

Mobilitätsstrategie 2035

Teilstrategie Shared Mobility

Zukunft geteilter Mikromobilitätsangebote in München

Produkt 43512300 Strategie, Bezirksmanagement und Projektentwicklung

Beschluss über die Finanzierung für die Jahre 2024 - 2030

Vergabebeschluss

Shared Mobility: Möglichkeiten des Smart Monitoring nutzen und Monitoring-Dashboard live schalten!

Antrag Nr. 20-26 / A 02284 von Herrn StR Fabian Ewald, Herrn StR Jens Luther vom 13.01.2022, eingegangen am 13.01.2022

Evaluierung der verkehrlichen Wirkung und Nutzung von Stellplätzen für E-Roller, Fahrräder und Mietfahrräder

Antrag Nr. 20-26 / A 03042 von Herrn StR Hans Hammer vom 01.09.2022, eingegangen am 01.09.2022

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 10861

Anlagen:

Anlage 1: Antrag Nr. 20-26 / A 02284

Anlage 2: Antrag Nr. 20-26 / A 03042

Anlage 3: Grundsatzuntersuchung geteilte Mikromobilität in München und MVV-Raum

Anlage 4: Endbericht Evaluierung der verkehrlichen Wirkungen von E-Tretrollern

Anlage 5: Zweckvereinbarung regionales Bikesharing-System

Anlage 6: Stellungnahme Personal- und Organisationsreferat

Anlage 7: Stellungnahme Referat für Arbeit und Wirtschaft

Anlage 8: Stellungnahme Stadtwerke München GmbH / Münchner Verkehrsgesellschaft mbH

Anlage 9: Stellungnahme Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH

Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 29.11.2023

Öffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis

I.	Vortrag des Referenten	2
A.	Fachlicher Teil	3
1.	Einleitung / Anlass	3
2.	Sachstand und Zielsetzung	3
3.	Handlungsfelder	7
4.	Zeitplan und Ausblick	26
5.	Stellenbedarf	27
6.	Zusätzlicher Büroraumbedarf	30
7.	Sachmittelbedarf	30
B.	Vergabeverfahren	32
1.	Regionales Bikesharing-System	32
C.	Darstellung der Kosten und der Finanzierung	34
1.	Zweck des Vorhabens	34
2.	Zahlungswirksame Kosten im Bereich der laufenden Verwaltungstätigkeit	34
3.	Finanzierung	36
4.	Produktbezug	36
5.	Anträge und Empfehlungen	37
6.	Abstimmung Referate / Dienststellen	38
7.	Beteiligung des Bezirksausschusses	40
II.	Antrag des Referenten	41
III.	Beschluss	47

I. Vortrag des Referenten

Zuständig für die Beschlussfassung ist gemäß § 4 Nr. 9b der Geschäftsordnung des Stadtrates die Vollversammlung des Stadtrates.

Die Vorlage für den Mobilitätsausschuss am 15. November 2023 gemäß Ziffer 5.6.2 des AGAM konnte nicht rechtzeitig vorgelegt werden, da der Entwurf der für die Vergabe des regionalen Bikesharing-Systems erforderlichen Zweckvereinbarung nicht innerhalb der im AGAM geforderten Frist fertiggestellt werden konnte. Eine Behandlung in der heutigen Sitzung der Vollversammlung ist jedoch erforderlich, um den Zeitplan für die Einführung des regionalen Bikesharing-Systems als Nachfolge von MVG Rad einhalten zu können (siehe Kapitel 4). Die Vorlage wird daher unmittelbar in die Vollversammlung eingebracht.

A. Fachlicher Teil

1. Einleitung / Anlass

Geteilte Mikromobilitätsangebote sind ein wesentlicher und unverzichtbarer Baustein, um die individuellen Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung in attraktiver Qualität zu befriedigen. Ein intermodaler Ansatz mit der Integration von Mikromobilitätsangeboten auf Teilstrecken ist oft und zunehmend auch der schnellste, kostengünstigste und nachhaltigste Ansatz bei der Optimierung von Mobilitätsketten. Denn diese Angebote können dazu beitragen, die erste und letzte Meile zu einem hochwertigen ÖPNV-Angebot zu überbrücken, was insbesondere im Pendlerverkehr zu Verlagerungen auf den Umweltverbund führen kann. Ebenso können geteilte Mikromobilitätsangebote den ÖPNV in Spitzenzeiten und auf stark nachgefragten innerstädtischen Strecken entlasten. Mit diesen Angeboten können auch direkt individuelle Autofahrten ersetzt oder tangenziale Verbindungen in der Stadt und im Umland - insbesondere auf kurzen und mittleren Distanzen - gestärkt werden.

Zur Ausschöpfung der Verlagerungspotenziale im Sinne der Mobilitätswende ist eine hohe zeitliche, funktionale und flächendeckende fußläufige Erreichbarkeit qualitativ hochwertiger Angebote für die Bevölkerung erforderlich. Ziel ist es, der Bevölkerung ein Leben ohne eigenes Auto zu ermöglichen. Dies soll unmittelbar zu einer Reduktion der lokalen Emissionen, zu einer effizienteren Flächennutzung sowie zu einer Verbesserung der Erreichbarkeit und damit direkt zu einer lebenswerten Stadt beitragen. Ein neues Bikesharing-System als Nachfolgesystem des MVG Rad-Systems als zentrales zukünftiges städtisch organisiertes Angebot soll ebenfalls zur Erschließung von Verlagerungspotenzialen beitragen.

Neben dem konsequenten Ausbau des Angebots ist es notwendig, insbesondere in stark frequentierten Stadtbereichen Abstellflächen für geteilte Mikromobilitätsangebote zu schaffen. Denn verkehrswidrig abgestellte Fahrzeuge erhöhen den Druck auf die Gehwege und die Unfallgefahr. Dem soll durch den Aufbau eines flächendeckenden Netzes von Abstellflächen in der Stadt und durch eine weitere konsequente Angebotssteuerung entgegengewirkt werden. Gleichzeitig soll die Bevölkerung ein verlässliches Angebot auf den Abstellflächen vorfinden. Diese Beschlussvorlage ist ein weiterer Baustein zur Weiterentwicklung von Angeboten der geteilten Mikromobilität in der Landeshauptstadt München im Rahmen der Teilstrategie Shared Mobility und der Mobilitätsstrategie 2035.

2. Sachstand und Zielsetzung

Dazu ist der erste wesentliche Handlungsschwerpunkt dieser Beschlussvorlage die stadtweite Förderung von geteilten Mikromobilitätsangeboten durch ein konsequentes Angebotsmanagement. Damit sollen diese für alle Bürger*innen zugänglich gemacht werden. Der Aufbau eines neuen städtischen Bikesharing-Systems als Nachfolgesystem von MVG Rad

ist Teil dieser Maßnahmen. Der zweite Handlungsschwerpunkt ist der stadtweite Ausbau von Abstellflächen für Fahrzeuge der Mikromobilität, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Im Folgenden werden die Ergebnisse der Grundsatzuntersuchung geteilte Mikromobilität in München und MVV-Raum (GU MiM) und der Evaluierung der verkehrlichen Wirkungen von E-Tretrollern als Basis für die Zielorientierung dieser Beschlussvorlage und die Gesamtsituation der Mikromobilität in München dargestellt.

Grundsatzuntersuchung geteilte Mikromobilität in München und MVV-Raum

Die GU MiM wurde vom Planungsbüro Mobility Institute Berlin im Auftrag der Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH und in enger Abstimmung mit der LHM, der Stadtwerke München GmbH / Münchner Verkehrsgesellschaft mbH und den Verbundlandkreisen im Zeitraum September 2022 bis Mai 2023 durchgeführt. Der Abschlussbericht, dessen wesentliche Ergebnisse sich wie folgt zusammenfassen lassen, ist dieser Beschlussvorlage als Anlage 3 beigefügt:

- Geteilte Mikromobilität ist ein Mobilitätsangebot, das in vielen europäischen Städten existiert, genutzt wird und ausbaufähig ist. Es sollte auch in München weiterentwickelt, ausgebaut und von der Stadt gesteuert werden.
- Wichtige Qualitätskriterien für erfolgversprechende geteilte Mikromobilitätsangebote sind eine Angebotsvielfalt mit dem Schwerpunkt Bikesharing, ein dichtes Netz an Abstellflächen, qualitativ hochwertige, attraktive und zuverlässige Fahrzeuge, ein einfacher, intuitiver und diskriminierungsfreier digitaler Zugang zu den Fahrzeugen sowie ein einheitliches und wiedererkennbares Erscheinungsbild.
- Ein im Rahmen der Untersuchung ermittelter Potenzialscore zeigt das gesamtstädtische Potenzial der Angebote auf und gibt Anregungen für die Planung von Flächen für den ruhenden Verkehr.

Evaluierung der verkehrlichen Wirkungen von E-Tretrollern

Nach der bundesweiten Zulassung von E-Tretrollern für den öffentlichen Straßenverkehr ab Juni 2019 hat die LHM eine Evaluierung in Auftrag gegeben, um die Auswirkungen und die Nutzung dieses neuen Verkehrsmittels für München zu untersuchen. Die Evaluierung wurde Anfang 2022 abgeschlossen und ist dieser Beschlussvorlage als Anlage 4 beigefügt. Ein zentrales Ergebnis ist, dass E-Tretroller häufig in Kombination mit dem ÖPNV genutzt werden. Rund zwei Drittel der Nutzer*innen geben an, damit Ziele zu erreichen, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln nicht erreichbar sind. Es zeigt sich auch, dass in gewissem Umfang (14 %) private Autofahrten ersetzt werden. Auf der anderen Seite werden viele Wege, die bisher mit dem Fahrrad, zu Fuß oder mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt wurden, durch die Nutzung von E-Tretrollern ersetzt. Bei den Fahrtzwecken handelt es sich in erster Linie um Fahrten zur Arbeit, um Besuche bei Freunden und um Fahrten zu Freizeitaktivitäten. Die Evaluierung hat auch

gezeigt, dass die Abstellsituation verbesserungswürdig ist und Regelungsbedarf besteht. Ein zentrales Element zur Bewältigung dieser Herausforderung sieht sie in der gezielten und systematischen Schaffung von Abstellflächen mit digitaler Steuerung durch Geofencing.

Heutiges Mikromobilitätsangebot

Die Hauptvorteile geteilter Mikromobilitätsangebote sind der geringe Platzbedarf, der für das Abstellen der Fahrzeuge benötigt wird, und der geringe Energiebedarf für die Fortbewegung aufgrund des geringen Fahrzeuggewichts. In München gibt es eine Vielzahl von Mikromobilitätsangeboten: Fahrräder, Pedelecs, E-Tretroller, E-Motorroller und Lastenräder. Das zahlenmäßig größte Angebot stellten im Juli 2023 die E-Tretroller dar. Die vier Anbieter*innen Bolt, Lime, Tier und Voi boten zusammen rund 18.190 Fahrzeuge an (siehe Tabelle 1). Ihre Geschäftsgebiete sind nicht deckungsgleich, decken aber mit Ausnahme der Außenbezirke weite Teile des Stadtgebiets ab. Darüber hinaus stehen im Stadtgebiet insgesamt 5.670 Leihfahrräder zur Verfügung. 3.200 davon gehören zum MVG Rad-System. Weitere Fahrräder stellt die DB-Tochter DB Connect GmbH mit ihrem eigenen System Call a Bike an virtuellen Stationen in der Münchner Innenstadt zur Verfügung. Pedelecs werden von Tier und Bolt in ihren jeweiligen Systemen im Freefloating angeboten.

Fahrzeugtypen	Verfügbare Fahrzeuge
E-Tretroller	18.190
Fahrräder & Pedelecs	5.670
E-Motorroller	600
Lastenräder	50

Tabelle 1 Verfügbare Fahrzeuge im Juli 2023

E-Motorroller und Lastenräder sind weniger verbreitet. Eine mittlere dreistellige Zahl von E-Motorrollern wird im Stadtgebiet von der privaten Firma Emmy angeboten. Die Anzahl der Lastenräder ist gering. Sie werden zudem nur stationär zum Verleih angeboten. Der Verein Freie Lastenradl bietet in München eine mittlere zweistellige Anzahl von Lastenrädern zur kostenlosen Nutzung an und die Firma Evhcle betreibt eine niedrige zweistellige Anzahl von kostenpflichtigen E-Lastenrädern an einigen Stationen im Innenstadtbereich. Darüber hinaus bietet die Firma Sigo green in Kooperation mit der städtischen Wohnungsbaugesellschaft Gewofag im Rahmen eines Pilotprojekts E-Lastenräder zum Verleih an.

Nutzung geteilter Mikromobilitätsangebote

Zeitersparnis und Flexibilität sind wichtige Vorteile für die Nutzer*innen von Angeboten der geteilten Mikromobilität. Dazu gehört auch die Verfügbarkeit eines Verkehrsmittels zu Zeiten, in

denen das Angebot des öffentlichen Verkehrs reduziert ist, z.B. nachts. Darüber hinaus ist die geteilte Mikromobilität eine Möglichkeit, allen Bevölkerungsgruppen die Teilhabe an Mobilität zu ermöglichen. Ebenso fördert geteilte Mikromobilität die Gesundheit der Nutzer*innen durch Bewegung. In München gibt es derzeit nur für MVG Rad und alle E-Tretroller Angebote Daten zur Auslastung der Fahrzeuge. Ein Vergleich der Ausleihdaten beider Angebote zeigt, dass die Ausleihzeiten, Nutzungsorte und Nutzungsdauern weitgehend übereinstimmen. Im Vergleich zu den E-Tretrollern sind bei MVG Rad die Spitzen im Tagesverlauf morgens und nachmittags stärker ausgeprägt, was auf eine etwas stärkere Nutzung der Räder für den Arbeitsweg hindeutet. Ansonsten ist die durchschnittliche Nutzung im Tages-, Wochen- und Jahresverlauf sehr ähnlich. Beide Angebote werden werktags zwischen 17 und 19 Uhr am stärksten genutzt. Auch die Ausleihdauer ist mit 7-8 Minuten (Median) beim E-Tretroller-Sharing und 10-12 Minuten (Median) beim MVG Rad ähnlich.

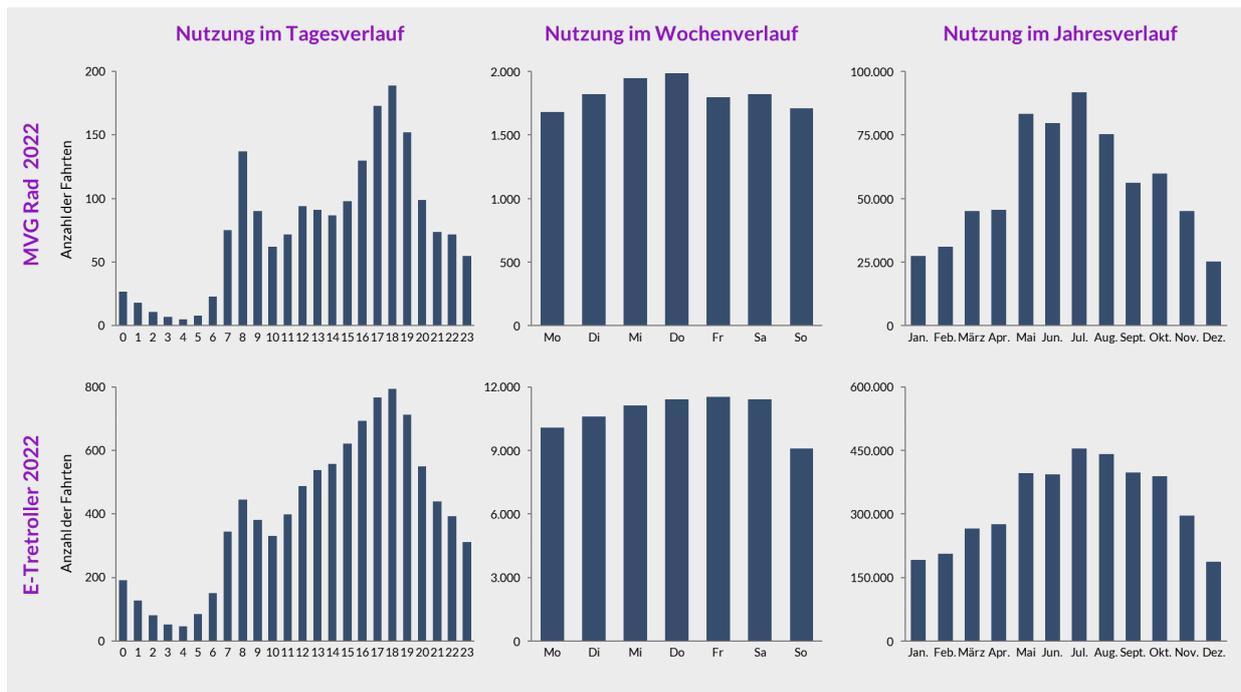


Abbildung 1 Nutzung von MVG Rad und E-Tretrollern in München im Vergleich
Quelle Mobility Institute Berlin

Start- und Zielpunkte von Fahrten mit Mikromobilitätsangeboten liegen häufig in der Nähe des Stadtzentrums, insbesondere an U- und S-Bahnhöfen. Gründe dafür sind die Verteilung der Zielgruppe, die Dichte der Ziele in zentralen Lagen und die Anbindung an den öffentlichen Verkehr. Temperatur- und Witterungsschwankungen haben einen starken Einfluss auf die Nutzungshäufigkeit von Mikromobilitätsangeboten. So werden die Angebote in den Sommermonaten deutlich häufiger genutzt als in den Wintermonaten (siehe Abbildung 1).

