

Telefon: 0 233-25506
Telefax: 0 233-27966

**Referat für Arbeit und
Wirtschaft**
Wirtschaftsförderung
Grundlagen der
Wirtschaftspolitik

München wird mobiler I - Landeshauptstadt kooperiert mit Pendler Apps
Antrag Nr. 14-20 / A 06935 von Herrn BM Manuel Pretzl und Herrn Stadtrat Sebastian Schall vom 06.03.2020

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 09121

**Beschluss des Ausschusses für Arbeit und Wirtschaft am
09.05.2023 (SB)**
Öffentliche Sitzung

Kurzübersicht
zur beiliegenden Beschlussvorlage

Anlass	Antrag Nr. 14-20 / A 06935 von Herrn BM Manuel Pretzl und Herrn Stadtrat Sebastian Schall vom 06.03.2020
Inhalt	In der Beschlussvorlage wird dargestellt, wie die Bildung von Fahrgemeinschaften auf Grundlage von Mitfahrplattformen (Apps) durch das Referat für Arbeit und Wirtschaft gefördert wird und wie eine Unterstützung zukünftig aussehen soll.
Gesamtkosten/ Gesamterlöse	-/-
Entscheidungsvorschlag	<ol style="list-style-type: none">1. Der Stadtrat nimmt den Bericht über die bisherigen und die geplanten Aktivitäten zur Förderung von Fahrgemeinschaften zur Kenntnis2. Das Referat für Arbeit und Wirtschaft wird beauftragt, im Rahmen der betrieblichen Mobilitätsberatung weiter über Mitfahrplattformen (Pendler Apps) zu informieren und die unterschiedlichen App-Anbieter mit Münchner Unternehmen zu vernetzen.
Gesucht werden kann im RIS auch nach	Betriebliches Mobilitätsmanagement, Pendlerverkehr, Verkehrsvermeidung
Ortsangabe	-/-

Telefon: 0 233-25506
Telefax: 0 233-27966

**Referat für Arbeit und
Wirtschaft**
Wirtschaftsförderung
Grundlagen der
Wirtschaftspolitik

München wird mobiler I - Landeshauptstadt kooperiert mit Pendler Apps
Antrag Nr. 14-20 / A 06935 von Herrn BM Manuel Pretzl und Herrn Stadtrat Sebastian Schall vom 06.03.2020

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 09121

2 Anlagen

Beschluss des Ausschusses für Arbeit und Wirtschaft am 09.05.2023 (SB)
Öffentliche Sitzung

I. Vortrag des Referenten

Herr Bürgermeister Manuel Pretzl und Herr Stadtrat Sebastian Schall haben am 06.03.2020 den Antrag Nr. 14-20 / A 06935 gestellt (Anlage 1), wonach sich die Landeshauptstadt München mit einschlägigen Anbietern von PendlerApps in Verbindung setzen soll, um eine Kooperation zu prüfen, sowie dem Angebot, über die städtische Infrastruktur und andere Kanäle die entsprechende Vernetzung über das Stadtgebiet hinaus bekannter zu machen.

Dieser Antrag konnte leider nicht in der gebotenen Frist bearbeitet werden. Mit der Antragstellung im März 2020 begann die COVID-19-Pandemie. Deren Begleitumstände (Lockdowns, Kontaktbeschränkungen, Home Office, Angst vor Ansteckung) behinderten bis weit in das Jahr 2022 hinein die Bildung von Fahrgemeinschaften. Wir danken für die gewährten Fristverlängerungen.

1. Sachstand zur Förderung von Fahrgemeinschaften durch die Landeshauptstadt München

Im Folgenden werden die bisherigen Aktivitäten städtischer Referate zur Förderung von Fahrgemeinschaften dargestellt: Die Unterstützung erfolgte dabei durch Beratung und Vernetzung von Plattformbetreibern und Firmen. Direkte finanzielle Subventionen zur Nutzung von Mobilitätsplattformen oder von Anbieterinnen und Anbietern dieser Plattformen haben nicht stattgefunden.

