

**Beschluss zu On-Demand-Mobilität für die Landeshauptstadt München
Einstieg in flexible und nachfrageorientierte Mobilitätsangebote**

Produkt 43512300 Strategie, Bezirksmanagement und Projektentwicklung

Änderung des MIP 2023 - 2027

Beschluss über die Finanzierung für die Jahre 2024 - 2029

**Taxis im ÖPNV nutzen und schwächer nachgefragte Verbindungen damit
bedarfsgerecht aufrechterhalten**

Antrag Nr. 20-26 / A 02760 von StRin Heike Kainz, StR Sebastian Schall, StR Manuel Pretzl,
StRin Dr. Evelyne Menges, StR Hans-Peter Mehling vom 19.05.2022, eingegangen am
19.05.2022

Pilotprojekt Ridepooling initialisieren

StR-Antrag Nr. 20-26 / A 02909 von StRin Sabine Bär, StR Manuel Pretzl vom 08.07.2022,
eingegangen am 08.07.2022

Einrichtung eines flexiblen Bedarfsverkehrs

StR-Antrag Nr. 20-26 A 04261 von StR Manuel Pretzl, StR Andreas Babor. StRin Heike
Kainz vom 23.10.2023, eingegangen an 23.10.2023

Stufenweiser Aufbau eines umfangreichen On-Demand-Services

StR-Antrag Nr. 20-26 / A 04382 von StRin Gudrun Lux, StR Paul Bickelbacher, StRin Mona
Fuchs, StRin Sodie Langmeier, StR Florian Schönemann, StR Christian Smolka, StRin
Sibylle Stöhr, StR Nikolaus Gradl, StRin Simone Burger, StRin Anne Hübner, StR Andreas
Schuster, StR Felix Sproll, StR Christian Müller, StR Lars Mentrup vom 30.11.2023,
eingegangen am 30.11.2023

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 11680

Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 13.12.2023 (VB)

Öffentliche Sitzung

Anlagen

- Anlage 1: Betriebskonzeption und Flottensteuerung von ODM-Angeboten in München
- Anlage 2: StR-Antrag Nr. 20-26 / A 02760
- Anlage 3: StR-Antrag Nr. 20-26 / A 02909
- Anlage 4: StR-Antrag Nr. 20-26 / A 04261
- Anlage 5: StR-Antrag Nr. 20-26 / A 04382
- Anlage 6: Stellungnahme des Kreisverwaltungsreferates

- Anlage 7: Stellungnahme des Personal- und Organisationsreferates
- Anlage 8: Stellungnahme des Direktoriums
- Anlage 9: Stellungnahme der Stadtkämmerei
- Anlage 10: Stellungnahme des Referats für Arbeit- und Wirtschaft
- Anlage 11: Stellungnahme der Stadtwerke München GmbH / Münchner Verkehrsgesellschaft mbH

Inhalt

I.	Vortrag des Referenten.....	5
A.	Fachlicher Teil.....	5
	1. Anlass und Zielsetzung.....	5
	1.1. Einordnung von On-Demand-Verkehren in die Mobilitätsstrategie 2035 – Teilstrategie Shared Mobility.....	6
	1.2. Einordnung von On-Demand-Verkehren in den ÖDLA.....	7
	1.3. Bisherige On-Demand-Verkehre in München.....	8
	1.4. Status Quo und Städtevergleich.....	8
	2. Erstellung Betriebs- und Finanzierungskonzept.....	10
	2.1. Allgemeines.....	10
	2.1.1. Verfahren und Methodik.....	11
	2.1.2. Zielgruppen von ODM-Services.....	12
	2.1.3. Grundlagen zu ODM-Tarifen.....	13
	2.1.4. Auswahl der Bedienegebiete.....	13
	2.1.4.1. Südwest.....	14
	2.1.4.2. Nordwest.....	15
	2.1.4.3. Mittlerer Westen.....	16
	2.1.4.4. Herzstück.....	16
	2.1.5. Nachfrageabschätzung und Anpassungen von ODM-Verkehren in München.....	17
	2.1.6. Integration und Abgrenzung des Taxigewerbes.....	19
	3. Qualitätskriterien und Anforderungen an das ODM-System in München.....	20
	3.1. Betriebshöfe für ODM-Flotte.....	22
	3.2. ODM-Betriebsparameter für München.....	22
	3.3. ODM-Tarif.....	23
	3.4. Stufenplan 2025 - 2029.....	23
	3.5. Aufgaben und Verantwortung.....	24
	4. Stellenbedarf.....	26
	4.1 Gemeldete Bedarfe strategisch-konzeptioneller Aufgaben.....	26
	5. Zusätzlicher Büroraumbedarf.....	27
B.	Darstellung der Kosten und der Finanzierung.....	27
	1. Zweck des Vorhabens.....	27
	2. Kosten der ersten Stufe des ODM-Systems.....	28
	3. Zahlungswirksame Kosten im Bereich der laufenden Verwaltungstätigkeit...28	
	4. Vergabeverfahren Begleitende Evaluation der ODM-Services in München.....	29
	5. Mehrjahresinvestitionsprogramm.....	31
	6. Auszahlungen im Bereich der Investitionstätigkeit	31
	7. Finanzierung.....	32
	8. Produktbezug.....	32

8.1. Produktbeschreibung	32
9. Bearbeitung von StR-Anträgen.....	32
10. Abstimmung Referate / Dienststellen.....	34
II. Antrag des Referenten	37
III. Beschluss	40
IV. Abdruck von I. - III.	40
V. WV Mobilitätsreferat GL-Beschlusswesen	40

I. Vortrag des Referenten

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

Eine rechtzeitige Zuleitung der Sitzungsvorlage gemäß Ziffer 5.6.2 der AGAM konnte nicht erfolgen, da zum Zeitpunkt der m Vorfeld umfassende interne Abstimmungen notwendig waren. Eine Einbringung in den Ausschuss am 13.12.2023 ist jedoch nötig, da es sich um eine Haushaltsausweitung für 2024 handelt, welche bis spätestens Ende 2023 final einzubringen ist.

Aufbauend auf die Teilstrategie Shared Mobility, als Bestandteil der übergeordneten Mobilitätsstrategie 2035, werden im Folgenden On-Demand-Verkehre als Lösungsansatz zur Erreichung der gesteckten Ziele vorgestellt.

Der vorliegende Beschluss dient der Information zu den aktuellen Arbeitsständen der Aufträge aus dem Sharing-Mobility-Grundsatzbeschluss vom 19.07.2019 (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 15209), aus der Mobilitätsstrategie 2035 vom 15.06.2021 (Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 03507) sowie des Beschlusses zum Einstieg in die Teilstrategie Shared Mobility vom 19.01.2022 (Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 04857) und legt eine Empfehlung für die Stufenentwicklung von On-Demand-Services für München vor.

A. Fachlicher Teil

1. Anlass und Zielsetzung

On-Demand-Mobilität (ODM) steht für mehr Komfort, hohe Verfügbarkeit und große Flexibilität und schließt damit eine Angebotslücke zwischen dem liniengebundenem ÖPNV und dem privaten Pkw.

Mit dieser Vorlage schafft das Mobilitätsreferat gemeinsam mit der MVG die Grundlage für ein neues zeitgemäßes öffentliches Mobilitätsangebot in München. Bestehende ÖPNV-Angebote wie S-Bahn, U-Bahn, Tram und Busse sollen künftig durch ein On-Demand-Angebot ergänzt werden. Vollelektrische etwa 6 bis 8-sitzige Fahrzeuge sollen einfach gebucht werden können und Fahrgäste nach individuellem Bedarf von A nach B bringen. Dabei folgen sie keiner festen Linie, sondern die Route wird je nach Anzahl und Fahrrichtungswunsch der Nutzenden permanent optimiert und verändert. Somit können größere Gebiete flächenhaft erschlossen werden und Fahrgäste nach Fahrtwünschen optimiert befördert werden. Bestehende funktionale, zeitliche und räumliche Angebotslücken im Verkehrssystem können durch ODM einfach geschlossen und die Attraktivität des Gesamtsystems öffentlicher Mobilitätsangebote deutlich gesteigert werden.

Das neue Angebot wird für die Mobilitätswende und das Erreichen der Ziele der Mobilitätsstrategie 2035 aus verkehrlichen, aber auch aus wirtschaftlichen und industriepolitischen Gründen als elementar für München erachtet.

Vor dem Hintergrund der sich verschärfenden Klimakrise sowie den hohen Flächennutzungskonflikten in München, sind neue Mobilitätslösungen dringend notwendig, die verkehrlich effizient, umweltverträglich sowie sozial gerecht sind. Hierzu zählen öffentliche und geteilte Mobilitätsdienstleistungen, die von verschiedenen Nutzer*innen nacheinander oder zeitgleich genutzt werden können. ODM kann in vergleichsweise kürzester Zeit das volle verkehrliche Potential entfalten, weite Teile des Stadtgebietes flexibel und effizient erschließen und somit ganz neue Kund*innengruppen für den erweiterten ÖPNV gewinnen, die bislang vorwiegend das private Auto nutzen.

In einem ersten Schritt sollen Erfahrungen gesammelt werden, die in naher Zukunft zu einem On Demand Betrieb mit vollautomatisierten Fahrzeugen führen. Durch die Automatisierung sollen perspektivisch die Personalkosten reduziert und vor allem dem Fachkräftemangel im Bereich der Personenbeförderung proaktiv begegnet werden. Nicht zuletzt ist das automatisierte Fahren im erweiterten ÖPNV ein industriepolitisches Schlüsselthema, da mit fortschreitender Technologiedurchdringung durch die Automatisierung und Vernetzung das bestehende Gesamtsystem effizienter und wirtschaftlicher betrieben werden kann.

München kann mit diesem Beschluss gemeinsam mit anderen Städten wie Hamburg, San Francisco oder Oslo weltweit zu einer Pionierstadt für bedarfsorientierte, flexibel nutzbare autonome On-Demand-Mobilität werden und damit die Entwicklung im Sinne der Allgemeinheit steuern und einheimischen Herstellern und Dienstleistern als Keimzelle für öffentliche Mobilitätsangebote der Zukunft dienen.

Die Relevanz neuer, flexibler und digitaler Mobilitätsangebote sowie deren Vernetzung mit dem ÖPNV verdeutlicht auch der Koalitionsvertrag „Mehr Fortschritt wagen“ aus der Legislaturperiode 2021-2025 zwischen SPD, Grünen und FDP. Darin wird das Ziel gesetzt, digitale Mobilitätsdienste, innovative Mobilitätslösungen, wie On-Demand-Systeme und Carsharing zu unterstützen und die Intermodalität sowie barrierefreie Mobilitätsstationen zu fördern. Zudem sollen anbieterübergreifende digitale Buchungen und Bezahlungen ermöglicht werden.

In München soll mit diesem Beschluss durch eine aktive kommunale Steuerung On-Demand-Mobilität (ODM) als neue dauerhafte Angebotssäule in München etabliert werden und damit ein neues besonders individualisiertes und komfortables öffentliches Mobilitätsangebot geschaffen werden

1.1. Einordnung von On-Demand-Verkehren in die Mobilitätsstrategie 2035 – Teilstrategie Shared Mobility

Die Mobilitätsstrategie 2035 verfolgt das Ziel einer hohen Erreichbarkeit sämtlicher Orte im Stadtgebiet, einer attraktiven Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum, eine Verbesserung der Flächeneffizienz und die mehrdimensionale Leistungsfähigkeit des Verkehrs. Dabei sollen zentrale Themen wie z. B. Klima- und Umweltverträglichkeit, soziale Gerechtigkeit, Verkehrssicherheit oder Angebotsqualität berücksichtigt werden. 2019 beschloss der Stadtrat ein wegweisendes Ziel für München: Bis 2035 soll in München die Klimaneutralität erreicht werden (Sitzungsvorlagen Nr: 14-20 / V 16525). Darauf aufbauend verfolgt die Mobilitätsstrategie 2035 (Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 03507) konsequent Maßnahmen für die Erreichung der Klimaneutralität im Verkehrssektor und leistet einen wesentlichen Beitrag zur Lebensqualität und dem Allgemeinwohl in München. Die Mobilitätsstrategie 2035 sieht hierfür vor, den erweiterten Umweltverbund zu priorisieren und ein integriertes Mobilitätsgesamtsystem zu schaffen, welches eine Mobilität für Münchner*innen und Besucher*innen ohne eigenes Auto attraktiver macht. Zentrale Ansatzpunkte hierfür sind die bessere Vernetzung der vielfältigen Mobilitätsangebote untereinander, die Verschneidung mit der Stadt- und Freiraumplanung, die Zusammenarbeit von Stadt und Umland sowie die Umsetzung geeigneter Push- und Pull-Maßnahmen.

On-Demand-Angebote bauen den Vorteil der Flächeneffizienz von Shared-Mobility-Angeboten weiter aus. Bei On-Demand-Angeboten, auch als Ridepooling bezeichnet, teilen sich mehrere Personen ein Fahrzeug, welches, anders als z.B. bei Carsharing, von professionellem Fahrpersonal bedient wird. Der Start- und Zielpunkt der Mitfahrenden muss dabei nicht der gleiche sein, denn der Fahrtweg wird digital mittels Algorithmus optimiert und

effizient gewählt, sodass verschiedene Personen für ihren individuellen Weg dasselbe Fahrzeug gleichzeitig nutzen können und hierfür nur jeweils geringe Umwege in Kauf nehmen müssen. Somit können Wege und Fahrtenfragen gebündelt werden (Pooling). Das trägt zu einer Verbesserung des fließenden Verkehrs aber vor allem auch zur Reduzierung des ruhenden Verkehrs bei, da Fahrgäste bei Erreichen ihres Zielortes keinen Parkplatz für ihren privaten PKW benötigen.

Bei einem flächendeckenden ODM überlagern sich kapazitätsstarke Linienverkehre (Bus, Tram, U-Bahn) und flexible Flächenerschließung, die aufgrund des Einsatzes kleinerer Fahrzeuge die Erreichbarkeit im ÖPNV-Gesamtsystem erhöhen. Durch einen höheren Erschließungsgrad und durch das Angebot neuer Direktverbindungen können sich Reisezeiten im Vergleich zur reinen Nutzung des liniengebundenen ÖPNV, vor allem bei komplexeren Wegeketten, deutlich verringern. Dies birgt das Potential neue Zielgruppen zu erreichen und die Nutzung sowie möglicherweise den Besitz von privaten PKW zu reduzieren. Ferner bieten ODM-Verkehre die Chance auch Personengruppen anzusprechen, die den ÖPNV bisher aufgrund mangelnden Komforts (bspw. kein Sitzplatz in stark ausgelasteten Bussen) nicht genutzt haben.

