

Telefon: 089 233-22283

Mobilitätsreferat
Verkehrsraummanagement
MOR-GB1.23

Erstellung eines Güterverkehrskonzeptes im Rahmen der Teilstrategie

Wirtschaftsverkehr

Vergabebeschluss

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 12856

Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 08.05.2024 (SB)

Öffentliche Sitzung

Kurzübersicht

zum beiliegenden Beschluss

Anlass	Die Erstellung des Güterverkehrskonzeptes wird im Rahmen der Mobilitätsstrategie 2035, deren Entwurf die Vollversammlung im Sommer 2021 (23.06.2021 Sitzungsvorlage 20-26 / V 03507) beschlossen hat, neben dem bereits erstellten integrierten Logistikkonzept als ein wichtiger Bestandteil der Teilstrategie Wirtschaftsverkehr verstanden.
Inhalt	Mit der vorliegenden Beschlussvorlage wird dem Mobilitätsreferat im Rahmen der Erstellung des zweiten Teils der Teilstrategie Wirtschaftsverkehr ein Sachstandsbericht zum Güterverkehr in der Landeshauptstadt München sowie die Beschreibung erster Umsetzungsmaßnahmen und ein Ausblick auf die weiteren Handlungsschritte gegeben.
Gesamtkosten / Gesamterlöse	Die Kosten dieser Maßnahme betragen 150.000 Euro (brutto) für die Jahre 2024 und 2025.
Klimaprüfung	Eine Klimaschutzrelevanz ist gegeben: Nein
Entscheidungsvorschlag	Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, den Auftrag zur Erstellung eines Güterverkehrskonzeptes für die Stadt München in Zusammenarbeit mit dem Direktorium - HA II, Vergabestelle 1 extern zu vergeben.
Gesucht werden kann im RIS auch unter	Güterverkehr, Teilstrategie Wirtschaftsverkehr, Logistik
Ortsangabe	Gesamtstädtisch

**Erstellung eines Güterverkehrskonzeptes im Rahmen der Teilstrategie
Wirtschaftsverkehr**

Vergabebeschluss

Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 12856

Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 08.05.2024 (SB)

Öffentliche Sitzung

Inhalt

I.	Vortrag des Referenten	2
1.	Vorstellung des Projekts	3
a.	Hintergrund und Rahmenbedingungen.....	3
b.	Entwicklung des Güterverkehrs.....	3
c.	Logistik in München.....	4
d.	Ziele des Güterverkehrskonzeptes.....	5
2.	Erforderlichkeit der Beauftragung von Externen.....	8
3.	Kosten und Finanzierung.....	8
4.	Vergabeverfahren	8
II.	Antrag des Referenten	10
III.	Beschluss	10

I. Vortrag des Referenten

Bei nachfolgend dargestelltem Sachverhalt handelt es sich um die Vergabe eines Gutachtens. Nachdem der geschätzte Auftragswert die Wertgrenze der Geschäftsordnung des Stadtrats der Landeshauptstadt München übersteigt, ist eine Vergabeermächtigung durch den Stadtrat erforderlich.

Aufgrund der Beschlüsse des Verwaltungs- und Personalausschusses vom 16.01.2013 und der Vollversammlung vom 23.01.2013 über die Zuständigkeit von Ausschüssen bei Vergabeverfahren ist die Vorlage wegen der dezentralen Ressourcenverantwortung und

der Sachbezogenheit im zuständigen Fachausschuss vor Durchführung der Ausschreibung zu behandeln.

In den Vergabeunterlagen wird der geschätzte Auftragswert als Hinweis an die Bieter genannt. Dieser Hinweis ist vergaberechtlich zulässig und wegen der begrenzten Haushaltsmittel gerechtfertigt. Da der geschätzte Auftragswert in den Vergabeunterlagen genannt wird, kann die Behandlung des Kosten- und Finanzteils sowie der Auftragssumme in öffentlicher Sitzung stattfinden.

1. Vorstellung des Projekts

a. Hintergrund und Rahmenbedingungen

München ist ein attraktiver Wirtschaftsstandort mit konstant steigenden Wachstumstendenzen. Dies belegt u. a. die seit Jahren überdurchschnittlich steigende Anzahl an Beschäftigten und die Entwicklung des Bruttoinlandsproduktes der Landeshauptstadt.

