

Einstieg in Bedarfsverkehre (On-Demand-Mobilität) und in das automatisierte Fahren im öffentlichen Nahverkehr in der Landeshauptstadt München - Finanzierungsbeschluss

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 17129

Beschluss der Vollversammlung des Stadtrats vom 30.07.2025

Nichtöffentliche Sitzung

Kurzübersicht

zum beiliegenden Beschluss

Anlass	Beschluss der Vollversammlung vom 20.12.2023. Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 11680
Inhalt	<p>Mit Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 11680 beauftragte der Stadtrat den Einstieg in flexible und nachfrageorientierte Mobilitätsangebote. Aufgrund der aktuellen Haushaltslage sehen sich MOR und MVG gezwungen, diese Ausrichtung anzupassen und gleichzeitig noch konsequenter als bisher auf die absehbare Automatisierung des ÖPNV im Straßenverkehr ausrichten.</p> <p>On-Demand-Mobilität (ODM) stellt einen zentralen Baustein für einen Entwicklungspfad in die automatisierte Personenbeförderung dar. Das bisherige vom Stadtrat beauftragte Projekt für einen stadtweiten On-Demand-Service kann aufgrund der veränderten Finanzierungssituation im ÖPNV nicht in der geplanten Form weitergeführt werden. Die bisher dafür vorgesehenen Mittel sollen teilweise umgewidmet und für konkrete Angebotsausweitungen im ÖPNV ab dem Fahrplanwechsel 2025 genutzt werden.</p> <p>Zeitgleich wird mit dem übrigen Budget ein angepasstes Konzept für den Einstieg in Bedarfsverkehre im Flächenbetrieb entwickelt mit dem Ziel eine Lücke zwischen dem takt- und liniengebundenem ÖPNV und dem privaten Pkw zu schließen. Dieses soll in der Skalierung autonome Verkehrsangebote von Anfang an mitberücksichtigen, nachdem mittlerweile bereits ab Ende der 20er-Jahre nach Aussage der marktführenden Hersteller mit marktreifen autonomen Fahrzeugen, vor allem kleineren Fahrzeugen für den ÖPNV zu rechnen ist. Der Aufbau erfolgt in mehreren Stufen. Ab Ende 2025/Anfang 2026 soll das neue Angebot in einer ersten Umsetzungsstufe eingeführt werden.</p>

Gesamtkosten / Gesamterlöse	<p>Die Kosten dieser Maßnahme betragen konsumtiv 400.000 € im Jahr 2025, 3.602.864 € im Jahr 2026, 4.455.118 € im Jahr 2027, 4.500.117 € im Jahr 2028 sowie 4.500.117 € im Jahr 2029. Zudem investiv 1.831.000 € im Jahr 2027, 739.000 € im Jahr 2028 und 739.000 € im Jahr 20290</p> <p>Die Finanzierung erfolgt aus eigenen Budgetmitteln (BV 20-26 / V 11680).</p>
Klimaprüfung	Eine Klimaschutzrelevanz ist gegeben: Nein
Entscheidungsvorschlag	<p>Das im Vortrag des Referenten dargestellte Stufenkonzept wird als angepasster Einstieg in flexible und bedarfsorientierte Mobilitätsangebote zur Kenntnis genommen.</p> <p>Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, die Umsetzung gemeinsam mit der SWM/MVG gesamtheitlich und stufenweise durchzuführen.</p> <p>Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, die ggf. dafür notwendigen Anpassungen am ÖDLA vorzunehmen.</p> <p>Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, sich in Abstimmung mit der SWM/MVG um die strategische Umsetzung und Weiterentwicklung der Qualitätsstandards und Anforderungen an das kommunale ODM-System, zu kümmern.</p> <p>Die SWM/MVG wird gebeten, in Abstimmung mit dem Mobilitätsreferat den operativen Betrieb der bedarfsorientierten Linien- und Flächenverkehre, umzusetzen und dabei die Integration autonomer Fahrzeuge in den Regelbetrieb vorzubereiten, um eine möglichst frühzeitige Umsetzung sicherzustellen.</p> <p>Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, bereits beim Aufbau des On-Demand-Systems für die Landeshauptstadt München mit den umliegenden Landkreisen eng zusammenzuarbeiten und nach Möglichkeit gebietskörperschaftsübergreifende Bedienegebiete rasch einzurichten.</p> <p>Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, auch für die Jahre 2027-2029 die teilweise Umwidmung des bestehenden ODM-Budgets zur Finanzierung der Betriebskosten im regulären ÖPNV (v.a. Tram-Neubaustecken) zu veranlassen.</p> <p>Das Mobilitätsreferat wird beauftragt beim Aufbau von Mobilitätsangeboten mittels Elektrokleinfahrzeugen zur Feinerschließung von Quartieren auf Synergieeffekte zu achten. Dies gilt insbesondere für die Weiterentwicklung des AltstadtMobils.</p>
Gesucht werden kann im RIS auch unter	On-Demand-Mobilität, ODM, On-Demand-Service, ODS, Bedarfsverkehr, bedarfsorientierte Mobilitätsangebote, Automatisierung, Autonomes Fahren

**Einstieg in Bedarfsverkehre (On-Demand-Mobilität) in der Landeshauptstadt München -
Finanzierungsbeschluss**

Produkt 43512300 Strategie, Bezirksmanagement und Projektentwicklung

Änderung des MIP 2025 - 2029

Beschluss über die Finanzierung ab 2025

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 17129

1 Anlage

Beschluss der Vollversammlung des Stadtrats vom 30.07.2025

Nichtöffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis	Seite
I. Vortrag des Referenten	3
1. Anlass und Zielsetzung	3
2. Ausgangslage	4
2.1 Stufenplan.....	5
2.2 Zeitplan	6
3. Weiterentwicklung Bedarfsverkehre	6
3.1 Strategisch relevante Themen.....	6
3.2 Synergieeffekte Altstadt Mobil	7
3.3 Kooperation mit dem Umland	7
4. Ziele/Maßnahmen, Nutzen	7
5. Stellenbedarf.....	8
6. Zusätzlicher Büroraumbedarf	8
7. Darstellung der Aufwendungen und der Finanzierung	8
7.1 Sachmittelbedarfe (konsumtiv)	8
7.2 Laufende Verwaltungstätigkeit	8
7.3 Investitionstätigkeit.....	9

