

Altstadt für alle – öffentliche Feinerschließung

Verkehrswende konsequent bürgernah gestalten I: City-Busse für die Münchner Altstadt

Antrag Nr. 20-26 / A 00754 von der SPD / Volt - Fraktion, Fraktion Die Grünen - Rosa Liste vom 27.11.2020, eingegangen am 27.11.2020

Einführung eines kostenlosen Kleinbusses in der Fußgängerzone im Tal

Empfehlung Nr. 20-26 / E 00841 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 01 - Altstadt-Lehel am 15.09.2022

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 12227

Anlagen:

1. Antrag Nr. 20-26 / A 00754 vom 27.11.2020
2. Empfehlung Nr. 20-26 / E 00841 vom 15.09.2022
3. Lageplan mit Stadtbezirkseinteilung

Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 21.02.2024 (SB)

Öffentliche Sitzung

I. Vortrag des Referenten.....	2
1. Einleitung / Anlass	2
2. Sachstand und Zielsetzung	3
3. Vorgehen und Durchführung des Testlaufs	5
4. Dauerbetrieb	8
5. Anträge und Empfehlungen	9
5.1. Stadtratsanträge	9
5.2. Bürgerversammlungsempfehlungen	9
6. Abstimmung mit den Querschnitts- und Fachreferaten	10
7. Anhörung des Bezirksausschusses	10
II. Antrag des Referenten	11
III. Beschluss.....	11

I. Vortrag des Referenten

Im Beschluss wird der Testlauf einer öffentlichen Erschließung der „Altstadt für alle“ dargestellt. Dazu wird im Folgenden der Planungsstand der Konzeption für die Feinerschließung im Rahmen der „Altstadt für alle“ vorgestellt und eine Übertragung der reservierten Mittel aus der Nahmobilitätspauschale für die Umsetzung des Testlaufes an die Stadtwerke München (SWM) / Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) beantragt. Die erforderlichen Haushaltsmittel in Höhe von 200.000 € wurden im Rahmen des Lenkungskreises Rad- und Fußverkehr vom 05.10.2023 genehmigt und im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung im Haushalt des MOR veranschlagt.

Zuständig für die Entscheidung ist der Mobilitätsausschuss gemäß § 7 Abs. 1 Ziffer 16 der Geschäftsordnung des Stadtrats der Landeshauptstadt München.

Eine rechtzeitige Zuleitung der Sitzungsvorlage gemäß Ziffer 5.6.2 der AGAM konnte nicht erfolgen, da zum Zeitpunkt der in der AGAM geforderten Anmeldefrist die Arbeiten an der Beschlussvorlage noch nicht abgeschlossen waren.

Die Sitzungsvorlage muss dringend im Ausschuss am 21.02.2024 behandelt werden, weil der im Beschluss dargestellte Testlauf zur öffentlichen Feinerschließung in der Münchner Altstadt bereits im Juni 2024 beginnt. Die reservierten Mittel aus der Nahmobilitätspauschale inkl. Zuwendungsbescheid müssen bis spätestens März 2024 an die SWM / MVG übertragen werden, damit das vorgesehene Vergabeverfahren rechtzeitig erfolgen kann.

1. Einleitung / Anlass

Mit diesem Beschluss wird der bisherige Planungsstand des „Konzeptes zur öffentlichen Feinerschließung“ der Altstadt in Ergänzung zu den bestehenden Angeboten des öffentlichen Nahverkehrs als wesentlicher Baustein der „Altstadt für alle“ vorgestellt. Dieses Konzept soll vornehmlich die Erreichbarkeit verbessern und die Fortbewegung von mobilitätseingeschränkten Personen in der Altstadt erleichtern. Die „Altstadt für alle“ wird mit der integrierten Betrachtung und Maßnahmen für den fließenden und ruhenden Verkehr, den Fuß- und Radverkehr, den Aufenthalt, aber auch für Begrünung, Kühlung / Klimaanpassung und die Stadtgestalt / stadtgestalterische Aspekte als wichtiger Bestandteil zur Erreichung der Ziele der Mobilitätsstrategie 2035 des Mobilitätsreferates verstanden.

