

Umsetzungsbeschluss zum Fahrradvermietsystem 'MVG Rad'

Finanzierung

Änderung des Entwurfs des MIP 2014-2018

Leihradssysteme für München und seine Region - Status, Perspektiven und Erfolgsfaktoren

Antrag Nr. 08-14 / A 02093 von Herrn Stadtrat Dr. Georg Kronawitter

vom 21.12.2010

Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 01566

Beschluss des Ausschusses für Arbeit und Wirtschaft am 11.11.2014 (VB)

Öffentliche Sitzung

Kurzübersicht

zur beiliegenden Beschlussvorlage

Anlass	Grundsatzbeschluss „MVG Rad“ des Stadtrates vom 04.02.2014 und Antrag Nr. 08-14 / A 02093 von Herrn Stadtrat Dr. Georg Kronawitter vom 21.12.2010
Inhalt	In der Vorlage wird dem Stadtrat die Umsetzung des Fahrradvermietsystems „MVG Rad“ zur Entscheidung vorgelegt.
Gesamtkosten/ Gesamterlöse	Die Gesamtkosten des Projektes belaufen sich auf 6,71 Mio. €, davon einmalig 4,97 Mio. € Investitionskosten und jährlich voraussichtlich 174.000 € im Projektzeitraum 2015-2025 für die Bezuschussung von Sondernutzungsgebühren an die SWM/MVG. Die bezuschussten Sondernutzungsgebühren in Höhe von voraussichtlich insgesamt 1,74 Mio. € im Projektzeitraum 2015-2025 fließen in vollem Umfang an die Landeshauptstadt zurück.
Entscheidungsvorschlag	<p>Der Stadtrat stimmt der Umsetzung des vorgestellten Fahrradvermietsystems MVG Rad durch die SWM/MVG und der dargestellten Mitfinanzierung durch die Landeshauptstadt München zu.</p> <p>Die SWM/MVG werden gebeten, gemeinsam mit den zuständigen Referaten die im Grobkonzept vorgestellten Stationsstandorte im Benehmen mit den betroffenen Bezirksausschüssen detailliert zu planen und deren rasche bauliche Umsetzung in die Wege zu leiten.</p> <p>Der Oberbürgermeister wird beauftragt und ermächtigt, den erforderlichen Gesellschafterbeschluss zur Betrauung der SWM/MVG mit dem Fahrradvermietsystem MVG Rad zu fassen.</p>
Gesucht werden kann im RIS auch nach	Fahrradvermietung, Leihräder, Radverkehr, ÖPNV-Angebot

Umsetzungsbeschluss zum Fahrradvermietsystem 'MVG Rad'

Finanzierung

Änderung des Entwurfs des MIP 2014-2018

Leihradssysteme für München und seine Region - Status, Perspektiven und Erfolgsfaktoren

Antrag Nr. 08-14 / A 02093 von Herrn Stadtrat Dr. Georg Kronawitter

vom 21.12.2010

Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 01566

Vorblatt zur Beschlussvorlage des Ausschusses für Arbeit und Wirtschaft am 11.11.2014 (VB)

Öffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis

Seite

I. Vortrag des Referenten	1
1. Beschlusslage	1
2. Verfahrensstand	2
3. Realisierungskonzept MVG Rad	2
3.1 Grobkonzept Stationsnetz	2
3.2 Design der Fahrräder, Ständer und Beschilderung	3
3.3 Prüfauftrag Mobilitätshilfen, ergänzende Mobilitätsangebote	4
3.4 Informationen zur Nutzung des Fahrradvermietsystems	5
4. Zeitliche und inhaltliche bauliche Umsetzung	6
5. Kosten und Finanzierung	6
6. Antrag Nr. 08-14 / A 02093 vom 21.10.2010	9
7. Beteiligung der Bezirksausschüsse	10
8. Evaluation	10
9. Ausblick	10
10. Stellungnahmen der beteiligten Referate	11
10.1 Stellungnahme des Baureferats	11
10.2 Stellungnahme des Kreisverwaltungsreferats	12
10.3 Anmerkungen des Referats für Arbeit und Wirtschaft zu den Stellungnahmen des Baureferats und des Kreisverwaltungsreferats	13
II. Antrag des Referenten	15
III. Beschluss	16

Umsetzungsbeschluss zum Fahrradvermietsystem 'MVG Rad'

Finanzierung

Änderung des Entwurfs des MIP 2014-2018

Leihradssysteme für München und seine Region - Status, Perspektiven und Erfolgsfaktoren

Antrag Nr. 08-14 / A 02093 von Herrn Stadtrat Dr. Georg Kronawitter

vom 21.12.2010

Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 01566

Beschluss des Ausschusses für Arbeit und Wirtschaft am 11.11.2014 (VB)

Öffentliche Sitzung

2 Anlagen

I. Vortrag des Referenten

Zuständig für die Entscheidung ist der Ausschuss für Arbeit und Wirtschaft gemäß § 7 Abs. 1 GeschO StR, da die zu behandelnde Angelegenheit nicht auf einen Stadtbezirk begrenzt ist.

1. Beschlusslage

Der Wirtschaftsraum München wächst seit einigen Jahren dynamisch, ohne dass ein Ende dieses Trends absehbar wäre. Insbesondere die Landeshauptstadt muss ihr Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum auf knapper werdendem Freiraum bewältigen. Flächenkonkurrenzen zwischen Wohnen, Gewerbe, Einzelhandel, Freizeit, sozialen sowie kulturellen Nutzungen und Verkehr sind die Folge. Um den begrenzt vorhandenen Raum möglichst gut zu nutzen, muss auch der für die Stadt so wichtige Verkehr platzsparend und zugleich kosteneffizient abgewickelt werden.

Deshalb besteht dringender Handlungsbedarf, umweltverträgliche und platzsparende Nahmobilität zu fördern und den Umweltverbund aus öffentlichem Personennahverkehr (ÖPNV), Fuß- und Radverkehr zu stärken. Als Baustein einer vernetzten, zukunftsfähigen Mobilität hat der Stadtrat am 04.02.2014 den Grundsatzbeschluss zur Einführung eines mit dem ÖPNV kombinierten Fahrradvermietsystems „MVG Rad“ gefasst. Das Mietrad-system soll integraler Bestandteil des städtischen ÖPNV-Angebots werden. Dies ermöglicht eine optimale Abstimmung der öffentlichen Verkehrsmittel U-Bahn, Bus, Tram und Mietrad untereinander, sowohl bei Preisen wie auch in der Netzstruktur. Ein Münchner Mietradsystem als Angebot der MVG hat den Vorteil, dass Fahrgäste, die von Tram, U-Bahn oder Bus auf das Mietrad umsteigen, weiter Kunden der MVG bleiben und so unkompliziert Zusatzangebote nutzen können.

