

**Betreff:** AW: BE Mobilitätsstrategie 2035 – Bitte um Stellungnahme und Mitzeichnung

Sehr geehrter  
sehr geehrter

vielen Dank für die Einbindung bei der Entwicklung der „Mobilitätsstrategie 2035“. Zum vorliegenden BE nimmt die MVV GmbH wie folgt Stellung:

- **Wir zeichnen die Mobilitätsstrategie 2035 in vollem Umfang mit und unterstützen die genannten Ziele und Teilstrategien vollumfänglich.**
- Wir vermissen lediglich die Thematik der **Anbindung der Region an den Fernverkehr** bzw. zur Integration in die transeuropäischen Netze sowie eine Strategie zur Beeinflussung des **Mobilitätsverhaltens** (Mobilitätsmanagement).
- Zur Teilstrategie Öffentlicher Verkehr empfehlen wir, die Themen **Busbeschleunigung bzw. Absicherung der Betriebsqualität** etwas stärker zu positionieren.
- Bei der Teilstrategie ÖV aber auch bei der Mobilitätsstrategie 2035 generell würden wir ein deutliches Bekenntnis befürworten, dass die Mobilitätsprobleme in der Region München nur **gemeinsam von Landeshauptstadt und Umland** gelöst werden können. Eine angestrebte MIV-Reduzierung in der LHM muss letztlich in den Landkreisen beginnen. Evtl. könnte dies auch in einem eigenen Kapitel dargestellt werden. Die übergreifenden Themen und Lösungsansätze sind dabei vielfältig. (An dieser Stelle möchten wir nur kurz darauf hinweisen, dass neben MVG-Linien zahlreiche MVV-Regionalbuslinien die Landeshauptstadt mit den Landkreisen verbinden und damit einen wichtigen Beitrag im übergreifenden Verkehr leisten. Neben der Unterstützung bei SPNV-Themen können wir die Landeshauptstadt daher auch konkret bei der Gestaltung Stadt-/Landkreisgrenzen-überschreitender ÖPNV-Angebote unterstützen bzw. Koordinierungsaufgaben erfüllen z.B. bei Expressbuslinien, Park+Ride-Konzepten, ODM-Angeboten, etc.).
- Weiter empfehlen wir,
  - auch bei der Teilstrategie Multimodalität die Intermodalität in Form von P+R und B+R etc. aufzugreifen (nicht nur im Teilbereich ruhender Verkehr). Auch hier kann die MVV GmbH substantiell (u.a. mit Bedarfsanalysen) bei der Erreichung der Mobilitätsziele unterstützen. Gerade P+R ist ein essentieller Baustein, die o.g. MIV-Reduktion im Pendlerverkehr zu erreichen.
  - bei der Teilstrategie Finanzierung neben den Investitionskosten für neue Infrastruktur und den Betriebskosten auch die **Instandhaltungskosten** der oftmals bereits in die Jahre gekommenen Infrastruktur mit zu bedenken.

Gerne wirken wir aktiv an der Mobilitätsstrategie 2035 mit und stellen dafür auch unsere Kommunikationskanäle sowie ggfs. Ressourcen zur Verfügung. Wie bereits teilweise erwähnt, können wir insbesondere bei den übergreifenden Stadt-Umland-Themen im ÖV, bei der Multi- und Intermodalität sowie Digitalisierungsthemen fachliche Unterstützung leisten.

Auf Ihr Angebot, uns die Strategie auch im persönlichen Gespräch vorzustellen, würden wir gerne zurückkommen. Bitte geben Sie uns Bescheid, wann es Ihnen möglich wäre. Vielen Dank.

Mit freundlichen Grüßen

**Von:** Behindertenbeirat

**Gesendet:** Montag, 26. April 2021 09:25

**Betreff:** AW: BE Mobilitätsstrategie 2035 – Bitte um Stellungnahme und Mitzeichnung

Sehr geehrter Herr

sehr geehrte Damen und Herren,

der Behindertenbeirat - FAK Mobilität - zeichnet o.g. Beschlussentwurf mit.

Mit freundlichen Grüßen

---

Geschäftsstelle  
Behindertenbeirat der Landeshauptstadt München

Sozialreferat  
Amt für Soziale Sicherung S-I-BI1  
Burgstraße 4, 80331 München

Website:

[www.behindertenbeirat-muenchen.de](http://www.behindertenbeirat-muenchen.de)

<https://www.facebook.com/behindertenbeiratmuenchen>

Elektronische Kommunikation mit der Landeshauptstadt München  
siehe: <http://www.muenchen.de/ekomm>

**Umwelt-Check vor dem Ausdrucken:** Brauchen Sie diese Email wirklich in Papierform?

Pro Blatt sparen Sie durchschnittlich 15 gr Holz, 260ml Wasser, 0,05 kWh Strom und 5 gr CO2



Datum: 28.04.21

Sozialreferat

Sozialreferentin

## **Mobilitätsstrategie 2035**

### **Entwurf einer neuen Gesamtstrategie für Mobilität und Verkehr in München**

Beschluss über die Finanzierung ab 2021

### **Verkehrsplanung mit Fakten I: Erstellung einer abgestimmten verkehrlichen**

### **Gesamtplanung auf Basis von konkreten Analysen und Prognosen**

Antrag Nr. 14-20 / A06501 von Herrn BM Manuel Pretzl, Frau StRin Anja Burkhardt vom 14.01.2020

### **Circulation Plan für München**

Antrag Nr. 14-20 / A06808 der ÖDP vom 18.02.2020

### **Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V ...**

Anlagen:

1. ...
2. (Stadtratsanträge)

### **Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 15.06.2021 (VB)**

Öffentliche Sitzung

### **An MOR-RL, Herrn Dunkel**

Sehr geehrte Herr Kollege Dunkel,

besten Dank für die Zuleitung des Entwurfs einer neuen Gesamtstrategie für Mobilität und Verkehr in München, der sich an einer am Menschen orientierten Mobilität in einer am Menschen orientierten Stadt richten soll. Neben dem Kernanliegen der Erreichbarkeit, des Aufenthalts, der Sicherheit und Leichtigkeit für alle Verkehrsteilnehmer\*innen soll u.a. auch dem Ziel der sozialen Gerechtigkeit, der sozialen Teilhabe und der Inklusion Rechnung getragen werden. Ich begrüße es sehr, dass bei der Erarbeitung der Umsetzungsprogramme die entsprechenden Interessenvertretungen einbezogen werden sollen.

Aus oben genannten Gründen zeichnet das Sozialreferat die Beschlussvorlage mit.



## **Mobilitätsstrategie 2035**

### **Entwurf einer neuen Gesamtstrategie für Mobilität und Verkehr in München**

Beschluss über die Finanzierung ab 2021

## **Stellungnahme der Gleichstellungsstelle für Frauen**

Die Gleichstellungsstelle für Frauen begrüßt die Entwicklung einer Mobilitätsstrategie und ist gerne bereit, dies zu begleiten und dazu eingebunden zu werden. Sie begrüßt außerdem, dass die Strategie im Rahmen der IAA Mobility auf dem städtischen Mobilitätskongress vorgestellt und mit Bürgerinnen\* und Bürgern\* diskutiert wird, sowie zur Mitarbeit aller interessierten Personen einlädt.

An dieser Stelle bittet die GSt explizit darum, in allen dann folgenden Beteiligungsverfahren Frauen\* und Männer\* ausgeglichen zu beteiligen und Ergebnisse geschlechterbezogen zu dokumentieren, entsprechend differenziert in die Strategie-Entwicklung aufzunehmen und die daraus resultierenden Maßnahmen regelmäßig genderkompetent zu prüfen und zu aktualisieren.

Entsprechend ist es wichtig, die Homepage „München unterwegs“ als zentrales Informationsinstrument so zu gestalten, dass sich alle Geschlechter in Nutzung, Teilhabe und im Sinne einer Beteiligungsmotivation angesprochen fühlen. Günstig wären hier entsprechende Testverfahren.

Die GSt sieht ein drittes wichtiges Hauptziel für die Mobilitätsstrategie:

- die Gewährleistung einer teilhabe- und geschlechtergerechten Nutzungsaufteilung im öffentlichen Verkehrsraum

Auch zu diesem Hauptziel gilt es, konkrete und überprüfbare Ziele zu entwickeln.

Eine querschnittliche Berücksichtigung von Geschlechtergerechtigkeit ist gemäß der Gender Mainstreaming Strategie und des Gender Budgeting Konzepts nicht nur in der Teilstrategie Soziale Gerechtigkeit, Teilhabe und Inklusion, sondern in allen Teilstrategien und Umsetzungsprogrammen stabil zu implementieren.