1.1. Förderprogramm „Betriebliches Mobilitätsmanagement“ (BMM)

Seit dem Jahr 2003 bietet das Referat für Arbeit und Wirtschaft den Firmen aus der Landeshauptstadt und aus dem Landkreis München betriebliche Mobilitätsberatung in Form des Förderprogramms „Betriebliches Mobilitätsmanagement“ an. Die teilnehmenden Betriebe erhalten professionelle Beratung, wie sie ihre betriebliche Mobilität umweltfreundlicher und kostengünstiger gestalten können. Der Fokus liegt auf dem Pendelverkehr.

Ziel ist es, die Anreise per Kfz möglichst auf den Umweltverbund (Fuß- und Radverkehr, ÖPNV) zu verlagern. Wo dies nicht möglich ist, werden die betriebliche Förderung und Organisation von Fahrgemeinschaften als mögliche Maßnahmen vorgeschlagen.

In den Jahren 2016/2017 fand eine Runde des BMM-Förderprogrammes speziell für Betriebe aus der Parkstadt Schwabing statt. Vier der damals teilnehmenden Unternehmen entschlossen sich im Nachgang zu diesem Projekt, gemeinsam Fahrgemeinschaften zu fördern. SAP hatte in einem Gemeinschaftsworkshop des BMM-Förderprogrammes sein Fahrgemeinschaftstool SAP TwoGo präsentiert (siehe hierzu 1.2).

Die Landeshauptstadt bleibt auch mit den Firmen im aktiven Austausch, deren Teilnahme am BMM-Förderprogramm schon etwas länger zurück liegt. Für ehemalige Teilnehmerbetriebe des Förderprogrammes bietet das Referat für Arbeit und Wirtschaft zwei kostenlose Workshops pro Jahr an. Im sog. BMM-Klub tauschen sich die Teilnehmer*innen über ihre Erfahrungen im BMM-Bereich aus. Sie erhalten von den Berater*innen und von Mobilitätsanbieter*innen auch aktuelle Impulse für neue Maßnahmen. In den Klub-Workshops ist die Förderung von Fahrgemeinschaften immer wieder Thema, zuletzt im Oktober 2022, als der Münchner Anbieter RideBee die Vorzüge von Fahrgemeinschaften und sein Fahrgemeinschaftstool vorstellte.

1.2. EU-Projekt CIVITAS ECCENTRIC – Teilprojekt „JobRide“

Das Projekt ECCENTRIC (2016-2020) konzentrierte sich auf nachhaltige Mobilität in innerstädtischen Randgebieten und innovative städtische Güterlogistik. Die Parkstadt Schwabing mit dem nördlich angrenzenden Wohngebiet „Domagkpark“ war das Münchner Projektgebiet.

Im Arbeitspaket 2 (WP 2) „Mobilitätsmanagement“ (Federführung: Kreisverwaltungsreferat) wurde die unternehmensübergreifende Förderung und Organisation von Fahrgemeinschaften erprobt. Vier der Teilnehmerbetriebe der unter 1.1 genannten BMM-Runde „Parkstadt Schwabing“ – Fujitsu Technology Solutions, MAN Truck & Bus, OSRAM und STRABAG / Ed. Züblin – starteten im Rahmen einer gemeinsamen Veranstaltung am 21.02.2018 mit dem Fahrgemeinschaftstool SAP TwoGo das Projekt JobRide. Die Firmen hatten hierzu im Vorfeld Lizenzen zur Nutzung von SAP TwoGo für ihre Beschäftigten erworben. Das Kreisverwaltungsreferat hatte dafür eine Reihe von Kommunikationsmaterialien (Flyer, Poster) und die Projektmarke „JobRide“ entwickelt und den Unternehmen zur Verfügung gestellt. Nach einem halben Jahr musste jedoch das Fazit gezogen werden, dass mit Hilfe des gemeinsamen Fahrgemeinschaftstools nicht in nennenswertem Umfang Fahrgemeinschaften zustande gekommen waren. Die beste Resonanz hatte das Tool außerhalb der Parkstadt Schwabing, bei den Werksbeschäftigten von MAN Truck & Bus im Ludwigsfeld, die ebenfalls beteiligt waren. Der einheitliche Arbeitsbeginn im Schichtdienst begünstigt eine gemeinsame Anreise. Es zeigte sich, dass ein noch deutlich höherer Kommunikationsaufwand hätte betrieben werden müssen, um die Beschäftigten als Nutzer im Fahrgemeinschaftstool zu halten. Auch die Abstimmung der Firmen untereinander, bis in die Dienstwagenrichtlinien hinein, hätte noch enger sein

