

**Mobilitätsstrategie 2035**  
**Fortschreibung der Teilstrategie Wirtschaftsverkehr –**  
**Vorstellung der Roadmap Urbane Logistik**

**Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 18391**

**Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 28.01.2026 (VB)**

Öffentliche Sitzung

**Kurzübersicht**

zum beiliegenden Beschluss

<b>Anlass</b>	Weiterentwicklung der Strategie für die Urbane Logistik bis 2035 („Roadmap Urbane Logistik“) als Ergebnis eines fünf-stufigen Stakeholder-Beteiligungsprozesses (vgl. Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 10880). Entscheidungsbedarf hinsichtlich sich bereits in Umsetzung befindlicher Maßnahmen.
<b>Inhalt</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Vorstellung der Empfehlungen des Gutachterteams („Roadmap Urbane Logistik 2035“) als Ergebnis des Beteiligungsprozesses (Anlage 1)</li><li>• Vorstellung der erhobenen Daten zur urbanen Logistik als Teil der „Roadmap Urbane Logistik“</li><li>• Einordnung der Daten und Gutachterempfehlungen in aktuelle Projekte und Maßnahmen</li><li>• Sachstandsbericht zu ersten, sich bereits in Umsetzung befindlichen Handlungsfeldern</li><li>• Entscheidungsvorschläge zu einzelnen Maßnahmenpaketen</li></ul>
<b>Gesamtkosten / Gesamterlöse</b>	Gelder zur Umsetzung der Roadmap werden im Beschluss aufgrund der aktuellen Haushaltslage nicht beantragt. Einige der sich in Umsetzung befindlichen Maßnahmen werden aus Fördergeldern der EU bzw. aus der Nahmobilitätspauschale finanziert. Die Umsetzungsgeschwindigkeit der in der Roadmap beschriebenen Maßnahmen richtet sich nach den zukünftigen Personal- und Sachmittelressourcen.
<b>Klimaprüfung</b>	Eine Klimaschutzrelevanz ist gegeben: Ja, sehr klimaschutzrelevant (Einsparpotenzial > 500 t CO <sub>2</sub> , eq pro Jahr) Die CO <sub>2</sub> -Einsparpotenziale der einzelnen Maßnahmen werden in der Roadmap dargestellt.

<b>Entscheidungs- vorschlag</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zustimmung zur grundsätzlichen Umsetzung Roadmap Urbane Logistik 2035</li> <li>• Zustimmung zur weiteren Förderung der Radlogistik</li> <li>• Zustimmung zur räumlichen Ausweitung, Weiterentwicklung und Digitalisierung von Zonen für den Wirtschaftsverkehr</li> <li>• Zustimmung zur Weiterentwicklung von Maßnahmen zur Elektrifizierung des Wirtschaftsverkehr</li> <li>• Zustimmung zur Weiterentwicklung von Verortungskonzepten für die München Box</li> </ul>
<b>Gesucht werden kann im RIS auch unter</b>	Urbane Logistik, Lieferverkehr, Wirtschaftsverkehr, Paketboxen, Lieferzonen, Radlogistik
<b>Ortsangabe</b>	(-/-)

**Mobilitätsstrategie 2035**  
**Fortschreibung der Teilstrategie Wirtschaftsverkehr –**  
**Vorstellung der Roadmap Urbane Logistik**

**Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 18391**

9 Anlagen

**Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 28.01.2026 (VB)**  
Öffentliche Sitzung

<b>Inhaltsverzeichnis</b>	<b>Seite</b>
I. Vortrag des Referenten .....	2
1. Einordnung und Verfahren .....	2
2. Handlungsfelder, Maßnahmen und erwartete Effekte der Roadmap Urbane Logistik 2035.....	4
3. Fortschreibung des Maßnahmenprogramms.....	6
3.1 Effektives Flächenmanagement durch gezielten Ausbau, Optimierung und Digitalisierung von Flächen für Laden, Liefern, Leisten .....	6
3.2 Flächeneffizientes und lokal emissionsfreies Liefern und Leisten per Lastenrad und Kleinfahrzeugen fördern und skalieren .....	11
3.3 Etablierung eines stadtweiten Netzes an anbieteroffenen Paketboxen und weiteren Übergabepunkten („out-of-home delivery“) und Optimierung lokaler Handelskonzepte .....	13
3.4 Förderung der Umstellung auf emissionsfreie Logistik .....	16
3.5 Anpassung der Regularien.....	16
4. Quantitative Erfassung des Wirtschaftsverkehrs und Klimaschutzprüfung.....	17
5. Qualitativer Beitrag der Effekte zu den Zieldimensionen und Klimaschutzprüfung..	18
6. Monitoring und Fortschreibung.....	19
7. Ressourcenbedarf.....	19
8. Ausblick.....	20
9. Abstimmung mit den Querschnitts- und Fachreferaten.....	20
10. Stellungnahmen der Kammern und Verbände.....	23
II. Antrag des Referenten .....	26
III. Beschluss.....	27

## I. Vortrag des Referenten

### 1. Einordnung und Verfahren

Aufgrund der starken Bedeutung des Wirtschaftsverkehrs für die Ver- und Entsorgung der Landeshauptstadt München sieht die Mobilitätsstrategie 2035 eine eigene Teilstrategie Wirtschaftsverkehr vor (vgl. Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 03507). Im Januar 2023 wurde dem Stadtrat im Rahmen der Sitzungsvorlage „Teilstrategie Wirtschaftsverkehr – Urbane Logistik“ (Nr. 20-26 / V 08014) der Prozess für die Erstellung der Strategie oder „Roadmap Urbane Logistik 2035“ vorgestellt. Gleichzeitig wurden erste Handlungsfelder und Maßnahmenpakete beschlossen, die sich – aufgrund des akuten Handlungsbedarfs insbesondere im Bereich Laden, Liefern und Leisten – bereits aktiv in der Umsetzung befanden. Die vorliegende Beschlussvorlage stellt die fertige Roadmap Urbane Logistik 2035 als Produkt von fünf Stakeholderworkshops und einer engen Zusammenarbeit mit dem Gutachterteam und den relevanten Bereichen der Verwaltung vor, und empfiehlt deren (weitere) Umsetzung. Gleichzeitig präsentiert die Beschlussvorlage wichtige strategische Entscheidungspunkte, die unabhängig von den Arbeiten zur Roadmap Urbane Logistik im Mobilitätsreferat in Zusammenarbeit mit den betroffenen Fremdreferaten und Akteuren der Wirtschaft erarbeitet wurden. Schließlich wird ein Ausblick für die Entwicklung einer Güterverkehrsstrategie gegeben.

Die inhaltlichen Arbeiten zur Roadmap Urbane Logistik 2035 wurden seitens der Gutachter bereits Ende 2023 abgeschlossen. Die Abstimmungen zur Datenerhebung wurden Anfang 2025 abgeschlossen, auch aufgrund der verzögerten Bereitstellung des neuen Verkehrsmodells, das dem Datenkonzept zu Grunde liegt. Die Bemühungen der vergangenen zwei Jahre waren primär davon geprägt, wichtige, von der Wirtschaft geforderte Themen auf den Weg zu bringen, diese zu optimieren und zu evaluieren, und dadurch strategische Grundlagen zu schaffen. Der aktuell laufende Beteiligungsprozess zum Güterverkehrskonzept sowie die ergänzende Datenerhebung bietet nun die Chance, die vorhandene Datengrundlage mit neuen Datenquellen anzureichern, und neue Themen insbesondere im Bereich der Digitalisierung und Automatisierung anzustoßen. Die vorliegende Roadmap Urbane Logistik 2035 stellt eine strategische Grundausrichtung basierend auf heutigen Erkenntnissen und Datenquellen dar. Die einzelnen Handlungsfelder werden fortlaufend und in Abstimmung mit den betroffenen Akteuren weiterentwickelt. Zu diesem Zweck wird der bisherige Austausch ab 2026 als regelmäßig stattfindender „Runder Tisch Wirtschaftsverkehr“ durch das Mobilitätsreferat institutionalisiert.