Weiter werden erste Lösungsansätze für die Erschließungssysteme sowie der Ablauf und die Finanzierung der Pilotierung dieser Ansätze unter realen Bedingungen in den Monaten Juni bis August 2024 dargestellt. Basierend auf den Ergebnissen dieses Testlaufes erfolgt anschließend in Zusammenarbeit zwischen dem Mobilitätsreferat und den SWM / MVG eine Konzeption zur Verstetigung der Feinerschließung der Münchner Altstadt.

2. Sachstand und Zielsetzung

Einordnung in die Altstadt für alle

Durch den „Grundsatzbeschluss ‚Autofreie Altstadt‘ und ‚Altstadt-Radring‘“ (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 14478) hat die Stadtverwaltung im Juni 2019 den Auftrag erhalten, den Kfz-Verkehr in der Altstadt und am Altstadtring zugunsten von mehr Fuß- und Radverkehr, öffentlichen Verkehrsmitteln und mehr Aufenthaltsqualität zu reduzieren. Um die Ziele der „Altstadt für alle“ umsetzen zu können, müssen verschiedene Konzeptbausteine sowie Umsetzungsprojekte angegangen werden. Ein Konzeptbaustein der „Altstadt für alle“ ist die öffentliche Feinerschließung der Altstadt. Für die Konzeptentwicklung sind die Verwaltung gemeinsam mit den SWM / MVG durch verschiedene Stadtratsbeschlüsse beauftragt („Grundsatzbeschluss ‚Autofreie Altstadt‘“, Sitzungsvorlage 14-20 / V 14478; „Maßnahmenbeschluss Autofreie Altstadt: Tal“, Sitzungsvorlage 20-26, V 00457; „Autofreie Altstadt: Provisorische Umgestaltung des Tals“, Sitzungsvorlage 20-26 / V 06570). Die öffentliche Feinerschließung hat als wesentliches Ziel die Sicherstellung der oberirdischen, kleinräumigen Erreichbarkeit der Altstadt mit den Verkehrsmitteln des erweiterten Umweltverbundes, vor allem des ÖPNV und insbesondere für Menschen mit Mobilitätseinschränkung. Eine Festlegung der Routenführung – vor allem von Bussen – innerhalb der Altstadt ist grundlegend, um die mögliche Ausdehnung von Fußgängerzonen, Erschließungswegen und Radrouten sowie die verkehrlichen Funktionen und gestalterischen Spielräume im öffentlichen Raum zu konkretisieren.

Wie im Stadtratsbeschluss „Inklusion konkret - Elektromobilverleihstation Altstadt“ (20-26 / V 11216) dargestellt, erfolgten die Planungen zur Elektromobilverleihstation Altstadt in enger Abstimmung mit der öffentlichen Feinerschließung der „Altstadt für alle“. Beide Umsetzungsprojekte ergänzen sich in den vom Behindertenbeirat und Stadtrat geforderten ersten Lösungsideen zur barrierefreien Feinerschließung der Altstadt. Insbesondere wird die Zugänglichkeit der Fußgängerzone für Menschen mit Gehbehinderung verbessert. Der Service der Elektromobilverleihstation steht seit Oktober 2023 allen Bürger*innen und Tourist*innen kostenfrei zur Verfügung, die die Altstadt nicht zu Fuß erlaufen können oder eine Mobilitätseinschränkung haben. Das Projekt hat vielfachen kommunalen Nutzen, indem es zur mobilen Teilhabe für alle beiträgt, zur Inklusion und Mikromobilität. Träger des Projektes ist der soziale Betrieb anderwerk. Das Projekt wird durch das Münchner Beschäftigungs- und Qualifizierungsprogramm (MBQ) sowie durch das Mobilitätsreferat gefördert. Zudem leistet das Projekt einen wichtigen Beitrag, insbesondere für einen inklusiven Fußverkehr, im Hinblick auf die im Rahmen der Mobilitätsstrategie 2035 in Erstellung befindliche Teilstrategie „Mobilität für alle: Inklusion, Gender, soziale Gerechtigkeit“. Für den Elektromobilverleih und den hier vorgestellten Feinerschließungssystemen ist eine Evaluation und Überprüfung der Maßnahmen vorgesehen, um eine öffentliche Feinerschließung der Altstadt dauerhaft zu ermöglichen.