müssen. Alle vier Unternehmen verlängerten ihre Lizenzen bei SAP TwoGo aufgrund des ausgebliebenen Erfolges nicht. SAP selbst fuhr die Weiterentwicklung und den Support von TwoGo im Jahr 2019 deutlich herunter und veräußerte die App zum 01.01.2020 an die Schwarz Gruppe (u.a. Lidl-Kaufland).

1.3. Klimapakt Münchner Wirtschaft

Wichtige Schlussfolgerung aus dem Projekt JobRide waren, dass die Zahl der an ein Tool angeschlossenen Beschäftigten möglichst groß sein sollte und dass eine sehr enge, unternehmensübergreifende Koordination der beteiligten Firmen notwendig ist. Das Referat für Arbeit und Wirtschaft setzte seine Aktivitäten zur Förderung von Fahrgemeinschaften daher im Rahmen des Klimapakts Münchner Wirtschaft fort, in dem sich 15 der größten Münchner Unternehmen zu einer freiwilligen, gemeinsam CO₂-Einsparung verpflichtet hatten, darunter mit MAN und OSRAM auch zwei Firmen, die bei dem unter 1.2 genannten Projekt „JobRide“ bereits involviert waren. Ein Teil der Klimapaktunternehmen ließ sich vertieft zum betrieblichen Mobilitätsmanagement beraten. Hier wurde wiederum die firmenübergreifende Förderung von Fahrgemeinschaften als mögliche gemeinsame Maßnahme identifiziert. Für März 2019 wäre ein gemeinsamer Start mit der Fahrgemeinschafts-App SAP TwoGo geplant gewesen. Neben den ursprünglichen vier JobRide-Unternehmen waren fünf weitere Firmen aus dem Klimapakt (Allianz, Giesecke & Devrient, Knorr-Bremse, MTU, Telekom) sowie die zusätzlich akquirierten Unternehmen Sulzer und Microsoft beteiligt. Die Kooperation kam jedoch nicht zustande, weil zu diesem Zeitpunkt überraschend bekannt wurde, dass SAP die TwoGo App nicht weiterentwickeln und sie an einen Investor verkaufen würde. Lizenzen für SAP TwoGo konnten von da an nicht mehr erworben werden.

Die Unternehmen, die in ähnlicher Zusammensetzung auch an der zweiten Runde des Klimapakts teilnahmen, hielten jedoch an der Idee einer gemeinsamen Fahrgemeinschaftsförderung fest, auch wenn die ab März 2020 einsetzende Corona Pandemie Fahrgemeinschaften zwischenzeitlich so gut wie unmöglich machte. Ende November, Anfang Dezember 2020 stellten die fünf Anbieter GoFlux, RideBee, Togethr, Tramling und TwoGo (jetzt Schwarz Mobility) ihre Mitfahr-Apps in separaten Online-Pitches vor. Die Unternehmen konnten einen favorisierten Anbieter ausmachen, doch eine Wiederaufnahme der gemeinsamen Aktivitäten war angesichts der Pandemielage ausgeschlossen. Zu diesem Zeitpunkt war nicht absehbar, wann wieder ein "normaler" Pendelverkehr einsetzen würde und wann die Mitarbeitenden wieder bereit sein würden, Fahrgemeinschaften zu bilden. Ebenso hatte die Pandemie erhebliche Auswirkungen auf Ressourcen, Kapazitäten und Priorisierungen in den Unternehmen. Am 04. Februar 2021 teilte das Referat für Arbeit und Wirtschaft den Unternehmen folglich mit, dass das Mitfahrprojekt seitens der Landeshauptstadt München vorerst nicht weiterverfolgt wird. Im November 2021 stellte das Klimapaktunternehmen BMW den anderen Mitgliedern des Klimapakts seine unternehmensinterne Mobilitäts-App Urby vor, über die auch Fahr-