Mit diesem Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum steigt nicht nur der private Personenverkehr, sondern auch der Wirtschafts- und Güterverkehr insgesamt. Eine erhöhte Belastung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur ist die Folge.

Die Landeshauptstadt München will das Wachstum des Güterverkehrs nachhaltig gestalten. Zur stadtverträglichen und emissionsarmen Bewältigung des stetig steigenden Güterverkehrsvolumens hat die Stadt München aktuell noch kein eigenes Konzept. Gleichzeitig wird ein solches Konzept mit starker Dringlichkeit seitens der Wirtschaft angefragt.

Für den Bereich der urbanen Logistik wurde bereits von 2022 bis 2023 gemeinsam mit einer Vielzahl von Stakeholdergruppen die Roadmap Urbane Logistik 2035 erarbeitet. Diese wird dem Stadtrat im Sommer 2024 vorgestellt.

Im Rahmen des Konzeptes zur urbanen Logistik konnte aufgrund der Vorgaben des Fördergebers der Güterverkehr nicht mit bearbeitet werden. Daher bedarf es einer weiteren Untersuchung zum Güterverkehr in Anlehnung zum Konzept zur urbanen Logistik.

Das Güterverkehrskonzept bildet gemeinsam mit dem Konzept zur urbanen Logistik die Wirtschaftsverkehrsstrategie des Mobilitätsreferats (MOR) der Stadt München.

b. Entwicklung des Güterverkehrs

Zwischen 2015 und 2019 wuchs das Güterverkehrsaufkommen (in Mio. Tonnen pro Jahr)

im Binnenverkehr in Bayern um 10,4 Prozent, das Transportaufkommen bei den grenzüberschreitenden Verkehren (Quelle oder Ziel außerhalb Bayerns) um 5 Prozent. Die Zunahme der Transportleistung (in Mrd. Tonnenkilometer pro Jahr) ist ähnlich. Im Jahr 2019 wurden ca. 119 Mrd. Tonnenkilometer per Lkw transportiert (2015: 105 Mrd. Tonnenkilometer), per Bahn ca. 19 Mrd. Tonnenkilometer (2015: 18 Mrd. Tonnenkilometer) und per Binnenschiff ca. 3 Mrd. Tonnenkilometer (2015: 3 Mrd. Tonnenkilometer).¹

Gemäß der Prognose für den Güterverkehr in Bayern bis 2035, ausgehend vom Basisjahr 2019, wird insgesamt mit einem Anstieg um 24,9 Prozent bei der Transportleistung (Tonnenkilometer pro Jahr) gerechnet. Je Verkehrsträger beträgt der Anstieg 21 Prozent im Straßengüterverkehr, 22 Prozent im konventionellen Schienengüterverkehr, 29 Prozent bei der Binnenschifffahrt und 68 Prozent im Kombinierten Verkehr (KV Umschlag Straße-Schiene). Der KV ist damit das am schnellsten wachsende Verkehrssegment. Dies schlägt sich auch im prognostizierten Modal Split für 2035 nieder: Hier soll der Anteil des KV auf 9 Prozent ansteigen, während der Anteil der Lkw auf 79 Prozent sinkt. Die Anteile des konventionellen Bahnverkehrs (9 Prozent) bleiben unverändert. Diese gewünschte Entwicklung kann durch den Neu- und Ausbau sowie die Digitalisierung von Zugangspunkten zum KV noch weiter verstärkt werden.²

Regionalisierte Daten zum Güterverkehrsaufkommen und dessen Transportleistung in München liegen bisher nicht vor. Grundsätzlich gilt jedoch, dass die regionale Entwicklung des Güterverkehrsaufkommens in Deutschland im Wesentlichen der Veränderung des BIP entspricht.³

Das Bruttoinlandsprodukt (BIP) Münchens ist zwischen 2016 und 2021 um knapp 17 Prozent gewachsen (2016 bis 2021 von 110.136 Mio. Euro auf 128.752 Mio. Euro).⁴ Demzufolge ist davon auszugehen, dass der Güterverkehr der Landeshauptstadt im selben Zeitraum in einem ähnlichen Ausmaß wie das BIP gewachsen ist.

c. Logistik in München

Der Transport von Waren, Gütern oder Materialien bildet das Rückgrat einer Stadt und ist essenziell für ihre Lebensfähigkeit sowie die der Bürger*innen und Unternehmen. Denn diese Transporte erfüllen in dicht besiedelten Räumen die Ver- und Entsorgung der Haushalte sowie der Handels- und Produktionsstandorte. Die Logistik wird dabei von diversen ökonomischen, ökologischen und politischen Faktoren beeinflusst.

