehlung Nr. 14-20 / E 01917

der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 05 – Au-Haidhausen am 23.02.2018

Gelbe Leihfahrräder „O-Bike“

**Empfehlung Nr. 14-20 / E 01905
der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 01 – Altstadt-Lehel am 07.12.2017**

Zu den oben genannten Anträgen und Empfehlungen nimmt das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung:

Grundsätzlich begrüßt die Landeshauptstadt München zusätzliche Mobilitätsangebote und die Förderung des „Sharing“-Gedankens. Die Nutzerzahlen Mietradsystemen, wie MVG-Rad und Call a Bike haben gezeigt, dass Mieträder sehr wohl genutzt werden und die gewünschte Steigerung eines multimodalen Verkehrsverhaltens der Bürger*innen unterstützen. Dennoch müssen diese Angebote den rechtlichen Vorgaben und den Service- und Qualitätsstandards der Landeshauptstadt München entsprechen.

Das Abstellen von Leihfahrrädern – auch in massiver Form – fällt aus rechtlicher Sicht unter den Gemeingebrauch und stellt damit eine zulässige Teilnahme am Straßenverkehr dar. Ausschlaggebend für den Gemeingebrauch ist, ob das auf öffentlichem Verkehrsgrund abgestellte Fahrrad nach objektiver Betrachtung jederzeit betriebsbereit und fahrtüchtig ist. Fahrräder dürfen nur so platziert werden, dass ernsthafte und erhebliche Behinderungen für andere Verkehrsteilnehmer*innen ausgeschlossen werden können. Aus diesem Grund war die Landeshauptstadt München seinerzeit im kontinuierlichen Gespräch mit dem Anbieter OBike und hat diesen mehrfach auf die Missstände durch massenhafte abgestellte Leihräder hingewiesen und das Unternehmen aufgefordert, diese schnellstmöglich zu beseitigen.

Für einen geordneten Betrieb stationsloser Fahrradvermietsysteme und die sinnvolle Ergänzung und Unterstützung der bestehenden Radverkehrsangebote durch diese Systeme hat sich die Landeshauptstadt München von Beginn an um einen engen Kontakt zu den Anbieter*innen bemüht. Neben einem intensiven Austausch mit anderen Kommunen und Institutionen hat die Stabsstelle Radverkehr der Landeshauptstadt München in Abstimmung mit den städtischen Referaten einen Leitfaden mit Rahmenrichtlinien und Empfehlungen für Anbieter*innen stationsloser Fahrradvermietsysteme erarbeitet, welcher bestehenden Fahrradvermietanbieter*innen und Interessenten vorgelegt wird, mit der Bitte, diese zu berücksichtigen. Darin werden die Unternehmen unter anderem aufgefordert, maximal fünf Räder pro Standort aufzustellen, defekte Mieträder zu warten und ein Servicetelefon für Nutzer*innen aufzubauen. Der Leitfaden mit Empfehlungen und Rahmenrichtlinien für Anbieter*innen stationsloser Fahrradvermietsysteme wurde auf der Website „München Unterwegs“ unter folgendem Link veröffentlicht und überarbeitet:

<https://cdn.muenchenunterwegs.de/live/content/41/download/leitfaden-fuer-anbieter-stationsloser-fahrradvermietsysteme-in-muenchen-1.pdf>

Bezugnehmend auf die in den Anträgen genannten Räder der Firma OBike ist Folgendes mitzuteilen:

Nach zahlreichen Kontaktversuchen und der Einleitung einer Beseitigungsanordnung Ende des Jahres 2018 mit einem drohenden Zwangsgeld für nicht entfernte Leihräder der Firma OBike erhielt die Stadtverwaltung Ende Januar 2019 ein Schreiben der OBG Germany GmbH, in dem zugesichert wurde, die übrigen und teilweise stark beschädigten Leihräder mittels eines Auftragnehmers aus dem Münchner Stadtgebiet zu

entfernen. Daraufhin wurde eine Liste mit zahlreichen Standorten und Sammelstellen seitens der Stadt an die OBG Germany GmbH weitergeleitet und zeitnahe Entfernung erbeten. In der Faschingswoche Anfang März 2019 wurden ca. 1000 Leihräder an allen angegebenen Standorten und Sammelstellen, u. a. Bauhöfe, Lagerflächen, Lagerflächen am Englischen Garten und eingelagerte Leihräder abgeholt und entfernt. Ganz vereinzelt wurden zwar immer noch wenige Leihräder der Firma OBike in der Stadt aufgefunden, die große Masse wurde jedoch ohne Kosten und Mehraufwand für die Stadt entfernt. Übrige und fahruntüchtige Leihräder wurden und werden im Zuge der regelmäßigen Schrottrudentfernungen im Stadtgebiet sukzessive entfernt.

Aus den Erfahrungen mit dem ungeordneten Leihradangebot von OBike wurden im Jahr 2019 zur Einführung zahlreicher neuer Angebote im E-Scooterleih neue Regelungen und Anforderungen für einen geordneten Betrieb erarbeitet, die von den Anbieter*innen über eine freiwillige Selbstverpflichtungserklärung akzeptiert wurden. Auch hier findet ein intensiver Austausch mit den Anbieter*innen statt, um einen geregelten Betrieb in München sicherzustellen

Dem StR-Antrag Nr. 14-20 / A 04289 von Herrn StR Alexander Reissl, Frau StRin Verena Dietl, Frau StRin Bettina Messinger, Herr StR Jens Röver, Herr StR Christian Vorländer vom 12.07.2018 wird entsprochen.

Dem Antrag Nr. 14-20 / B 04628 des Bezirksausschusses des 21 Stadtbezirkes Pasing-Obermenzing am 06.03.2018 wird entsprochen.

Dem Antrag Nr. 14-20 / B 05039 des Bezirksausschusses des 02 Stadtbezirkes Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt am 26.06.2018 wird entsprochen.

Dem Antrag Nr. 14-20 / B 05211 des Bezirksausschusses des 22 Stadtbezirkes Aubing-Lochhausen-Langwied am 08.08.2018 wird entsprochen.

Der Empfehlung Nr. 14-20 / E 01905 der Bürgerversammlung des 01 Stadtbezirkes Altstadt-Lehel am 07.12.2017 wird entsprochen.

Der Empfehlung Nr. 14-20 / E 01917 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 05 – Au-Haidhausen am 23.02.2018 wird entsprochen.

4.2. Bezirksausschuss-Anträge

4.2.1. Mobilitätsstationen im 17. Stadtbezirks planen und einrichten

BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 02513 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 17 - Obergiesing vom 08.06.2021

Die Antragstellenden bitten um Prüfung von Mobilpunkten an den drei Standorten im Stadtbezirk Obergiesing:

- Giesinger Bahnhof
- Tegernseer Platz

- S-Bahn-Haltestelle Fasangarten

Der Bezirksausschuss des 17 Stadtbezirks Obergiesing hat am 08.06.2021 den anliegenden Antrag Nr. 20-26 / B 02513 beschlossen.

Das Mobilitätsreferat kann hierzu Folgendes ausführen:

Das Mobilitätsreferat möchte 2022 mit der ersten Ausbaustufe von Mobilpunkten beginnen. In dieser werden bis 2026 bis zu 200 Mobilpunkten im gesamten Stadtgebiet umgesetzt. Hierfür nimmt das Mobilitätsreferat Vorschläge der Bezirksausschüsse entgegen und prüft diese im Rahmen der Makroverortung. Die genannten Standorte zeigen eine grundsätzliche Eignung und wurden für die weitere Prüfung aufgenommen. Die Standortvorschläge werden somit als potentielle Standorte aufgenommen und für die Umsetzung geprüft. Die Umsetzung der ersten Mobilpunkte soll in Q3 2022 erfolgen. Ein Zeitpunkt für die Umsetzung der Mobilpunkte im Stadtbezirk 17 kann derzeit noch nicht final benannt werden.

Dem Antrag-Nr. 20-26 / B 02513 vom 08.06.2021 wird damit nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen.

4.2.2. Anschaffung von Leih-Lastenräder in Berg am Laim

BA-Antrag 20-26 / B 02654 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 14 – Berg am Laim vom 21.05.2021

Im vorbezeichneten Antrag wird die LHM angehalten, dass in Berg-am-Laim bedarfsgerecht Lastenränder zur öffentlichen Ausleihe eingeführt werden sollen.

Das Mobilitätsreferat nimmt hierzu wie folgt Stellung:

Das Mobilitätsreferat befürwortet Angebote für geteilte Mikromobilität im gesamten Stadtgebiet. Hierzu gehören auch Lastenräder oder E-Lastenräder. Leider sind aber eigenwirtschaftliche Angebote in Berg-am-Laim kaum realistisch. Öffentlich geförderte Angebote bedürften einer Finanzierung, die bisher nicht erreicht werden konnte. Im Rahmen des Ausbaus der Mobilpunkte können Angebote an einzelnen Standorte kofinanziert werden. Ein Umsetzungskonzept hierfür wird erarbeitet.

Der Antrag-Nr. 20-26 / B 02654 vom 21.05.2021 ist damit nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen behandelt.

4.2.3. Zusätzliche Stattauto Standorte in Berg am Laim

BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 02231 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 14 - Berg am Laim vom 27.04.2021

Die Antragstellenden bitten um die Errichtung von Carsharing-Standorten für Stattauto in Berg am Laim zusammen mit der MVG und dem MVV. Hierfür werden zwei Standorte

vorgeschlagen: Aldi Parkhaus Baumkirchen Mitte und Park + Ride Parkplatz Michaelibad und Trausnitzstraße

Das Mobilitätsreferat nimmt wie folgt Stellung:

Im Rahmen der stadtweiten Ausweisung von Mobilpunkten und Carsharing-Stationen im öffentlichen Raum werden verschiedene Standorte anhand von Kriterien geprüft. Das Vorgehen für die Ausweisung der Mobilpunkte wurde zusammen mit der MVG und dem MVV entwickelt.

Ziel ist es, stadtweit bis zu 200 Mobilpunkte und 1000 Carsharing Stellplätze bis 2026 zu errichten. Bei den vorgeschlagenen Standorten handelt es sich jedoch um Privatgrund, der in der ersten Ausbaustufe nicht berücksichtigt wird. Das MOR prüft jedoch gerne Standorte in der unmittelbaren Umgebung. Aus Gründen der Diskriminierungsfreiheit und Anbieterneutralität werden die festgelegten Standorte im Rahmen eines Interessenbekundungsverfahrens an Carsharing-Anbieter*innen vergeben. Auf der P+R Anlage Michaelibad besteht im Übrigen bereits seit vielen Jahren ein Carsharing-Angebot über eine Kooperation zwischen der P+R Park & Ride GmbH und Stattauto.

Der Antrag-Nr. 20-26 / B 02231 vom 27.04.2021 ist damit nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen behandelt.

4.2.4. Ausweisung von speziell für Carsharing-Fahrzeuge reservierte Parkplätze im Stadtbezirk Schwanthalerhöhe; hierbei sollen pro Wohnblock zunächst zwei derartige Parkplätze entstehen

BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 01962 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 08 - Schwanthalerhöhe vom 23.03.2021

Die Antragstellenden beauftragen die Landeshauptstadt München im Stadtviertel Schwanthalerhöhe mindestens zwei Carsharing-Stellplätzen pro Wohnblock auszuweisen.

Das Mobilitätsreferat kann Folgendes dazu aufführen:

Die Teilstrategie Shared Mobility verfolgt das Ziel, Shared Mobility Angebote in das gesamte Stadtgebiet auszuweiten und Vorteile für die Angebote gegenüber dem privaten PKW zu schaffen. Um dies zu erreichen, sollen im Rahmen von Mobilpunkten Stellplätze für Shared Mobility Angebote und insbesondere für Carsharing ausgewiesen werden. Zielsetzung dabei ist, dass innerhalb von fünf Gehminuten bzw. 300 Metern mindestens vier Angebote des erweiterten Umweltverbunds erreicht werden können. Dies entspricht nahezu der im Antrag genannten Baublock-Betrachtung. Um dieses Ziel zu erreichen, wurden realistische Ausbaustufen festgesetzt. In einer ersten Stufe bis 2026 sollen im gesamten Stadtgebiet 200 Mobilpunkte und 1000 Stellplätze für Carsharing errichtet werden. Die Festlegung der Standorte und die Quantifizierung je Bezirk erfolgt in Abstimmung mit den Bezirksausschüssen. Eine Unterscheidung der Stellplätze zwischen E-Carsharing und konventionellen Carsharing ist in der ersten Ausbaustufe nicht vorgesehen. Das MOR sieht vor, Carsharing zunächst generell zu

fördern. Hintergrund ist, dass zunächst ein wesentlicher Vorteil von Carsharing gegenüber privaten PKW geschaffen werden muss, bevor innerhalb des Carsharings eine Priorisierung erfolgt. Nichtsdestotrotz sieht das neue Gebührenmodell für das Parken von Carsharing Fahrzeugen in Parklizenzgebieten einen Erlass der monatlichen Kosten für E-Carsharing vor. Hierdurch soll ein Anreiz für die Erhöhung des Anteils elektrischer Fahrzeuge in den Carsharing-Flotten gesetzt werden. An dem Erheben von Gebühren für das Carsharing im öffentlichen Raum wird weiterhin festgehalten, da dies ein wesentliches Steuerungselement für die Landeshauptstadt ist.