Die SWM/MVG und die beteiligten Referate (Baureferat, Kreisverwaltungsreferat, Referat

für Arbeit und Wirtschaft, Referat für Stadtplanung und Bauordnung) wurden gebeten, weitere Schritte in Richtung einer Umsetzung des Fahrradvermietsystems durchzuführen.

2. Verfahrensstand

Seitens der SWM/MVG wurde das Konzept MVG Rad auf Basis des Grundsatzbeschlusses verfeinert und eine europaweite Ausschreibung für die Vergabe von Leistungen durchgeführt. Diese umfasst die Lieferung von Rädern und Mietstationen (Abstellanlagen) sowie Betrieb und Unterhalt des Mietradsystems. Das Fahrradvermietsystem ist somit eine langfristig auf zunächst zehn Jahre angelegte öffentlich-private Partnerschaft zwischen den SWM/MVG und einem spezialisierten privaten Anbieter. Der wirtschaftlichste Bieter soll unmittelbar nach diesem Umsetzungsbeschluss den Zuschlag erhalten.

Eine Arbeitsgruppe „Standortkonzept für Mietradstationen“ hat potenzielle Standorte für ca. 110 von 125 geplanten Stationen festgelegt, wobei auch konkurrierende Flächenansprüche berücksichtigt wurden (z.B. Ausbau von Bike+Ride-Anlagen und sonstige Fahrradabstellanlagen, Kfz-Stellplätze, ausreichende Restgehbahnbreiten, Grünflächen, Platzgestaltung oder Wochenmärkte). Die SWM/MVG, Baureferat, Kreisverwaltungsreferat sowie das Referat für Arbeit und Wirtschaft haben an der Arbeitsgruppe unter der Leitung des Referats für Stadtplanung und Bauordnung teilgenommen. Die potenziellen Standorte befinden sich überwiegend in Gehbahnbereichen. Zu einem geringeren Teil müssen Kfz-Stellplätze zur Errichtung von Fahrradvermietstationen heran gezogen werden, für die oben genannten 110 Stationen insgesamt ca. 60.

Zwischen dem Referat für Arbeit und Wirtschaft und den SWM/MVG wurde ein Konzept zur Finanzierung/Betrachtung erarbeitet und abgestimmt. Bezüglich der Bereitstellung von Mitteln aus der Stellplatzabläse für das Fahrradvermietsystem MVG Rad führten das Referat für Arbeit und Wirtschaft und die SWM/MVG gemeinsam Gespräche mit der Lenkungsgruppe „Verwendung von Stellplatzabläsemitteln“.

3. Realisierungskonzept MVG Rad

MVG Rad soll ein stadtweites Mietradsystem mit festen Stationen sein, das als Bestandteil der MVG-Angebote von der MVG betrieben wird. Der Systemzugang für Nutzerinnen und Nutzer (Information, Reservierung, Miete, Abrechnung) erfolgt über die existierenden Vertriebssysteme der MVG. Die MVG ist gegenüber dem Kunden Vertragspartnerin und Halterin von Kundendaten.

3.1 Grobkonzept Stationsnetz

Das Fahrradvermietsystem MVG Rad sieht gemäß Grundsatzbeschluss zunächst 1.200 Räder an 125 Stationen vor.

Aufbauend auf den im Grundsatzbeschluss vorgestellten Ausbaualternativen wurde ein in die Fläche gehendes Stationsnetz entwickelt, das eng mit dem bestehenden ÖPNV-Angebot verknüpft ist und die betrieblichen Anforderungen eines Fahrradvermietsystems berücksichtigt. Innerstädtische Stadtquartiere werden in dieser Ausbaustufe bereits gut er-

schlossen.

Um das System von Anfang an für die Nutzerinnen und Nutzer attraktiv zu machen, wird auch ein „freies Abstellen“ der Räder möglich sein. Innerhalb eines definierten Geschäftsgebietes kann die Miete von Rädern also auch abseits der festen Mietradstationen beendet werden. Es wird jedoch einen preislichen Anreiz geben, den Mietvorgang an einer festen Station zu beenden. Darüber hinaus sollen insbesondere auch die Endhaltestellen von U- und Trambahn Fahrradmietstationen erhalten, um für die Wohnquartiere im weiter gefassten Umfeld der Endhaltestellen ein attraktives Angebot (Anschlussmobilität) zu bieten.

Zunächst wurden die wichtigsten ÖPNV-Haltestellen einschließlich der Endhaltestellen und Standorte in Stadtteilzentren als Stationsstandorte festgelegt und dann um hoch frequentierte Verwaltungseinrichtungen und touristische Ziele ergänzt. In den Stadtquartieren Sendling und Neuhausen-Nymphenburg werden zusätzliche Stationen in den Wohnquartieren untergebracht, um dort modellhaft die verkehrliche Wirkung eines dichteren Stationsnetzes zu erproben.

Der Stationsplan mit dem aktuell vorgesehenen Geschäftsgebiet für die insgesamt 125 geplanten Stationen ist in Anlage 1 dargestellt.

3.2 Design der Fahrräder, Ständer und Beschilderung

Räder und Stationen sollen sich durch eine hohe gestalterische Qualität und Langlebigkeit auszeichnen. Ihre Zugehörigkeit zum Angebot der MVG wird ebenfalls gut erkennbar sein. Um diese Anforderungen zu erfüllen, wurde eine Designstudie beauftragt, die auch Grundlage der Ausschreibung war. Eine Präsentation in der Stadtgestaltungskommission soll voraussichtlich Ende November erfolgen.