7.4	Anpassungen im Mehrjahresinvestitionsprogramm	10
7.5	Finanzierung und Umsetzung im Haushalt	11
8.	Klimaprüfung	12
9.	Abstimmung mit den Querschnitts- und Fachreferaten	12
II.	Antrag des Referenten	12
III.	Beschluss	15

I. Vortrag des Referenten

Zuständig für die Entscheidung ist die Vollversammlung des Stadtrates gemäß § 4 Nr. 9 b der Geschäftsordnung des Stadtrates. Eine fristgerechte Zuleitung der Sitzungsvorlage gemäß Punkt 5.6.2 der AGAM konnte nicht erfolgen, da die notwendigen Abstimmungen und Anpassungen zum Zeitpunkt, der in der AGAM geforderten Einreichungsfrist nicht fristgerecht fertiggestellt werden konnte. Die Sitzungsvorlage war für den Mobilitätsausschuss am 23.07.2025 vorgesehen. Die Fertigstellung hat sich aufgrund von komplexen Abstimmungen bedauerlicherweise verzögert. Es wurde in kurzer Zeit eine Anpassung des ODM-Konzeptes vorgenommen, welches die angespannte Haushaltslage der LHM berücksichtigt – in Form eines reduzierten Budgets für ODM – dabei aber gleichzeitig einen verkehrlich adäquaten Anspruch erfüllt. Der vorliegende Beschluss dient der Information zu den aktuellen Arbeitsständen der Aufträge aus dem Sharing-Mobility-Grundsatzbeschluss vom 19.07.2019 (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 15209), aus der Mobilitätsstrategie 2035 vom 15.06.2021 (Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 03507) sowie des Beschlusses zum Einstieg in die Teilstrategie Shared Mobility vom 19.01.2022 (Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 04857) und des Beschlusses zu On-Demand-Mobilität für die Landeshauptstadt München vom 13.12.2023 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 11680) und stellt aufgrund der aktuellen Haushaltssituation eine Empfehlung für den angepassten Einstieg in Flächenverkehre (On-Demand-Services) dar.

Da in der Vorlage sensible Unternehmensdaten genannt werden, erfolgt die Behandlung gem. § 46 Abs. 1 und 2 Geschäftsordnung des Stadtrats in nichtöffentlicher Sitzung.

1. Anlass und Zielsetzung

Die Entwicklung und Einführung eines On Demand Mobility Angebots für München ist aus zwei Gründen von zentraler strategischer Bedeutung:

- Wirtschaftspolitisch: Es ist nach einer Anfangsphase mit Fahrer zeitnah der herausragende Anwendungsfall für den Einstieg in das autonome Fahren und damit einer Schlüsseltechnologie im globalen Wettbewerb, bei dem aktuell die USA und China einen deutlichen Vorsprung haben und Europa, Deutschland und die Region München dringend aufholen müssen. Das ist auch das erklärte Ziel der neuen Bundesregierung. Ein nationales Förderprogramm ist in Vorbereitung. Ein bereits eingeführtes On Demand Angebot als Anwendungsfall für autonomes Fahren gilt als wichtige Voraussetzung für eine erfolgreiche Bewerbung um entsprechende Fördermittel.
- Verkehrspolitisch: Neben vielen nachfolgend geschilderten Systemvorteilen wird erwartet, dass in der Folge der Einführung des autonomen Fahrens perspektivisch im gesamten ÖPNV-Kosten eingespart und in die Angebotsverbesserung des ÖPNV investiert werden können.

Grundsätzlich stehen Flächenverkehre oder On-Demand-Mobilität (ODM) auch für mehr Komfort, hohe Verfügbarkeit und große Flexibilität und schließen damit eine Angebotslücke zwischen dem liniengebundenem ÖPNV und dem privaten Pkw.

Darüber hinaus kann ODM effizientere Angebote insb. in schwächer besiedelten Bereichen anbieten, was besonders für den Stadtrand von hoher Bedeutung ist.

Mit dieser Vorlage schafft das Mobilitätsreferat gemeinsam mit der SWM/MVG die Grundlage für ein neues zeitgemäßes öffentliches Mobilitätsangebot in München, das flexibel eingesetzt und nachgefragt werden kann.

Um die verkehrlichen Ziele der Landeshauptstadt München gemäß der Mobilitätstrategie

2035 zu erreichen, sollen bestehende linien- und taktbasierte ÖPNV-Angebote, wie S-Bahn, U-Bahn, Tram und Busse künftig durch vollelektrische Kleinbusse ergänzt werden, die bedarfsgerecht per App gebucht werden können. Darüber hinaus sollen größere autonome Fahrzeuge (30 – 40 Sitzplätze) stufenweise in den neugeschaffenen Bedarfsverkehr sowie den regulären ÖPNV integriert werden.