gemeinschaften organisiert werden können. Auch zu diesem Zeitpunkt war coronabedingt unternehmensübergreifendes Ride-Sharing noch kein Thema für die Firmen. Im Sommer 2023 startet die dritte Phase des Klimapakts. Klimaschutzmaßnahmen im Mobilitätsbereich werden hier wieder eine wichtige Rolle spielen. Die zwischenzeitlich erfolgte Zunahme von mobilem Arbeiten und von Home Office macht die Bildung von Fahrgemeinschaften nicht leichter. Dennoch soll gemeinsames Pendeln in Fahrgemeinschaften auch in der dritten Runde des Klimapakts wieder aufgegriffen werden.

2. Ausblick

In Deutschland hat sich der durchschnittliche Besetzungsgrad von Pkw seit 2002 bis heute nicht erhöht. Gemäß der zuletzt verfügbaren bundesdeutschen Zahlen liegt er fast unverändert bei ca. 1,5 Personen pro Fahrzeug (MiD - Mobilität in Deutschland 2018). Im Berufsverkehr liegt er sogar noch etwas niedriger. So gut wie unverändert ist auch der CO₂-Ausstoß des Verkehrs insgesamt. Da in der besseren Auslastung von Pkw ein großes Potenzial zur Senkung des CO₂-Ausstoßes im motorisierten Individualverkehr besteht, sind viele Akteure in und um München weiterhin bestrebt, das Mitfahren zu fördern.

2.1. Projekt „Mitanand“ (MVV mit Projektpartnern)

Die Gesellschafterversammlung des Münchner Verkehrs- und Tarifverbundes (MVV) hat im Dezember 2021 beschlossen, dass die elektronische Fahrplanauskunft (EFA) des MVV zukünftig auch private Fahrtmöglichkeiten auf Mitfahrportalen ausweisen soll. Privates Mitfahren hat eine Zubringerfunktion zum ÖPNV, entlastet P+R-Anlagen, ist eine Alternative in Zeiten mit geringem ÖPNV-Angebot oder bei Störungen. Den ÖPNV-Kundinnen und -Kunden eröffnen sich dadurch neue, multimodale Wegeketten. Die Notwendigkeit, ein privates Auto zu besitzen, relativiert sich weiter. Im Projekt „Mitanand“ sollen bestehende Mitfahr-Apps und Lösungen über eine standardisierte Schnittstelle in die MVV-App eingebunden werden. Das Projekt wird vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr über die Innovationsinitiative „mFund“ gefördert. Die Verknüpfung von ÖPNV- und Mitfahr-Apps könnte entscheidend dazu beitragen, das private Mitfahren für einen deutlich größeren Personenkreis attraktiv zu machen. Bisher fokussierten sich die Mitfahrplattformen auf die Beschäftigten einzelner Unternehmen, die Lizenzen zur Nutzung dieser Apps erworben haben. Durch die EFA eröffnen sich die Mitfahrmöglichkeiten allen, die die MVV-App verwenden. Dies nutzt den Anbieter*innen von Mitfahrgelegenheiten wie auch denjenigen, die eine Mitfahrgelegenheit suchen. Sobald die technische Umsetzung gewährleistet ist, werden das ADAC-Pendlernetz (ride2go) und der Anbieter GoFlux die ersten etablierten Ride-Sharing-Anbieter sein, deren Fahrtangebote in der EFA angezeigt werden. Parallel zur technischen Anbindung wird eine gemeinsame Marketingstrategie erarbeitet.

2.2. Mobile Zukunft München

Die „Mobile Zukunft München“ (MZM) wurde Ende 2022 als neue regionale Kooperationsplattform für Fragen der Mobilität beschlossen (Beschluss der Vollversammlung des Münchner Stadtrats vom 30.11.2022; Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 08108). MZM hat zum Ziel, gute Verkehrslösungen im Sinne einer Gesamtmobilitätsstrategie für die gesamte Region München zu finden. Neben Unternehmen (BMW, MAN, Siemens), der Industrie- und Handelskammer für München und Oberbayern, den MVV-Landkreisen (zzgl. den Landkreisen Miesbach und Weilheim-Schongau) haben sich auch der Freistaat Bayern (Staatsministerien für Verkehr, Inneres und Wirtschaft) und die Deutsche Bahn der Kooperation angeschlossen.