Die robusten und gegen Vandalismus weitgehend unempfindlichen Räder werden in unisex-Ausführung mit tiefem Einstieg und leicht verstellbarem Sattel bestellt. Sie sind für Personen zwischen 150 cm und 200 cm Körpergröße nutzbar. Sie verfügen über eine Gangschaltung (8 Gänge), Kettenschutz, Sicherheitsausstattung gemäß Straßenverkehrsordnung und den Empfehlungen des ADFC sowie Gepäcktransportmöglichkeiten. Die Räder besitzen ein elektronisches Schließsystem, das bei Ausleihe und Rückgabe des Rades betätigt wird, aber auch während einer Fahrpause bei fortgesetzter Miete aktiviert werden kann.

Die Räder sind mit GPS-Modulen ausgestattet, so dass der Standort verfügbarer Räder identifizierbar ist und den Kunden in interaktiven Karten/Apps dargestellt werden kann. Jeder Stationsstandort besteht aus Radständern und einer zugehörigen Beschilderung (einfache Stele). Je Rad werden stadtweit 1,5 Stellplätze vorgesehen, damit Kundinnen und Kunden mit großer Wahrscheinlichkeit einen freien Platz an ihrer Zielstation vorfinden. Für die Startphase werden daher je Station in der Regel 15 Ständer für je 10 Räder geplant. Zentrale Standorte werden mehr Ständer erhalten. Die Ständer lassen sich in Einzelmodulen aufbauen und leicht versetzen, so dass die Zahl der Stellplätze je Station und die exakte Positionierung ohne großen Aufwand an die Bedarfsentwicklung ange-

passt werden können. Aus Gründen der Verkehrssicherheit und der Barrierefreiheit kommen im Einzelfall zusätzlich Sicherheitsgeländer oder Abweisblenden zum Einsatz.

Die Maße einer Station mit 15 besetzten Stellplätzen betragen ca. 10 m in der Breite und ca. 2 m in der Tiefe. Ein einzelner Ständer ist für sich ca. 70 cm breit und ca. 50 cm tief. Die Ständer lassen sich senkrecht oder schräg anordnen. Die Schrägaufstellung ist vor allem an Standorten von Vorteil, bei denen das Platzangebot in der Tiefe eingeschränkt ist.

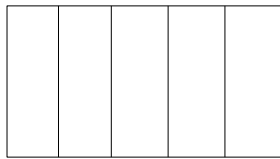
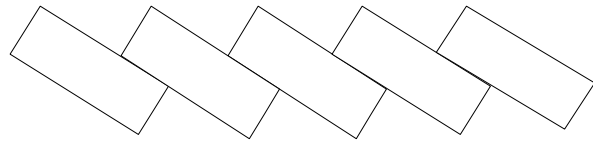


Abbildung: Senkrechte Anordnung



Schrägaufstellung

Material und Gestaltung der Ständer sind hochwertig und weitgehend unempfindlich gegen Vandalismus. Die Ständer werden an wenigen Punkten im Untergrund verankert, so dass die Stationen in den meisten Fällen mit geringen Tiefbauarbeiten errichtet werden können. Sie benötigen weder Stromanschluss noch Datenleitung. Zum Abstellen oder Anschließen privater Fahrräder sind die Ständer nicht geeignet. Die Verwechslung einer MVG Radstation mit einer öffentlichen Abstellanlage und das Parken privater Räder sollen somit ausgeschlossen werden.

Als Beschilderung dient eine Informations-Stele, die in ihrer Gestaltung aus der ÖPNV-Fahrgastinformation der MVG abgeleitet ist. Sie zeigt den Standort der Station an und dient der Erklärung des Mietvorgangs. Durch die Anordnung von Ständern nahe bei U-Bahnaufgängen sowie eine einheitliche Beschilderung bei U-Bahn und MVG Rad-Stationen wird der Zugang zum Mietsystem vereinfacht. Unterstützt wird dies auch durch eine Integration der MVG Rad-Information in die App der MVG. Die Beschilderung bedarf einer üblichen Bodenverankerung mittels Fundament. Zur Veranschaulichung wurden beispielhafte Visualisierungen erarbeitet.

3.3 Prüfauftrag Mobilitätshilfen, ergänzende Mobilitätsangebote

Mit dem Grundsatzbeschluss MVG Rad wurde am 04.02.2014 ein Änderungsantrag der CSU beschlossen. Darin wurde um Prüfung gebeten, „ob und in welchem Umfang Fahrradtypen, die die Mobilität behinderter Menschen befördern, oder sonstige Mobilitätshilfen in das Verleihsystem aufgenommen werden können.“ Die Recherche der SWM/MVG hat ergeben, dass dies zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht möglich ist. Derzeit verfügt kein existierendes Fahrradvermietsystem über derartige technisch integrierbare Angebote, da die Einbeziehung verschiedener Fahrradtypen und Mobilitätshilfen in ein solches System noch nicht Stand der Technik sind. Die SWM/MVG werden das Thema aber weiter am Markt beobachten und eventuelle neue Optionen prüfen.

Auch hinsichtlich weitergehender Mobilitätsangebote, wie z.B. Pedelecs (E-Bikes), ist die Technik noch nicht weit genug fortgeschritten, um einen zuverlässigen Betrieb zu gewährleisten. Mit der aktuell verfügbaren Batterietechnik ist eine zuverlässige Einsatzbereitschaft von Pedelecs im automatisierten öffentlichen Vermietungsbetrieb noch nicht gegeben. Pilotprojekte in anderen Städten bereiten hier noch erhebliche Probleme. Anwendungsfälle sehen die SWM/MVG dabei im Stadtrandbereich durchaus. Allerdings sind Pedelecs auch weiterhin deutlich teurer als Mieträder ohne elektrische Unterstützung. Pedelecs mit anzubieten, würde zu deutlichen Mehrkosten des Systems führen. Die SWM/MVG werden die technische Entwicklung aber weiter intensiv beobachten, sich ergebende Optionen prüfen und das RAW wird dann gegebenenfalls den Stadtrat erneut befassen.

3.4 Informationen zur Nutzung des Fahrradvermietsystems

Der Zugang zum Fahrradvermietsystem, z.B. für Information, Reservierung, Miete und Abrechnung, erfolgt über die Vertriebskanäle der MVG. Die MVG ist Vertragspartnerin der Kundinnen und Kunden sowie Halterin der Kundendaten.