Das Kriterium der Reisezeit gibt maßgeblich Aufschluss über die Erreichbarkeit verschiedener Quell- und Zielorte und ist elementares Entscheidungsmerkmal für Nutzer*innen. Zahlreiche Wege, wie Tangentialverbindungen oder komplexere Wegeketten, werden durch Umstiegs- und Transitzeiten im öffentlichen Verkehr verlängert. Hinzukommen Zu- und Abgangszeiten zu und von ÖPNV-Haltestellen, die einem bei der Nutzung des privaten PKW oft erspart bleiben. Im durchschnittlichen Reisezeitverhältnis ist der ÖPNV in München langsamer als das Auto (MiB 2022). Dies führt nach wie vor dazu, dass ein großer Anteil der Verkehrsteilnehmer*innen die Fahrt mit dem privaten PKW und damit die Möglichkeit der individuellen Direktverbindung mit der Option für flexible Zwischenhalte bevorzugt (34 % innerhalb der Landeshauptstadt München und 44% im Umland von München (laut Daten aus dem Jahr 2017 im Deutschen Mobilitätspanel für Haushalte)). Der konventionelle Linienverkehr kann aufgrund seiner eingeschränkten Flexibilität als Massenverkehrsmittel diese komplexen Wegebeziehungen nur bedingt abbilden.

ODM ist ein nachfrageorientiertes Angebot, das durch Digitalisierung flexibel und direkt die Angebotslücke zwischen Linien-ÖPNV und MIV schließt und damit das Gesamtsystem des ÖPNV stärken kann. ODM birgt außerdem das Potential Linienverkehr dort effizient zu ersetzen, wo ein flächenhafter Betrieb ein attraktiveres Angebot bieten und mehr Nachfrage generieren kann.

Perspektivisch werden On-Demand-Fahrzeuge auch autonom, also ohne Fahrpersonal im Stadtgebiet unterwegs sein, sobald die notwendige Technik dafür einsatzbereit ist. Dadurch wird sich nach aktueller Einschätzung auch eine maßgebliche Verbesserung der wirtschaftlichen Effizienz erreichen lassen.

1.2. Einordnung von On-Demand-Verkehren in den ÖDLA

Als rechtliche Grundlage für die Beauftragung der MVG zur Erbringung von ODM dient zunächst die Interimsbetrauung vom 24.06.2022 (vgl. Sitzungsvorlage-Nr. 20-26 / V 02792 vom 05.05.2021, die zum 31.12.2024 außer Kraft tritt). Ab 01.01.2025 soll die rechtliche Grundlage der "Öffentliche Dienstleistungsauftrag – Stadtverkehr München (ÖDLA)" sein. Dieser ÖDLA, den die LHM an die MVG vergeben will, wurde bereits am 04.08.2023 im europäischen Amtsblatt vorab bekanntgemacht und soll ab dem 01.01.2025 bei einer Laufzeit von 22,5 Jahren (ab 2025) in Kraft treten. Die konkreten Inhalte des ÖDLA werden aktuell erarbeitet. Zunächst bilden daher die in Kapitel 3 beschriebenen Betriebsparameter und

Qualitätsstandards die Grundlage für den ODM-Service in München. Soweit erforderlich, werden die entsprechenden Options- und Zubestellrechte der LHM über den ÖDLA ausgeübt.

1.3. Bisherige On-Demand-Verkehre in München

Im Stadtgebiet München sind bisher Clevershuttle (Zeitraum: 03/2016 - 06/2020) und der IsarTiger der MVG (Zeitraum: 07/2018 - 03/2020) gefahren.

Der IsarTiger war ein Pilotprojekt der MVG zur Erprobung der Nachfrage nach einem On-Demand Service in München. Die Flotte hat von Mitte 2018 bis März 2020 16 gasbetriebene Caddys umfasst, welche in einem Gebiet von 140 km² Fahrtenfragen bedient haben. Der Testbetrieb mit nicht näher differenziertem Proforma-Entgelt generierte wöchentlich 23.000 Fahrtenfragen. Die durchschnittliche Belegung der im Einsatz befindlichen Fahrzeuge lag in den letzten Betriebsmonaten bei 66% mit einer Pooling-Quote von bis zu 75%. Die durchschnittliche Reisezeit lag dabei pro Fahrgast in etwa bei 12 Minuten, die Reiseweite bei 4-5 km. Die Ergebnisse verdeutlichten, dass bereits 2020 eine große Nachfrage nach einem On-Demand Service in München sowie eine entsprechende Akzeptanz herrschte. Im März 2020 musste der Service aufgrund der Corona-Pandemie bis auf Weiteres eingestellt werden.

1.4. Status Quo und Städtevergleich

Derzeit verkehrt kein flächendeckendes On-Demand-Angebot in München. Lediglich der MVV Flex bindet an den Wochenendabenden den Landkreis München (LKM), ohne Zwischenhalt auf dem Stadtgebiet, an die Verkehrsknotenpunkte Ostbahnhof und Neuperlach Süd an.

Aktuell in Deutschland verkehrende On-Demand-Projekte lassen sich in drei Phasen einteilen.

Phase 1: Pilotprojekte

- meist weniger als 20 Fahrzeuge
- eng umgrenztes Bediengebiet
- stark begrenzte Bedienzeiten (z.B. nur am Wochenende / Nachtverkehr)
- **Ziel:** Erste Erfahrungen mit On-Demand-Systemen gewinnen

Phase 2: Vorbereitung auf den Massenbetrieb

- meist 50 – 200 Fahrzeuge
- erweitertes Bediengebiet (z.B. Großstadt, Landkreis, Region)
- annähernder 24/7 Betrieb
- ggf. Einsatz autonomer Fahrzeuge
- **Ziel:** Vernetzung mit ÖPNV, Erfahrungen mit intermodalen Angeboten sammeln

Phase 3: Massenbetrieb

- deutlich mehr als 200 Fahrzeuge
- ggf. überlappende Bediengebiete
- hohe Verfügbarkeit 24/7
- möglichst Einsatz autonomer Fahrzeuge
- **Ziel:** Verkehrliche Ziele (weniger Parkraum, Verlagerung von MIV auf ODM und ÖPNV, Weniger Verkehr durch geteilte Fahrten)

In folgenden Städten und Regionen haben sich On-Demand-Angebote bereits erfolgreich etabliert. Die Liste ist nicht abschließend und gibt lediglich einen Überblick.

Stand 04/2023

Auftritt/Service-Name	Ort	Betreiber	Tech Provider	Flottengröße	Phase 1/2/3
MOIA	Hamburg	MOIA	MOIA	450	3
MOIA	Hannover	MOIA	MOIA	75	3
Wir Mobil	Berlin, Zehlendorf	Via	Via	54	3
sprinti	Hannover	ÜSTRA	Via	100	3
HeinerLiner	Darmstadt	CleverShuttle	ioki	35	2
SSB Flex	Stuttgart	Stuttgarter Straßenbahnen AG	Via	30	2
FLEXIBUS 2.0	Krumbach	BBS Brandner	Via	10	1
MVV Flex	Aying	Geldhauser	Mentz	7	1
Hofer Landbus	Landkreis Hof	Taxi 3033	door2door (SWVL)	6	1
NEA Mobil	Neustadt an der Aisch		ioki	6	1
Rosi	Landkreis Rosenheim	CleverShuttle	ioki	5	1
elma	Landkreis Regensburg	CleverShuttle	ioki	4	1
Expressbus Pfaffenhofen	Pfaffenhofen an der Ilm	Stadtbus Pfaffenhofen	Padam	4	1
City Shuttle	Aschaffenburg	CleverShuttle	ioki	3	1
KEXI	Landkreis Kelheim		Via	3	1
omobi	Murnau Ort	omobi	ioki	3	1
swaxi	Antonsviertel, Augsburg	swa	ioki	2	1
EMMI-MOBIL	Bad Hindelang		door2door (SWVL)	2	1
KelRide	Donaupark, Kelheim	EasyMile	Via	2	1 (autonom)
FreYfahrt	Freyung	Prager Reisen	door2door (SWVL)	2	1
Hoki	Markt Holzkirchen	Omobi	ioki	2	1
KEXI	Neustadt an der Donau	CleverShuttle	ioki	2	1
Bad Birnbach Autonome Buslinie	Bad Birnbach	RBO Regionalbus Ostbayern GmbH (DB)	ioki	1	1 (autonom)

Tabelle 1: Auszug der in Deutschland existierenden On-Demand-Verkehre

Etwa 96 % aller ODM-Projekte in Deutschland befinden sich in Phase 1, 3 % aller ODM-Projekte in Deutschland befinden sich in Phase 2. Lediglich die ODM-Verkehre in Hamburg und Umgebung sowie die ODM-Verkehre in der Region Hannover und in Berlin lassen sich der Phase 3 zuordnen.

2. Erstellung Betriebs- und Finanzierungskonzept

Von November 2022 bis Juli 2023 haben das MOR und die MVG gemeinsam mit einem externen Berater*innengremium, bestehend aus den Unternehmen MOIA und dmo (digital mobilities consultants) sowie der Technischen Universität München (TUM) ein Betriebs- und Finanzierungskonzept zur Aufnahme von On-Demand-Verkehren in der Landeshauptstadt München ausgearbeitet.

In einem ersten Schritt wurde ein umfassendes Angebotssystem für Bedarfsverkehrsangebote konzipiert. Darauf aufbauend wurde ein räumliches Angebotskonzept inklusive detailliertem Betriebskonzept abgeleitet, das ein Maximum an Wirtschaftlichkeit und Effizienz innerhalb des Gesamtverkehrssystems ermöglicht. Im Rahmen der Betriebskonzeption wurde ermittelt, in welchem Kontext (vorhandenes ÖV-Angebot, räumliche Situation, Nutzungen im Umfeld, etc.) der Einsatz von Bedarfsverkehren besonders sinnvoll ist.

Auf Basis der vorgeschlagenen Szenarien wurden dann die möglichen Kosten und Erlöse ermittelt. Dabei erfolgte die Berechnung von Betriebs- und Wirtschaftlichkeitskennzahlen für die ermittelten Szenarien. Ferner wurde untersucht, ob und unter welchen Voraussetzungen bestimmte Angebote eigenwirtschaftlich bestehen können oder Ausschreibungsinhalte so kombiniert werden können, dass sich unterschiedlich starke Nachfragegebiete und Quartiere innerhalb der Landeshauptstadt München ergänzen.

Für den Betrieb und die Steuerung von Bedarfsverkehren bedarf es eines geeigneten Hintergrundsystems, das zum einen die für die Planung und Durchführung eines ODM-Betriebes notwendigen Funktionen abbildet sowie zum anderen den Zugang für die Endkund*innen und die Fahrer*innen ermöglicht. Die Anforderungen an das Hintergrundsystem sowie die operative Flottensteuerung des Fahrbetriebsdienstleisters wurden konzeptionell erarbeitet und definiert, um den Anforderungen der Landeshauptstadt München gerecht zu werden.

2.1. Allgemeines

Für die Betriebskonzeption wurden mehrere Bediengebietsvarianten (vgl. Kapitel 2.4.1) untersucht, die sich als "Einstiegsszenario" für einen ODM-Service in Phase 2 (vgl. Kapitel 1.4) eignen. Die Bediengebiete sollten in jedem Fall eine ausreichende Größe aufweisen und so zugeschnitten sein, dass der ODM-Service einen hohen eigenen Verkehrswert aufweist, also relevante Quellen und Ziele einschließt und nicht ausschließlich als Zu- oder Abbringer zum Linienverkehr oder als "Lückenfüller" fungiert. Auf dieser Basis sollten sich die Gebiete bezüglich erwartbarer Nachfrage, Bevölkerungsabdeckung und Erschließung potenziell unterversorgter Gebiete aber deutlich unterscheiden. Neben der Abdeckung möglichst vieler Einwohner*innen und Arbeitsplätze und der Anbindung von Randgebieten (vgl. Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 06891) (hier insbesondere auch das Neubaugebiet Freiham) wurde dabei auch die potenzielle Effizienz im Sinne eines ausgelasteten Services berücksichtigt. Aus früheren Untersuchungen ist bekannt, dass Ridepooling besonders dann effizient ist, wenn die Nachfragedichte hoch ist. In diesem Fall ist die Wahrscheinlichkeit zum Poolen, also zum Zusammenlegen mehrerer ähnlich verlaufender Fahrtwünsche, höher, wodurch Leerkilometer gespart und die durchschnittlichen Besetzungsgrade erhöht werden können.

2.1.1. Verfahren und Methodik

Zunächst wurde ein vereinfachtes räumliches Nachfragemodell zugrunde gelegt, dass die Nachfrage anhand verschiedener Variablen, inkl. Einwohner*innen, Arbeitsplätze sowie Points of Interest (z.B. Läden, Gastronomie, Kulturstätten wie Kino und Theater sowie ÖV-Haltestellen) schätzt. Ziel hierbei ist es nicht, die genaue Nachfrage zu ermitteln, sondern räumliche Muster für die Abgrenzung von Bedienegebieten zu erkennen. Da Einwohner*innen sowie Arbeitsplätze starke Indikatoren für die Nachfrage sind, kann ferner bei der Wahl der Grenzen auch sichergestellt werden, dass im ausgewählten Bedienegebiet eine hohe Abdeckung der Bevölkerung gewährleistet wird.

Folgende Abbildung verdeutlicht die initiale Nachfrageschätzung in und um München. Es ist klar zu erkennen, dass im dichten Stadtzentrum, insbesondere in Altstadt, Maxvorstadt und Au-Haidhausen eine hohe Nachfragedichte vermutet wird. Auch die Achse entlang der Stammstrecke inklusive Pasing zeigt hohe Schätzwerte auf und ermöglicht intermodale Verknüpfungen. Der Englische Garten im Norden und der weitere Verlauf der Isar nebst Flaucher im Süden stellen natürlich Barrieren dar. Zum Stadtrand hin nimmt die Nachfragedichte erwartungsgemäß deutlich ab.