In der Teilstrategie Digitalisierung ist insbesondere zu berücksichtigen, dass für eine Nutzungsgerechtigkeit und -sicherheit sowie für eine Krisenstabilität parallel immer auch für analoge Mobilitätslösungen gesorgt sein muss.

Zur Entwicklung einer geschlechtergerechten Datenstrategie für Monitoring und Evaluation empfiehlt die Gleichstellungsstelle für Frauen den Abgleich mit den geschlechterbezogenen Daten bezüglich Mobilität, Stadt als Lebensraum sowie Klima-, Ökologie- und Nachhaltigkeitsaussagen aus den regelmäßigen Münchner Bevölkerungsbefragungen, mit deren Daten auch Sonderauswertungen möglich sind.

Bei Stellenbesetzungen und bei der Vergabe von Gutachten und Beratungsleistungen empfiehlt die Gleichstellungsstelle für Frauen die Ausweisung von Genderkompetenz.

Die Gleichstellungsstelle für Frauen bittet um Einarbeitung der Stellungnahme und um Beifügung als Anlage zur Sitzungsvorlage.

Mit freundlichen Grüßen

Gleichstellungsstelle für Frauen

**Von:** interkulturellearbeit.soz

**Betreff:** AW: BE Mobilitätsstrategie 2035 – Bitte um Stellungnahme und Mitzeichnung

Sehr geehrter Herr

aufgrund PEIMAN-bedingter Einsätze von Mitarbeiter\*innen der Stelle für interkulturelle Arbeit können derzeit leider keine Mitzeichnungen von Beschlussvorlagen erfolgen. Um zu dokumentieren, dass von Seiten des Referats eine Zuleitung erfolgt ist, kann folgender Text in die Beschlussvorlage aufgenommen werden:

"Dem Sozialreferat, Stelle für interkulturelle Arbeit, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden."

Mit freundlichen Grüßen

E-Mail: [interkulturellearbeit.soz@muenchen.de](mailto:interkulturellearbeit.soz@muenchen.de)

Internet: [www.muenchen.de/interkult](http://www.muenchen.de/interkult)

"Bitte denken Sie an die Umwelt, bevor Sie diese E-Mail ausdrucken. Pro Blatt sparen Sie durchschnittlich 15g Holz, 260 ml Wasser, 0,05 kWh Strom und 5g CO<sub>2</sub>."

Unser "Interkultureller Verteiler" informiert Sie wöchentlich über Veranstaltungen, Fortbildungen und Stellenangebote mit interkulturellem Bezug in München. Hier können Sie ihn abonnieren:

<https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Sozialreferat/Wohnungsamt/Interkult.html>.

Der Internetauftritt enthält außerdem Angebote, Projekte und Publikationen der Stelle für interkulturelle Arbeit. Für städtische Kolleg\*innen: [Wilma](#).



**BAUREFERAT**  
**Mitzeichnung**  
- ohne Einwand -  
05.05.2021

**Mobilitätsreferat**  
Strategie  
MOR-GB1

## **Mobilitätsstrategie 2035**

### **Entwurf einer neuen Gesamtstrategie für Mobilität und Verkehr in München**

Beschluss über die Finanzierung ab 2021

### **Verkehrsplanung mit Fakten I: Erstellung einer abgestimmten verkehrlichen Gesamtplanung auf Basis von konkreten Analysen und Prognosen**

Antrag Nr. 14-20 / A 06501 von Herrn BM Manuel Pretzl, Frau StRin Anja Burkhardt vom 14.01.2020

### **Circulation Plan für München**

Antrag Nr. 14-20 / A 06808 der ÖDP vom 18.02.2020

### **Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V .....**

Anlagen:

1. ...
2. (Stadtratsanträge)

### **Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 15.06.2021 (VB)**

Öffentliche Sitzung



## **Mobilitätsstrategie 2035**

### **Entwurf einer neuen Gesamtstrategie für Mobilität und Verkehr in München**

das IT-Referat nimmt zu o. g. Beschlussvorlage wie folgt Stellung:

#### **Zentrale Rolle der Digitalisierung und IT bei der Mobilitätsstrategie**

Die im Beschlussentwurf des Mobilitätsreferats mehrfach benannte und herausgestellte Schlüsselrolle der Digitalisierung und IT für die Mobilität (siehe u. a. Kapitel 2, Seite 11) wird aus Sicht des RIT voll und ganz befürwortet.

Die Digitalisierung spielt als Megatrend und Treiber einer Smart Mobility für München eine zentrale Rolle, u. a. auch bei den im Beschlussentwurf genannten Themen

- Erweiterung und Optimierung von Mobilitätsangeboten,
- integrierte wettbewerber\*innenneutrale (d. h. alle Anbieter\*innen umfassende) multimodale Dienste (Apps),
- verbesserter Zugang zu Mobilitätsangeboten und
- Integration von Stadt und Region.

Ein intensiver und kontinuierlicher Austausch und Abgleich bei der Ausarbeitung und Umsetzung der Mobilitätsstrategie mit der Digitalisierungsstrategie der LHM ist dementsprechend absolut notwendig.

Die im Beschlussentwurf des Mobilitätsreferats ebenso angesprochene besondere Bedeutung der Zusammenarbeit mit dem IT-Referat beim Handlungsfeld Mobilität wird aus Sicht des IT-Referats somit ebenfalls bestätigt.

Hier verweisen wir auf die Mitte Mai startenden Workshops des RITs mit den Referaten und Eigenbetrieben der LHM zur Fortschreibung der Digitalisierungsstrategie der LHM. Diese bieten dem Mobilitätsreferat den Rahmen, um Ziele und Maßnahmen im Handlungsfeld Mobilität geeignet mit der Digitalisierungsstrategie der LHM abzugleichen und abgestimmt zu entwickeln.

Die im Beschlussentwurf vorgeschlagene Ausarbeitung einer separaten Teilstrategie Digitalisierung wird jedoch nach unserer Einschätzung der großen Bedeutung der Digitalisierung für die Herausforderungen der Mobilität in München nicht vollumfänglich gerecht.

Deutlich wird dies z. B. an den Themenfeldern der Teilstrategie 5 „Shared Mobility & Mobility as a Service“ und Teilstrategie 7 „Multimodalität“, die ohne Digitalisierung nicht sinnvoll geplant, angeboten und von den Nutzern ohne digital verfügbare Informationen und Zugänge nicht genutzt werden können.

Das Themenfeld Digitalisierung sollte bei allen Teilstrategien mit betrachtet und ausgestaltet werden – aufbauend auf ein gesamthafte Bild bzgl. Digitalisierung der Mobilität. Das RIT sollte daher mit seinem Bereich Strategie bei der Grundkonzeption sowie bei der Ausarbeitung der einzelnen Teilstrategien der Mobilitätsstrategie möglichst eingebunden werden.

### **Zentrale Bedeutung der Daten für die Ausarbeitung und Umsetzung der Mobilitätsstrategie**

Die im Beschlusssentwurf des Mobilitätsreferats benannte besondere Bedeutung der Daten (siehe u. a. Kapitel 6, Seite 33 des Beschlusssentwurfs) wird aus Sicht des RIT voll und ganz bestätigt.

Unter „Daten“ wird vom RIT und im Sinne der Digitalisierungsstrategie der LHM im Kontext Mobilität die ganze Breite an Daten der Angebots- und Nachfrageseite verstanden, wie z. B. Daten zu Fahrplänen, Sollbesetzung von Carsharing-Standorten, Echtzeitinfos zu Verkehrsmitteln und aktuellen Verfügbarkeiten für die Nutzenden. Diese Daten sind wie im Beschlusssentwurf benannt u. a. Grundlage moderner Planungsinstrumente, essentiell für die Weiterentwicklung des gesamthafte Verkehrsmodells und von einzelnen Mobilitätsangeboten und Basis des Monitorings des Erfolgs von Maßnahmen.

Dieser grundlegenden Bedeutung der Daten wird allerdings Antragsziffer 8 des Beschlusssentwurfs (Kapitel II, Seite 44): „Die Münchner Mobilitätsdienstleister werden gebeten, relevante Daten für die Wirkungsermittlung zur Verfügung zu stellen und insbesondere beim Monitoring und der Bewertung aktiv mitzuarbeiten.“ nicht gerecht und sollte so formuliert werden, dass eine verbindliche Verpflichtung aller Institutionen zur Bereitstellung der Daten besteht.

Die in der Digitalisierungsstrategie der LHM formulierten Prinzipien zur Wahrung der Digitalen Souveränität der LHM und auch die gewünschte breite öffentliche Verfügbarmachung von Daten (Open Data) sollte sich in der Mobilitätsstrategie bzgl. der Aussagen für die Mobilitätsdaten niederschlagen.