Einordnung in das Forschungsprojekt MoveRegioM

Das durch das Mobilitätsreferat geleitete Förderprojekt MoveRegioM (BMBF-Forschungsprojekt) besteht aus neun verschiedenen Bausteinen, deren Bündelung ein konkretes Mobilitätskonzept darstellt. Ziel ist es, ein zukunftsweisendes, integriertes, multimodales und nachhaltiges Mobilitätsangebot für die Stadt und die Region München zu gewährleisten. Die aufeinander abgestimmten Maßnahmenbündel sollen bis zum

Jahr 2024 durch ein interdisziplinär aufgestelltes Projektkonsortium in den verschiedenen Raumkategorien Münchner Innenstadt, mittleres Stadtgebiet, Stadtrand und Region im Nordsektor der Stadt und den angrenzenden Kommunen konzipiert, teilweise implementiert, simuliert und evaluiert werden. Kennzeichnend soll hierbei u.a. die Integration unterschiedlichster Verkehrsträger, die Perspektive der Bürger*innen, der Push- und Pull-Maßnahmen einer nachhaltigen Mobilität, der Siedlungsentwicklung und des Stadtraummanagements sowie der verschiedenen Stakeholder (Bürger*innen, Kund*innen, öffentliche Verwaltung etc.) sein.

Die Altstadt Münchens bildet demnach eine wesentliche Raumkategorie innerhalb des Projektes MoveRegioM ab. Zur Förderung einer „Altstadt für alle“ bietet das Forschungsprojekt den Rahmen, neben einem innovativen Konzept für den Parkraum, auch die Feinerschließung innerhalb des Altstadtringes zu konzipieren. Diese beiden Teilkonzepte von MoveRegioM und der „Altstadt für alle“ sollen mit einer integrierten Betrachtung von Verkehrsplanung, Freiraumplanung und Gestaltung des öffentlichen Straßenraums innovativ, partizipativ und lösungsorientiert ansetzen. Ziel ist es, dadurch den Kfz-Verkehr so weit wie möglich zu reduzieren, aber gleichzeitig eine attraktive Alternative zur Erreichbarkeit für alle Bürger*innen sowie den für die Prosperität notwendigen Wirtschaftsverkehr beizubehalten und zu verbessern.

Innerhalb des Projektkonsortiums von MoveRegioM konnten mithilfe des Behinderten- und Seniorenbeirates der Landeshauptstadt München sowie einer qualitativen Marktforschung verschiedene Lösungen zur öffentlichen Feinerschließung erarbeitet werden. Diese Lösungen sollen nun innerhalb einer Testphase in der Münchner Altstadt erprobt werden, um die finale Konzeption eines Dauerbetriebes ganzheitlich auszuarbeiten. Erst mit einer Pilotierung können wichtige Aspekte wie die Akzeptanz von Nutzer*innen, Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit, Finanzierungsmodelle, verkehrliche und betriebliche Abläufe etc. überprüft und für eine dauerhafte Lösung erarbeitet werden. Da nur die Konzeption der Feinerschließung im Förderprojekt MoveRegioM ein Ziel darstellt, ein Testlauf nicht Teil des Projektes ist und somit auch nicht durch das BMBF finanziert wird, muss hiermit nachgesteuert werden. Die Pilotierung wird jedoch durch MoveRegioM evaluiert und die Erkenntnisse fließen in die weitere finale Konzeptionierung des Dauerbetriebes ein.

Zielstellung

Das Hauptziel des hier vorgestellten Konzepts besteht darin, eine gute und attraktive Erreichbarkeit der Münchner Altstadt für alle Personengruppen und insbesondere für Menschen mit Mobilitätseinschränkung zu gewährleisten – vor allem im Hinblick auf die Planungen im Rahmen der „Altstadt für alle“. Dieses Konzept muss berücksichtigen, welche verkehrlichen Funktionen und gestalterischen Spielräume verträglich sind und ob, und wenn ja, mit welchen Mobilitätsangeboten und unter welchen Bedingungen eine Einfahrt in bereits bestehende Fußgängerzonen möglich ist. Es wird deshalb geprüft, ob und wie dieses Konzept in München unter Berücksichtigung der rechtlichen Rahmenbedingungen erprobt werden kann. Dabei sollen mit innovativen ÖPNV-Lösungen eine zuverlässige Bedienung der Mobilitätsbedürfnisse geschaffen sowie Schnittstellen zu übergeordneten ÖPNV-Systemen hergestellt werden.