Insgesamt wurden die Fahrräder des MVG Rad-Systems seit dem Start im Jahr 2015 bis einschließlich Juli 2023 rund 4,5 Millionen Mal ausgeliehen.

3. Handlungsfelder

Vor dem Hintergrund der beiden Handlungsschwerpunkte dieses Beschlussvorschlags wurden die folgenden Handlungsfelder definiert, um die gesamtstädtischen Potenziale der geteilten Mikromobilität zu erschließen:

1. Aufbau eines regionalen Bikesharing-Systems
2. Entwicklung eines Abstellkonzeptes für geteilte Mikromobilitätsangebote
3. Selbstverpflichtungserklärungen und Datenüberlassungsverträge
4. Geofencing zur Analyse und Steuerung der Mikromobilitätsangebote
5. Erste Ausbaustufe eines öffentlichen E-Lastenradsharing-Systems
6. Integration geteilter Mikromobilitätsangebote

3.1 Aufbau eines regionalen Bikesharing-Systems

Im Jahr 2025 läuft das bestehende Bikesharing-System MVG Rad aus. Daher ist die Konzeption eines neuen Bikesharing-Systems erforderlich (siehe Sitzungsvorlage 20-26 / V 04857). Gemeinsam mit allen beteiligten Akteuren wurde ein Fahrplan für das weitere Vorgehen bei der Umstellung auf ein neues System entwickelt. Dabei wurden auch die Gebietskörperschaften im MVV-Raum einbezogen, da die zentrale Erkenntnis der GU MiM die Einführung eines regionalen Systems ist, das auf den Ansätzen von MVG Rad aufbaut. In einem Gespräch im Juni 2023 zwischen der Geschäftsführung der Münchner Verkehrsgesellschaft mbH, der Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH, der Leitung des Mobilitätsreferats und dem Sprecher der Verbundlandkreise wurde auf der Grundlage der Ergebnisse der Untersuchung das weitere Vorgehen zur Einführung eines neuen regionalen Bikesharing-Systems als Nachfolger von MVG Rad abgestimmt.

Aktueller Stand und laufende Prozesse

Mit Beschlüssen der Vollversammlung des Stadtrates in den Jahren 2014 und 2017 (siehe Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 01566 und Nr. 14-20 / V 07341) wurde die Stadtwerke München GmbH / Münchner Verkehrsgesellschaft mbH von der LHM mit dem Aufbau eines stationsbasierten kommunalen Bikesharing-Systems zur Verkehrsentslastung in München beauftragt. Dieses wird seit 2015 von der Stadtwerke München GmbH / Münchner

Verkehrsgesellschaft mbH unter dem Namen MVG Rad betrieben. Den operativen Betrieb hat die Stadtwerke München GmbH / Münchner Verkehrsgesellschaft mbH im Rahmen einer Ausschreibung an den Dienstleister Nextbike vergeben. Seit 2018 wird das System auch im Landkreis München angeboten. Ab 2021 auch in den Starnberger Gemeinden Gauting und Gilching sowie in der Ebersberger Gemeinde Poing.

Die bestehende Beauftragung der Stadtwerke München GmbH mit dem Betrieb des Systems durch die LHM läuft nach zehnjähriger Laufzeit im Jahr 2025 aus. Ebenso laufen die Verträge der Stadtwerke München GmbH mit dem beauftragten Dienstleister zur Durchführung der operativen Aufgaben im Jahr 2025 aus und können nicht verlängert werden. Eine Neuausschreibung ist daher notwendig, um auch in Zukunft ein städtisches Bikesharing-System anbieten zu können. Die Erfahrungen der MVG Rad haben darüber hinaus gezeigt, dass für ein flächendeckendes Angebot im Stadtgebiet und darüber hinaus ein Zuschussbedarf für den Betrieb besteht, wenn dieses Angebot in einer attraktiven Bedienungsqualität und gleichzeitig zu einem für alle Nutzer*innen attraktiven Preis angeboten werden soll. Dieser kann nicht mehr wie bisher aus dem Haushalt der Stadtwerke München GmbH / Münchner Verkehrsgesellschaft mbH querfinanziert werden. Eine für 2019 geplante zweite Ausweitung des Angebots auf das Umland wurde u.a. vor diesem Hintergrund nicht realisiert. Dennoch sollen bis zum Auslaufen des Systems kostenneutrale Optimierungen im Stadtgebiet vorgenommen werden. Das Mobilitätsreferat und die Münchner Verkehrsgesellschaft mbH planen in den nächsten Monaten, nach Prüfung der vorhandenen Kapazitäten, MVG Rad an neuen Mobilitätspunkten zu integrieren, um das Angebot vor allem in den Außenbezirken zu stärken.

Übergang zu den auslaufenden Verträgen und Betrauungen des Systems MVG Rad

Mit dem Auslaufen von MVG Rad sollen ab Mitte 2025 die Stationen im Stadtgebiet unter der Trägerschaft der Münchner Verkehrsgesellschaft mbH zurückgebaut und die Fahrräder aus dem Stadtgebiet entfernt werden. Der Rückbau der Stationen umfasst die Demontage der Ständermodule, der Infostelen und die Wiederherstellung der Oberflächen in den ursprünglichen Zustand. Es ist mit Rückbaukosten von ca. 8.000, -- € pro Station zu rechnen. Der Restbuchwert der Ständermodule, Infostelen und Fahrräder im Stadtgebiet wird im Februar 2025 voraussichtlich ca. 1.075.238, -- € betragen. Das Mobilitätsreferat prüft in Abstimmung mit dem Baureferat die Übernahme bestehender Infostelen an neuen Mobilitätspunkten, sofern sich die Standorte mit bestehenden Stationen des MVG Rad-Systems überschneiden, um die Rückbaukosten zu reduzieren. Eine Übernahme ist aus Sicht des Mobilitätsreferates in diesem Zusammenhang wünschenswert. Voraussetzung ist jedoch, dass sich die Stelen in einem technisch einwandfreien Zustand befinden, das Design an das der neuen Mobilitätspunkte angepasst werden kann und die Wartung sichergestellt ist. Über das Ergebnis der Prüfung soll dem Stadtrat im dritten Quartal 2024 berichtet werden. Die bestehenden Ständermodule können nicht in das neue System integriert werden, da Geofencing eingesetzt werden soll und somit keine Ständermodule mehr benötigt werden. Eine Integration der Fahrräder in das neue regionale Bikesharing-System ist ebenfalls nicht möglich. Dies liegt an dem zu erwartenden

Integrationsaufwand und dem unterschiedlichen Stand der Technik, wie eine Marktrecherche ergab. Der technische Integrationsaufwand würde einen hohen finanziellen Mehraufwand bedeuten, da es sich bei den Fahrrädern um Sonderanfertigungen handelt, bei denen auch die Ersatzteilversorgung eingeschränkt ist. Aus diesem Grund soll mit dem beauftragten Dienstleister ein Verfahren abgestimmt werden, inwieweit eine Verwertung der nicht mehr benötigten Fahrräder möglich ist. Dies kann z.B. durch den Einsatz in Systemen außerhalb Münchens oder durch stoffliche Verwertung erfolgen. Darüber hinaus sollen nach Abbau der Ständermodule und Stelen des MVG Rad-Systems an geeigneten Standorten, an denen entsprechende Potenziale identifiziert wurden oder die bereits aktuell eine hohe Auslastung aufweisen, Abstellflächen für geteilte Mikromobilitätsangebote geschaffen werden (siehe Kapitel 3.2).

Aufbau eines regionalen Bikesharing-Systems für den Großraum München

Mit dem regionalen Bikesharing-System als Nachfolgesystem von MVG Rad wird das Ziel verfolgt, den Bürger*innen ein attraktives, regionsübergreifendes und einheitliches Mobilitätsangebot zur Verfügung zu stellen. Dieses soll flexible Fahrten innerhalb der LHM, innerhalb der Umlandgemeinden sowie zwischen LHM und Umland ermöglichen. Dabei sollen insbesondere die erste und letzte Meile sowie Tangentialbeziehungen bedient werden, um insbesondere durch Reisezeitgewinne einen Beitrag zur Verlagerung des Pendlerverkehrs auf den Umweltverbund zu leisten. Dazu sollen neben mechanischen Fahrrädern auch Pedelects in das System integriert werden, die auch für längere Distanzen, z.B. am Stadtrand, eingesetzt werden können. Darüber hinaus soll für das Angebot eine neue Marke entwickelt werden, die die lokale Identität der Stadt und der Region aufgreift, um eine gute Wiedererkennung und einen einheitlichen Außenauftritt im gesamten MVV-Raum zu gewährleisten.

Für die Einrichtung und den Betrieb des Systems regelt eine Zweckvereinbarung zwischen der LHM und allen beteiligten Gebietskörperschaften die wechselseitigen Beziehungen, die Betriebsaufnahme, den Inhalt und die Voraussetzungen des Vergabeverfahrens, bestimmte Mindestanforderungen an den Betrieb, die Entscheidungsfindung und die Kostenverteilung sowie die Sicherstellung einer angemessenen Beteiligung aller beteiligten Gebietskörperschaften. Die Zweckvereinbarung soll nach Beschlussfassung durch den Stadtrat zum 30.11.2023 durch Unterzeichnung des Oberbürgermeisters abgeschlossen werden. Sie ist als Anlage 5 beigefügt. Die Zweckvereinbarung regelt u.a. die Umsetzung der Systemempfehlungen, die nach ihrer Verabschiedung für alle Auftraggeber wirksam werden, soweit diese nicht von der in der Zweckvereinbarung vorgesehenen Widerspruchsregelung Gebrauch machen. Diese Empfehlungen betreffen u.a. die Systemgrundlagen, wie z.B. die Produktionsvorgaben für Fahrzeuge und Stationen im Betriebs- und Beschaffungskonzept oder das Tarifkonzept vor der Ausschreibung. Ebenso wird die Beantwortung von Rügen im Vergabeverfahren und die Abgabe einer Empfehlung für die abschließende Vergabeentscheidung durch die Auftraggeber geregelt. Weitere Empfehlungen beziehen sich auf Änderungen im laufenden Betrieb, wie z.B. Tarifanpassungen. Welche Anpassungen im

System möglich sind, wird weitgehend vor der Vergabe in den Vergabeunterlagen festgelegt, die vor Beginn der Ausschreibung an alle Auftraggeber versandt werden.

Grundsätzlich wurde bei der Vorbereitung des Systems darauf geachtet, allen interessierten Gebietskörperschaften im MVV-Raum die Möglichkeit zu geben, an dem System teilnehmen zu können. So haben 40 Gebietskörperschaften aus den Landkreisen Bad Tölz-Wolfratshausen (2), Dachau (1), Fürstenfeldbruck (9), Freising (3), München (20), Miesbach (4) und Starnberg (1) durch eine Absichtserklärung ihr Interesse signalisiert, von Anfang an Teil des Systems zu sein. Nach aktuellem Stand Anfang November haben 17 dieser Gebietskörperschaften in ihren jeweiligen Gremien die Teilnahme am System beschlossen. Die Beschlussfassung in allen weiteren Gebietskörperschaften wird bis Ende November erwartet, da ansonsten die Zweckvereinbarung nicht fristgerecht abgeschlossen werden kann. Darüber hinaus liegen Interessensbekundungen von 37 Gebietskörperschaften vor, sich dem laufenden Bikesharing-System zu einem späteren Zeitpunkt anzuschließen.

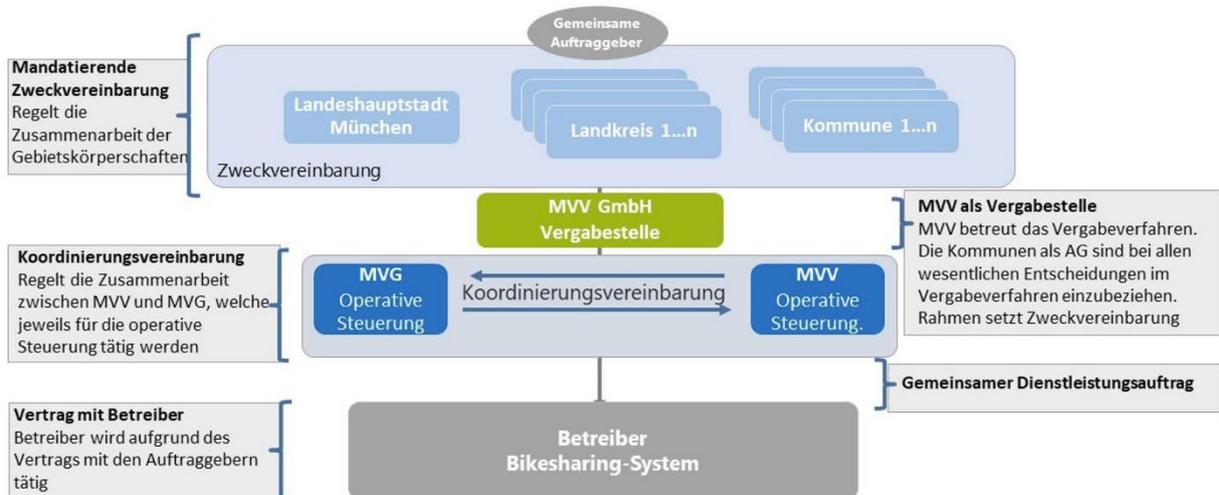


Abbildung 2 Rahmenbedingungen des neuen Bikesharing-Systems
Quelle KCW GmbH

Als Gemeinschaftsprojekt der Gebietskörperschaften im MVV-Raum soll das System als gemeinsamer Dienstleistungsauftrag europaweit ausgeschrieben werden. Auftraggeber im Vergabeverfahren sind die LHM und alle am Projekt beteiligten Gebietskörperschaften, die einen entsprechenden Beschluss gefasst haben. Für diese führt die Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH als Vergabestelle das Vergabeverfahren als Verhandlungsverfahren durch.

Das Vergabeverfahren wird voraussichtlich im vierten Quartal 2023 beginnen. Dies ist notwendig, da der Betrieb des Systems in Fürstfeldbruck und der Nordallianz aufgrund bestehender Förderbestimmungen im Jahr 2024 aufgenommen werden muss. Ziel ist es, einen gemeinsamen Dienstleister für die Bereitstellung und den Betrieb der Fahrräder zu beauftragen, auch um die Einheitlichkeit des Systems zu gewährleisten. Aufgabe des Dienstleisters ist neben der Bereitstellung und dem Betrieb der Fahrzeuge auch der Abschluss der Mietverträge mit den Nutzer*innen sowie die Abwicklung des Zahlungsverkehrs unter Berücksichtigung der Anforderungen der Münchner Verkehrsgesellschaft mbH und der Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH. Die Bereitstellung der Fahrzeuge umfasst u.a. deren Vorbereitung, die Bereitstellung an den zugewiesenen Standorten, deren technische Ausstattung sowie die digitale Integration in das Front- und Backend-System. Der Betrieb umfasst u.a. Werkstatt & Wartung, Flottenausgleich gemäß definiertem Service Level Agreement, Batteriewechsel und Aufladung. Auch die Kundenbetreuung gehört zum Aufgabenspektrum.

Der Betrieb des Bikesharing-Systems soll durch einen einheitlichen Betreibervertrag zwischen allen an der Zweckvereinbarung beteiligten Gebietskörperschaften einerseits und dem Dienstleister andererseits beauftragt werden. Die Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH soll die Koordination zwischen den Gebietskörperschaften und dem Dienstleister für diesen Betreibervertrag übernehmen. Die Münchner Verkehrsgesellschaft mbH soll die Aufgabe der Betriebskoordination für das Gesamtsystem übernehmen (siehe Abbildung 2). Der Betrieb des Systems soll 2024 in den ersten Gebietskörperschaften der Nordallianz und im Landkreis Fürstfeldbruck im Rahmen bestehender Förderprojekte aufgenommen werden. Die Inbetriebnahme in der Landeshauptstadt München und weiteren Gebietskörperschaften ist für das dritte Quartal 2025 geplant. Die Gesamtlaufzeit ist bis zum 31.12.2030 mit einer Verlängerungsoption um zwei Jahre bis zum 31.12.2032 vorgesehen. Im ersten Quartal 2025 und im ersten Quartal 2026 sind zwei Termine vorgesehen, an denen weitere Gebietskörperschaften, die sich nicht von Anfang an beteiligen können, die Möglichkeit haben, nach Beschlussfassung in ihren Gremien dem System durch Unterzeichnung der Zweckvereinbarung beizutreten.