Der Antrag-Nr. 20-26 / B 01962 vom 23.03.2021 ist damit nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen behandelt

4.2.5. Mobilitätsstationen in Berg am Laim

BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 01778 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 14 - Berg am Laim vom 23.02.2021

Die Antragstellenden fordern die Einrichtungen von Mobilitätsstationen im Stadtbezirk Berg am Laim und erfragen im Antrag den aktuellen Planungsstand der AG Shared Mobility.

Dazu wurden drei direkte Fragen gestellt:

- Wie weit sind die Prüfungen in den über 9 Monaten fortgeschritten?
- Welche Orte in Berg am Laim sind für Mobilitätsstationen vorgesehen und wie sieht hier der Zeitplan konkret aus?
- Und welche weiteren Orte wären für Mobilitätsstationen noch denkbar und sinnvoll?

Der Bezirksausschuss des 14 Stadtbezirks Berg am Laim hat sich am 23.02.2021 den Antrag Nr. 20-26 / B 01778 beschlossen.

Das Mobilitätsreferat (MOR) kann hierzu Folgendes ausführen:

Die AG Shared Mobility hat weitere Unterarbeitsgruppen (UAG) gegründet, darunter auch die UAG Mobilpunkte. In dieser Unterarbeitsgruppe arbeiten MVV, MVG, Landkreise und das MOR zusammen. Es wurde zunächst ein Gesamtkonzept entwickelt, um ein effizientes flächendeckendes Angebot zu schaffen. Hierunter fielen Aufgaben, wie die gemeinsame Definition, die Aufgaben- und Zuständigkeitsverteilung, die Erschaffung eines einheitlichen Designs, die Klassifizierung von Mobilpunkten, die Quantifizierung und die Konzeptionierung der strategischen Ausweitung. Im Rahmen der ersten Ausbaustufe sollen nun im nächsten Schritt in allen Quartieren Mobilpunkte geschaffen werden.

Somit werden die ersten beiden Fragen (1) und (2) wie folgt beantwortet:

Die Prüfung einzelner Standortmöglichkeiten fand aus strategischen Gründen bisher noch nicht statt. In der ersten Ausbaustufe werden Mobilpunkte nach Stadtbezirken implementiert und eingegangene Standortvorschläge werden in Hinblick auf die mikroskopische Verortung an erster Stelle geprüft. Stellen sie sich als strategisch sinnvoll heraus, so werden sie umgesetzt. Ein konkreter Zeitplan für den Stadtbezirk Berg am

Laim gibt es bisher noch nicht, jedoch wurde das Ziel, bis 2026 bis zu 200 Mobilpunkte im ganzen Stadtgebiet umzusetzen, formuliert.

In der dritten Frage (3) wird nach alternativen Standortkriterien bzw. Standortfunktionen gefragt. Neben der Anbindung an geeignete ÖPNV Knotenpunkte kann ein Mobilpunkt beispielsweise auch eine Kombination verschiedener Shared Mobility Angebote wie Mikromobilitätsangebote oder Carsharing darstellen. Diese Punkte dienen insbesondere als Zugangspunkt für spontane oder routinemäßige Fahrten und können überall etabliert werden, aber insbesondere in Wohngebieten.

Dem Antrag-Nr. 20-26 / B 01778 vom 23.02.2021 wird damit nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen.

4.2.6. Erweiterung des Geschäftsgebiets des Car-Sharing Angebots in Moosach BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 01645 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 10 - Moosach vom 25.01.2021

Die Antragstellenden bitten das Mobilitätsreferat, mit den in München ansässigen Carsharing Unternehmen über die Erweiterung des Geschäftsgebiets um die Gebiete rund um den Moosacher Bahnhof, den nördlich gelegenen Wohnsiedlungen und der Moosacher Meile in Verhandlung zu treten .

Das Mobilitätsreferat nimmt wie folgt Stellung:

Die Shared Mobility Strategie verfolgt das Ziel Carsharing in die Gesamtstadt auszuweiten. Hierfür werden zwei Ansätze verfolgt: 1) Die Ausweitung des freefloating Carsharings und 2) die Schaffung von Carsharing Stationen.

Für die Ausweitung des freefloating Carsharings wird ein neues Vertragswerk aufgesetzt, welches durch das Gebührenmodell einen Anreiz für die Ausweitung der Geschäftsgebiete setzen soll. Dabei erhalten Anbieter*innen, die mehr als 50 % des Stadtgebiets bedienen, Vergünstigungen für das Parken in Parklizenzengebieten. Auch der Ausbau an stationären Carsharing wird forciert. Hierfür sollen insgesamt 600 stationäre Carsharing Stellplätze geschaffen werden. Das MOR sieht vor, die Bezirksausschüsse um entsprechende Standortvorschläge zu bitten. Die im Antrag genannten Standortvorschläge wurden bereits vermerkt und werden für die Umsetzung im weiteren Prozess geprüft.

Der Antrag-Nr. 20-26 / B 01645 vom 25.01.2021 ist damit nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen behandelt.

4.2.7. Mobilitätsstationen für den Münchner Osten BA-Antrag Nr. 20-26 / B01214 des BA 15 vom 19.10.2020

Der Bezirksausschuss des 15 Stadtbezirks hat sich am 19.10.2020 den anliegenden Antrag Nr. 20-26 / B 01214 beschlossen.

Die Antragstellenden wünschen dabei die Einrichtungen von Mobilitätsstationen im Stadtbezirk Obergiesing, eingebettet in eine gemeinsame Strategie mit den anliegenden Stadtbezirken 13 bis 16.

Das Mobilitätsreferat kann hierzu Folgendes ausführen:

Mobilitätsstationen und Shared Mobility Angebote sollen modularer aufgebaut und im ganzen Stadtgebiet eingesetzt werden. Eine grundsätzliche Eignung der vorgeschlagenen Standorte scheint gegeben. Die Standorte werden entsprechend als potentielle Standorte aufgenommen und im Rahmen der ersten Ausbaustufe für die Umsetzung geprüft. In dieser Ausbaustufe sollen bis zu 200 Mobilpunkte im gesamten Stadtgebiet umgesetzt werden.

Hinsichtlich der Mobilpunktkomponenten wird ein Großteil der Angebote auch vom MOR als geeignet befunden. Zu beachten ist, dass die Integration von MVG-Rad aktuell nicht garantiert werden kann. Die zweite Ausbaustufe von MVG Rad, welche vor allem die Gebiete außerhalb des Mittleren Rings und den Anschluss ans Umland betrifft, wurde aus Finanzierungsgründen bis auf weiteres gestoppt. Hierunter zählt auch der Münchner Osten. Die Teilstrategie Shared Mobility und die Maßnahme zu Mobilpunkten berücksichtigt weiterhin Mobilpunkte als Standorte für diverse Bikesharing-Angebote, worunter auch elektro-Bikesharing und Leihlastenräder zählen.

Dem Antrag-Nr. 20-26 / B 01214 vom 19.11.2020 wird damit nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen.

4.2.8. Mobilitätsstationen im 15. Stadtbezirk - Antrag zur Sitzungsvorlage-Nr. 14-20 / V 08574

BA-Antrag-Nr. 14-20/ B04034 des Bezirksausschusses des Stadtbezirks 15 (Trudering-Riem) vom 13.09.2017

Die Antragstellenden fordern die Prüfung, an welchen Standorten im Stadtbezirk 15 Mobilitätsstationen sinnvoll sind, und deren Errichtung schnellstmöglich voranzutreiben. Die Antragstellenden beauftragt in dem Schreiben vom 26.10.2018 die LHM den Bezirksausschuss über das weitere Vorgehen zu informieren. In einem Schreiben vom 24.09.2019 werden zudem konkrete Standorte vorgeschlagen.

Das Mobilitätsreferat kann folgendes dazu ausführen:

Die genannten Standorte wurden für die Prüfung der Eignung als Mobilpunkt aufgenommen. Mobilpunkte werden als eine Maßnahme der Teilstrategie Shared Mobility ab 2022 flächendeckend in München umgesetzt. Hierfür sind mehrere Ausbaustufen vorgesehen. In einer ersten Ausbaustufe sollen bis 2026 bis zu 200 Mobilpunkte im gesamten Stadtgebiet errichtet werden. Die Auswahl richtet sich nach verschiedenen mikroskopischen und makroskopischen Faktoren, wie beispielsweise soziodemographische Merkmale, Nachfrage- und Bebauungsstrukturen und die Verfügbarkeit von Flächen. Zudem werden die Vorschläge der Bezirksausschüsse bei der Standortwahl berücksichtigt. Die Begehungen der Standorte für die finale Festlegung der Verortung findet zusammen mit den Bezirksausschüssen statt. Das Mobilitätsreferat kommt für die

Abfrage weiterer Standorte sowie für die Begehungen auf die entsprechenden Bezirksausschüsse zu.

Der Empfehlung 14-20 / E 03036 ist damit nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen.

4.3. Bürgerversammlungsempfehlungen

4.3.1. Verbot von E-Rollern und E-Fahrrädern

Empfehlung Nr. 20-26 / E 00359 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 11 - Milbertshofen-Am Hart am 06.10.2021

Die Bürgerversammlung Stadtbezirkes 11 - Milbertshofen-Am Hart hat am 06.10.2021 die anliegende Empfehlung Nr. 20-26 / E 00359 (Anlage) beschlossen. Hierbei geht es um die Zulassung von E-Tretrollern. Es wird gefordert, dass die Zulassungen von E-Tretrollern wieder zurückgenommen werden, da es ihnen an einer ausreichenden Versicherung mangle.

Die Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKFV) des Bundes trat am 15.06.2019 in Kraft. Dort ist die Teilnahme der E-Tretroller am öffentlichen Straßenverkehr geregelt. Die in der Bürgerversammlungsempfehlung behandelten E-Tretroller, welche durch verschiedene Anbieter zur Miete angeboten werden und im Stadtgebiet unterwegs sind, besitzen eine allgemeine Betriebserlaubnis. Damit ist die Teilnahme am Straßenverkehr möglich, sofern ein ausreichender Versicherungsschutz besteht. Hierzu muss eine Kfz-Haftpflichtversicherung durch den Anbieter abgeschlossen sein, welche durch eine Klebeplakette auf dem E-Tretroller angebracht wird. Auch privat betriebene E-Tretroller, welche zur Teilnahme am Straßenverkehr zugelassen sind, benötigen einen entsprechenden Versicherungsschutz (Klebeplakette). Die Kfz-Haftpflichtversicherung reguliert dabei Personen- und Sachschäden, die mit dem E-Tretroller verursacht werden. Die genauen Versicherungsbedingungen hängen dabei vom jeweiligen Versicherungsunternehmen bzw. -vertrag ab.

Da die kommerziell betriebenen E-Tretroller über einen entsprechenden Versicherungsschutz verfügen, fehlt der Bürgerversammlungsempfehlung die Grundlage.

Ein Verbot dieses Verkehrsmittels wäre überdies nur vom Bundesgesetzgeber möglich.

Der Empfehlung Nr. 20-26 / E 00359 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 11 - Milbertshofen-Am Hart am 06.10.2021 kann nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen nicht entsprochen werden.

4.3.2. Abstellen von E-Rollern regulieren

BV-Empfehlung Nr. 20-26 / E 00213 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 1 Altstadt-Lehel am 12.07.2021

Die Antragstellenden beantragen, dass E-Tretroller im Sharing-System sowohl seitens der Anbieter*innen als auch seitens der Nutzer*innen so auf Gehwegen abgestellt werden, dass möglichst keine Behinderung für Fußgänger*innen entstehen und behindernd abgestellte E-Tretroller verwarnt werden.

Das Mobilitätsreferat kann hierzu folgendes ausführen:

Das Abstellen von E-Tretrollern auf öffentlichem Grund fällt – ebenso wie das Abstellen von Fahrrädern – unter den Gemeingebrauch nach Art. 14 Bayerisches Straßen- und Wegegesetz (BayStrWG) i. V. m. § 15 Abs. 3 Sondernutzungsrichtlinien (SoNuRiL) und bedarf daher keiner Genehmigung oder Erlaubnis. Dabei spielt es keine Rolle, ob es sich um einen E-Tretroller (oder ein Fahrrad) im Privatbesitz oder um Leihfahrzeuge (im Sharing-Modell) handelt.