3. Vorgehen und Durchführung des Testlaufs

Vorgehen

Um diese neuen und zielgruppengerechten Lösungen zu erarbeiten, haben das Mobilitätsreferat und die SWM / MVG gemeinsam das Mobilitätsverhalten ausgewählter Zielgruppen in der Landeshauptstadt betrachtet, Problemfelder identifiziert und darauf basierend Lösungsansätze für diese Zielgruppen in der Altstadt entwickelt. Basis dafür war (1.) eine qualitative Marktforschung mit Personen mit unterschiedlichen Arten von Mobilitätseinschränkungen und sensorischen Beeinträchtigungen, Personen, die schwere oder sperrige Gegenstände transportieren müssen, und jene, die besonderen Wert auf Bequemlichkeit legen, sowie (2.) die Zusammenarbeit in Workshops mit den Senioren- und Behindertenbeiräten der Stadt München.

Die Ergebnisse zeigten, dass trotz der sehr guten Anbindung an den öffentlichen Verkehr die Wege innerhalb der Altstadt für diese Gruppen oft zu weit sind, vor allem wenn innerhalb der Altstadt mehrere Ziele angesteuert werden. Bei vielen Teilnehmer*innen führt dies auch dazu, dass Einkäufe und Aufenthalte in der Altstadt vermieden oder auf das Nötigste beschränkt werden.

Ausgehend von den identifizierten Problemstellungen wurden verschiedene Lösungsansätze erarbeitet und geprüft und schließlich diejenigen ausgewählt, die unterschiedliche Bedürfnisse bedienen und innerhalb eines Gesamtkonzeptes gemeinsam betrieben werden können. Das vorläufige Lösungskonzept beruht auf zwei komplementären Ansätzen:

- Mikrobusse als liniengeführter Betrieb
- E-Rikschas als On-Demand-Betrieb

Diese beiden Mobilitätsangebote stellen innovative Alternativen dar, die flexibel auf die räumlichen Gegebenheiten der Münchner Innenstadt angepasst und entsprechend der ermittelten Bedürfnisse konzipiert sind. Sie sind darauf ausgelegt, in engen und belebten Bereichen effizient und verkehrssicher zu operieren und bieten zudem die benötigte Flexibilität, um auf veränderte Bedingungen wie Baustellen oder Veranstaltungen reagieren zu können.

Durchführung des Testlaufes

Um möglichst früh Erkenntnisse zur Akzeptanz der Nutzer*innen und zu betrieblichen Abläufen zu gewinnen, sollen die Angebote im Sommer 2024 für 90 Tage getestet werden. Angedacht sind aufgrund der Witterungsbedingungen die Monate Juni, Juli und August. So soll untersucht werden, wie stark das Angebot angenommen wird, wer die hauptsächlichen Nutzer*innen sind, inwiefern das Angebot die identifizierten Probleme löst und in welchem Umfang und auf welchen Linien das Angebot bei einer dauerhaften Betriebsaufnahme vorgehalten werden müsste. Begleitende Marktforschungsmaßnahmen sollen dies unterstützen. Die Marktforschungsbegleitung zielt darauf ab, ein holistisches Bild der Zielgruppen des Mikrobuss-Service und des On-Demand-Rikscha-Angebots zu erhalten, indem insbesondere analysiert wird, welche Personengruppen die Angebote nutzen beziehungsweise nicht nutzen, und welche Gründe dafür ausschlaggebend sind. Des Weiteren soll erforscht werden, welche Auswirkungen die

Nutzung dieser Verkehrsmittel auf das Verhalten in der Altstadt hat, wie sich die Angebote auf den öffentlichen Verkehr und die Pkw-Nutzung auswirken und inwiefern Besuch und Konsum in der Altstadt beeinflusst werden. Ein weiterer Untersuchungsfokus liegt darauf, die Präferenzen der Nutzer*innen zwischen festen Linien und On-Demand-Services zu verstehen sowie die Eignung der Fahrzeuge, die Betriebszeiten und die Preisbereitschaft der Nutzer*innen zu evaluieren. Darüber hinaus sollen Erfahrungswerte für den operativen Betrieb gesammelt werden. Dies betrifft beispielsweise Umlaufzeiten, betriebliche Abläufe und den Umgang mit Störungen. Mögliche Auswirkungen des Projekts auf die Verkehrssicherheit – insbesondere jene, die sich aus der Befahrung sowie Querung der Fußgängerzone ergeben können – werden über die fortlaufende Analyse der polizeilichen Unfalldaten systematisch erfasst und bewertet. Die hieraus gewonnenen Erkenntnisse fließen direkt nach Abschluss des Testlaufs in die weitere Planung ein. Das vollständige Konzept für ein dauerhaftes Angebot soll auf Basis dieser Erkenntnisse ab September 2024 vom Mobilitätsreferat und SWM / MVG erarbeitet werden.