Qualitätskriterien für das System

Ziel des regionalen Bikesharing-Systems ist es, ein modernes, attraktives und effizientes Angebot im gesamten Stadtgebiet zu etablieren und eine flächendeckende Versorgung zu erreichen, um 90 % der Bevölkerung der LHM innerhalb von fünf Minuten ein attraktives Angebot zur Verfügung zu stellen. Ebenso stehen eine Steigerung der Nutzungszahlen und eine Diversifizierung der Nutzer*innen für die Maximierung der verkehrlichen Wirkung im Fokus.

Die zu beschaffenden Fahrräder sollen qualitativ hochwertige, robuste Fahrräder mit stabilem Rahmen und Bereifung aus dem Standardprogramm des Dienstleisters sein, die dem*der Nutzer*in ein angenehmes Fahrgefühl bieten. Darüber hinaus müssen die Fahrräder entsprechend der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) ausgestattet sein, also z.B.

über eine geeignete Beleuchtung und Bremsen verfügen. Sowohl mechanische Fahrräder als auch Pedelecs sollten über einen Gepäckträger oder Korb verfügen. Pedelecs sollten mit Wechselakkus ausgestattet sein. Durch das Aufladen mit Wechselakkus soll eine Unabhängigkeit von aufwändig zu errichtender Ladeinfrastruktur erreicht werden. Mechanische Fahrräder und Pedelecs sollten über einen niedrigen Einstieg, einen höhenverstellbaren Sattel und ein geringes Gesamtgewicht verfügen, damit möglichst viele Menschen das Fahrrad nutzen können. Zur Kontrolle des Abstellortes und zur Organisation des Flottenmanagements soll zudem eine geeignete GPS-Technik im Fahrzeug installiert werden. Zur Senkung der Betriebskosten ist vorgesehen, dass der Dienstleister einen Teil der Nutzfläche der Fahrräder nach Vorgaben der Gebietskörperschaften auf Empfehlung des Lenkungskreises mit Werbung Dritter versehen kann. Um den Bezug zum ÖPNV zu verdeutlichen und den Wiedererkennungswert zu erhöhen, sollen die Rahmen der Fahrräder weitgehend im MVGO-Blau gehalten werden. Das Logo der Mobilitätspunkte soll ebenfalls auf den Fahrrädern erscheinen.

Die Mobility-as-a-Service (MaaS) Apps MVGO und MVV-App sollen die wichtigsten Vertriebskanäle und damit Zugangspunkte zum System darstellen. Die Integration des Systems in diese Apps ist eine der Anforderungen in den Ausschreibungsunterlagen. Darüber hinaus soll die App des Dienstleisters auch für eine überregionale Zielgruppe nutzbar sein. Eine Integration in andere MaaS- und Navigations-Apps soll ebenfalls über eine standardisierte Schnittstelle möglich sein. Neben Apps sind vor dem Hintergrund des Kosten-Nutzen-Verhältnisses keine weiteren Ausleihmethoden vorgesehen, da diese den finanziellen Mehraufwand im Hinblick auf den Nutzen nicht rechtfertigen. Aus Gründen der Einfachheit, der Übersichtlichkeit und der Abschätzbarkeit der Kosten einer Fahrt soll die Abrechnung der Ausleihen in 30-Minuten-Intervallen erfolgen. Die Gebühren für die Ausleihe sollen sich an den Empfehlungen der GU MiM und an vergleichbaren Systemen orientieren. Neben der Abrechnung in 30-Minuten-Intervallen sind sowohl Tageshöchsttarife als auch Abonnementmodelle mit vergünstigter Nutzung vorgesehen. Das endgültige Tarifmodell wird nach Abschluss des Verhandlungsverfahrens und in Abstimmung mit dem Dienstleister vom Lenkungskreis abschließend den Auftraggebern zur Entscheidung empfohlen.

Daten über Ausleihvorgänge an den Stationen im Stadtgebiet, Ausleihdauer und -länge, Nutzungshäufigkeit, Störungen und Rückmeldungen der Nutzer*innen sollen in anonymisierter Form allen Gebietskörperschaften jederzeit zur Verfügung stehen. Für die LHM soll dazu eine Schnittstelle zum städtischen Projekt MDAS über den Datenstandard Mobiltiy Data Specification geschaffen werden. Darüber hinaus sollen die Daten genutzt werden, um das Angebot zu analysieren und ggf. anzupassen. Zu diesem Zweck sollen alle Gebietskörperschaften Zugang zu einem noch zu beschaffenden digitalen Geofencing-Tool erhalten, das die Überwachung der wichtigsten Betriebskennzahlen, die Erstellung von Regeln für das Abstellen von Fahrzeugen und die Überprüfung der Konformität der Angebote ermöglicht. Die Bereitstellung des Tools soll durch die Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH organisiert werden. Weiterhin ist

vorgesehen, dass alle für die Betriebskoordination notwendigen Daten vom Dienstleister zur Verfügung gestellt werden. Des Weiteren ist ein Kommunikationskonzept zur Gestaltung des Übergangs vom MVG Rad-System zum regionalen Bikesharing-System für die Nutzer*innen durch die Arbeitsgruppe in Arbeit. Grundlage ist die Markenentwicklung für das neue System, bei der eine neue regionale Dachmarke gesucht wird und die bis Mitte 2024 durch einen Dienstleister im Auftrag der Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH abgeschlossen sein soll. Ziel ist es, zum Systemstart im gesamten MVV-Raum mit einer einheitlichen Dachmarke zu kommunizieren.

Mechanismen der Angebotssteuerung

Über Service Levels soll die Verfügbarkeit der Fahrräder geregelt werden. Die Service Levels werden in den Ausschreibungsunterlagen festgelegt und regeln, in welcher Qualität die bestellte Leistung erbracht werden muss. Dazu werden die Standorte auf der Grundlage einer Potenzialanalyse je nach erwarteter Ausleihzahl und Lage in drei Kategorien eingeteilt. Standorte der ersten Kategorie müssen innerhalb von 24 Stunden, Standorte der zweiten Kategorie innerhalb von 48 Stunden und Standorte der niedrigsten Kategorie innerhalb von 72 Stunden bis zu einer Woche bedient werden, wenn die Anzahl der Räder am jeweiligen Standort einen Mindestwert unterschreitet bzw. einen Maximalwert überschreitet. Die konkrete Zuordnung hängt jedoch vom Verhandlungsverfahren und der späteren Anpassung im System hinsichtlich der Nutzungshäufigkeit ab. Stationen ohne Fahrräder oder stark frequentierte Stationen aller Kategorien müssen innerhalb einer zu definierenden Maximalzeit bedient werden. In beiden Fällen muss der Dienstleister, wenn ein Standort angefahren wird, eine Umverteilung vornehmen, um sicherzustellen, dass die vom Mobilitätsreferat festgelegte Standardanzahl an Fahrrädern an den jeweiligen Standorten wieder erreicht wird. Darüber hinaus wird eine geplante monatliche aktive Fahrradquote, d.h. die Anzahl der pro Monat im Stadtgebiet zur Verfügung stehenden Fahrräder, vorgegeben, die der Dienstleister einhalten muss. Ebenso müssen die Räder regelmäßig zur Wartung in die Werkstatt gebracht werden. Sobald einzelne Fahrräder nicht mehr verkehrs- oder betriebssicher sind und der Dienstleister davon Kenntnis erlangt, sind diese aus dem Betriebsbereich zu entfernen und zu reparieren oder auszutauschen. Bei Pedelecs ist der Akku auszutauschen, wenn er einen Mindestladezustand unterschreitet. Ziel ist es, dass die Fahrräder überwiegend mit emissionsarmen Fahrzeugen verteilt und die Akkus mit Ökostrom aufgeladen werden.

Implementierung in der Landeshauptstadt München

Das gesamte regionale System soll vollständig stationsbasiert sein. Das bedeutet, dass die Fahrräder nur an ausgewiesenen Stationen im Stadtgebiet und darüber hinaus ausgeliehen und zurückgegeben werden können. Das Mobilitätsreferat legt auf Basis der Potenzialanalyse der GU MiM die Standorte in der LHM, die Anzahl der Fahrräder an diesen Standorten und die einzuhaltenden Servicelevels fest. Grundsätzlich sollen 90 % der Münchner Bevölkerung ein Angebot innerhalb von maximal 5 Minuten zu Fuß erreichen können, was einer maximalen

Entfernung von 300 m entspricht. Auch Gewerbegebiete oder Freizeiteinrichtungen werden bei der Standortwahl berücksichtigt. Ausgehend von diesen Prämissen sind nach derzeitigem Planungsstand ca. 675 Standorte über das gesamte Stadtgebiet verteilt vorgesehen, deren Einrichtung im folgenden Kapitel erläutert wird (siehe Kapitel 3.2). Die Festlegung der Stationen auf Straßenabschnittsebene erfolgt bis zum Beginn der Ausschreibung. Inwieweit für die Aufstellung der Fahrräder an den Standorten durch den Dienstleister eine Sondernutzungserlaubnis erforderlich ist oder ob die Fahrräder im Rahmen des Gemeingebrauchs an den Standorten aufgestellt werden können, wird derzeit noch durch das Mobilitätsreferat geprüft.

Mit Hilfe der GPS-Funktion in den Fahrzeugen soll sichergestellt werden, dass eine Rückgabe der Fahrzeuge nur an den dafür vorgesehenen Stationen möglich ist. Um Infrastrukturkosten und bauliche Eingriffe zu minimieren, sind hierfür keine Ständermodule mehr vorgesehen. Neben der Kostenersparnis ermöglicht dies eine flexible und kostengünstige Verlagerung der Stationen. Gleichzeitig bleiben eine geordnete Abstellensituation und die Sichtbarkeit des Angebots erhalten (siehe Kapitel 3.2). Die Größe der Station sollte bei mindestens 3 Fahrrädern liegen. Optimal sind 4 bis 12 Fahrräder und maximal 25 Fahrräder. Für den Fall, dass nicht alle Standorte bis zur Inbetriebnahme baulich hergerichtet werden können, werden nach entsprechender verkehrsrechtlicher Prüfung auch nicht markierte und nicht beschilderte virtuelle Stationen ausgewiesen. Insgesamt soll das System im Stadtgebiet der LHM 5.200 Fahrräder umfassen. Davon sind 3.200 mechanische Fahrräder und 2.000 Pedelecs. Hinzu kommen die Fahrräder der anderen beteiligten Gebietskörperschaften.

Die Münchner Verkehrsgesellschaft mbH soll vom Mobilitätsreferat mit der betrieblichen Koordination im Stadtgebiet beauftragt werden. Als Betreiberin des bestehenden Systems hat sie Erfahrung in der Wahrnehmung dieser Aufgabe und ist auch Vertriebspartner*in im neuen System. Im Rahmen der Betriebskoordination wird die Münchner Verkehrsgesellschaft mbH u.a. beauftragt, die Einhaltung der vertraglichen Verpflichtungen des Dienstleisters zu überwachen, die systembezogenen Daten für die LHM aufzubereiten und zur Verfügung zu stellen sowie die Einhaltung des Servicelevels auf Basis der vom Dienstleister gelieferten Daten zu überwachen. Darüber hinaus soll die Münchner Verkehrsgesellschaft mbH die Interessen der LHM gegenüber dem Dienstleister bei der Leistungserbringung und -verbesserung im Sinne der LHM unterstützen sowie Kommunikationsmaßnahmen in Abstimmung mit der Kommunikationsabteilung des Mobilitätsreferates formulieren. Die Münchner Verkehrsgesellschaft mbH soll in Zusammenarbeit mit dem zu beauftragenden Dienstleister auch die Beantwortung von Anfragen der Nutzer*innen und Bürger*innen übernehmen, die sie direkt erreichen oder vom Mobilitätsreferat weitergeleitet werden, wenn beispielsweise ein geteiltes Fahrrad falsch abgestellt wurde. All diese Aufgaben werden in enger Zusammenarbeit mit dem Mobilitätsreferat durchgeführt. Weitere denkbare Aufgaben sind z.B. die Beratung bei temporären Standortverlagerungen oder die Durchführung des Drittkundengeschäfts, d.h. der Verkauf von Leistungen des Bikesharing-Systems als Teil des Produktportfolios der Münchner

Verkehrsgesellschaft mbH. Die LHM als Auftraggeber des Bikesharing-Systems stellt sicher, dass die Münchner Verkehrsgesellschaft mbH jederzeit über alle Daten, Informationen und Befugnisse verfügt, die zur Erfüllung ihrer Aufgaben erforderlich sind. Das Mobilitätsreferat wird dem Stadtrat im Sommer 2024 nach Zuschlagserteilung über die Festlegung der konkreten Aufgaben der Betriebskoordination, die optimierte Ausgestaltung der Leistungsbeziehungen zwischen Stadtwerke München GmbH / Münchner Verkehrsgesellschaft mbH, LHM und dem Dienstleister sowie die Festlegung der konkreten Standorte berichten.

3.2 Entwicklung eines Abstellkonzeptes für geteilte Mikromobilitätsangebote

Zukünftig sollen alle Fahrzeuge der geteilten Mikromobilitätsangebote an ausgewiesenen Abstellflächen gebündelt werden. Dazu gehören auch die Fahrzeuge des neuen regionalen Bikesharing-Systems. Ziel ist es, ein attraktives und geordnetes Angebot im gesamten Stadtgebiet sicherzustellen und gleichzeitig die Abstellsituation der Mikromobilität und damit die Verkehrssicherheit für Fußgänger*innen, insbesondere für Menschen mit Geh- und Sehbehinderungen, deutlich zu verbessern.

Status quo der Abstellflächen

Das Mobilitätsreferat hat in Zusammenarbeit mit den Bezirksausschüssen bereits an mehreren Stellen im Stadtgebiet durch Markierungen und Beschilderungen klar erkennbare Abstellflächen für die geteilte Mikromobilität ausgewiesen. So wurden bereits in den Jahren 2020 - 2021 insgesamt 30 Abstellflächen für Mikromobilitätsfahrzeuge im Innenstadtbereich eingerichtet. Die Auswahl der Abstellflächen erfolgte aufgrund der Häufigkeit von Beschwerdesituationen. Basierend auf diesen Erfahrungen folgte 2022 ein Pilotkonzept innerhalb des Altstadtrings mit 43 Abstellflächen, begleitet durch das Forschungsprojekt GeoSense. Insgesamt kann das Konzept aufgrund der Verbesserung der Abstellsituation in den betroffenen Gebieten als großer Erfolg gewertet werden. Auch die Rückmeldungen von Nutzer*innen, Anwohner*innen und Polizei sind überwiegend positiv, wenngleich Anpassungsbedarf besteht, wie eine im Rahmen des GeoSense-Projekts durchgeführte Befragung mit Fokus auf die Nutzer*innen gezeigt hat. Hier wurde beispielsweise deutlich, dass es beim Abstellen gelegentlich Probleme mit der GPS-Genauigkeit gibt und deshalb ein Fahrzeug nicht auf der Abstellfläche abgestellt werden konnte. Eine weitere Befragung mit Fokus auf Fußgänger*innen sowie ergänzende Datenauswertungen zur Auslastung sind für Ende 2023 geplant. Die Projektergebnisse werden dem Stadtrat nach Projektende 2024 zur Verfügung gestellt und fließen in die weiteren Planungen ein. Aufgrund des Erfolges werden die Abstellflächen in der Altstadt derzeit von der Pilotphase in den Regelbetrieb überführt und nach Möglichkeit erweitert, wenn der Bedarf durch die Anzahl der ausgeliehenen Fahrzeuge belegt ist. Weniger geeignete Abstellflächen werden in diesem Zuge zurückgebaut. Zusammen mit den neuen Abstellflächen an den Mobilitätspunkten stehen damit im Juli 2023 insgesamt 74 Abstellflächen in München zur Verfügung, davon 36 außerhalb der Altstadt, wie dem Masterportal der Stadt (geoportal.muenchen.de/portal/master) zu entnehmen ist.