Die wesentlichen Meilensteine im Bereich Wirtschaftsverkehr seit der letzten Beschlussfassung im Januar 2023 sind:

- Erweiterung des Wirtschaftsverkehrsteams im Geschäftsbereich 1 Strategie um zwei Mitarbeiter\*innen (in 2023 gab es nur eine Stelle für die Wirtschaftsverkehrskoordination). Eine Stelle davon ist drittmittelfinanziert und befristet bis Ende 2027. Zwei weitere zusätzliche Stellen konnten aufgrund des Einstellungsstopps bzw. der Stellenstreichungen nicht besetzt werden.
- Weiterer Ausbau eines produktiven Stakeholdernetzwerks mit den betroffenen Referaten, den Akteuren der Logistik sowie den Wirtschaftsverbänden,
- Erfolgreiche Beantragung von EU-Fördergeldern (Projekt metaCCAZE, vgl. Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 10880 vom 20.12.2023) zur Einführung von digitalisierten Stellplätzen für den Wirtschaftsverkehr sowie zur Skalierung von Radlogistik-Zentren, basierend auf dem Erfolg des im August 2023 eröffneten ersten Radlogistik-Hubs am Viehhof,

- Einrichtung eines zweiten, deutlich größeren Radlogistik-Zentrums auf dem Areal der Paketposthalle, um insbesondere lokalen Gewerben die Möglichkeit geben, Räder zu testen, und Servicedienstleistungen zu nutzen (Projekt metaCCAZE),
- Durchführung eines Lastenrad-Testprogramms sowie eines Lastenrad-Aktionstags für lokale Gewerbe und Handwerksbetriebe im Oktober 2025,
- Weiterentwicklung der systematischen und datenbasierten Verortung von Zonen für Laden, Liefern und Leisten in Zusammenarbeit mit den Kammern und Verbänden, zur passgenauen Verbesserung insbesondere in der Innenstadt,
- Entwicklung eines Pilotprojekts zur digitalen Verfügbarkeitsanzeige von Wirtschaftsverkehrszonen in der Altstadt sowie im Umgriff der Fraunhoferstraße (Projekt metaCCAZE),
- Entwicklung und Umsetzung von anbieterintegrierten Paketboxen unter dem Namen „München Box“ auf Privatgrund und pilothaft im öffentlichen Raum in einem Stadtbezirk (Eröffnung bis Ende 2025),
- Integration der Themen „Urbane Logistik“ und „Güterverkehr“ in die Initiative „Mobile Zukunft München“ (MZM) gemeinsam mit der IHK und weiteren relevanten Akteuren,
- Ausschreibung, Vergabe und Betreuung eines im Oktober 2025 startenden Stakeholder-Beteiligungsprozesses zur Erarbeitung einer Konzept- und Umsetzungsstudie für den Güterverkehr inklusive Datenkonzept basierend auf TollCollect-Daten.

Die Roadmap Urbane Logistik fokussiert sich auf diejenigen Liefer-, Lade- und Handwerksverkehre, die im Stadtgebiet und insbesondere in den hochverdichteten Innenstadtebenen sowie im Bereich der historischen Altstadt stattfinden (vgl. Anlage 1, S. 3ff.). Seit Herbst 2025 wird der Güterverkehr in einem vergleichbaren Prozess betrachtet. Hierbei liegt der inhaltliche Schwerpunkt auf der Betrachtung des sogenannten schweren Straßengüterverkehrs (Nutzfahrzeuge ab 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht) als auch auf dem Schienengüterverkehr.

Im Beteiligungsprozess entstand ein mehrstufiger Plan bis 2035, eine sogenannte Roadmap Urbane Logistik. Diese konkretisiert, welche Schritte und Vorarbeiten notwendig sind, um die im Beteiligungsprozess erarbeiteten Maßnahmen umsetzen zu können. Der Prozess band alle relevanten Akteur\*innen und Verwaltungseinheiten in einer Serie von insgesamt fünf Workshops ein (vgl. Anlage 1, S. 32ff.). Der Teilnehmerkreis umfasste Vertreter\*innen der Wirtschaftsverbände, wie die IHK für München und Oberbayern, die Handwerkskammer für München und Oberbayern, den Handelsverband Bayern e.V., CityPartner München e.V., dem Deutschen Hotel- und Gaststättenverband e.V., Vertreter\*innen einzelner Handwerker-Innungen und Wohnungsbaugesellschaften sowie Vertreter\*innen der logistischen Verbände und Dienstleister. Das Mobilitätsreferat hat aus dem Kreis der städtischen Referate und Eigenbetriebe das Kreisverwaltungsreferat, das Referat für Arbeit und Wirtschaft, das Referat für Klima- und Umweltschutz, das Referat für Stadtplanung und Bauordnung, das Kommunalreferat, die P+R GmbH und den Abfallwirtschaftsbetrieb aktiv in den Prozess eingebunden. Gleichzeitig waren Anbietende von neuen Lösungen z.B. im Bereich Radlogistik, Paketboxen und Parkhäuser als Teilnehmer\*innen des Prozesses eingeladen.

Während der Arbeiten zur Erstellung der Roadmap wurden im Mobilitätsreferat bereits viele Themen angestoßen und basierend auf den Rückmeldungen der Stakeholder weiterentwickelt. Die vorliegende Beschlussvorlage schreibt somit die in der ersten Beschlussvorlage vom Januar 2023 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 10880) vorgestellten Handlungsfelder und Maßnahmen fort. Zudem werden Projekte vorgestellt, die bereits „auf die Straße“ gebracht wurden bzw. weit in der Umsetzung fortgeschritten sind.

## **2. Handlungsfelder, Maßnahmen und erwartete Effekte der Roadmap Urbane Logistik 2035**

Die Roadmap Urbane Logistik beschreibt konkrete Maßnahmen für die Altstadt, den Mittleren Ring und die Gesamtstadt, die sich in drei zeitliche Phasen bis 2035 gliedern und sieben Handlungsfelder umfassen (vgl. Anlage 1, Tabelle 1, S. 40ff.). Der Zeitpunkt „Ab sofort“ stellt hier den Zeitraum von 2023 – 2026 dar, und befindet sich bereits in Umsetzung. Im Ergebnis werden seitens des Gutachterteams die in Tabelle 1 auf S. 6 dargestellten Maßnahmen(pakete) empfohlen.

Die Handlungsfelder und Maßnahmen wurden im Rahmen des Beteiligungsprozesses weiterentwickelt. Sie zielen in ihrer Vielzahl und Breite darauf ab, fünf zentrale Veränderungen in der urbanen Logistik anzustoßen (vgl. Anlage 1, S. 29ff. und S. 45):

- Die Elektrifizierung bzw. lokale Emissionsfreiheit der eingesetzten Fahrzeuge wird beschleunigt/ ermöglicht.
- Die Grundlagen für den Einsatz kleinerer Fahrzeuge (z.B. Lastenräder) werden geschaffen bzw. ausgeweitet.
- Die Flächenkonflikte im öffentlichen Raum werden reduziert.
- Die logistischen Kapazitäten werden effizienter genutzt.
- Es werden die Voraussetzungen für alternative, optimierte Übergabekonzepte geschaffen.

Als Querschnittsaufgabe spielt insbesondere in der Innenstadt und Altstadt die Klimaanpassung auch im Zuge der Umsetzung neuer Logistikstrukturen eine wichtige Rolle (Entsiegelung von Flächen, Schaffung sickerfähiger Beläge, Schattenflächen, Baumpflanzungen an Lieferzonen, Begrünung von Paketboxen, etc).

