

Datum: 19.05.2025

Mobilitätsreferat

**Bewerbung der Landeshauptstadt München um Olympische und Paralympische Spiele 2036/2040 in München
Ermächtigung zur Abgabe des Konzepts, Ratsbegehren zur Initiierung eines Bürgerentscheids und notwendige Ressourcen**

**Ratsbegehren zur Bewerbung für die Olympischen Sommerspiele 2036 oder 2040
Antrag Nr. 20-26 / A 04496 von Herrn StR Prof. Dr. Hans Theiss, Frau StRin Ulrike Grimm, Frau StRin Alexandra Gaßmann, Herrn StR Michael Dzeba, Herrn StR Hans-Peter Mehling vom 09.04.2024, eingegangen am 09.04.2024**

**Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V
Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 28.05.2025**

hier: Mitzeichnung des Mobilitätsreferates

I. An das RBS-Beschlusswesen

Das Mobilitätsreferat unterstützt die Bewerbung der Landeshauptstadt München um Olympische und Paralympische Spiele 2036/2040 in München. Gleiches gilt für die Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG), die bei der Erstellung dieser Stellungnahme einbezogen wurde.

Das Mobilitätsreferat unterstreicht für den Bereich Mobilität und Verkehr nachdrücklich die Ausführungen des RBS zu den der Aufgabenstellung immanenten Unwägbarkeiten v.a. hinsichtlich Investitionsbedarf im Bereich Infrastruktur und notwendiger Verbesserungen im Mobilitätsangebot und den damit verbundenen Kosten.

Insbesondere zu Punkt 4.4. „Mobilität – Bedarf und Kapazitäten“ (und dem zugrunde liegenden Gutachten „ÖPNV-Kapazitätencheck“) nimmt das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung:

- Tendenziell unterschätzt das Gutachten die Dynamik und die Kapazitäten einer solchen Großveranstaltung über mehrere Wochen. Z.B. wird die An- und Abreise des Personals der Wettkampfstätten, der Gastronomie, etc. nicht mit eingeplant. Es sollte davon ausgegangen werden, dass an manchen Tagen noch weitaus mehr Menschen unterwegs sein werden.
- Ein derart hoch belastetes und eng getaktetes ÖPNV System ist störungsanfälliger als im Normallastbetrieb. Das sollte mitgedacht und dementsprechend Notfallpläne/Notkapazitäten eingeplant werden.
- Autonomer ÖV wird in dem Gutachten nicht beachtet, könnte jedoch eine gewisse Entlastung (zumindest beim Fahrpersonal) darstellen und Kapazitäten schaffen. Da autonomes Fahren bis jetzt eine noch eher untergeordnete Rolle im ÖV spielt, kann die Entwicklung bis 2040 nicht vollumfänglich abgeschätzt werden. Mit Sicherheit wäre der Einsatz autonomer Fahrzeuge aber mit einem hohem Planungsaufwand und hohen Investitionen verbunden.

- Es stellt sich die Frage, ob ggf. die Möglichkeit besteht, den S-Bahnhof Olympiastadion zu reaktivieren. Ebenso wäre zu klären, inwieweit der DB Nordring im Konzept berücksichtigt werden könnte und ob ggf. eine provisorische Haltestelle möglich wäre. Ansonsten wäre es denkbar, (autonome) Shuttleverbindungen von naheliegenden S-Bahnstationen einzurichten.
- In dem Gutachten wird nur der ÖPNV in München betrachtet. Regionalverkehre um München werden ähnlich stark gefordert sein.
- Systemausbau ohne größere Investitionen wird nicht möglich sein. Angesichts der aktuellen Konsolidierungen fehlt allerdings die Perspektive für den zwingend erforderlichen ÖPNV-Ausbau (selbst ohne Sonderveranstaltungen wie Olympia).
- Neben dem Ausbau der Netzinfrastruktur ist auch die ausreichende Verfügbarkeit von Fahrzeugen sicherzustellen. Beides bedarf sehr langer und intensiver Planungsprozesse und einer zeitnahen Finanzierung.