Planungskriterien für neue Abstellflächen

Als mittelfristiges Ziel strebt das Mobilitätsreferat an, dass in dicht besiedelten Stadtgebieten mit vielen Nutzungskonflikten auf Gehwegen und Gehwegbreiten unter 1,80 m das Abstellen von Mikromobilitätsfahrzeugen nur noch auf dafür vorgesehenen Flächen möglich ist. Abstellflächen sollen möglichst auch an S- und U-Bahn-Haltestellen sowie an allen geeigneten Trambahnhaltestellen eingerichtet werden. Sie sollen damit eine Verknüpfung mit dem ÖPNV ermöglichen und einen wichtigen Baustein im multimodalen Mobilitätsportfolio darstellen. Die Größe der Abstellflächen wird in der Regel mit 20 m² angesetzt, z.B. 2 x 10 m. Diese Regelgröße ergibt sich aus der Berechnung der Flottengröße in Kombination mit dem Flächenbedarf der Fahrzeuge im Freefloating. Die Mindestgröße der Abstellflächen sollte 10 m² betragen, da ansonsten die digitale Steuerung aufgrund der GPS-Ungenauigkeit eingeschränkt ist. Die maximale Größe liegt zwischen 30 und 50 m². Abstellflächen sollen vorrangig im öffentlichen Straßenraum durch Umwidmung von Pkw-Stellplätzen geschaffen werden. Bei eingeschränkter Flächenverfügbarkeit im Straßenraum können sie auch auf Gehwegen mit einer ausreichenden Restgehwegbreite von mindestens 1,80 m, optimal 2,50 m, z.B. an großzügig gestalteten Kreuzungsbereichen oder Plätzen, realisiert werden.

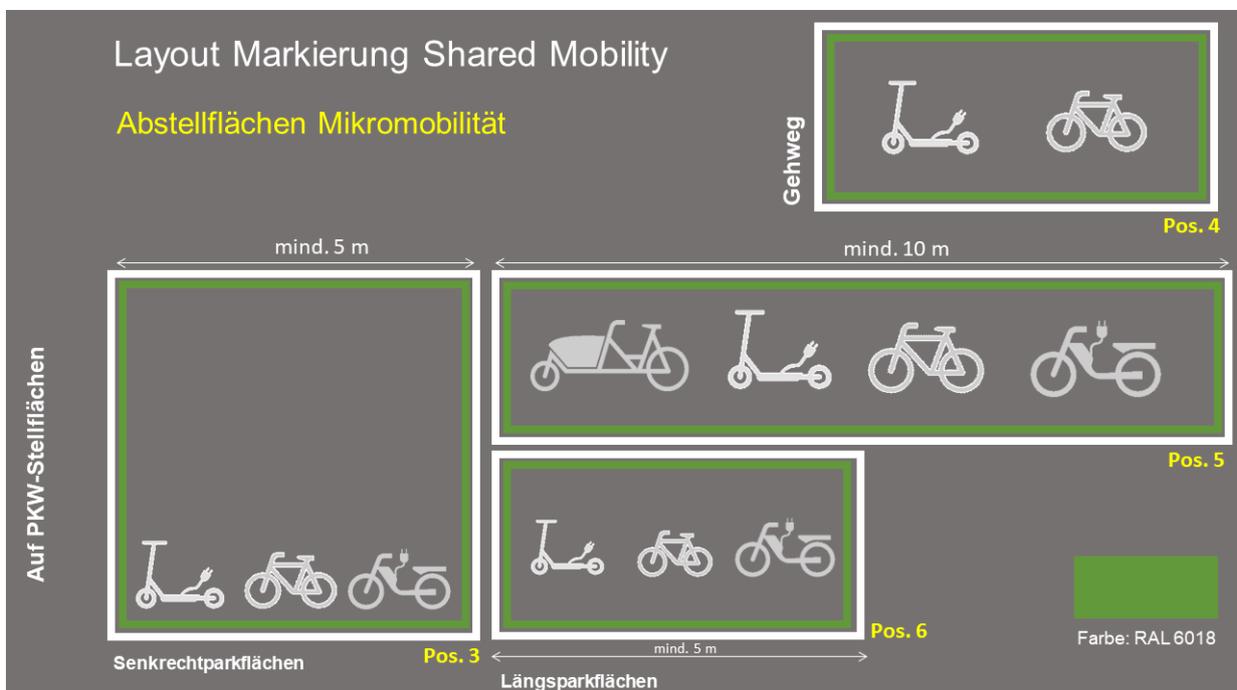


Abbildung 3 Layout Markierung
Quelle Mobilitätsreferat

Für die weitere Planung der Abstellflächen in den einzelnen Stadtbezirken sind folgende Kriterien zu berücksichtigen:

- Die Abstellflächen müssen gut einsehbar, leicht zugänglich und gut beleuchtet sein.
- Ein stufenloser Zugang und eine ebene Zufahrt zu den Abstellflächen müssen gewährleistet sein.
- Der Untergrund muss eben sein, vorzugsweise Asphalt, so dass keine baulichen Anpassungen erforderlich sind.
- Vor denkmalgeschützten Gebäuden sowie auf Feuerwehr- und Marktflächen werden keine Abstellflächen angeordnet.
- An Straßen mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung > 30 km/h dürfen Aufstellflächen nur angeordnet werden, wenn zwischen Fahrbahn und Abstellfläche mindestens ein durchgehend markierter Radfahrstreifen vorhanden ist.

Zur Erhöhung des Wiedererkennungswertes und zur visuellen Verankerung des geteilten Mikromobilitätsangebots in der Bevölkerung sollen alle Abstellflächen einheitlich gestaltet werden (siehe Abbildung 3). Es ist vorgesehen, die Abstellflächen mit weiß-grünen Bodenmarkierungen am Rand und Piktogrammen der jeweiligen Angebote in der Mitte zu kennzeichnen. Die physische Abgrenzung der Abstellflächen soll, soweit erforderlich, durch rot-weiße Absperrschranken an den beiden seitlichen Enden erfolgen. Ebenso ist an den seitlichen Enden eine Beschilderung entsprechend der Straßenverkehrsordnung vorzusehen. Die Aufstellung von Fahrradständern ist nicht vorgesehen, da das Abstellen von Privatfahrzeugen auf diesen Flächen nicht vorgesehen ist, da hierfür gesonderte Flächen eingerichtet werden.

Fahrzeugtypen	Flächenbedarf pro Fahrzeug	Summe Flächenbedarf	Summe Abstellflächen
E-Tretroller	0,75 m ²	13.643 m ²	682
Fahrräder	1,8 m ²	10.206 m ²	510
E-Motorroller	2 m ²	1.200 m ²	60
Lastenrad	2,7 m ²		

Tabelle 2 Flächenbedarf ausgewählter Fahrzeuge der Mikromobilität

Umsetzungsplanung für den Ausbau der Abstellflächen im gesamten Stadtgebiet

Neben der Verstetigung des Pilotkonzeptes in der Altstadt und der Einrichtung von Abstellflächen an den neuen Mobilitätspunkten sollen in einem ersten Schritt weitere Abstellflächen am Rande des südlichen Englischen Gartens sowie im Stadtbezirk Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt geschaffen werden. Damit soll einerseits dem von der

Schlösserverwaltung zunehmend beklagten ordnungswidrigen Befahren des Englischen Gartens entgegengewirkt werden. Zum anderen wird damit einem Antrag des Bezirksausschusses 2 entsprochen, der mit zeitweise über 900 abgestellten Fahrzeugen einen erheblichen Anteil an E-Tretrollern am Gesamtbestand aufweist. Die Planungen hierfür haben bereits begonnen und werden mit den betroffenen Bezirksausschüssen abgestimmt. Insgesamt sollen bis Ende 2023 über 100 Abstellflächen für das Angebot der geteilten Mikromobilität im gesamten Stadtgebiet zur Verfügung stehen. Die weitere Reihenfolge des Ausbaus der Stellplätze orientiert sich an den Ergebnissen der GU MiM und den Flottengrößen der Angebote in Verbindung mit dem Platzbedarf der jeweiligen Fahrzeuge (siehe Tabelle 2). Darüber hinaus werden der örtliche Nutzungsdruck sowie Kriterien wie Unfall- und Beschwerdedaten, die nach Schweregrad in drei Kategorien eingeteilt werden, und die Verfügbarkeit von Flächen in die Entscheidungsfindung mit einbezogen. Auch die Wünsche der Bezirksausschüsse und Bürgerversammlungen werden berücksichtigt.

Jahr	Summe Abstellflächen
2021	30
2022	72
2023	100
2024	300
2025	500
2026	675

Tabelle 3 Summe der Abstellflächen für geteilte Mikromobilitätsangebote bis 2026

Ziel ist es, bis Ende 2026 schrittweise ein flächendeckendes Netz von Abstellflächen für geteilte Mikromobilitätsangebote im gesamten Stadtgebiet zu schaffen. Zu diesem Zweck sollen zusätzlich zu den bis zu 200 Mobilitätspunkten, die bis zu diesem Zeitpunkt errichtet werden sollen, und den bereits bestehenden 100 Abstellflächen weitere Abstellflächen geschaffen werden. Im Gegensatz zu den Mobilitätspunkten, die neben Abstellflächen für geteilte Mikromobilitätsangebote auch Stellplätze für Carsharing und Verknüpfungspunkte mit anderen Mobilitätsangeboten wie dem ÖPNV umfassen, sollen diese Abstellflächen individuell verortet werden. Insgesamt soll ab 2026 mit den Abstellflächen an den Mobilitätspunkten und den bestehenden Abstellflächen ein dichtes Netz von insgesamt 675 Abstellflächen im gesamten Stadtgebiet zur Verfügung stehen (siehe Tabelle 3). Zu diesem Zweck sollen in den Jahren 2024 bis 2026 ca. 375 zusätzliche Abstellflächen geschaffen werden, d. h. bis zu 125 Abstellflächen pro Jahr. Es muss jedoch betont werden, dass selbst ein Abstellflächennetz, das es 90 % der Bevölkerung ermöglicht, innerhalb von 5 Minuten ein Angebot zu erreichen, nicht

ausreichen wird, um alle Fahrzeuge der geteilten Mikromobilität in München unterzubringen. Es wird also auch in Zukunft Bereiche in der Stadt geben, in denen Freefloating möglich sein wird. Dennoch erwartet das Mobilitätsreferat durch die Umsetzung dieser Maßnahme in Verbindung mit der digitalen Steuerung eine deutliche Verbesserung der Abstellituation. Das Baureferat wird gebeten, die Errichtung und Unterhaltung der Abstellflächen analog zu den Mobilitätspunkten zu übernehmen. Für den Fall, dass die bauliche Umsetzung bis 2026 nicht vollständig möglich sein sollte, ist auch die Einrichtung virtueller Abstellflächen vorgesehen.

Zukünftig will das Mobilitätsreferat auch temporäre Regelungen bei Veranstaltungen treffen, wie zum Beispiel beim Oktoberfest 2023, wo neun zum Teil temporäre Abstellflächen mit mobiler Beschilderung eingerichtet wurden. Im Fokus stehen Veranstaltungen im Olympiapark wie das Tollwood-Festival, aber auch andere Veranstaltungen wie der Corso Leopold oder die Fußball-Europameisterschaft der Männer 2024. Für wiederkehrende Veranstaltungen soll ein Abstellkonzept durch das Mobilitätsreferat erarbeitet werden.

3.3 Selbstverpflichtungserklärungen und Datenüberlassungsverträge

Neben der Infrastruktur in Form von Abstellflächen ist für die weitere Entwicklung von Mikromobilitätsangeboten auch der Abschluss entsprechender Vereinbarungen und Verträge mit Vorgaben zur Steuerung von Bedeutung. Zudem sind Datenüberlassungsverträge für einen geregelten Datenaustausch notwendig.

Freiwillige Selbstverpflichtungserklärung

Der knappe öffentliche Raum erfordert zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit, eines geordneten Stadtbildes, eines nachhaltigen Betriebs und der Akzeptanz in der Bevölkerung die Einhaltung bestimmter Regeln durch die Anbieter*innen von geteilten Mikromobilitätsangeboten. Aufgrund der bestehenden rechtlichen Einordnung dieser Angebote in Bayern als Gemeingebrauch schließt die LHM - im Gegensatz zu anderen Städten wie Köln und Düsseldorf, die auf Sondernutzungen setzen - für diese Regelungen freiwillige Selbstverpflichtungserklärungen (FSVE) mit den Anbieter*innen ab. Von den insgesamt neun Angeboten der sieben in München aktiven Anbieter*innen wurde bisher für vier E-Tretroller-Angebote eine FSVE abgeschlossen (siehe Tabelle 4). Für 2024 ist der Abschluss einer FSVE mit den Anbieter*innen der Fahrrad- und Pedelec-Angebote geplant. Auf der Website des Mobilitätsreferats (<https://muenchenunterwegs.de/angebote/elektrotretroller-sharing>) findet sich ein Muster der bestehenden Selbstverpflichtungserklärung. Die folgenden Abstellregeln sollen in Zukunft generell für alle Angebote der geteilten Mikromobilität in der LHM gelten:

- Pro Anbieter*in dürfen im Umkreis von 100 m nicht mehr als vier Mikromobilitätsfahrzeuge im Freefloating angeboten werden.
- Beim Abstellen auf dem Gehweg muss eine Mindestbreite von 1,80 m frei bleiben.

- Kein Abstellen in Fußgängerzonen und auf Grünflächen.
- Falsch abgestellte oder defekte Fahrzeuge müssen von den Anbieter*innen innerhalb von maximal 24 Stunden nach Kenntnisnahme entfernt werden.
- Im Umkreis von 100 m um jede Abstellfläche wird eine digitale Abstellverbotszone eingerichtet.

Das Mobilitätsreferat pflegt gute Beziehungen zu den Anbieter*innen von geteilten Mikromobilitätsangeboten. Die E-Tretroller-Anbieter*innen, die bisher die FSVE unterzeichnet haben, halten sich trotz des freiwilligen Charakters größtenteils gut an die Regelungen. Zudem wird durch das Engagement der Anbieter*innen und die gute Zusammenarbeit in Form von regelmäßigen Austauschtreffen und regem E-Mail-Austausch z.B. bei behindernd abgestellten Fahrzeugen in der Regel schnell Abhilfe geschaffen.

Anbieter	Fahrzeugtypen	FSVE	DÜV
Bolt	Pedelecs	Nein	Nein
	E-Tretroller	Ja	Ja
Call a Bike	Fahrräder	Nein	Ja
Emmy	E-Motoroller	Nein	Nein
Evhcle	E-Lastenfahrräder	Nein	Nein
Lime	E-Tretroller	Ja	Nein
Tier	Pedelecs	Nein	Nein
	E-Tretroller	Ja	Ja
Voi	E-Tretroller	Ja	Ja

Tabelle 4 Stand bei FSVE und DÜV in München im Juli 2023

Ein Verbot von Mikromobilitätsfahrzeugen wie den E-Tretrollern in Paris wird vom Mobilitätsreferat nicht erwogen, da auch E-Tretroller Teil einer angebotsorientierten Mobilitätswende sein sollen und die derzeitige rechtliche Einordnung dieser Fahrzeuge als Gemeingebrauch ein solches Verbot nicht zulässt. Dennoch wird die Situation verstärkt beobachtet. Dies gilt insbesondere dann, wenn sich Unfälle mit sehbehinderten Personen häufen. Um solche Situationen in Zukunft präventiv zu vermeiden, sollen die bestehenden FSVE im Hinblick auf neue digitale Steuerungsmöglichkeiten oder digitale Lösungen wie z.B.

ein Warnsystem für Sehbehinderte oder auch die verstärkte Einbindung der Nutzer*innen überarbeitet werden. Hierzu wird auch verstärkt der Austausch mit dem Seniorenbeirat und dem Behindertenbeirat gesucht. Damit zukünftig noch schneller reagiert werden kann, soll weiterhin das Management und die Steuerung der Anbieter*innen aller Mikromobilitätsangebote personell ausgebaut werden. Im Rahmen des europäischen Forschungsprojektes GeoSense soll auch im Austausch mit anderen europäischen Städten wie z.B. Malmö oder Bremen und der rechtlichen Bewertung ihrer Ansätze geprüft werden, inwieweit die bestehenden Regelungen der LHM weiter verbessert werden können, z.B. im Hinblick auf Angebotserweiterungen in den Außenbezirken zur weiteren Steigerung der Wirkung oder zur Stärkung der Steuerungsmöglichkeiten.

Für die Angebote von E-Motorrollern soll hingegen Dein Glück...geprüft werden, ob zukünftig eine vertragliche Lösung erarbeitet werden kann. Ein entsprechender Vertrag könnte ähnlich wie beim Carsharing die für die Nutzer*innen kostenlose Abstellmöglichkeit dieser Fahrzeuge in Parklizenzengebieten gegen Zahlung einer pauschalen Jahresgebühr durch die Anbieter*innen sowie deren verpflichtende Nutzung regeln. Das Mobilitätsreferat wird dem Stadtrat mit der Fortschreibung der Teilstrategie Shared Mobility 2025 die Ergebnisse dieser Prüfung zusammen mit den Weiterentwicklungen des FSVE vorlegen.