Es gibt bereits eine Reihe von Projektideen, die schon zur IAA 2023 Gestalt annehmen sollen. Hierzu zählt auch die Förderung des unternehmensübergreifenden Ride-Sharings. Als Beispiel wird in diesem Zusammenhang die gemeinsame Nutzung von Werksbusangeboten genannt; aber auch die Förderung von Fahrgemeinschaften fällt in diesen Bereich. Der MVV wird eine zentrale Rolle in der MZM-Kooperation spielen (z.B. Träger des MZM-Projektbüros). So ist gewährleistet, dass das unter 2.1 genannte Projekt „Mitanand“ in die MZM-Kooperation einfließen kann und bei allen Kooperationspartner*innen bekannt gemacht wird.

2.3. Sanierung Tunnel Allach: Fahrgemeinschaftsförderung als begleitende Maßnahme

Ab dem Jahr 2025 beginnt die Sanierung des Allacher Tunnels (A 99). Zu Beginn werden nur die technischen Anlagen an der Oberfläche des Tunnelbauwerks erneuert, was verkehrlich nur mit wenigen Einschränkungen verbunden sein wird. Im Anschluss werden aufeinander folgend die beiden Tunnelröhren erneuert. In dieser Bauphase ist jeweils nur eine Röhre im Zweirichtungsverkehr befahrbar. Um einen Verkehrskollaps in dieser Zeit zu vermeiden, ist es notwendig, die Verkehrsmenge in den Spitzenstunden von 17.000 auf 10.500 Pkw (morgens Fahrtrichtung Salzburg) und von 22.000 auf 14.000 Pkw (abends Fahrtrichtung Stuttgart) zu senken. Die zuständige Autobahn GmbH ist bereits ab dem Jahr 2021 auf wichtige Akteure, z.B. die großen Arbeitgeber BMW, MAN und MTU, zugegangen, um über die Sanierung zu informieren und Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung anzuregen. Neben einer modalen Verlagerung auf den Umweltverbund, einer zeitlichen und räumlichen Verlagerung des Verkehrs sowie einer Verkehrsvermeidung durch Homeoffice ist auch die Förderung von Fahrgemeinschaften eine der Maßnahmen, die im Berufspendelverkehr ergriffen werden sollen.

Das Referat für Arbeit und Wirtschaft informiert im Rahmen des Förderprogrammes „Betriebliches Mobilitätsmanagement“ (BMM) die Einsteigerbetriebe und die Mitglieder des BMM-Klubs über die anstehende Sanierung des Allacher Tunnels. Bei den nächsten beiden Runden des BMM-Förderprogramms sollen vorwiegend Unternehmen aus dem nördlichen Stadtgebiet und aus Umlandgemeinden des Münchner Nordens angesprochen werden. So sollen sich möglichst viele Firmen, die von der Tunnelsanierung unmit-

telbar betroffen sind, auf die bevorstehenden verkehrlichen Einschränkungen mit entsprechenden Maßnahmen des Mobilitätsmanagements vorbereiten. Eine der auch von der Autobahn GmbH genannten Strategien zur Verkehrsvermeidung wird hier die (unternehmensübergreifende) Fahrgemeinschaft sein.