In MoveRegioM werden die gesammelten Ergebnisse aus dem Testlauf anschließend ausgewertet und eine Lösung für den Dauerbetrieb konzipiert. Zudem sollen über MoveRegioM weitere Fördergelder zu Marktforschungs- und Kommunikationszwecken genutzt werden. Die Kommunikationskampagne wird bis März 2024 gemeinsam vom Mobilitätsreferat München und der SWM / MVG erarbeitet. Die Bürger*innen sollen frühzeitig über den Testlauf und dessen Nutzungsmöglichkeiten informiert werden.

Im Testlauf verkehren die Mikrobusse als neue Linie innerhalb der Altstadt und sorgen auf einer Ringlinie zwischen zentralen Punkten wie Sendlinger Tor, Sendlinger Straße, Viktualienmarkt, Tal, Isartor, Maximilianstraße und Maffeistraße für eine bequeme nahäumige Erreichbarkeit der Ziele. Die E-Rikschas hingegen ermöglichen flexible, an den individuellen Bedarf angepasste Transportmöglichkeiten innerhalb des Altstadttrings. Beide Angebote sollen in der Testphase kostenfrei zur Verfügung stehen.

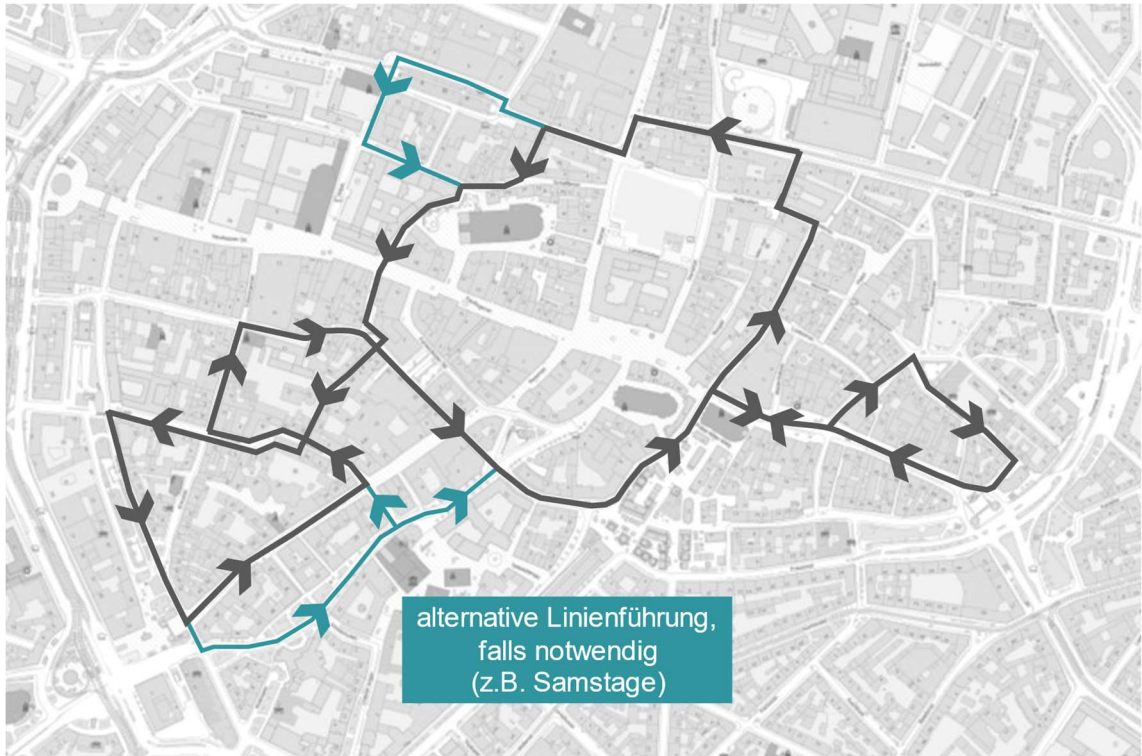


Abbildung 1: Abgestimmter Routenverlauf für den Testlauf des Mikrobusses

Quelle: Landeshauptstadt München, Mobilitätsreferat

Ein Citybus-System nach klassischem Vorbild, wie es in einigen Städten existiert, wäre für München aufgrund der schmalen und stark frequentierten Straßen der Altstadt keine sinnvolle Lösung. Bei diesem System, wie es beispielsweise in Wien und in einer Vielzahl kleinerer Städte betrieben wird, kommen Midi-Busse zum Einsatz – also Busse die mit 8 bis 10 m Länge kürzer als Standardbusse sind, ansonsten aber weitestgehend Standardbussen entsprechen. Diese Fahrzeuge sind aufgrund ihrer Ausmaße und ihrer Abhängigkeit von physischen Haltestellen für einen Einsatz in den bisher nicht erschlossenen, engen und belebten Bereichen der Münchner Altstadt ungeeignet.

Für den Mikrobuss wurden bereits verschiedene Fahrzeugalternativen analysiert. Folgende Anforderungen werden aufgrund von Begehungen und fachlichen Einschätzungen als notwendig gesehen:

- Kapazität: 6 – 8 Personen
- Reichweite: mind. 50 km
- Akkuladezeit: 8 – 12 Stunden
- Straßenzulassung
- Länge: max. 4,5 m, Breite: max. 2,0 m
- Leergewicht mit Batterien: 580 kg
- Wendekreis: max. 12 m
- Barrierefreiheit

Insgesamt ist für den Zeitraum von 90 Tagen der zeitgleiche Einsatz von vier gemieteten