Darüber hinaus weist das Mobilitätsreferat auf Folgendes hin:

- Laut Gutachten werden am Spitzenwettkampftag 1,1 Mio. Personen erwartet (zusätzlich zu den regulären ÖPNV-Nutzern und ohne Berücksichtigung von Parallelveranstaltungen). An einem Spitzentag während der Wiesn sind es „nur“ ca. 400.000 Besucher.
- Das Mobilitätsreferat glaubt, dass das Gutachten die Kapazitäten im ÖPNV zu positiv einschätzt. Kapazitätsgrenzen werden vermutlich früher erreicht.
- Die Verteilung der Anreise wird als eher unrealistisch eingeschätzt. Selbst bei einem regulären Fußballspiel in der Allianzarena reisen viele Besucher*innen früher an bzw. bewegen sich frühzeitig vor dem Spiel in der Stadt. Beides trägt dazu bei, dass die Auslastung kurz vor Wettkampfbeginn etwas abnimmt, aber dennoch eine höhere Grundlast im ÖPNV beobachtbar sein wird.
- Wenn 50% der Besucher*innen nach dem Wettkampf innerhalb einer halben Stunde mit dem ÖPNV abreisen, dann wären das zu Hochzeiten ca. 40.000 Fahrgäste in 30 min., ca. 20.000 pro Richtung plus Grundlast. Im Olympiapark ist vor allem die U-Bahn als Verkehrsmittel relevant. Sollten die Annahmen stimmen, ist das nach Einschätzung des Mobilitätsreferats nicht leistbar, zumal das Ein- und Aussteigen relativ viel Zeit in Anspruch nehmen wird.
- Sonstige An- und Abreisen werden vorrangig mit Bussen und privaten KFZ erfolgen. Dadurch entstehen Staus und Parkplatzprobleme, nicht zuletzt auch beim Busparken. Davon wäre u.U. auch der ÖPNV indirekt betroffen, wenn beispielsweise volle Straßen den Bus und Tramverkehr beeinträchtigen. Eigene Spuren für den ÖPNV könnten hier Abhilfe schaffen.
- Zusätzliche Bus-Shuttles können nur sehr bedingt eine Entlastung bringen. Kapazität Bus vs. U-Bahn liegt bei Faktor 7-8. Daher sind Bus-Shuttles sehr fahrzeug- und fahrpersonalintensiv

Darüber hinaus weist die MVG auf Folgendes hin:

- Im weiteren Verfahren ist eingehend zu prüfen, wie die Planungs-, Genehmigungs- und Bauprozesse für die in der Beschlussvorlage genannten Vorhaben der Verkehrsinfrastruktur so zu gestalten bzw. zu beschleunigen sind, dass eine rechtzeitige (Teil-) Realisierung möglich erscheint. Insbesondere ist auch die nötige Finanzierung sicherzustellen.
- Gleiches gilt für weitere noch zu identifizierende ÖPNV-Projekte zur Erschließung der olympischen Stätten und deren Verbindung untereinander (z. B. Ertüchtigung und Ausbau bestehender U-Bahnhöfe und Haltestellen, zusätzliche Tramstrecken, Barrierefreiheit).
- Auch der weitere Angebotsausbau und die dafür herzustellenden Voraussetzungen (z. B. Beschaffung Fahrzeuge/Fahrpersonal, Betriebshöfe) erfordert eine vertiefende Prüfung mit Ableitung der tatsächlich erforderlichen Maßnahmen. Nur die Erweiterung des klassischen Hochleistungs-ÖPNV (U-Bahn, Tram, Busnetz usw.) kann die für den Olympia-Verkehr erforderlichen Kapazitäten schaffen.
- Entscheidend ist nicht nur die Gegenfinanzierung der Planungen, der Modernisierung der Bestandsinfrastruktur und des Infrastrukturausbaus, sondern auch die nachhaltige Gegenfinanzierung der Betriebskosten im ÖPNV. Für die Finanzierung des Mehrverkehrs, der für den An- und Abtransport entsteht, ist ein Kombiticket erforderlich. Die Bedarfe der Verkehrsunternehmen sind diesbezüglich zu berücksichtigen.

Zudem bittet das Mobilitätsreferat um die inhaltliche Berücksichtigung der folgenden Ergänzungen und Änderungen an geeigneter Stelle und in geeigneter Form.

- Kapitel 4.4.2. Weitere Perspektiven

Statt

„Mobility as a service (1 App, 1 Tarif und 1 Superplattform für alle Mobilitätsformen)“

bitte ändern in:

„Mobility as a service: die bestehenden Münchner Mobilitätsplattformen MVGO und MVV-App bieten bereits heute einen integrierten Zugang zum öffentlichen Nahverkehr sowie Shared Mobility Angeboten wie E-Tretroller, Leihfahrräder und Carsharing Angebote. Dadurch werden eine intermodale Routenplanung sowie die Buchung und Bezahlung der gewählten Verkehrsmittel ermöglicht.