Erlaubnisfreier Gemeingebrauch ist der Gebrauch der öffentlichen Straßen im Rahmen ihrer Widmung und der verkehrsrechtlichen Vorschriften. Gemäß Art. 14 Abs. 1 BayStrWG handelt es sich um Gemeingebrauch, wenn jemand die Straße vorwiegend zum Verkehr nutzt. "Verkehr" umschreibt die Fortbewegung im öffentlichen Straßenraum. In erster Linie ist damit der fließende Verkehr, als unmittelbar der Ortsveränderung dienender Verkehr, gemeint. Zum Verkehr gehört allerdings auch der ruhende Verkehr, also das Parken. Der ruhende Verkehr ist dadurch geprägt, dass es sich um betriebsbereite Fahrzeuge handelt, die zu einem späteren Zeitpunkt wieder für eine Ortsveränderung zum Einsatz kommen.

Dies ist bei E-Tretrollern im freefloating Sharing-Modell der Fall.

Da die Elektrokleinstfahrzeugeverordnung (eKFV), welche die Teilnahme von E-Tretrollern am öffentlichen Verkehr regelt, keine Regelungsmöglichkeiten für Kommunen (z. B. zum Abstellen) vorsieht, hat die Landeshauptstadt München eine freiwillige Selbstverpflichtungserklärung zur Zusammenarbeit und zur Einhaltung städtischer Regelungen erarbeitet. Mit der Selbstverpflichtungserklärung soll auf eine sichere Nutzung sowie ein geordnetes Stadtbild hingewirkt werden. Geregelt sind auch Inhalte zur technischen Wartung, zu Flottengrößen, zulässigen Geschäftsgebieten, Kundenservice sowie Kommunikation zur Nutzung von E-Tretrollern und den geltenden Verkehrsregeln.

Die freiwillige Selbstverpflichtungserklärung beinhaltet außerdem eine detaillierte Karte mit Fahr- und Parkverbotszonen, in denen E-Tretroller weder bewegt noch abgestellt werden dürfen. Eine Beendigung einer Leihe ist in diesen Bereichen nicht möglich. Die entsprechenden Bereiche sind in die Buchungs-Apps der Anbieter*innen integriert.

Die Selbstverpflichtungserklärung wurde von allen aktuell in München aktiven Anbieter*innen unterschrieben.

Die Selbstverpflichtungserklärung, die Karte der Fahr- und Parkverbotsbereiche sowie weitere Informationen finden sich auch auf unserer Homepage unter folgendem Link: <https://muenchenunterwegs.de/angebote/elektrotretroller-sharing>

Die Anbieter*innen sind im eigenen Interesse bestrebt, dass möglichst wenige Verstöße gegen geltende Regeln auftreten und arbeiten daher intensiv an der Entwicklung organisatorischer und technischer Maßnahmen, die zur Verbesserung hinsichtlich der Beachtung der geltenden Regeln zum Fahren sowie zum Abstellen der E-Tretroller beitragen. Einige neue Maßnahmen werden bereits umgesetzt. Beispielhaft sei hier die Übermittlung eines Fotos des korrekt abgestellten E-Tretrollers über die Buchungs-App genannt – nur bei korrekt abgestelltem Fahrzeug kann der Mietvorgang beendet werden.

Als weitere Maßnahme zur Verbesserung der Abstell-situation wurden seitens des Mobilitätsreferates pilotweise in den am stärksten betroffenen Innenstadtbereichen in Abstimmung mit den jeweiligen Bezirksausschüssen insgesamt 30 gesonderte Abstellflächen für E-Tretroller, auch im 1. Stadtbezirk Altstadt-Lehel, eingerichtet. Die Standortauswahl erfolgte unter Berücksichtigung von seitens der Anbieter*innen zur Verfügung gestellten Daten über sog. Hotspots (Örtlichkeiten, an denen besonders viele Leihen begonnen oder beendet werden) sowie Vorschlägen aus den Bezirksausschüssen, damit auch lokale Anregungen berücksichtigt werden konnten.

Bezüglich der tatsächlichen Nutzung von derartigen Stellflächen wirken die in München aktiven Anbieter*innen durch geeignete Maßnahmen (z. B. deutliche Hinweise in den Buchungs-Apps, bei Nutzung Reduzierung der Leihgebühr oder Bonusminuten für die nächste Fahrt; weitere Anreize sind in Arbeit) darauf hin, das Abstellen der Fahrzeuge auf diesen Stellflächen attraktiv zu machen. In einem ersten Resümee konnte festgestellt werden, dass die pilothaft eingerichteten Abstellflächen bereits jetzt gut genutzt werden.

Eine verbindliche Bewertung der Nutzung und Auslastung dieser Abstellflächen, aber auch des grundsätzlichen verkehrlichen Nutzens sowie der Verkehrssicherheit von E-Tretrollern wird in einer von der Landeshauptstadt München initiierten Evaluation erfolgen. Erst wenn detaillierte und für München Erkenntnisse vorliegen können auch nähere Aussagen zum weiteren Vorgehen bzw. der Einrichtung von weiteren Abstellflächen gemacht werden.

Behindernd im öffentlichen Verkehrsraum abgestellte Elektrokleinstfahrzeuge werden durch die Kommunale Verkehrsüberwachung der Landeshauptstadt München nach dem (bundeseinheitlichen) Tatbestandskatalog (TB-Nr. 101106 „Sie behinderten durch Außer-Acht-Lassen der im Straßenverkehr erforderlichen Sorgfalt Andere mehr als nach den Umständen unvermeidbar.“) auf Grundlage der §§ 1 Abs. 2 und 49 StVO; § 24 StVG; 1.2 BKat geahndet und mit einem Verwarnungsgeld in Höhe von 20 Euro (Bußgeldkatalog Stand 14.10.2021) verwarnt. Im Tatbestand ist zu konkretisieren, worin die Behinderung oder Gefährdung bestand.

Dies gilt gleichermaßen natürlich auch für die Mitarbeiter*innen der Polizei.

Der Empfehlung 20-26 / E 00213 ist damit nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen.

4.3.3. Abstellung von E-Rollern auf den Gehwegen regulieren

BV-Empfehlung Nr. 20-26 / E 00204 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 1 Altstadt-Lehel am 12.07.2021

Die Antragstellenden beantragen, darauf hinzuwirken, dass durch abgestellte E-Tretroller auf Gehwegen möglichst keine Behinderung für Fußgänger*innen entstehen oder dass

E-Tretroller im Shared Mobility System nur an von der Landeshauptstadt München vorgegebenen (Lade-)Standorten gemietet werden können.

Das Mobilitätsreferat kann hierzu folgendes ausführen:

Grundsätzlich ist zwischen stationsbasierten Sharing-Systemen und sog. freefloating, also stationsungebundenen, Sharing-Systemen zu unterscheiden.

Beim stationsbasierten Sharing wird das Fahrzeug an einem bestimmten Ort abgeholt und die Miete am selben Ort auch wieder beendet.

Beim sog. Freefloating Sharing sind die zur Verfügung gestellten Fahrzeuge über ein definiertes Geschäftsgebiet verteilt, so dass meist ein verfügbares Fahrzeug in direkter Nähe gefunden werden kann. Die Miete kann am Zielort beendet werden, eine Rückgabe am Abholort ist nicht notwendig.

Anbieter*innen von Sharing-E-Tretrollern agieren bislang ausschließlich im freefloating System.

Die Fahrzeuge aller in München aktiven Anbieter*innen von E-Tretrollern verfügen über Austausch-Akkus, der Ladevorgang findet daher nicht im öffentlichen Raum statt.

Das Abstellen von E-Tretrollern auf öffentlichem Grund fällt – ebenso wie das Abstellen von Fahrrädern – unter den Gemeingebrauch nach Art. 14 Bayerisches Straßen- und Wegegesetz (BayStrWG) i. V. m. § 15 Abs. 3 Sondernutzungsrichtlinien (SoNuRiL) und bedarf daher keiner Genehmigung oder Erlaubnis. Dabei spielt es keine Rolle, ob es sich um einen E-Tretroller (oder ein Fahrrad) im Privatbesitz oder um Leihfahrzeuge (im Sharing-Modell) handelt.

Erlaubnisfreier Gemeingebrauch ist der Gebrauch der öffentlichen Straßen im Rahmen ihrer Widmung und der verkehrsrechtlichen Vorschriften. Gemäß Art. 14 Abs. 1 BayStrWG handelt es sich um Gemeingebrauch, wenn jemand die Straße vorwiegend zum Verkehr nutzt. "Verkehr" umschreibt die Fortbewegung im öffentlichen Straßenraum. In erster Linie ist damit der fließende Verkehr, als unmittelbar der Ortsveränderung dienender Verkehr, gemeint. Zum Verkehr gehört allerdings auch der ruhende Verkehr, also das Parken. Der ruhende Verkehr ist dadurch geprägt, dass es sich um betriebsbereite Fahrzeuge handelt, die zu einem späteren Zeitpunkt wieder für eine Ortsveränderung zum Einsatz kommen.

Dies ist bei E-Tretrollern im freefloating Shared Mobility Modell der Fall.

Da die Elektrokleinstfahrzeugeverordnung (eKFV), welche die Teilnahme von E-Tretrollern am öffentlichen Verkehr regelt, keine Regelungsmöglichkeiten für Kommunen (z. B. zum Abstellen) vorsieht, hat die Landeshauptstadt München eine freiwillige Selbstverpflichtungserklärung zur Zusammenarbeit und zur Einhaltung städtischer Regelungen erarbeitet. Mit der Selbstverpflichtungserklärung soll auf eine sichere Nutzung sowie ein geordnetes Stadtbild hingewirkt werden. Geregelt sind auch Inhalte zur technischen Wartung, zu Flottengrößen, zulässigen Geschäftsgebieten, Kundenservice sowie Kommunikation zur Nutzung von E-Tretrollern und den geltenden Verkehrsregeln.

Die freiwillige Selbstverpflichtungserklärung beinhaltet außerdem eine detaillierte Karte mit Fahr- und Parkverbotszonen, in denen E-Tretroller weder bewegt noch abgestellt werden dürfen. Eine Beendigung einer Leihe ist in diesen Bereichen nicht möglich. Die entsprechenden Bereiche sind in die Buchungs-Apps der Anbieter*innen integriert.

Die Selbstverpflichtungserklärung wurde von allen aktuell in München aktiven Anbieter*innen unterschrieben.

Die Selbstverpflichtungserklärung, die Karte der Fahr- und Parkverbotsbereiche sowie weitere Informationen finden sich auch auf unserer Homepage unter folgendem Link: <https://muenchenunterwegs.de/angebote/elektrotretroller-sharing>

Die Anbieter*innen sind im eigenen Interesse bestrebt, dass möglichst wenige Verstöße gegen geltende Regeln auftreten und arbeiten daher intensiv an der Entwicklung organisatorischer und technischer Maßnahmen, die zur Verbesserung hinsichtlich der Beachtung der geltenden Regeln zum Fahren sowie zum Abstellen der E-Tretroller beitragen. Einige neue Maßnahmen werden bereits umgesetzt. Beispielhaft sei hier die Übermittlung eines Fotos des korrekt abgestellten E-Tretrollers über die Buchungs-App genannt – nur bei korrekt abgestelltem Fahrzeug kann der Mietvorgang beendet werden.

Als weitere Maßnahme zur Verbesserung der Abstellssituation wurden seitens des Mobilitätsreferates pilotweise in den am stärksten betroffenen Innenstadtbereichen in Abstimmung mit den jeweiligen Bezirksausschüssen insgesamt 30 gesonderte Abstellflächen für E-Tretroller, auch im 1. Stadtbezirk Altstadt-Lehel, eingerichtet. Die Standortauswahl erfolgte unter Berücksichtigung von seitens der Anbieter*innen zur Verfügung gestellten Daten über sog. Hotspots (Örtlichkeiten, an denen besonders viele Leihen begonnen oder beendet werden) sowie Vorschlägen aus den Bezirksausschüssen, damit auch lokale Anregungen berücksichtigt werden konnten.

Bezüglich der tatsächlichen Nutzung von derartigen Stellflächen wirken die in München aktiven Anbieter*innen durch geeignete Maßnahmen (z. B. deutliche Hinweise in den Buchungs-Apps, bei Nutzung Reduzierung der Leihgebühr oder Bonusminuten für die nächste Fahrt; weitere Anreize sind in Arbeit) darauf hin, das Abstellen der Fahrzeuge auf diesen Stellflächen attraktiv zu machen. In einem ersten Resümee konnte festgestellt werden, dass die pilothaft eingerichteten Abstellflächen bereits jetzt gut genutzt werden.

Eine verbindliche Bewertung der Nutzung und Auslastung dieser Abstellflächen, aber auch des grundsätzlichen verkehrlichen Nutzens sowie der Verkehrssicherheit von E-Tretrollern wird in einer von der Landeshauptstadt München initiierten Evaluation erfolgen. Erst wenn detaillierte und auch für München spezifische Erkenntnisse vorliegen können auch nähere Aussagen zum weiteren Vorgehen bzw. der Einrichtung von weiteren Abstellflächen gemacht werden.

Der Empfehlung 20-26 / E 00204 ist damit nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen.