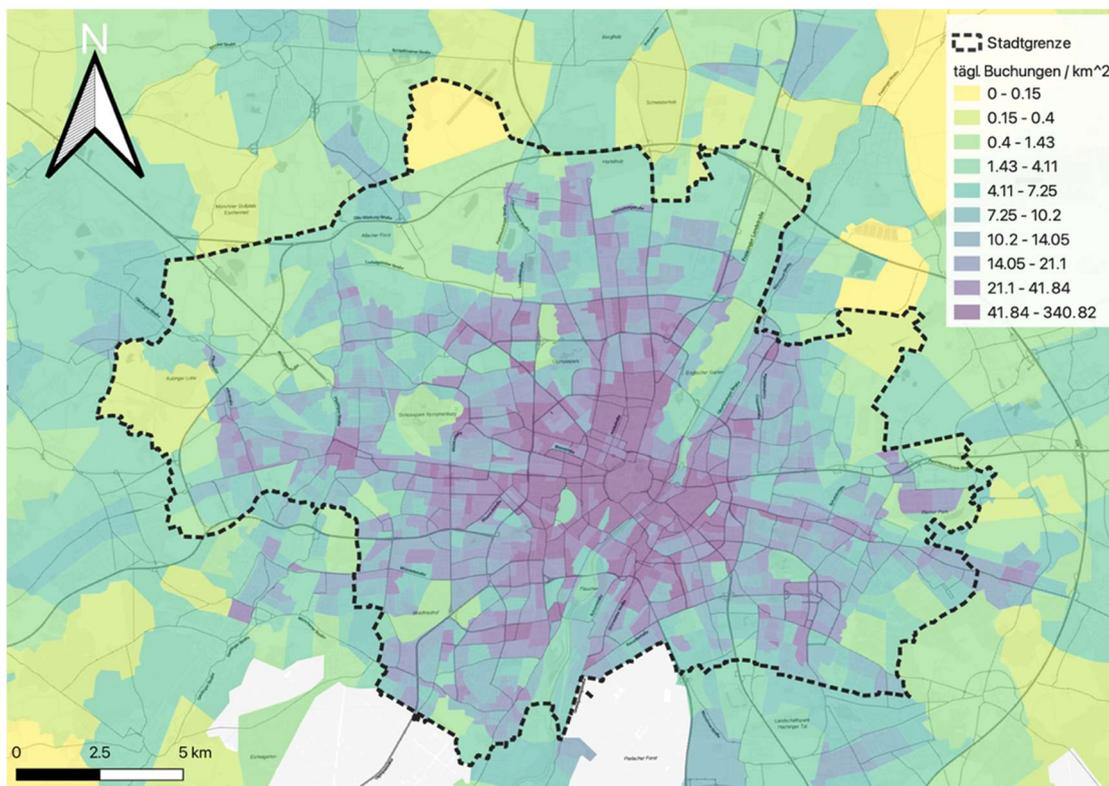


Abbildung 1: Darstellung der Nachfrage nach On-Demand-Services in Buchungsanfragen pro km² pro Tag (Quelle: Betriebskonzeption und Flottensteuerung von ODM-Angeboten in München)

Die TUM hat das agentenbasierte Verkehrsnachfragemodell Microscopic Traffic Orchestrator (MITO) entwickelt und auf die Metropolregion München angewendet. Das Verkehrsverhalten

wird für eine idealtypische Woche, also eine Woche außerhalb der Ferienzeit, ohne Feiertage und ohne Großveranstaltungen, für die folgenden Wegezwecke geschätzt:

- Arbeit
- Ausbildung
- Einkaufen
- Freizeit
- Anderer Zweck
- Wegekette mit Arbeit
- Wegekette ohne Arbeit

MITO verwendet Verkehrsmittelwahlmodelle auf der Grundlage von Daten aus dem Deutschen Mobilitätspanel für Haushalte. Die Modelle simulieren die Wahl zwischen den Verkehrsträgern Autofahrende, im Auto Mitfahrende, ÖPNV (inkl. Bus, Straßenbahn, U-Bahn und S-Bahn/Nahverkehrszug), Fahrrad und Fußverkehr. Um den potenziellen Anteil des neuen Verkehrsträgers Ride-Pooling (ODM) abzuschätzen, wurde das bestehende Verkehrsnachfragemodell MITO erweitert.

Die geschätzte Nachfrage nach ODM für eine typische Woche wird im Anschluss mit der Multi-Agenten Verkehrssimulation MATSim simuliert. Dies ist eine von der TU Berlin und ETH Zürich entwickelte Open-Source-Software, welche es erlaubt, vielfältige Mobilitätssimulationen auf detailgetreuer Ebene durchzuführen. Neben der typischen Verkehrsumlegung von PKW- und ÖV-Verkehren beinhaltet die Simulation auch Komponenten, um die Nachfrage iterativ anzupassen. Dabei lernen sogenannte Agenten, also synthetische Individuen, über den Verlauf der Simulation von vergangenen Entscheidungen und passen ihr Verhalten im Folgenden an. Für die Abbildung von On-Demand-Verkehren existieren mehrere Erweiterungen, die es erlauben, Ridepooling-Dienste detailgetreu zu evaluieren. Auch die explizite Betrachtung fahrerbasierter Services inklusive Fahrerschichten/-pausen sowie das (Ent-)Ladeverhalten elektrischer Fahrzeuge ist möglich. Mithilfe der Ergebnisse aus MATSim sind detaillierte Auswertungen zu Flottenauslastung, Ladezyklen, gefahrene Kilometer inkl. Leerkilometer, Pooling-Quote u.v.m. möglich. Die Dispatching-Logik der Flottensimulation basiert ausschließlich auf den quelloffenen Algorithmen und liefert daher anbieterneutrale und akademisch anerkannte Ergebnisse.

2.1.2. Zielgruppen von ODM-Services

ODM-Ridepooling spielt, wenn es entsprechend aufgebaut und betrieben wird, eine wichtige Rolle bei der Mobilitätswende. Dabei zeigt sich, dass Ridepooling eine breite Basis an Zielgruppen bzw. Reisezwecken anspricht.

Reisende und mobilitätseingeschränkte Personen nutzen ODM, um mit Gepäck oder Mobilitätshilfen bedarfsgerecht in der Stadt unterwegs sein zu können. Geschäftsreisende nutzen ODM als Mietwagensersatz und tragen somit zur Verkehrsentlastung bei. Pendler*innen und Personen im Freizeitverkehr erreichen ihre Ziele im Stadtgebiet und näheren Umland durch die Nutzung eines ODM nahezu genauso schnell wie mit dem eigenen PKW und tragen somit dazu bei, das Verkehrsaufkommen insgesamt zu reduzieren, da sie ihren privaten PKW nicht nutzen müssen. Die Nutzung von ODM ist für den Fahrgast aufgrund der Konzeption mit virtuellen Haltestellen und der Optimierung auf gepoolte und damit geteilte Fahrten im gesamten Bedienegebiet durch kurze Zu- und Abgangswege komfortabel nutzbar.

Durch die Nutzung von ODM kann das subjektive Sicherheitsempfinden einiger Nutzenden gegenüber langen Fußwegen und Nutzung des ÖPNV steigen. Die diversen

Zielgruppenansprachen ermöglichen eine konkrete Beteiligungsmöglichkeit aller an der Mobilität in München und führen somit zu einer gesteigerten Inklusion. Häufig wird die Nutzung von ODM mit der Nutzung des ÖPNV kombiniert. Dies kann auf einer Reise kombiniert geschehen oder nacheinander am selben Tag. Die Einführung von ODM stärkt daher das Gesamtsystem des ÖPNV.

Es ist folglich anzunehmen, dass die Einführung eines ODM-Systems in der Landeshauptstadt München zu einer Abnahme von PKW-Fahrten und einer geringfügigen Zunahme bei der Nutzung des ÖPNV führen wird.

2.1.3. Grundlagen zu ODM-Tarifen

Ein On-Demand-Tarif muss diversen Anforderungen gerecht werden. Zum einen sollen sich durch attraktive Endpreise Personen angesprochen fühlen, den neuen Service zu nutzen und motiviert werden, mehr Wege mit dem ÖPNV zurückzulegen. Zum anderen bedarf es steuernder Funktionen, um mit dem Einsatz von On-Demand-Verkehren verkehrliche Wirkungen erreichen zu können. So sollen Kurzstreckenfahrten sowie Fahrten parallel zu vorhandenem und gut ausgebautem ÖPNV vermieden werden, um keine Verkehrsverlagerungseffekte von Fuß- und Radverkehr oder innerhalb des ÖPNV zu generieren. Des Weiteren soll das Angebot in Stadtrandgebieten oder auf tangentialen Verbindungen vergünstigt angeboten werden, um in weniger dicht besiedelten Räumen einen attraktiveren ÖPNV, auch im Rahmen der Daseinsvorsorge anbieten zu können. Darüber hinaus obliegt dem Tarif auch die Funktion das verfügbare Angebot an die aktuelle Nachfrage anzupassen. Zu Spitzenzeiten wird der Tarif erhöht, um die Nachfrage entzerren zu können und eine zuverlässige Bedienung ohne hohe Ablehnungsquoten der Fahrtenfragen gewährleisten zu können.

Um allen oben genannten steuernden Funktionen nachkommen zu können, soll sich der Tarif daher aus mehreren Komponenten zusammensetzen:

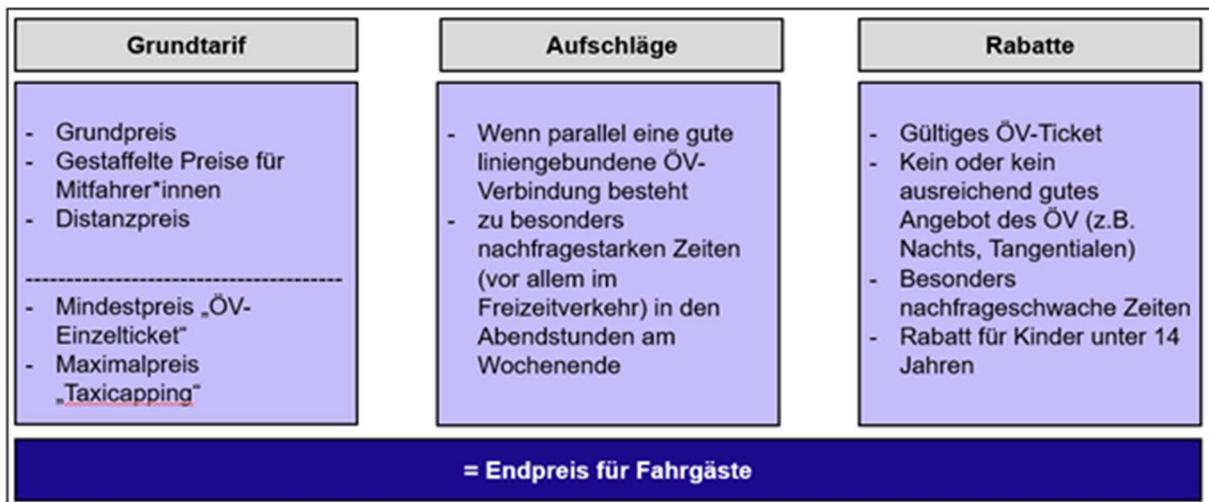


Abbildung 2: Darstellung der geplanten ODM-Tarifstruktur für München (Quelle: Betriebskonzeption und Flottensteuerung von ODM-Angeboten in München)

2.1.4. Auswahl der Bedienegebiete

Im Westen von München besteht eine deutlich höhere Nachfrage nach On-Demand-Services als im Osten (vgl. Abbildung 3: Exemplarisch untersuchte Gebiete für den Betriebsstart von

On-Demand-Services in München), daher fokussieren sich die Szenarien zur Betriebsaufnahme auf das Zentrum und den Münchner Westen. So ist bereits im Einstiegsszenario (Beginn der Phase 2) ein großer Anteil der Bevölkerung durch das neue Mobilitätsangebot erschlossen. Die exemplarisch sehr detailliert betrachteten Gebiete, die sich optimal zur Betriebsaufnahme eignen, sind in folgender Abbildung übersichtlich zusammengestellt.

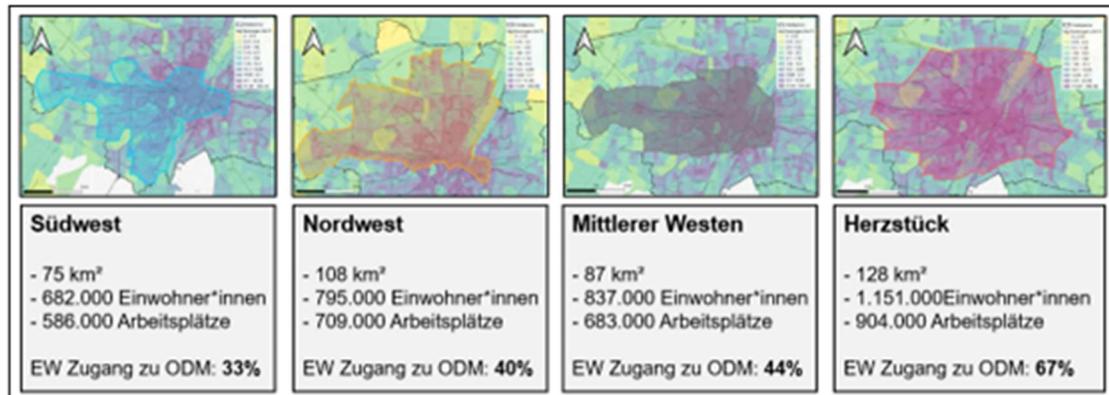


Abbildung 3: Exemplarisch untersuchte Gebiete für den Betriebsstart von On-Demand-Services in München (Quelle: Betriebskonzeption und Flottensteuerung von ODM-Angeboten in München)

2.1.4.1. Südwest

Das Bediengebiet Südwest (siehe Abbildung 4: Bediengebiet Südwest) ist das kleinste der untersuchten Gebiete. Es hat eine Fläche von 75 km² und erstreckt sich von der Innenstadt nach Westen entlang der Stammstrecke und Schloss Nymphenburg weiter über Pasing bis nach Aubing inklusive des Neubaugebietes Freiam. Nach Süden wird ein Großteil des Stadtrands angebunden, östlich begrenzt von Flaucher und Isar. In diesem Szenario werden laut Daten des städtischen Verkehrsmodells ca. 682.000 Einwohnende und 586.000 Arbeitsplätze angebunden. Damit erhalten ca. 43 % der Bevölkerung Münchens Zugang zu einem On-Demand-Dienst.