3. Fazit

In den Jahren 2020 bis 2022 hat die Pandemie die Bildung von Fahrgemeinschaften sehr stark erschwert und zeitweise unmöglich gemacht. Der zeitweilige Zwang zur Heimarbeit hat andererseits zu sprunghaften Fortschritten bei der digitalen Zusammenarbeit (z.B. via Zoom, MS Teams, Webex) geführt. Daher ist Home Office heute viel weiter verbreitet als vor der Pandemie und wird es auch bleiben. Dies trägt zur Verringerung des Berufsverkehrs bei, hat aber auch Folgen für die Bildung von Fahrgemeinschaften. Feste tägliche Fahrgemeinschaften werden noch seltener, insbesondere wenn Beschäftigte ihre Arbeitszeit frei einteilen. Umso wichtiger wird es sein, dass Fahrgemeinschaften flexibel und spontan gebildet werden können. Eine weitere Verbesserung von Mitfahr-Apps hinsichtlich Funktionalität, Routing und Bezahlungsfunktion kann hierzu beitragen. Entscheidend wird aber sein, einen noch größeren Personenkreis als aktive Nutzer auf eine gemeinsame Plattform zu bringen. An diese Plattform müssen sich verschiedene Mitfahr-Apps anschließen können. Im Idealfall werden auch Fahrgemeinschaften zwischen Personen möglich gemacht, die nicht alle bei ein und derselben Mitfahr-App registriert sind. Das Projekt „Mitanand“ des MVV ist ein entsprechender Ansatz, der auch noch die große Gruppe der ÖPNV-Kunden mit einbezieht. Letztlich ist die Förderung von Fahrgemeinschaften eine herausfordernde Kommunikationsaufgabe für Unternehmen, Kommunen und größere Wirtschaftsregionen (z.B. MVV-Verbundgebiet oder Europäische Metropolregion München). Die Institutionen und Gremien für eine stetige Kommunikation sind auf allen genannten Ebenen vorhanden. Sie müssen diese Aufgabe aber auch wahrnehmen.

Auf die Schaffung von Infrastrukturen, die Fahrgemeinschaften begünstigen, konnte in dieser Sitzungsvorlage nicht eingegangen werden. Dies sind z.B. die Einrichtung von Fahrgemeinschaftsspuren (High Occupancy Vehicle Lanes, kurz HOV-Lanes) und die Reservierung von Parkplätzen für Fahrgemeinschaften an Firmenstandorten. Wenn es gelingen soll, den Besetzungsgrad von Pkw im Berufsverkehr spürbar zu erhöhen, müssen auch diese Instrumente noch stärker genutzt werden. Für HOV-Lanes müssen zudem rechtliche Grundlagen geschaffen werden, z.B. zur automatischen Erfassung des Besetzungsgrades von Fahrzeugen in Verbindung mit der Kennzeichenerfassung.

Anhörungsrechte eines Bezirksausschusses sind nicht gegeben.

Das Mobilitätsreferat zeichnet die Sitzungsvorlage mit. Das Referat für Klima- und Umweltschutz wurde im Rahmen der Klimaprüfung (siehe Anlage 2) eingebunden. Die Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH hat einen Abdruck der Sitzungsvorlage

erhalten.

Der Korreferent des Referates für Arbeit und Wirtschaft, Herr Stadtrat Manuel Pretzl, und die Verwaltungsbeirätin für Wirtschaftsförderung, Frau Stadträtin Gabriele Neff, und der Antragsteller, Herr Stadtrat Sebastian Schall, haben jeweils einen Abdruck der Sitzungsvorlage erhalten.

II. Antrag des Referenten

1. Der Stadtrat nimmt den Bericht über die bisherigen und die geplanten Aktivitäten zur Förderung von Fahrgemeinschaften zur Kenntnis
2. Das Referat für Arbeit und Wirtschaft wird beauftragt, im Rahmen der betrieblichen Mobilitätsberatung weiter über Mitfahrplattformen (Pendler Apps) zu informieren und die unterschiedlichen App-Anbieter mit Münchner Unternehmen zu vernetzen.
3. Der Antrag Nr. 20-26 / A 06935 von Herrn Bürgermeister Manuel Pretzl und Herrn Stadtrat Sebastian Schall ist hiermit geschäftsordnungsgemäß erledigt.
4. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss

nach Antrag.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der/Die Vorsitzende

Der Referent

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

Clemens Baumgärtner
Berufsm. StR

IV. Abdruck von I. mit III.

über Stadtratsprotokolle (D-II/V-SP)

an das Direktorium – Dokumentationsstelle (2x)

an die Stadtkämmerei

an das Revisionsamt

z.K.

V. Wv. RAW-FB2-SG2

zur weiteren Veranlassung.

Zu V.

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

2. An das Mobilitätsreferat

An das Referat für Klima- und Umweltschutz

An Münchner Verkehrs- und Tarifverbund

z.K.

Am