4.3.4. Kontrolle der Fahrweise und des Parkens von E-Rollern

BV-Empfehlung Nr. 20-26 / E 00200 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 1 Altstadt-Lehel am 12.07.2021

Die Antragstellenden beantragen, auf die Anbieter*innen von E-Tretrollern im Shared Mobility System dahingehend hinzuwirken, Nutzer*innen auf das richtige Fahrverhalten mit E-Tretrollern hinzuweisen.

Das Mobilitätsreferat kann hierzu folgendes ausführen:

Die in München aktiven Anbieter*innen von Sharing-E-Tretrollern sind im eigenen Interesse bestrebt, dass möglichst wenige Verstöße gegen geltende Regeln auftreten und arbeiten daher fortlaufend und intensiv an der Entwicklung organisatorischer und technischer Maßnahmen, die zur Verbesserung hinsichtlich der Beachtung der geltenden Regeln zum Fahren sowie zum Abstellen der E-Tretroller beitragen. Im Wesentlichen gehört dazu natürlich auch die Aufklärung der Nutzer*innen. In Sachen Aufklärung und Information der Nutzer*innen gibt es eine Vielzahl von verschiedenen Maßnahmen, die seitens der Anbieter*innen bereits umgesetzt und nachfolgend beispielhaft genannt werden:

Sicherheitshinweise über die App

Das zentrale Element zur direkten Ansprache von Nutzer*innen ist die Zustimmung zu den wichtigsten Verkehrsregeln sowie den seitens der Landeshauptstadt München vorgegebenen Regelungen (auch zum Abstellen der E-Tretroller) in der App vor der Buchung einer Fahrt. Auch über die Funktionalität des Fahrzeugs, die bestehenden Fahr- und Parkverbotsbereiche im Stadtgebiet, die seitens des Mobilitätsreferates gesondert eingerichteten Abstellflächen und Hinweise zum verbotswidrigen Fahren auf Gehwegen oder unter Alkohol- und Drogeneinfluss wird in der Buchungs-App vor Buchung einer Fahrt informiert.

Aufkleber/Hangtags auf/an den Fahrzeugen

Die meisten Anbieter*innen haben die zentralen Regeln und Handlungsempfehlungen durch Aufkleber oder sog. „Hangtags“ (Lenkerschilder) mit Text und Piktogramm in deutscher und englischer Sprache an den E-Tretrollern selbst angebracht.

Sonstige Maßnahmen

- Sicherheitshinweise und Informationen über aktuelle Entwicklungen werden regelmäßig über die gängigen Social-Media-Kanäle und E-Mail-Newsletter (an registrierte Nutzer*innen) bekanntgegeben. Einige E-Tretroller-Anbieter*innen waren in der Vergangenheit auch mit Infoständen und Übungsparcours auf Veranstaltungen vertreten und laden darüber hinaus zu Fahrsicherheitstrainings ein.
- Von fast allen Anbieter*innen wird außerdem wiederholt die Möglichkeit zur Teilnahme an Verkehrstests, virtuellen Verkehrsschulungen oder Reaktionstests, bei denen die wichtigsten Regeln gelernt bzw. aufgefrischt werden können, angeboten. Weitere Veranstaltungen und Aktionen, die pandemiebedingt in den letzten Monaten nicht stattfinden konnten, sind geplant.
- Hinsichtlich des korrekten Abstellens von E-Tretrollern kommt bei den Anbieter*innen bereits seit einiger Zeit erfolgreich eine neue Funktion zum Einsatz: Ein Mietvorgang kann nur dann beendet werden, wenn über die Buchungs-App ein Foto des korrekt abgestellten E-Tretrollers übermittelt wird.

Behindernd im öffentlichen Verkehrsraum abgestellte Elektrokleinstfahrzeuge werden

sowohl durch die Kommunale Verkehrsüberwachung der Landeshauptstadt München als auch durch die Polizei nach dem (bundeseinheitlichen) Tatbestandskatalog (TB-Nr. 101106 „Sie behinderten durch Außer-Acht-Lassen der im Straßenverkehr erforderlichen Sorgfalt Andere mehr als nach dem Umständen unvermeidbar.“) auf Grundlage der §§ 1 Abs. 2 und 49 StVO; § 24 StVG; 1.2 BKat geahndet und mit einem Verwarnungsgeld in Höhe von 20 Euro (Stand Bußgeldkatalog: 14.10.2021) verwarnt. Im Tatbestand ist zu konkretisieren, worin die Behinderung oder Gefährdung bestand.

Der Empfehlung 14-20 / E 03200 ist damit nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen.

4.3.5. Mehr Anreize für autoreduziertes Wohnen schaffen!

Empfehlung Nr. 14-20/ E 02764 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 17 – Obergiesing am 4.7.2019

Die Bürgerversammlung des 17. Stadtbezirks hat am 4.7.2019 mit Mehrheit beantragt, dass die LHM mehr Anreize für autoreduziertes Wohnen schafft. Als Beispiel dafür wurde die finanzielle Förderung von alternativen Mobilitätsangeboten wie Carsharing-Autos, Lastenfahrräder, Dauerkarten für den öffentlichen Nahverkehr etc. genannt. Dies soll dazu beitragen, dass der Flächenbedarf für Kfz-Stellplätze reduziert wird.

Das Mobilitätsreferat führt dazu aus, dass es für Wohnungsbauvorhaben im Baugenehmigungsverfahren bereits Anreize dafür gibt, Flächen für Kfz-Stellplätze einzusparen und dafür auf privater Fläche alternative Mobilität bereitzustellen. Dazu zählen v.a. Lastenfahrräder, aber auch Carsharing Flächen und Fahrzeuge werden von der Lokalbaukommission des Referats für Stadtplanung und Bauordnung ab einer bestimmten Reduzierung der Kfz-Stellplätze verlangt. ES gibt darüber hinaus einen Auswahlkatalog weitere Maßnahmen, u dem auch die Bereitstellung einer übertragbaren MVV-Isarcard für Gelegenheitsfahrten oder Besucher gehört. Für Details siehe <https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Stadtplanung-und-Bauordnung/Lokalbaukommission/Kundeninfo/Mobilitaetskonzept.html>

Zudem kann eine direkte monetäre Förderung für E-Mobilität (Fahrzeuge, Ladeinfrastruktur und Beratungsleistungen) aus dem Förderprogramm „München emobil“ beim Referat für Klima- und Umweltschutz beantragt werden (https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Gesundheit-und-Umwelt/Klimaschutz_und_Energie/Elektromobilitaet/Foerderprogramm_Elektromobilitaet.html)

Zusätzlich fördert die LHM mit dem vorliegenden Beschluss alternative Mobilität im öffentlichen Raum. Dies geschieht u.a. durch die Maßgabe dass pro öffentlichen Kfz-Stellplatz auch ein Fahrradabstellplatz geschaffen werden soll (Fahrradstellplatzkonzept von 2018) sowie die Ausschreibung von Flächen/ Lizenzen für Shared Mobility im gesamten Stadtgebiet.

Eine darüber hinaus gehende finanzielle Förderung von alternativen Mobilitätsangeboten kommt aufgrund der angespannten Haushaltslage derzeit nicht in Frage.

Die Empfehlung Nr. 14-20 / E 02764 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 17 – Obergiesing am 4.7.2019 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.

4.3.6. Elektroroller im Stadtgebiet München

Empfehlung Nr. 20-26 / E 00131 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 3 Maxvorstadt am 09.07.2021

Die Antragstellenden beantragen die Erarbeitung eines Konzepts für das Abstellen von E-Tretrollern im öffentlichen Raum.

Das Mobilitätsreferat kann hierzu folgendes ausführen:

Im Stadtgebiet München bieten derzeit insgesamt 6 Unternehmen E-Tretroller (umgangssprachlich oft „E-Scooter“ genannt) im sog. Freefloating System, also stationsungebunden, an.

Das Abstellen von E-Tretrollern auf öffentlichem Grund fällt (ebenso wie das Abstellen von Fahrrädern) unter den Gemeingebrauch nach Art. 14 Bayerisches Straßen- und Wegegesetz (BayStrWG) i. V. m. § 15 Abs. 3 Sondernutzungsrichtlinien (SoNuRiL) und bedarf daher keiner Genehmigung oder Erlaubnis. Dabei spielt es keine Rolle, ob es sich um einen E-Tretroller (oder ein Fahrrad) im Privatbesitz oder um ein Leihfahrzeug (im Sharing-Modell) handelt.

Erlaubnisfreier Gemeingebrauch ist der Gebrauch der öffentlichen Straßen im Rahmen ihrer Widmung und der verkehrsrechtlichen Vorschriften. Gemäß Art. 14 Abs. 1 BayStrWG handelt es sich um Gemeingebrauch, wenn jemand die Straße vorwiegend zum Verkehr nutzt. "Verkehr" umschreibt die Fortbewegung im öffentlichen Straßenraum. In erster Linie ist damit der fließende Verkehr, als unmittelbar der Ortsveränderung dienender Verkehr, gemeint. Zum Verkehr gehört allerdings auch der ruhende Verkehr, also das Parken. Der ruhende Verkehr ist dadurch geprägt, dass es sich um betriebsbereite Fahrzeuge handelt, die zu einem späteren Zeitpunkt wieder für eine Ortsveränderung zum Einsatz kommen.

Dies ist bei E-Tretrollern im Shared Mobility Modell der Fall.

Da die Elektrokleinstfahrzeugeverordnung (eKFV), welche die Teilnahme von E-Tretrollern am öffentlichen Verkehr regelt, keine Regelungsmöglichkeiten für Kommunen (z. B. zum Abstellen) vorsieht, hat die Landeshauptstadt München eine freiwillige Selbstverpflichtungserklärung zur Zusammenarbeit und zur Einhaltung städtischer Regelungen erarbeitet, die unter anderem auch Vorgaben zum Auf- und Abstellen beinhaltet. Mit der Selbstverpflichtungserklärung soll auf eine sichere Nutzung sowie ein geordnetes Stadtbild hingewirkt werden. Geregelt sind auch Inhalte zur technischen Wartung, zu Flottengrößen, zulässigen Geschäftsgebieten, Kundenservice sowie Kommunikation zur Nutzung von E-Tretrollern und den geltenden Verkehrsregeln.

Die freiwillige Selbstverpflichtungserklärung beinhaltet außerdem eine detaillierte Karte mit Fahr- und Parkverbotszonen, in denen E-Tretroller weder bewegt noch abgestellt werden dürfen. Eine Beendigung einer Leihe ist in diesen Bereichen nicht möglich. Die entsprechenden Bereiche sind in die Buchungs-Apps der Anbieter*innen integriert.

Die Selbstverpflichtungserklärung wurde von allen aktuell in München aktiven Anbieter*innen unterschrieben.

Die Selbstverpflichtungserklärung, die Karte der Fahr- und Parkverbotsbereiche sowie weitere Informationen finden sich auch auf unserer Homepage unter folgendem Link: <https://muenchenunterwegs.de/angebote/elektrotretroller-sharing>

Die Anbieter*in sind im eigenen Interesse bestrebt, dass möglichst wenige Verstöße gegen geltende Regeln auftreten und arbeiten intensiv an der Entwicklung organisatorischer und technischer Maßnahmen, die zur Verbesserung hinsichtlich der Beachtung der geltenden Regeln zum Fahren sowie zum Abstellen der E-Tretroller beitragen. Einige neue Maßnahmen werden bereits umgesetzt.

Beispielhaft sei hier die Übermittlung eines Fotos des korrekt abgestellten E-Tretrollers über die Buchungs-App genannt – nur bei korrekt abgestellten Fahrzeugen kann der Mietvorgang beendet werden.

Als weitere Maßnahme zur Verbesserung der Abstellssituation wurden seitens des Mobilitätsreferates pilotweise in den am stärksten betroffenen Innenstadtbereichen in Abstimmung mit den jeweiligen Bezirksausschüssen insgesamt 30 gesonderte Abstellflächen für E-Tretroller eingerichtet, davon 8 Abstellflächen im 3. Stadtbezirk Maxvorstadt. Die Standortauswahl erfolgte unter Berücksichtigung von seitens der Anbieter*in zur Verfügung gestellten Daten über sog. Hotspots (Örtlichkeiten, an denen besonders viele Leihen begonnen oder beendet werden) sowie Vorschlägen aus den Bezirksausschüssen, damit auch lokale Anregungen berücksichtigt werden konnten. Bezüglich der tatsächlichen Nutzung von derartigen Stellflächen wirken die in München aktiven Anbieter*innen durch geeignete Maßnahmen (z. B. deutliche Hinweise in den Buchungs-Apps, bei Nutzung Reduzierung der Leihgebühr oder Bonusminuten für die nächste Fahrt; weitere Anreize sind in Arbeit) darauf hin, das Abstellen der Fahrzeuge auf diesen Stellflächen attraktiv zu machen. In einem ersten Resümee konnte festgestellt werden, dass die pilothaft eingerichteten Abstellflächen bereits jetzt gut genutzt werden.