Mikrobussen 14 Stunden am Tag vorgesehen, um einen Takt 10 zu gewährleisten. Um inklusive der Ladezyklen 4 Fahrzeuge zeitgleich im Einsatz zu haben, werden insgesamt 8 Fahrzeuge angemietet. Parkmöglichkeiten inkl. Lademöglichkeiten im Einsatzgebiet werden aktuell noch geprüft. Die Einsatzzeiten sind entweder von 08:00 bis 22:00 Uhr oder 07:00 bis 21:00 Uhr angedacht. Zielsetzung ist es hiermit die hochfrequentierten Zeiten der Altstadt zu bedienen und vor allem mobilitätseingeschränkten Personen eine bedarfsgerechte Erreichbarkeit innerhalb der Altstadt Münchens zu ermöglichen (u.a. Gesundheit, Gastronomie, Einzelhandel, Kultur).

Ein vergleichbares Beispiel ist der „Kavalir“ in Ljubljana, welcher als elektrisch betriebener Mikrobus das autofreie Stadtzentrum bedient.

Der Betrieb der E-Rikschas soll über eine Ausschreibung vergeben werden, da hier sowohl in München als auch deutschlandweit Unternehmen mit benötigtem Fuhrpark und Kompetenzen existieren. Es sollen Pedelecs zum Einsatz kommen, welche straßenverkehrsrechtlich gesehen unter die Kategorie Fahrräder fallen. Die Rikschas sollen mit einer niedrigen Geschwindigkeit von max. 25 km/h in Betrieb gehen und eine Mindestreichweite von 55 km aufweisen. Außerdem ist bei der Anschaffung ein stufenfreier Einstieg Voraussetzung. Zusätzlich zu den 4 im Einsatz befindlichen Rikschas soll mindestens eine separate Rikscha für den Transport von Menschen im Rollstuhl zu den Betriebszeiten innerhalb der Altstadt vorgehalten werden, so dass diese bei Bedarf zum Einsatz kommen kann. Die Rikschas können online über eine für mobile Endgeräte optimierte Website gebucht werden. Rikschas, die nicht im Einsatz sind, sollen sowohl an zwei definierten Haltepunkten und regelmäßig zwischen diesen Standorten pendeln. Diese freien Rikschas können ohne vorherige Bestellung genutzt bzw. heran gewunken werden. In diesem Fall wird die Fahrt durch den Fahrer eingebucht. Die Fokussierung auf die Standorte am Odeonsplatz und am Stachus soll die Route des Mikrobusses bestmöglich ergänzen. Für die Rikschas ist ein Einsatzzeitraum von 90 Tagen angedacht. Die Rikschas sollen voraussichtlich von 07:00 bis 24:00 Uhr die Altstadt bedienen, um die Randzeiten abzudecken und Erkenntnisse über den Bedarf in den Randzeiten zu ermitteln.