Datenüberlassungsverträge zur Steuerung von Dienstleistungen durch digitale Lösungen

Das Mobilitätsreferat strebt an, mit allen Anbieter*innen von Mikromobilitätsangeboten Datenüberlassungsverträge abzuschließen. Denn die anonymisierten Betriebsdaten der Anbieter*innen sollen zur Steuerung der Dienste mit Hilfe digitaler Lösungen genutzt werden. Dies gilt in besonderem Maße für die Steuerung des ruhenden Verkehrs (siehe Kapitel 3.4). Sie sollen aber auch dazu dienen, den Beitrag der geteilten Mikromobilität zur Mobilitätswende im Rahmen des entstehenden Indikatorensystems Shared Mobility datenbasiert zu untersuchen und weitere Abstellflächen zur Verbesserung der Abstellsituation zu planen. Bis Juli 2023 wurden bereits entsprechende Verträge mit drei der in München aktiven E-Tretroller-Anbieter*innen geschlossen. Über die in den Verträgen spezifizierten Schnittstellen sollen die Daten im Datentransferformat Mobility Data Specification automatisiert in die digitalen Lösungen der Mobilitätsabteilung eingespeist werden. Die Abwicklung dieser Datenübermittlung über das Projekt MDAS ist mittelfristig, voraussichtlich ab 2026, vorgesehen. Sollte eine automatisierte Übermittlung nicht möglich sein, werden .csv-Dateien von den Anbieter*innen angefordert. Deren Inhalte werden dann in die Datenarchitektur des Mobilitätsreferats eingespeist. Insgesamt ist geplant, bis Ende 2024 einen Datenüberlassungsvertrag für alle in München vorhandenen Angebote der geteilten Mikromobilität abzuschließen.

3.4 Geofencing zur Analyse und Steuerung der Mikromobilitätsangebote

Die bisherigen Erfahrungen mit der Einrichtung von Abstellflächen haben gezeigt, dass Infrastruktur allein nicht ausreicht, um die Abstellsituation im Bereich der geteilten Mikromobilität

umfassend zu verbessern: Zentral ist die digitale Steuerung der Angebote. Das Mobilitätsreferat setzt dabei auf Geofencing. Unter Geofencing für Fahrzeuge wird die Erstellung und Definition virtueller Grenzen verstanden, die eine bestimmte Aktion auslösen, wenn sich ein Fahrzeug, das mit einem GPS-Gerät zur Flottenverfolgung ausgestattet ist, in diesem definierten Bereich befindet, in diesen einfährt oder diesen verlässt.

Geofencing-Technologien zur Optimierung des ruhenden Verkehrs

Das Mobilitätsreferat strebt die Einrichtung einer digitalen Abstellverbotszone im Umkreis von 100 m um jede Abstellfläche an, wie sie in den FSVE vorgesehen ist (siehe Kapitel 3.4). Dazu wird eine vom Mobilitätsreferat beschaffte digitale Geofencing-Lösung, das DB Curbside Management, zur Steuerung und Überwachung der geteilten Mikromobilitätsangebote mittels Geofencing versuchsweise eingesetzt (siehe Abbildung 4). Damit kann die Abstell-situation der geteilten Mikromobilität durch die Einrichtung von Abstellverbotszonen und Abstellflächen in Form von digitalen Geofences und deren Verknüpfung mit den Rückgabe- und Ausleihfunktionen der Anbieter*innen in Echtzeit verfolgt und verbessert werden. Dieses Verfahren wird seit Oktober in dieser Form auch für die bisher errichteten Abstellflächen angewendet.

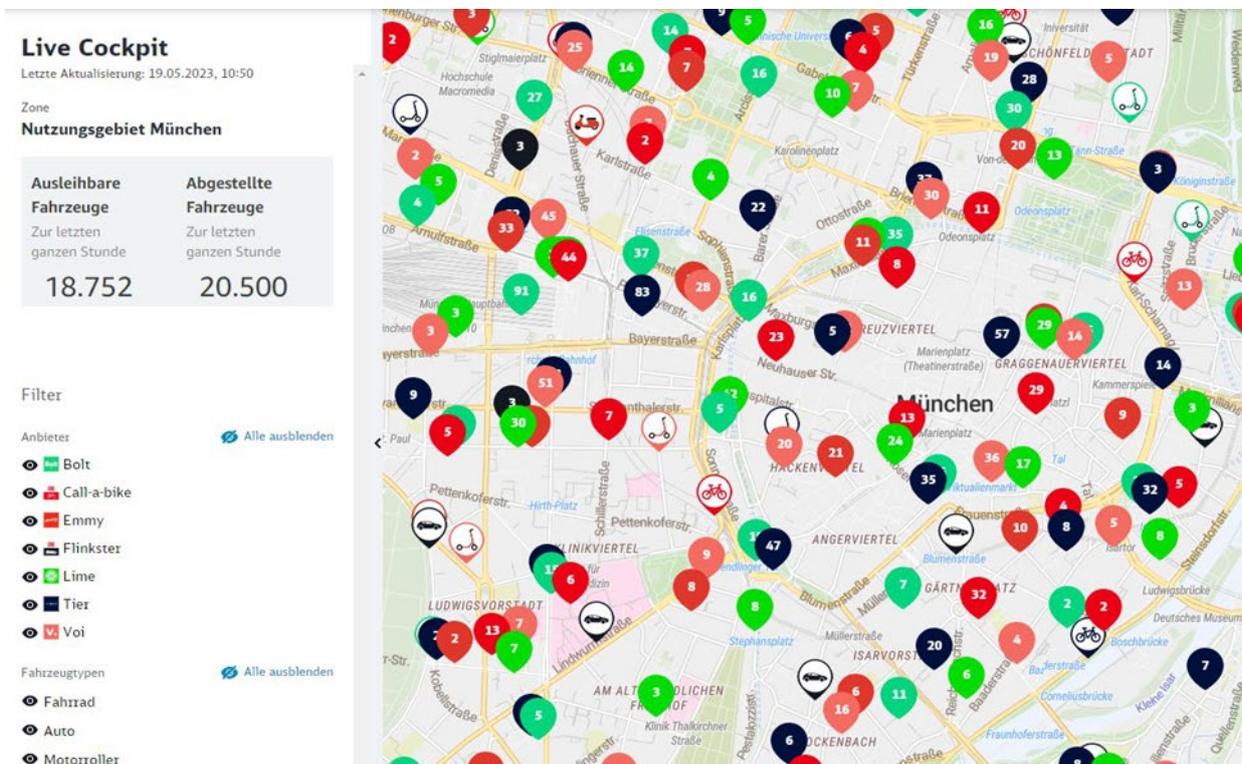


Abbildung 4 Live Cockpit
 Quelle Deutsche Bahn Connect GmbH

Darüber hinaus will das Mobilitätsreferat zukünftig sowohl Abstellflächen, Abstellverbotszonen als auch Fahrverbotszonen zentral im Masterportal der LHM verfügbar machen und automatisiert an die Anbieter*innen übermitteln. Außerdem wird die Geofencing-Lösung eingesetzt, um zeitweilige Abstellverbotszonen für die geteilte Mikromobilität zu schaffen. Durch das Echtzeit-Tracking des ruhenden Verkehrs ist es zudem möglich, bei Beschwerden von Bürger*innen die Behinderung durch das jeweilige Fahrzeug digital nachzuvollziehen und die Beschwerden gebündelt an die Anbieter*innen weiterzuleiten. Zukünftig sollen auch Problemfälle, wenn ein Fahrzeug trotz Abstellverbotszone falsch abgestellt wird, präventiv automatisiert erkannt und zur Behebung an die Anbieter*innen gesendet werden.

Parallel zur Erprobung des Geofencing werden im Rahmen des laufenden EU-Projekts GeoSense Maßnahmen zur Verbesserung der Abstellsituation evaluiert. Der Schwerpunkt liegt dabei auf der Frage, wie Regeln digital kommuniziert und gesteuert werden können. Ziel ist die Gewinnung von Erkenntnissen für das städtische IT-Projekt MDAS, in das diese digitalen Lösungen nach Abschluss der Testphase integriert werden sollen. Um weitere Erkenntnisse zu gewinnen, soll im Rahmen des neuen EU-Projekts metaCCAZE ab 2024 getestet werden, wie die Flächennutzung im öffentlichen Raum durch Geofencing dynamisiert werden kann. Ziel ist die Erprobung einer temporären dynamischen Nutzung ausgewählter Flächen, die beispielsweise morgens für die Anlieferung von Waren und abends für das Abstellen von Fahrzeugen der Mikromobilität genutzt werden können. Alle diese Projekte beziehen sich auf den ruhenden Verkehr, da eine Regulierung von Mikromobilitätsangeboten im fließenden Verkehr, wie z.B. Eingriffe in die Fahrgeschwindigkeit, in Deutschland nicht zulässig ist.

Digitale Erprobung des sicheren Abstellens von geteilten Mikromobilitätsfahrzeugen

In einigen Fällen ist das nicht regelkonforme Abstellen von geteilten Mikromobilitätsfahrzeugen nicht auf ein Fehlverhalten der Nutzer*innen zurückzuführen. Es können auch technische Probleme wie eine ungenaue GPS-Ortung vorliegen, die ein regelkonformes Abstellen der Fahrzeuge erschweren. Im Rahmen des Projektes GeoSense werden derzeit Sensortechnologien zur Verbesserung der GPS- Ungenauigkeit getestet. Dazu ist die Installation von Sensoren durch einen externen Dienstleister an 10 Abstellflächen in der Altstadt vorgesehen. Da diese an bestehenden Verkehrsmasten aufgehängt werden müssen, wird das Mobilitätsreferat dies mit dem Baureferat koordinieren, sobald ein Dienstleister beauftragt ist.

Kontrolle der Regelungen für das Abstellen

Die Kommunale Verkehrsüberwachung (KVÜ) kontrolliert unter anderem das ordnungsgemäße Abstellen von Mikromobilitätsfahrzeugen. Sie ist aber auch dafür verantwortlich, dass die Abstellflächen für den vorgesehenen und berechtigten Personenkreis nutzbar bleiben. Die bisherigen Erfahrungen zeigen, dass die bisher eingerichteten Abstellflächen nur in seltenen Fällen durch Falschparker*innen nicht nutzbar sind. Damit dies so bleibt, wird die KVÜ gebeten, die Überwachung der Abstellflächen in ihrem jeweiligen Zuständigkeitsbereich nach Möglichkeit zu verstärken. Aber auch das verkehrswidrige Abstellen von Mikromobilitätsfahrzeugen

außerhalb der Abstellflächen soll verstärkt kontrolliert werden. Die datenbasierte Steuerung der geteilten Mikromobilität über die Geofencing-Lösung soll dabei unterstützen. Wird durch die digitale Auswertung festgestellt, dass Fahrzeuge behindernd und die Verkehrssicherheit einschränkend abgestellt sind, soll die KVÜ informiert werden. Ziel ist es, im Laufe des Jahres 2024 ein automatisiertes Meldesystem zu etablieren, das problemorientierte Kontrollen und Sanktionen ermöglicht, aber auch mögliche Probleme bereits im Vorfeld erkennt.

Meldung von problematisch abgestellten Fahrzeugen

Beschwerden aus der Bevölkerung, z.B. über behindernd abgestellte Mikromobilitätsfahrzeuge, können derzeit direkt an die jeweiligen Anbieter*innen oder an die Stadtverwaltung unter ekf.mor@muenchen.de gemeldet werden. Im Bereich der E-Tretroller haben drei in München tätige Anbieter*innen zusätzlich eine Plattform mit dem Namen Scooter-Melder eingerichtet (<https://www.scooter-melder.de/>). Auf Basis des Beschlusses der Teilstrategie Shared Mobility (siehe Sitzungsvorlage 20-26 / V 04857) arbeitet das Mobilitätsreferat in Zusammenarbeit mit dem IT-Referat daran, dass die Meldung von verkehrsbehindernd abgestellten Fahrzeugen in die Meldeplattform Mach München besser! (<https://machmuenchenbesser.de/>) integriert wird.

Ökobilanz und Ladeinfrastruktur für geteilte Mikromobilität

Zu Beginn der Einführung der Fahrzeuge im Jahr 2019 mussten die E-Tretroller häufig von ihren Standorten abgeholt und an einem zentralen Ort aufgeladen werden. Dies führte zu vielen Transporterfahrten und damit zu Emissionen. Einige dieser Fahrten konnten bereits durch die Umstellung von Abholung auf Akkuwechsel eingespart werden. Dennoch werden die Akkus weiterhin mit Transportern abgeholt und zentral aufgeladen. Das Mobilitätsreferat möchte daher im Rahmen der Fortschreibung der Teilstrategie Shared Mobility bis 2025 ein Konzept entwickeln, wie durch dezentrale Akkuwechselstationen Fahrten mit Transportern eingespart werden können, z.B. durch den Einsatz eines E-Lastenrades in Kombination mit einer dezentralen Ladestation. Dieses Konzept soll auch auf das neue regionale Bikesharing-System übertragen werden. Ziel ist die Reduzierung von Emissionen und die Entlastung des Stadtverkehrs. In das Konzept sollen die Erfahrungen der P+R Park & Ride GmbH einfließen. Diese hat in Kooperation mit der Firma Swobbee bereits eine solche Ladestation am Radlogistik-Hub am Viehhof installiert. Neben den Anforderungen an dezentrale Ladelösungen soll das Konzept auch Aussagen zur Ökobilanz von Fahrzeugen der Mikromobilität treffen, die gemeinsam auf Münchens Straßen unterwegs sind. Hierzu soll mit den Anbieter*innen eine Datengrundlage geschaffen werden, um belastbare Aussagen treffen zu können. Mit der Fortschreibung der Teilstrategie Shared Mobility wird das Mobilitätsreferat dem Stadtrat über das Konzept berichten.

3.5 Erste Ausbaustufe eines öffentlichen E-Lastenradsharing-Systems

Nach einer intensiven Vorbereitungsphase konnte gemäß Beschluss zur Teilstrategie Shared

Mobility (siehe Sitzungsvorlage 20-26 / V 04857) die Umsetzung und der Betrieb eines E-Lastenrad-Pilotsystems als erste Ausbaustufe ausgeschrieben werden. Der Start des Systems ist für 2024 vorgesehen. Die E-Lastenräder sollen in zwölf verschiedenen Stadtteilen zur Verfügung stehen. Dies sind Altstadt-Lehel, Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt, Au-Haidhausen, Sendling-Westpark, Schwanthalerhöhe, Neuhausen-Nymphenburg, Bogenhausen, Berg am Laim, Trudering-Riem, Obergiesing-Fasangarten, Untergiesing-Harlaching und Hadern. Während der Pilotphase bis Ende 2025 soll das System evaluiert und bei Erfolg eine zweite Ausbaustufe entwickelt werden. Dabei sollen auch Stationen auf privatem Grund, z.B. der städtischen Wohnungsbaugesellschaften GWG und Gewofag, geprüft werden. Vor diesem Hintergrund werden dem Stadtrat im Jahr 2025 im Rahmen der Fortschreibung der Teilstrategie Shared Mobility die Ergebnisse und eine Empfehlung zur möglichen weiteren Umsetzung einer zweiten Ausbaustufe vorgelegt.

3.6 Integration geteilter Mikromobilitätsangebote

Die Handlungsschwerpunkte für geteilte Mikromobilitätsangebote sind mit zahlreichen anderen strategischen Umsetzungsplänen des Mobilitätsressorts verknüpft.

Geteilte Mikromobilität auf Privatgrund

Bei zukünftigen Quartiersplanungen sollten auch die Möglichkeiten der geteilten Mikromobilität berücksichtigt werden. Gemäß dem Beschluss zum Stellplatzschlüssel im Wohnungsbau vom 04.12.2013 (siehe Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V13593) kann derzeit bei größeren Wohnungsbauvorhaben im Baugenehmigungsverfahren der Stellplatzschlüssel für Pkw reduziert werden. Im Gegenzug verpflichtet sich der Bauherr, dauerhaft alternative Mobilitätsangebote für die Bewohner*innen anzubieten. Dazu gehören auch geteilte Mikromobilitätsangebote. Gemeinsam mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird derzeit geprüft, ob und wie geteilte Mikromobilitätsangebote in die Bauleitplanung integriert werden können. Die Abstimmung zwischen Angeboten auf privaten Grundstücken und im öffentlichen Straßenraum sowie die Sicherstellung der Finanzierung des Betriebs werden dabei zentrale Themen sein. Das Thema soll im Rahmen der geplanten Teilstrategie Mobilitätskonzepte in der Stadtplanung und Stadterneuerung aufgegriffen und dem Stadtrat vorgelegt werden. Dabei sollen auch bestehende Mobilitätskonzepte unter Einbeziehung der MVG Rad berücksichtigt und an einer Anschlusslösung gearbeitet werden.