Hier ist bei Ausarbeitung der Mobilitätsstrategie eine fundierte Analyse und Meinungsbildung bzgl. der Rolle des Mobilitätsreferats und dessen Zusammenarbeit mit den wichtigsten Akteuren im für München und sein Umland relevanten Mobilitätsmarkt notwendig.

Die Festlegungen bzgl. Verbindlichkeit und Umfang und Art der Zulieferung von Daten mit Akteuren wie dem Münchner Verkehrsverbund (MVG), den Stadtwerken München (SWM), sowie weiteren Anbietern von Mobilität (z. B. CarSharing von BMW oder Sixt, S-Bahn der Deutschen Bahn) sollte ein Ergebnis dieser Analyse und Meinungsbildung sein.

### **Neue Plattform für Bürger\*innenbeteiligungsformate**

Mitte 2021 wird das RIT die gesamtstädtische Bürger\*innenbeteiligungsplattform (mit der Software CONSUL) technisch bereitstellen und mit unterschiedlichen Formaten erproben. Zudem

wird ein Konzept zur Bürger\*innenbeteiligung unter Federführung des Direktoriums in enger Zusammenarbeit mit dem RIT, sowie allen Referaten durch einen externen Auftragnehmer erstellt. Das Mobilitätsreferat kündigt unterschiedliche geplante Teilnehmungsformate (Kap. 8) sowie die Entwicklung eines Teilnehmungskonzepts (Beschlussziffer 4) an. Speziell für die Einbringung und Diskussion von Vorschlägen, aber auch für andere Teilnehmungsformate bietet sich die gesamtstädtische Teilnehmungsplattform an.

Die Nutzung von CONSUL durch das MOR im Rahmen der Erprobungsphase wäre ein wichtiger Beitrag zur Prüfung der Plattform. Eine enge Abstimmung der Konzeption ermöglicht Synergien und ein stadtweit integriertes Auftreten. Zudem sollte eine enge Abstimmung bei der Erstellung eines stadtweiten Konzepts zu analogen und digitalen Teilnehmungsformaten erfolgen. So können Synergien gehoben und ein stadtweit integriertes Auftreten gewährleistet werden.

### **Förderprojekte zum Digitalen Zwilling**

Mit den Smart City Initiativen und Projekt bei der LHM wurden wichtige Konzepte und Lösungen erarbeitet. Mit dem Förderprojekt „Connected Urban Twins“ wird gemeinsam mit Hamburg und Leipzig in engem Schulterschluss mit dem IT-Referat, dem Kommunalreferat und dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung eine Plattform und Infrastruktur für einen Digitalen Zwilling und eine Urban Data Plattform für die kommende 5 Jahre erwartet. Mit dem geplanten massiven Ausbau des Angebots an kommunalen Daten, sollen hierbei insbesondere Szenarien der Stadtentwicklung vorangetrieben werden. Die zentrale Bedeutung der Mobilität für München und deren Querbeziehungen zu Stadtentwicklung und Klimathemen wird mittelfristig auch von dieser Entwicklung, dem Ausbau und Weiterentwicklung der Plattformen und Lösungen profitieren. Daher ist eine enge Zusammenarbeit und der Austausch mit dem Mobilitätsreferat sehr wünschenswert und wird von Seiten des RIT unterstützt.

### **Open Data Plattform als Datensammler**

Zentrale Rolle kommt der breiten und umfassenden Sammlung und Bereitstellung von Daten – idealerweise als offene Daten – zu. Die OpenData-Plattform sowie Initiativen aus dem Bereich Open-Government und Smart City bieten wichtige Impulse und Erfahrungen auch zu Weiterentwicklung des Mobilitätsbereichs. Ein enger Informationsaustausch und eine enge Zusammenarbeit ist hier essentiell, um das Potential der Digitalisierung zu heben und innovative, vernetzte, nachhaltige Mobilitätslösungen für die bestehenden Herausforderungen zu entwickeln. Dazu müssen umfassend alle Datenquellen erschlossen werden und hier auch auf Partnerunternehmen und Tochtergesellschaften eingewirkt werden, um dies voranzutreiben. Hier sollte das Mobilitätsreferat eine zentrale Rolle als impulsgebende Stelle spielen.

Wir bitten die Stellungnahme einzuarbeiten und der Beschlussvorlage beizufügen.

Mit freundlichen Grüßen

gez.  
Thomas Bönig  
IT-Referent



**Betreff:** AW: BE Mobilitätsstrategie 2035 – Bitte um Stellungnahme und Mitzeichnung

vielen Dank für die Zuleitung der Vorlage.

Wir zeichnen die Vorlage mit.

Außerhalb der Mitzeichnung nachstehend einige Anmerkungen und Anregungen:

1. Zu I. 1.  
Ist die Mobilitätsstrategie 2035 tatsächlich bereits im jetzigen Stadium „der Fahrplan“ oder soll sie es werden? Dies auch, nachdem kurz darauf aufgeführt wird, es handle sich „um einen ersten Entwurf“.
2. Zu I 2 ff.  
Die Hierarchie der dargestellten Vielzahl an Zielen, Strategien, Maßnahmen und Ansätze erschließt sich nur schwer. Diese Abschnitte bilden einen Kernbereich, der nach unserem Verständnis im Weiteren auch noch zu entwickeln ist, stellenweise wird aber der „Fahrplan“ verlassen. Letztlich sind viele der angesprochenen (Teil-) Strategien/Ansätze/Ziele/Cluster je für sich geeignet, eine umfangreiche Diskussion auszulösen. Manche Inhalte wirken in der kurzen Darstellung dann auch als nicht ausreichend begründet, z.B. die Ausführungen über push and pull.
3. Zu I 7  
Der Satz „Als Orientierung soll gelten, dass nach einem ersten Impulsbeschluss des Stadtrats ab Start der IAA Mobility im September 2021 ca. ein halbes Jahr für die Beteiligung zur Verfügung stehen.“ muss wohl heißen „steht“, oder fehlt hier tatsächlich etwas anderes.
4. Zu V. Verteiler  
Bitte den Verteiler ergänzen und die P+R Park & Ride GmbH hier ebenfalls aufzunehmen. Vielleicht könntest Du das – auch unabhängig von dieser Vorlage - grundsätzlich in Euer Beschlusswesen einspielen.

Mit freundlichen Grüßen



Datum: 05.05.2021

**Referat für Stadtplanung  
und Bauordnung**  
Wohnungsbaumanagement  
PLAN-SW

plan.sw@muenchen.de

## **Mobilitätsstrategie 2035**

### **Entwurf einer neuen Gesamtstrategie für Mobilität und Verkehr in München**

Beschluss über die Finanzierung ab 2021

Beschluss des Mobilitätsausschusses am 15.06.2021

#### **An das Mobilitätsreferat (per E-Mail)**

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung begrüßt die Beschlussvorlage „Mobilitätsstrategie 2035“ als Grundsatzbeschluss zur weiteren Vorgehensweise in Mobilitätsfragen und sieht z.T. enge Verknüpfungen zu den strategischen Konzepten der Stadt(entwicklungs)planung wie auch auf der konkreten Umsetzungsebene. Neben punktuellen Anmerkungen und weiteren Themen sieht das Referat für Stadtplanung und Bauordnung ergänzend zum Entwurf einen besonderen Fokus bei den drei Themen Region, Stadtgestaltung/Aufenthaltsqualität und Quartiersentwicklung.

Im Detail werden zum Beschlusssentwurf folgende Anregungen gemacht bzw. Ergänzungen erbeten:

#### **I. Region**

##### **1. Region als Handlungsebene**

Viele Verkehrsbewegungen haben Auswirkungen in München, obwohl sie in Relation zum Mobilitätssystem in der Region stehen. Dies wäre in den einleitenden Kapiteln kurz darzustellen. Zwar zeigen vor allem die Handlungsfelder der Kapitel 4.2 ÖV, 4.4 Radverkehr, 4.5 Shared Mobility und 4.7 Multimodalität besonders anschaulich, dass Defizite des Netzes/ Angebotes auf beiden Seiten der Stadtgrenze angegangen werden müssen. Diese Kapitel sind jedoch gerade in ihrer Kompaktheit sehr überzeugend, sodass eine Formulierung in den übergeordneten Kapiteln sinnvoller wäre.