Voraussetzung für die Miete von MVG Rädern ist die einmalige Kundenregistrierung über eine MVG App, per Internet oder durch persönliche Anmeldung in einem der MVG Kundencenter. Die Fahrradmiete kann über die MVG App, das Internet und per Telefon erfolgen.

Als Preismodell ist eine minutengenaue Abrechnung kalkuliert, mit Preisen von unter 10 Cent je Minute. Als besonderen Anreiz soll es ein preiswertes Jahresabo geben, das ca. 4,- € bis 5,- € je Monat kosten wird. Jahresabonnenten können mit dieser Grundgebühr bis zu 30 Minuten pro Tag kostenfrei fahren. Darüber hinausgehende Mietzeiten werden nach Zeit abgerechnet. Preisvorteile in Kombination mit anderen Mobilitätsangeboten, für Studierende sowie für MVG Abokunden sind ebenfalls in Vorbereitung. Die Abrechnung erfolgt auf Basis hinterlegter Kontodaten nach Nutzung.

Das MVG Rad soll ganzjährig betrieben werden. Der von den SWM/MVG per Ausschreibung ermittelte Auftragnehmer übernimmt neben der Lieferung und Montage der Räder und Stationen im Auftrag der MVG den technischen Betrieb des Mietradsystems einschließlich Wartung, Instandhaltung, Reinigung, Winterdienst an den Stationen und Service. Hierzu gehört auch die teils erforderliche räumliche Umverteilung der Räder. Die MVG wird die Qualitätsstandards für Sauberkeit und Verkehrssicherheit sicherstellen. Hierzu werden die Räder und Stationen mindestens einmal wöchentlich einer Sicht- und Funktionsprüfung sowie einmal jährlich einer umfassenden Inspektion und Generalüberholung unterzogen.

Für den Kundenkontakt baut die MVG ihr Callcenter aus.

4. Zeitliche und inhaltliche bauliche Umsetzung

Der Systemstart für das MVG Rad ist für Mitte 2015 vorgesehen. Dabei soll den Kundinnen und Kunden von Anfang an die volle Anzahl an Rädern (1.200) bereitgestellt werden, unabhängig davon, wie viele Stationen zu diesem Zeitpunkt bereits baulich realisiert sind. Standorte, an denen noch keine festen Stationen eingerichtet sind, werden übergangsweise als virtuelle Stationen definiert, an denen Räder ausgeliehen und abgegeben werden können und die auf einer Übersichtskarte und in der App für den Nutzer dargestellt werden. Für die virtuellen Stationen wird vorab geprüft, ob die Mieträder dort umfeldverträglich ohne feste Ständer abgestellt werden können.

Voraussichtlich etwa einen Monat vor dem eigentlichen Start für die Öffentlichkeit sollen ca. 100 Räder an ausgewählten Pilot-Stationen bereitgestellt und von einer begrenzten Benutzergruppe getestet werden. Dies soll dazu dienen, die reguläre Nutzung des Fahrradvermietsystems einschließlich aller betrieblicher Anforderungen zu testen. Die Funktionalität der Räder und Ständer sowie der kompletten Informations-, Ausleih-, Buchungs-, Abrechnungs- und Betriebshintergrundsysteme werden in der Pilotphase ebenfalls überprüft.

Die bauliche Detailplanung der Stationen einschließlich Feinjustierung der Stationsstandorte wird durch die SWM/MVG in Abstimmung mit der Verwaltung und den jeweiligen Bezirksausschüssen erfolgen.

Die bauliche Umsetzung der Stationen folgt dem Standardprozess für sogenannte Kleinbaumaßnahmen. Die SWM/MVG werden hierfür zunächst einen Auftrag an ein Fachplanungsbüro vergeben. Auf Basis der Entwurfsplanung werden die SWM/MVG das Spartenumlaufverfahren vorbereiten, bei dem alle Träger öffentlicher Belange und Bezirksausschüsse beteiligt werden. Die SWM/MVG werden auch die Beteiligung der zuständigen Referate (z.B. Brandschutz, Denkmalschutz, Gestaltung öffentlicher Raum) koordinieren. Die bauliche Umsetzung erfolgt durch die SWM/MVG auf Basis der Ausführungsplanung nach Freigabe durch die Grundstückseigentümer (bei nicht-städtischen Flächen) sowie nach Freigabe durch den jeweiligen Bezirksausschuss. Eine Baugenehmigung ist nicht erforderlich. Dabei ist zur Schonung der Ressourcen der Referate grundsätzlich eine standardisierte Bearbeitung in mehreren Paketen vorgesehen.

5. Kosten und Finanzierung

Die Kosten setzen sich zusammen aus den Kosten für Räder, Ständer, Informationsstellen, Tiefbau/Grundstücksvorbereitung (soweit erforderlich), sonstigen Investitions- und Einmalkosten, den Sondernutzungsgebühren sowie Kosten für den Betrieb des Fahrradvermietsystems MVG Rad. Der Betrieb ist auf zehn Jahre kalkuliert.

Die SWM/MVG tragen die Kosten des Betriebs in Höhe von ca. acht Millionen Euro auf eigenes Risiko. Dem stehen Betriebseinnahmen der SWM/MVG aus der Vermietung der Fahrräder gegenüber. Die SWM/MVG erwarten einen knapp betriebskostendeckenden Betrieb von MVG Rad ab dem 5. Betriebsjahr. Darüber hinaus übernehmen die

SWM/MVG mit rund zwei Millionen Euro die weiteren Investitions- und Einmalkosten (IT-Anpassungen, Personal, Projektmanagement, Marketing).

Investitionskosten

Die Investitionskosten für Räder und Stationen sowie die Betriebskosten des Fahrradvermietsystems MVG Rad gehen aus den Ergebnissen der europaweiten Ausschreibung hervor, die die SWM/MVG durchgeführt haben. Für die erforderlichen Tiefbauarbeiten einschließlich Anpassungsarbeiten im Bestand und Beschilderung liegen bisher nur Kostenhochrechnungen vor, da die Standorte in ihrer ganz exakten Lage (Spartenlage etc.) noch nicht feststehen. Eine genaue Kostenschätzung hierzu kann erst auf Basis der Entwurfsplanung für die Stationen nach Festlegung der „Mikrostandorte“ erfolgen.