Ein Potenzial der geteilten Mikromobilität in Kooperation mit der Wirtschaft wurde bereits im Rahmen der Unternehmenskooperation im MVG Rad-System gezeigt. Es gibt jedoch noch weitere Potenziale, die es zu erschließen gilt. Daher soll das Thema in Abstimmung mit dem Referat für Arbeit und Wirtschaft und der Münchner Verkehrsgesellschaft mbH auf Basis der Erfahrungen aus dem Betrieb von MVG Rad weiterentwickelt und im Rahmen der Fortschreibung der Teilstrategie Shared Mobility behandelt werden.

Integration der geteilten Mikromobilität in Mobilitätspunkte und digitale Lösungen

Um intermodale Verknüpfungen zu schaffen, sollen die geteilten Mikromobilitätsangebote an Mobilitätspunkten in der Stadt gebündelt werden. Die Angebote sollen, wie beschrieben, digital in die Mobilitätspunkte integriert werden (siehe Kapitel 3.4). Insgesamt soll ein flächendeckendes Netz von Abstellflächen entstehen. Dieses ermöglicht einerseits organisiertes Abstellen und fördert andererseits ein verlässliches Angebot.

Neben der physischen Integration der Dienste an den Mobilitätspunkten soll auch die digitale Integration der Mikromobilitätsdienste in den ÖPNV vorangetrieben werden. So können Reiseketten gemeinsam gebucht werden. Dazu wird die Verfügbarkeit der Angebote in möglichst vielen Apps wie MVGO und MVV-App angestrebt. Die Beschlussvorlage zur Weiterentwicklung von MaaS und Mobilitätsplattformen stellt hierzu die Weichen für die digitale Integration der Dienste (siehe Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 10915).

Integration der geteilten Mikromobilität in die Öffentlichkeitsarbeit

Die vom Stadtrat im Rahmen der Teilstrategie Shared Mobility in Auftrag gegebene Öffentlichkeitsarbeit für Shared Mobility zielt darauf ab, Hemmschwellen in der Bevölkerung abzubauen und die Akzeptanz des Angebots zu erhöhen (siehe Sitzungsvorlage 20-26 / V 04857). Hierzu wird derzeit in Zusammenarbeit mit einem vom Mobilitätsreferat beauftragten Dienstleister ein Konzept erarbeitet. Teil dieses Konzeptes soll die verstärkte Zusammenarbeit mit den in der LHM tätigen eigenwirtschaftlichen Anbieter*innen sein. Diese sollen in erster Linie Fahrzeuge für Veranstaltungen zur Verfügung stellen. Sie können aber auch Veranstaltungen mit eigenen Ständen begleiten. In Abstimmung mit den beteiligten Partnern sollen auch das regionale Bikesharing-System und das E-Lastenrad-Sharing-System in das Konzept integriert werden. Ziel der Maßnahmen ist es, durch den Abbau von Hemmschwellen die Ausleihzahlen weiter zu erhöhen und intermodale Wegeketten zu fördern, so dass die geteilte Mikromobilität einen Beitrag zur Mobilitätswende leistet. Im Rahmen der Fortschreibung der Teilstrategie Shared Mobility wird dem Stadtrat über die Umsetzung der Maßnahmen berichtet.

4. Zeitplan und Ausblick

Der Zeitplan für den Aufbau eines flächendeckenden Netzes von bis zu 375 zusätzlichen Abstellflächen zur Verbesserung der Abstellsituation und zur Schaffung eines verlässlichen Angebotes sowie für die Einführung des regionalen Bikesharing-Systems als Nachfolge von MVG Rad wird im Folgenden skizziert:

- November 2023: Unterzeichnung der Zweckvereinbarung
- Dezember 2023: Beginn der Ausschreibung des Dienstleistungsauftrags für das regionale Bikesharing-System

- April bis September 2024: Umsetzung der ersten Ausbaustufe Abstellflächen
- Juni 2024: Vergabe des regionalen Bikesharing-Systems
- Juli 2024: Umsetzungsbeschluss Bikesharing-System und Abstellflächen
- April bis September 2025: Umsetzung zweite Ausbaustufe Abstellflächen
- Juni bis September 2025: Aufbau des regionalen Bikesharing-Systems in der LHM und Beginn des sukzessiven Rückbaus MVG Rad
- April bis September 2026: Umsetzung der dritten Ausbaustufe Abstellflächen

Im Rahmen des Umsetzungsbeschlusses zum Bikesharing-System und zu den zusätzlichen Abstellflächen sollen auch die Bezirksausschüsse sowie der Senioren- und Behindertenbeirat in die konkrete Umsetzung der Abstellflächen einbezogen werden.

5. Stellenbedarf

Entsprechend der unter II. skizzierten bestehenden und zu erwartenden neuen Aufgaben wird ein Stellenbedarf ausgelöst. Für die Aufgaben im Zusammenhang mit der Steuerung und Weiterentwicklung der Angebote der geteilten Mikromobilität, der Koordination der Umsetzung des regionalen Bikesharing-Systems sowie der digitalen Auswertung und Integration der Angebote werden ab 01/2024 insgesamt 3,0 VZÄ als neue Stellen im Mobilitätsreferat benötigt. Die Finanzierung dieses Stellenbedarfs erfolgt aus dem Referatsbudget, teilweise durch Umschichtung bestehender konsumtiver Mittel. Die Stellenzuweisung ist zur Erreichung der Umsetzungsziele zwingend erforderlich und für die Aufgabenerfüllung unabdingbar.

Betroffen sind sowohl der Geschäftsbereich 1 (Strategie) als auch der Geschäftsbereich 2 (Verkehrs- und Bezirksmanagement).

Zeitraum	Funktion	VZÄ	Einwertung	Qualifikationsebene
Ab 01/2024 dauerhaft in GB1.32	Steuerung multimodaler Mobilitätsangebote und Verkehrsmanagement	1	A13/E13	QE 4
Ab 01/2024 dauerhaft in GB1.32	Koordination der Umsetzung des regionalen Bikesharing- Systems	1	A13/E13	QE 4

Ab 01/2024 dauerhaft in GB2.222	Prüfung und Umsetzung erforderlicher straßenverkehrsrechtlicher Anordnungen für geteilte Mikromobilität	1	A12/E11	QE 3
---------------------------------------	---	---	---------	------

Tabelle 5 Stellenbedarfe

Der Stellenbedarf begründet sich jeweils durch strategisch-konzeptionelle Tätigkeiten, die inhaltlich einmalig, also nicht wiederkehrend sind. Eine klassische analytische Bemessungsmethode ist hier nicht anwendbar, da weder Arbeitsmengen noch durchschnittliche Bearbeitungszeiten sinnvoll erhoben werden können. Die mit dem Stellenzuschlag erwarteten Wirkungen und Effekte bzw. die angestrebten Ziele sind in Kapitel 3 dargestellt.

Dem Baureferat stehen derzeit keine personellen Ressourcen für die Umsetzung der Abstellflächen zur Verfügung. Das Baureferat wird die Umsetzung im Rahmen der vorhandenen Personalressourcen unterstützen, weist aber darauf hin, dass es zu Verzögerungen kommen kann. Die fehlenden Ressourcen werden im Rahmen des Eckdatenbeschlusses angemeldet.

5.1 Anforderungen

Im Folgenden werden die einzelnen Anforderungen, die sich aus der Aufgabenerweiterung des Mobilitätsreferats ergeben, näher beschrieben.

***Prüfung und Umsetzung erforderlicher straßenverkehrsrechtlicher Anordnungen für geteilte Mikromobilität
Bedarf: 1,0 VZÄ für einen SB Verkehrsanordnung in EGr. E11 bzw. BesGr. A12, (3. QE) in GB 2.222, ab 01/2024***

Das Mobilitätsreferat ist für die Planung und Regelung des Straßenverkehrs zuständig. Dies betrifft auch Fragen der geteilten Mikromobilität. Ein flächendeckender Ausbau von Angeboten der geteilten Mikromobilität erfordert ein erhebliches Maß an Infrastruktur im öffentlichen Straßenraum, deren Einrichtung von der Straßenverkehrsbehörde geprüft und genehmigt werden muss. Die Aufgaben werden also vielfältiger und intensiver. Umfang und Verantwortung nehmen entsprechend zu. Darüber hinaus erfordert die Koordination von Sharing-Mikromobilitätsangeboten eine entsprechende Prüfung der straßenrechtlichen Einordnung dieser Angebote als Gemeingebrauch oder Sondernutzung und nach Prüfung entsprechende Anordnungen bzw. die Erneuerung bestehender Verpflichtungserklärungen. Ebenso ergeben sich aus einer Vielzahl von Veranstaltungen zunehmend Aufgaben zur temporären Umwidmung von Flächen der geteilten Mikromobilität. Für die Bewältigung der neuen Aufgaben im Zusammenhang mit der Einführung des Bikesharing-Systems, der temporären Umwidmung von Flächen und der Steuerung der geteilten Mikromobilität bei Veranstaltungen im öffentlichen Raum sowie die Steuerung dieser Angebote vorbehaltlich ihrer rechtlichen Einordnung werden

ab 01/2024 1,0 VZÄ in A 12/E 11 benötigt.

Koordination der Umsetzung des regionalen Bikesharing-Systems

Bedarf: 1,0 VZÄ für einen SB Verkehrs- und Mobilitätsmanagement in EGr. 13 (4. QE) in GB1.32, ab 01/2024

Mit dem regionalen Bikesharing-System als Nachfolgesystem von MVG Rad mit erweitertem Angebot soll nun gemeinsam mit den Gebietskörperschaften der Zweckvereinbarung ein auf München und die Region zugeschnittenes Konzept umgesetzt werden. Hierzu wurden bereits entsprechende Vorplanungen durchgeführt, um ein modernes, attraktives und effizientes regionales öffentliches Bikesharing-System auf Basis der GU MiM in Zusammenarbeit mit den umliegenden Gebietskörperschaften auszuschreiben. Für die Begleitung des Vergabeverfahrens einschließlich der Mitwirkung an der Angebotsauswertung und dem Verhandlungsverfahren, die Begleitung der relevanten Schritte zur Inbetriebnahme des Systems und zur Außerbetriebnahme des MVG Rad-Systems, die Umsetzung der in der Zweckvereinbarung mit den umliegenden Gebietskörperschaften festgelegten Aufgaben sowie die digitale Integration des neuen Systems in die entsprechenden Mobility as a Service-Lösungen sowie die Geofencing-Lösung werden ab 01/2024 dauerhaft 1,0 VZÄ in E 13 benötigt.

Steuerung multimodaler Mobilitätsangebote und Verkehrsmanagement

Bedarf: 1,0 VZÄ für einen SB Verkehrs- und Mobilitätsmanagement in EGr. 13 (4. QE) in GB1.32, ab 01/2024

Die gewünschte verkehrliche Wirkung der geteilten Mikromobilität wird sich nur einstellen, wenn sie den Bürger*innen in attraktiver und leicht zugänglicher Form zugänglich gemacht wird. Daher ist es notwendig, die Zugänglichkeit, Diskriminierungsfreiheit und Barrierefreiheit auch in Zukunft transparent gewährleisten zu können. Dabei sind Fragen der technischen Umsetzung und Schnittstellen, des Datenschutzes, der Möglichkeiten einer gesetzlichen Regelung offener Schnittstellen und der operativen Zuständigkeiten zu klären. Das Mobilitätsreferat ist zentraler Ansprechpartner für alle geteilten Mikromobilitätsangebote, z.B. für die rechtliche Einordnung, die Einrichtung von Abstellflächen, das Beschwerdemanagement und den FSVE. Die Aufgabenvielfalt und -intensität nimmt somit zu, da Umfang und Verantwortung entsprechend wachsen.

Für die Umsetzung und Zielerreichung der geteilten Mikromobilität ist eine System- und Wirkungsevaluation aus Sicht der Nutzer*innen und der Stadt von großer Bedeutung. Dabei sind sowohl die Auswertung objektiver Daten der Betreiber als auch die Erfassung der subjektiven Sichtweisen der Nutzer*innen relevant. Um diese Evaluation nicht nur theoretisch, sondern auf einer verlässlichen empirischen Basis durchzuführen und auch den Erwartungen an die Weiterentwicklung gerecht zu werden, soll die erste Stufe des stadtweiten Angebotsausbaus als Praxisbeispiel durchgeführt und wissenschaftlich evaluiert werden. Auf Basis des kontinuierlichen Monitorings soll eine optimierte Steuerung der Angebote erfolgen.

Um die neuen Aufgaben des Wirkungscontrollings sowie der Digitalisierung, aber auch der Verbesserung der Abstellituation zeitnah und entsprechend den Vorstellungen der Stadtratsbeschlüsse bewältigen zu können, wird 1,0 VZÄ in E 13 benötigt. Die Stelle soll die Belange des Straßenverkehrs und der geteilten Mikromobilität in die fortschreitende Digitalisierung einbringen und an der Konzeption und Umsetzung des Wirkungscontrollings mitwirken.

5.2 Alternativen zur Kapazitätsausweitung

Die Kapazitätserweiterung durch Personalzugang im dargestellten Umfang ist alternativlos, da eine Verlagerung vorhandener Kapazitäten nicht möglich ist.

6. Zusätzlicher Büroraumbedarf

Der dargestellte zusätzliche Personalbedarf in Höhe von 2,0 VZÄ im Bereich der geteilten und vernetzten Mobilität (MOR-GB1.32) soll ab dem 01.01.2024 dauerhaft im Verwaltungsgebäude des Mobilitätsreferats am Standort Blumenstraße eingerichtet werden.

Der dargestellte zusätzliche Personalbedarf in Höhe von 1,0 VZÄ im Bereich des ruhenden Verkehrs und Immissionsschutzes (MOR-GB2.222) soll ab dem 01.01.2024 dauerhaft im Verwaltungsgebäude des Mobilitätsreferats am Standort Implerstraße 9 eingerichtet werden.

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

7. Sachmittelbedarf

Für die Ausschreibung des regionalen Bikesharing-Systems und die Umsetzung der Abstellflächen entsteht ein Sachmittelbedarf, der im Folgenden dargestellt wird.

7.1 Kosten des regionalen Bikesharing-Systems

Die Landeshauptstadt München beauftragt die Stadtwerke München GmbH / Münchner Verkehrsgesellschaft mbH mit der Durchführung der Betriebskoordination. Die erforderlichen Mittel in Höhe von 305.000, -- € jährlich für Personalkosten und 50.000, -- € jährlich für Marketingkosten, insgesamt 355.000, -- €, werden vom Mobilitätsreferat aus den im Eckdatenbeschluss für den Haushalt 2024 unter Nr. MOR-005 eingestellten Mitteln entsprechend den rechtlichen Vorgaben bereitgestellt. Dabei sind die jährliche Entwicklung des geltenden Tarifvertrages sowie die Inflation zu berücksichtigen.

Im Haushaltsjahr 2024 sind einmalig 1.340.000, -- € für den geplanten Aufwand zur Vorbereitung und Integration des Bikesharing-Systems, z.B. Backend-Anbindung, Bereitstellung von API-Schnittstellen und Sicherstellung der Aufgaben der Betriebskoordination sowie des geplanten Monitoring-Tools vorgesehen. Das Mobilitätsreferat hat die Mittel im Eckdatenbeschluss für den Haushalt 2024 unter der Nr. MOR-005 in Höhe von 1.340.000, -- € im Jahr 2024 angemeldet.

Die voraussichtlichen Kosten für den Betrieb des Systems und die Bereitstellung der geteilten Fahrräder für das Stadtgebiet der LHM im regionalen Bikesharing-System werden im nichtöffentlichen Teil der Beschlussvorlage behandelt.

7.2 Kosten für den Bau von Abstellflächen im gesamten Stadtgebiet

Die Berechnung der Kosten für die Einrichtung zusätzlicher Abstellflächen basiert auf den Erfahrungen beim Bau von Mobilitätspunkten für eine Abstellfläche von 20 m². Zu diesen Kosten ist ein Puffer von 20 % für Preissteigerungen aufgrund von Materialpreissteigerungen oder Inflation hinzuzurechnen. Es werden Mittel für weitere 375 Abstellflächen benötigt (siehe Tabelle 6). Für die Jahre 2024 - 2026 sind die erforderlichen jährlichen Mittel in Höhe von 4.521.840, -- € bereits über die Nahmobilitätspauschale direkt im Budget des Baureferates eingestellt.