Eine verbindliche Bewertung der Nutzung und Auslastung dieser Abstellflächen, aber auch des grundsätzlichen verkehrlichen Nutzens sowie der Verkehrssicherheit von E-Tretrollern wird in einer von der Landeshauptstadt München initiierten Evaluation erfolgen. Erst wenn detaillierte und auch münchen-spezifische Erkenntnisse vorliegen können auch nähere Aussagen zum weiteren Vorgehen bzw. der Einrichtung von weiteren Abstellflächen gemacht werden.

Der Empfehlung 14-20 / E 00131 ist damit nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen.

4.3.7. Einrichten einer Adresse für Beschwerden über E-Roller- und E-Bike-Anbieter

Empfehlung Nr. 14-20 / E 03036 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 02 – Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt am 07.11.2019

Die Antragstellenden regen mutmaßlich die Einrichtung einer E-Mail-Adresse und einer Telefonnummer bei allen Verleihern von E-Tretrollern zur Möglichkeit der Kontaktaufnahme und gegebenenfalls zur Möglichkeit der Beschwerde an.

Das Mobilitätsreferat nimmt hierzu wie folgt Stellung:

Das Mobilitätsreferat konnte sich mit allen derzeit in München operierenden Anbieter*innen mit Hilfe einer freiwilligen Selbstverpflichtungserklärung auf Regularien einigen. Diese beinhalten auch, dass alle Anbieter*innen der Stadt als Kontaktmöglichkeit eine E-Mail-Adresse und eine Telefonnummer anbieten müssen zum Beispiel um Beschwerden weiterleiten zu können. Direkte Kontaktangaben (Telefonnummer und E-Mail-Adresse) zu den Anbieter*innen finden sich für die Bevölkerung auch unter: <https://www.muenchen.de//verkehr/e-scooter-leihen.html>.

Für E-Tretroller wurde zudem eine zentrale Meldemöglichkeit durch die Einrichtung einer gesonderten Emailadresse ekf.mor@muenchen.de (bis 31.12.2020 ekf.kvr@muenchen.de) geschaffen.

Die weiteren Überlegungen in den letzten Monaten waren stets auf möglichst einfache und automatisierte Prozesse ausgerichtet. Dies betrifft einerseits eine bürgerfreundliche Handhabung, andererseits aber auch einen Folgeprozess, der seitens der Verwaltung möglichst wenig Aufwand verursacht.

Der Empfehlung 14-20 / E 03036 ist damit nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen.

5. Abstimmung Referate / Dienststellen

Folgende Referate, Beiräte und Gesellschaften wurden um eine Stellungnahme gebeten:

- Baureferat (BAU)
- Direktorium (DIR) Vergabestelle 1
- IT-Referat (RIT)
- Kommunalreferat (KOM)
- Kreisverwaltungsreferat (KVR)
- Personal- und Organisationsreferat (POR)
- Referat für Klima- und Umweltschutz (RKU)
- Referat für Stadtplanung und Bauordnung (PLAN)
- Stadtkämmerei (SKA)
- Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG)
- Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (MVV)
- Park+Ride GmbH

Das **Baureferat zeichnet** die Beschlussvorlage mit, aufgezeigte Änderungen wurden eingearbeitet.

Das **Direktorium, Vergabestelle 1**, zeichnet die Beschlussvorlage ohne Einwände mit.

Das **IT-Referat** nimmt die Beschlussvorlage zur Kenntnis und weist darauf hin, falls Schnittstellen zwischen der regionalen Mobilitätsplattform und IT-Systemen der LHM

erforderlich sein sollten, sollte it@M hier frühzeitig involviert werden. Sofern es um den reinen Datenaustausch mit MDAS geht, gehört dies zum Scope des IT-Projekts MDAS.

Das **Kommunalreferat** zeichnet die Beschlussvorlage mit.

Das **Kreisverwaltungsreferat (KVR)** zeichnet die Beschlussvorlage mit.

Das **Personal- und Organisationsreferat (POR)** erhebt Einwände gegen den geltend gemachten Mehrbedarf, da dessen Unabweisbarkeit nicht gegeben sei und stimmt deshalb sowie aufgrund der aktuellen Haushaltslage der Beschlussvorlage nicht zu. Das Mobilitätsreferat möchte dazu auf die unter Teil B 1.5 dargestellten Argumente zur Unabweisbarkeit und Unabdingbarkeit hinweisen. Aus den darin genannten Gründen, die im engen Zusammenhang mit der Erfüllung gesetzlicher Forderungen und Beschlüssen des Stadtrats stehen, hält das Mobilitätsreferat weiterhin an der Beschlussvorlage zur Teilstrategie Shared Mobility und den geforderten Personalbedarfen fest.

Das **Referat für Klima- und Umweltschutz (RKU)** zeichnet die Beschlussvorlage mit. Die übermittelten Aspekte der Stellungnahme wurden weitgehend berücksichtigt und übernommen. Die gewünschte Änderung des Antragspunkts 16, dass als Förderprogramm für die Elektrifizierung des Taxigewerbes das bestehende des RKU zu nennen ist, wurde nicht übernommen. Der Antragspunkt bezieht sich nicht nur auf das Programm des RKU, sondern möchte bewusst mögliche weitere Fördermaßnahmen adressieren. Darüber hinaus unterstreicht das MOR nochmals die Bitte der Einbindung in die Weiterentwicklung des Förderprogramms "E-Taxi München". Das Mobilitätsreferat verweist dazu auch auf die Mitzeichnung zur Beschlussvorlage Grundsatzbeschluss II Klimaneutrales München, von der Vision zu Aktion (Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 05040).

Das **Referat für Stadtplanung und Bauordnung (PLAN)** zeichnet die Beschlussvorlage mit. Sie bitten um Abstimmung in der Umsetzungsphase der Stelen der Mobilpunkte, um zu gewährleisten, dass das Stadtbild und Denkmalstandorte nicht negativ beeinflusst werden. Sie weisen darauf hin, dass der öffentliche Raum nicht überfrachtet werden darf.

Die **Stadtkämmerei (SKA)** erhebt Einwände und stimmt aufgrund der aktuellen Haushaltslage der Beschlussvorlage nicht zu.

Das Mobilitätsreferat weist an dieser Stelle auf die unter Teil B 1.5 Finanzierung begründete Unabweisbarkeit und Unabdingbarkeit hin. Die Bundesregierung, der Freistaat Bayern und die Landeshauptstadt München haben politische und gesetzliche Ziele für den Klimaschutz und den Verkehr bzw. die Verkehrswende verankert. So sind im Klimaschutzgesetz und im Bayerischen Klimaschutzgesetz konkrete Emissionsminderungsziele festgeschrieben, die dringende Maßnahmen im Verkehrssektor erfordern. Zudem stellen die gesetzlich geforderte Umsetzung des novellierten Personenbeförderungsgesetzes und die Anwendung der Mobilitätsdatenverordnung unter Berücksichtigung der Delegierten Verordnung 2017/1926 neue Anforderungen an die Landeshauptstadt München. Deren Erfüllung verursacht einen unaufschiebbaren Mittelbedarf, ohne den die umfangreichen neuen Aufgaben nicht zu bewältigen sind. Der Beschluss zur Teilstrategie leistet einen Beitrag zu den gesetzlichen Anforderungen und erfüllt die vorangegangenen Beschlüsse des Münchner Stadtrats. Ohne zusätzliche Mittel kann dies nicht gewährleistet werden,

weswegen das Mobilitätsreferat an der Beschlussfassung zur Teilstrategie Shared Mobility festhält.

Ebenso fällt darunter die Anwendung der Mobilitätsdatenverordnung unter Berücksichtigung der Delegierten Verordnung 2017/1926 (Bereitstellung intermodaler Reiseinformationen) als unmittelbar geltendes Unionsrecht ohne weiteren Umsetzungsbedarf in nationales Recht.

Die **Stadtwerke München GmbH (SWM) und Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG)** befürworten den weiteren Ausbau des städtischen Gesamtverkehrssystems zu einem lückenlosen und integrierten Angebot für die Verkehrswende. Sie begrüßen die Zielausrichtung der Beschlussvorlage und den geplanten Ausbau der Shared Mobility sowie die Verknüpfung von geteilten Mobilitätsangeboten mit dem ÖPNV.

Die MVG befürwortet das weitere Vorgehen und wünscht jedoch eine Verstärkung des Erfahrungsaustauschs zu einzelnen Themen. Sie hat dazu eine detailreiche Stellungnahme (vgl. Anlage 35) abgegeben mit einer hohen Anzahl an Anregungen. Das Mobilitätsreferat hat viele der Anregungen in der Beschlussvorlage aufgenommen. Bei allen Anregungen, die nicht unverändert aufgenommen wurden, handelt es sich oftmals um Punkte, die in einer fachlichen Diskussion, auch mit weiteren Partnern, vertieft werden sollen bzw. in den beauftragten Prozessen berücksichtigt werden. Dies ist damit nicht als Ablehnung der Punkte durch das Mobilitätsreferat zu verstehen.

In Bezug auf die hier vorgestellte Teilstrategie Shared Mobility, weist das MOR ausdrücklich darauf hin, dass die SWM/MVG über die gesamte Zeit Teil des Erarbeitungs- und Abstimmungsprozesses waren. Seit Anfang 2020 sind die SWM/MVG Mitglied regelmäßig tagender Arbeitsgruppen und haben hier intensiv mitgearbeitet. Die Prozesse und die Abstimmungen der Inhalte gingen dabei weit über einen fachlichen Austausch hinaus, umfassten Workshops, Diskussionsrunden und gezielte Einzelinterviews. Dieser Prozess und die Sitzungen anderer Unterarbeitsgruppen (UAG) dienten als wesentliche Grundlage für diesen Beschluss. Die MVG hatte damit im Rahmen der Sitzungen der AG Shared Mobility und der UAG die Möglichkeit, alle inhaltlichen Punkte zu diskutieren und ihre Position zu vertreten. Der Gesamtprozess wurde dokumentiert und die Ergebnisse gemeinsam verabschiedet. Auf Grund der Vielzahl an beteiligten Partner*innen ist insbesondere auf Machbarkeit und Kompromissfähigkeit geachtet worden. Offene Punkte werden als fortlaufende Arbeitsaufträge weiterhin gemeinsam bearbeitet.

In Bezug auf die Inhalte sieht das MOR zudem auch keinen Widerspruch zu den Tätigkeiten der MVG. Im Gegenteil, Shared Mobility soll als ergänzender Bestandteil für den ÖPNV, dem Kerngeschäft der MVG, eingesetzt werden. Auch das Verlagerungspotential von 8,3 % aus dem MIV ist zugunsten der Intermodalität eines erweiterten Umweltverbunds zu verstehen. Der erweiterte Umweltverbund ist der Schulterschluss zwischen dem klassischen ÖPNV, Shared Mobility, und individuellem Rad- und Fußverkehr. Bestehende Angebote der MVG wurden und werden in den Planungen umfangreich berücksichtigt. Bei Angeboten, die nach den erforderlichen städtischen Qualitäts- und Kontrollkriterien durch Externe gegebenenfalls in einem für die Stadt günstigeren Preis-Leistungs-Verhältnis erbracht werden können oder dies aufgrund des Rechtsrahmens so erforderlich ist, muss die Vergabe dieser Leistungen durch die Stadt geprüft werden. Dabei steht aus städti-

scher Sicht immer der maximal mögliche Nutzen für die Bürger*innen im Vordergrund, und geht vor unternehmerischen Interessen.

Die SWM schlägt vor ein Finanzierungskonzept für die Shared Mobility Strategie zu entwickeln. Das Mobilitätsreferat begrüßt diesen Vorschlag und hat dies bereits in der Beschlussvorlage berücksichtigt. So wurden die vorgeschlagenen Maßnahmen so konzipiert, dass sie den städtischen Haushalt möglichst wenig belasten und weitere Ausbaumaßnahmen mit dezidierten Finanzierungskonzepten beauftragt. Ein Finanzierungskonzept für weitere Kostenpunkte, wie den Betrieb von On Demand Mobility (ODM), sieht das MOR ebenfalls als Teil der weiteren Konzeptionsphase vor. Das MOR ist im Fall von Bedarfsverkehren der Auffassung, dass ein überregionales Betriebs- und Finanzierungskonzept dabei nicht ausschließlich auf den Erfahrungen eines zeitlich und fachlich sehr begrenzten, innerstädtischen Piloten beruhen kann. Für die Bestellung überregionaler Verkehre bedarf es einer belastbaren Entscheidungsgrundlage für den Betrieb und die Finanzierung. Die bereits gesammelten Erfahrungen werden gerne berücksichtigt, sollten jedoch nicht die alleinige Entscheidungsgrundlage darstellen. Im Rahmen der UAG ODM wurden die Potentiale von gebündelten Verkehren in München und Umland zusammen mit einem Auftragnehmer untersucht. In diesem Prozess war die MVG ebenfalls aktiv beteiligt. Dahingegen fanden die aktuellen Planungen der SWM für ODM Verkehre bzw. den IsarTiger ohne Einbindung oder Information des MOR oder der UAG ODM statt.