Die Automatisierung der Personenbeförderung in Kombination mit der Einführung von Bedarfsverkehren ist für München verkehrspolitisch besonders wichtig, weil es gleich mehrere strategische Ziele der Stadt im Bereich Mobilität und Klimaschutz unterstützt:

- Ergänzung zum klassischen ÖPNV: On-Demand-Angebote können mit dem klassischen Linienverkehr verknüpft werden. Das schafft ein wirtschaftliches flächendeckendes Mobilitätsangebot.
- Bedarfsgerecht und flexibel: Automatisierte On-Demand-Verkehre können niedrigschwelligen Zugang zur Mobilität bieten, gerade für ältere Menschen, Personen ohne eigenes Auto oder Menschen mit Mobilitätseinschränkungen. Sie ermöglichen als Flotte flexible, individuelle Fahrten – ideal im Rahmen einer inklusiven Verkehrspolitik.
- Weniger Verkehr durch intelligente Bündelung: Automatisierte Systeme ermöglichen algorithmische Routenbündelung – d. h. mehrere Fahrgäste mit ähnlicher Route werden gemeinsam befördert, entweder als Bedarfsverkehr in der Fläche oder als linienbedienender Bedarfsverkehr. Das reduziert unnötige Fahrten, Leerfahrten und Parkraumbedarf, insbesondere im Vergleich zum privaten PKW.
- Fachkräftemangel im Verkehrssektor entschärfen: Der Nahverkehr leidet massiv unter Fahrermangel. Automatisierung ist langfristig die einzige realistische Option, um den ÖPNV skalierbar auszubauen, ohne am Personalmangel zu scheitern.
- Teil smarter und zukunftsfähiger Stadtentwicklung: München positioniert sich als Smart City – ein automatisierter öffentlicher Personennahverkehr, bestehend aus Linien- und Flächenbedarfsverkehren) Nahverkehre ist ein Schlüsselbaustein für vernetzte, digitale und nachhaltige Mobilität. er ermöglicht eine präzise, datenbasierte Steuerung von Verkehrsangeboten je nach Bedarf (Veranstaltungen, Wetter, Pendlerströme etc.).
- Langfristig kosteneffizienter für die Stadt: Personalkosten sind ein hoher Posten im ÖPNV. Autonome Systeme könnten mittelfristig wirtschaftlicher betrieben werden – besonders bei niedriger Nachfrage oder außerhalb der Hauptverkehrszeiten.

Mit dieser Vorlage schafft das Mobilitätsreferat gemeinsam mit der SWM/MVG trotz schwieriger Haushaltslage die Grundlage für den Einstieg in bedarfsgerechte und autonome Personenbeförderung mit dem Ziel einer Systemeinführung und Pilotierung mit Testbetrieb noch im Jahr 2025 sowie einer Betriebsaufnahme 2026. Langfristiges Ziel ist ein integriertes Gesamtsystem aus autonom fahrenden Linien- und Flächenverkehren.

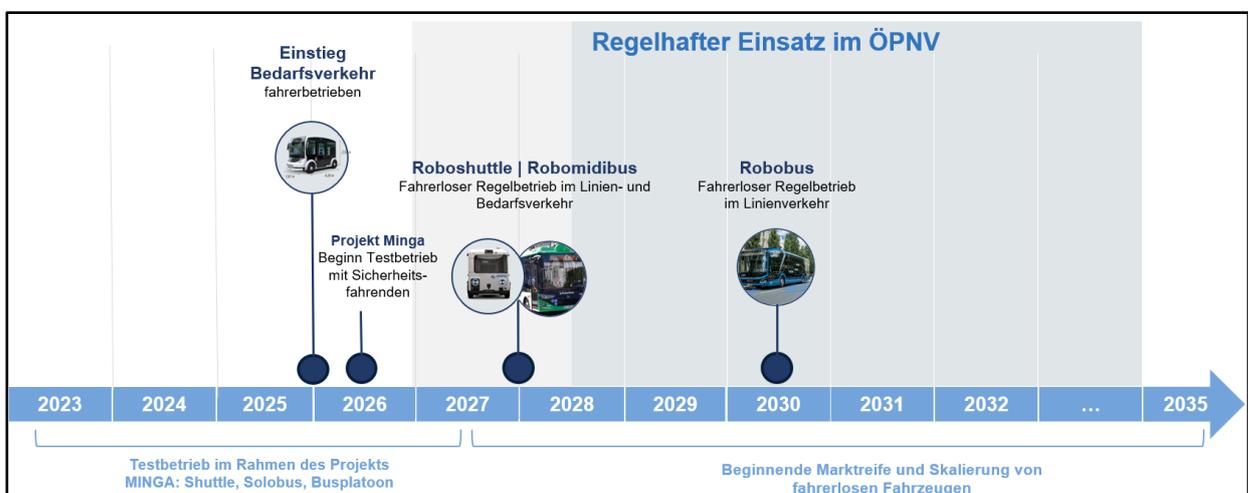
2. Ausgangslage

Mit Beschluss vom 13.12.2023 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 11680) war die SWM/MVG beauftragt für die Landeshauptstadt München ein On-Demand-System aufzubauen. Aufgrund der aktuellen Haushaltslage haben das Mobilitätsreferat und die SWM/MVG das Konzept weiterentwickelt. Dies beinhaltet einen angepassten Stufenplan, der sicherstellt, dass trotz der schwierigen Haushaltslage vor allem am Stadtrand in einer ersten Umsetzungsstufe ab Ende 2025/Anfang 2026 erste spürbare Verbesserungen im ÖPNV realisiert werden, bevor in den Folgejahren 2026 und 2027 Flächenverkehre (On-Demand) in geeigneten Quartieren sowie im weiteren Verlauf in gebietskörperschaftsübergreifenden Bedienebenen am Stadtrand aufgenommen werden. Dies zeigen auch die aktuellen

Entwicklungen in Hamburg, Hannover, und Leipzig

Die aktuellen Entwicklungen (z.B. Sondervermögen, Modellregionen für autonomes Fahren (KoaV25), schnellere Serienreife autonomer Fahrzeuge) bilden die Rahmenbedingungen dafür, dass der Einsatz autonomer Fahrzeuge deutlich stärker berücksichtigt werden kann als bisher.