Aus der vorliegenden Hochrechnung ergeben sich Kosten von ca. 4,97 Millionen Euro für Räder und Stationen einschließlich der gegebenenfalls erforderlichen Tiefbauarbeiten sowie der Errichtung der Informationsstelen an den Stationen. Diese Investitionskosten können nicht von den SWM/MVG getragen werden und sind daher von der LHM zu ersetzen.

Eine Übersicht zu den Investitionskosten gemäß Ausschreibungsergebnis ist der folgenden Tabelle zu entnehmen:

Investitionskosten MVG Rad	Kostenhochrechnung nach Angebot		
	Kosten gesamt	Anteil LHM	Anteil SWM/MVG
Räder, Ständer, Informationsstelen und Tiefbau	4.970.000 €	4.970.000 €	
Sonstige Einmalkosten (z.B. IT-Anpassung, Marketing, Projektmanagement, Designstudie)	1.990.000 €		1.990.000 €
Summe Investitionen und sonstige Einmalkosten	6.960.000 €	4.970.000 €	1.990.000 €

Die LHM ersetzt den SWM/MVG Investitionskosten des MVG-Rad-Systems, die nicht durch Erlöse gedeckt werden können, bis zu einem Gesamtbetrag von 4,97 Millionen Euro im Projektzeitraum.

Die Ausgleichsleistungen der LHM für die Investitionskosten werden wie folgt finanziert:

- 2,5 Millionen Euro aus Mitteln der Stellplatzablässe (umgeschichtet vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung, Einnahmenfinanzposition Nr. 6110.352.0000.9)
- 2,47 Millionen Euro aus dem zentralen Finanzmittelbestand.

Die neue Maßnahme soll im derzeit gültigen Entwurf des Mehrjahresinvestitionsprogramms 2014-2018 für das Planjahr 2015 in Investitionsliste 1 mit einem Ansatz von 4,97 Mio. € aufgenommen werden. Die Finanzierung erfolgt mit 2,5 Mio. € aus umgeschichteten Mitteln des Referates für Stadtplanung und Bauordnung und mit 2,47 Mio. € aus dem zentralen Finanzmittelbestand der Stadtkämmerei.

Sondernutzungsgebühren

Da nach der novellierten Sondernutzungsgebührensatzung (§ 6.2 SoNuGebS, Stand 2014) jährlich Sondernutzungsgebühren für die MVG Rad Stationen in Höhe von derzeit 37,- Euro je angefangenen m² anfallen, entstehen darüber hinaus auf zehn Jahre gerechnet voraussichtlich Kosten in Höhe von ca. 1,74 Millionen Euro (bei gleichbleibenden Gebühren), die nicht aus Einnahmen erwirtschaftet werden können. Die Kosten für Sondernutzungsgebühren sind entsprechend dem tatsächlichen Betrag ebenfalls jeweils von der Landeshauptstadt zu tragen.

Allerdings fließen die Sondernutzungsgebühren in vollem Umfang an die Landeshauptstadt München zurück. Sie werden vom Kreisverwaltungsreferat (Produktleistung 553700050 Verkehrsanordnungen, Finanzposition 1100.100.8000.6) eingenommen.

Der Zuschuss für die Investitionskosten an die SWM/MVG in Höhe von 4.970.000 Euro soll als Einmalzahlung geleistet werden. Der konsumtive Zuschuss für die jeweiligen Sondernutzungsgebühren in Höhe von voraussichtlich 1.740.000 Euro soll auf zehn Jahre verteilt ausgezahlt werden.

Kosten und Erlöse konsumtiv:

	dauerhaft	einmalig	befristet
Summe zahlungswirksame Erlöse im Haushalt KVR			ca. 1.740.000 €
Summe zahlungswirksame Kosten im Haushalt RAW (Produkt 6450000 Beteiligungsmanagement)	0,-- ab 2015		ca. 1.740.000 €
davon:			
Personalauszahlungen	0,--	0,--	0,--
Sachauszahlungen	0,--		von 2015 bis 2025 ca. 174.000 € jährlich
Transferauszahlungen	0,--	0,--	0,--
Nachrichtlich Vollzeitäquivalente			
Nachrichtlich Investition		4.970.00,--	

Da es sich um einen echten Zuschuss im Sinne des UStG handelt, fällt keine Umsatzsteuer an. Es wird bei obiger Tabelle folglich davon ausgegangen, dass weder für den Investitionskostenzuschuss noch für die Betrauung der Sondernutzungsgebühren Mehrwertsteuer anfallen.

Von den SWM/MVG wird eine durchschnittliche Nutzungsdauer von zehn Jahren für die bezuschussten Anlagegüter geplant.

Die Finanzierung des Projektes MVG Rad erfolgt auf Basis des Beschlusses der EU-Kommission vom 20.12.2012 (2012/21/EU). Es handelt sich um eine Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse. Werden von der LHM ausgereichte Mittel unter Berücksichtigung der Erlöse nicht verbraucht, so sind diese zurück zu zahlen (Überkompensationsverbot). Rückerstattungsansprüche werden auf Basis einer Kostenrechnung nach zehn Jahren Laufzeit ermittelt.

Das Referat für Arbeit und Wirtschaft wird mit diesem Beschluss beauftragt, die für 2015 erforderlichen Haushaltsmittel zum Schlussabgleich für den Haushalt 2015 oder auf dem Büroweg bei der Stadtkämmerei zu beantragen. Die Deckung erfolgt aus dem Finanzmittelbestand.

Um die notwendigen Voraussetzungen für einen Projektbeginn zur Jahresmitte 2015 schaffen zu können, unterliegt die Beschlussvorlage wegen Eilbedürftigkeit nicht dem Finanzierungs moratorium.