¹ Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (2024): Güterverkehrskonzept Bayern

² Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (2024): Güterverkehrskonzept Bayern

³ Bundesministerium für Digitales und Verkehr (2012/ Aktualisierung 2023)

Verkehrsverflechtungsprognose 2030 im Auftrag des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr

⁴ Statistische Daten zum Thema Wirtschaft in München (2024)

Der Güterverkehr wird in München weiterwachsen. Gleichzeitig müssen vor allem Lösungen für die ökologischen Herausforderungen gefunden werden. Der CO²-Ausstoß muss auf null gesenkt werden sowie Flächenverbrauch, Lärm und lokale Emissionen (z.B. NO_x und Feinstaubbelastung) müssen ebenfalls stark reduziert werden. Aktuell werden rund 22 Prozent der CO₂ Emissionen des Münchner Gesamtverkehrs durch die Fahrleistung des Straßengüterverkehrs (Nutzfahrzeuge über 3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht (zGG)) verursacht.⁵

Trotz seiner großen Bedeutung stellt der Güterverkehr im Stadtgebiet selbst und in der Region ein komplexes und teilweise unbekanntes Terrain in der städtischen Verkehrsforschung und Verkehrsplanung dar. Einerseits ist eine Vielzahl unterschiedlicher Logistikdienstleister mit unterschiedlichsten Verkehrsmitteln aktiv, während gleichzeitig mittels Standardmessungen meist nur der Pkw- oder Lkw-Verkehr im Allgemeinen erhoben wird. Andererseits befindet sich das Feld nicht zuletzt aufgrund des dynamisch wachsenden Onlinehandels, Verschiebung von Produktions-/ Absatzgebieten und dadurch entstehender neuer Lieferketten und -konzepte in einem permanenten Umbruch. Es ist wenig über das Transportaufkommen der Stadt München nach Quell- und Zielgebieten und nach Verkehrsträgern bekannt.

Aufgrund des Zuwachses im Güterverkehr hat die vorhandene Verkehrsinfrastruktur Münchens in großen Teilen ihre Kapazitäts- und Belastungsgrenzen erreicht bzw. diese sogar schon überschritten. Daher bedarf es eines Güterverkehrskonzeptes für die Landeshauptstadt München, um diesen Zuwachs durch strategische Maßnahmen umwelt- und stadtverträglich zu gestalten. Dieses Güterverkehrskonzept wird im Rahmen der Mobilitätsstrategie 2035, deren Entwurf der Stadtrat im Sommer 2021 beschlossen hat⁶, neben dem bereits erstellten integrierten Logistikkonzept als ein wichtiger Bestandteil der Teilstrategie Wirtschaftsverkehr verstanden.^{7 8}

d. Ziele des Güterverkehrskonzeptes

Das übergeordnete Ziel des Vorhabens ist die Erstellung eines integrierten gesamtstädtischen Güterverkehrskonzeptes, basierend auf bestehenden Daten, einer Erweiterung der Datenbasis, einer umfangreichen Stakeholderbeteiligung und der Zusammenführung der bereits umgesetzten Vorhaben und Projekte. Darauf aufbauend sollen regulatorische Maßnahmen und Hebel sowie strategische und organisatorische

⁵ Stadt München (2023): Integriertes Logistikkonzept für München

⁶ [RatsInformationssystem München - Sitzungsvorlagen - Sitzungsvorlage 20-26 / V 03507 \(muenchen.de\)](https://www.muenchen.de) vom 23.06.2021

⁷ [RatsInformationssystem München - Sitzungsvorlagen - Sitzungsvorlage 20-26 / V 03540 \(muenchen.de\)](https://www.muenchen.de) vom 21.07.2021

⁸ [RatsInformationssystem München - Sitzungsvorlagen - Sitzungsvorlage 20-26 / V 08014 \(muenchen.de\)](https://www.muenchen.de) vom 01.02.2023

Planungsgrundlagen/-möglichkeiten für einen zukunftsfähigen und stadtverträglichen Güterverkehr in München aufgezeigt werden.