Vollständig autonomes Fahren im Mischverkehr (Level 4) hat inzwischen die technologische Marktreife erreicht. Zudem ist Level 4 auch im sicherheitsorientierten deutschen Rechtsrahmen bereits grundsätzlich erlaubt. Nach jüngsten Entwicklungen in der Fahrzeugindustrie ist davon auszugehen, dass typgenehmigte fahrerlose und für den ÖPNV-Einsatz geeignete Fahrzeuge ab 2027 verfügbar sein werden. Der Einsatz autonom verkehrender Fahrzeuge wird perspektivisch die Betriebskosten im ÖPNV im Straßenverkehr senken, den weiteren Angebotsaufbau finanzierbar machen und damit auch eine bessere Flächenerschließung in Stadtrandlagen und kleineren Quartieren einschließlich ausdifferenzierter On-Demand-Konzepte ermöglichen.



2.1 Stufenplan

Das Stufenkonzept mit dem Ziel eines integrierten Gesamtsystems (Linie und Flächenverkehr) und dem Einstieg in die Skalierung des autonomen Betriebs im ÖPNV sieht folgende Schritte vor:

Testbetrieb: Erprobung des neuen Fahrzeugtyps (kuppelbare Elektrokleinbusse mit Fahrpersonal) und neuer Betriebskonzepte im September/Oktober 2025.

Stufe 1: Integration der kuppelbaren Elektrokleinbusse in den Linien- und Bedarfsverkehr, die im Linienverkehr unter Einsatz eines innovativen Betriebskonzeptes (Feinerschließung durch Einsatz der neuen Fahrzeuge auf unterschiedlichen Linienästen zur gleichen Zeit) verkehren und am Stadtrand rasch eine Angebotsverbesserung bewirken.

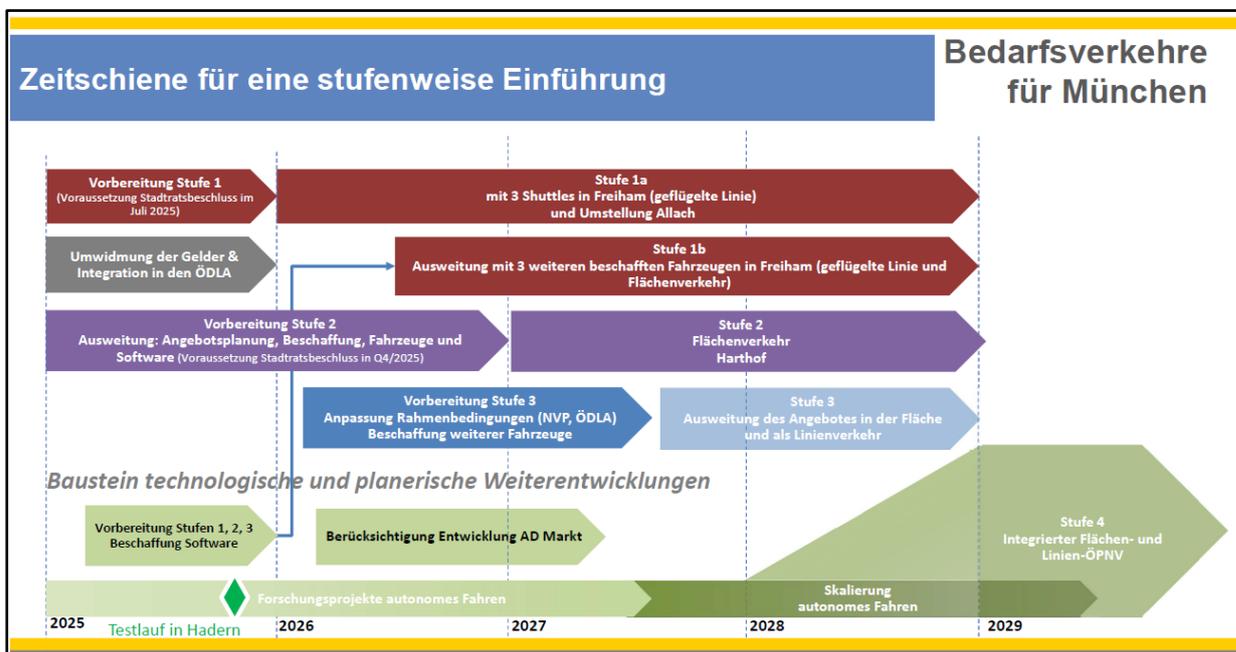
Stufe 2: Nutzung der Elektrokleinbusse und weiterer verfügbarer Elektrokleinfahrzeuge im Flächenverkehr (On-Demand)

Stufe 3: Integriertes Gesamtsystem aus Flächen- und Linienverkehren. Erarbeitung passender Entscheidungsgrundlagen, um ein optimales Gesamtsystem zu entwickeln. Bei entsprechender Marktverfügbarkeit werden serienreife autonome Fahrzeuge zum frühestmöglichen Zeitpunkt beschafft und in ersten Gebieten und Linien in den Betrieb mit aufgenommen.

Stufe 4: Flächendeckende Integration autonomer Elektrokleinfahrzeuge in den Flächen-

und bei Verfügbarkeit entsprechender Fahrzeuggrößen auch in den regulären Linienverkehren

2.2 Zeitplan



3. Weiterentwicklung Bedarfsverkehre

Mit dieser Beschlussvorlage werden die Finanzierungsbedarfe zum Einstieg in nachfrageorientierte Mobilitätsangebote festgesetzt. Die strategisch relevanten Themen unter 3.1. werden in einem weiteren Beschluss in Q4/2025 dem Stadtrat zur Entscheidung vorgelegt.