6. Antrag Nr. 08-14 / A 02093 vom 21.10.2010

Der ehemalige Stadtrat Dr. Georg Kronawitter hat am 21.12.2010 den Antrag "Leihrradsysteme für München und seine Region - Status, Perspektiven und Erfolgsfaktoren darstellen" (vgl. Anlage 2) gestellt, in dem er die Verwaltung auffordert, dem Stadtrat die Ergebnisse des Evaluationsberichts des bundesweiten Modellversuchs zum Status kommunaler Leihrradsysteme vorzustellen und auf dieser Basis mögliche Konsequenzen für München und die Region unter besonderer Berücksichtigung der Verzahnung mit dem ÖPNV aufzuzeigen. Es sollten zudem Aspekte einer Finanzierung über ÖPP-Modelle unter Münchner Verhältnissen dargestellt werden. Der Antrag wurde am 02.05.2012 im Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung behandelt. Der Empfehlung der Verwaltung, sich weiterhin in einer referatsübergreifenden Arbeitsgruppe mit dem Thema zu beschäftigen und dem Stadtrat auf Basis des Endberichts des Modellversuchs über die Ergebnisse und die Schlussfolgerungen für München zu berichten, wurde zugestimmt. Der Antrag blieb jedoch aufgegriffen.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung und das Referat für Arbeit und Wirtschaft nehmen inhaltlich wie folgt Stellung: Der Endbericht des Modellversuchs liegt bis heute nicht vor. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung steht aber in engem Kontakt mit

den beteiligten Städten und dem für die Evaluation zuständigen Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung. Bereits vorliegende Zwischenergebnisse und Erfahrungen sind daher zeitnah in die Arbeitsgruppe eingeflossen und wurden bei der Entwicklung des vorliegenden Konzepts berücksichtigt. Die Ergebnisse des Endberichts werden ggf. in einer Fortschreibung des Konzepts dargestellt und eingearbeitet. Eine enge Verknüpfung mit dem ÖPNV ist durch die SWM/MVG als Projektträgerin gegeben.

Dem Antrag Nr. 08-14 / A 02093 von Herrn Stadtrat Dr. Kronawitter wird damit nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen.

7. Beteiligung der Bezirksausschüsse

Die Bezirksausschüsse wurden in einer Informationsveranstaltung im Januar 2014 und in einer zweiten Veranstaltung am 22. Juli 2014 außerhalb der Pflichtbeteiligung von den SWM/MVG umfassend über das Projekt informiert. Darüber hinaus folgten die SWM/MVG mehreren Einladungen in BA-Sitzungen und stellten das Projekt dort vor.

Für die weitere Detailplanung (vgl. Abschnitt 4.) der Stationen ist eine Abstimmung mit den BAs vorgesehen. Die BAs können hierfür eigene Projektverantwortliche benennen. Eine erneute Stadtratsbefassung für die Detailstandorte ist nicht vorgesehen. Bei der Auswahl der „Mikrostandorte“ für das MVG Rad sollen in jedem Fall Standorte zur Umsetzung kommen, die so dicht wie möglich an den U-Bahnaufgängen oder anderen Haltestellen liegen, um so die kombinierte Nutzung von ÖPNV und Mietrad zu fördern. Alle Standorte sollen daher ebenfalls eine integrierte Betrachtung mit vorhandenen oder zu ergänzenden Bike+Ride-Anlagen erfahren.

8. Evaluation

Für das Projekt soll durch die SWM/MVG im Benehmen mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung eine Evaluation durchgeführt werden, bei der zum einen die Systemdaten ausgewertet werden, zum anderen aber auch tatsächliche Nutzer und Nichtnutzer befragt werden. Ermittelt werden sollen z.B. die Fahrtziele, zurück gelegte Distanzen und Fahrtzwecke. Von wissenschaftlichem Interesse ist auch, ob und falls ja, welche anderen Verkehrsmittel für die mit dem MVG Rad durchgeführten Fahrten bisher genutzt wurden.

9. Ausblick

Perspektivisch könnte das Netz so ausgebaut werden, dass alle Stadtbezirke an das MVG Rad Netz angeschlossen werden. Eine Ausweitung über das bislang geplante Stationsnetz hinaus könnte ab dem Jahreswechsel 2015/2016 geprüft werden.

Neubaugebiete sollen regelmäßig auf Ausstattung mit MVG Radstationen als ergänzender Bestandteil der jeweiligen Mobilitätskonzepte geprüft werden. Die Unterbringung von MVG Rad Stationen im Rahmen von Mobilitätskonzepten bei Baumaßnahmen soll regelmäßig von den Referaten offen gehalten werden. Die jeweils zuständigen Referate beziehen dabei die SWM/MVG auch zu diesem Belang mit ein.

Darüber hinaus können die SWM/MVG durch Kooperationen mit Partnern weitere Stand-

orte, z.B. an Hotels oder bei Arbeitgebern, entwickeln, um eine attraktive Verdichtung des Stationsnetzes zu erreichen. Zahlreiche Anfragen dazu liegen bereits bei den SWM/MVG vor. Das Referat für Arbeit und Wirtschaft wird den ehemaligen und aktuellen Teilnehmerbetrieben des Förderprogramms betriebliches Mobilitätsmanagement die Kooperationsmöglichkeiten im Bereich MVG Rad vorstellen (Einrichtung eigener Vermietstationen, Nutzung von MVG Rädern für betriebliche Fahrten und Pendlerverkehre). Die Mieträder des Systems MVG Rad sind bei entsprechender Ausweitung von Stationsstandorten und Mitfinanzierung auch als Dienstfahräder für die Verwaltung der Landeshauptstadt nutzbar. Erste Sondierungsgespräche hierzu haben z.B. mit den städtischen Klimaschutzmanagern stattgefunden, die als gemeinsame, vom Bund geförderte Maßnahme das Dienstradprojekt „MUC-Bike“ planen.

Auch von einigen Umlandgemeinden liegen bereits Anfragen zur Vernetzung mit dem MVG Rad und für feste Stationen vor. Weitere Abstimmungen durch die SWM/MVG können hier nach Stadtratsbeschluss erfolgen.

Um Ausbauchancen schnell nutzen zu können, wurden im Rahmen der Ausschreibung seitens der SWM/MVG optional bereits mögliche Nachlieferungen berücksichtigt. Eine erneute Ausschreibung ist damit nicht erforderlich.

Für weitere Entwicklungen, wie z.B. die Einbindung weiterer Mobilitätsangebote oder Pe-delecs, wird die MVG eine regelmäßige Marktbeobachtung durchführen. Hierfür wird zunächst die Evaluation des klassischen MVG Rades an Stationen abzuwarten sein.

10. Stellungnahmen der beteiligten Referate

Im Folgenden sind die Stellungnahmen des Baureferats und des Kreisverwaltungsreferats im Wortlaut wiedergegeben.