Gegenstand der Studie ist ausschließlich der Güterverkehr inkl. Baustellenverkehr (vgl. folgende Abbildung), der ganz überwiegend mit Fahrzeugen über 3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht (zGG), im Kombinierten Verkehr (KV Umschlag Straße-Schiene) und als reiner Schienengüterverkehr abgewickelt wird. Nicht enthalten ist somit der übrige Wirtschaftsverkehr, d.h. insbesondere der Geschäftsverkehr, der Handwerkerverkehr und der KEP-Verkehr (Kurier-Express-Paket-Dienste). Der Handwerkerverkehr und der KEP-Verkehr mit Fahrzeugen bis zu 3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht (zGG) wurden bereits im integrierten Logistikkonzept für München (Roadmap Urbane, 2023) untersucht.

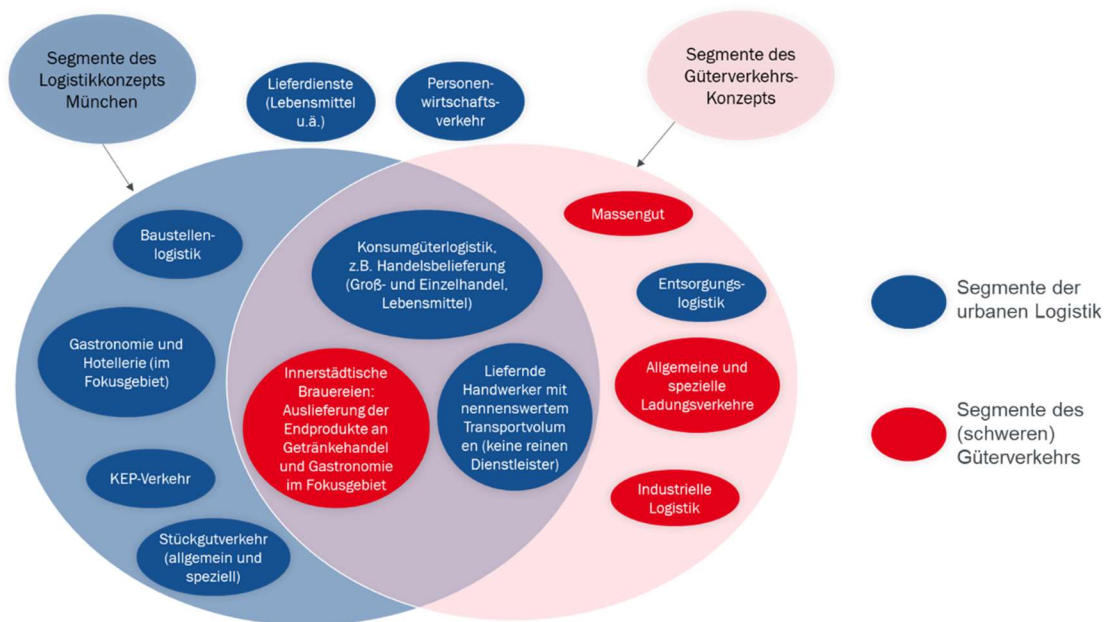


Abbildung 1: Abgrenzung der zu betrachtenden Segmente
Quelle: Integriertes Logistikkonzept für München

Von besonderer Bedeutung sind dabei die Ziele des Mobilitätsreferats (MOR), die in der Mobilitätsstrategie 2035 definiert wurden: die Reduzierung von verkehrsinduzierten Emissionen (Lärm, Luftschadstoffe, Feinstaub und Treibhausgase), die Steigerung der Flächeneffizienz, aber auch die Verbesserung des Verkehrsflusses sowie der Qualität und Leistungsfähigkeit des Güterverkehrs. Auf Basis der im Rahmen des Konzepts aufgezeigten Hebel und Planungsmöglichkeiten sowie des entwickelten Maßnahmenkatalogs und eines dazugehörigen Umsetzungsplanes, können im Anschluss an das Vorhaben zielgerichtete, systematische Schritte hin zu einer zukunftsfähigen, stadtverträglichen Ver- und Entsorgung Münchens eingeleitet und umgesetzt werden.

Schwerpunkte sollen dabei Verlagerungspotentiale von Gütern auf umweltfreundliche Verkehrsmittel und -träger, Möglichkeiten zur Effizienzsteigerung (Bündelung) im Güterverkehr und Verbesserung der Rahmenbedingungen und der Infrastruktur für den Einsatz von lokal emissionsfreien Nutzfahrzeugen sein. Dadurch können im Rahmen des Konzepts verträgliche Wege für eine gesicherte Belieferung des gesamten Stadtgebietes und dem Umland entwickelt werden. Eine direkte Umsetzung von Maßnahmen im Rahmen der zu beauftragenden Leistung ist nicht geplant. Die Umsetzung ausgewählter Maßnahmen wird dem Stadtrat im Anschluss an die Konzepterstellung im Rahmen eines Umsetzungsbeschlusses vorgeschlagen.