Das Pilotprojekt zur Feinerschließung der Altstadt wird vom Referat für Arbeit und Wirtschaft (RAW) vor dem Hintergrund der weiteren Belebung der Münchner Innenstadt und einer Erhöhung ihrer Attraktivität sehr begrüßt. Aus diesem Grund stellt das RAW Fördermittel aus dem Bayerischen Sonderfonds „Innenstädte beleben“ zur Teilfinanzierung des Testlaufs in enger Abstimmung mit der Regierung von Oberbayern als Bewilligungsstelle zur Verfügung (vgl. Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 07930).

4. Dauerbetrieb

Im Falle eines erfolgreichen Testlaufs der Mikrobusse und E-Rikschas im Sommer 2024 soll in Zusammenarbeit zwischen Mobilitätsreferat und SWM / MVG auf Basis der während des Testlaufs gesammelten Daten und Erkenntnisse – insbesondere zur Akzeptanz der Nutzer*innen und zu den betrieblichen Abläufen – eine Empfehlung für den Stadtrat entwickelt werden, ob und wie dies fest im Mobilitätsangebot der Münchner Altstadt etabliert werden kann.

Vor einem Testlauf kann der Umfang eines sinnvollen Dauerbetriebes und die sich daraus ergebenden Kosten nur sehr grob geschätzt werden. Die folgende Darstellung kann daher nur zu einer ungefähren Einschätzung dienen. Ein mögliches Szenario für einen dauerhaften Betrieb könnte die Implementierung von bis zu zwei Mikrobusslinien umfassen, die im 10-Minuten-Takt verkehren und insgesamt bis zu zehn Fahrzeuge gleichzeitig im Einsatz haben. Ergänzt werden könnte dieses Angebot durch einen On-Demand-Rikscha-Service mit vier Fahrzeugen. Für die Beispielrechnung gehen wir von einer Nutzungsgebühr von 3 Euro netto je Rikscha und Fahrt aus. Bei einer dauerhaften Beschaffung der Fahrzeuge könnten, im Gegensatz zum Testbetrieb, spezifische Anforderungen wie Barrierefreiheit in die Fahrzeuggestaltung einfließen. Auch der in den Stadtratsaufträgen gewünschte Einsatz von autonomen Fahrzeugen könnte im Rahmen des Konzeptes für einen potenziellen Dauerbetrieb vertieft geprüft werden.

Das vollständige Konzept für ein dauerhaftes Angebot soll auf Basis der aus dem Testlauf gewonnenen Erkenntnisse ab September 2024 von Mobilitätsreferat und SWM / MVG erarbeitet werden. Zielsetzung ist, eine innovative und attraktive öffentliche Feinerschließung der Altstadt zu etablieren, um die belebte Münchner Innenstadt auch in Zukunft für alle erreichbar und um die Attraktivität für Besucher*innen, Patient*innen, Bewohner*innen sowie Gewerbetreibende zu steigern.

5. Anträge und Empfehlungen

5.1. Stadtratsanträge

Verkehrswende konsequent bürgernah gestalten I: City-Busse für die Münchner Altstadt

Antrag Nr. 20-26 / A 00754 von der SPD / Volt - Fraktion, Fraktion Die Grünen - Rosa Liste vom 27.11.2020, eingegangen am 27.11.2020

Es wird Folgendes beantragt: Das Mobilitätsreferat stimmt mit der SWM / MVG und in enger Kooperation mit dem Referat für Arbeit und Wirtschaft die Binnenerschließung der autofreien Altstadt ab dem Fahrplanwechsel im Jahr 2022 mit kleinen 100 % emissionsfreien Bussen, die barrierefrei gestaltet sind und die Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Personen berücksichtigen, ab und prüft, ob Querungen oder Halte in Fußgängerzonen ermöglicht werden können.

Dazu kann Folgendes ausgeführt werden: Der Stadtratsantrag wurde zur Konzeption des Testlaufs herangezogen und wird für die Evaluation des Testlaufs sowie die Konzeptionierung eines Dauerbetriebs berücksichtigt.

Der Antrag Nr. 20-26 / A 00754 kann entsprechend der oben ausgeführten Inhalte umgesetzt werden und ist somit behandelt.