10.1 Stellungnahme des Baureferats

„Das Baureferat zeichnet o.g. Beschlussvorlage vorbehaltlich folgender Änderungen mit:

Seite 10, Punkt 7 Beteiligung der Bezirksausschüsse, Satz 3:

„Für die weitere Detailplanung (vgl. Abschnitt 4.) der Stationen ist entsprechend der Tiefbau-richtlinie eine Abstimmung mit den BAs vorgesehen.“

Begründung:

Es handelt sich bei den umzusetzenden Maßnahmen um Maßnahmen der SWM/MVG.

Es wird darauf hingewiesen, dass die Erteilung der Sondernutzungserlaubnis in die Zuständigkeit des Kreisverwaltungsreferates fällt. Eine gesonderte „Freigabe“ der betroffenen Flächen entfällt damit; selbstverständlich ist aber das Baureferat als Straßenbaulastträger vom Kreisverwaltungsreferat zu beteiligen.

Ziffer 4. des Beschlussvortrages ist somit entsprechend zu korrigieren.

Zudem wird darauf hingewiesen, dass einzelne Standorte außerhalb von Verkehrsflächen in Grünanlagen platziert sind. Hier ist eine Zuständigkeit des Baureferates (Gartenbau) nach der Grünanlagensatzung für die Inanspruchnahme von Grünanlagenflächen gegeben.

Des Weiteren muss gesichert sein, dass unter den „Kosten für den Betrieb“ (siehe Seiten 5 und 6 des Beschlusses) auch die Kosten für den Unterhalt und die Verkehrssicherung zu verstehen sind.“

10.2 Stellungnahme des Kreisverwaltungsreferats

„Der per E-Mail am 21.10.2014 übermittelte Entwurf der Beschlussvorlage wird von Seiten des Kreisverwaltungsreferates unter Beachtung folgender Anmerkungen mitgezeichnet:

Wie im Grundsatzbeschluss zum Fahrradvermietsystem 'MVG Rad' vom 04.02.2014 von Seiten des Kreisverwaltungsreferates bereits zur Sprache gebracht, bedarf es zur angemessenen Begleitung des weiteren Verwaltungsverfahrens – gegenwärtig im Besonderen zur formalisierten Abwicklung bei der Erteilung von Sondernutzungserlaubnissen – prinzipiell der Zuschaltung personeller Ressourcen.

Gleichwohl ist vorstellbar, auf die Forderung der Personalzuschaltung zu verzichten, wenn bei der sondernutzungsrechtlichen Prüfung der ca. 125 Einzelstandorte durch das Kreisverwaltungsreferat Hauptabteilung III – Straßenverkehr die Anhörung anderer Dienststellen entfallen kann, wenn diese unter Hinweis auf die erforderliche Sondernutzungserlaubnis bereits im vom Baureferat angestoßenen Spartenumlaufverfahren beteiligt werden (u.a. BAU-H15 – Gestaltung öffentlicher Raum, BAU-T22 – Straßenunterhalt und -betrieb, PP München Abt. E 4, KVR-I/3 – Bezirksinspektionen, KVR-III/1 – Verkehrsmanagement, KVR-IV – Branddirektion).

Das Kreisverwaltungsreferat dringt im Sinne der Verwirklichung des anvisierten Systemstarts Mitte 2015 daher auf eine eindeutige Beschreibung des Verfahrensablaufs in der Beschlussvorlage und ein durch das Referat für Arbeit und Wirtschaft initiiertes baldiges Abstimmungsgespräch zwischen den Stadtwerken München und dem Baureferat, um die derzeit ungeklärten verwaltungsorganisatorischen Abläufe gemeinsam zu erörtern und einer fachlichen, respektive personellen Lösung zuzuführen.

Fazit: Ohne die oben aufgezeigte Einigung zum sondernutzungsrechtlichen Prüfverfahren und/ oder ohne Zuschaltung von Personal kann eine zeitgerechte Projektrealisierung von Seiten des Kreisverwaltungsreferates nicht sichergestellt werden.

Rechtsgrundlage für die Festsetzung der Sondernutzungsgebühren ist die Sondernutzungsgebührensatzung (SoNuGebS) der Landeshauptstadt München in der jeweils gülti-

gen Fassung. Sie stützt sich bezüglich des Zeitraumes bis zum 31.12.2014 auf Ziffer 38 der Anlage 1 zur SoNuGebS in der Fassung vom 16.04.2010 und bezüglich des Zeitraumes ab 01.01.2015 auf Ziffer 6.2 der Anlage 1 zur SoNuGebS in der Fassung ab dem 01.01.2015.

Die Höhe der jährlichen Sondernutzungsgebühren für die MVG Rad-Stationen belaufen sich ab dem Jahreswechsel demnach auf 37,- Euro je angefangenem m². Sie werden vom Kreisverwaltungsreferat als Produktleistung 553700050 – Verkehrsanordnungen unter Finanzposition 1100.100.8000.6 verbucht.“

10.3 Anmerkungen des Referats für Arbeit und Wirtschaft zu den Stellungnahmen des Baureferats und des Kreisverwaltungsreferats

Zur Stellungnahme des Baureferats:

Bezüglich der Stationsstandorte in Grünanlagen werden die SWM/MVG gesondert auf das Baureferat zugehen und sich mit der Hauptabteilung Gartenbau abstimmen. Die auf Seite 5 der Sitzungsvorlage genannten Kosten für den Betrieb schließen die Kosten für den Unterhalt und die Verkehrssicherung ein. Alle sonstigen in der Stellungnahme des Baureferats geforderten Änderungen wurden übernommen.