##### **2. Verortung des Handlungsfelds Region in den Clustern**

a) Eventuell könnte der vorgenannte Aspekt im Kapitel 4 „Teilstrategien“ im Zusammenhang mit der Zuordnung der Region zum Cluster 3 Räumliche Integration ergänzt werden. Dass das Themenfeld Region mit weiteren Themenfeldern außerhalb des Clusters 3 eng verknüpft ist, wird durch die Lage des Clusters 3 als Netzknoten zwischen allen Clustern (Abb. 5) anschaulich.

b) Um die Akteursebene der Region noch stärker zu betonen, wird angeregt, im Kapitel 4, nach der Abbildung 5 „Themencluster“ und der Aufzählung der Teilstrategien (Seite 18) die beiden Absätze wie folgt zu ergänzen:

„Darzustellen ist zudem, welche Möglichkeiten die Landeshauptstadt München selbst hat und welche Maßnahmen auf Ebene des Freistaats, des Bundes und der Europäischen Union, **gegebenenfalls in interkommunaler Kooperation**, ergriffen werden müssen, um die Ziele zu erreichen.

Für die von Freistaat, Bund und EU erforderlichen Weichenstellungen und Maßnahmen ist als Teil der Kommunikationsstrategie ein Konzept zu erstellen, das die systematische und nachdrückliche Vertretung der Interessen der Landeshauptstadt München, **gegebenenfalls im interkommunalen Verbund**, gegenüber diesen Ebenen gewährleistet.“

### 3. Pendler\*innenmobilität

Eventuell ist die folgende Ergänzung aus Fachsicht selbstverständlich, für die politische oder regionale Leser\*in des Beschlusses dient sie vielleicht der Klarstellung in Kapitel 4.14., unter der Überschrift „Region und Pendler\*innenmobilität“:

„Wesentliche Ursache vieler Mobilitäts- und Verkehrsprobleme in München liegen in der starken Verflechtung von Stadt und Region durch Pendler\*innenverkehre (**nicht nur zum Arbeitsort, sondern auch zu Sozial-, Gesundheits- und Bildungsangeboten, Freizeit- und Erholungszielen**) in beide Richtungen bei gleichzeitig mangelhaften Anreizen zur Nutzung des Umweltverbunds für diese Wegebeziehungen.

Für wirksame Lösungen müssen Stadt, Landkreise und Gemeinden koordiniert zusammenarbeiten. Bund und Land müssen im Rahmen ihrer zentralen Zuständigkeit im Bereich der Siedlungs**steuerungsentwicklung**, des S-Bahnangebots oder auch steuerlicher Anreize mitwirken. Demokratisch legitimierte und mit Zuständigkeiten und Ressourcen ausgestattete regionale Gebietskörperschaften, die eine Steuerungsfunktion übernehmen könnten, existieren nicht. Deswegen sind besondere, auf Kommunikation und Koordination basierende, Verfahren bei Maßnahmenentwicklung und Umsetzung für den Gesamtorganismus der Metropolregion München notwendig.

Dazu sollen im Rahmen dieser Teilstrategie die Vorarbeiten verschiedener Gremien und Plattformen genutzt werden, wie z.B.

- **des** Europäischen Metropolregion München e.V.,
  - **des** Verkehrspakts Großraum München,
  - der Inzell-Initiative,
  - **des** Münchner Verkehrs- und Tarifverbunds,
  - **des** Regionalen Planungsverbands,
  - des Planungsverbands Äußerer Wirtschaftsraum München
- ...sowie diverser örtlicher bi- und multilateraler Ansätze zwischen Stadt und Region.

Ziel ist die Reduzierung und Verlagerung **der Gemeindegrenzen überschreitenden Verkehrsbewegungen des Pendlerverkehrs** auf den Umweltverbund und die verträgliche Abwicklung des verbleibenden MIV durch die gemeinsame Entwicklung entsprechender Maßnahmen, die Verschlinkung und Effektivierung der Strukturen.“

### 4. Mobilitätsstrategie, Ausblick Bedarfe

Dass die regionale Ebene im Hinblick auf die Beteiligung (Kapitel 7 „Beteiligung an der Mobilitätsstrategie“) und auf die Dauerhaftigkeit der Aufgabe (Kapitel 8 „Aktualisierung und Fortschreibung“) explizit genannt wird, wird begrüßt. Gleichzeitig lassen die Formulierungen genügend Raum, weiterführende oder konkretere Projekte im MOR und/ oder dem PLAN zur Bearbeitung der regionalen Mobilität dem Stadtrat separat zur Beauftragung vorzulegen.

## II. Stadtgestaltung und Aufenthaltsqualität

Hier werden große Potenziale zur Optimierung des Stadtraums wie auch für die Stadt- und Quartiersentwicklung gesehen, die im Schnittbereich von Mobilität, Flächenmanagement sowie Stadtgestaltung und Freiraumkonzeption liegen. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung begrüßt daher ausdrücklich die starke Betonung des Themas Aufenthaltsqualität (u.a. S. 7 als Hauptziel, S. 10 Integration der vier Ebenen, S. 20 im Kontext des Fußverkehrs) und des Erfordernisses einer integrierten Straßenraumgestaltung (S. 24 Flächenmanagement).

Diesbezüglich wird Folgendes ergänzt und angeregt:

- Anstelle des in der Vorlage häufig verwendeten Begriffes des „Straßenraumes“ bzw. „öffentlichen Straßenraumes“ sollte die „Straße“ in Klammern gesetzt werden – also **(Straßen)Raum** bzw. **öffentlicher (Straßen)Raum** – denn das hier betreffende stadträumliche Handlungsfeld umfasst nicht nur Straßen im engeren Sinne, sondern auch andere Typologien (öffentlicher) Stadträume wie etwa Platzsituationen, Aufweitungen, „Restflächen“, Brachen etc. Dies sollte systematisch an allen entsprechenden Stellen begrifflich angepasst werden.
- S. 7 erweitern:  
Zudem wird mit dem Ziel und Kriterium der Aufenthaltsqualität anerkannt, dass Straßen **und sonstige entsprechende Stadträume** nicht nur „Gefäße“ für Bewegung und den Durchfluss von Fahrzeugen sind, sondern dass sie auch Ziele in sich sind, für Aktivitäten, die unmittelbar im (Straßen)raum stattfinden. **Dies betrifft auch die Schnittstelle der Mobilität zu Stadtgestaltung, Freiraumkonzeption und Quartiersentwicklung.**
- S. 10 ändern:  
Bestandsquartiere sollen entsprechend **umstrukturiert ausgestattet** werden.
- S. 14 ganz oben / Ergänzung zur Flächeneffizienz:  
**Eine relativ geringe Flächeninanspruchnahme durch die jeweilige Mobilitätsform bedeutet zugleich eine „doppelte“ Flächeneffizienz: Flächen, die nicht unnötig beansprucht werden, eröffnen gleichzeitig auch Potenziale für neue Qualitäten des Stadtraums, insbesondere der Aufenthaltsqualität, Stadtgestaltung und Freiraumoptimierung.**  
Deswegen ist die Flächeneffizienz das Hauptkriterium bei der künftigen Bewertung von konkreten mobilitätspolitischen und verkehrsplanerischen Maßnahmen und wird als solches in dieser Strategie an herausgehobener Stelle festgeschrieben.
- S. 14 unten / Ergänzung Straßenraumgestaltung:  
Straßen- **bzw. Stadtraumgestaltung** und Emissionen  
Kriterien für die Aufenthaltsqualität sind u.a. eine attraktive Gestaltung des öffentlichen Straßen- **und ähnlichen Stadtraums, eine attraktive Stadtgestaltung und nutzer\*innenorientierte Freiraumgestaltung**, ein hohes Sicherheitsgefühl, Bewegungsfreiheit sowie geringe Belästigungen durch Immissionen.
- S. 15 / Weiteres Kriterium aufnehmen:
  - **Stadtgestalt**

- S. 24 / 4.9 bitte ergänzen:  
Ziel dieser Teilstrategie ist die integrierte Betrachtung, Planung und Umsetzung von Regelungen **und weiteren (u.a. gestalterischen) Maßnahmen** für den fließenden Verkehr, für das Parken, für den Fuß- und Radverkehr, für den Aufenthalt, aber auch für Begrünung, Kühlung/Klimaanpassung **und für die Stadtgestalt / für stadtgestalterische Aspekte** und weitere Nutzungen.