Das Ziel, Synergien zwischen den Mobilitätsplattformen zu heben bzw. Daten und Schnittstellen zentral zu verwalten, wird aktuell bereits intensiv seitens MOR verfolgt und könnte im Vorfeld von Olympischen Spielen weiter vorangetrieben werden.“

Statt

„Optimierte Fahrgastinformation (ganzheitlich, digitalisiert, auch an Haltestellen, barrierefrei, mehrsprachig)

bitte ändern in:

„Optimierte Fahrgastinformation (aktuell inklusive Echtzeit- und Störungsinformationen, ganzheitlich, digital, auch an Haltestellen und in Fahrzeugen, barrierefrei, mehrsprachig, Auslastungsdaten von Fahrzeugen, Umsteigefußwege an komplexen Haltestellen, Fahrtbegleitung)“

- Kapitel 5.3.8. Mobility as a Service – autonome Angebote

Statt

„In München wird das Thema MaaS bereits aktiv vorangetrieben. Mit Projekten wie „MVGO“, der Mobilitäts-App der Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG), und der engeren Vernetzung von ÖPNV-Angeboten mit neuen Mobilitätsdiensten verfolgt die Landeshauptstadt München das Ziel, individuelle und flexible Mobilitätsketten im Sinne des Umweltverbunds zu schaffen.

Besonders im Rahmen des Programms „München unterwegs“ wird daran gearbeitet, alternative Mobilitätsangebote sichtbar und nutzbar zu machen. Pilotprojekte wie Mobilitätsstationen an wichtigen Umsteigepunkten verdeutlichen diese Entwicklung. Nutzerinnen und Nutzer können an diesen Orten bequem zwischen Verkehrsträgern wechseln, etwa von der S-Bahn auf ein Leihfahrrad oder auf Carsharing-Angebote.“

bitte ändern in:

„In München wird das Thema MaaS auf Basis der beiden Teilstrategien Shared Mobility und Digitalisierung bereits aktiv vorangetrieben. Die Landeshauptstadt München verfolgt das Ziel, die Grundlagen für individuelle und flexible Mobilitätsketten im Sinne des Umweltverbunds zu schaffen. Die lokalen Fahrplan Apps MVGO und MVV-App spielen dabei eine zentrale Rolle. Sie verbinden Shared-Mobility-Angebote wie E-Tretroller, Fahrräder und Carsharing Angebote mit dem öffentlichen Nahverkehr. Die Fahrgäste können auf intermodale Routingvorschläge, auf Basis von Echtzeitdaten, zurückgreifen sowie Fahrzeuge buchen und bezahlen, ohne in eine weitere App wechseln zu müssen.

Die HandyParken München App ist ein weiteres, etabliertes Angebot der MaaS Strategie der Landeshauptstadt München. HandyParken München digitalisiert den Parkscheinkauf, spart Zeit und ganz ohne Papier und Parkscheinautomat bestimmen Sie mit FlexParken selbst ihre Parkdauer minutengenau. Fast zwei Drittel aller Parkscheine in München werden mittlerweile über die App erworben – ein deutschlandweiter Bestwert.

Weiterhin wird daran gearbeitet, alternative Mobilitätsangebote im öffentlichen Raum sichtbar und nutzbar zu machen. Der voranschreitende Ausbau von Mobilitätspunkten an wichtigen Umsteigepunkten verdeutlicht diese Entwicklung. Nutzerinnen und Nutzer können an diesen Orten bequem zwischen Verkehrsträgern wechseln, etwa von der S-Bahn auf ein Leihfahrrad oder auf Carsharing-Angebote.“

Statt

„Rolle des Autonomen Fahrens im Konzept von MaaS: Ergänzend wird in München das Thema Autonomes Fahren systematisch in die städtische Mobilitätsstrategie integriert. Die Landeshauptstadt ist Teil mehrerer Pilotprojekte, etwa dem Projekt TEMPUS (Testfeld München – Pilotversuch Urbaner automatisierter Straßenverkehr), das vom Bund gefördert wird. Ziel ist es, autonome Fahrfunktionen im realen Stadtverkehr zu erproben, insbesondere im Zusammenspiel mit bestehender Infrastruktur und ÖPNV-Angeboten.