3.1 Strategisch relevante Themen

Für die stufenweise Entwicklung flexibler, bedarfsgerechter und autonomer Bedienformen sind u.a. folgende Themenbereiche weiter auszuarbeiten:

- **Vorgabe der Qualitätskriterien für Bedarfsverkehre:** Da Bedarfsverkehre und der Einsatz innovativer oder autonomer Fahrzeuge bisher nicht im ÖDLA oder dem NVP geregelt sind und erst nach einer Bewährungsphase in den Regelbetrieb überführt werden können, sind entsprechende Vorgaben zu entwickeln und dem Stadtrat zur Beschlussfassung vorzulegen.
- **Vorbereitung der Einführung autonomer Fahrzeuge:** Das MOR und die SWM/MVG schaffen gemeinsam die notwendigen Voraussetzungen, um autonome Fahrzeuge rasch in den Linien- und Flächenbetrieb integrieren zu können. Sobald serienreife Fahrzeuge beschafft werden können, sollen diese frühestmöglich in den Regelbetrieb integriert werden.
- **Evaluation der Stufen 1 und 2:** Die Umsetzung der Betriebsstufen 1 und 2 wird durch das MOR und die SWM/MVG evaluiert.
- **Kooperation mit weiteren On-Demand-Angeboten im Münchner Umland:** Da Verkehr nicht an kommunalen Grenzen beginnt oder endet, ist die

Zusammenarbeit mit umliegenden Kommunen sinnvoll. Daher werden auch gebietskörperschaftsübergreifende Bedienegebiete für den Flächenverkehr geprüft.

- **Software.** Es wird eine Software beschafft, die Flächenverkehre effizient darstellen kann. Dabei wird besonders auf die Verknüpfung von Linien- und Flächenbedarfsverkehren sowie einen leistungsstarken Pooling-Algorithmus geachtet, um einen effizienten Fahrzeugeinsatz gewährleisten zu können.
- **Tarif:** Es wird ein Tarifsysteem für On-Demand-Verkehre erarbeitet, das mit dem bestehenden MVV-Gemeinschaftstarif kompatibel ist und den unterschiedlichen Einsatzszenarien (ergänzende oder ersetzende Bedarfsverkehre) Rechnung trägt.
- **Datenanbindung:** Relevante Betriebsdaten der Stufen 1-4 werden automatisiert an die Mobilitätsdatenplattform der LHM angebunden.
- **Integriertes Gesamtsystem:** Das MOR entwickelt im Rahmen der strategischen Planung unter Mitwirkung der SWM/MVG und unter Einbeziehung der umliegenden Landkreise ein integriertes Gesamtverkehrssystem. Auf Basis einer Angebotsplanung (ergänzt durch Indikatoren zur Berücksichtigung der fortschreitenden Automatisierung) wird festgelegt, wie automatisierte Linien- und Flächenverkehre bestmöglich miteinander verknüpft werden, um eine gute Erschließung und ein wirtschaftliches Angebot zu ermöglichen. Stellenweise und bedarfsgerecht kann es dabei auch zu Änderungen im bestehenden Linienangebot kommen (z.B. in Stadtrandlagen oder zu Tagesrandzeiten).

3.2 Synergieeffekte Altstadt Mobil

Aufbauend auf den erfolgreichen Testbetrieb des AltstadtMobils im Jahr 2024 (Mikrobus 24.07. – 18.10.2024 sowie E-Rikscha 24.07. – 18.09.2024) prüft die Verwaltung, welche Synergieeffekte beim Betrieb von Mobilitätsangeboten mit elektrischen Kleinfahrzeugen zur Feinerschließung beim angepassten Einstieg in Bedarfsverkehre realisiert werden können.

3.3 Kooperation mit dem Umland

In Münchner Umland werden derzeit mehrere On-Demand-Systeme im Flächenverkehr erfolgreich betrieben (z.B. FLEX im Landkreis München, Rosi im Landkreis Rosenheim oder Hoki im Landkreis Miesbach). Um räumliche und betriebliche Synergien zu nutzen, wird geprüft, wie das in der LHM aufzubauende On-Demand-System mit den bestehenden On-Demand-Systemen verknüpft werden kann. Dafür wurden bereits erste Grundlagen geschaffen, wie beispielsweise die Erstellung eines rechtlichen Grundlagengutachtens zum gemeinsamen Aufbau und Betrieb von Flächenbedarfsverkehren, der von mehreren Aufgabenträgern gebietskörperschaftsübergreifend organisiert wird.

4. Ziele/Maßnahmen, Nutzen

Mit dieser Beschlussvorlage steigt die Landeshauptstadt München stufenweise in Flächenverkehre ein und schafft die Grundlage dafür, in naher Zukunft auch autonome Fahrzeuge in Flächen- und Linienverkehren im ÖPNV einzusetzen. Langfristig wird angestrebt ein integriertes Gesamtsystem aus Linien- und Flächenverkehren zu schaffen, das den öffentlichen Verkehr in München effizienter und bedarfsgerechter gestaltet.

5. Stellenbedarf

In Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 11680 vom 23.12.2023 wurde der Stellenbedarf bereits dargestellt und genehmigt. Die Stellen sind bereits besetzt und entfristet. Es besteht kein zusätzlicher Stellenbedarf. Die Darstellung erfolgt aus Gründen der Nachvollziehbarkeit.

6. Zusätzlicher Büroraumbedarf

Da die Stellen bereits vorhanden sind und die Arbeitsplätze eingerichtet wurden, wird kein zusätzlicher Büroraumbedarf beim Kommunalreferat angemeldet.