### III. Quartiersentwicklung

- S. 24 / 4.10 bitte ändern:  
4.10. Mobilitätskonzepte **in der Quartiersentwicklung, in Städtebau (Neubau) und Stadtsanierung (Bestand)**  
Wesentlichen Einfluss auf Erreichbarkeit, Aufenthaltsqualität, Verkehrssicherheit und die vielen weiteren Teilziele der Mobilität haben die baulichen Rahmenbedingungen von Siedlungsgebieten.  
Ziel dieser Teilstrategie ist die Entwicklung und Umsetzung von Verfahren und Konzepten zur Förderung einer möglichst nachhaltigen Nutzung des Umweltverbunds durch Bewohner\*innen, Gäste und Institutionen in **neuen Städtebau- Stadtentwicklungs-** und Stadtsanierungsgebieten. Alle sollen die Möglichkeit bekommen, volle Mobilität ohne eigenes Auto zu genießen.
- S. 25 oben ergänzen:  
Auch bei Maßnahmen **u.a.** zur Stadtsanierung in Bestandsgebieten ist diese Zielsetzung zu berücksichtigen.  
**Auf räumlicher Ebene eignen sich insbesondere die Quartiere zur systematischen Implementierung nachhaltiger Mobilität.**
- S. 25 unten Änderung und Frage:  
Wesentliche Parameter sind die Dichte, **Durchmischung-Nutzungsmischung** und **eine gewisse** Durchlässigkeit der baulichen Struktur. Hinzu kommen Straßenbreiten und Stellplatzkapazitäten im privaten wie öffentlichen Straßenraum, innovative Ansätze, wie Quartiersgaragen und Mobilitätshäuser, **attraktive Erdgeschosszonen** und die Erschließung mit einem attraktiven Angebot des Umweltverbunds.

**Frage an MOR:** Zur „Durchlässigkeit der baulichen Struktur“ – Dies widerspricht möglicherweise sowohl dem Bündelungsgedanken in der Verkehrsplanung wie auch den Vorteilen der Kompaktheit von Siedlungen. Was ist damit gemeint? Bitte ggfs. anpassen.

#### IV. Weitere Aspekte

- S. 4:  
Die Vorstellung der Strategie im Rahmen der IAA wird grundsätzlich begrüßt. Ist diese enge Verknüpfung zwischen Öffentlichkeitswirkung der Strategie und dem Format der IAA seitens MOR so beabsichtigt?
- S. 8:  
Hierzu zählen: Stadtverträglichkeit als weiteres Ziel aufnehmen?  
Falls ja, sollte ein gemeinsames Verständnis dieses Zieles zwischen MOR und PLAN definiert werden.
- S. 8/9 – Konkrete quantitative und messbare Ziele  
Nicht zur Übernahme in den Text, sondern als Überlegung zum weiteren Vorgehen: Interessant und zielführend wäre auch eine Art Indikatorenset zur „Messung“ von Qualitäten des „guten“ (Straßen)Raums, der Aufenthaltsqualität und Stadtgestaltung im Kontext der Mobilität. Dieses könnte ggfs. im Sinne eines Planungs- und Evaluationsinstruments gemeinsam von MOR und PLAN entwickelt werden.
- S. 10: „Stadt der kurzen Wege“  
Auf Seite 10 wird der Begriff „Stadt der kurzen Wege“ verwendet. Wichtig ist diesbezüglich, dass das Referat für Stadtplanung und Bauordnung und das Mobilitätsreferat eine übereinstimmende Vorstellung haben und bei den Konzepten für den öffentlichen Raum das Thema Stadtgestalt selbstverständlich mitgedacht wird.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung interpretiert die „Stadt der kurzen Wege“ wie folgt:

- der alltägliche Nahversorgungsbedarf und z.B. Bildungs- und Betreuungseinrichtungen für jüngere Kinder sind innerhalb 10 Minuten zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreichbar
- Geschäfte für weitergehende längerfristige und spezialisierte Bedarfe, weiterführende Schulen, öffentliche Einrichtungen etc. sind bequem und mit multimodalen Mobilitätsangeboten des Umweltverbunds (ÖV, Fuß, Rad) mit möglichst kurzen Wegezeiten erreichbar. Dh. innerhalb von 10 Minuten erreicht man einen ÖV Haltepunkt, der zum nächstgelegenen Stadtteilzentrum o.ä. führt.

## **V. Weitere Beteiligung des Referates für Stadtplanung und Bauordnung**

Nach den Ausführungen im Kapitel 4.13 Klimaschutz, Klimaanpassung und Umwelt erfolgt die Konkretisierung zu diesen Punkten in engster Abstimmung mit dem Referat für Klima- und Umwelt. Eine Beteiligung des Referates für Stadtplanung und Bauordnung, Hauptabteilung II – Stadtplanung, wäre bei diesen Abstimmungen wünschenswert.

Eine enge Abstimmung mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung sowohl auf konzeptioneller wie auch auf konkreter projektbezogener Ebene ist zudem im Allgemeinen für die Themenfelder des (Flächen)Managements öffentlicher (Straßen)räume im Kontext Stadtgestaltung und Freiraumkonzeption sowie im Rahmen der Quartiersentwicklung (Neubau und Bestand) wünschenswert, um die gemeinsamen Ziele zu erreichen.

Prof. Dr. (Univ. Florenz) Elisabeth Merk  
Stadtbaurätin

An das  
Mobilitätsreferat

Datum:  
6. Mai 2021

Ansprechpartner:

per Mail

## Mobilitätsstrategie 2035 - Entwurf einer neuen Gesamtstrategie für Mobilität und Verkehr in München

Beschluss über die Finanzierung ab 2021

### Stellungnahme SWM/MVG zur Beschlussvorlage

Sehr geehrte Damen und Herren,  
vielen Dank für die Zuleitung der Beschlussvorlage.

Folgende Anmerkungen haben sich im Detail ergeben:

- **Zu I Kap. 1 generell:**  
Die MVG begrüßen es, dass im Zuge der neuen Mobilitätsstrategie die Vorarbeiten insbesondere aus der Modellstadt 2030 aufgegriffen und in den Kontext weiterer städtischer Leitlinien und Programme (v.a. Klimaschutz) gestellt werden sollen. Zentrale Hebel wie die Flächenumverteilung hin zum ÖPNV sowie zum Fuß- und Radverkehr finden Berücksichtigung.  
Ergänzend erwähnt sollte noch eine überregionale Perspektive, da die Mobilitätsstrategie sicherlich Anknüpfungspunkte für die Kommunikation innerhalb der Metropolregion bietet.
- **Zu I Kap. 1 S.6:**  
Die MVG befürworten die Ergänzung zu einem „klaren“ bzw. „eindeutigen“ Bekenntnis zur Verkehrswende.  
Die MVG nimmt den Aufruf zur Mitarbeit gerne an und beteiligt sich mit großem Interesse und Engagement an der weiteren Erarbeitung der Strategie.
- **Zu I Kap. 2 bis S.9 inkl. Abb.2 (Leitbild und Ziele):**  
Die Verortung eines klaren Leitbildes mit Zielen empfinden wir als sehr hilfreich. Gleichzeitig regen wir an, die Zielpyramide stellenweise nachzuschärfen, da die Begriffszuordnungen und Hierarchien teilweise unklar bleiben. Wir regen an, das Hauptziel der Aufenthaltsqualität um die „Qualität in der Bewegung“ zu erweitern. In der Modellstadt 2030 gab es 2 korrespondierende Ziele „qualitätsvolle Wegezeit“ und „Raumqualität in Aufenthalt &

**Münchner  
Verkehrsgesellschaft mbH (MVG)**

Postanschrift  
80287 München

Hausanschrift  
Emmy-Noether-Straße 2  
80992 München

Telefon: +49 89 2191-0  
www.mvg.de

**Geschäftsführung**  
Ingo Wortmann (Vorsitzender)  
Werner Albrecht  
Ralf Willrett

**Aufsichtsratsvorsitzender**  
Oberbürgermeister Dieter Reiter

**Handelsregister**  
Amtsgericht München,  
HRB 140658

**USt-IdNr.**  
DE813357346

**Gläubiger-ID**  
DE1077000000034030

**Bankverbindung**  
HypoVereinsbank München  
IBAN DE33 7002 0270 0000 0916 00  
BIC HYVEDEMMXXX

Bewegung“, die man neu als Hauptziel der „Qualität in Aufenthalt und Bewegung“ aufnehmen könnte.