Ausstattung	Kosten	Abstellflächen	Gesamt
Schilder	360, -- €	375	133.200, -- €
Markierung	7.200, -- €		2.700.000, -- €
Sperrblenden	500, -- €		185.000, -- €
Piktogramme	2.000, -- €		750.000, -- €
Zwischensumme			3.768.200, -- €
20 %			753.640, -- €
Summe			4.521.840, -- €

Tabelle 6 Kosten für den Bau von Abstellflächen

Die aufwendige Markierung der Abstellflächen führt ab 2027 zu einem dauerhaft erhöhten Unterhaltsbedarf in Höhe von 800.000, -- €, der in die Nahmobilitätspauschale eingestellt werden soll.

B. Vergabeverfahren

Im Folgenden wird das Vergabeverfahren dargestellt, das im inhaltlichen Teil beschrieben ist.

1. Regionales Bikesharing-System

Bei dem nachfolgend dargestellten Sachverhalt handelt es sich um die Vergabe der Bereitstellung und des Betriebs von Leihfahrrädern innerhalb der LHM und den Gebietskörperschaften der Zweckvereinbarung des regionalen Bikesharing-Systems an einen zu beauftragenden Dienstleister. Da der geschätzte Auftragswert des Leistungsumfangs der LHM die Wertgrenze der Geschäftsordnung für den Stadtrat der LHM überschreitet, ist eine Vergabeermächtigung durch den Stadtrat erforderlich.

In der Beschlussvorlage werden auch Angaben über Kosten, den geschätzten Auftragswert und die Kalkulationsgrundlagen gemacht. Diese Angaben könnten die Bewerber bei der Kalkulation beeinflussen und den Wettbewerb einschränken. Der Tagesordnungspunkt ist daher in einen öffentlichen und nichtöffentlichen Teil aufzuteilen.

Die Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH führt das Vergabeverfahren auf Antrag aller Gebietskörperschaften, die die Zweckvereinbarung unterzeichnen und Auftraggeber werden, nach Zustimmung durch die Vergabestelle 1 durch. Die Erstellung der Vergabeunterlagen erfolgt in enger Abstimmung zwischen der Bedarfsstelle und der Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH sowie den weiteren Auftraggebern.

Das Vergabeverfahren für die Bereitstellung und den Betrieb der Leihfahrräder des regionalen Bikesharing-Systems soll im vierten Quartal 2023 in Form eines Verhandlungsverfahrens durchgeführt werden. Das System soll als gemeinsamer Dienstleistungsauftrag aller Gebietskörperschaften, die die Zweckvereinbarung gemäß Anlage 5 unterzeichnen, ausgeschrieben werden. Neben den Leistungen auf dem Gebiet der LHM werden somit auch Leistungen auf dem Gebiet der in der Zweckvereinbarung genannten Gebietskörperschaften ausgeschrieben. Auftraggeber bleiben die LHM und alle beteiligten Gebietskörperschaften gemeinsam. Sie vergeben den Auftrag gemeinsam. Insgesamt soll im Rahmen des Vergabeverfahrens für das Stadtgebiet der LHM ein Leistungsvolumen für die Bereitstellung und den Betrieb von 5.200 Leihrädern für die Jahre 2025 bis 2030 ausgeschrieben werden. 2.000 der geteilten Fahrräder sollen Pedelecs sein, 3.200 mechanische Fahrräder. Die Fahrräder aus dem Leistungsumfang der LHM werden vom Dienstleister an den vom Mobilitätsreferat festgelegten Standorten bereitgestellt. Die Standorte werden in den Ausschreibungsunterlagen straßenabschnittsweise festgelegt und mit dem Dienstleister abgestimmt. Die Leistungsvolumina der weiteren Gebietskörperschaften im MVV-Raum, die der Zweckvereinbarung beigetreten sind bzw. Interesse am System haben, werden im Rahmen des Vergabeverfahrens hinzugerechnet. Insgesamt ist damit nach derzeitigem Stand ein Leistungsvolumen von ca. 7.000 Leihrädern Gegenstand der Ausschreibung. Eine Option zur

Verlängerung des Systems um zwei Jahre bis 2032 ist in den Ausschreibungsunterlagen vorzusehen.

Der geschätzte Auftragswert liegt oberhalb des Schwellenwertes von 215.000, -- € (ohne MwSt.), der zu einer EU-weiten Ausschreibung verpflichtet. Die Leistung wird in einem EU-weiten Verfahren gem. § 14 VgV ausgeschrieben. Eine entsprechende Bekanntmachung wird im Supplement zum Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht. Das gesamte Vergabeverfahren wird elektronisch über die Vergabeplattform der Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH durchgeführt.

Die Bieter*innen müssen ihre Eignung nachweisen und belegen, dass keine Ausschlussgründe vorliegen, insbesondere durch

- Eigenerklärung (z.B. über Insolvenzverfahren, schwere Verfehlungen, Verurteilungen nach dem Strafgesetzbuch, Verstöße gegen das Mindestlohngesetz) jeweils für die Bieter*in, evtl. benannte Nachunternehmer*innen und einzelne Bieter*innen einer Bietergemeinschaft.
- Darlegung von Umsatzzahlen und der Anzahl der Mitarbeiter*innen in den letzten drei abgeschlossenen Geschäftsjahren.
- Referenzlisten über vergleichbare Leistungen.

Zur inhaltlichen Bewertung der Angebote müssen die Bieter*innen mit dem Angebot Konzepte über die Vorgehensweise und einen Zeitplan einreichen. Die wirtschaftliche Bewertung der Angebote erfolgt nach einem Punktesystem. Dabei werden folgende Zuschlagskriterien zugrunde gelegt:

- Preis: 70 %
- Qualität: 30 %

Die einzelnen Kriterien werden mittels einer Nutzwertanalyse zueinander in Beziehung gesetzt. Die preisliche und formale Bewertung der Angebote erfolgt durch die Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH. Die inhaltliche Bewertung erfolgt durch den Lenkungskreis nach dem in der Zweckvereinbarung beschriebenen Verfahren. Beide stellen ihre Bewertungsergebnisse den Auftraggebern für deren abschließende Entscheidung gemäß dem in der Zweckvereinbarung vorgesehenen Verfahren zur Verfügung.

Aufgrund der oben skizzierten Entscheidungsmechanismen, der Beteiligung einer Vielzahl von Gebietskörperschaften und der Besonderheiten des bevorzugten Verhandlungsverfahrens kann sich im Vorfeld und im Verlauf des Vergabeverfahrens Anpassungsbedarf gegenüber der bestehenden Planung ergeben (siehe Kapitel 3.1). Die in diesem Beschluss formulierten

Eckpunkte, Qualitätskriterien und Zeitpläne für das Bikesharing-System, und das Vergabeverfahren sollen als Richtschnur für die Beschaffung dienen. Von ihnen kann jedoch abgewichen werden, soweit dies aus rechtlichen oder wirtschaftlichen Gründen zweckmäßig oder erforderlich ist oder sich aus der Beschlussfassung im Rahmen der Arbeitsgruppe oder des Lenkungskreises andere Anforderungen ergeben.

Die Auftragsvergabe an das wirtschaftlichste Angebot ist für das zweite Quartal 2024 geplant.

Die Beschlussvorlage ist hinsichtlich der Ausführungen zum Vergabeverfahren mit dem Direktorium-HA II, Vergabestelle 1, der Stadtkämmerei und der Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH abgestimmt.

C. Darstellung der Kosten und der Finanzierung

1. Zweck des Vorhabens

Mit diesem Beschluss legt das Mobilitätsreferat den Grundstein für das neue Zielbild für Angebote der geteilten Mikromobilität in der LHM. Ziel ist eine hohe räumliche, zeitliche und funktionale Verfügbarkeit geteilter Mikromobilitätsangebote zur Schließung von Angebotslücken sowie die Bedienung der ersten und letzten Meile mit dem Fokus auf ein stadtweit verfügbares Bikesharing-Angebot. Darüber hinaus soll die Abstellituation durch die Schaffung weiterer 375 Abstellflächen verbessert werden.

Mit diesem Beschluss sollen dem Stadtrat der Landeshauptstadt München auch grundlegende Informationen zur Umsetzung und Finanzierung der Maßnahmen zur Verfügung gestellt werden.

2. Zahlungswirksame Kosten im Bereich der laufenden Verwaltungstätigkeit

Für die Umsetzung des Beschlusses entstehen die im Folgenden dargestellten zahlungswirksamen Kosten. Der Mittelbedarf entsteht ab 01.01.2024.

	dauerhaft	einmalig	befristet
Summe zahlungswirksame Kosten	308.650, -- ab 2024	1.346.000, -- in 2024	6.700.000, -- jährlich von 2025 - 2030
davon:			

Personalauszahlungen** (Zeile 9) 1,0 VZA E13 GB1.32 PC P43512300 1,0 VZÄ E13 GB1.32 PC P43512300 1,0 VZÄ A12 / E11 PC P43512300 *nachrichtlich- Finanzierung aus dem Referatsbudget	301.450, -- ab 2024 davon: 100.710, -- ab 2024* 100.710, -- ab 2024* 100.030, -- ab 2024*		
Auszahlungen für Sach- und Dienstleistungen (Zeile 11) Sachkonto 651000 Sachkonto 673105 *nachrichtlich Finanzierung aus dem Referatsbudget)		1.340.000, -- in 2024 2.000, -- in 2024* 2.000, -- in 2024* 2.000, -- in 2024*	6.700.000, -- in 2025 6.700.000, -- in 2026 6.700.000, -- in 2027 6.700.000, -- in 2028 6.700.000, -- in 2029 6.700.000, -- in 2030
Transferauszahlungen (Zeile 12)			
Sonstige Auszahlungen aus lfd. Verwaltungstätigkeit (Zeile 13) Sachkonto 670100 *nachrichtlich Finanzierung aus dem Referatsbudget	2.400, -- ab 2024* 2.400, -- ab 2024* 2.400, -- ab 2024*		

Zinsen und sonstige Finanzauszahlungen (Zeile 14)			
Nachrichtlich Vollzeitäquivalente (VZÄ)	3,0		

*** 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.*

3. Finanzierung

Die Finanzierung der Sach- und Dienstleistungen kann weder durch Einsparungen noch aus dem eigenen Referatsbudget erfolgen.

Die zusätzlich erforderlichen Auszahlungsmittel werden ab dem Haushalt 2024 bewilligt und eingestellt.

Die beantragte Ausweitung entspricht den Festlegungen für das Mobilitätsreferat im Eckdatenbeschluss für den Haushalt 2024; siehe Lfd. Nr. MOR-005 „Zukunft geteilter Mikromobilität in München“ der Liste der geplanten Beschlüsse des Mobilitätsreferats.

Zusätzlich werden 3,0 VZÄ, deren Einrichtung und die laufenden Arbeitsplatzkosten aus dem eigenen Referatsbudget finanziert. Dies geschieht zum Teil durch Umschichtung vorhandener konsumtiver Mittel.

4. Produktbezug

Die Veränderungen betreffen das Produkt 43512300 Strategie, Bezirksmanagement und Projekte.

4.1 Produktbeschreibung

Eine Änderung der Produktbeschreibung ist mit dieser Maßnahme nicht verbunden.

4.2 Kennzahlen

Eine Änderung der Kennzahlen ist mit dieser Maßnahme nicht verbunden.

5. Anträge und Empfehlungen

Mit dieser Beschlussvorlage werden folgende vorliegenden Stadtratsanträge adressiert:

Shared Mobility: Möglichkeiten des Smart Monitoring nutzen und Monitoring-Dashboard live schalten!

Antrag Nr. 20-26 / A 02284 von Herr StR Fabian Ewald, Herr StR Jens Luther vom 13.01.2022, eingegangen am 13.01.2022.

Die Antragsteller fordern das Mobilitätsreferat auf, die Möglichkeiten der raumbezogenen Analyse und Visualisierung im Bereich der geteilten Mobilität in Kooperation mit den entsprechenden Anbieter*innen zeitnah zu nutzen.

Seit Ende 2022 verfügt das Mobilitätsreferat über eine Geofencing-Lösung für das Mikromobilitätsmanagement. Das DB Curbside Management unterstützt das Mobilitätsreferat bei der effizienten Gestaltung der Mobilität im öffentlichen Raum. Mit dem dafür entwickelten Curbside Cockpit kann das Mobilitätsreferat den ruhenden Verkehr der geteilten Mikromobilität im Stadtraum digital beobachten, verstehen und analysieren. Gleichzeitig kann sie aktiv werden, indem sie Zonen mit Regeln definiert und diese an die Anbieter*innen von geteilten Mikromobilitätsangeboten weitergibt.

Die abgestellten Fahrzeuge der geteilten Mikromobilität werden über das Curbside Cockpit in Echtzeit im Stadtraum erfasst. Dies schafft Transparenz und eine Grundlage für die strategische Planung von Mobilitätsangeboten durch Digitalisierung. Ziel ist die Verbesserung der Abstellungssituation von Mikromobilitätsangeboten im öffentlichen Raum in München mit Hilfe des DB Curbside Managements.

Aktuell wird das Tool von den Mitarbeiter*innen des Mobilitätsreferats genutzt. Die Ergebnisse sollen in das städtische Projekt MDAS einfließen.

Dem Antrag Nr. 20-26 / A 02284 von Herr StR Fabian Ewald, Herr StR Jens Luther vom 13.01.2022 kann damit nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

Evaluierung der verkehrlichen Wirkung und Nutzung von Stellplätzen für E-Roller, Fahrräder und Mietfahrräder

Antrag Nr. 20-26 / A 03042 von Herr StR Hans Hammer vom 01.09.2022, eingegangen am 01.09.2022.

Der Antragsteller bittet die Stadtverwaltung zu evaluieren, inwieweit die neu geschaffenen Abstellflächen für E-Tretroller sowie geteilte Fahrräder angenommen werden. Außerdem soll überprüft werden, ob das wilde Abstellen im öffentlichen Raum seit der Einrichtung der Abstellflächen deutlich zurückgegangen ist.

Sollten die Abstellflächen nicht ausreichend angenommen werden oder das wilde Abstellen nur unmerklich zurückgehen, sind die freigegebenen Flächen wieder ihrer ursprünglichen Nutzung zuzuführen.

Die Auswahl der Standorte für die Umsetzung des Altstadtabstellflächen wurde durch eine Datenanalyse unterstützt, die zeigte, dass in der Münchner Altstadt mit ihren vielen konkurrierenden Nutzungen Nutzungskonflikte ausgeprägt sind und in diesem Bereich überproportional viele Abstellvorgänge stattfinden. Nach der Installation wurde die Auslastung der Abstellflächen durch Sichtkontrollen überprüft. Inzwischen hat die Verwaltung auch die Möglichkeit, auf ein sogenanntes digitales Monitoring zuzugreifen. Die Auswertung über dieses Tool zeigt, dass die meisten Abstellflächen in der Altstadt gut bis sehr gut ausgelastet sind und vor allem das Abstellen von Elektrokleinstfahrzeugen außerhalb der Abstellflächen deutlich zurückgegangen ist. Wie im fachlichen Teil dargestellt, wurden einzelne, weniger effiziente Abstellflächen bereits wieder umgewidmet.

Dem Antrag Nr. 20-26 / A 03042 von Herr StR Hans Hammer vom 01.09.2022 kann damit nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

6. Abstimmung Referate / Dienststellen

Die Beschlussvorlage ist mit dem Baureferat, dem Direktorium HA II, Vergabestelle 1, dem Kreisverwaltungsreferat, der Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH, dem Personal- und Organisationsreferat, dem Referat für Arbeit und Wirtschaft, der Stadtkämmerei und der Stadtwerke München GmbH / Münchner Verkehrsgesellschaft mbH abgestimmt.

Bezugnehmend auf die Stellungnahme des Referats für Arbeit und Wirtschaft möchte das Mobilitätsreferat darauf hinweisen, dass die Kosten und der Leistungsumfang des neuen Bikesharing-Systems auf Basis der Grundsatzuntersuchung geteilte Mikromobilität in München und MVV-Raum (GU MiM) neutral ermittelt wurden. Dazu wurden eine unabhängige Marktrecherche, Befragungen anderer Städte mit Bikesharing-Systemen und eine Hochrechnung der Kosten des bestehenden MVG Rad-Systems unter den neuen Rahmenbedingungen durchgeführt.

Grundsätzlich ist anzumerken, dass das neue System unter völlig neuen Rahmenbedingungen agieren wird. So konnte die ursprünglich geplante Eigenwirtschaftlichkeit des MVG Rad-Systems nicht über die gesamte Laufzeit nachgewiesen werden, die Ausleihzahlen im Münchner System sind im Vergleich zu anderen Städten gering geblieben und die allgemeine Preissteigerung führt grundsätzlich zu einem höheren Kostenansatz. Der Leistungsumfang ist gemessen an den verkehrspolitischen Zielen der Landeshauptstadt München konzipiert und die damit verbundenen Kosten sind aus Sicht des Mobilitätsreferates notwendig und in ihrer Höhe auch fachlich gerechtfertigt.