In welchem Umfang die in der Roadmap empfohlenen Maßnahmen auf die im Konzept definierten Ziele einzahlen, wurde mittels datenbasierter Hochrechnungen abgeschätzt (vgl. Kapitel 4 und 5 sowie Anlage 1, S. 87ff.).

Angesichts der ambitionierten Qualitäts-, Zeit- und Massenziele und der bis auf Weiteres angespannten Haushaltslage sowie aus Gründen der Transparenz ist es stichhaltig, an dieser Stelle darauf hinzuweisen, dass die in Kapitel 7 benannten Stellen zum Aufbau einer Wirtschaftsverkehrskoordination innerhalb der Straßenverkehrsbehörde sowie zur Anordnung verkehrlicher Maßnahmen vorerst nicht besetzt worden sind bzw. werden können. Sämtliche Zeitziele stehen daher unter dem Vorbehalt der Bereitstellung dieser Personalressourcen.

Handlungsfeld	Phase ab sofort	Phase bis 2030	Phase bis 2035
<b>(1) Effektives Flächenmanagement durch Ausbau und Digitalisierung von 2L-/ 3L-Zonen</b>	Bestands- und Bedarfsanalyse zu 2L-/ 3L-Zonen 200 neue 2L-/ 3L-Zonen Stärkung von Kontrolle und Sanktionierung	400 weitere 2L-/ 3L-Zonen Aufbau Logistikflächenkataster und Flächenmarktplatz Einrichtung digitales System zur Anzeige der Echtzeitverfügbarkeit von 2L-/ 3L-Zonen	400 weitere 2L-/ 3L-Zonen Fortentwicklung digitales System in Richtung einer smarten Zuweisung von 2L-/ 3L-Zonen
<b>(2) Skalierung stadtverträglicherer Logistikkonzepte</b>	4 urbane Depots Evaluation der Wirkungen der Pilotstandorte Systematische Flächensuche und Standortwahl Entwicklung Betreiber- und Betriebskonzept für ein stadtweites Netz Förderung Lastenradlogistik	8 weitere Urbane Depots Definition Standardprozess zur Umsetzung, Gestaltungs- und Umsetzungsleitfaden Ertüchtigung der Radinfrastruktur Machbarkeitsuntersuchung zur zeitlichen Entzerrung / Nachtbelieferung	8 weitere urbane Depots Laufendes Monitoring zur Überprüfung Funktionalität und Wirkungsanalyse Weitere Verbesserung Infrastruktur für Radlogistik
<b>(3) Ausbau alternativer Übergabepunkte („out-of-home-delivery“) und Optimierung der lokalen Handelskonzepte</b>	Einrichtung von 200 anbieterübergreifenden Übergabestellen Pilotprojekt München Box in Au-Haidhausen Evaluierung Pilotprojekte Pilotprojekt zur Konsolidierung von Zustellungen an stadteigene Dienststellen	400 weitere anbieterübergreifenden Übergabestellen Ausdehnung München Box auf weitere Stadtbezirke (außerhalb des mittleren Rings) Arbeitsplatzzustellung an Standorten der Stadt München Integration der (Zustell-) Logistik in die Planung und Entwicklung neuer städtebaulicher Elemente	400 weitere anbieterübergreifenden Übergabestellen Pilotstudie zu rollenden Paketautomaten Laufendes Monitoring
<b>(4) Umstellung auf emissionsfreie und flächeneffiziente Logistik</b>	Vergünstigung bei Parkgebühren, Bevorrechtigungen beim Parken Aufbau öffentlicher Ladeinfrastruktur Ausbau Netz Energieversorgung	Etablierung von Fördermechanismen für Fahrzeuge und Ladeinfrastruktur	Einführung von Zero Emission Zones
<b>(5) Anpassung Regularien</b>	Erstellung Nutzungsverordnung für 2L-/ 3L-Zonen Digitalisierung der Nutzungsberechtigungen Etablierung Kontrolle und Sanktionierung	Bedarfsweise Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung	Einführung von Zero Emission Zones
<b>(6) Anpassung Infrastruktur</b>	Bedarfsgerechter Ausbau der Verkehrsinfrastruktur im Bereich der Urbanen Depots Ausbau der Radinfrastruktur nach Bedürfnissen der Lastenräder	Unterstützung beim Ausbau der Ladeinfrastruktur	Neustrukturierung des öffentlichen Raums
<b>(7) Kommunales Logistikmanagement</b>	Einrichtung der Koordinierungsstelle Logistik Etablierung des Runden Tisches der urbanen Logistik Beginn der öffentlichen Informationskampagne Aufbau eines Monitoringkonzepts zur Erfolgsmessung	Regelmäßige Evaluierung der Umsetzung und ihrer Effekte Stärkung der Roadmap-Schnittstellen zu weiteren Strategien und Aktivitäten in München Etablierung und Vermarktung von München als innovatives Labor für urbane Logistik	

*Tabelle 1: Handlungsfelder und zeitliche Phasen der Umsetzung der Roadmap Urbane Logistik 2035 – Empfehlungen des Gutachterteams (eigene Darstellung basierend auf Quelle der Prognos AG, Anlage 1, Tabelle 1, S. 43f.)*

### 3. Fortschreibung des Maßnahmenprogramms

In der Beschlussfassung „Teilstrategie Wirtschaftsverkehr – Urbane Logistik“ (Nr. 20-26 / V 08014 vom 01.02.2023) wurden erste Maßnahmen erläutert, die sich bereits in der Prüfung oder in einer frühen Phase der Umsetzung befanden („Ad-hoc-Maßnahmen“). Diese Maßnahmen konnten größtenteils fortgesetzt und in die Roadmap integriert werden, bzw. wurden sie teilweise auch innerhalb der Fachstellen der Verwaltung angesiedelt. Im Folgenden wird ein kurzer Sachstandsbericht inkl. Einordnung in die überarbeitete Struktur der Handlungsfelder gegeben. Zudem werden einige ausgewählte Sachstände bzw. Projekte vorgestellt, die über die in der Roadmap beschriebenen Empfehlungen hinausgehen.

#### 3.1 Effektives Flächenmanagement durch gezielten Ausbau, Optimierung und Digitalisierung von Flächen für Laden, Liefern, Leisten

##### a) Strategische und systematische Ausweitung von Stellplätzen für den Wirtschaftsverkehr in allen Stadtbezirken

Die Stellplätze für den Wirtschaftsverkehr müssen stadtweit systematisch ausgeweitet werden, um eine effiziente, stadtverträgliche und verkehrssichere Ver- und Entsorgung der Stadt gewährleisten zu können.

Innerhalb der Verwaltung, aber auch seitens der Nutzenden (insb. Kammern und Verbände) hat sich in den letzten Jahren für Wirtschaftsverkehrsflächen der Begriff 3L-Zonen etabliert (Zonen für Laden, Liefern Leisten, Beschilderung als eingeschränktes Haltverbot, Zeichen 286). In Ergänzung dazu, und in Umsetzung der neuen Möglichkeiten der StVO-Novelle mit dem Schild „Ladebereich“, gibt es die 2L-Zonen: in diesen ist nur Halten zum Zwecke des Ladens und Lieferns erlaubt, nicht jedoch das Parken z.B. von Handwerkenden oder Pflegediensten. Hinsichtlich der Beschilderung gibt es für die 2L-Zonen aktuell zwei Varianten:

- Absolutes Haltverbot (Zeichen 283) mit Zusatzschild „Lieferverkehr frei“: hier ist das Be- und Entladen für gewerbliche Verkehre für die Dauer des Liefer-/ Ladevorgangs erlaubt
- Neu mit StVO-Novelle: Ladebereich (Zeichen 230): im Ladebereich ist auch das Liefern und Laden für Privatpersonen erlaubt

Um den Bedarfen insbesondere der Handwerkenden und der Pflegedienste gerecht zu werden, werden standardmäßig 3L-Zonen angeordnet. 2L-Zonen kommen dort zum Einsatz, wo aus Gründen der Verkehrssicherheit Haltemöglichkeiten mit verschärften Ahndungsmöglichkeiten geschaffen werden müssen (besondere Gefahrensituation).