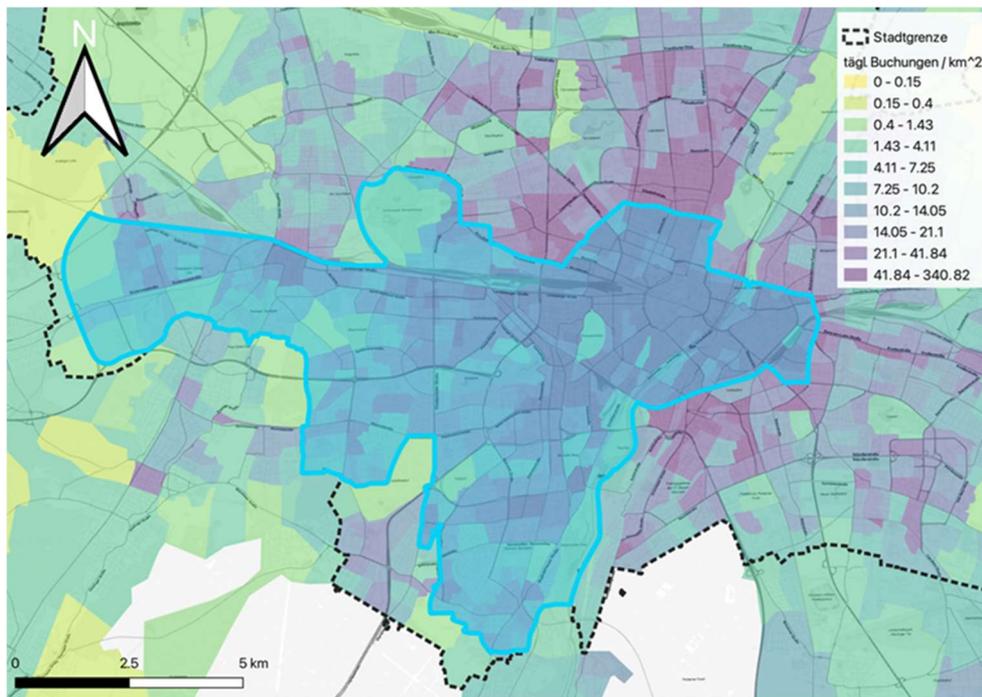


Abbildung 4: Bediengebiet Südwest (Quelle: Betriebskonzeption und Flottensteuerung von ODM-Angeboten in München)

2.1.4.2. Nordwest

Das Bediengebiet Nordwest (siehe Abbildung 5: Bediengebiet Nordwest) erstreckt sich ähnlich wie das Szenario Südwest von der Innenstadt nach Westen bis nach Aubing und schließt nach Norden den Olympiapark und Umsteigeknoten wie Moosach sowie Feldmoching ein. Nach Osten ist das Gebiet durch den Englischen Garten begrenzt. Das Gebiet ist 108 km² groß und bindet 795.000 Einwohnende sowie 709.000 Arbeitsplätze an, was etwa 50 % der Bevölkerung Münchens entspricht.

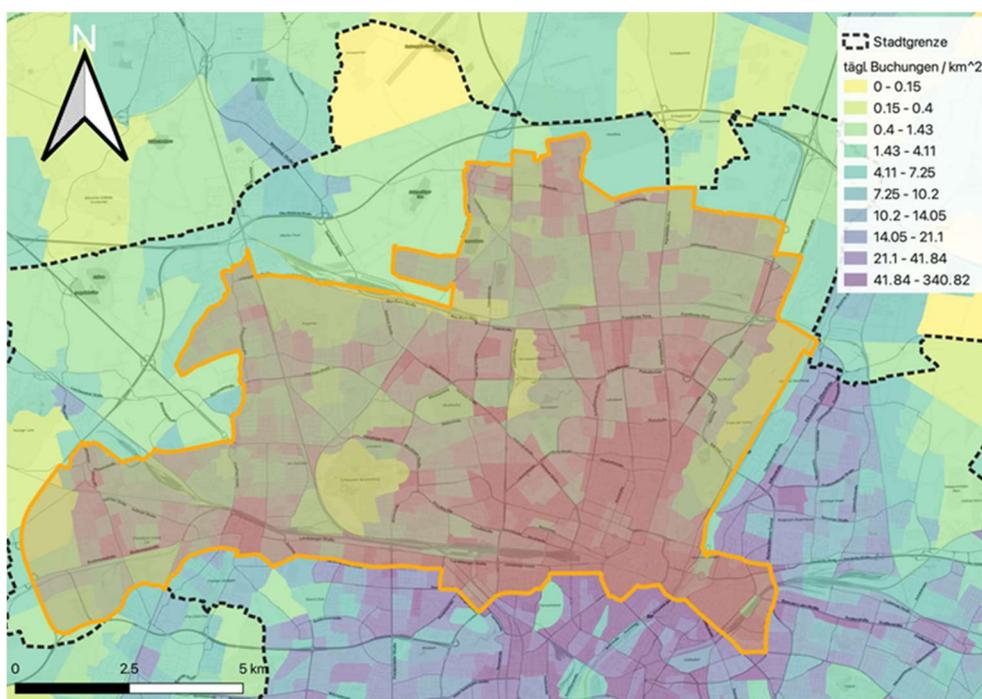


Abbildung 5: Bediengebiet Nordwest (Quelle: Betriebskonzeption und Flottensteuerung von ODM-Angeboten in München)

2.1.4.3. Mittlerer Westen

Das Szenario Mittlerer Westen (siehe Abbildung 6: Bediengebiet Mittlerer Westen) hat eine Ausdehnung von 87 km² und ähnelt, weniger einem "Tortenstück" als einem breiten Streifen, der sich vom erweiterten Stadtzentrum nach Westen bis an den Stadtrand zieht. Hier ist die Idee, ein Bediengebiet zu definieren, das sowohl einen Stadtrandanschluss als auch eine Anbindung der Innenstadt inklusive Schwabing und Maxvorstadt herstellt. Außerdem bieten sich hier beidseitig entlang der westlichen Stammstrecke viele intermodale Anschlussmöglichkeiten, bei denen der On-Demand-Dienst als Zu- und Abbringer fungieren kann. Insgesamt werden in diesem Szenario ungefähr 837.000 Einwohnende und 683.000 Arbeitsplätze angebunden. Das entspricht ca. 53 % der Bevölkerung Münchens.

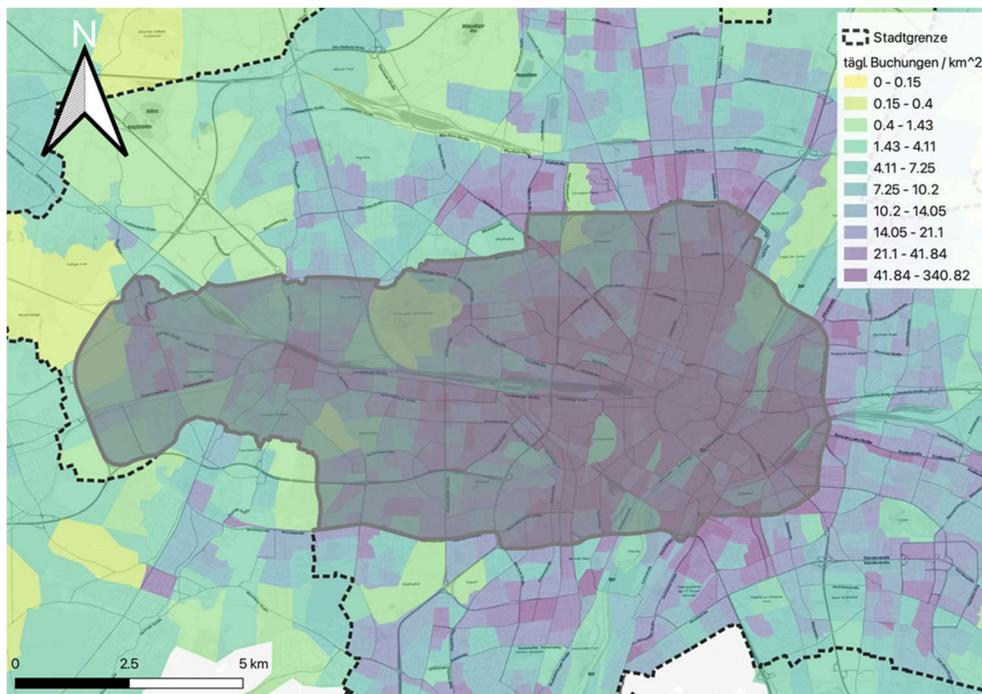


Abbildung 6: Bediengebiet Mittlerer Westen (Quelle: Betriebskonzeption und Flottensteuerung von ODM-Angeboten in München)

2.1.4.4. Herzstück

Das Herzstück (siehe Abbildung 7: Bediengebiet Herzstück) ist mit 128 km² das größte der untersuchten fahrerbasierten Betriebsszenarien. Das Gebiet umschließt vom Stadtzentrum ausgehend einen Großteil der inneren Stadtteile. Im Süden reicht das Gebiet bis nach Giesing, Obersendling und Neuperlach. Im Westen endet das Gebiet am Bahnhof Pasing und im Norden werden der Olympiapark sowie Milbertshofen angebunden.

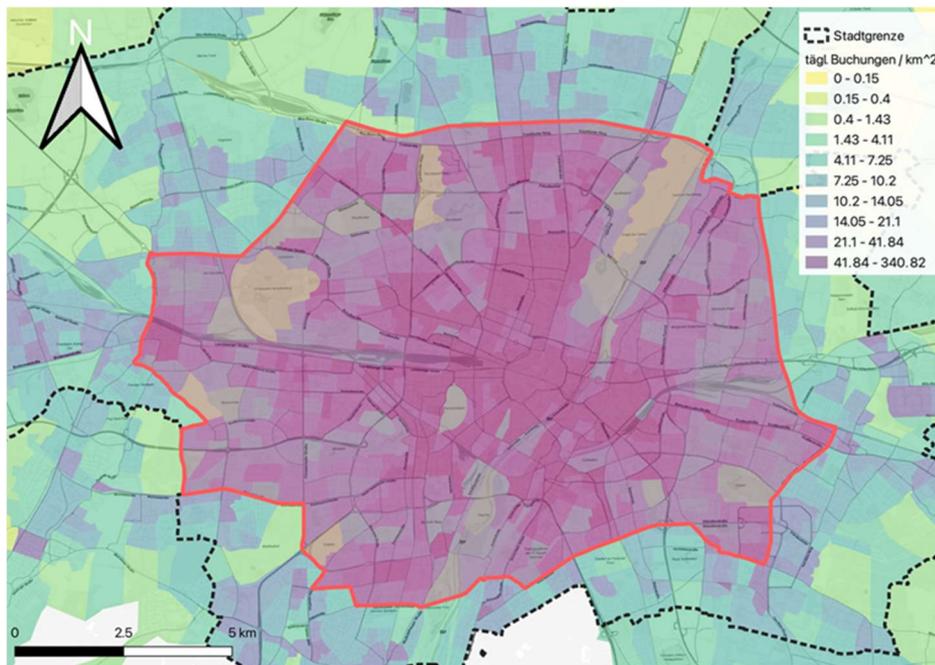


Abbildung 7: Bediengebiet Herzstück (Quelle: Betriebskonzeption und Flottensteuerung von ODM-Angeboten in München)

Der Osten erstreckt sich bis zum Bahnhof Trudering. Der Fokus des Herzstücks richtet sich weniger auf einen Stadtrandanschluss als auf einen ökonomisch möglichst effizienten On-Demand-Service, der einen Großteil der Bevölkerung erreicht und dabei einen geringeren Subventionierungsbedarf pro Fahrt benötigt als die anderen Gebiete. Insgesamt werden hier etwa 1.151.000 Einwohner*innen sowie 904.000 Arbeitsplätze angebundnen. In diesem Fall hätten 73% der Münchner Bevölkerung direkten Zugang zum On-Demand-Service.

2.1.5. Nachfrageabschätzung und Anpassungen von ODM-Verkehren in München

Die Nachfrage nach ODM-Services hängt im Wesentlichen vom Tarif aber auch von der Verfügbarkeit alternativer Beförderungsmöglichkeiten ab. Grundsätzlich erscheint es erstmal sinnvoll, ODM in Stadtrandgebieten anzubieten. Aufgrund der geringeren Nachfragedichte bleiben die Pooling-Rate und die verkehrliche Wirkung in solchen Gebieten aber niedrig.

Für die Effizienz des Angebotes, d.h. eine möglichst gemeinsame Beförderung von Fahrgästen mit unterschiedlichen Start- und Zielpunkten (Pooling) bei gleichzeitig geringem Leerfahrtenanteil, sind Bediengebiete mit einer höheren Nachfragedichte wichtig. Die Effizienz von ODM in verdichteten Stadtteilen ist abzuwägen mit dem Wunsch, den Linienverkehr insbesondere in den dispersen Bereichen des Stadtgebiets durch ODM zu ergänzen. Die ausgewählten und in Kapitel 2.1.4. vorgestellten Gebiete erfüllen allesamt diese Anforderungen.

Die Nachfrage in den näher untersuchten Gebieten ist in folgenden Abbildungen zu erkennen.



Abbildung 8: Schwerpunkte der Nachfrage nach On-Demand-Verkehren in den exemplarisch untersuchten Bedienegebieten für den Betriebsstart (Quelle: Betriebskonzeption und Flottensteuerung von ODM-Angeboten in München)

Für den Hochlauf der Nachfrage, bis das Angebot von den Nutzenden vollumfänglich angenommen wird, ist erfahrungsgemäß ein Zeitraum von mindestens 2 Jahren (2025 – 2027) einzuplanen, so dass die volle Fahrzeugflotte, einschließlich Fahrpersonal, nicht von Beginn an zur Verfügung stehen muss. Das Zentrum Münchens sollte wegen der Nachfragedichte immer bedient werden. Auch ist zu beachten, dass das Gebiet nicht zu klein gewählt wird, damit ausreichende Quell- und Zielorte mit Nachfrage vorhanden sind und bei kurzen Distanzen keine Verlagerung weg von Fuß- oder Radverkehr stattfindet.

Auf Grund des zeitlichen Vorlaufs für Fahrzeugbestellungen, Personalgewinnung und – Schulung sowie der begrenzten Beförderungskapazitäten einer ODM-Flotte ist in jedem Fall ein Stufenplan (vgl. 3.3.) für den Hochlauf erforderlich, so dass bei Bedarf auch kurzfristig auf Nachfragezuwächse reagiert werden kann und das Bedienegebiet regelmäßig an die tatsächlich nachgefragten Fahrten angepasst werden kann.

Generell sollte ODM immer als ein flexibles System verstanden werden, das unkompliziert im laufenden Betrieb angepasst werden kann. Anders als im klassischen ÖV ist es mit deutlich kürzeren Vorlaufzeiten möglich, die Menge der eingesetzten Fahrzeuge an die jeweilige Nachfrage zu einer bestimmten Tages- und Wochenzeit anzupassen oder das Bedienegebiet zu verändern. Ähnlich kann auch der Preis angepasst werden, um die Nachfrage optimal auf das bestehende Angebot zu lenken. Es ist davon auszugehen, dass das ODM-System periodisch nachjustiert und optimiert wird. Weil Angebotsparameter im laufenden Betrieb angepasst werden können, spricht man auch von einem lernenden System.

Weitere Wachstumsschritte des Bedienegebietes können nach außen in alle Richtungen erfolgen. Am einfachsten wird dieses im Szenario Herzstück möglich sein. In Abhängigkeit von verfügbaren Fahrzeugen und Fahrer*innen, der Nachfrageentwicklung, der Einführung autonomer Fahrzeuge und politischen Zielen kann das Bedienegebiet schneller oder langsamer erweitert werden.

Auch ein Umlandanschluss lässt sich zeitnah herstellen. In den aktuell laufenden Förderprojekten MoveRegioM und MINGA (vgl. Nr. 20-26 / V 08073 und Nr. 20-26 / V 08689) wird explizit untersucht, welche Regelungsabsprachen mit den umliegenden Landkreisen getroffen werden müssen, um den gebietskörperschaftsübergreifenden Einsatz von On-Demand-Diensten zu ermöglichen. Erste Ergebnisse liegen im Jahr 2025 vor.