7. Darstellung der Aufwendungen und der Finanzierung

Die unter dem Entscheidungsvorschlag dargestellten Maßnahmen haben folgende finanziellen Auswirkungen:

7.1 Sachmittelbedarfe (konsumtiv)

Sachkosten

Art	Gesamt-kosten	Kosten/ a				
		2025	2026	2027	2028	2029
Zuwendung ODM-Konzept	15.549.696 €	300.000 €	3.150.734 €	4.002.988 €	4.047.987 €	4.047.987 €
Marketingbudgets Bürger*innen-events	450.000 €	50.000 €	100.000 €	100.000 €	100.000 €	100.000 €
Begleitende Evaluation	250.000 €	50.000 €	50.000 €	50.000 €	50.000 €	50.000 €
Summe		400.000 €	3.300.734 €	4.152.988 €	4.197.987 €	4.197.987 €

7.2 Laufende Verwaltungstätigkeit

Auszahlungen	dauerhaft	einmalig	befristet
Summe der Auszahlungen	302.130 € ab 2026	15.599.696 € von 2025 bis 2029	650.000 € von 2025 bis 2029
davon:			

Auszahlungen	dauerhaft	einmalig	befristet
Personalauszahlungen (Zeile 9)	302.130 € ab 2026		
GB1.12: 1,0 VZÄ in E13 KST: 23112000 Sachkonto:602000	100.710 €		
GB1.34: 1,0 VZÄ in E13 KST: 23130100 Sachkonto:602000	100.710 €		
GB1.34: 1,0 VZÄ in E13 KST: 23130100 Sachkonto:602000	100.710 €		
Auszahlungen für Sach- und Dienstleistungen (Zeile 11)		50.000 €	400.000 €
Marketing für Bürger*innenevents und Veranstaltungen IA 638116800 Sachkonto 651000		50.000 € in 2025	100.000 € von 2026 bis 2029
Transferauszahlungen (Zeile 12)*		15.549.696 €	
Zuwendung ODM-Konzept IA 638116800 Sachkonto 681247		300.000 € in 2025	
		3.150.734 € in 2026	
		4.002.988 € in 2027	
		4.047.987 € in 2028	
		4.047.987 € in 2029	
Sonstige Auszahlungen aus lfd. Verwaltungstätigkeit (Zeile 13)			250.000 €
Begleitende Evaluation IA 638116800 Sachkonto 651122			50.000 € von 2025 bis 2029
Nachrichtlich: Vollzeitäquivalente	3		

*) Bei Besetzung von Stellen mit einem Beamten/einer Beamtin entsteht im Ergebnishaushalt zusätzlich zu den Personalauszahlungen noch ein Aufwand für Pensions- und Beihilferückstellungen in Höhe von etwa 40 Prozent des Jahresmittelbetrages.

7.3 Investitionstätigkeit

Auszahlungen	dauerhaft	einmalig	befristet
Summe der Auszahlungen (Zeile S5)		3.309.000 € von 2027 bis 2029	

Auszahlungen	dauerhaft	einmalig	befristet
davon:			
Auszahlungen für den Erwerb von Grundstücken und Gebäuden (Zeile 20)			
Auszahlungen für Baumaßnahmen (Zeile 21)			
Auszahlungen für den Erwerb von beweglichen Vermögen (Zeile 22)			
Auszahlungen für den Erwerb von Finanzvermögen (Zeile 23)			
Auszahlungen für Investitionsförderungsmaßnahmen (Zeile 24)		1.831.000 € in 2027	
		739.000 € in 2028	
		739.000 € in 2029	
Auszahlungen für sonstige Investitionstätigkeit (Zeile 25)			

7.4 Anpassungen im Mehrjahresinvestitionsprogramm

Das Mehrjahresinvestitionsprogramm 2025-2029 wird wie folgt angepasst:

alt:

On-Demand-Mobilität für die Landeshauptstadt München, Maßnahmen-Nr. 6141.7690, Rangfolgen-Nr. 18

Gruppierung	Gesamtkosten	Finanzg. bis 2024	Programmzeitraum 2025 bis 2029					nachrichtlich		
			Summe 2025-2029	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Rest 2031 ff.
Euro in 1.000										
985	3.309	892	2.617	939	739	739	0	0	0	0
Summe	3.309	892	2.617	939	739	739	0	0	0	0
3xx										
Summe										
Städt. Anteil	3.309	892	2.617	939	739	739	0	0	0	0

neu:

On-Demand-Mobilität für die Landeshauptstadt München, Maßnahmen-Nr.
6141.7690, Rangfolgen-Nr. 18

Gruppierung	Gesamtkosten	Finanzg. bis 2024	Programmzeitraum 2025 bis 2029						nachrichtlich	
			Summe 2025-2029	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Rest 2031 ff.
Euro in 1.000										
985	3.309	0	3.309	0	0	1.831	739	739	0	0
Summe	3.309	0	3.309	0	0	1.831	739	739	0	0
3xx										
Summe										
Städt. Anteil	3.309	0	3.309	0	0	1.831	739	739	0	0

7.5 Finanzierung und Umsetzung im Haushalt

Die Finanzierung der konsumtiven Bedarfe erfolgt im Rahmen des vorhandenen Budgets der Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 11680 durch Umwidmung und Umverteilung auf die unter Punkt 7 dargestellten Jahre.

Für das Jahr 2024 hat die MVG gemäß o.g. BV eine Zuwendung i.H.v. 1.150.000 € konsumtiv erhalten. Davon wurden 508.733 € von der MVG benötigt. Die Restmittel i.H.v. 641.267 € werden von der MVG an die LHM zurückgezahlt. Diese Restmittel sollen zusätzlich als Finanzierung für die benötigten Bedarfe 2026 dienen.

Darüber hinaus wird von der im MOR-Haushalt eingeplanten Zuwendung i.H.v. 4.028.561 € im Jahr 2025 gemäß Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 11680 lediglich ein Betrag von 300.000 € im Jahr 2025 benötigt. Der restliche Betrag i.H.v. 3.728.561 € wird auf die Jahre 2027 (1.705.521 €), 2028 (1.011.520 €) und 2029 (1.011.520 €) verschoben.