Zur Stellungnahme des Kreisverwaltungsreferats:

Die SWM/MVG haben zugesagt, sich mit dem Kreisverwaltungsreferat in einer gesonderten Besprechung auf ein sondernutzungsrechtliches Prüfverfahren zu einigen. Das von den SWM/MVG mit der baulichen Detailplanung der Stationsstandorte beauftragte Fachplanungsbüro wird die in dem vereinbarten sondernutzungsrechtlichen Prüfverfahren und im Spartenumlaufverfahren erforderlichen Anhörungen von Trägern öffentlicher Belange (z.B. Polizeipräsidium München Abt. E 4), von städtischen Dienststellen (z.B. KVR-I/3 – Bezirksinspektionen, KVR-III/1 – Verkehrsmanagement, KVR-IV – Branddirektion) und auch von Bezirksausschüssen koordinieren und durchführen. In diese Verfahren ist das Baureferat als Straßenbaulastträger (z.B. BAU-H15 – Gestaltung öffentlicher Raum, BAU-T22 – Straßenunterhalt und -betrieb) ebenfalls mit eingebunden. Damit wird auch der Forderung des Baureferats entsprochen, in die sondernutzungsrechtliche Prüfung einbezogen zu werden. Das von den SWM/MVG beauftragte Fachplanungsbüro wird durch seine Vorarbeiten den mit der sondernutzungsrechtlichen Prüfung verbundenen Arbeitsaufwand des Kreisverwaltungsreferats erheblich reduzieren.

Das Baureferat und das Kreisverwaltungsreferat zeichnen die Sitzungsvorlage unter der Voraussetzung mit, dass die in ihren Stellungnahmen gemachten Änderungen und Anmerkungen berücksichtigt werden. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung zeichnet die Sitzungsvorlage mit. Die Stadtkämmerei ist mit der Sachbehandlung einverstanden.

Eine fristgerechte Vorlage war nicht möglich, da die erforderlichen Abstimmungen noch nicht abgeschlossen waren. Die Behandlung in der heutigen Sitzung ist zwingend notwendig, damit die SWM/MVG die Bindefristen der über eine europaweite Ausschreibung eingeholten Angebote einhalten können. Außerdem werden nur bei Behandlung in der heutigen Sitzung die Voraussetzungen dafür geschaffen, dass das Fahrradvermietsystem rechtzeitig zur Jahresmitte 2015 an den Start gehen kann.

Der Korreferent des Referates für Arbeit und Wirtschaft, Herr Stadtrat Manuel Pretzl, und der Verwaltungsbeirat für Wirtschaftsförderung, Herr Stadtrat Mario Schmidbauer, und die Stadtwerke München haben jeweils einen Abdruck der Sitzungsvorlage erhalten.

II. Antrag des Referenten

1. Der Stadtrat stimmt der Umsetzung des vorgestellten Fahrradvermietsystems MVG Rad durch die SWM/MVG zu.
2. Die SWM/MVG werden gebeten, gemeinsam mit den zuständigen Referaten die im Grobkonzept vorgestellten Stationsstandorte im Benehmen mit den betroffenen Bezirksausschüssen detailliert zu planen und deren rasche bauliche Umsetzung in die Wege zu leiten.
3. Der Gesamtfinanzierung des Projektes in Höhe von 6,71 Mio. € wird zugestimmt. Die Finanzierung der Investitionskosten von insgesamt 4,97 Mio. € in 2015 erfolgt in Höhe von 2,5 Mio. € aus Mitteln der Stellplatzablässe des Referats für Stadtplanung und Bauordnung (Einnahmenfinanzposition Nr. 6110.352.0000.9) sowie 2,47 Mio. € aus dem zentralen Finanzmittelbestand. Die Maßnahme wird in den Entwurf des Mehrjahresinvestitionsprogramms 2014-2018 unter der neuen Maßnahmennummer 8300.7250 in die Investitionsliste 1 aufgenommen. Die Umschichtung der einmaligen Gelder aus dem Haushalt des Referates für Stadtplanung und Bauordnung erfolgt im Planverfahren.
4. Der Erstattung der Sondernutzungsgebühren von insgesamt ca. 1,74 Mio. € für den Projektzeitraum 2015 bis 2025 mit jährlich 174 Tsd. € aus dem zentralen Finanzmittelbestand wird zugestimmt. Die Bereitstellung der Gelder erfolgt im Rahmen des Haushaltsverfahrens. Die Sondernutzungsgebühren fließen in vollem Umfang an die Landeshauptstadt München zurück. Sie werden vom Kreisverwaltungsreferat (Produktleistung 553700050 Verkehrsanordnungen, Finanzposition 1100.100.8000.6) eingenommen.
5. Das Referat für Arbeit und Wirtschaft wird beauftragt, die für 2015 erforderlichen Haushaltsmittel zum Schlussabgleich für den Haushalt 2015 oder auf dem Büroweg bei der Stadtkämmerei zu beantragen. Die Deckung erfolgt aus dem Finanzmittelbestand. Alle im Rahmen dieses Beschlusses neu zur Verfügung gestellten bzw. umgeschichteten Mittel werden dem Produkt 6450000 Beteiligungsmanagement zugeordnet.
6. Um die notwendigen Voraussetzungen für einen Projektbeginn zur Jahresmitte 2015 schaffen zu können, unterliegt die Beschlussvorlage wegen Eilbedürftigkeit nicht dem Finanzierungsmoratorium.
7. Der Oberbürgermeister wird beauftragt und ermächtigt, den erforderlichen Gesellschafterbeschluss zur Betrauung der SWM/MVG mit dem Fahrradvermietsystem MVG Rad zu fassen.
8. Der Antrag Nr. 08-14 / A 02093 von Herrn Stadtrat Dr. Georg Kronawitter vom 21.12.2010 ist geschäftsordnungsgemäß erledigt.
9. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss

nach Antrag.

Die endgültige Beschlussfassung über den Beratungsgegenstand obliegt der Vollversammlung des Stadtrates.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der/Die Vorsitzende

Der Referent

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

Josef Schmid
2. Bürgermeister

IV. Abdruck von I. mit III.

über den Stenografischen Sitzungsdienst
an das Direktorium – Dokumentationsstelle (2x)
an die Stadtkämmerei
an das Revisionsamt
z.K.

V. Wv. RAW - FB II

zur weiteren Veranlassung.

zu V.

1. Die Übereinstimmung des vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An das Baureferat
3. An das Kreisverwaltungsreferat
4. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung
5. An die BA-Geschäftsstelle Nord (4-fach)
6. An die BA-Geschäftsstelle Süd (4-fach)
7. An die BA-Geschäftsstelle West (5-fach)
8. An die BA-Geschäftsstelle Ost (7-fach)
9. An die BA-Geschäftsstelle Mitte (5-fach)
10. An die SWMVB/MVG

z.K.

Am

Referat für Arbeit und Wirtschaft, FB II