Mit dem Einsatz autonomer Fahrzeuge können perspektivisch die Kosten so weit gesenkt werden, dass der On-Demand-Service Schritt für Schritt auf das gesamte Stadtgebiet ausgeweitet werden kann und perspektivisch zu einem Modal-Shift vom MIV auf ODM und damit den ÖPNV führen. Die Verlagerung kann Dimensionen von 2-4% betragen. Maßnahmen, wie die Ausweitung und Intensivierung des Parkraummanagements, Neuverteilung des öffentlichen Raumes oder Bepreisungsinstrumente für den MIV erhöhen den Modal-Shift noch einmal deutlich. Durch den Einsatz autonomer Fahrzeuge steigt die Verfügbarkeit des On-Demand-Service weiter an, so dass eine flächendeckende Erschließung der Landeshauptstadt München auf einem hohen Serviceniveau mit kurzen Wartezeiten gewährleistet werden kann.

2.1.6. Integration und Abgrenzung des Taxigewerbes

Grundsätzlich liegt es nahe, das Taxigewerbe bei der Durchführung des ODM-Angebotes einzubinden. Taxis stellen, ähnlich wie ODM, eine wichtige Mobilitätsoption im Rahmen öffentlicher Verkehrsangebote dar.

Im Rahmen des ODM-Betriebskonzeptes sind für die Einbindung vor allem zwei Optionen denkbar. Einer beabsichtigten Beauftragung von Betriebsdurchführungsleistungen muss im Regelfall eine europaweite Ausschreibung vorauslaufen.

Option 1: Die Bedienung eines abgegrenzten Teilgebietes. Sofern sich bestimmte Bedienegebiete sinnvoll abgrenzen lassen, könnte die Betriebsdurchführung auf Basis der geltenden ODM-Tarife an Dritte, d. h. auch das Taxigewerbe vergeben werden. Dabei sind zwingend die Beauskunftungs- und Buchungsmedien zu nutzen, die durch das lokale Verkehrsunternehmen (MVG) bereitgestellt werden.

Option 2: Die Einbindung von Fahrzeugen und Fahrer*innen (TaaS / Transport as a Service). Hier könnten Dritte, d. h. auch das Taxigewerbe, durch die MVG mit einem Teil der für das ODM-System benötigten Betriebsleistung beauftragt werden.

Allerdings sind bei der Einbindung folgende Schwierigkeiten zu bedenken. Dieses betrifft insbesondere:

- **Erscheinungsbild:** Für den Fahrgast muss klar ersichtlich sein, in welchem Service das Fahrzeug zum jeweiligen Zeitpunkt unterwegs ist. Dieses ist schwierig, weil Taxi-Fahrzeuge und ODM unterschiedlich "gebrandet" sind. Das Branding als Teil des Marketings entscheidet wesentlich mit über den Erfolg des ODM-Services im Hinblick bspw. auf Bekanntheit, Nutzung oder Nutzerfinanzierung.
- **Verfügbarkeit:** Die Auslastungskurven von ODM und Taxigewerbe sind sehr ähnlich, d. h. in Zeiten ungenutzter Taxi-Kapazitäten werden diese beim ODM auch nicht benötigt, während in den Spitzenzeiten des ODM auch beim Taxigewerbe i.d.R. keine Überkapazitäten bestehen.

- Verlässlichkeit:
ODM muss verlässlich auf die Fahrzeuge und Fahrer*innen zurückgreifen können. Die Gewährleistung einer solchen Verlässlichkeit spezifischer Fahrzeuge und Fahrer*innen, d. h. Ersatz bei Krankheit, Fahrzeugausfall oder Messezeiten ist im Taxigewerbe nur schwer umsetzbar.
- Taxilizenzen:
Taxi-Unternehmen unterliegen einer gesetzlichen Betriebspflicht, die sie während der Genehmigungslaufzeit zur Aufrechterhaltung des Taxibetriebs verpflichtet. Soweit Taxifahrzeuge im Rahmen einer Mischnutzung (als Taxi- und ODM-Fahrzeug) betrieben werden, ist zu prüfen, ob dies im Einklang mit der genannten Vorschrift und ohne Nachteile für die betroffenen Taxiunternehmen erfolgen kann. Für den ODM-Service könnte dadurch eine Ausweitung der Bedienzeiten nur sehr eingeschränkt möglich sein.

Zusätzlich sind Kooperationen auch bei der Infrastruktur (Ladeinfrastruktur, Abstellflächen) denkbar. Im Verlauf der Betriebskonzeption zu On-Demand-Verkehren wurden Gespräche mit der Münchner Taxizentrale sowie dem Münchner Taxibüro des Kreisverwaltungsreferates geführt.

Es ist festzuhalten, dass sich Unternehmen aus dem Taxigewerbe auch einzeln oder als Bietergemeinschaft auf die Ausschreibung des Fahrbetriebes bewerben können, sofern die Voraussetzungen dafür gegeben sind.

3. Qualitätskriterien und Anforderungen an das ODM-System in München

Ein Betriebsstart soll in Q2/2025 realisiert werden. Um verkehrliche Ziele zu erreichen, empfiehlt sich der Betriebsstart im Szenario „Mittlerer Westen“.

- Erschließung neuer Kund*innengruppen
- Tangentiale Verbindungen ermöglichen
- Verlagerung von MIV auf ODM & ÖPNV

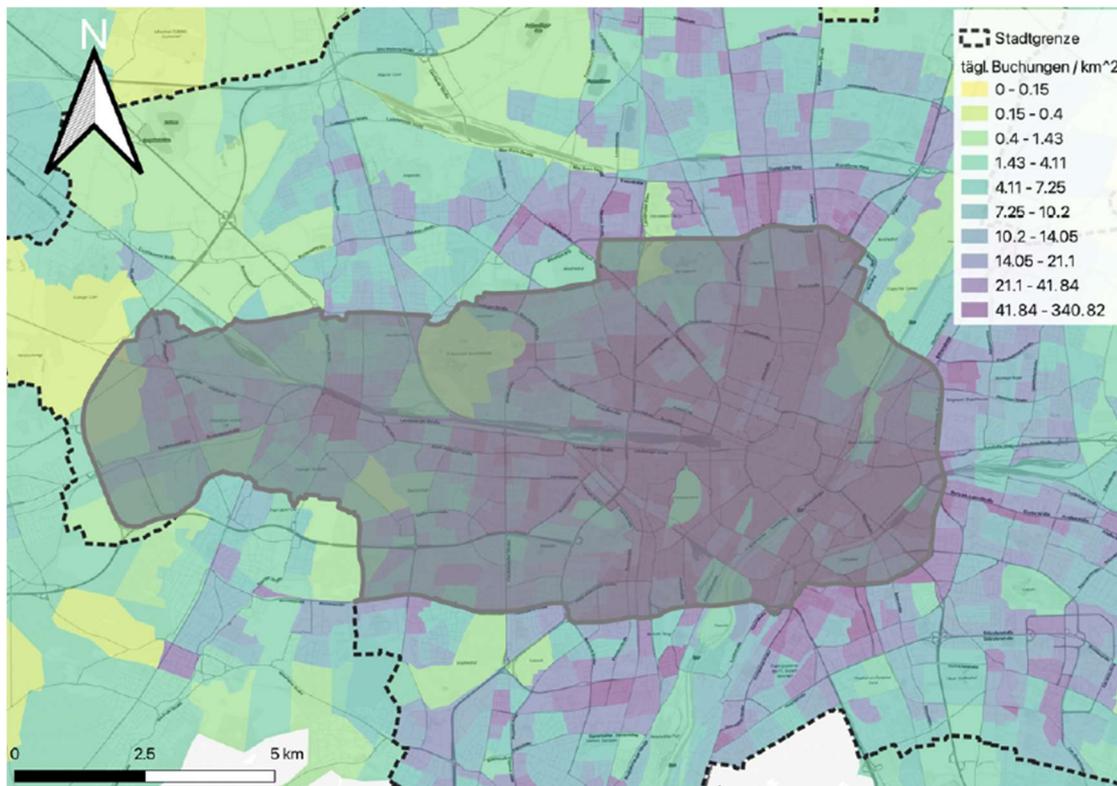


Abbildung 9: Bedienegebiet Mittlerer Westen (Quelle: Betriebskonzeption und Flottensteuerung von ODM-Angeboten in München)

Die Anpassung der Flottengröße erfolgt iterativ entsprechend der dann zu beobachteten Nachfrage. Da eine hohe Verfügbarkeit des Angebotes gerade zum Betriebsstart essenziell ist, ist es unabdingbar, dass bereits zur Betriebsaufnahme eine ausreichende Anzahl an Fahrzeugen zur Verfügung steht. Nur so kann sichergestellt werden, dass das Angebot in ausreichender Qualität und mit hoher Verfügbarkeit zu einer positiven Erfahrung für die Fahrgäste und damit einer stetig wachsenden Nachfrage beiträgt.

Die Vorbereitungen zur Betriebsaufnahme des ODM-Services erfolgen im Jahr 2024. Die dazu erforderlichen Schritte, wie die Ausschreibung einer Ridepooling-Software und des Fahrbetriebes sowie die Implementierung sind in folgender Abbildung dargestellt.



Abbildung 10: Zeitplan bis zur Betriebsaufnahme des On-Demand-Services in München (Quelle: MVG)

Die Genehmigung des On-Demand-Verkehrs in München soll als Linienbedarfsverkehr gemäß § 44 PBefG erfolgen. Die MVG wird die ODM-Genehmigung nach §44 beantragen und den Fahrbetrieb selbst oder durch Unterauftragnehmer*innen nach Maßgabe der jeweils gültigen Betrauung erbringen. Die Genehmigung als Linienbedarfsverkehr ermöglicht darüber hinaus die unkomplizierte Mitnutzung von Haltestellen, Busspuren und Ladeinfrastruktur.

3.1. Betriebshöfe für ODM-Flotte

Derzeit werden von der MVG unter Mithilfe des Mobilitätsreferats potenzielle ODM-Hubs (Abstellflächen für ODM-Fahrzeuge) identifiziert. Bereits identifizierte Flächen befinden sich in:

- Schwarzenbergstraße 12 (SWM-eigene Fläche)
- Emmy-Noether Straße 2 (Parkhaus der SWM-Zentrale)

Damit ist der Flächenbedarf der ODM-Flotte für die ersten Entwicklungsstufen noch nicht vollständig gedeckt. Diese Flächen werden finanziert durch die LHM/MOR und mit Ladeinfrastruktur ausgerüstet, um die elektrischen ODM-Fahrzeuge effizient laden zu können. Dabei wird die SWM/MVG die Beschaffung, technische Installation und Betrieb übernehmen. Die LHM und MVG sind laufend auf der Suche nach weiteren Flächen für die Erweiterung der ODM-Hubs, welche über das gesamte Stadtgebiet verteilt werden sollen, um Leerfahrten so gering wie möglich zu halten und den Service flexibel nach Bedarf flexibel skalieren zu können.

3.2. ODM-Betriebsparameter für München

Um den On-Demand-Service einerseits wirtschaftlich und verkehrlich effizient zu gestalten, aber andererseits auch stark an den Bedürfnissen der Nutzenden auszurichten und um funktionale Angebotslücken schließen zu können, sind ausgewogene Betriebsparameter sowie ausreichend lange Servicezeiten erforderlich.

Für den On-Demand-Service für die Landeshauptstadt München sind folgende Betriebsparameter vorgesehen, um den Service zum Erfolg zu führen und verkehrliche Wirkungen zu erzielen.

- Vollelektrische Fahrzeuge.
- Barrierefreie Fahrzeuge machen nach den ersten sechs Betriebsmonaten mindestens 5 % der Flotte, nach insgesamt 12 Betriebsmonaten 10 % der Flotte aus. Weitere Umrüstungen erfolgen bedarfsgerecht.
- Die barrierefreien Fahrzeuge können, wenn nicht wirtschaftlich darstellbar, übergangsweise auch als Verbrennerfahrzeuge betrieben werden.
- Digitale Integration in die in München vorherrschenden Mobilitäts-Apps (MVGO und MVV-App), dazu sind die relevanten Schnittstellen z.B. von M-Login und DEFAS in das ODM-Backend anzubinden.
- Die digitale Integration muss so gestaltet sein, dass das ODM-Backend eine Einbindung von autonomen Fahrzeugen in den laufenden ODM-Betrieb ermöglicht.
- ODM ist in das intermodale Routing zur Fahrgastbeauskunftung einzubinden (z.B. über den MetaRouter und DEFAS).
- Für Monitoring und Evaluationszwecke (z.B. Betriebsabläufe, oder verkehrliche Wirkungsanalysen) sind Betriebsdaten z.B. Auslastungszahlen durch den Betreiber an die SWM/MVG bereitzustellen und an die Mobilitätsdatenplattform der LHM (MDAS, vgl. Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 11108) anzubinden.

- max. 30% - 40% längere Fahrtzeit gegenüber der Fahrzeit bei direkter Routenführung (MIV) durch Pooling der Fahrgäste.
 - Wartezeit: max. 30 Minuten, angestrebt und empfohlen sind 10 -15 Minuten, bei längerer Wartezeit wird kein ODM-Angebot unterbreitet, aber ein Hinweis auf alternative ÖV-Verbindungen gegeben.
 - Ein- und Ausstieg an sog. "virtuellen Haltestellen", d. h. nicht an der Haustür, sondern nur an geeigneten Punkten im Straßennetz. Diese finden sich in hoher Dichte im gesamten Bediengebiet, so dass die Zugangswege nicht länger als 350 m sind. Im Durchschnitt sollten sie 230 m betragen.
 - Keine Bedienung von Fahrten unter 1 km Distanz.
 - Hohe Bedienquote (im Durchschnitt größer als 90%), d. h. Angebot (Flottengröße) und Nachfrage müssen so zueinander passen, dass für maximal 10% der Fahrthanfragen kein passendes ODM-Angebot bereitgestellt werden kann. In den ersten zwei Jahren nach Betriebsaufnahme kann die Bedienquote in Höhe von mind. 90 % unterschritten werden und soll bis spätestens zum 31.12.2027 auf den Zielwert von mind. 90% steigen.
 - Die Servicezeiten sind möglichst umfassend ausgestaltet, um einen sehr hohen Anteil der Nachfrage nach On-Demand-Verbindungen bedienen zu können. Für die Betriebskonzeption und das Finanzierungskonzept wurden daher folgende Servicezeiten geplant. Diese sollen schrittweise bis zum Jahr 2028 erreicht werden.
- | | | |
|------------|--------------------------|-----------|
| Montag | 05:00 Uhr bis Dienstag | 01:00 Uhr |
| Dienstag | 05:00 Uhr bis Mittwoch | 01:00 Uhr |
| Mittwoch | 05:00 Uhr bis Donnerstag | 01:00 Uhr |
| Donnerstag | 05:00 Uhr bis Sonntag | 05:00 Uhr |
| Sonntag | 06:00 Uhr bis Sonntag | 24:00 Uhr |

3.3. ODM-Tarif

Der Tarif ist im urbanen Raum ein sehr wichtiges Instrument, um mit dem zusätzlichen Angebot der On-Demand-Mobilität verkehrliche Wirkungen erreichen zu können.