- **Zu I Kap. 2, ab S.9ff. (Ansatz):**  
Die Strategie rückt erfreulicherweise den ÖPNV als Rückgrat nachhaltiger Mobilität und den Umweltverbund in den Fokus. Wichtig ist bei der Dimension Push/Pull, dass die regulatorischen Möglichkeiten auch für neue Mobilitätsangebote (Mikromobilität, Änderungen durch das novellierte PbefG) beherzt ergriffen werden, um ein qualitativvolles Mobilitätsangebot zu gewährleisten. Diesen Punkt erachten wir auch beim Thema Anbieterintegration als essenziell – Ziel sollte nicht die Integration aller (möglichen) Wettbewerber sein, sondern derer mit Einhaltung von Mindeststandards (Qualität, Code of Conduct). Mit der Entwicklung der App MVGO und der Brancheninitiative Mobility inside unterstützt die MVG den integrativen Ansatz der Mobilitätsstrategie. Die Digitalisierung könnte als 5. Dimension ergänzt werden.
- **Zu I Kap. 2, S.10** „Der Gedanke der Integration muss auf vier Ebenen umgesetzt werden“ (sowie Kap. 4):  
Hier fehlt der Aspekt, ergänzende Dienstleistungen und Services für eine Mobilität ohne eigenen Pkw zu integrieren (entsprechend der situativ-individuellen Bedürfnisse), z.B. Kooperationen Lieferdienste usw.
- **Zu I Kap. 2, S.10** „Verkehrsmittelübergreifende Integration“:  
Hinsichtlich des Fokus auf die Schnittstelle Auto-Rad empfehlen wir hier, die Erwähnung des von der P+R GmbH initiierten Modellvorhaben "Park+Bike".
- **Zu I Kap. 2, S.13, Abb.4:**  
Wir raten eine entsprechende Anpassung der Grafik an, da für die relevanten Hauptverkehrszeiten mit einer deutlich höheren Auslastung des ÖPNV gerechnet werden muss (Pkw dagegen nur 1,2 Pers.).
- **Zu I Kap. 3, S.14** „Reisezeit“:  
Flächeneffizienz als wesentliches Kriterium/KPI begrüßen wir. Pauschale Annahmen für einzelne Verkehrsmittel sollten jedoch vermieden werden. Insbesondere bei Carsharing und Bedarfsverkehren ist nicht automatisch eine höhere Flächeneffizienz gegeben. Hier müssen regulatorische Maßnahmen einem Rosinenpicken und einer Erhöhung des Verkehrsaufkommens gegensteuern. Wie bereits erwähnt, regen wir die Ergänzung der Qualität in Bewegung an. Als Kriterium für die „Qualität in Aufenthalt und Bewegung“ könnte zudem die Barrierefreiheit aufgenommen werden.
- **Zu I Kap. 4, S.16, Cluster 1 bzw. 3:**  
Wir regen an, den Fußverkehr als Teil des Umweltverbunds aus Cluster 3 in Cluster 1 zu verschieben.
- **Zu I Kap. 4, S.17/18, Cluster 5 bzw. Teilstrategien:**  
Wir empfehlen dringend, bei den Teilstrategien auch stets das Themenfeld Finanzierung/Wirtschaftlichkeit – als Teil der Ressourcenbedarfe – mit zu betrachten. Als Teilpunkt im Cluster 5 „Innovation“ greift es sonst unseres Erachtens zu kurz.
- **Zu I Kap. 4.5, S.21/22:**  
Die Ziele der geteilten Mobilität sind sehr umfassend beschrieben. Aufgrund der zu erwartenden Knappheit der finanziellen Ressourcen sowie der zeitlichen Abläufe ist in der Teilstrategie eine Schwerpunktsetzung auf Basis der verkehrlichen Wirkung der Maßnahmen zu empfehlen. Des Weiteren ist die Festlegung von Steuerungselementen zur

Sicherstellung des Service Levels im Sinne der Daseinsvorsorge unabdingbar.

Die größte verkehrliche Wirkung von geteilter Mobilität entsteht im Zuge multimodaler Wegeketten. Die Vernetzung mit dem ÖV sowie die Einbindung der Verkehrsträger in ein integriertes Konzept sollten hier als Ziele erwähnt werden.

Wie im Rahmen der AG Shared Mobility besprochen soll die MVG als städtisches Mobilitätsunternehmen die Rolle des Integrators für geteilte Mobilität (und mit dem ÖV) übernehmen und als solcher hier Erwähnung finden.

On-Demand Services sollten nicht in das System der Sharing - Dienste gefasst werden, sondern der Logik des ÖPNV folgen, da es sich um einen Service mit „Chauffeur“ analog zu U-Bahn, Bus, Tram handelt und nicht um das Teilen von Fahrzeugen, bei denen die Fahrleistung vom Kunden selbst erbracht wird. Pooling Systeme können als ÖPNV deklariert werden, sofern diese den MVV Gemeinschaftstarif anwenden. Der Aufgabenträger hat die Möglichkeit diese Verkehre zu regulieren. Wir bitten daher um Streichung von „On-Demand-Fahrdiensten“ auf S. 22 ganz oben.

Wir bitten zudem um folgende Ergänzung zur Aussage „Bislang befriedigt der Markt die Anforderungen an ein solches Angebot räumlich (v.a. außerhalb des Mittleren Rings) und auch in der Qualität nicht.“ (S.22, 2. Absatz, 1. Satz): *„Aus diesem Grund hat der Stadtrat bereits 2014 beschlossen, ein eigenes Fahrradvermietsystem einzuführen und die MVG mit Aufbau und Betrieb beauftragt. Der Betrieb soll in jedem Fall über die aktuell 2025 endende Vertragslaufzeit hinaus verlängert und hierfür entsprechende Beschlüsse gefasst und Mittel zur Verfügung gestellt werden.“*

- **Zu I Kap. 4.7, S. 23:**  
Die MVG als städtisches Mobilitätsunternehmen sollte hier explizit erwähnt werden und steuert durch die Apps wie MVGO und Initiativen wie Mobility Inside aktiv zur Erreichung der MaaS-Ziele bei. Eine Marke für Multimodalität in Stadt und Umland wird derzeit anhand des Beispiels der Mobilpunkte gemeinschaftlich von LHM, MVG und MVV entwickelt. Die MVG schlägt daher zudem die Formulierung „...Kommunikation (z.B. München unterwegs)“ vor.
- **Zu I Kap. 4.10, S. 24/25:**  
Elementares Ziel soll eine ÖPNV-affine Stadtstruktur sein, die beispielsweise hochwertige ÖPNV-Achsen von Anfang berücksichtigt oder sich im Idealfall daran orientiert.
- **Zu I Kap. 4.13, S. 27:**  
Hier empfehlen wir, beim Begriff der emissionsfreien Antriebe nicht zwischen Wasserstoff (ebenfalls Elektroantrieb) und Elektromobilität (hier wohl gemeint: Batterie-Elektromobilität) zu unterscheiden, z.B. „(Batterie- oder Wasserstoff-Elektromobilität“).
- **Zu I Kap. 7, S. 34:**  
Die MVG als städtisches Mobilitätsunternehmen sollte hier als solches erwähnt werden und frühzeitig in die Erarbeitung der Arbeitsstände eingebunden werden.
- **Zu I Kap. 8, S. 35 sowie generell:**  
Fortschreibungszyklen sollten auf max. 2 Jahre verkürzt werden.
- **Zu II Ziffer 8:**  
Die MVG bittet, für die Beschlussziffer 8 folgende Formulierung zu verwenden: „Das

MOR wird beauftragt, auf die Mobilitätsdienstleister bzgl. Datenübermittlung für die Wirkungsanalyse zuzugehen und um Mitwirkung zu bitten.“

Aus unserer Sicht sollte grundsätzlich im Beschluss noch hervorgehoben werden, dass „Mobilitätswende“ die Neuverteilung des öffentlichen Raums bedeutet. Der Ausbau des ÖPNV als elementarer Bestand der Mobilitätswende benötigt diesen entsprechenden Raum, um leistungsfähig ausgebaut werden zu können (z.B. bei neuen Tramstrecken auf weitgehend besonderem Bahnkörper). Hierzu würden wir uns entsprechend klarere Formulierungen wünschen.

Auch auf technische Innovation der MVG als Mobilitätsdienstleister könnte aus unserer Sicht noch tiefer eingegangen werden.

Die intensive Mitarbeit der MVG als städtischem Mobilitätsunternehmen ist für die Mobilitätsstrategie der Landeshauptstadt München unabdingbar und sollte auch in den Beschlussziffern entsprechend ergänzt werden.

Für Rückfragen und weitere Abstimmungen stehen wir gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüße

Geschäftsführungsbüro Mobilität SWM/MVG

Datum: 04.05.2021

**Kommunalreferat**  
Immobilienmanagement  
Verwaltungs- und  
Betriebsgebäude  
Strategisches  
Büroraummanagement  
KR-IM-VB-BRM

## **Mobilitätsstrategie 2035**

### **Entwurf einer neuen Gesamtstrategie für Mobilität und Verkehr in München**

#### **Verkehrsplanung mit Fakten I: Erstellung einer abgestimmten verkehrlichen Gesamtplanung auf Basis von konkreten Analysen und Prognosen**

#### **Circulation Plan für München**

#### **Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V .....**

### **An das Mobilitätsreferat**

Mit E-Mail vom 22.04.2021 haben Sie uns o.g. Beschlussentwurf mit der Bitte um Stellungnahme zugeleitet.