Für die Entwicklung eines fundierten Konzepts für die Gesamtstadt ist eine umfassende und die Realität abbildende Datenbasis essenziell. Diese Daten bilden die Grundlage und den Rohstoff für intelligente, zukunftsgerichtete und nachhaltige Lösungen für den Güterverkehr, um die Erreichbarkeit der Unternehmen und der Bürger*innen mit Waren und Gütern auch künftig zu gewährleisten.

Zudem stellt die Stakeholderbeteiligung einen wesentlichen Bestandteil des Vorhabens dar. Da die Logistikbranche auf komplexen Geschäftsmodellen und -beziehungen basiert, können Lösungen nur gemeinsam mit den Logistikdienstleistern und weiteren Stakeholdern entwickelt werden. Dazu zählen neben den Unternehmen u. a. das Referat für Arbeit und Wirtschaft, die IHK für München und Oberbayern, der Landesverband Bayerischer Spediteure e.V. und der Landesverband Bayerischer Transport- und Logistikunternehmen e.V.

Die Attraktivität und die Leistungsfähigkeit des Wirtschaftsstandortes München soll gestärkt werden. Im Stadtgebiet sollen Maßnahmen zur Neuorganisation des Güterverkehrs zugunsten der Aufenthalts- und Lebensqualität für Bürger*innen und zur Standortsicherung der Wirtschaft umgesetzt werden. Das Güterverkehrskonzept soll hierfür einen Teil der Rahmenbedingungen und Maßnahmenvorschläge samt Umsetzungsplan liefern. Die gewonnenen Erkenntnisse können in Maßnahmen zur Umsetzung weiterer Konzepte integriert werden. Durch die transparente Darstellung von Wirkungen soll zudem der politische Entscheidungsprozess zur Umsetzung von Maßnahmen mit Argumenten unterstützt und beschleunigt werden.

Bei einer Untersuchung des städtischen Güterverkehrs spielen Stadt-Umland-Verflechtungen eine große Rolle und müssen im Umsetzungskonzept mitgedacht werden. Eine ergänzende Untersuchung zu Stadt-Umland-Verflechtungen im Bereich des Güterverkehrs wird im Rahmen der strategischen Allianz „Mobile Zukunft München“ (MZM) angestrebt.

Das Projekt stellt einen weiteren wichtigen Baustein zur Umsetzung der Teilstrategie Wirtschaftsverkehr im Rahmen der Mobilitätsstrategie 2035 dar und soll somit einen

wichtigen Beitrag zur Klimaneutralität 2035 leisten.

2. Erforderlichkeit der Beauftragung von Externen

Aufgrund der Komplexität der unter Kapitel 1 beschriebenen Aufgaben ist eine Vergabe an eine*n externe*n Auftragnehmer*in zwingend notwendig. Zu den durch eine*n externe*n Auftragnehmer*in zu erbringenden Leistungen zählen u. a. das Projekt-management, die Erstellung und Analyse einer Datenbasis, die Durchführung einer Stakeholderanalyse und -beteiligung, die Analyse der rechtlichen Rahmenbedingungen sowie die Ableitung entsprechender Handlungsempfehlungen sowie die Entwicklung von Maßnahmenpaketen und eines Umsetzungsplanes. Die Leistung kann nicht durch das städtische Personal erbracht werden, da nicht in allen Themenbereichen das entsprechende Fachwissen vorhanden ist und keine hinreichende Bearbeitungskapazitäten bestehen.

3. Kosten und Finanzierung

Die Kosten des zu vergebenden Auftrages werden auf maximal 150.000 € (inkl. MwSt.) geschätzt.

Das Projektbudget basiert auf einer Kostenschätzung der Arbeitsaufwände für die Erstellung eines Güterverkehrskonzeptes mit den oben genannten Inhalten. Die Finanzierung von Seiten des Mobilitätsreferates erfolgt dabei über Referatsmittel.