Der differenzierte Tarif steuert die Nachfrage so aus, dass Parallelfahrten zu bestehenden ÖPNV-Angeboten weitestgehend vermieden werden. Steigt die Nachfrage sprunghaft an, kann die Nachfrage über den Tarif entzerrt werden. Dadurch verkehrt das neue Angebot vor allem dort, wo es dringend benötigt wird. Funktionale, räumliche und zeitliche Angebotslücken werden effektiv geschlossen.

Für die Nutzenden steht der Preis bereits vor der Abfahrt verbindlich fest und ändert sich nicht mehr. Die einzelnen Bestandteile können bei Bedarf transparent aufgeschlüsselt werden.

Personen mit in München gültigem ÖV-Ticket erhalten einen Rabatt. Der Tarif wird laufend evaluiert und kann angepasst werden, um zum einen die steuernde Wirkung verbessern zu können, zum anderen aber auch, um relevante Beträge zur Deckung der Betriebskosten generieren zu können.

3.4. Stufenplan 2025 - 2029

Zu Betriebsbeginn im Jahr 2025 wird im Rahmen des Einführungskonzepts empfohlen den On-Demand-Service als Abend- und Nachtverkehre anzubieten, der den ÖPNV ideal ergänzt. Durch die Einführung des ODM sind damit sämtliche Ziele innerhalb des Bediengebietes nahezu rund um die Uhr mit öffentlichen Mobilitätsangeboten erreichbar.

Im Jahr 2026 soll der Service weiter ausgebaut werden und nicht mehr nur nachts angeboten werden. Die Servicezeiten können entsprechend der Nachfrage und verkehrlicher Sinnhaftigkeit auch zu ausgewählten Zeiten tagsüber angeboten werden.

In den Jahren 2027 und 2028 können die Servicezeiten sukzessive ausgeweitet werden. Es ist angestrebt einen nahezu vollumfänglichen 24/7 Betrieb anzubieten, der von Münchnerinnen und Münchnern aber auch von Besuchenden als echte Alternative zum PKW wahrgenommen und bei hoher Auslastung genutzt wird.

Im Jahr 2029 können perspektivisch autonome oder teilautonome Fahrzeuge in den Betrieb eingeflottet werden und der ODM-Service räumlich erweitert werden.

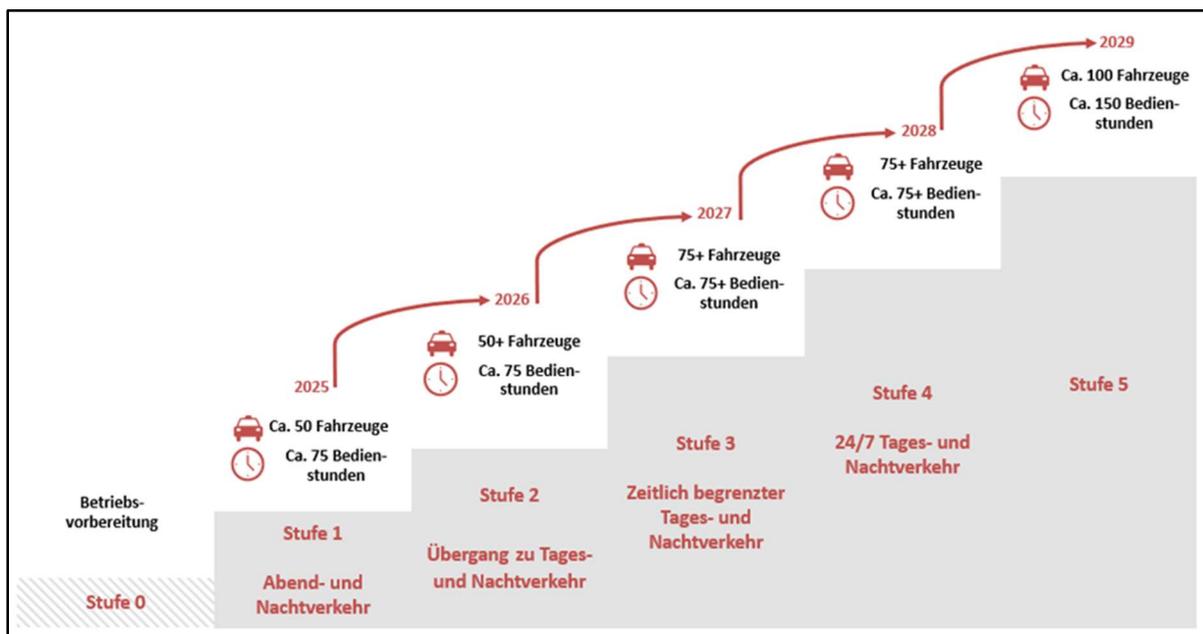


Abbildung 11: Stufenplan zur Weiterentwicklung des On-Demand-Services nach Betriebsaufnahme (Quelle: MVG)

Bei jeder weiteren Ausbaustufe kann die Anzahl der Nutzenden gesteigert werden und die Effizienz des ODM-Systems und die Erlöse aus Fahrgeldeinnahmen deutlich erhöht werden, so dass der Zuschussbedarf anteilig sinken kann.

3.5. Aufgaben und Verantwortung

Um die rasche Umsetzung und den erfolgreichen Ausbau des On-Demand-Services bewerkstelligen zu können, haben sich die MVG und das MOR auf folgendes Rollenverständnis geeinigt. Das MOR übernimmt dabei die strategisch-langfristige Rolle, die MVG das Produktmanagement und Betriebsverantwortung. Eine stets enge Abstimmung zwischen MOR und MVG ist dabei unerlässlich. Deswegen werden enge Arbeits- und Austauschformate vereinbart, so dass Entscheidungen gut abgestimmt und auf Augenhöhe entwickelt werden.

Strategische Rolle (MOR)	Produktmanagement (MVG)
---------------------------------	--------------------------------

<ul style="list-style-type: none"> • Setzt Rahmenbedingungen für verkehrsplanerische Integration in den erweiterten Umweltverbund • sichert langfristige Finanzierung • Entwicklung und Fortschreibung der Leitlinien und Gesamtziele von ODM-Services für die Landeshauptstadt München • Koordiniert die Absprache mit dem Umland zur Erweiterung und Verknüpfung der On-Demand-Systeme • Definition der Qualitätsstandards und Anforderungen (Betriebsparameter) an das kommunale ODM-System 	<ul style="list-style-type: none"> • Umsetzung und Sicherstellung des operativen Betriebs von ODM-Services • Operative Angebotsplanung und Gesamtsystemsteuerung ODM als Bestandteil des ÖPNV • Stufenweise Weiterentwicklung und Umsetzung des ODM-Betriebs zu einem stadtweit flächendeckenden ODM-Angebot • Integration der ODM-Services in die digitalen Auskunftsmedien der MVG und Bereitstellung der notwendigen Schnittstellen
---	--

Aspekte, wie Tarif, Ausprägung der Bedienegebiete und Bedienzeiten werden gemeinschaftlich erarbeitet. Die Art und Weise sowie der Umfang der Zusammenarbeit regeln SWM/MVG und LHM bis zum 31.12.2024 ggf. schriftlich in einem separaten Vertrag

Die MVG führt das Vergabeverfahren für die Beschaffung erforderlicher Subunternehmerleistungen im Hinblick auf die notwendige Software und den Fahrbetrieb in eigener Verantwortlichkeit durch. Das Vergabeverfahren soll in getrennten Fachlosen, aber zum gleichen Zeitpunkt erfolgen, um Bieter*innen die Möglichkeit zu geben, sich auf beide Ausschreibungen gleichzeitig zu bewerben und ein effizientes und wirtschaftliches Gesamtangebot abzugeben. Dennoch bleibt die Möglichkeit bestehen, dass Software und Fahrbetrieb getrennt vergeben werden, wenn dadurch ein wirtschaftlicher On-Demand-Verkehr realisiert werden kann. Insgesamt soll das System eine Laufzeit von vier Jahren (2024-2027) umfassen. Es ist eine Option zur Verlängerung des Systems um zweimal ein Jahr bis 2029 vorgesehen.

Die Funktionalität der Software ist bei On-Demand-Verkehren entscheidend. Denn aus ihr leiten sich die verkehrlichen Möglichkeiten ab. Die Disposition der Fahrzeuge, das Pooling mehrerer Fahrtwünsche, die Vermeidung von den ÖPNV kannibalisierenden Parallelverkehren, die Integration mit anderen Apps und Software-Systemen und die Routenfindung können nur innerhalb der Grenzen des verwendeten Softwaresystems gestaltet werden. Aus diesem Grund ist es von großer Wichtigkeit, dass das MOR als verantwortliches Referat bereits an der Ausschreibung insbesondere der Software, aber auch während des laufenden Einsatzes durch die MVG beteiligt wird. Die Zusammenarbeit der MVG und des MOR im Bereich des On-Demand-Verkehrs soll deshalb wie folgt verstetigt werden:

- Die MVG informiert das MOR jeweils möglichst zeitnah und umfassend über alle relevanten Entwicklungen und Entscheidungen im Vorfeld und während des Vergabeverfahrens, einschließlich der Gestaltung des Verfahrens und der Vergabeunterlagen, sowie im Anschluss an das Vergabeverfahren im Hinblick auf den Einsatz der Software und die Durchführung und Auswertung der darauf aufbauenden Verkehrsleistungen. Die MVG bietet dem MOR jeweils Gelegenheit zur

Stellungnahme und aktiven Mitwirkung. Die MVG wird die Stellungnahmen möglichst berücksichtigen.

- Die Verantwortlichkeit und Letztentscheidungskompetenz für die Ausschreibung der Subunternehmerleistung und die Zusammenarbeit mit dem Subunternehmer verbleibt aber im Rahmen der Vorgaben der Betrauung bei der MVG.
- MVG und MOR stimmen die weiteren Details der Kooperation, insbesondere regelmäßige Arbeitstreffen, miteinander ab.

4. Stellenbedarf

Die Aufgaben im Zusammenhang des operativen Betriebs von ODM wird die MVG übernehmen. Die strategisch langfristige Entwicklung von On-Demand-Verkehren, die konzeptionelle Weiterentwicklung der fortschreitenden Automatisierung von ODM, insbesondere kommunale Anforderungen an Zulassung und Integration autonomer Fahrzeuge, löst entsprechend der unter I. skizzierten bestehenden und zu erwartenden neuen Aufgaben einen Stellenbedarf im MOR aus, um die Begleitung der rechtssicheren Zulassung autonomer On-Demand-Fahrzeuge vorbereiten und begleiten zu können.

So werden die bestehenden Projektstellen für Pooling und Automatisierung ab 01/2026 dauerhaft entfristet benötigt. Die Stellenentfristungen sind zur Erreichung der Umsetzungsziele zwingend erforderlich und für die Aufgabenerfüllung unabdingbar.

Zeitraum	Funktion	VZÄ	Einwertung	Qualifikationsebene
Ab 01/2026 dauerhaft in GB1	ODM, Pooling und Automatisierung	3,0	A13/E13	QE 4

Tabelle 2: Stellenbedarfe

4.1 Gemeldete Bedarfe strategisch-konzeptioneller Aufgaben

Der Stellenbedarf begründet sich durch strategisch-konzeptionelle Tätigkeiten, die sich durch die Einführung autonomer Mobilitätsangebote begründen. 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 unter I dargestellt.

Im Folgenden werden die einzelnen Bedarfe, die sich aus den Aufgabenzuwächsen ergeben, näher beschrieben.

ODM, Pooling und Automatisierung

Bedarf: 3,0 VZÄ für einen SB Verkehrs- und Mobilitätsmanagement in EGr. 13 (4. QE) in GB1, ab 01/2026

Die gewünschte verkehrliche Wirkung ODM wird sich nur einstellen, wenn ein fortlaufender Entwicklungspfad stufenweise umgesetzt wird, das Angebot strategisch weiterentwickelt wird und eine Skalierung langfristige Synergien im Gesamtsystem erbringen kann. Daher ist es

notwendig, die Zugänglichkeit, Diskriminierungsfreiheit, Angebotsvielfalt und Finanzierbarkeit auch in Zukunft transparent gewährleisten zu können. Dabei sind Fragen der technischen Umsetzung und Schnittstellen, der Digitalisierung, der langfristigen Finanzierung, der Vernetzung, der fortlaufenden Automatisierung des ODM-Angebotes sowie der weiteren Integration im Sinne eines möglichst effizienten ÖPNV-Gesamtsystems zu klären.

Die Aufgabenvielfalt und -intensität auf Seiten des Mobilitätsreferats nimmt somit zu, da durch den operativen Start von ODM ein neues Mobilitätsangebot in das Mobilitätsportfolio Münchens integriert wird. Umfang und Verantwortung werden somit auch auf strategisch konzeptioneller Ebene entsprechend wachsen. Für die Umsetzung und Zielerreichung von ODM ist eine System- und Wirkungsevaluation aus Sicht der Nutzer*innen und der Stadt von großer Bedeutung. Diese Daten werden aus den regelmäßigen Evaluationen des lokalen Verkehrsunternehmens (MVG) gezogen und bei Bedarf durch weitere Evaluationen ergänzt. Dabei sind sowohl die Auswertung objektiver Betriebsdaten 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.

Weiterhin soll der Entwicklungspfad automatisierter ODM-Angebote zum flächendeckenden Einsatz in der Landeshauptstadt München konsequent weiterverfolgt werden, so dass eine strategische Roadmap für den Einsatz „autonomous pooling“ erarbeitet und zur Umsetzung vorbereitet wird.

Um die zusätzlichen Aufgaben von ODM, der Wirkungsevaluation sowie der Digitalisierung und Automatisierung zeitnah und entsprechend den Vorstellungen der Stadtratsbeschlüsse bewältigen zu können, werden 3,0 VZÄ in E 13 benötigt. Dazu soll die bestehende Projektstelle aus MINGA ab 01/2026 dauerhaft entfristet werden.

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

5. Zusätzlicher Büroraumbedarf

Da die Stellen bereits vorhanden sind und die Arbeitsplätze eingerichtet wurden, wird kein zusätzlicher Büroraumbedarf beim Kommunalreferat angemeldet.