Für das Jahr 2026 werden Mittel i.H.v. 4.240.000 € gemäß Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 08623 zur Finanzierung des Betriebs des ersten Abschnittes der Tram-Westtangente ausgeplant und vom RAW entsprechend beantragt. Für die Jahre 2027 – 2029 ist eine Umwidmung der Mittel i.H.v. 4.452.000 € als anteilige Finanzierung für den Betrieb des regulären ÖPNVs (v.a. Tram-Neubaustrecken) geplant.

Das Produktkostenbudget für das Produkt Strategie, Bezirksmanagement und Projektentwicklung (Produktziffer P43512300) erhöht sich nicht. Es handelt sich um eine Umwidmung und Mittelverschiebung der bereits mit Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 11680 bewilligten Mittel in die Folgejahre.

Die Finanzierung der investiven Bedarfe erfolgt im Rahmen des vorhandenen Budgets der Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 11680. Für das Jahr 2024 hat die MVG eine Zuwendung i.H.v. 892.000 € erhalten. Der komplette Betrag wird von der MVG an die LHM zurückgezahlt und soll für das Jahr 2027 im MIP gemäß Punkt 7.4 wieder eingeplant werden. Die weiteren Beträge für die Jahre 2025 bis 2027 werden nach 2027 bis 2029 verschoben.

Die benötigten finanziellen Mittel sollen entsprechend der Angaben in den jeweiligen Haushaltsplanaufstellungsverfahren wieder eingeplant werden.

8. Klimaprüfung

Ist Klimaschutzrelevanz gegeben: Nein

9. Abstimmung mit den Querschnitts- und Fachreferaten

Die Beschlussvorlage wurde mit der Stadtkämmerei abgestimmt. Die Stellungnahme der Stadtkämmerei ist als Anlage 1 aufgeführt.

Das Mobilitätsreferat nimmt dazu wie folgt Stellung:

Die Stellungnahme der Stadtkämmerei vom 22.07.2025 wird bei der Umsetzung des Vorhabens beachtet. Im jeweiligen Haushaltsplanaufstellungsverfahren werden die entsprechenden Anmeldungen unter Beachtung der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit vorgenommen. Eine Wirtschaftlichkeitsbetrachtung der einzelnen Verkehrsmodi Linien- und Flächenbedarfsverkehr wird im Sinne eines Gesamtverkehrs in den kommenden Jahren erarbeitet.

Anhörung des Bezirksausschusses

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

Nachtragsbegründung

Die Sitzungsvorlage war für den Mobilitätsausschuss am 23.07.2025 vorgesehen. Die Fertigstellung hat sich aufgrund von komplexen Abstimmungen bedauerlicherweise verzögert. Es wurde in kurzer Zeit eine Anpassung des Konzeptes vorgenommen, welches die angespannte Haushaltslage der LHM berücksichtigt – in Form eines reduzierten Budgets für ODM – dabei aber gleichzeitig einen verkehrlich adäquaten Anspruch erfüllt.

Damit der Einstieg in bedarfsorientierte Verkehre umgehend beginnen kann und, um sich Förderinitiativen des Bundes anschließen zu können, wird die vorliegende Beschlussvorlage direkt in die Vollversammlung eingebracht.

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

1. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, die Umsetzung gemeinsam mit der SWM/MVG gemäß den Ausführungen des Kapitels 2 im Vortrag des Referenten gesamtheitlich und stufenweise durchzuführen. Es wird angestrebt, Ende 2025/Anfang 2026 mit Stufe 1a gemäß Kapitel 2.2 zu beginnen.

2. Die Verwaltung wird beauftragt, die für den Betrieb von Stufe 1a und 1b und Stufe 2 erforderlichen Anpassungsmittelungen am Öffentlichen Dienstleistungsauftrag (ÖDLA), falls erforderlich gemäß Ziff. 18.2 des ÖDLA vorbehaltlich der Finanzierung gemäß Beschlussziffer 7 vorzunehmen.
3. Die SWM/MVG wird gebeten für den Betrieb der Stufe 2 eine geeignete Software zu beschaffen. Dabei wird besonders auf die Verknüpfung von Linien- und Flächenbedarfsverkehren sowie einen leistungsstarken Pooling-Algorithmus geachtet, um einen effizienten Fahrzeugeinsatz gewährleisten zu können.
4. Die SWM/MVG führt im Auftrag der Landeshauptstadt München mit Wirkung zum 31.12.2025 in Stadtbezirk 22 einen Vorlaufbetrieb (fahrerbetriebener Linienverkehr mit neuartigem Fahrzeug- und Betriebskonzept) eines Flächenverkehrs (On-Demand-System) ein.
5. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, in Abstimmung mit der SWM/MVG die strategische Umsetzung und Weiterentwicklung der Qualitätsstandards und Anforderungen an das kommunale ODM-System, insbesondere die Integration autonomer Fahrzeuge in den Regelbetrieb, auszuarbeiten und zu definieren.
6. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, in Abstimmung mit der SWM/MVG einen Entwicklungspfad auf Basis des Testbetriebes und unter Berücksichtigung der aktuellen Marktentwicklungen zu einem integrierten Gesamtsystem zu erarbeiten und dem Stadtrat ab Ende 2026 zur Entscheidung vorzulegen.
7. Die SWM/MVG wird gebeten, in Abstimmung mit dem Mobilitätsreferat den operativen Betrieb der bedarfsorientierten Linien- und Flächenverkehre sicherzustellen.
8. Das Mobilitätsreferat wird in Abstimmung mit der SWM/MVG mit der Erarbeitung passender Entscheidungsgrundlagen für ein optimales integriertes Gesamtsystem beauftragt.
9. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, die Betriebsdaten der Flächenverkehre an die neue Mobilitätsdatenplattform der Landeshauptstadt München (vgl. Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 11108) anzubinden. Dazu wird die SWM / MVG gebeten die dafür relevanten Daten des neuen Angebotes entsprechend bereitzustellen.
10. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, bereits beim Aufbau des On-Demand-Systems für die Landeshauptstadt München mit den umliegenden Landkreisen eng zusammenzuarbeiten. Bei Bedarf wird dabei mittels einer oder mehrerer Zweckvereinbarungen eine gemeinsame Aufgabenträgerschaft mit den umliegenden Landkreisen angestrebt.
11. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt beim Aufbau von Mobilitätsangeboten mittels Elektrokleinfahrzeugen zur Feinerschließung von Quartieren auf Synergieeffekte zu achten. Dies gilt insbesondere für die Weiterentwicklung des AltstadtMobils.
12. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt den angepassten Einstieg in Bedarfsverkehre (On-Demand-Mobilität) in München mit den aktuellen Entwicklungen zur Automatisierung der MZM Modellregion zusammenzuführen und sich aktiv an Bundes- und Landesförderungen (Modellregionsansatz) zu beteiligen.
13. Das Mobilitätsreferat weist darauf hin, dass die benötigten Stellen, gemäß Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 11680 vom 23.12.2023, bereits beschlossen und besetzt sind. Die vorliegende Beschlussvorlage löst keinen weiteren Stellenbedarf aus.
14. Der Stadtrat nimmt zur Kenntnis, dass die Stellen keinen zusätzlichen Büroraumbedarf auslösen.
15. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, die einmalig erforderlichen Haushaltsmittel in Höhe von insgesamt 15.599.696 €, davon 350.000 € im Jahr 2025, 3.150.734 € im Jahr 2026, 4.002.988 € im Jahr 2027, 4.047.987 € im Jahr 2028 und 4.047.987 € im Jahr 2029 im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung bei der Stadtkämmerei

