

Datum: 04.09.2025

gb1-22.mor@muenchen.de

**Mobilitätsreferat**  
Mobilitätskonzepte auf  
Privatgrund  
MOR-GB1.22

## **Beschluss Leitbild für Nachhaltige Wohngebäude in München des Referats für Klima- und Umweltschutz**

### **Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 17715**

Das Mobilitätsreferat bedankt sich für die Erstellung und Zuleitung der Beschlussvorlage und zeichnet die Sitzungsvorlage ohne Einwände mit.

Für das Leitbild für Nachhaltige Wohngebäude in München (LNW\_MUC) bitten wir um Berücksichtigung folgender Anpassungen und Anmerkungen:

Änderung zu Teil A „Wesentliche Ziele der LHM zum Bauen von klimaneutralen und nachhaltigen Gebäuden“, im Kapitel „Soziale und funktionale Nachhaltigkeit“ auf Seite 7:  
Wir bitten um Anpassung des folgenden Satzes beim Begriff „Fußgängerzonen“ in „Gehwege“, nachdem hierbei grundlegend alle Gehwege gemeint sein sollten: „Zudem spielt die Mobilitätsinfrastruktur eine zentrale Rolle, indem sie die Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel, Radwege und Fußgängerzonen Gehwege fördert, um umweltfreundliche Mobilität zu erleichtern.“

Änderung zu Teil B.2.1.3 „Suffizienz“, im Kapitel „Alternative Mobilitätskonzepte“ auf Seite 19:  
Wir bitten um Anpassung des Begriffs „Alternative Mobilitätskonzepte“ in „Mobilitätskonzepte in der Überschrift wie folgt: „~~Alternative~~ Mobilitätskonzepte (= suffiziente Stellplatzplanung)“. Sowie um Anpassung des Begriffs „Parkflächen“ in „Kfz-Stellplätze“, da fachlich eine Unterscheidung zwischen Stellplätzen (notwendige Kfz-Stellplätze auf Privatgrund nach Stellplatzsatzung) und Parkplätzen (öffentliche Parkflächen im öffentlichen Straßenraum) erfolgt, wie folgt: „Durch die Reduktion des Stellplatzschlüssels durch nachhaltige Mobilitätskonzepte kann der Ressourcenverbrauch durch den Bau von Tiefgaragen oder Parkflächen Kfz-Stellplätzen verringert werden.“

Ergänzung zu Teil B.3.1 „Zusammenhang zwischen Nachhaltigkeit und Klimaneutralität“, im Kapitel „Umweltfreundliche Mobilität“ auf Seite 23:  
Wir bitten um Ergänzung des Begriffs „Shared Mobility“ wie folgt: „München setzt auf abgasfreie Kraftfahrzeuge, Shared Mobility, den öffentlichen Personennahverkehr sowie die Stärkung des Fuß- und Radverkehrs (= erweiterter Umweltverbund). Dies umfasst umfangreiche Investitionen in die Infrastruktur. (s. Mobilitätsstrategie 2035 Nachhaltig mobil, s.a. Kapitel G.2.2 „Nachhaltige Mobilität“).

Ergänzung zu Teil G „Soziale und funktionale Nachhaltigkeit“ auf Seite 121:  
Wir bitten um Ergänzung der Begrifflichkeiten „Shared Mobility“ und Anpassung des Begriffs „Fußgängerzonen“ in „Gehwege“ wie folgt: „Zudem spielt die Mobilitätsinfrastruktur eine zentrale Rolle, indem sie die Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel, Shared Mobility, Radwege und Fußgängerwege Gehwege fördert, um umweltfreundliche Mobilität zu erleichtern.“

Hinweis und Änderung zu Teil G.2.1 „Zugänglichkeit und Barrierefreiheit“ auf Seite 132:  
Wir möchten grundsätzlich auf die allgemeinen Richtlinien und Leitfäden zur barrierefreien und

gendergerechten Planung hinweisen und bitten um deren Berücksichtigung.  
Zudem bitten wir um Anpassung des folgenden Abschnitts: „Menschen sollen sich ohne Einschränkung im Gebäude, ~~oder~~ auf dem Gelände oder in der Stadt bewegen können egal welche Einschränkungen sie haben (Mobilitätseinschränkungen, groß- oder kleinwüchsig, Seh-, Hör- oder kognitiven Beeinträchtigungen). Von der Barrierefreiheit profitieren auch Familien mit kleinen Kindern, schwangere Frauen oder ältere Personen, die möglicherweise altersbedingte Beeinträchtigungen haben und Menschen, die schwere Lasten ins Haus tragen müssen oder Gepäck wie Koffer bei sich tragen.“

Ergänzung zu Teil G.2.2 „Nachhaltige Mobilität“ auf Seite 133:

Wir bitten um Änderung und Ergänzung des Begriffs „Shared Mobility“ auf Seite 133: „Zudem tragen Shared Mobility, insbesondere Carsharing-Programme und die Integration von Elektromobilität dazu bei, den Bedarf an Tiefgaragen zu reduzieren (siehe auch Kapitel D „Ressourcenschonung und Abfallvermeidung“).

Wir bitten zudem um Ergänzung des folgenden Abschnitts um die aktuellen Datenerkenntnisse der SrV München aus dem Jahr 2023: „30–50 Prozent der Haushalte in Kernstädten haben keinen eigenen PKW“ wonach  $\frac{2}{3}$  der Münchner Haushalte einen Pkw haben,  $\frac{1}{3}$  der Münchner Haushalte keinen Pkw haben. Dafür besitzen 81% der Münchner Haushalte ein betriebsbereites Fahrrad, E-Fahrrad oder Lastenrad. Durchschnittlich gibt es 0,7 Privat-Pkw in den Haushalten und 2,13 Fahrräder pro Haushalt.

Ergänzung zu Teil G.2.2 „Nachhaltige Mobilität“ in Kapitel „Münchener Mobilitätskonzept“ auf Seite 134:

Wir bitten um Ergänzung des Begriffs „witterungsgeschützte, barrierefreie und sichere Abstellanlagen für Fahrräder“ unter RKU-Empfehlungen zur Sozialen und funktionalen Nachhaltigkeit, wie folgt:

- Nachhaltige Mobilität fördern  
(zum Beispiel durch witterungsgeschützte, barrierefreie und sichere Fahrradabstellanlagen, Carsharing-Angebote, Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge, Abstellanlagen für Fahrräder)

gez.

Georg Dunkel

Berufsmäßiger Stadtrat

Mobilitätsreferent