Die SWM/MVG wird auch im Weiteren ein wichtiger Umsetzungspartner bleiben und als Mobilitätsdienstleister v.a. auch die Rolle als digitaler Integrator ausführen. Als kommunales Verkehrsunternehmen soll die SWM/MVG dabei eine Kundenschnittstelle im erweiterten Umweltverbund bilden und über eine entsprechende digitale Integration zukünftig alle Mobilitätsangebote zusammenführen. Ein wichtiger Schritt hierbei ist die Zusammenführung der Entwicklungen von MVG und MVV/BEG/Freistaat hin zu einer gemeinsamen Mobilitätsplattform. Damit das gelingt wird das Mobilitätsreferat auch weiterhin die SWM/MVG eng in Arbeitsgruppen einbinden und kommt dem Wunsch nach mehr Erfahrungsaustausch gerne entgegen.

Der **Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (MVV)** unterstützt die dargestellten Ziele und Maßnahmen vollumfänglich und zeichnet die vorliegende Beschlussvorlage mit. Die vorgebrachten Anmerkungen wurden berücksichtigt. Insbesondere dem Stadtgrenzenübergreifenden Ansatz stimmt das Mobilitätsreferat zu.

Um eine gemeinsame MVV-Tarifintegration für Shared Mobility Angebote weiterzuentwickeln wurde der Antragspunkt Nr. 20 des Referenten entsprechend der Anmerkungen der MVV GmbH ergänzt.

Das Mobilitätsreferat wird in Abstimmung der Unterarbeitsgruppe Mobility as a Service beauftragt, ein Konzept für multimodale Tarifs- und Vertriebsformate im erweiterten Umweltverbund, zum Beispiel E-Ticketing, Mobilitätsbudgets und neue Angebotspakete zu entwickeln und als Gesellschafterin des Münchner Verkehrs- und Tarifverbunds GmbH entsprechende Initiativen zu unterstützen. Der Münchner Verkehrsverbund wird gebeten eine tarifliche Integration von Shared Mobility Angeboten in nahtlose multimodale Wegekette aktiv zu unterstützen und entsprechende Maßnahmen einzuleiten.

Die **Park+Ride GmbH** zeichnet die Vorlage mit.

6. Beteiligung der Bezirksausschüsse

Die Bezirksausschüsse 01 - 25 wurden gemäß § 9 Abs. 2 und Abs. 3 (Katalog des Referates für Stadtplanung und Bauordnung, Ziffer 1.1) Bezirksausschuss-Satzung durch Übermittlung von Abdrucken der Vorlage unterrichtet.

Zur Teilstrategie Shared Mobility bzw. diesem Beschluss erfolgte ein Informationstermin für die Bezirksausschüsse am 06.05.2021. Eine Anhörung wurde nicht durchgeführt. Alle Bezirksausschüsse werden im Rahmen der weiteren Planungen, insbesondere der Standortplanungen eingebunden. Die BA-Anträge und BV-Empfehlungen gelten mit diesem Beschluss formell als behandelt / erledigt. Das MOR wird sicherstellen, dass alle Standortvorschläge und Vergleichbares in den weiteren Planungen geprüft werden und nichts vergessen wird.

Dem Korreferenten des Mobilitätsreferates, Herrn Stadtrat Schuster, und den zuständigen Verwaltungsbeiräten des Mobilitätsreferates, Geschäftsbereich Strategie, Herrn Stadtrat Manuel Pretzl und des Mobilitätsreferats, Geschäftsbereich Verkehrs- und Bezirksmanagement, Herrn Stadtrat Hans Hammer, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

Aufgrund umfangreicher interner und externer Abstimmungsprozesse beim Erstellen dieser Vorlage konnte eine frühere Auslieferung der Beschlussvorlage nicht erfolgen.

II. Antrag des Referenten

Ich beantrage Folgendes:

1. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, die Teilstrategie Shared Mobility gemäß den Ausführungen im Vortrag des Referenten gesamtheitlich umzusetzen und im Rahmen der AG Shared Mobility die dafür notwendigen Maßnahmen gemeinsam mit den beteiligten Partnern zu spezifizieren. Die Teilstrategie ist iterativ fortzuschreiben und dafür aktuelle Entwicklungen und die Erkenntnisse des Monitorings und der Evaluationen maßgeblich zu berücksichtigen. Im Falle einer wesentlichen Anpassung des Zielbilds ist der Stadtrat erneut damit zu befassen.
2. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, die Stadtbevölkerung in die Umsetzung der Strategie einzubinden, Beteiligungsverfahren umzusetzen und Maßnahmen zu ergreifen, die die Akzeptanz für die Maßnahmen steigert.
3. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, in Abstimmung mit der AG Shared Mobility bis 2026 mindestens 100 und bis zu 200 Mobilpunkte im Stadtgebiet anhand der vorgestellten Vorgehensweise zu planen und verkehrsrechtlich anzuordnen. Bestehende Mobilitätsstationen aus den Modellprojekten Civitas Eccentric und City2Share werden entsprechend in das neue Konzept überführt. Mobilitätsstationen des Projekts Smarter Together werden in Absprache mit dem Mobilitätsreferat planmäßig und standortspezifisch durch die Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) zurückgebaut. Bestehende projektspezifische Betrauungen laufen Ende 2021 aus.
4. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, in Abstimmung mit dem Münchner Verkehrsverbund (MVV), der Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) und den Verbundraumpartnern eine regionale Ausweitung der Mobilpunkte zu unterstützen.
5. Das Baureferat wird gebeten, die für die Mobilpunkte notwendigen Verkehrsflächen gemäß der verkehrsrechtlichen Anordnung des Mobilitätsreferates zu beschildern und markieren sowie die analogen Stelen und Fahrradabstellbügel aufstellen. Sollte im Einzelfall eine bauliche Anpassung der Verkehrsflächen notwendig sein, wird das Baureferat um Umsetzung gebeten.
6. Das Baureferat wird gebeten, die Beschaffung und Montage der Fahrradpumpen und Fahrradreparaturstationen durchzuführen.
7. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, die P+R Park & Ride GmbH mit dem Betrieb und der Wartung der im Rahmen der Mobilpunkte eingerichteten Fahrradpumpen und -servicestationen per Inhouse-Vergabe zu beauftragen.
8. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, ein neues Vertragsmodell für das Parken von Carsharing Fahrzeugen im öffentlichen Raum außerhalb von Carsharing-Stellplätzen strategisch umzusetzen. Das Vertragswerk soll in 2022 in Kraft treten. Entsprechend werden folgende Änderungen beschlossen:

- Die bisherigen Verträge des Modell 1 und 2 werden in ein allgemeines Vertragsmodell überführt, das das Parken für Carsharing im öffentlichen Raum außerhalb von Stationen zu gesonderten Konditionen ermöglicht.
- Das Vertragswerk ermöglicht die Beantragung von vier verschiedenen Parkausweisen, deren Gebühren sich an der Größe des Bediengebiets und der Verfügbarkeit in Parklizenzgebieten bemessen und damit der Gebührensystematik des Carsharing Beschlusses von 2015 folgen. Dabei gilt die Systematik immer je Anbieter*in und nicht je Fahrzeug.

Ein Parklizenzgebiet pro Fahrzeug	10 Euro pro Fahrzeug und Monat zzgl. einmalig 30 Euro Verwaltungsgebühr
Alle Parklizenzgebiete plus Sondergebiete „Altstadt“, „Bahnhof“, „Messestadt“ und „Domagkpark“. Geschäftsgebiet insgesamt weniger als 50 % des restlichen Stadtgebietes	100 Euro pro Fahrzeug und Monat zzgl. einmalig 30 Euro Verwaltungsgebühr
Alle Parklizenzgebiete plus Sondergebiete „Altstadt“, „Bahnhof“, „Messestadt“ und „Domagkpark“. Geschäftsgebiet insgesamt mehr als 50 % und weniger als 75 % des restlichen Stadtgebietes	60 Euro pro Fahrzeug und Monat zzgl. einmalig 30 Euro Verwaltungsgebühr
Alle Parklizenzgebiete plus Sondergebiete „Altstadt“, „Bahnhof“, „Messestadt“ und „Domagkpark“. Geschäftsgebiet insgesamt über 75 % des restlichen Stadtgebietes	35 Euro pro Fahrzeug und Monat zzgl. einmalig 30 Euro Verwaltungsgebühr
E-Fahrzeuge	0 Euro pro Fahrzeug und Monat zzgl. einmalig 30 Euro Verwaltungsgebühr

- Die Begrenzung der Gebührenerhebung liegt bei Anbieter*innen mit einem Geschäftsgebiet von über 50 % des Stadtgebiets bei 600 Fahrzeugen.
- Das Mobilitätsreferat behält sich vor ab 2026 über eine Bepreisung von E-Fahrzeugen neu zu entscheiden.
- Das Mobilitätsreferat behält sich vor das Sondergebiet Altstadt perspektivisch aus den berücksichtigten Parkgebieten zu streichen, sofern entsprechend den Planungen der autoarmen Altstadt alternative Regelungen oder privilegierte Flächen für Carsharing geschaffen wurden.
- Das Mobilitätsreferat behält sich vor, eine Mindestflottengröße für die jeweiligen Gebührenmodelle festzusetzen.
- Die Regelungen zum zeitlich unbegrenzten Parken in Parklizenzgebieten und Sondergebieten und Sonderzonen bleiben bestehen. Das Sondergebiet Messestadt und Domagkpark wird zusätzlich aufgenommen.
- Für das Parken an öffentlicher Ladeinfrastruktur wird eine zeitliche Begrenzung gesetzt, die sich nach der maximalen Standzeit für private PKW richtet.

9. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, in der ersten Ausbaustufe bis 2026 bis zu 600 Stellplätze für stationäres Carsharing und bis zu 400 anbieterunspezifische Stellplätze im Stadtgebiet zu definieren. Die Auswahl der Stellplätze erfolgt in der ersten Stufe

anhand der Vorschläge von Bezirksausschüssen, Bürger*innen und Anbieter*innen sowie strategischen Standorten. Die genaue Verortung findet unter der Federführung des Mobilitätsreferats bei Begehungen mit den Bezirksausschüssen und dem Baureferat statt. Die Vergabe der stationären Stellplätze an Anbieter*innen erfolgt durch ein Interessenbekundungsverfahren. Für die Bedienung des Stellplatzes entrichten die Anbieter*innen eine Sondernutzungsgebühr, die sich je nach Standort unterscheiden kann. Der Gebührenrahmen soll zwischen 10 Euro und 100 Euro je Stellplatz und Monat liegen. Die erforderlichen Änderungen in Bezug auf die Sondernutzungsgebührensatzung - SoNuGebS werden veranlasst. Das Erfordernis des Erlass einer Sondernutzungsatzung für das Carsharing in München auf Grundlage von Art. 18a i.V.m. Art. 22a S. 1 BayStrWG wird geprüft und ggf. veranlasst.

10. Das Mobilitätsreferat wird gebeten, die Abstellituation für E-Tretroller weiter zu verbessern und hierfür geeignete Maßnahmen (z. B. geteilte dezidierte Abstellflächen und Ausweisung weiterer Abstellverbotszonen) zu ergreifen.
11. Das Baureferat wird gebeten, die Abstellflächen für Shared Mobility (z. B. Carsharing) entsprechend der verkehrsrechtlichen Anordnung des Mobilitätsreferats zu markieren und zu beschildern.
12. Die kommunale Verkehrsüberwachung des Kreisverwaltungsreferat wird gebeten, spezielle Parkausweise auszustellen, die von den Anbieter*innen im Rahmen der zu neuen öffentlich-rechtlichen Verträge erworben werden können und das Parken in Parklizenzgebieten zu den unter Antragspunkt 6 genannten Konditionen ermöglichen. Die Abrechnung der Gebühren erfolgt weiterhin über die kommunale Verkehrsüberwachung des Kreisverwaltungsreferats.
13. Die kommunale Verkehrsüberwachung des Kreisverwaltungsreferat wird gebeten, in ihrem Zuständigkeitsbereich die Parkregelungen an Mobilpunkten und Carsharing-Stellplätzen verstärkt zu überwachen.
14. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, die Parkgebührenverordnung entsprechend der neuen Carsharing Gebühren anzupassen.
15. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, in Kooperation mit dem Referat für Klima- und Umweltschutz und dem Kreisverwaltungsreferat geeignete Fördermaßnahmen zur Steigerung der Elektrifizierungsrate in den Flotten von Taxi, Carsharing und Bedarfsverkehren zu entwickeln.
16. Es wird begrüßt, wenn der Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (MVV) eine Ausschreibung zu einer Grundsatzuntersuchung für Angebote von geteilter Mikromobilität in München und Region vornimmt. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, sich dabei im Rahmen von bis zu 175.000 € zu beteiligen und die Co-Finanzierung in einem geeigneten und rechtlich zulässigen Verfahren vorzunehmen.
17. Das Qualitätsangebot von MVG Rad soll in Zusammenarbeit mit den unterschiedlichen Partnern weiterentwickelt werden. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, in Abstimmung mit der Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) und der Unterarbeitsgruppe

Mikromobilität einen rechtssicheren, sinnvollen und tragfähigen Übergang an die im Januar 2025 auslaufenden Verträge und Betrauungen des Systems MVG Rad zu erarbeiten. Das Mobilitätsreferat wird dazu bis 2024 den Stadtrat mit den qualitativen Anforderungen eines Fahrradverleihsystems befassen und in diesem Beschluss wird geregelt, ob eine neue Ausschreibung durch die Stadtwerke/MVG, durch den MVV oder durch die LHM durchgeführt werden soll.

