



An die
CSU-FW-Fraktion im Stadtrat
Rathaus
Marienplatz 8
80331 München

Datum

Ruhender Verkehr – optimierte Nutzung des öffentlichen Raums

Antrag Nr. 20-26 / A 03951 von Frau StRin/Herrn StR Herr StR Hans-Peter Mehling, Frau StRin Heike Kainz, Herr StR Hans Hammer vom 29.06.2023, eingegangen am 29.06.2023

Sehr geehrte Damen* und Herren*,

zunächst möchten wir um Entschuldigung bitten, dass Sie bisher noch keine Rückmeldung von uns erhalten haben.

In Ihrem oben genannten Antrag fordern Sie die modellhafte Erprobung von kombinierten platzsparenden Abstell- und Ladestationen für gewerbliche und nichtgewerbliche Pedelecs und E-Tretroller.

Die Thematik wurde bereits mit mehreren Beschlussvorlagen in den Stadtrat eingebracht. Ihr Einverständnis vorausgesetzt, teilen wir Ihnen auf diesem Wege folgendes zu Ihrer Anfrage mit:

Mit Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 08684 wurde die Verwaltung am 23.01.2019 beauftragt, jährlich 1.000 zusätzliche Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum zu schaffen. Mit dem gleichen Beschluss wurden auch die bisherigen allgemeinen Standards für die Planung und den Bau von Fahrradabstellanlagen festgelegt. Kombinierte Abstell- und Ladestationen für private Pedelecs sind darin nicht vorgesehen. Die zunehmende Nutzung von privaten und gewerblichen Pedelecs und E-Tretrollern mit dem Aufbau von Serviceangeboten soll jedoch, wie im Beschluss ausgeführt, zukünftig verstärkt in die Planung einfließen.

Auch vor diesem Hintergrund wurde das Mobilitätsreferat mit der Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 10861 vom 29.11.2023 beauftragt, ein Konzept für dezentrale Ladelösungen für geteilte Mikromobilitätsfahrzeuge zu entwickeln und dem Stadtrat mit der Fortschreibung der Teilstrategie Shared Mobility vorzulegen. Die Fortschreibung der Teilstrategie Shared Mobility, die vom Stadtrat erstmals am 19.01.2022 mit der Sitzungsvorlage 20-26 / V 04857 beschlossen wurde, ist derzeit für das Jahr 2026 vorgesehen.

Zu Ihrem Antrag vom 29.06.2023 teile ich Ihnen Folgendes mit:

Wie bereits im vorigen Abschnitt erwähnt, wurde das Mobilitätsreferat im Rahmen der Fortschreibung der Teilstrategie Shared Mobility beauftragt, ein Konzept für dezentrale Ladelösungen für Mikromobilitätsfahrzeuge zu entwickeln. Damit können z.B. Fahrten von Lieferfahrzeugen eingespart werden, die heute häufig für den Akkuwechsel von gewerblich zur Verfügung gestellten E-Tretrollern eingesetzt werden.

Der im Antrag beschriebene Aufbau einer z.T. aufwändig zu errichtenden Ladeinfrastruktur für private oder gewerbliche Mikromobilitätsfahrzeuge ist jedoch aus Sicht des Mobilitätsreferates aufgrund der erforderlichen Tiefbaumaßnahmen und der kostenintensiven Herstellung von Stromanschlüssen nicht flächendeckend umsetzbar. Das Mobilitätsreferat wird daher im Rahmen des Betriebs des neuen Bikesharing-Systems in München Daten über die Stationen mit den höchsten Ausleihzahlen erheben. An diesen Stationen wird das Referat im Rahmen der Konzepterstellung für Ladelösungen die Installation von Ladelösungen prüfen.

Wie beschrieben, wird der Aufbau einer flächendeckenden Ladeinfrastruktur als schwierig angesehen. Hier kann auf Erfahrungen aus dem Projekt Smarter Together zurückgegriffen werden, in dem motorunterstützte MVG-eBikes und MVG-eTrikes getestet wurden. Letztlich wurde dieser Versuch aufgrund der Unwirtschaftlichkeit des Stationsbetriebs nicht weiterverfolgt, da die Investitions- und Betriebskosten einer Stationsinfrastruktur mit Ladelösung um ein Vielfaches höher liegen als die einer konventionellen Stationsinfrastruktur des MVG-Rad-Systems.