Gleichwohl weist das Mobilitätsreferat darauf hin, dass die Auswahl des Dienstleisters für den Betrieb des Systems im Rahmen einer europaweiten Ausschreibung erfolgt. Der daraus resultierende Wettbewerb unter den potenziellen Anbietern kann zu günstigen Finanzierungskonditionen führen und damit den Mittelbedarf reduzieren. Eine abschließende Aussage hierzu kann jedoch erst nach dem Ergebnis des Verhandlungsverfahrens unter Berücksichtigung aller Eingangsgrößen wie z.B. Tarif, Service Level oder Reduzierung der Betriebskosten durch Werbung getroffen werden. Ebenso wird das Mobilitätsreferat in Abstimmung mit der Stadtwerke München GmbH / Münchner Verkehrsgesellschaft mbH an der Optimierung der Finanzierungskonditionen mit dem zu beauftragenden Dienstleister arbeiten.

Aus fachlicher Sicht können die Leistungen des ÖPNV nicht mit den Leistungen des Bikesharing verglichen werden. Ziel des neuen Bikesharing-Systems sollte es sein, möglichst viele Ausleihen zu generieren, um einen verkehrlichen Nutzen zu erzielen. Es zeigt sich, dass ein attraktives Bikesharing-System zu einer Gewinnung von Neukund*innen im öffentlichen Gesamtverkehrssystem führt. So wird der ÖPNV unter anderem durch die in der GU MiM dargestellten Reisezeitgewinne auf der ersten und letzten Meile unterstützt und als Folge auch Nutzer*innen für den ÖPNV gewonnen, die bisher z.B. aufgrund einer größeren Entfernung zur Haltestelle nicht angesprochen wurden. Weiterhin wird durch das Fahrradfahren die Gesundheit der Nutzer*innen gefördert und die Verlagerung des Verkehrs führt zu einer Einsparung von Emissionen. Diese Faktoren wirken im bestehenden System, führen aber aus Sicht des Mobilitätsreferats zu einem erheblichen volkswirtschaftlichen Nutzen für München.

Darüber hinaus ist es dem Mobilitätsreferat wichtig, ein geteiltes Mikromobilitätsangebot mit sozialverträglichen Preisen und einer attraktiven Bedienungsqualität im gesamten Stadtgebiet zur Verfügung zu stellen, so dass 90 % der Bevölkerung innerhalb von 5 Minuten ein Angebot erreichen können. Dafür hält das Mobilitätsreferat die zu beschaffenden 5.200 Fahrräder, das entspricht 3,53 Fahrrädern pro 1.000 Einwohner, an 675 Stationen für notwendig. Denn das bestehende MVG Rad-System mit 3.200 Rädern deckt mit 2,17 Rädern pro 1.000 Einwohner immer noch nicht das gesamte Stadtgebiet ab.

Eine Ausweitung auf alle Stadtbezirke ist jedoch aus Sicht des Mobilitätsreferates notwendig, um auch eine Anbindung an das Umland zu erreichen. In diesem Zusammenhang ist anzumerken, dass ein regionales Bikesharing-System dieser Größenordnung ein Leuchtturmprojekt in Deutschland darstellt und die Beziehungen der umliegenden Gebietskörperschaften zur LHM entscheidend fördert.

Zudem zeigt allein der Vergleich mit Städten wie Hamburg mit 1,7 Mio. Ausleihen oder Köln mit 1,95 Mio. Ausleihen im Jahr 2022, dass ein großes Potenzial im Bikesharing steckt und eine deutliche Nachfragesteigerung im Vergleich zu MVG Rad zu erwarten ist. So geht das Mobilitätsreferat bei durchschnittlich 1,4 Ausleihen pro Tag und Rad bei 5.200 Rädern von einem jährlichen Ausleihpotenzial von 2,66 Mio. Fahrten aus, was den Zuschussbedarf pro Fahrt weiter reduziert.

7. Beteiligung des Bezirksausschusses

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

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.

II. Antrag des Referenten

Ich beantrage Folgendes:

1. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, die Abstellsituation geteilter Mikromobilitätsangebote weiter zu verbessern und bis 2026 ein flächendeckendes Abstellflächennetz, wie im fachlichen Teil der Beschlussvorlage dargestellt, zu schaffen.
2. Das Baureferat wird gebeten, die Abstellflächen entsprechend der verkehrsrechtlichen Anordnung des Mobilitätsreferates zu markieren, zu beschildern und einzurichten.
3. Das Baureferat wird gebeten, die Instandhaltung und Verkehrssicherung der Abstellflächen sicherzustellen.
4. Das Baureferat wird gebeten, die für die Umsetzung erforderlichen personellen Ressourcen im Eckdatenbeschluss anzumelden.
5. Das Baureferat wird gebeten, die für die Errichtung der Abstellflächen erforderlichen Mittel in Höhe von insgesamt 4.521.840, -- €, davon 1.507.280, -- € für 2024, 1.507.280, -- € für 2025 und 1.507.280, -- € für 2026, aus der Nahmobilitätspauschale zu entnehmen.
6. Das Baureferat wird gebeten, ab 2027 zusätzlich Mittel aus der Nahmobilitätspauschale in Höhe von 800.000, -- € dauerhaft für die Unterhaltung der Markierung der Abstellflächen einzustellen.
7. Das Kreisverwaltungsreferat wird gebeten, in ihrem Zuständigkeitsbereich die Überwachung des ruhenden Verkehrs auf den Abstellflächen zu intensivieren und das behindernde Abstellen von Mikromobilmfahrzeugen außerhalb der Abstellflächen verstärkt zu kontrollieren.
8. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, zusätzlich ein Konzept für temporäre Abstellflächen zu erarbeiten und dem Stadtrat mit der Fortschreibung der Teilstrategie Shared Mobility vorzulegen.
9. Das Mobilitätsreferat wird mit der Umsetzung der Überführung des im Jahr 2025 auslaufenden MVG Rad-Systems in ein neues regionales Bikesharing-System beauftragt. Dabei sind die Münchner Verkehrsgesellschaft mbH, die Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH und die Verbundlandkreise eng einzubinden.
10. Der Oberbürgermeister wird gebeten, die Zweckvereinbarung über die gemeinschaftliche Etablierung und Sicherstellung eines öffentlichen Bikesharing-Systems von Gebietskörperschaften im Gebiet des Münchner Verkehrsverbundes (im Folgenden: Zweckvereinbarung) nach Maßgabe des angehängten Entwurfes mit allen in der Anlage 1 des Entwurfes genannten Basisgebietskörperschaften sowie allen Landkreisen, die Gesellschafter der Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH sind, abzuschließen. Diese Beauftragung und Ermächtigung bleibt bestehen, auch wenn und soweit einzelne oder mehrere der in der Anlage

1 des Entwurfes genannten Basisgebietskörperschaften oder der Landkreise, die Gesellschafter der Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH sind, nicht oder nicht rechtzeitig zum Zeitpunkt des Wirksamwerdens den Abschluss der Zweckvereinbarung beschließen.

11. Von dem in Anlage 5 angehängten Entwurf der Zweckvereinbarung darf abgewichen werden, soweit die Abweichungen nur unwesentlich sind und dies aufgrund von Anmerkungen der Aufsichtsbehörde, des Finanzamtes oder ähnlicher Stellen, aufgrund einer steuerlichen Prüfung, aufgrund weiterer Abstimmungen zwischen den Projektbeteiligten oder aus vergleichbaren Gründen erforderlich ist.
12. Der Oberbürgermeister wird gebeten, nach Abschluss der Zweckvereinbarung diese zu ändern, soweit die Änderungen nur unwesentlich sind und dies aufgrund von Anmerkungen der Aufsichtsbehörde, des Finanzamtes oder ähnlicher Stellen, aufgrund einer steuerlichen Prüfung oder aus vergleichbaren Gründen erforderlich ist. Ein erneuter Beschluss des Stadtrates ist hierfür jeweils nicht erforderlich.
13. Der Oberbürgermeister wird gebeten, nach Abschluss der Zweckvereinbarung einzelne oder mehrere der in der Anlage 1 des angehängten Entwurfes genannten Basisgebietskörperschaften bzw. einzelne oder mehrere der in der Anlage 2 des angehängten Entwurfes genannten Optionsgebietskörperschaften sowie einzelne oder mehrere Landkreise, die Gesellschafter der Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH sind, unter den in der Zweckvereinbarung festgelegten Voraussetzungen als Vertragsparteien in die Zweckvereinbarung aufzunehmen und die Zweckvereinbarung jeweils entsprechend zu ändern. Ein erneuter Beschluss des Stadtrates ist für die Vertragsänderungen jeweils nicht erforderlich.
14. Der Oberbürgermeister wird gebeten, im Rahmen der Fortschreibung der Anlage 1 der Zweckvereinbarung für die Landeshauptstadt München 3.200 mechanische Fahrräder und 2.000 Pedelecs anzugeben.
15. Der Oberbürgermeister wird gebeten, in Zusammenarbeit mit den Vertragsparteien der Zweckvereinbarung den Auftrag für ein regionales Bikesharing-System gemäß den Vorgaben der Zweckvereinbarung an einen Dienstleister zu vergeben. Die Vertragsparteien der Zweckvereinbarung werden gemeinsam Auftraggeber.
16. Der Oberbürgermeister wird gebeten, im Rahmen der durch die Zweckvereinbarung eröffneten Möglichkeiten darauf hinzuwirken, dass für die Landeshauptstadt München möglichst 675 Stationen vorgesehen werden und umgesetzt werden. Die Beschaffung soll aber auch dann erfolgen, wenn diese Vorgaben nicht umgesetzt werden, da die Stationen dann vorübergehend virtuell eingerichtet werden sollen.
17. Der Oberbürgermeister wird gebeten, die Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH zu bitten, das Vergabeverfahren zu den in dieser Vorlage genannten Bedingungen als

Vergabestelle durchzuführen und im Auftrag aller Auftraggeber gemäß den Bestimmungen der Zweckvereinbarung den Zuschlag auf das wirtschaftlichste Angebot zu erteilen.

18. Einer erneuten Befassung des Stadtrats bedarf es nicht, wenn aus vergaberechtlichen Gründen eine Änderung der Wahl der Vergabe- und Vertragsordnung, der Vergabeverfahrensart, der Eignungskriterien oder Eignungsunterlagen oder der Zuschlagskriterien erforderlich sein sollte oder wenn das Vergabeverfahren aus vergaberechtlichen Gründen aufgehoben werden muss.
19. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, die Stadtwerke München GmbH / Münchner Verkehrsgesellschaft mbH mit der Wahrnehmung der Aufgaben der Betriebskoordination gemäß der Zweckvereinbarung im Bereich der LHM zu beauftragen. Die der Stadtwerke München GmbH / Münchner Verkehrsgesellschaft mbH für die Wahrnehmung der Aufgaben der Betriebskoordination in den Jahren 2025 - 2030 jährlich entstehenden Kosten in Höhe von 355.000, -- € werden vorbehaltlich einer beihilferechtlichen Prüfung im Rahmen der angemeldeten Mittel unter Berücksichtigung der Tarifentwicklung von der Landeshauptstadt München finanziert.
20. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, die rechtlichen Grundlagen für die Beauftragung der Stadtwerke München GmbH / Münchner Verkehrsgesellschaft mbH und eine rechtssichere Finanzierung der Stadtwerke München GmbH / Münchner Verkehrsgesellschaft mbH für die Aufgaben der Betriebskoordination zu prüfen und umzusetzen. Dabei sind auch Optimierungsmöglichkeiten hinsichtlich der Ausgestaltung der Leistungsbeziehungen zwischen Stadtwerke München GmbH / Münchner Verkehrsgesellschaft mbH, Landeshauptstadt München und dem Dienstleister zu prüfen.
21. Die Stadtwerke München GmbH / Münchner Verkehrsgesellschaft mbH wird gebeten, die MVG Rad-Infrastruktur mit Auslaufen des Systems rückzubauen und die Fahrräder unter Berücksichtigung der bestehenden Verträge aus dem Stadtgebiet zu entfernen.
22. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, in Abstimmung mit dem Baureferat und der Stadtwerke München GmbH / Münchner Verkehrsgesellschaft mbH zu prüfen, wie möglichst viele der bestehenden Infostelen der MVG Rad-Stationen bei Überschneidungen mit den Standorten der neuen Mobilitätspunkte weiter genutzt werden können und dies umzusetzen.
23. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, die bestehende freiwillige Selbstverpflichtung für geteilte Elektrokleinstfahrzeuge bis Ende 2024 zu überarbeiten und eine neue Vereinbarung mit den Anbietern abzuschließen.
24. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, bis Ende 2024 eine freiwillige Selbstverpflichtung für geteilte Fahrräder und Lastenräder zu erarbeiten und mit den in München tätigen Anbietern abzuschließen.
25. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, eine vertragliche Lösung für das Abstellen von E-

Motorrollern zu prüfen und ein Konzept für das Abstellen dieser Fahrzeuge zu erstellen und beides dem Stadtrat mit der Fortschreibung der Teilstrategie Shared Mobility vorzulegen.

26. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, eine mögliche zweite Ausbaustufe des E-Lastenradsharing-Systems auszuarbeiten und dem Stadtrat mit der Fortschreibung der Teilstrategie Shared Mobility vorzulegen.
27. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, ein Konzept für dezentrale Ladelösungen für Mikromobilitätsfahrzeuge zu entwickeln und dem Stadtrat mit der Fortschreibung der Teilstrategie Shared Mobility vorzulegen.
28. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, die Steuerung geteilter Mikromobilitätsangebote mittels Geofencing einschließlich der automatischen Erkennung verkehrswidrig abgestellter Fahrzeuge weiterzuentwickeln und die Ergebnisse des Forschungsprojekts GeoSense dem Stadtrat vorzustellen.
29. Die dargestellten Ausweitungen entsprechen den im Eckdatenbeschluss vom 26.07.2023 (siehe Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 09452) abgestimmten und anerkannten Bedarfen.
30. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, die einmaligen erforderlichen Haushaltsmittel in Höhe von 1.340.000, -- € im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung 2024 bei der Stadtkämmerei anzumelden.
31. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, die befristet erforderlichen Haushaltsmittel in Höhe von 6.700.000, -- € jährlich von 2025 - 2030 im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung 2025 bei der Stadtkämmerei anzumelden.
32. Das Produktkostenbudget P43512300 Strategie, Bezirksmanagement und Projektentwicklung erhöht sich um 1.340.000, -- € in 2024, sowie um jährlich 6.700.000, -- € in 2025 - 2030, davon sind 1.340.000, --€ in 2024, sowie 6.700.000, --€ in 2025 - 2030 zahlungswirksam (Produktauszahlungsbudget).
33. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, die Einrichtung von 3 Stellen und deren Besetzung beim Personal- und Organisationsreferat zu veranlassen. Die Finanzierung erfolgt aus dem Referatsbudget.
34. Die laufenden Arbeitsplatzkosten von jährlich 2.400, -- € sowie die Erstausrüstung von einmalig 2.000, -- € werden aus dem Referatsbudget finanziert.
35. Der Stadtrat nimmt zur Kenntnis, dass die beantragten Stellen keinen zusätzlichen Büroraumbedarf auslösen.
36. Der Antrag Nr. 20-26 / A 02284. „Shared Mobility: Möglichkeiten des Smart Monitoring nutzen

und Mo-nitoring-Dashboard live schalten!“ von Herrn StR Fabian Ewald, Herrn StR Jens Luther vom 13.01.2022, eingegangen am 13.01.2022 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.

37. Der Antrag Nr. 20-26 / A 03042 „Evaluierung der verkehrlichen Wirkung und Nutzung von Stellplätzen für E-Roller, Fahrräder und Mietfahrräder“ von der Herrn StR Hans Hammer vom 01.09.2022, eingegangen am 01.09.2022 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
38. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss

nach Antrag.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Die / Der Vorsitzende

Der Referent

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

Georg Dunkel
Berufsmäßiger Stadtrat

IV. Abdruck von I. - III.

Über die Verwaltungsabteilung des Direktoriums, Stadtratsprotokolle (SP)
an das Direktorium Dokumentationsstelle
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 das Direktorium HA II, Vergabestelle 1
4. An das Baureferat
5. An das Kreisverwaltungsreferat
6. An das Personal- und Organisationsreferat
7. An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
8. An die Stadtkämmerei
9. An die Stadtwerke München GmbH / Münchner Verkehrsgesellschaft mbH
10. An die Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH
11. An das Mobilitätsreferat, GL2
mit der Bitte um Kenntnisnahme.
12. Mit Vorgang zurück zum Mobilitätsreferat - GB1.32
Zum Vollzug des Beschlusses

Am
Mobilitätsreferat GL-Beschlusswesen