4. Vergabeverfahren

Bei der zu vergebenden Leistung handelt es sich um eine Vergabe, die unter die Verfügung des OB vom 22.08.2008 fällt und somit nur im Einvernehmen mit der Vergabestelle 1 erfolgen kann. Das Direktorium-HA II, Vergabestelle 1 wird mit der Durchführung des Vergabeverfahrens beauftragt. Die Erstellung der Vergabeunterlagen erfolgt in enger Zusammenarbeit zwischen der Bedarfsstelle und der Vergabestelle 1.

Der geschätzte Auftragswert liegt unterhalb des Schwellenwertes von 221.000 € (ohne MwSt.), der zu einer europaweiten Ausschreibung verpflichten würde. Die Leistung wird daher in einem nationalen Vergabeverfahren gem. § 8 UVgO vergeben. Eine entsprechende Bekanntmachung erfolgt auf www.service.bund.de. Das gesamte Vergabeverfahren wird elektronisch über die Vergabeplattform der Landeshauptstadt München durchgeführt.

Die Bieter*innen müssen ihre Eignung anhand von Unterlagen zur Fachkunde, Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit sowie das Nichtvorliegen von Ausschlussgründen nachweisen (Referenzlisten, Firmenprofil, Qualifikation der Mitarbeiter*innen etc.). Zur inhaltlichen Wertung der Angebote müssen die Bieter*innen mit dem Angebot ein Konzept über die vorgeschlagene Vorgehensweise bei der Antragsbearbeitung und einen Zeitplan einreichen.

Die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit der Angebote erfolgt nach einem Punktesystem. Dabei werden folgende Zuschlagskriterien zugrunde gelegt:

- Preis: 30 %
- Qualität des Grobkonzeptes zur Umsetzung / Bearbeitung der ausgeschriebenen Aufgabe 70 %
 - davon
 - Inhaltliche Stringenz Prägnanz des Konzepts 30 %
 - Methodik: Herangehensweise an die Auftragsbearbeitung 20 %
 - Umsetzung des Zeit- und Ablaufplans 20 %

Die einzelnen Kriterien werden dabei mittels einer Nutzwertanalyse zueinander ins Verhältnis gesetzt. Die preisliche und formelle Wertung der Angebote erfolgt durch die Vergabestelle 1. Die inhaltliche Wertung wird durch das Referat vorgenommen.

Die Auftragsvergabe an das wirtschaftlichste Angebot ist für Ende des ersten Halbjahres 2024 geplant.

Die Beschlussvorlage ist hinsichtlich der Ausführungen zum Vergabeverfahren mit dem Direktorium-HA II, Vergabestelle 1 abgestimmt. Das Direktorium-HA II, Vergabestelle 1 hat Abdruck erhalten.

Dem Referat für Arbeit und Wirtschaft ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

Beteiligung des Bezirksausschusses

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

Dem Korreferenten des Mobilitätsreferates, Herrn Stadtrat Schuster, und dem zuständigen Verwaltungsbeirat des Mobilitätsreferates, Geschäftsbereich Strategie, Herrn Stadtrat Manuel Pretzl, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

II. Antrag des Referenten

Ich beantrage Folgendes:

1. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, den Auftrag zur Erstellung eines Güterverkehrskonzeptes für die Stadt München in Zusammenarbeit mit dem Direktorium - HA II, Vergabestelle 1 extern zu vergeben.
2. Die Vergabestelle 1 führt das Vergabeverfahren zu den in dieser Vorlage genannten Bedingungen durch und erteilt den Zuschlag auf das wirtschaftlichste Angebot.
3. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss

nach Antrag

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der / Die Vorsitzende

Der Referent

Ober-/Bürgermeister/-in

Georg Dunkel
Berufsmäßiger Stadtrat

IV. Abdruck von I. - III.

Über die Verwaltungsabteilung des Direktoriums, Stadtratsprotokolle (SP)
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, Vergabestelle 1
3. An das Mobilitätsreferat, GL2
4. An das Mobilitätsreferat, GB2
5. an das Referat für Arbeit und Wirtschaft
6. an das Referat für Stadtplanung und Bauordnung
7. an das Kreisverwaltungsreferat
8. an das Referat für Klimaschutz und Umwelt
9. an das Baureferat
10. mit der Bitte um Kenntnisnahme.
11. Mit Vorgang zurück zum Mobilitätsreferat, GB1.23
zum Vollzug des Beschlusses.

Am
Mobilitätsreferat, GL-Beschlusswesen