Mittlerweile wurden 2L-/ 3L-Zonen in mehreren Stadtbezirken ausgeweitet, was zu deutlichen Verbesserungen der Verkehrssituation geführt hat (Altstadt-Lehel, Isarvorstadt-Ludwigsvorstadt, Maxvorstadt, Au-Haidhausen, Neuhausen-Nymphenburg). Eine aktuelle Übersicht der umgesetzten sowie der angeordneten 2L-/ 3L-Zonen ist seit Frühjahr 2025 im Geoportal der Stadt München einsehbar.<sup>1</sup>

In diesem Zusammenhang wurde gemeinsam mit den Kammern bzw. im Rahmen des MZM Reallabors Urbane Logistik eine Methodik entwickelt, die eine datenbasierte, strukturierte Ausweitung von 2L-/ 3L-Zonen vorsieht. Das entwickelte Verfahren orientiert sich am Leitfaden für Lieferflächen aus Berlin, der dort gemeinsam mit den betroffenen Stakeholdergruppen entwickelt wurde.<sup>2</sup>

Das Verfahren sieht eine Verschneidung von Strukturdaten (Einwohnerdichte auf Block-

<sup>1</sup> <https://geoportal.muenchen.de/portal/master/#> (-> Themen -> Fachdaten -> Mobilität -> Ruhender Verkehr -> Laden Liefern Leisten)

<sup>2</sup> <https://www.berlin.de/sen/uvk/assets/verkehr/verkehrsplanung/vorgaben-zur-planung/leitfaden-lieferflaechen.pdf>



ebene, Gewerbedichte und Angaben zur Lieferhäufigkeiten nach Branche) mit Mobilitätsdaten vor. Darauf aufbauend lassen sich standorttypische Muster für München im Verhalten von Nutzfahrzeugen im Wirtschaftsverkehr identifizieren und maßgeschneiderte Lösungen ableiten. Hierbei wird davon ausgegangen, dass Privathaushalte Paketlieferungen, Dienstleistungen sowie Handwerker- und Pflegeleistungen in Anspruch nehmen und dadurch Verkehre generieren. Ab einer gewissen Einwohnerdichte kann deshalb von einem Bedarf gesonderter Parkflächen für Laden, Liefern und Leisten ausgegangen werden. Die gleiche Argumentation gilt für die Dichte an Gastronomie- und Gewerbeflächen. Diese wurden basierend auf den Datenbanken von IHK und HWK in Hinsicht auf Lieferbedarfe pilothaft analysiert und kategorisiert – weitere Datenbanken wurden nicht verwendet, da z.B. Gastronomie- und Hotelbetriebe bereits in der Datenbank der IHK vertreten sind.

Letztendlich ist die verkehrsrechtliche Anordnung von Zonen zum Laden, Liefern und Leisten jedoch stets eine Einzelfallprüfung, welche die konkreten Voraussetzungen vor Ort betrachtet und zur Verhinderung von Gefahrensituationen erfolgt.

In einem Pilotprojekt wurden die oben genannten Daten zudem mit realen Daten von Stopp- und Haltevorgängen der Fahrzeuge des Wirtschaftsverkehrs (z.B. Lade-/ Liefervorgänge, Parkvorgänge von gewerblichen Fahrzeugen) verschnitten, basierend auf Daten eines Telematikdienstleisters. Dieses Vorgehen sollte – im Zusammenspiel mit den oben beschriebenen Strukturdaten zu Einwohnern und Gewerbedichte – strukturelle Erkenntnisse zu Dichte und Dauer von Stopps von leichten Lieferfahrzeugen im Innenstadtbereich liefern, um passgenaue Empfehlungen für eine zukunftsgerichtete und stadtverträgliche urbane Logistik abzuleiten.

Das Pilotprojekt hat jedoch ergeben, dass die Orte von tatsächlichen Stopps aufgrund der mangelnden Verfügbarkeit von geeigneten Haltemöglichkeiten oft erheblich von den idealen Halteorten abweichen. Die Daten können deshalb nicht automatisch als Grundlage für Verortungskonzepte genutzt werden, sondern müssen durch die Verwaltung zusätzlich bewertet werden. Die konkrete Standortauswahl soll weiterhin, soweit möglich, in Abstimmung mit Kammern, Innungen und den Bezirksausschüssen erfolgen. Bei den Planungen von Umwandlungen von Parkständen zu Lieferzonen ist vorab zu prüfen, ob an diesen Örtlichkeiten Sondernutzungserlaubnisse für den Betrieb von Schanigärten oder Parklets erteilt wurden. Ggf. ist die zuständige Bezirksinspektion zu beteiligen. Zudem sind bei der Standortfeinverortung die Standorte von Hinterhofwerkstätten prioritär zu berücksichtigen. Auch die Ausweitung von Unterflurcontainern (UFC) im Rahmen der Abfallwirtschaft ist bei der Planung von Flächen für den Wirtschaftsverkehr zu berücksichtigen, insbesondere in Hinsicht auf mögliche Synergieeffekte im Sinne der effizienten Flächennutzung.

Laut Gutachtertteam der Roadmap Urbane Logistik sind 1.000 Lieferzonen stadtweit nötig, um den Wirtschaftsverkehr effizienter zu gestalten (Vgl. Anlage 1, S. 47). Andere europäische Metropolen wie etwa Madrid mit ca. 2.000 Lieferzonen, Barcelona mit ca. 1.500, Grand Paris mit ca. 9.000 verfügen (unter Berücksichtigung der Flächenausdehnung, Einwohnerzahl und Stadtstruktur) über etwa vergleichbare Werte. Die Zahl 1.000 ist im Sinne der Gutachterempfehlung als Richtwert zu betrachten – die genaue Anzahl der in einem Stadtbezirk notwendigen 2L- und 3L-Zonen ist immer von einer Betrachtung der Lage vor Ort sowie einer Abwägung mit konkurrierenden Flächennutzungen abhängig.

Für die systematische Ausweitung von 2L-/ 3L-Zonen werden zusätzliche Finanzmittel benötigt. Diese wurden bereits im Eckdatenbeschluss 2024 angemeldet, jedoch nicht genehmigt. Aktuell wird die Umsetzung der Wirtschaftsverkehrsflächen aus der Nahmobilitätspauschale finanziert, dies ist auch für 2026 gesichert. Um eine langfristige Finanzierung sicherzustellen, muss eine nachhaltige Lösung über eigenes Budget im Eckdatenbeschluss gefunden werden. Die Kosten werden auf rund 400.000 Euro jährlich für die Umsetzung der entsprechenden Markierung und Beschilderung geschätzt, wenn von einer jährlichen Umsetzungskapazität von ca. 100 Zonen pro Jahr ausgegangen wird (ca. 25% dieser Zonen mit Markierung und Beschilderung, 75% mit Beschilderung). Die Markierung

der Lade- und Lieferzonen unterliegt einem starken Verschleiß durch Überfahren, so dass diese bereits nach ca. 4 Jahren vollständig ersetzt werden muss. Daher benötigt das Baureferat ab 2030 ca. 150.000 Euro zusätzliche Mittel für die stetige Erneuerung von bereits bestehenden Markierungen. Bei einer Umsetzung von allen 1.000 2L-/3L-Zonen beträgt Gesamtsumme jährlich ca. 400.000 Euro.