Im Juni 2021 verabschiedete der Stadtrat ein Grundsatzpapier zur Förderung autonomer Mobilität, in dem festgehalten ist, dass autonom fahrende Shuttles, Busse und Fahrzeuge in Zukunft als integraler Bestandteil des öffentlichen Verkehrsnetzes agieren sollen. Die Möglichkeit, autonom fahrende Dienste nahtlos in MaaS-Plattformen zu integrieren, eröffnet neue Perspektiven für eine flexible, bedarfsgerechte und emissionsfreie Mobilität – insbesondere auf der sogenannten „letzten Meile“ zwischen Bahnhöfen, Haltestellen und Zielorten.“

bitte ändern in:

„Rolle des Autonomen Fahrens: Ergänzend wird in München das Thema Autonomes Fahren systematisch in die städtische Mobilitätsstrategie integriert. Die Landeshauptstadt koordiniert seit mehreren Jahren Pilotprojekte, etwa das Projekt TEMPUS (Testfeld München – Pilotversuch Urbaner automatisierter Straßenverkehr) oder das Projekt MINGA (Münchens automatisierter Nahverkehr mit On-Demand-Shuttles, Solobus und Bus-Platooning), welche vom Bund gefördert werden. Ziel ist es, autonome Fahrfunktionen im realen Stadtverkehr zu erproben, insbesondere im Zusammenspiel mit bestehender Infrastruktur und ÖPNV-Angeboten.

Im Juni 2021 beschloss der Stadtrat die Förderung autonomer Mobilität, so dass autonom fahrende Shuttles, Busse und Fahrzeuge in Zukunft als integraler Bestandteil des öffentlichen Verkehrsnetzes agieren sollen. Die Möglichkeit, autonom fahrende Dienste nahtlos in MaaS-Plattformen zu integrieren, eröffnet neue Perspektiven für eine flexible, bedarfsgerechte und emissionsfreie Mobilität – insbesondere auf der sogenannten „ersten und letzten Meile“ zwischen Bahnhöfen, Haltestellen und Quell- und Zielorten.“

Statt

„Bedeutung für Olympische Spiele: Im Rahmen Olympischer Spiele in München könnte Mobility as a Service in Verbindung mit autonomen Mobilitätsdiensten eine Schlüsselrolle einnehmen. Die Herausforderung, innerhalb kürzester Zeit enorme Mengen an Verkehrsströmen effizient, zuverlässig und nachhaltig zu bewältigen, verlangt nach innovativen Lösungen. MaaS-Systeme könnten Besuchern individuelle, kombinierte Routenoptionen in Echtzeit anbieten, die verschiedene Verkehrsmittel intelligent miteinander verknüpfen. Dabei könnten autonome Shuttles als Zubringer zwischen Mobility Hubs und Veranstaltungsorten eingesetzt werden, um kurze Distanzen flexibel und emissionsfrei zu überbrücken. Die Integration solcher Technologien würde nicht nur die logistische Bewältigung der Spiele erheblich erleichtern, sondern auch ein international sichtbares Zeichen für technologische Innovationskraft und Zukunftsorientierung Münchens setzen.“

bitte ändern in:

„Bedeutung für Olympische Spiele: Im Rahmen Olympischer Spiele in München könnte Mobility as a Service (MaaS) in Verbindung mit autonomen Mobilitätsdiensten eine Schlüsselrolle einnehmen. Die Herausforderung, innerhalb kürzester Zeit enorme Mengen an Verkehrsströmen effizient, zuverlässig und nachhaltig zu bewältigen, verlangt nach innovativen Lösungen. MaaS-Systeme könnten Besuchern individuelle, kombinierte Routenoptionen in Echtzeit anbieten, die verschiedene Verkehrsmittel intelligent miteinander verknüpfen. Dabei könnten autonome Shuttles zum einen als Zubringer zwischen Mobility Hubs und Veranstaltungsorten eingesetzt werden, um kurze Distanzen flexibel und emissionsfrei zu überbrücken aber vor allem auch den hochleistungsfähigen Linien ÖPNV intelligent vernetzen, um die Gesamtkapazität deutlich zu erhöhen. Anhand der Prognosen zur notwendigen Beförderungskapazität

erscheint eine Entlastung der U-Bahnlinien U1 und U3 durch einen Shuttle-Verkehr zur U-Bahnlinie U2 sinnvoll, welcher durch autonome Fahrzeuge in enger Taktung gefahren werden könnte. Die Integration solcher Technologien würde nicht nur die logistische Bewältigung der Spiele erheblich erleichtern, sondern auch ein international sichtbares Zeichen für die technologische Innovationskraft und Zukunftsorientierung Münchens setzen. Autonome Kleinfahrzeuge können an den Wettkampfstätten einer Feinverteilung vornehmen und dabei vor allem Menschen mit Mobilitätseinschränkungen zugutekommen.“