5.2. Bürgerversammlungsempfehlungen

Einführung eines kostenlosen Kleinbusses in der Fußgängerzone im Tal

Empfehlung Nr. 20-26 / E 00841 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 01 - Altstadt-Lehel am 15.09.2022

Es wird Folgendes beantragt: Stadtrat und Verwaltung sollen die Einrichtung eines kostenlosen, elektrisch angetriebenen Kleinbus-Systems analog zum „Kavalir“ in Ljubljana in der neuen Fußgängerzone im Tal für Anwohner*innen, Besucher*innen und mobilitätseingeschränkte Patient*innen prüfen.

Dazu kann Folgendes ausgeführt werden: Die Bürgerversammlungsempfehlung wurde zur Konzeption des Testlaufs herangezogen und wird für die Evaluation des Testlaufs sowie die Konzeptionierung eines Dauerbetriebs berücksichtigt.

Die Empfehlung Nr. 20-26 / E 00841 kann entsprechend der oben ausgeführten Inhalte umgesetzt werden und ist somit behandelt.

6. Abstimmung mit den Querschnitts- und Fachreferaten

Die Beschlussvorlage ist mit dem Referat für Arbeit und Wirtschaft und der SWM / MVG abgestimmt.

Das Konzept für den Testlauf der öffentlichen Feinerschließung Altstadt wurde gemeinsam mit dem Behinderten- und Seniorenbeirat erarbeitet. Ihnen ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

Dem Baureferat, dem Kreisverwaltungsreferat und dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

7. Anhörung des Bezirksausschusses

In dieser Beratungsangelegenheit ist die Anhörung der Bezirksausschüsse nicht vorgesehen, da es sich um eine dreimonatige Testphase handelt. Der Inhalt der Beschlussvorlage wurde dem BA 1 im Jahresgespräch am 19.12.2024 vorgestellt. Der BA 3 ist nur peripher betroffen. Beide BAs wurden schriftlich über die Beschlussvorlage in Kenntnis gesetzt.

Dem Korreferenten des Mobilitätsreferates, Herrn Stadtrat Andreas Schuster, und den zuständigen Verwaltungsbeiräten des Mobilitätsreferates, Geschäftsbereich Strategie, Herrn Stadtrat Manuel Pretzl und des Mobilitätsreferats, Geschäftsbereich Verkehrs- und Bezirksmanagement, Herrn Stadtrat Hans Hammer, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

II. Antrag des Referenten

Ich beantrage Folgendes:

1. Das Mobilitätsreferat wird im Rahmen der Durchführung eines Testlaufes zur Feinerschließung der Altstadt beauftragt, den Zuschuss in Höhe von 200.000 € aus Mitteln der Nahmobilitätspauschale im Jahr 2024 an die SWM / MVG zu veranlassen.
2. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt die notwendigen Zuwendungsbescheide für die SWM / MVG im Jahr 2024 zur rechtssicheren Finanzierung der benötigten Aufwände zu veranlassen.
3. Der Antrag Nr. 20-26 / A 00754 von der SPD / Volt - Fraktion, Fraktion Die Grünen - Rosa Liste vom 27.11.2020 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
4. Die Empfehlung Nr. 20-26 / E 00841 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 01 - Altstadt-Lehel am 15.09.2022 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
5. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss

nach Antrag.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Die / Der Vorsitzende

Der Referent

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

Georg Dunkel
Berufsmäßiger Stadtrat

IV. Abdruck von I. - III.

Über die Verwaltungsabteilung des Direktoriums, Stadtratsprotokolle (SP)
an das Direktorium Dokumentationsstelle
an das Revisionsamt
an die Stadtkämmerei
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

V. WV Mobilitätsreferat GL-Beschlusswesen

zur weiteren Veranlassung.

Zu V.:

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An das Direktorium HA II – BA (4x)
3. An den Bezirksausschuss 01 - Altstadt-Lehel
4. An den Behindertenbeauftragten der LHM, Herrn Utz, Sozialreferat
5. An den Behindertenbeirat der LHM, Sozialreferat
6. An den Seniorenbeirat
7. An das Baureferat
8. An das Kreisverwaltungsreferat
9. An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
10. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung
11. An das Mobilitätsreferat – GL3, GL5, GB1, GB2
mit der Bitte um Kenntnisnahme.
12. Mit Vorgang zurück zum Mobilitätsreferat - GB1.31
zum Vollzug des Beschlusses.

Am

Mobilitätsreferat GL-Beschlusswesen