#### **b) Optimierung von Markierung und Beschilderung zur Reduzierung von Fehlbeparkung und Reduzierung von Kosten**

Zusätzlich zu den Verortungskonzepten wurden innerhalb der Verwaltung, mit den Kammern sowie mit anderen Städten neue Beschilderungs- bzw. Markierungsansätze diskutiert und im Stadtgebiet pilotiert. Eine Optimierung von Beschilderung und Markierung soll die Fehlbeparkungsraten reduzieren und die Notwendigkeit kostenintensiver Markierung reduzieren. Im Ergebnis wird basierend auf dem aktuellen Erkenntnisstand untenstehende Leitlinie empfohlen.

#### **Zusatzbeschilderung von 3L-Zonen zur Reduzierung von Fehlbeparkung**

Ein Zusatzschild zur offiziellen Beschilderung stellt eine kostengünstige Möglichkeit dar, insbesondere den Nutzungszweck des eingeschränkten Halteverbots (Zeichen 286, 3L-Zone) klarer zu illustrieren und so die Fehlbeparkung zu reduzieren.

Das Zeichen 286 in der Straßenverkehrsordnung (StVO) regelt lediglich ein eingeschränktes Haltverbot, das durch Zusatzzeichen ggf. konkretisiert werden kann. Es bedeutet auch unter Berücksichtigung von zeitlichen Einschränkungen noch nicht „Lieferzone“. Die Anordnung des geplanten Zusatzzeichens erläutert dann den Sinn und Zweck der Beschilderung, den die gesetzliche Regelung nicht automatisch beinhaltet.

Seitens der Verwaltung werden aktuell verschiedene Varianten der Umsetzung eines solchen Zusatzschildes geprüft. Hier werden Aspekte wie die Nutzung bereits bekannter Schilder, die Kosten sowie die Verständlichkeit und Vermeidung von Fehlinterpretationen berücksichtigt.

Das Zusatzschild soll pilotiert und die Wirkungen auf die Fehlbeparkung evaluiert werden. Darauf basierend werden mögliche Nachrüstungen bzw. Verschärfungen geprüft.

#### **Optimierung der Markierungen**

Zur Unterstützung des regelkonformen Verhaltens und als Hinweis auf die Zweckbestimmung des Parkbereichs wurden verschiedene Varianten der Markierung von 3L-Zonen pilotiert. Erste Erfahrungswerte haben ergeben, dass eine Beschriftung auf der Straße (wie auch in Frankreich üblich) deutliche Vorteile gegenüber dem Sackkarrenschild aufweist, da der Schriftzug auch sichtbar ist, wenn bereits Fahrzeuge auf der Fläche parken. Aus diesem Grund wird im Hauptstraßennetz sowie in ausgewählten Bereichen für zukünftige 3L-Zonen der Schriftzug „Lieferzone“ anstatt des Sackkarrenschilds und der orangen Linie empfohlen (siehe Abbildung 1). Zur kostengünstigen Verbesserung der Situation in der Altstadt sollen zudem alle 54 Wirtschaftsverkehrsflächen im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten mit dem Schriftzug „nachgerüstet“ werden.

Die Erkenntnisse der Recherchen und Evaluation der Piloten werden aktuell in ein stadtweites Gesamtkonzept für die Ausweisung für Flächen für Laden, Liefern und Leisten überführt, das dann sukzessive umgesetzt werden kann.

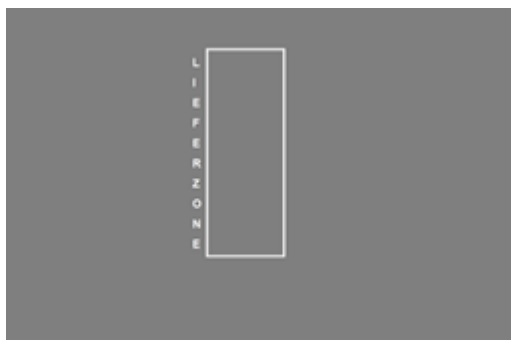


Abbildung 1: Markierung 3L-Zone mit Schriftzug auf der Straße (eigene Darstellung)

### c) Digitalisierung

#### Anzeige der Echtzeitverfügbarkeit und Integrierbarkeit in Routingsysteme

Ein wichtiger Schritt zur Reduzierung des Parksuchverkehrs im Wirtschaftsverkehr (und somit von Emissionen) ist die digitale Verfügbarkeit von Informationen bezüglich der Verortung und insbesondere der Belegung von Haltemöglichkeiten. Das Mobilitätsreferat tauscht sich in diesem Zusammenhang europaweit mit anderen Städten aus, um von deren Erfahrungen zu profitieren. Die Digitalisierung ermöglicht die Analyse der tatsächlichen Nutzung und die Erfassung der Lieferzonen im GeoInfoWeb. Im Zielzustand können Wirtschaftsverkehrsakteure die Daten perspektivisch mittels einer entsprechenden Schnittstelle direkt in ihre Routing-Systeme integrieren.

Grundsätzlich wurde im Rahmen der Sitzungsvorlage "Strategie Parken 4.0" (Nr. 20-26 / V 10913), einem Umsetzungsbeschluss aus dem Handlungsfeld Daten der Teilstrategie Digitalisierung ("Grundsatzbeschluss Digitalisierung im Mobilitäts- und Verkehrssektor"; Nr. 20-26 / V 11247), im Dezember 2023 beschlossen, alle Sonderparkplätze zum Zwecke der Belegungserkennung mit Sensoren auszustatten. Aus Budgetgründen ist dies jedoch bisher nicht erfolgt. Um Erfahrungen mit dem Thema Sensorik im Wirtschaftsverkehr sammeln zu können, wird aktuell im Rahmen des EU Projekts metaCCAZE ein Pilotprojekt durchgeführt.

Im Rahmen des EU-Projekts metaCCAZE<sup>3</sup> wurde ab Herbst 2025 ein Pilot zur Digitalisierung der Lieferzonen in der Münchner Altstadt sowie im Umgriff der Fraunhoferstraße umgesetzt. Die Auswahl der Flächen sowie Aspekte der Nutzbarkeit wurden im Vorfeld im Rahmen eines Workshops und Begehungen mit den verschiedenen Nutzergruppen diskutiert.

Für den Piloten wurden insgesamt 21 Zonen ausgewählt, die Ende Oktober 2025 mit mehreren Sensoren ausgestattet wurden. Über diese Sensoren wird die Belegung der jeweiligen Zone erfasst, die entsprechenden Informationen werden in eine projektspezifische App integriert, die von Lieferunternehmen, Handwerkern, Abfallentsorgern, Pflegediensten oder anderen Interessengruppen genutzt werden kann. Anhand dieser Echtzeitinformationen können Nutzer\*innen direkt zu freien Zonen navigieren. Zudem werden die Belegungsdaten über ein Dashboard zur Verfügung gestellt und ermöglichen somit eine detaillierte Analyse der Belegungsdauer und -verteilung der mit Sensoren ausgestatteten Zonen.

Der Projektzeitrahmen sieht vor, dass bis Anfang Januar 2026 ein Testlauf der App mit

<sup>3</sup> <https://www.metaccaze-project.eu/cities/munich>

ausgewählten Nutzern stattfindet, um Feedback zu integrieren. Für Ende Januar 2026 ist geplant, die App und die entsprechenden Informationen allen Nutzergruppen zur Verfügung zu stellen. Das Projekt läuft noch bis Ende Dezember 2027, in diesem Zeitraum werden die Anwendungen pilotiert.