B. Darstellung der Kosten und der Finanzierung

1. Zweck des Vorhabens

Der vorliegende Beschluss legt eine Empfehlung für die Stufenentwicklung von On-Demand-Services für München vor. Dabei beauftragt die LHM vertreten durch das MOR die SWM mit dem operativen Betrieb von ODM sowie der Beschaffung einer digitalen Dispositions-,

Buchungs- und Vertriebslösung für ODM auf der Grundlage der Interimsbetrauung bis zum 31.12.2024 und auf der Grundlage des noch zu erarbeitenden ÖDLA ab dem 01.01.2025.

Mit diesem Beschluss folgt die Landeshauptstadt München der Teilstrategie Shared Mobility und legt den Grundstein für ein gesamtstädtisches ODM-Konzept, das sich in das Zielbild der Verkehrswende einfügt. Auch mit Blick auf den perspektivischen Einsatz autonomer Fahrzeuge ist eine frühzeitige Etablierung von ODM ausschlaggebend, da so die Skalierungseffekte einer zunehmenden Automatisierung des Mobilitäts- und Verkehrssektors auch im ÖPNV optimal genutzt werden können.

In Bezug auf ODM wäre so perspektivisch ein stadtweites, dichtes, aber flexibles Angebot möglich, das unabhängig von Fahrpersonal nachfrageoptimiert eingesetzt werden kann.

2. Kosten der ersten Stufe des ODM-Systems

Die voraussichtlichen Kosten für Ausschreibung eines*r externen Dienstleisters*in für das ODM-System und die Beschaffung einer digitalen Dispositions-, Buchungs- und Vertriebslösung für ODM durch die VG werden im nichtöffentlichen Teil der Beschlussvorlage behandelt.

3. 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	304.530,-- € ab 2026	47.454.255-- € von 2024 bis 2029	650.000,-- € von 2026 bis 2029
davon:			
Personalauszahlungen (Zeile 9)*	302.130,-- € ab 2026		
GB1.10: 1,0 VZÄ in E13 KST: 23112000 Sachkonto: 602000	100.710,-- €		
GB1.32: 1,0 VZÄ in E13 KST: 23112000 Sachkonto: 602000	100.710,-- €		
GB1.31: 1,0 VZÄ in E13 KST: 23130100 Sachkonto: 602000	100.710,-- €		
Auszahlungen für Sach- und Dienstleistungen (Zeile 11)**		50.000,--€	400.000,--€
-Marketing für Bürger*innenevents und Veranstaltungen IA 638116800 Sachkonto 651000		50.000,--€ in 2025	100.000,--€ jährlich 2026 bis 2029

Tabelle 3: Voraussichtliche Kosten und Erlöse des On-Demand-Systems in den Jahren 2025-2029

Transferauszahlungen (Zeile 12)		47.404.255,--€	
Zuschuss MVG IA 638116800 Sachkonto 681247		die Aufteilung der Gesamtsumme in einzelne Jahre ist dem nicht- öffentlichen Teil dieser Beschlussvorlage zu entnehmen	
Sonstige Auszahlungen aus lfd. Verwaltungstätigkeit (Zeile 13)***			250.000,--€
Büromittelpauschale KST 23900020 Sachkonto 670100	2.400,-- € ab 2026		
-Evaluation			50.000,-- € jährlich 2025-2029
Zinsen und sonstige Finanzauszahlungen (Zeile 14)			
Nachrichtlich Vollzeitäquivalente (VZÄ)	3		

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

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

*** Sonstige Auszahlungen aus lfd. Verwaltungstätigkeit (Zeile 13) ergeben sich wie folgt:

Büromittelpauschale 800 € (dauerhaft): Anzahl der VZÄ: 3 / ab Besetzung anteilig; Sachkonto 670100 (Zeile 13)

4. Vergabeverfahren Begleitende Evaluation der ODM-Services in München

Die Landeshauptstadt München konnte im Rahmen von Modellprojekten wie dem Isartiger der MVG oder Betriebsmodellen wie CleverShuttle bereits erste Erfahrungen in Bezug auf die Wirkung von ODM-Services sammeln und hat diese begleitend evaluiert. Für die Etablierung von ODM-Services im gesamten Stadtgebiet soll die Evaluation fortgeführt und betriebsbegleitend vertieft werden.

Ziel der begleitenden Evaluation soll sein, die verkehrliche Wirkung festzustellen, Erkenntnisse zu gewinnen, wie Bürger*innen ODM-Services nutzen und Anpassungsbedarfe zu identifizieren. Hierfür sollen jährlich Betriebsdaten und Auslastung, Akzeptanz und

verkehrliche Wirkung evaluiert werden und Empfehlungen für notwendige Anpassungen an zukünftige strategische und operative Ausgestaltung von ODM-Services gefasst werden. Hierfür ist vorgesehen, von 2025 bis 2029 jährlich Befragungen durchzuführen.

Als Formate können bspw. Haushaltsbefragungen und Nutzergruppeninterviews genutzt werden. Zudem sollen Nutzungs- und Betriebsdaten genutzt werden, um Aussagen zur Nutzung, Akzeptanz und Eignung der Rahmenbedingungen zu ermöglichen.

Die Erstellung der genauen Leistungsbeschreibung und der Vergabeunterlagen verantwortet das MOR als Auftraggeber in enger Zusammenarbeit mit der MVG und der Vergabestelle 1.

Auftragssumme: maximal 250.000.- € brutto für die Jahre 2025 bis 2029.

Vertragslaufzeit: Die Vertragslaufzeit beginnt mit Zuschlagserteilung (voraussichtlich Anfang Februar 2025) und endet im Dezember 2029.

Der geschätzte Auftragswert für diese Ausschreibung liegt oberhalb des Schwellenwertes von 215.000 € netto (ab 01.01.2024 221.000 € netto), der zu einer EU-weiten Ausschreibung verpflichtet.

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

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

Im Zeitplan sollen einzelne Meilensteine für die unterschiedlichen Arbeitspakete inklusive Kosten dargestellt werden.

Zuschlagskriterien für die Ausschreibung:

Die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit der Angebote erfolgt nach einem Punktesystem.

Dabei werden folgende Zuschlagskriterien zugrunde gelegt:

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

Die preisliche und formelle Wertung der Angebote erfolgt durch die Vergabestelle 1 der LHM. Die inhaltliche Wertung wird durch das Mobilitätsreferat in Abstimmung mit der MVG vorgenommen. Die Verantwortlichkeit und Letztentscheidungskompetenz für die Ausschreibung und die Zusammenarbeit mit der*dem Auftragnehmer*in verbleibt bei der LHM/MOR.

5. Mehrjahresinvestitionsprogramm

Die Maßnahme On-Demand-Mobilität für die Landeshauptstadt München ist im Entwurf des Mehrjahresinvestitionsprogramms 2023 – 2027 nicht enthalten.

Die Maßnahme On-Demand-Mobilität für die Landeshauptstadt München löst Gesamtkosten in Höhe von 3.528.000 € im Mehrjahresinvestitionsprogramms 2023 – 2027 aus.

Der Entwurf des Mehrjahresinvestitionsprogramms 2023 - 2027 ist daher wie folgt zu ändern:

MIP neu: On-Demand-Mobilität für die Landeshauptstadt München, Maßnahmen-Nr. 6141.7690 wird beantragt, Rangfolgen-Nr. 18

Gruppierung	Gesamtkosten	Finanz. bis 2022	Programmzeitraum 2024 bis 2029 (Euro in 1.000)						nachrichtlich	
			Summe 2023-2027	2023	2024	2025	2026	2027	2028	Finanz. ff.
985	3.528	0	3.528	0	892	1.139	739	758	0	0
Summe	3.528	0	3.528	0	892	1.139	739	758	0	0
Z (36x)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
St. A.	3.528	0	3.528	0	892	1.139	739	758	0	0

6. Auszahlungen im Bereich der Investitionstätigkeit

	dauerhaft	einmalig	befristet
Summe zahlungswirksame Kosten (entspr. Zeile S5 des Finanzrechnungsschemas)		3.528.000,--€ 2024 – 2027	
davon:			
Auszahlungen für den Erwerb von Grundstücken und Gebäuden (Zeile 20)			
Auszahlungen für Baumaßnahmen (Zeile 21)			
Auszahlungen für den Erwerb von beweglichem Vermögen (Zeile 22)			
Auszahlungen für den Erwerb von Finanzvermögen (Zeile 23)			
Auszahlungen für Investitionsförderungsmaßnahmen (Zeile 24)		892.000,--€ in 2024 1.139.000,--€ in 2025 739.000,--€ in 2026 758.000,--€ in 2027	
Auszahlungen für sonstige Investitionstätigkeit (Zeile 25)			

7. Finanzierung

Die Finanzierung kann weder durch Einsparungen noch aus dem eigenen Referatsbudget erfolgen. Die zusätzlich erforderlichen Auszahlungsmittel werden ab dem Haushalt 2024 bewilligt und eingestellt. Die geplanten ODM-Verkehre stellen ein neues und zusätzliches Angebot als Ergänzung zum bestehenden ÖPNV dar und lösen im ÖPNV-System vorerst keine Leistungs-Anpassungen oder Kürzungen aus. Wirtschaftliche Potentiale von ODM, z.B. im Rahmen einer Substitution einzelner, schwach ausgelasteter Buslinien müssen zunächst vertieft untersucht werden und können erst mit tiefergehenden Betriebserfahrungen nachhaltig geplant werden.

8. Produktbezug

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

8.1. Produktbeschreibung

Eine Änderung der Produktbeschreibung ist mit dieser Maßnahme nicht verbunden.

9. Bearbeitung von StR-Anträgen

Mit dieser Beschlussvorlage werden folgende vorliegenden Stadtratsanträge adressiert:

Taxis im ÖPNV nutzen und schwächer nachgefragte Verbindungen damit bedarfsgerecht aufrechterhalten

Antrag Nr. 20-26 / A 02760 von StRin Heike Kainz, StR Sebastian Schall, StR Manuel Pretzl, StRin Dr. Evelyne Menges, StR Hans-Peter Mehling vom 19.05.2022

Die Antragstellenden fordern die LHM auf, in Zusammenarbeit mit der MVG schwach nachgefragte Buslinien durch den Einsatz von Taxen zu ersetzen, um bei gleichbleibender Qualität den Finanzierungsbedarf für Angebote des ÖPNV reduzieren zu können.

Das Mobilitätsreferat kann dazu folgendes ausführen:

Der Einsatz von kleineren Fahrzeugen auf schwach nachgefragten Linien erscheint zunächst einmal sinnvoll. Für diesen Zweck müssten aber verbindliche Vereinbarungen und Regelungen mit dem Münchner Taxigewerbe erstellt werden, damit die MVG schwach ausgelastete Buslinien in den Randgebieten der Landeshauptstadt durch den Einsatz von Taxen kompensieren kann. Die erhöhte Komplexität und das Vorhalten verschiedener Fahrzeuggrößen – Busse und Taxen- lässt den Finanzierungsbedarf ansteigen. Zudem haben viele Buslinien lange Laufwege. Am Stadtrand sind die Busse in den Tagesrandzeiten nicht stark besetzt auf dem weiteren Linienweg aber doch.

Wird hingegen ein flächendeckender On-Demand-Verkehr eingeführt, haben Kundinnen und Kunden, nach einer Hochlaufphase, ein permanent verfügbares Angebot, das vielfältige Mobilitätsbedürfnisse, wie hausturnahe Direktverbindungen oder als Zu- und Abbringer zum SPNV erfüllt.

ODM kann schrittweise schwach ausgelastete Linien ersetzen. Es trägt aber nicht dazu bei, die Kosten zu senken, sondern bei unverändertem Finanzierungsbedarf mehr Bürgerinnen und Bürger von den Angeboten des ÖPNV zu überzeugen.

Der Antrag Nr. Nr. 20-26 / A 02760 vom 19.05.2022 ist damit nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen behandelt.

Pilotprojekt Ridepooling initialisieren

StR-Antrag Nr. 20-26 / A 02909 von StRin Sabine Bär, StR Manuel Pretzl vom 08.07.2022

Die Antragstellenden fordern die LHM auf eine Partnerschaft mit einem privaten Ridepooling Anbieter einzugehen, um Buslinien zu substituieren und PKW-Fahrten reduzieren zu können. Bestehende Lücken im ÖPNV-Netz könnten so kostengünstig geschlossen und die Barrierefreiheit werden.

Das Mobilitätsreferat kann dazu folgendes ausführen:

Alle bisherigen Ansätze, Ridepooling in Deutschland privatwirtschaftlich und gewinnorientiert zu betreiben, müssen als gescheitert betrachtet werden.

Das Mobilitätsreferat hat mit der Hilfe externer Berater*innen und in enger Zusammenarbeit mit der MVG eine Betriebskonzeption zur Wiederaufnahme von On-Demand-Diensten erstellt. Dabei liegt der Fokus darauf, funktionale, räumliche und zeitliche Lücken im ÖPNV-Netz zu schließen. Durch die höhere Attraktivität des ÖPNV-Gesamtsystems nutzen mehr Bürgerinnen und Bürger den ÖPNV. PKW-Fahrten werden somit reduziert. Angestrebt wird, dass mindestens 10 % der eingesetzten Fahrzeuge vollständig barrierefrei sind, so dass sich mobilitätseingeschränkte Personen deutlich flexibler und eigenständiger in München bewegen können.

Der Antrag Nr. Nr. 20-26 / A 02909 vom 08.07.2022 ist damit nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen behandelt.

Einrichtung eines flexiblen Bedarfsverkehrs im Jahr 2024

StR-Antrag Nr. 20-26 A 04261 von StR Manuel Pretzl, StR Andreas Babor, StRin Heike Kainz vom 23.10.2023

Die Antragstellenden fordern die LHM auf, unter Einbeziehung von MVG und MVV im Jahr 2024 einen flexiblen Bedarfsverkehr (On-Demand-Verkehr / ODM) einzurichten. Zudem soll auf die Option eines zukünftig autonomen Betriebes sowie die Abstimmung mit dem Münchner Taxi-Gewerbe geachtet werden.

Das Mobilitätsreferat kann dazu folgendes ausführen:

Die MVG und die LHM arbeiten gemeinsam an der Aufnahme eines On-Demand-Dienstes in der Landeshauptstadt München. Die Betriebsaufnahme des neuen On-Demand-Services ist für 2025 geplant. Dabei liegt der Fokus darauf, funktionale, räumliche und zeitliche Lücken

im ÖPNV-Netz zu schließen und so eine möglichst große Zielgruppe anzusprechen. Beim Tarif sollen Personen mit in München gültigem ÖV-Ticket einen Rabatt erhalten.