anzumelden und analog der Finanzierungsplanung den SWM/MVG und weiteren Zuwendungsempfängern, die das Mobilitätsreferat im Folgebeschluss in Q4/2025 nennt, zur Durchführung der Vergabemaßnahmen und der Betriebsfinanzierung zur Verfügung zu stellen.

16. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, die verwaltungsrechtlichen Voraussetzungen zu schaffen, damit die Mittel für o.g. Maßnahme an die SWM/MVG und weitere Zuwendungsempfänger mittels Bescheiden veranlasst werden können.
17. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, die erforderlichen Sachmittel für Marketing und begleitende Evaluation (Stufe 1 und 2) befristet 2025 bis 2029 i.H.v. 650.000 € im Rahmen der jeweiligen Haushaltsplanaufstellungsverfahren bei der Stadtkämmerei anzumelden.
18. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, die im Jahr 2026 geplanten Haushaltsmittel im Rahmen der Finanzierung zum Betrieb des ersten Abschnitts der Tram-Westtangente erforderlichen Haushaltsmittel i.H.v. 4.240.000 € im Haushaltsplanaufstellungsverfahren zu reduzieren und für das RAW-Ausbauprogramm, gemäß Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 08623, für das Jahr 2026 zur Verfügung zu stellen.
19. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, für die Jahre 2027 bis 2029 weitere konsumtive Mittel i.H.v. 4.452.000 € jährlich zur anteiligen Finanzierung des Betriebs des regulären ÖPNV (v.a. Tram-Neubaustrecken) bereitzustellen.
20. Das Mehrjahresinvestitionsprogramm 2025 – 2029 ist daher wie folgt zu ändern:

MIP alt:

On-Demand-Mobilität für die Landeshauptstadt München, Maßnahmen-Nr.

6141.7690, Rangfolgen-Nr. 18

Gruppierung	Gesamtkosten	Finanzg. bis 2024	Programmzeitraum 2025 bis 2029					nachrichtlich		
			Summe 2025-2029	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Rest 2031 ff.
Euro in 1.000										
985	3.309	892	2.617	939	739	739	0	0	0	0
Summe	3.309	892	2.617	939	739	739	0	0	0	0
3xx										
Summe										
Städt. Anteil	3.309	892	2.617	939	739	739	0	0	0	0

MIP neu:

On-Demand-Mobilität für die Landeshauptstadt München, Maßnahmen-Nr.

6141.7690, Rangfolgen-Nr. 18

Gruppierung	Gesamtkosten	Finanzg. bis 2024	Programmzeitraum 2025 bis 2029					nachrichtlich	
			Summe 2025-2029	2025	2026	2027	2028	2029	2030

	Euro in 1.000									
985	3.309	0	3.309	0	0	1.831	739	739	0	0
Summe	3.309	0	3.309	0	0	1.831	739	739	0	0
3xx										
Summe										
Städt. Anteil	3.309	0	3.309	0	0	1.831	739	739	0	0

21. Finanzierung:

Den Ausführungen zur Unabweisbarkeit und Nichtplanbarkeit im Vortrag wird zugestimmt. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, die erforderlichen Haushaltsmittel durch Umschichtung/Umwidmung aus eigenen Budgetmitteln zu finanzieren.

Das Produktkostenbudget für das Produkt Strategie, Bezirksmanagement und Projektentwicklung (Produktziffer P43512300) erhöht sich damit nicht.

22. Dieser Beschluss unterliegt auf Dauer der Geheimhaltung, weil die Kostenschätzung bzw. die Kalkulationsgrundlage auch im Hinblick auf künftige Vergabeverfahren geheimhaltungsbedürftig ist.

23. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss

nach Antrag.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der / Die Vorsitzende

Der Referent

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

Georg Dunkel
Berufsmäßiger Stadtrat

IV. Abdruck von I. mit III.

über Stadtratsprotokolle (D-II/V-SP)

**an das Direktorium – Dokumentationsstelle
an das Revisionsamt
z. K.**

V. Wv. Mobilitätsreferat MOR-GB1.34

1. Die Übereinstimmung des vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.

24. An Stadtkämmerei

An

z. K.

Am