Ansätze zur Buchung von Zonen für Laden, Liefern und Leisten werden im Rahmen des EU-Projekts metaCCAZE ebenfalls mitdiskutiert und evaluiert. Erfahrungswerte aus anderen Städten geben jedoch Hinweise darauf, dass ein gut funktionierendes System, das auf der Anzeige der Echtzeitverfügbarkeit (ggf. mit einer automatisierten Checkin-Checkout-Funktion) basiert, einer Buchungsfunktion vorzuziehen ist. Zum Beispiel wurden im Fall der SmaLa-Lieferzonen in Hamburg über 90% der Buchungen erst wenige Minuten vor Ankunft durchgeführt.<sup>4</sup> Zudem war die Fehlbeparkung von gebuchten Flächen sehr hoch.

### **Digitale Inventarisierung von Zonen für Laden, Liefern und Leisten**

Zur Vervollständigung und Aktualisierung der Inventarisierung der 2L-/ 3L-Zonen wurde eine Analyse von vorhandenen Befahrungsdaten beauftragt. Diese soll perspektivisch durch eine Belegungserfassung der 3L-Zonen im Rahmen eines Kooperationsprojekts mit anderen, externen Partnern komplementiert werden. Hierbei können Technologien, wie sie im Rahmen von Sensoriklösungen zur Park- und Straßenraumerfassung bereits eingesetzt sowie im Bereich der Sensor-Fahrzeuge potenziell zum Einsatz kommen, auch für die Belegungserfassung von 3L-Zonen genutzt werden.

### **Digitalisierung von Parkausweisen**

Digitalisierte Parkausweise bilden die Grundlage für viele Möglichkeiten der Digitalisierung, z.B. Prüfung der Parkberechtigung einer bestimmten Nutzergruppe. Solche Techniken können dadurch künftig zusätzlich unterstützen, die Fehlbelegung zu minimieren. Mit der Novelle der StVO wurden die rechtlichen Grundlagen dafür geschaffen, dies im Bereich der Bewohner\*innenparkausweise umzusetzen. Zeitlich nicht planbar bleibt, mangels entsprechender Aktualisierung bzw. Flexibilisierung der unveränderten Formvorgaben, ob und wann Handwerker\*innenausweise digital ausgestellt werden können. Das Auslesen, ob für ein Fahrzeug ein gültiger Handwerker\*inparkausweis vorliegt, kann unabhängig davon technisch durch die LHM voraussichtlich im kommenden Jahr über die verwendete Kontroll-App ermöglicht werden. Erteilung und Auslage der hierzu benötigten Ausweise für Handwerker\*innen müssen trotz dieser Aufwandsreduzierung beim Kontrollvorgang entsprechend den unverändert bestehenden Vorgaben in Papierform erfolgen.

### **d) Einrichtung eines digitalen Marktplatzes für Logistikflächen**

Die Funktion einer Flächenvermittlung für Logistikflächen wurde innerhalb der Verwaltung integriert; die Zusammenarbeit mit einem Startup wurde aufgrund diverser Schwierigkeiten (z.B. Offenheit der Flächeneigner gegenüber einem Startup im Vergleich zur Stadtverwaltung, Ressourcenaufwand der Flächensuche für Startup nicht finanziell darstellbar) eingestellt. In enger Zusammenarbeit mit dem Referat für Arbeit und Wirtschaft, dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung und dem Kommunalreferat und auch der IHK werden fortlaufend Flächenpotenziale für verschiedene Logistikzwecke geprüft, die Zusammenarbeit soll weiter formalisiert und ausgebaut werden. Hier ist insbesondere der Leerstandsmelder der Wirtschaftsförderung des Referats für Arbeit und Wirtschaft<sup>5</sup> relevant, in dem mittels der Suchfunktion „Nutzungszweck“ explizit nach Lagerflächen gesucht werden kann.

<sup>4</sup> <https://www.hamburg.de/resource/blob/1071768/4f9d537449da7aa07582b1816502d4bf/report-smala-final-data.pdf>

<sup>5</sup> <https://www.munich-business.eu/wirtschaftsfoerderung/angebote/leerstandsmanagement/leerstandsmelder.html>

### **e) Förderung der Nutzung von Parkhäusern für Logistikzwecke**

Das Potenzial der Nutzung von (temporären) Leerstandsflächen in innerstädtischen Parkhäusern für Logistikzwecke, aber auch für Handwerker-Depots ist enorm. Aus diesem Grund wurden im Rahmen des MZM<sup>6</sup> Reallabors Urbane Logistik gemeinsam mit der IHK Flächenpotenziale eruiert. Mehrere Flächen wurden seitens Betreiber und Logistiker für geeignet befunden. Allerdings ist die Nutzung von gewidmeten Stellplätzen für andere Zwecke in Hinsicht auf die Regelungen der Bauordnung schwierig. Aktuell wird geprüft, inwiefern eine temporäre Umwidmung im Sinne einer Zwischennutzung möglich ist.

## **3.2 Flächeneffizientes und lokal emissionsfreies Liefern und Leisten per Lastenrad und Kleinfahrzeugen fördern und skalieren**

### **a) Pilotprojekt Radlogistik-Hub Viehhof**

Im August 2023 eröffnete die Stadt München den Radlogistik-Hub am Viehhof mit dem Ziel, die städtische Logistik durch den Einsatz von Lastenrädern zu optimieren und innovative Lösungen für die letzte Meile zu erproben. Erstmals in München operieren hier mehrere Logistikunternehmen zusammen aus einem Umschlagplatz heraus. Der Hub wird von der Park+ Ride GmbH betrieben und arbeitet im Betrieb bei Vollvermietung kostendeckend. Seit der Eröffnung werden die sechs bereitgestellten Container u.a. zur Auslieferung von Paketen, Stückgut und Baustellenbedarf per gewerblichem Lastenrad, sowie durch einen Handwerker-Notdienst per Lastenrad genutzt. Insbesondere für kleinere Unternehmen, die sich am Thema Radlogistik versuchen wollen, bieten die Container eine niedrige Eintrittsschwelle in den Radlogistik-Sektor.

Das Pilotprojekt wurde durch externe Gutachter intensiv evaluiert und lieferte wertvolle Daten zu Effizienz und Einsparpotenzialen durch Radlogistik – die Erkenntnisse flossen in einen im Sommer 2025 veröffentlichen und bundesweit beachteten Leitfaden zum Betrieb von Radlogistik-Hubs ein<sup>7</sup>. Aktuell ist der Mietvertrag mit den Märkten München bis Ende 2026 begrenzt. Sollte eine Verlängerung möglich sein, wird aufgrund der Nachfrage der Wirtschaft und des eigenwirtschaftlichen Betriebs eine Fortführung empfohlen.

### **b) Implementierung eines zweiten hochskalierten Radlogistik-Zentrums und Entwicklung geeigneter Geschäftsmodelle**

Im Frühjahr 2025 konnte im Rahmen des durch die EU ko-finanzierten metaCCAZE Projektes die Anmietung und Ausstattung eines ca. 2.000 qm großen Radlogistik-Hubs in die Wege geleitet werden (vgl. Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 15894 vom 19.03.2025). Die ersten Logistikbetriebe haben den Testbetrieb erfolgreich aufgenommen. Innovative Transportlösungen (bspw. gekühlte Foodlogistik) konnten in Kooperation mit einem großen Logistikkonzern erstmalig in München in der Praxis getestet werden. Im nächsten Schritt werden weitere Logistik- sowie andere Unternehmen, die das Lastenrad zur Ausübung ihrer betrieblichen Tätigkeit nutzen, angeworben, um den Hub wirtschaftlich zu betreiben.