Geplant ist ab dem Jahr 2029 perspektivisch autonome oder teilautonome Fahrzeuge in den Betrieb einflotten zu können und den ODM-Service räumlich zu erweitern. Auf die Abstimmung mit dem Münchner Taxi-Gewerbe wurde geachtet. Im Verlauf der Betriebskonzeption zu On-Demand-Verkehren wurden Gespräche mit der Münchner Taxizentrale sowie dem Münchner Taxibüro des Kreisverwaltungsreferates geführt. Es ist festzuhalten, dass sich das Münchner Taxigewerbe auch einzeln oder als Konsortium auf die Ausschreibung des Fahrbetriebes bewerben kann.

Der Antrag Nr. 20-26 / A 04261 vom 23.10.2023 ist damit nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen behandelt.

Stufenweiser Aufbau eines umfangreichen On-Demand-Services

StR-Antrag Nr. 20-26 / A 04382 von StRin Gudrun Lux, StR Paul Bickelbacher, StRin Mona Fuchs, StRin Sodie Langmeier, StR Florian Schönemann, StR Christian Smolka, StRin Sibylle Stöhr, StR Nikolaus Gradl, StRin Simone Burger, StRin Anne Hübner, StR Andreas Schuster, StR Felix Sproll, StR Christian Müller, StR Lars Mentrup vom 30.11.2023

Die Antragstellenden fordern die LHM auf, ab dem Jahr 2024 mit dem Aufbau eines umfangreichen On-Demand-Services zu beginnen, um eine vierte Säule des ÖPNV aufzubauen. Die Finanzierung soll dabei zusätzlich zum bestehenden Volumen für die Betrauung mit U-Bahn, Bus und Tram erfolgen.

Das Mobilitätsreferat kann dazu folgendes ausführen:

Die MVG und die LHM arbeiten gemeinsam an der Aufnahme eines On-Demand-Dienstes in der Landeshauptstadt München. Die Betriebsaufnahme des neuen On-Demand-Services ist für 2025 geplant, wobei erste Umsetzungsschritte bereits im Jahr 2024 erfolgen. Die Fahrzeuge sollen digital, nach Bedarf über eine App von Nutzenden bestellt werden können. Die Einführung eines On-Demand-Services in München ergänzt den bestehenden Linienverkehr ideal und macht Kund*innen werden mit bedarfsgerechten Mobilitätsangeboten vertraut. Das Mobilitätsreferat begrüßt

Der Antrag Nr. 20-26 / A 04382 vom 30.11.2023 ist damit nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen behandelt.

10. Abstimmung Referate / Dienststellen

Die Beschlussvorlage ist mit dem Kreisverwaltungsreferat, dem Referat für Arbeit und Wirtschaft, dem Direktorium HA II, Vergabestelle 1 und der Stadtwerke München GmbH / Münchner Verkehrsgesellschaft mbH abgestimmt.

Dem Kreisverwaltungsreferat, dem Personal- und Organisationsreferat, Direktorium HA II, Vergabestelle 1, der Stadtkämmerei, dem Referat für Arbeit und Wirtschaft, der Stadtwerke

München GmbH / Münchner Verkehrsgesellschaft mbH ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden. Im Folgenden sind deren Rückmeldungen zusammengefasst:

Die Stadtkämmerei nimmt wie folgt Stellung:

Die Stadtkämmerei stimmt der Beschlussvorlage nicht zu. Die Stellungnahme ist als Anlage 9 beigefügt.

Das Personal- und Organisationsreferat nimmt wie folgt Stellung:

Das Personal- und Organisationsreferat stimmt der Beschlussvorlage nicht zu. Die Stellungnahme ist als Anlage 7 beigefügt.

Das Kreisverwaltungsreferat nimmt wie folgt Stellung:

Das Kreisverwaltungsreferat stimmt der Beschlussvorlage unter der Bedingung zu, dass die zurückgemeldeten Änderungen berücksichtigt werden. Diese beziehen sich auf inhaltliche Spezifizierungen zur Integration von Taxiunternehmen in den On-Demand-Service bezüglich der Lizenzierung und wurden vollständig übernommen. Die Stellungnahme ist als Anlage 6 beigefügt.

Das Direktorium nimmt wie folgt Stellung:

Das Direktorium HA II, Vergabestelle 1 stimmt der Beschlussvorlage unter der Bedingung zu, dass die zurückgemeldeten Änderungen berücksichtigt werden. Diese beziehen sich auf inhaltliche Spezifizierungen und wurden vollständig übernommen. Die Stellungnahme ist als Anlage 8 beigefügt.

Das Referat für Arbeit und Wirtschaft nimmt wie folgt Stellung:

Das Referat für Arbeit und Wirtschaft stimmt der Beschlussvorlage zu. Die Stellungnahme ist als Anlage 10 beigefügt.

Die Stadtwerke München GmbH / Münchner Verkehrsgesellschaft mbH nimmt wie folgt Stellung:

Die Stadtwerke München GmbH / Münchner Verkehrsgesellschaft mbH stimmt der Beschlussvorlage unter der Bedingung zu, dass die zurückgemeldeten Änderungen berücksichtigt werden. Diese beziehen sich auf inhaltliche Spezifizierungen, welche in die Beschlussvorlage übernommen worden sind. Folgende Aspekte konnten dabei nicht übernommen werden.

Der aktuelle Arbeitstitel des ÖDLA lautet wie folgt: "Öffentlicher Dienstleistungsauftrag - Stadtverkehr München (ÖDLA)". Daher wurden die hier von der MVG angebrachten Änderungen "Öffentlicher Dienstleistungsauftrag über Verkehrsleistungen mit U-Bahn, Tram, Bus und On-Demand-Verkehren im Gebiet der Landeshauptstadt München sowie auf abgehenden Linien" nicht übernommen.

Die MVG hat um Streichung des Absatzes „Bei jeder weiteren Ausbaustufe kann die Anzahl der Nutzenden gesteigert werden und die Effizienz des ODM-Systems und die Erlöse aus Fahrgeldeinnahmen deutlich erhöht werden, so dass der Zuschussbedarf anteilig sinken kann.“ gebeten. Diesem konnte nicht entsprochen werden, da es wichtig ist bei ODM jede Möglichkeit der Effizienzsteigerung aktiv zu nutzen und perspektivisch aufzuzeigen, dass nur ein effizientes ODM-System das Gesamtsystem des ÖPNV stärken kann.

Die Stellungnahme ist als Anlage 11 beigefügt.

Anhörung 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, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

II. Antrag des Referenten

Ich beantrage Folgendes:

1. Der Beschluss zu On-Demand-Mobilität für die Landeshauptstadt München wird als Einstieg in flexible und angebotsorientierte Mobilitätsangebote zur Kenntnis genommen. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, die Umsetzung gemeinsam mit der SWM/MVG gemäß den Ausführungen des Kapitels 3 im Vortrag des Referenten gesamtheitlich und stufenweise durchzuführen.
2. Die SWM/MVG führt im Auftrag der Landeshauptstadt München mit Wirkung zum 30.09.2025 zur Ergänzung des ÖPNV-Linienverkehrs in einem Teil des Stadtgebietes ein On-Demand-System ein. Art und Umfang des Angebots sowie die einzuhaltenden Anforderungen sind in der Begründung dieses Beschlusses beschrieben.
3. Der Oberbürgermeister wird beauftragt, die SWM/MVG nach Maßgabe der jeweils geltenden öffentlichen Dienstleistungsaufträge mit der Sicherstellung der Verkehre zu betrauen. Hierzu wird der Oberbürgermeister insbesondere beauftragt, die für die Umsetzung dieses Beschlusses notwendigen Schritte für das Jahr 2024 im Rahmen der Interimsbetrauung vom 24.06.2022 vorzunehmen. Die LHM stellt der SWM/MVG zur Finanzierung Ausgleichsleistungen aus dem städtischen Haushalt in Höhe von insgesamt 52.840.775 € nach Maßgabe dieses Beschlusses zur Verfügung. Falls die Einführung und/oder der Betrieb von ODM mehr kosten sollte als in dieser Beschlussvorlage vorgesehen, und eine effizientere Ausrichtung des Betriebes oder die Erhöhung der Fahrgeldeinnahmen nicht möglich sind, muss der Stadtrat sich mit der Bereitstellung zusätzlicher Finanzmittel für die SWM/MVG befassen.
4. Die SWM/MVG wird gebeten, Ausschreibungen für ODM-Fahrbetrieb und ODM-Software-Leistungen unter Berücksichtigung der in dieser Vorlage genannten Anforderungen an das ODM-System durchzuführen.
5. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, sich in Abstimmung mit der SWM/MVG im Rahmen der langfristigen Ausrichtung für ODM-Services um die strategische Umsetzung und Weiterentwicklung der Qualitätsstandards und Anforderungen an das kommunale ODM-System zu kümmern.
6. Die SWM/MVG wird gebeten, in Abstimmung mit dem Mobilitätsreferat im Rahmen des Produktmanagements für ODM-Services den operativen Betrieb sicherzustellen.
7. Die SWM/MVG werden gebeten, in Abstimmung mit dem Mobilitätsreferat die Genehmigung des On-Demand-Verkehrs in München als Linienbedarfsverkehr gemäß § 44 PBefG zu beantragen und einen Betriebsbeginn 2025 zu realisieren.
8. Die Verwaltung wird beauftragt, die konkrete Ausgestaltung der ODM-Services in Zusammenarbeit mit SWM/MVG zu entwickeln und im Rahmen der für 2024 geplanten Beschlussvorlage des Öffentlichen Dienstleistungsauftrags dem Stadtrat vorzulegen.
9. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, eine Anbindung der ODM-Daten in die neue

Mobilitätsdatenplattform der Landeshauptstadt München (vgl. Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 11108) umzusetzen. Dazu wird die SWM/MVG gebeten die Daten des ODM-Services bereitzustellen.

10. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, die erforderlichen Haushaltsmittel in Höhe von insgesamt 47.404.255 €, davon 1.500.000 € im Jahr 2024, 4.528.561 € im Jahr 2025, 6.749.467 € im Jahr 2026, 7.713.511 € im Jahr 2027, 13.276.464 € im Jahr 2028 und 13.636.252 € im Jahr 2029 Rahmen der Haushaltsplanaufstellung bei der Stadtkämmerei anzumelden und analog der Finanzierungsplanung den SWM/MVG zur Durchführung der Vergabemaßnahmen und der Betriebsfinanzierung zur Verfügung zu stellen.
11. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, die verwaltungsrechtlichen Voraussetzungen zu schaffen, damit die Mittel für o.g. Maßnahme an die SWM veranlasst werden können.
12. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, die notwendigen Schritte zu veranlassen, um ODM als vierte Säule des ÖPNV zur Finanzierung der bestehenden Betrauung für U-Bahn, Bus und Tram zu ergänzen.
13. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, die Entfristung von 3 Stellen (VZÄ) ab 01.01.2026 beim Personal- und Organisationsreferat zu veranlassen.
14. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, die einmalig erforderlichen zusätzlichen Haushaltsmittel i.H.v. bis zu 302.130 € im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung dauerhaft ab 2026 bei den Ansätzen der Personalauszahlungen anzumelden. Im Ergebnishaushalt entsteht bei der Besetzung mit Beamtinnen und Beamten zusätzlich zu den Personalauszahlungen noch ein Aufwand für Pensions- und Beihilferückstellungen in Höhe von ca. 40 % des jeweiligen JMB.
15. Der Stadtrat nimmt zur Kenntnis, dass die beantragten Stellen keinen zusätzlichen Büroraumbedarf auslösen.
16. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, die dauerhaft erforderlichen zusätzlichen konsumtiven Sachmittel i.H.v. 2.400 € (Arbeitsplatzkosten) ab dem Jahr 2026 für die Folgejahre in den jeweiligen Haushaltsplanaufstellungsverfahren anzumelden.
17. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, die erforderlichen Sachmittel für Evaluation und Maßnahmen der Bürgerpartizipation befristet 2025 bis 2029 i.H.v. 250.000 €, im Rahmen der jeweiligen Haushaltsplanaufstellungsphasen bei der Stadtkämmerei anzumelden.
18. Das Produktkostenbudget erhöht sich um insgesamt 49.322.375 €, davon sind insgesamt 49.322.375 € zahlungswirksam (Produktauszahlungsbudget). Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, in den Jahren 2023 – 2023 ein On-Demand-Mobilität mit einem Gesamtvolumen von 3.528.000 € nach den unter Ziffer 5 des Vortrags genannten Kriterien / Beschreibungen durchzuführen.
19. Das Mehrjahresinvestitionsprogramm 2023 – 2028 ist wie folgt zu ändern:

MIP neu: On-Demand-Mobilität für die Landeshauptstadt München, Maßnahmen-Nr. 6141.7690 wird beantragt, Rangfolgen-Nr. 18

Gruppierung	Gesamtkosten	Finanz. bis 2022	Programmzeitraum 2024 bis 2029 (Euro in 1.000)						nachrichtlich	
			Summe 2023-2027	2023	2024	2025	2026	2027	2028	Finanz. ff.
985	3.528	0	3.528	0	892	1.139	739	758	0	0
Summe	3.528	0	3.528	0	892	1.139	739	758	0	0
Z (36x)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
St. A.	3.528	0	3.528	0	892	1.139	739	758	0	0

20. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, die erforderlichen Haushaltsmittel in Höhe von 3.528.000 € auf der Finanzposition 6141.7690 Rangfolgen-Nr. 18 zum jeweiligen Haushaltsplanaufstellungsverfahren termingerecht anzumelden.
21. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, den Auftrag „Begleitende Evaluation der ODM-Services“ in Abstimmung mit der SWM/MVG und in Zusammenarbeit mit dem Direktorium - HA II, Vergabestelle 1 an einen externen Auftragnehmer zu vergeben.
22. Der StR- Antrag Nr. 20-26 / A 02760 „Taxis im ÖPNV nutzen und schwächer nachgefragte Verbindungen damit bedarfsgerecht aufrechterhalten von StRin Heike Kainz, StR Sebastian Schall, StR Manuel Pretzl, StRin Dr. Evelyne Menges, StR Hans-Peter Mehling vom 19.05.2022 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
23. Der StR-Antrag Nr. 20-26 / A 02909 „Pilotprojekt Ridepooling initialisieren“ von StRin Sabine Bär, StR Manuel Pretzl vom 08.07.2022 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
24. Der StR-Antrag Nr. 20-26 / A 04261 von StR Manuel Pretzl, StR Andreas Babor. StRin Heike Kainz vom 23.10.2023 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
25. Der StR-Antrag Nr. 20-26 / A 04382 von StRin Gudrun Lux, StR Paul Bickelbacher, StRin Mona Fuchs, StRin Sodie Langmeier, StR Florian Schönemann, StR Christian Smolka, StRin Sibylle Stöhr, StR Nikolaus Gradl, StRin Simone Burger, StRin Anne Hübner, StR Andreas Schuster, StR Felix Sproll, StR Christian Müller, StR Lars Mentrup vom 30.11.2023 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
26. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss

nach Antrag.

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

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

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 IT-Referat
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

Am
Mobilitätsreferat GL-Beschlusswesen