In Kapitel 1 des Vortrags formulieren Sie aus, dass die Homepage der Münchner Mobilitätsmarke „*München unterwegs*“ Ihr zentrales Informationsinstrument ist. Es freut uns sehr, dass wir mit dem GeoPortal München diesen wichtigen öffentlichen Auftritt bereits heute unterstützen können.

Darüber hinaus möchten wir auf die hohe Relevanz des Digitalen Zwillings München (<https://muenchen.digital/twin/>) für die Mobilitätsstrategie der Landeshauptstadt München (LHM) hinweisen. Der Digitale Zwilling wird als „*digitales Herzstück der Zukunftsstadt München*“ entwickelt und hat seinen Ursprung in dem aktuell noch laufenden Förderprojekt mit dem Titel:

**„Digitaler Zwilling der Landeshauptstadt München  
zur Verbesserung der raumbezogenen Datenbasis für die Belange  
verkehrsplanerischer und -steuernder Maßnahmen mit dem übergeordneten Ziel  
der Luftreinhaltung (DZ-M)“**

Bereits aus diesem Titel ergibt sich eine enge Vernetzung mit den Aufgaben und der damit unmittelbar verbundenen Strategie des Mobilitätsreferats. Dies wird noch verstärkt durch den Beschluss des Münchner Stadtrats in seiner Vollversammlung vom 16.12.2020 (Sitzungsvorlagen-Nr. 20-26 / V 01712) und dem damit verbundenen Auftrag, dass der Digitale Zwilling München als neue Daueraufgabe des GeodatenService (KR-GSM) aufzusetzen und eng mit den Referaten sowie den SWM abzustimmen ist (Antragsziffer 4 zum fachlichen Teil). Konsequenterweise findet im Rahmen des Förderprojekts auch eine sehr intensive und gewinnbringende Zusammenarbeit mit den Mitarbeiter\_innen des Mobilitätsreferats statt.

Daher muss die Rolle des Digitalen Zwillings für die LHM in der Mobilitätsstrategie berücksichtigt werden. Wir bitten Sie um folgende Ergänzung in Ihrer Beschlussvorlage, Kapitel 2, Seite 11, Absatz „*Digitalisierung als Schlüssel der Integration*“:

„*Der Zusammenarbeit mit dem IT-Referat kommt dabei besondere Bedeutung zu.*“

***Ebenso dient der Digitale Zwilling München (<https://muenchen.digital/twin/>) als zentrale Basis für die Digitalisierung. Aus diesem Grunde wird auch der GeodatenService im Kommunalreferat eng eingebunden.***

Dies ist natürlich auch relevant für das Kapitel „4.16. Digitalisierung“. Gleiches gilt für die Teilstrategie im Kapitel „4.19. Forschung und Innovation“. Der GeodatenService München entwickelt den Digitalen Zwilling seit März 2021 in enger Zusammenarbeit mit der Technischen Universität München (TUM), ganz konkret vor allem mit den Lehrstühlen für Geoinformatik sowie für Verkehrstechnik. Des Weiteren sind die Aufgaben des GeodatenService auch relevant für die Teilstrategie in Kapitel „6. Monitoring und Evaluation“. Hieraus ergibt sich aus unserer Sicht derzeit kein weiterer Änderungsbedarf in der vorliegenden Beschlussvorlage. Wir bitten aber um eine enge Zusammenarbeit mit dem GeodatenService.

Des Weiteren möchten wir Ihnen zu Kapitel 9.2.3. „Zusätzlicher Büroraumbedarf“ folgendes mitteilen.

Das Mobilitätsreferat (MOR) beantragt unter Ziffer 9.2.1.2 (Seite 36) für die vielfältig anwachsenden Aufgaben und Herausforderungen bei der Erarbeitung und Abstimmung der Mobilitätsstrategie 2035 zusätzlichen Personalbedarf im Umfang von 1,0 VZÄ. Der beantragte zusätzliche Personalbedarf soll gemäß Ziffer 9.2.3 (Seite 38) im Geschäftsbereich Strategie des MOR ab Zeitpunkt der Besetzung dauerhaft am Standort Implerstraße 9-11 eingerichtet werden. Es wird daher kein zusätzlicher Büroraumbedarf angemeldet.

Das Kommunalreferat ist mit den Ausführungen in Kapitel 9.2.3. grundsätzlich einverstanden, weist aber darauf hin, dass sich die Standortstrategie für das MOR noch in Abstimmung befindet.

Unter der Voraussetzung, dass unsere Ausführungen Berücksichtigung finden, zeichnet das Kommunalreferat die Beschlussvorlage mit.

Bitte fügen Sie die Stellungnahme der Beschlussvorlage bei.

Abteilungsleitung

**Betreff:** AW: BE Mobilitätsstrategie 2035 für Mobilitätsausschuss am 15.06.2021

Hallo Frau I

die Vergabestelle 1 zeichnet den Beschluss in der zuletzt angepassten Fassung mit.

Eine weitere Mitzeichnung ist nur notwendig, wenn Formulierungen im Vergaberechtsteil geändert werden.

Zur Abstimmung der einzelnen Ausschreibungen kommen Sie dann bitte wieder auf uns zu. Auch die Formulierung der dritten Ausschreibung ist nun verständlicher für mich und fällt dann ggf. doch in unseren Zuständigkeitsbereich. Zur genauen Klärung benötigen wir die Leistungsbeschreibung.

Mit freundlichen Grüßen

Bitte denken Sie an die Umwelt, bevor Sie diese E-Mail ausdrucken. Pro Blatt sparen Sie durchschnittlich 15g Holz, 260ml Wasser, 0,05kWh Strom und 5g CO<sub>2</sub>



Datum: 19.05.2021



Landeshauptstadt  
München

**Stadtkämmerei**

Jahreshaushaltswirtschaft

Haushalt

SKA 2.12

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / Vxxxxx Mobilitätsstrategie 2035  
Beschlussvorlage für den Mobilitätsausschuss am 15.06.2021  
Öffentliche Sitzung

An das Mobilitätsreferat – GB1

In Folge einer ersten ablehnenden Stellungnahme der Stadtkämmerei hinsichtlich des Vorgehens und der Finanzierung des Vorhabens durch eine zusätzliche Haushaltsausweitung, wurde der Beschluss angepasst und die Stadtkämmerei erneut zur Abgabe einer Stellungnahme aufgefordert.

Die Finanzierung der von 2021-2023 anfallenden Kosten soll nun aus der Nahmobilitätspauschale erfolgen. Die entsprechenden Mittel werden dazu aus dem Teilhaushalt des Baureferats umgeschichtet.

Da somit der Haushalt nicht mehr zusätzlich belastet wird, erhebt die Stadtkämmerei keine Einwände gegen die Beschlussvorlage.

Das Büro des Oberbürgermeisters sowie das Direktorium D-HAII-V1 (Beschlusswesen) und das Revisionsamt erhalten einen Abdruck der Stellungnahme zur Kenntnis.



**Betreff:** Mobilitätsstrategie 2035 –

Sehr geehrter  
Sehr geehrter

unter Bezugnahme auf Ihre Mail von heute: Wir sehen derzeit von einer Stellungnahme ab, da es sich vorläufig um einen Entwurf eines Entwurfes handelt. Der Seniorenbeirat wird aber selbstverständlich die Gelegenheit wahrnehmen, sich in der von Ihnen in Ihrer Nachricht vom 22.4.2021 angesprochenen intensiven Beteiligungsphase umfassend einzubringen. Da wir Sie heute telefonisch nicht erreicht haben, werden wir am Montag nochmal telefonisch versuchen, dies abzuklären.

Mit besten Grüßen  
Für den Fachausschuß 7 des Seniorenbeirats - Mobilität und Verkehr



**Von:** beschlusswesen.por

**Gesendet:** Montag, 17. Mai 2021 07:28

**Betreff:** WG: BE Mobilitätsstrategie 2035 – Bitte um Stellungnahme und Mitzeichnung

Sehr geehrter

das POR meldet Fehlanzeige zum o.g. Beschlussentwurf.

Mit freundlichen Grüßen

---

Landeshauptstadt München  
Personal- und Organisationsreferat  
Geschäftsleitung (GL)

Rathaus, Marienplatz 8  
80331 München

Elektronische Kommunikation mit der Landeshauptstadt München - siehe:  
<http://www.muenchen.de/ekomm>

Bitte denken Sie an die Umwelt, bevor Sie diese E-Mail ausdrucken. Pro Blatt sparen Sie durchschnittlich 15g Holz, 260ml Wasser, 0,05kWh Strom und 5g CO<sub>2</sub>.