18. Das Mobilitätsreferat wird gebeten, in Abstimmung mit der Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) und allen Mobilitätsanbietern zu prüfen inwieweit für den Zeitraum bis 2025 eine Verbesserung der Angebotsanschlusses der Stadtrandbezirke mit Angeboten geteilter Mikromobilität herbeigeführt werden kann.
19. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, gemeinsam mit dem IT Referat die Federführung für die Entwicklung einer Mobility as a Service Strategie zu übernehmen und diese mit der Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) und dem Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (MVV) in der Unterarbeitsgruppe Mobility as a Service mit allen relevanten Institutionen (Stakeholdern) zu entwickeln. Dabei sollen aktuelle Initiativen wie das Förderprojekt Connected Urban Twins berücksichtigt werden.
20. Das Mobilitätsreferat wird in Abstimmung der Unterarbeitsgruppe Mobility as a Service beauftragt, ein Konzept für multimodale Tarifs- und Vertriebsformate im erweiterten Umweltverbund, zum Beispiel E-Ticketing, Mobilitätsbudgets und neue Angebotspakete zu entwickeln. Der Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (MVV) wird gebeten entsprechende Initiativen zu unterstützen. Eine tarifliche Integration von Shared Mobility Angeboten in nahtlose multimodale Wegekettens wird dabei angestrebt.
21. Das Mobilitätsreferat wird in enger Abstimmung mit dem IT Referat und der Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) beauftragt, die Entwicklung des Freistaats Bayern zur Schaffung einer Mobilitätsplattform auf Basis DEFAS Bayern durch die Bayerische Eisenbahn Gesellschaft für die Region München zu begleiten und aktiv zu unterstützen. Notwendige Ressourcen sollen in Folgebeschlüssen angemeldet werden. Eine langfristige Integration in die Initiative Mobility inside soll dabei geprüft werden. Der Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (MVV) wird gebeten dieses Vorgehen entsprechend aktiv zu fördern und zu unterstützen.
22. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, die Entwicklung der MVG-Mobilitätsapp „MVGO“ zu begleiten und in Abstimmung der Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) anhand kommunaler Vorgaben eine integrative Lösung in die gemeinsame Mobilitätsplattform auf Basis DEFAS für den Großraum München zu erwirken.
23. Die Landeshauptstadt München hat mit dem M-Login eine digitale Authentifizierungsinfrastruktur geschaffen, auf deren Basis die Buchung von Shared Mobility, Service on Demand und ÖPNV über eine App angeboten werden kann. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt in enger Zusammenarbeit mit dem Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (MVV) und dem IT-Referat auf die Stadtwerke München einzuwirken, weitere Kooperationspartner zu integrieren und über Verknüpfungen mit anderen staatlichen Systemen diese Authentifizierung für Nutzergruppen außerhalb des Stadtgebiet attraktiver zu machen und ggf. registrierungsfreie Buchungen zu ermöglichen.

24. Das Mobilitätsreferat wird in Abstimmung mit IT-Referat beauftragt, auf Basis des IT Projekts MDAS eine Wirtschaftlichkeitsbetrachtung zur Umsetzung des Systems vorlegen, einen Beschaffungsvorgang einzuleiten und notwendige Ressourcen in die Folgehaushalte anzumelden und einzustellen.
25. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, in enger Abstimmung mit der Unterarbeitsgruppe On-Demand-Mobilität ein umfassendes Angebotssystem mit Betriebskonzept für das gesamte Stadtgebiet unter Berücksichtigung des Umlandanschlusses für Bedarfsverkehrsangebote zu entwickeln und dafür notwendige externe Beratungsleistungen in Auftrag zu geben. Untersuchungsergebnisse und Erfahrungen der SWM/MVG sollen in der Unterarbeitsgruppe On-Demand-Mobilität vorgestellt, geprüft und berücksichtigt werden.
26. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, in Abstimmung mit der Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) sowie des Verkehrs- und Tarifverbundverbund (MVV) ein differenziertes Umsetzungs- und Finanzierungskonzept für ein On-Demand-Mobilitätsangebotssystem mit Betriebskonzept für das gesamte Stadtgebiet unter Berücksichtigung des Umlandanschlusses aufzusetzen.
27. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, die Einrichtung von 5 Stellen (VZÄ) ab 01.07.2022 und 3 Stelle (VZÄ) ab 01.01.2023 sowie deren Besetzung beim Personal- und Organisationsreferat zu veranlassen.
28. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, den Stadtrat bzgl. der strategisch-konzeptionellen Aufgaben nach Ablauf von 3 Jahren nach Stellenbesetzung erneut zu befassen. Die tatsächlich erreichten Effekte und Ziele sind darzustellen sowie zu begründen.
29. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, die einmalig erforderlichen zusätzlichen Haushaltsmittel i.H.v. bis zu 203.185 € im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung für 2022, und dauerhaft ab 2023 673.220 € für die Folgejahre bei den Ansätzen der Personalauszahlungen anzumelden. Im Ergebnishaushalt entsteht bei der Besetzung mit Beamtinnen und Beamten zusätzlich zu den Personalauszahlungen noch ein Aufwand für Pensions- und Beihilferückstellungen in Höhe von ca. 40 % des jeweiligen JMB.
30. Der Stadtrat nimmt zur Kenntnis, dass die beantragten Stellen keinen zusätzlichen Büroraumbedarf auslösen.
31. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, die einmalig erforderlichen Haushaltsmittel (Büropauschale) i. H. v. 2.000 € im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung 2022 bei der Stadtkämmerei anzumelden.
32. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, die dauerhaft erforderlichen zusätzlichen konsumtiven Sachmittel i.H.v. 6.400 € (Arbeitsplatzkosten) ab dem Jahr 2023 für die Folgejahre in den jeweiligen Haushaltsplanaufstellungsverfahren anzumelden.

33. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, die einmalig erforderlichen konsumtiven Haushaltsmittel i.H.v. 10.000 € (Erstausstattung Arbeitsplatz) für das Jahr 2022 und 6.000 € für 2023 im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung 2022 und 2023 bei der Stadtkämmerei anzumelden.
34. Das Baureferat wird gebeten, die Einrichtung und Besetzung von zwei Stellen (VZÄ) ab 01.07.2022, eine Stelle (VZÄ) ab 01.01.2023, sowie die Entfristung einer weiteren Stelle ab 01.01.2024 beim Personal- und Organisationsreferat zu veranlassen.
35. Das Baureferat wird gebeten, die dauerhaft erforderlichen zusätzlichen Haushaltsmittel i.H.v. bis zu 93.115 € im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung 2022, sowie die zusätzlichen Haushaltsmittel i.H.v. bis zu 280.310 € im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung für 2023 und für die Folgejahre bei den Ansätzen der Personalauszahlungen anzumelden. Das Baureferat wird außerdem beauftragt, die für die Entfristung dauerhaft erforderlichen zusätzlichen Haushaltsmittel i.H.v. bis zu 88.950,- € (insgesamt dann 369.260,- €) im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung für 2024 und für die Folgejahre bei den Ansätzen der Personalauszahlungen anzumelden.

Im Ergebnishaushalt entsteht bei der Besetzung mit Beamtinnen und Beamten zusätzlich zu den Personalauszahlungen noch ein Aufwand für Pensions- und Beihilferückstellungen in Höhe von ca. 40 % des jeweiligen JMB.
36. Das Baureferat wird gebeten, die einmalig erforderlichen konsumtiven Haushaltsmittel i.H.v. 4.000 € (Erstausstattung Arbeitsplatz) für das Jahr 2022, sowie Haushaltsmittel i.H.v. 2.000 € (Erstausstattung Arbeitsplatz) für das Jahr 2023 im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung 2022 bzw. 2023 anzumelden.
37. Das Baureferat wird gebeten, die einmalig erforderlichen zusätzlichen konsumtiven Sachmittel i.H.v. 800,- € (Arbeitsplatzkosten) im Jahr 2022, die dauerhaft erforderlichen Sachmittel i. H. v. 2.400 € (Arbeitsplatzkosten) ab Jahr 2023 sowie weitere 800,- € für die Entfristung ab 2024 und für die Folgejahre (insgesamt dann 3.200,- €) in den jeweiligen Haushaltsplanaufstellungsverfahren anzumelden.
38. Das Produktkostenbudget des Produkts Städtische Verkehrsflächen (Produktziffer 32541100) erhöht sich in 2022 um 93.115 €, in 2023 um 282.710,- €, sowie ab 2024 um weitere 89.750,- € davon ist jeweils der gesamte Betrag zahlungswirksam.
39. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, die befristet erforderlichen konsumtiven Haushaltsmittel einmalig i.H.v. 325.000 € in 2022, einmalig i.H.v. 450.000 € in 2023, einmalig i.H.v. 1.297.152 € in 2024, einmalig i.H.v. 2.027.280 € in 2025, einmalig i.H.v. 2.719.000€ in 2026 und dauerhaft ab 2027 2.544.000 € im Rahmen der jeweiligen Haushaltsplanaufstellungsphasen bei der Stadtkämmerei anzumelden.
40. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, die befristet erforderlichen Haushaltsmittel in Höhe von insgesamt 1.969.000 €, davon 333.500 € für 2022, 723.500 € für 2023, 306.000 € für 2024, 246.000 € für 2025 und 360.000 € für 2026 aus der Nahmobilitätspauschale, durch Umschichtung im Rahmen der MIP-Fortschreibung sowie der entsprechenden Haushaltsplanaufstellungsverfahren bei der Stadtkämmerei anzumelden. In der Finanzierungstabelle sind die Mittel nachrichtlich aufgenommen.

41. Das Produktkostenbudget des Produkts Strategie, Bezirksmanagement und Projektentwicklung (P43512300) im Mobilitätsreferat erhöht sich in 2022 einmalig um 799.125 €, in 2023 einmalig um 1.718.000 €, in 2024 einmalig um 2.141.653 €, in 2025 einmalig um 2.811.780 €, in 2026 einmalig um 2.719.000 € und ab 2027 dauerhaft um 2.544.000 €. Es sind jeweils die gesamten Beträge zahlungswirksam (Produktauszahlungsbudget).
42. Das Produktkostenbudget des Produkts Straßenverkehr (P43122300) im Mobilitätsreferat erhöht sich in 2022 einmalig um 74.560 €, davon sind 74.560 € zahlungswirksam (Produktauszahlungsbudget) und ab 2023 ff. dauerhaft um 141.120 €, davon sind 141.120 € zahlungswirksam (Produktauszahlungsbudget).
43. Das Kreisverwaltungsreferat wird beauftragt, die Einrichtung von 1,0 VZÄ Stellen unbefristet ab dem 01.07.2022 bzw. deren Besetzung beim Personal- und Organisationsreferat zu veranlassen. Den Ausführungen zur Unabweisbarkeit wird zugestimmt.
44. Das Kreisverwaltungsreferat wird beauftragt, den Stadtrat bzgl. der geltend gemachten 1,0 VZÄ SB Grundsatzangelegenheiten innerhalb nach Ablauf von 3 Jahren nach Stellenbesetzung erneut zu befassen, wobei die tatsächlich erreichten Effekte und Ziele darzustellen sind sowie zu begründen ist, ob und ggf. in welchem Umfang die zusätzlichen Stellen dauerhaft benötigt werden.
45. Das Kreisverwaltungsreferat wird gebeten, die einmalig erforderlichen zusätzlichen Haushaltsmittel i.H.v. bis zu 38.265 € im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung für 2022 sowie die dauerhaft erforderlichen Haushaltsmittel i.H.v. 76.530 € für 2023 und für die Folgejahre bei den Ansätzen der Personalauszahlungen anzumelden. Im Ergebnishaushalt entsteht bei der Besetzung mit Beamtinnen und Beamten zusätzlich zu den Personalauszahlungen noch ein Aufwand für Pensions- und Beihilferückstellungen in Höhe von ca. 40 % des jeweiligen JMB.
46. Das Kreisverwaltungsreferat wird gebeten, die dauerhaft erforderlichen Haushaltsmittel i.H.v. 800 € ab dem Jahr 2022 sowie für die Folgejahre in den jeweiligen Haushaltsplanaufstellungsverfahren anzumelden. Das Produktkostenbudget erhöht sich entsprechend (Produktauszahlungsbudget).
47. Das Kreisverwaltungsreferat wird beauftragt, die einmalig erforderlichen konsumtiven Haushaltsmittel i.H.v. 2.000 € (Erstausstattung Arbeitsplatz) für das Jahr 2022 im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung 2022 anzumelden. Das Produktkostenbudget erhöht sich entsprechend (Produktauszahlungsbudget).
48. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, den Auftrag „Externe Umsetzungsbegleitung und Prozesssteuerung zur flächendeckenden Umsetzung von Mobilpunkten“ in Zusammenarbeit mit dem Direktorium - HA II, Vergabestelle 1 an einen externen Auftragnehmer zu vergeben.
49. Das Kreisverwaltungsreferat wird gebeten, die Erlöse in Höhe von 960.000 € pro Jahr im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung 2023 - 2026 fortzuschreiben.