Statt

„Langfristige Bedeutung nach den Olympischen Spielen: Auch nach den Olympischen Spielen bleibt die infrastrukturelle und digitale Basis, die für MaaS und autonomes Fahren geschaffen würde, von zentraler Bedeutung für Münchens Mobilitätsstrategie. Die Stadt verfolgt langfristig das Ziel, den Anteil des Umweltverbundes deutlich zu erhöhen, emissionsfreie Verkehrsträger zu fördern und die Lebensqualität durch Reduktion des motorisierten Individualverkehrs zu steigern. In der Nachnutzung könnten die Erfahrungen mit autonomen Shuttles und intelligent vernetzten Mobilitätsplattformen in den regulären Verkehrsbetrieb überführt werden. Besonders in neu entstehenden Stadtquartieren wie im Münchner Nordosten, in Freiham oder im Kreativquartier könnten autonome Dienste auf der letzten Meile und flexible, bedarfsorientierte ÖPNV-Ergänzungen etabliert werden. Zudem könnten Mobility Hubs und vernetzte Plattformen weiterentwickelt werden, um Bewohnerinnen und Bewohnern eine komfortable, individuelle und nachhaltige Mobilität zu ermöglichen – ein nachhaltiges Erbe der infrastrukturellen Investitionen im Zuge der Spiele.“

bitte ändern in:

„Langfristige Bedeutung nach den Olympischen Spielen: Auch nach den Olympischen Spielen bleibt die infrastrukturelle und digitale Basis, die für MaaS und autonomes Fahren geschaffen würde, von zentraler Bedeutung für Münchens Mobilitätsstrategie. Die Stadt verfolgt langfristig das Ziel, den Anteil des Umweltverbundes deutlich zu erhöhen, emissionsfreie Verkehrsträger zu fördern und die Lebensqualität durch Reduktion des motorisierten Individualverkehrs zu steigern.

In der Nachnutzung könnten die Erfahrungen mit autonomen Shuttles und intelligent vernetzten Mobilitätsplattformen zusätzlich zu den bereits bestehenden Angeboten in den regulären Verkehrsbetrieb und dauerhaften Linieneinsatz überführt werden. Besonders in neu entstehenden Stadtquartieren wie im Münchner Nordosten, in Freiham oder im Kreativquartier könnten autonome Dienste auf der ersten und letzten Meile und flexible, bedarfsorientierte ÖPNV-Ergänzungen im Flächenverkehr etabliert werden. Zudem könnten Mobility Hubs und vernetzte Plattformen weiterentwickelt werden, um Bewohnerinnen und Bewohnern eine komfortable, individuelle und nachhaltige Mobilität zu ermöglichen – ein nachhaltiges Erbe der infrastrukturellen Investitionen im Zuge der Spiele.“

Schlussbemerkung

Sollte sich die Bewerbung konkretisieren und es zum Bürgerentscheid kommen, wird das Mobilitätsreferat gemeinsam mit der SWM/MVG in besonderer Weise gefordert sein, die Planungen rund um das Thema Mobilität und Verkehr einer vertieften Qualitätssicherung zu unterziehen, an der Konkretisierung der Bewerbung mitzuarbeiten und zudem in vielfacher Weise für Informationsbereitstellung, Diskussion und die Beantwortung von

Bürgeranfragen, Medienanfragen, politischen Anfragen und Anträgen etc. zur Verfügung zu stehen. Dies ist mit den derzeitigen von Haushaltskonsolidierung und Aufgabenkritik geprägten Ressourcen nicht leistbar.

Unter der Bedingung, dass die genannten Änderungswünsche übernommen und die zusätzlich dargestellten allgemeinen Hinweise in den weiteren Planungen berücksichtigt werden und diese Stellungnahme als Anlage dem Beschlussentwurf beigefügt wird, zeichnet das Mobilitätsreferat in Abstimmung mit der SWM/MVG die Beschlussvorlage mit.

Gez.

Stadtdirektorin