Den Betrieb des Logistik-Hubs übernimmt bis Ende der metaCCAZE-Projektlaufzeit (31.12.2027) das Mobilitätsreferat im Rahmen des Projekts, da es aktuell im Markt keine geeigneten Anbieter gibt bzw. sich der Markt erst in Entwicklung befindet. Im Rahmen von metaCCAZE soll ein Betreiberkonzept für die Fortführung des Betriebs des Radlogistik-Zentrums an der Paketposthalle sowie für weitere Hubs erarbeitet werden, das insbesondere die finanziellen Risiken des Hochlaufs teilweise auch auf die Logistikunternehmen überträgt, z.B. in Form einer Public-Private-Partnership. Es ist zu prüfen, inwiefern die

<sup>6</sup> Mobile Zukunft München – Strategische Allianz für Mobilität und Logistik im Großraum München: <https://www.mzm-allianz.net/>

<sup>7</sup> <https://www.mzm-allianz.net/wp-content/uploads/2025/08/Leitfaden-How-to-do-Radlogistik.pdf>

P+R GmbH die Aufgabe des Betriebs von Radlogistik-Zentren im Rahmen ihrer Kernaufgaben übernehmen kann.

### **c) Einrichtung eines „Ökosystems Radlogistik“ für Münchner Betriebe und die Radlogistikbranche**

Im Radlogistik-Hub an der Paketposthalle sollen zusätzlich zum reinen Warenumsatz komplementäre Services wie Werkstattinfrastruktur, Möglichkeit für Probefahrten etc. angesiedelt werden, um das „Ökosystem Radlogistik“ zu ergänzen. Die Zusammenfassung aller wichtigen Services rund um das Lastenrad soll einen vereinfachten Einstieg für Münchner Betriebe bieten, die (einen Teil ihrer) Transport- und Dienstleistungsfahrten aufs Lastenrad verlagern wollen. Für die Zukunft sollen weitere Angebote wie Leihfahrräder und Leasingangebote für die gewerbliche Nutzung im Hub angesiedelt werden.

Auch das Thema Handwerker-Hubs kann im Rahmen dieses Ökosystems angesiedelt werden.<sup>8</sup> So sind z.B. Werkzeug-Depots denkbar, aber auch geteilte Fahrzeuge oder die Zwischenlagerung von Ersatzteilen für Service-Einsätze. Das Mobilitätsreferat ist hierzu mit dem Referat für Arbeit und Wirtschaft sowie mit der Handwerkskammer im engen Austausch.

### **d) Beratung und Förderung der Lastenradnutzung**

Zu Jahresbeginn 2025 wurde eine umfassende Informationsseite rund um die betriebliche Lastenradnutzung implementiert.<sup>9</sup> Diese bietet Münchner Unternehmen Beratung zu Lastenradtypen, Finanzierungsmöglichkeiten, Möglichkeiten für Probefahrten, etc.

Im Oktober 2025 startete ergänzend das erste Beratungs- und Testangebot für Münchner Betriebe. Acht Betriebe aus den Bereichen Handwerk, Handel, Dienstleistung, Bildung und Soziales erhielten für einen Testzeitraum von 4 Wochen ein auf ihre Bedarfe zugeschnittenes Lastenrad, inklusive Beratung, Reparaturservice und Unterstützung. Weitere Beratungs- und Informationsveranstaltungen sind z.B. in Zusammenarbeit mit den verschiedenen Verbänden und Kammern geplant, um emissionsfreies Liefern und Leisten per Lastenrad in allen geeigneten Bereichen zu fördern.

Mit dem Projekt sollten Erkenntnisse gewonnen werden, für welche Branchen das Thema Lastenrad spannend ist, und welche Art von Informations- oder Serviceangeboten benötigt werden, um den weiteren Ausbau zu fördern. Als erstes Fazit der Testphase kann festgehalten werden, dass das höchste Interesse von Seiten ausliefernder Betriebe bestand, insbesondere im Lebensmittelbereich. So haben zwei Testbetriebe auch direkt die Testräder übernommen und erfolgreich in ihren Fuhrpark integriert. Im Bereich des dienstleistenden Handwerks gibt es zwar bereits viele erfolgreiche Beispiele auf den Münchner Straßen (z.B. im Kaminkehrergewerbe), im Rahmen des Testprogramms konnten aber für den Moment keine weiteren signifikanten Potenziale im Handwerk erschlossen werden. Der ausführliche Evaluationsbericht des Programms wird, sobald verfügbar, auf der oben genannten Webseite veröffentlicht.

---

<sup>8</sup> Vgl. Antrag Gewerbe und Handwerk stärken! Werkzeug- und Maschinendepots im Stadtgebiet schaffen (Antrag Nr. 20-26 / A 04875 von Herrn StR Manuel Pretzl, Herrn StR Thomas Schmid, Frau StRin Ulrike Grimm, Herrn StR Alexander Reissl, Herrn StR Sebastian Schall, Herrn StR Hans-Peter Mehling vom 22.05.2024), derzeit in Bearbeitung durch das Referat für Arbeit und Wirtschaft

<sup>9</sup> <https://muenchenunterwegs.de/information/wirtschaftsverkehr-lastenrad-testprogramm>

### 3.3 Etablierung eines stadtweiten Netzes an anbieteroffenen Paketboxen und weiteren Übergabepunkten („out-of-home delivery“) und Optimierung lokaler Handelskonzepte

Ziel dieses Handlungsfeldes ist es, dass die Bürger\*innen an einem zentralen, wohnortnahen und möglichst ÖV-nahen Standort die Möglichkeit erhalten, die Pakete aller Versender gebündelt abholen bzw. versenden zu können. Dies können z.B. Paketboxen oder Paketshops sein. Durch diese „out-of-home-delivery“ sollen die Belastungen in den Wohngebieten durch den stetig zunehmenden Lieferverkehr verringert werden. Zum einen werden Mehrfachzustellungen vermieden, zum anderen werden mehrere Sendungen an einem Punkt konsolidiert zugestellt, so dass verkehrsbehindernde Stopps und Fahrleistungen bei den KEP-Fahrzeugen vermieden und vor allem Zustellverkehre in Wohngebieten deutlich reduziert werden.

Gleichzeitig setzt sich das Mobilitätsreferat im Dialog mit den Paketboxbetreibern dafür ein, dass die Möglichkeit der Haustürzustellung insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen erhalten bleibt, und dass es insbesondere für die Personengruppe der mobilitätseingeschränkten Personen zu keinen finanziellen Nachteilen kommt. Die Paketboxbetreiber arbeiten auf Anregung des Mobilitätsreferats aktiv an Möglichkeiten, die Boxen barrierefrei zugänglich zu machen. So ist es zum Beispiel jetzt schon möglich, bei der Einlieferung ein Einlegefach in Rollstuhlhöhe anzufordern.

Grundsätzlich sollten Paketboxen im Sinne der Klimaanpassung und Stadtgestaltung gebäudeintegriert, zum Beispiel in einer Mobilitätszentrale oder Quartiersgarage, aufgestellt werden, um den öffentlichen Raum von zusätzlichen vorwiegend privaten Belangen freizuhalten und für andere Nutzungen (z.B. Aufenthalt, Begrünung, Bewegungsräume) freizuhalten. Dort wo eine gebäudeintegrierte Installation nicht möglich ist, sollten die Boxen sich platzsparend in das jeweilige Quartier einfügen. Die Boxen sollten mit Rücksicht auf Denkmalschutz und Stadtgestaltung möglichst begrünt oder entsprechend gestaltet werden.

München Boxen sollen perspektivisch auch für Click&Collect-Funktionen nutzbar gemacht werden. Das heißt, dass lokale Händler dort Waren für Kunden hinterlegen können, die es nicht schaffen, diese während der Ladenöffnungszeiten abzuholen. In diesem Handlungsfeld sollen ergänzend auch lokale Handelskonzepte optimiert werden, insbesondere in Hinsicht auf eine konsolidierte Belieferung von gewerblichen Empfängern.