50. Der Stadtrat nimmt zur Kenntnis, dass die beantragte Stelle beim Kreisverwaltungsreferat keinen zusätzlichen Büroraumbedarf auslöst.
51. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, den Auftrag „Begleitende Evaluation der Mobilpunkte“ in Zusammenarbeit mit dem Direktorium - HA II, Vergabestelle 1 an einen externen Auftragnehmer zu vergeben.
52. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, den Auftrag „Geofencing-Lösung für ein innovatives Parkraum- und Flächenmanagement zur Förderung der Verkehrssicherheit für Mikromobilität in München“ in Zusammenarbeit mit dem Direktorium - HA II, Vergabestelle 1 an einen externen Auftragnehmer zu vergeben.
53. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, den Auftrag „Fach- und Rechtsberatung für Organisations- und Rahmenvereinbarungen einer Mobilitätsplattform“ in Zusammenarbeit mit dem Direktorium - HA II, Vergabestelle 1 an einen externen Auftragnehmer zu vergeben.
54. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, den Auftrag „Fachberatung Multimodale Mobilitätsalternativen in Tarif und Ticketing“ in Zusammenarbeit mit dem Direktorium - HA II, Vergabestelle 1 an einen externen Auftragnehmer zu vergeben.
55. Der Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (MVV) wird gebeten die Ausschreibung einer Grundsatzuntersuchung für Angebote von geteilter Mikromobilität in München und Region in enger Abstimmung mit dem Mobilitätsreferat durchzuführen. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt den MVV dabei in einem geeigneten und rechtlich zulässigen Verfahren mit einem Betrag von maximal 175.000 € finanziell zu unterstützen.
56. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, den Auftrag „Konzeptionelle und juristische Begleitung und Prüfung einer Ausschreibung für ein öffentliches Mikromobilitätsverleihsystem in München“ in Zusammenarbeit mit dem Direktorium - HA II, Vergabestelle 1 an einen externen Auftragnehmer zu vergeben.
57. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, den Auftrag „Datenerhebung für Indikatorensystem Shared Mobility“ in Zusammenarbeit mit dem Direktorium - HA II, Vergabestelle 1 an einen externen Auftragnehmer zu vergeben.
58. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, den Auftrag „Pilotierung eines E-Lastenradsystems“ in Zusammenarbeit mit dem Direktorium - HA II, Vergabestelle 1 an einen externen Auftragnehmer zu vergeben.
59. Vergabestelle 1 führt die Vergabeverfahren zu den in dieser Vorlage genannten Bedingungen durch und erteilt den Zuschlag auf das jeweils wirtschaftlichste Angebot.
60. Das Mehrjahresinvestitionsprogramm 2021 - 2025 ist wie folgt zu ändern:

MIP alt: Errichtung von Mobilpunkten (Shared Mobility) nicht enthalten.

MIP neu: Errichtung von Mobilpunkten (Shared Mobility),
Maßnahmennummer 6300.2095, Investitionsliste 1, Rangfolge XY

Gruppierung	Gesamtkosten	Finanz. bis 2020	Programmzeitraum 2021 bis 2025 (Euro in 1.000)					nachrichtlich		
			Summe 2021 - 2025	2021	2022	2023	2024	2025	2026	Finanz. 2027 ff.
950	6.685		4.025		350	700	1.225	1.750	2.660	
Summe	6.685		4.025		350	700	1.225	1.750	2.660	
Z (36x)										
St. A.	6.685		4.025		350	700	1.225	1.750	2.660	

Vollständige Übertragung der Restmittel aus der Maßnahme „Errichtung weiterer E-Mobilitätsstationen, öffentlicher Straßenraum“, Maßnahmen-Nr. 6141.7530, Rangfolgen-Nr. 7 (Mobilitätsreferat) an das Baureferat auf die Maßnahme 6300.2095.

MIP alt: „Errichtung weiterer E-Mobilitätsstationen, öffentlicher Straßenraum“, Maßnahmen-Nr. 6141.7530, Rangfolgen-Nr. 7

Gruppierung	Gesamtkosten	Finanz. bis 2020	Programmzeitraum 2021 bis 2025 (Euro in 1.000)					nachrichtlich		
			Summe 2021 - 2025	2021	2022	2023	2024	2025	2026	Finanz. 2027 ff.
985	1000		1000		500	500				
Summe	1000		1000		500	500				
Z (36x)										
St. A.	1000		1000		500	500				

MIP neu: „Errichtung weiterer E-Mobilitätsstationen, öffentlicher Straßenraum“, Maßnahmen-Nr. 6141.7530, Rangfolgen-Nr. 7

Gruppierung	Gesamtkosten	Finanz. bis 2020	Programmzeitraum 2021 bis 2025 (Euro in 1.000)					nachrichtlich		
			Summe 2021 - 2025	2021	2022	2023	2024	2025	2026	Finanz. 2027 ff.
985	0		0		0	0				
Summe	0		0		0	0				
Z (36x)										
St. A.	0		0		0	0				

61. Das Baureferat wird gebeten, die in den Jahren 2023–2026 erforderlichen investiven Haushaltsmittel und Verpflichtungsermächtigungen rechtzeitig zu den jeweiligen Haushaltsplanaufstellungsverfahren 2023ff. anzumelden.
62. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, die erforderlichen Betriebsmittel für die Maßnahme 6300.2095 im Rahmen des Eckdatenbeschlusses 2022 für das Haushaltsjahr 2023 ff. zu prüfen und entsprechend anzumelden.
63. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, für die Umsetzung der relevanten Maßnahmen die Abstimmung mit den Bezirksausschüssen fortzuführen und diese in geeigneter Form einzubinden.
64. Der Antrag Nr. 20-26 / A 02072 von Herrn StR Manuel Pretzl vom 02.11.2021 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
65. Der Antrag Nr. 20-26 / A 01876 von Herrn StR Fabian Ewald, Herrn StR Jens Luther, Herrn StR Andreas Barbor, Herrn StR Hans Hammer vom 10.09.2021 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
66. Der Antrag Nr. 20-26 / A 01877 von Herrn StR Fabian Ewald, Herrn StR Jens Luther, Herrn StR Andreas Barbor, Herrn StR Hans Hammer vom 10.09.2021 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
67. Der Antrag Nr. 20-26 / A 00994 der SPD/Volt - Fraktion Die Grünen - Rosa Liste vom 02.02.21 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
68. Der Antrag Nr. 20-26 / A 00755 von der SPD / Volt - Fraktion, Fraktion Die Grünen - Rosa Liste vom 27.11.2020 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
69. Der Antrag Nr. 20-26 / A 00102 von Herrn StR Anton Babor vom 04.06.2020 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
70. Der Antrag Nr. 14-20 / A 06781 der Stadtratsfraktion BAYERNPARTEI vom 14.02.2020 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
71. Der Antrag Nr. 14-20 / A 06729 der Stadtratsfraktion BAYERNPARTEI vom 11.02.2020 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
72. Der Antrag Nr. 14-20 / A 06558 der Stadtratsfraktion ÖDP vom 20.01.2020 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
73. Der Antrag Nr. 14-20 / A 06371 von Herrn BM Manuel Pretzl vom 10.12.2019 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
74. Der Antrag Nr. 14-20 / A 06227 von Frau StRin Anne Hübner, Frau StRin Verena Dietl, Frau StRin Renate Kürzdörfer, Herrn StR Hans Dieter Kaplan, Frau StRin Heide Rieke,

Frau StRin Bettina Messinger, Frau StRin Kathrin Abele, Herrn StR Jens Röver, Herrn StR Christian Vorländer vom 20.11.2019 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.

75. Der Antrag Nr. 14-20 / A 05831 von Herrn StR Johann Sauerer, Fr. StRin Dorothea Wiepcke vom 26.08.2019 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
76. Der Antrag Nr. 14-20 / A 04618 von Frau StRin Dorothea Wiepcke, Herrn StR Johann Sauerer, Herrn StR Sebastian Schall, Frau StRin Anja Burkhardt, Frau StRin Sabine Bär, Herrn StR Richard Quaas vom 31.10.2018 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
77. Der StR-Antrag Nr. 14-20 / A 04289 von Herrn StR Alexander Reissl, Frau StRin Verena Dietl, Frau StRin Bettina Messinger, Herr StR Jens Röver, Herr StR Christian Vorländer vom 12.07.2018 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
78. Der Antrag Nr. 14-20 / A 03657 von Herrn StR Manuel Pretzl, Herrn StR Sebastian Schall, Frau StRin Ulrike Grimm, Herrn StR Thomas Schmid vom 07.12.2017 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
79. Der BA-Antrag Nr. 20-26 / B 02513 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 17 - Obergiesing vom 08.06.2021 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
80. Der BA-Antrag 20-26 / B 02654 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 14 – Berg am Laim vom 21.05.2021 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
81. Der BA-Antrag Nr. 20-26 / B 02231 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 14 - Berg am Laim vom 27.04.2021 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
82. Der BA-Antrag Nr. 20-26 / B 01962 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 08 - Schwanthalerhöhe vom 24.03.2021 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
83. Der BA-Antrag Nr. 20-26 / B 01778 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 14 - Berg am Laim vom 23.02.2021 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
84. Der BA-Antrag Nr. 20-26 / B 01645 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 10 - Moosach vom 25.01.2021 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
85. Der BA-Antrag Nr. 20-26 / B01214 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 15 – Trudering-Riem vom 19.11.2020 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
86. Der BA-Antrag-Nr. 14-20 / B 05211 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 22 – Aubing-Lochhausen-Langwied vom 08.08.2018 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.

87. Der BA-Antrag-Nr. 14-20 / B 05039 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 02 – Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt vom 26.06.2018 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
88. Der BA-Antrag-Nr. 14-20 / B 04628 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 21 – Pasing-Obermenzing vom 06.03.2018 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
89. Der BA-Antrag-Nr. 14-20/ B04034 des Bezirksausschusses des Stadtbezirks 15 – Trudering-Riem vom 13.09.2017 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
90. Die BV-Empfehlung Nr. 20-26 /E00359 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 11 – Milbersthofer – Am Hart am 06.10.2021 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
91. Die BV-Empfehlung Nr. 20-26 / E 00213 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 1 Altstadt-Lehel vom 12.07.2021 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
92. Die BV-Empfehlung Nr. 20-26 / E 00204 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 1 Altstadt-Lehel vom 12.07.2021 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
93. Die BV-Empfehlung Nr. 20-26 / E 00200 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 1 Altstadt-Lehel vom 12.07.2021 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
94. Die BV-Empfehlung Nr. 20-26 / E 00131 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 3 Maxvorstadt vom 09.07.2021 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
95. Die Empfehlung Nr. 14-20 / E 03036 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 02 – Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt am 07.11.2019 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
96. Die Empfehlung Nr. 14-20 / E 02764 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 17 – Obergiesing am 4.7.2019 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
97. Die Empfehlung Nr. 14-20 / E 01917 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 05 – Au-Haidhausen vom 23.02.2018 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
98. Die Empfehlung Nr. 14-20 / E 01905 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 01 – Altstadt-Lehel vom 07.12.2017 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.

99. 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

Der Referent

Ober-/Bürgermeister/-in

Georg Dunkel
Berufsmäßiger Stadtrat

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 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 01-25
4. An das Baureferat
5. An das Kommunalreferat
6. An das Kreisverwaltungsreferat
7. An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
8. An das Referat für Klima- und Umweltschutz
9. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung-SG3
10. An das Personal- und Organisationsreferat
11. An die Stadtkämmerei
12. An die Gleichstellungstelle für Frauen
13. An die Münchner Verkehrsgesellschaft mbH
14. An die Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH
15. An die P+R Park & Ride GmbH
16. An das Mobilitätsreferat – GL5
17. An das Mobilitätsreferat – GB1
18. An das Mobilitätsreferat – GB2
mit der Bitte um Kenntnisnahme.
19. Mit Vorgang zurück zum Mobilitätsreferat – GB1-1.2
zum Vollzug des Beschlusses.

Am

Mobilitätsreferat GL-Beschlusswesen