Datum: 20.05.2021

**Gesundheitsreferat**  
Referatsleitung  
GSR-R

Mobilitätsstrategie 2035  
Entwurf einer neuen Gesamtstrategie für Mobilität und Verkehr in München

**An das Mobilitätsreferat – MOR-GB1**

Das Gesundheitsreferat nimmt Kenntnis vom o.g. Beschlussentwurf.  
Im Rahmen der dargestellten weiteren Beteiligungsschritte gestalten wir die gesundheitsrelevanten Bereiche, beispielsweise im Bereich der Verkehrssicherheitsstrategie 'Vision Zero' gerne mit.

Beatrix Zurek  
berufsmäßige Stadträtin



**Betreff:** Re: WG: BE Mobilitätsstrategie 2035 – Bitte um Stellungnahme und Mitzeichnung

Sehr geehrter

Vielen Dank für die Einbindung.  
Das KVR meldet hiermit Fehlanzeige.

Viele Grüße





Christine Kugler  
Berufsmäßige Stadträtin

An das  
Mobilitätsreferat  
Herrn berufsmäßigen Stadtrat  
Georg Dunkel

21.05.2021

**Mitzeichnung zur Beschlussvorlage „Mobilitätsstrategie 2035 – Entwurf einer neuen Gesamtstrategie für Mobilität und Verkehr in München“**

Sehr geehrter Herr Dunkel,

herzlichen Dank für die Übermittlung der Vorlage „Mobilitätsstrategie 2035 – Entwurf einer neuen Gesamtstrategie für Mobilität und Verkehr in München“ zur Behandlung im Mobilitätsausschuss am 15.06.2021 und die freundlich gewährte Fristverlängerung zur Stellungnahme.

Mit den Inhalten der Vorlage besteht grundsätzlich Einvernehmen. Persönlich freut es mich sehr, dass sich der Zeithorizont der Mobilitätsstrategie an dem gesteckten Ziel der Klimaneutralität 2035 für die Stadt München orientiert. So kommt nochmal ganz verstärkt zum Ausdruck, welche Bedeutung die Themen Verkehr und Mobilität bei der Erreichung der Klimaziele einnehmen. Hier haben wir es leider immer noch mit steigenden Emissionen zu tun. Und so ist es ein schönes Signal an die Münchner Bürger\*innen, wenn verschiedene Teilbereiche der Stadtverwaltung hier gemeinsam anpacken, um das zu ändern.

Für die Erarbeitung der Teilstrategie „4.13 Klimaschutz, Klimaanpassung und Umwelt“ (S. 27f) erbitte ich eine enge Abstimmung mit den betreffenden Fachstellen in meinem Haus. Im Beschlussentwurf wird ebenfalls die in meinem Hause im Entstehen befindliche Klimaschutzstrategie benannt. Auch hier bedarf es einer engen und guten Kooperation, da auch das derzeit in Erarbeitung befindliche Fachgutachten zur Klimaneutralität den Verkehrssektor thematisiert und einen Zielkorridor definiert.

Darüber hinaus möchte ich Sie um Berücksichtigung der nachfolgenden Änderungs- und Ergänzungsvorschläge bitten:

Zu 3. „Entscheidungskriterien“

Flächeneffizienz

Anmerkung zu Abbildung 4: Die hohe Flächeninanspruchnahme eines Radfahrers bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 30 km/h ist sehr hoch. Es ist davon auszugehen, dass bei anderen Berechnungsansätzen das Fahrrad im Vergleich zu anderen motorisierten Verkehrsmitteln hinsichtlich des Flächenbedarfs deutlich besser abschneiden dürfte.

### Straßenraumgestaltung und Emissionen

Unter dieser Teilüberschrift steht der Gesundheitsaspekt im Vordergrund.

Deshalb wird für ein besseres Konzeptverständnis vorgeschlagen, diese Überschrift in „Straßenraumgestaltung und Immissionssituation“ umzuformulieren. Schließlich ist für die Nutzer des Straßenraumes hauptsächlich die Immissionssituation als Folge der Emissionen relevant.

Zusätzlich bitten wir darum, im Fließtext des Unterkapitels die Bezeichnung „Bewegungsfreiheit sowie geringe Belästigungen durch Immissionen“ durch „(Luftqualität, Lärmbelastung)“ zu ergänzen, sowie „geringe Belästigungen durch Immissionen“ in „geringe Belastungen durch Immissionen“ zu ändern.

### Weitere Kriterien

Hier wird unter dem als Bullet-Point aufgeführten Kriterium „Umwelt“ der weitläufige Begriff „Umweltschutz“ in den Fokus gestellt. Es wird vorgeschlagen, diesen Bullet-Point entsprechend als „Umweltschutz“ zu formulieren. Ergänzende redaktionelle Anmerkung: „CO<sub>2</sub>“ ist als „CO<sub>2</sub>“ zu schreiben.

Es wird vorgeschlagen den Bullet-Point „Wirtschaftlichkeit (volkswirtschaftliches Nutzen-Kosten-Verhältnis)“ wie folgt zu ergänzen: „Wirtschaftlichkeit (volkswirtschaftliches Nutzen-Kosten-Verhältnis unter Betrachtung der externen Effekte bzw. Kosten)“

### Zu 4. „Teilstrategien“

Wir bitten darum, die als Nr. 13 formulierte Teilstrategie „Klimaschutz und Umwelt (inkl. Elektromobilität)“ in „Klima- und Umweltschutz (inkl. Elektromobilität)“ umzuformulieren.

Der unter dem „Cluster 4: Nachhaltigkeit“ aufgenommene Aspekt der Verkehrssicherheit berührt dieses Clusterthema nur randlich. Es wird daher vorgeschlagen, den Aspekt Verkehrssicherheit in einem geeigneteren oder sogar eigenem zentralen Cluster aufzugreifen. Auch hier wird vorgeschlagen die Teilstrategie „Klimaschutz und Umwelt (inkl. Elektromobilität)“ in „Klima- und Umweltschutz (inkl. Elektromobilität)“ umzuformulieren.

### 4.8. Steuerung des fließenden und ruhenden Verkehrs (Verkehrsmanagement)

Es wird davon ausgegangen, dass einem erheblichen Anteil von PKW-Eigentümern sowohl ein Tiefgaragenstellplatz sowie ein Anwohnerstellplatz im Straßenraum zur Verfügung steht. Zudem dürfte - bei konsequenter Nutzung der Tiefgaragenstellplätze - eine erhebliche Anzahl an Stellflächen im öffentlichen Raum frei werden und damit der immissionsrelevante Parksuchverkehr einzudämmen sein.

Vor diesem Hintergrund wird vorgeschlagen, den unter den drei Säulen der Steuerung des ruhenden Verkehrs aufgeführten letzten Bullet-Point wie folgt zu formulieren:

- „Steuerung der Parkraumnachfrage (Bewirtschaftung inkl. konsequenter Vergabe und Kontrolle von Anwohnerparkausweisen, Privilegierungen, Parkdauerbeschränkungen)“

### 4.13. Klimaschutz, Klimaanpassung und Umwelt

Wie oben aufgeführt wird vorgeschlagen „Umwelt“ in „Umweltschutz“ umzuformulieren.

Da Mobilität nicht gänzlich emissionsfrei von statten gehen kann, wird vorgeschlagen im dritten Absatz, Satz 1 die Themen „emissionsfreie Antriebe (Elektromobilität, Wasserstoff)“ in die Themen „lokal emissionsfreie Antriebe (Elektromobilität, Wasserstoff)“ umzuformulieren. Außerdem bitten wir um Korrektur der Referatsbezeichnung im 2. Satz des dritten Absatzes zu

„Referat für Klima- und Umweltschutz“.

Da CO<sub>2</sub> nicht als Luftschadstoff zu werten ist, wird klarstellend vorgeschlagen, den Satz im 4. Absatz wie folgt zu formulieren und um den Aspekt der Luftreinhalteplanung zu ergänzen:  
„Weitere Maßnahmen betreffen den Immissionsschutz (Lärm und Luftschadstoffe wie z.B. NO<sub>x</sub> und Feinstaub). Unter dem Aspekt der Luftreinhaltung ist der jeweils gültige Luftreinhalteplan, aktuell der Regierung von Oberbayern für das Stadtgebiet München in seiner momentan 7. Fortschreibung zu berücksichtigen.“

Zu V. MV Mobilitätsreferat GL-Beschlusswesen  
„8. An das Referat für Klima- und Umweltschutz“

Vielen Dank.

Mit freundlichen Grüßen

  
Christine Kugler