Unter anderem aus diesem Grund soll ein Konzept für dezentrale Ladelösungen erarbeitet werden. Diese sollen für unterschiedliche Nutzungen offen sein, die Anforderungen des Brandschutzes erfüllen sowie platzsparend und mit möglichst geringem Tiefbauaufwand realisierbar sein.

Insbesondere sind im Konzept der Ladelösungen sogenannte Akkuwechselstationen zu berücksichtigen. Denn im gewerblichen Verleih von Pedelecs und E-Tretrollern hat sich bisher aufgrund der zu aufwändig zu errichtenden Ladeinfrastruktur und der größeren Flexibilität das Konzept des Akkuwechsels durchgesetzt. Unter anderem deshalb wird es auch auf das neue regionale Bikesharing-System übertragen, das im September 2025 als Nachfolger von MVG Rad starten wird (siehe Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 10861).

Die Aufladung der bis zu 2.000 Pedelecs ist mit Wechselakkus vorgesehen, um eine Unabhängigkeit von aufwändig zu errichtender Ladeinfrastruktur zu erreichen und die Fahrräder an den 675 Stationen des Systems flexibel im Stadtgebiet verteilen zu können.

Auch für konventionelle Fahrräder wird keine Stationsinfrastruktur aus Stelen und Ständermodulen aufgebaut, sondern auf eine Markierungs- und Beschilderungslösung wie bei den bereits eingerichteten Mobilitätspunkten gesetzt. Die Erfahrungen mit dem System MVG-Rad zeigen, dass auch eine aufwändig errichtete konventionelle Stationsinfrastruktur nicht

ohne weiteres verlagert werden kann, wenn sich z.B. die Nachfrage ändert und Stationsbausteine im Betrieb störanfällig sind.

In das Konzept sollen die Erfahrungen der P+R Park & Ride GmbH einfließen. Diese hat unter Beteiligung des Mobilitätsreferats und des Kommunalreferats in Kooperation mit der Firma Swobbee eine Akkuwechselstation am Radlogistik-Hub am Viehhof installiert (siehe Abbildung 1). An dieser können die ansässigen Fahrradlogistiker die Akkus ihrer E-Lastenräder wechseln. Zukünftig soll die Akkuwechselstation auch gewerblichen Verleihern von Pedelecs und E-Tretrollern zur Verfügung stehen, die dort dezentral die Akkus ihrer Fahrzeuge wechseln können.



Abbildung 1: Akkutauschstation von Swobbee. | Foto: Swobbee

Die Nutzung von Ladelösungen für private Pedelecs und E-Tretroller, wie in Ihrer Anfrage beschrieben, nimmt das Mobilitätsreferat gerne in das Konzept der dezentralen Ladelösungen auf. In diesem Rahmen prüft das Mobilitätsreferat derzeit die Voraussetzungen, um potenziell weitere Akkuwechselschränke auch für Privatpersonen zu öffnen.

An dieser Stelle muss jedoch betont werden, dass der Aufbau einer Ladeinfrastruktur für private Mikromobilitätsfahrzeuge im öffentlichen Raum derzeit nicht möglich ist. Dies liegt vor allem daran, dass die für das Laden der meist fest eingebauten Akkus in Privatfahrzeugen notwendigen Schuko-Steckdosen für deren Ladegeräte nicht für den Betrieb im öffentlichen Raum geeignet sind und auch die Sicherheitsstandards in Bezug auf Feuchtigkeit nicht eingehalten werden können. Ebenso ist an dieser Stelle darauf hinzuweisen, dass zukünftige

Planungen von Ladelösungen noch der brandschutztechnischen Abstimmung mit der örtlichen Baukommission bedürfen.

Um Kenntnisnahme von den vorstehenden Ausführungen wird gebeten. Wir gehen davon aus, dass die Angelegenheit damit abgeschlossen ist.

Mit freundlichen Grüßen



Georg Dunkel
Berufsmäßiger Stadtrat
Mobilitätsreferent