#### a) Produkt „München Box“

Um den schnell wachsenden Markt der Paketboxen in Richtung von anbieterintegrierten und somit flächeneffizienteren Systemen zu steuern, hat das Mobilitätsreferat der Stadt München eine „Marke“ für eine anbieterübergreifende Paketbox entwickelt – die München Box. Paketboxanbieter, die mindestens drei Logistikunternehmen in Ihrem Angebot integrieren, dürfen das Design der München Box tragen und können diese perspektivisch im Rahmen der Mobilitätskonzepte im Wohnungsbau anerkennen lassen (vgl. Abbildung 2).





Abbildung 2: Beispielhaftes Design einer München Box auf Flächen der Münchner Wohnen (Quelle: LHM/MOR, Dobner/Angermann)

Das Mobilitätsreferat nimmt hier eine rein koordinative bzw. vermittelnde Rolle ein, die über den Personalaufwand hinaus mit keinerlei Kosten für die Kommune verbunden ist. Die Boxen werden eigenwirtschaftlich und eigenverantwortlich durch die jeweiligen Firmen aufgestellt und betrieben.

Im Pilotprojekt werden die Erfahrungen, Akzeptanz sowie die Umwelt- und verkehrlichen Wirkungen evaluiert, um bewerten zu können, ob anbieterintegrierte Paketboxen im öffentlichen Raum eine positive Wirkung auf das Gemeinwohl haben.

Leider gibt es bisher keinen Anbieter, der alle Logistikunternehmen unter einem Hut vereint. Vielmehr entwickelt sich der Markt aktuell hin einer Vielzahl von Einzelanbietern mit nur einem Logistikpartner hin zu einem Markt für offene Paketboxsysteme. Die großen deutschen Logistikunternehmen, aber auch Unternehmen aus dem europäischen Ausland, liefern mittlerweile fast allesamt in eigene oder fremde Systeme ein. Die Entwicklungen in diesem Markt verlaufen aktuell sehr dynamisch.

Mittlerweile gibt es auch Anbieter für mobile Paketboxsysteme, die einfach versetzt werden können. Diese könnten sich zu einer spannenden Alternative zu fest installierten Boxen entwickeln, da die aufwändigen Genehmigungsverfahren deutlich reduziert sind. Ziel ist es, solche Systeme ebenfalls zu pilotieren und genehmigungsrechtliche Lösungen zu prüfen, zum Beispiel in Form von speziellen Parkausweisen. Als mögliche Flächen könnten z.B. durch die Einführung der gelben Tonne freiwerdenden Flächen von Recyclingcontainern genutzt werden.

## b) Pilotprojekt München Box im öffentlichen Raum

Gemeinsam mit Mitgliedern des Bezirksausschusses Au-Haidhausen wurden 10 Standorte für einen zwei-jährigen Pilotversuch von München Boxen im öffentlichen Raum ausge-



wählt. Die Boxen sollen im Frühjahr 2026 aufgestellt und anschließend in Hinsicht auf die verkehrlichen Wirkungen und die Akzeptanz evaluiert werden.

Als erste Erkenntnis aus dem Planungsprozess ist festzuhalten, dass sich der Genehmigungsprozess – von der Standortauswahl bis hin zum Sparten- und Genehmigungsverfahren hin zur Einrichtung geeigneter Lieferzonen – aufwändig gestaltet (Beginn des Prozesses war bereits im Sommer 2023). Auf Privatgrund ist die Umsetzung deutlich einfacher. Sollte die Evaluation positiv ausfallen und eine stadtweite Einrichtung von offenen Paketboxensystemen im öffentlichen Raum empfohlen werden, so sollten Flächen in Erwägung gezogen werden, die bereits entsprechende Prüfungsverfahren durchlaufen haben, z.B. Flächen des rückgebauten MVG Rad Systems. Zudem ist im Sinne der Klimaanpassung Neuversiegelung zu vermeiden.

#### **c) Pilotprojekt München Box auf Privatgrund in Kooperation mit der Münchner Wohnen**

Ein weiteres Pilotprojekt zur München Box wird aktuell mit der Münchner Wohnen auf Privatgrund umgesetzt. Zwanzig Flächen werden an zwei verschiedene Anbieter zum eigenwirtschaftlichen Betrieb vermietet, weitere Flächen befinden sich in Prüfung. Die ersten neun Boxen wurden im Herbst 2025 eröffnet und können von den Bewohnern der Münchner Wohnen sowie der weiteren Nachbarschaft genutzt werden (vgl. Abbildung 2).

Im Rahmen des Planungsprozesses wurde gemeinsam mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung und der Münchner Wohnen eine Liste an Standortkriterien erarbeitet, die aktuell in einen Leitfaden integriert werden.

Eine besondere Herausforderung für die Planung von München Boxen auf Privatgrund ist die Abwicklung des Zustellverkehrs. Die Bestückung der Boxen sollte weitestgehend auf Privatgrund abgewickelt werden und keine Parkvorgänge in zweiter Reihe im öffentlichen Raum generieren. Im Planungsprozess ist hier eine enge Abstimmung mit der Verwaltung wichtig.

Die ersten Erfahrungen zeigen, dass die Errichtung von Paketboxen auf Privatgrund deutlich einfacher und ressourcenärmer umzusetzen ist als im öffentlichen Raum (vgl. Kapitel 3.3 b)). Das Mobilitätsreferat plant deshalb, gemeinsam mit den betroffenen Referaten die Errichtung von München Boxen auf Privatgrund im Bestand sowie im Neubau voranzutreiben und die Vorhaltung entsprechender Flächen in Quartierskonzepten und Bebauungsplänen zu integrieren.

#### **d) Digitale Anzeige von Out-of-Home-Delivery-Punkten**

Um die sogenannte Out-of-Home-Delivery attraktiver für Bürger\*innen zu machen, ist es wichtig, eine entsprechende Informationsplattform aufzubauen. Aktuell ist eine Gruppe von Wirtschaftsverkehrskoordinatoren verschiedener Städte im Austausch mit der Bundesnetzagentur, um die entsprechenden Informationen in einer in die Geoinformationssysteme integrierbaren Form verfügbar zu machen.

#### **e) Projekt Nachhaltiges Lieferkonzept für die letzte Meile zur Eigenbelieferung der Landeshauptstadt München**

Das Mobilitätsreferat hat erste Impulse gesetzt, um die Eigenbelieferung der städtischen Dienststellen effizienter und umweltfreundlicher zu gestalten. In diesem Zusammenhang hat das Mobilitätsreferat in Zusammenarbeit mit der Vergabestelle 1 des Direktoriums geprüft, wie ein nachhaltiges Lieferkonzept für die letzte Meile implementiert werden kann. Hierbei wurden die Lieferanten und Logistikdienstleister in Dialogformaten eingebunden. Dieses daraus entwickelte umweltfreundliche Konzept sieht vor, dass die Lieferungen von

Verbrauchsartikeln nicht mehr direkt an die einzelnen Dienststellen erfolgen, sondern an einen zentralen Logistik-Hub geleitet, um anschließend mit emissionsfreien Fahrzeugen an die jeweiligen Verwendungsstellen ausgeliefert zu werden. Die eingebundenen Lieferanten und potenziellen Logistikdienstleister haben die Umsetzbarkeit bestätigt.

Durch die Umsetzung eines solchen Lieferkonzepts inklusive des Einsatzes emissionsarmer Fahrzeuge auf der letzten Meile können etwa die Hälfte der Zustellfahrten für Verbrauchsartikel für die Stadt reduziert werden, was die Emissionen auf der letzten Meile um ca. 80% vermindert. Aufgrund turnusmäßiger Belieferungen wird der Abwicklungsaufwand in den Verwendungsstellen planbarer, deutlich reduziert und die Lieferkosten werden beeinflussbar. Zusätzlich könnte der Wegfall der Hürde, über 1.000 Verwendungsstellen einzeln zu beliefern, die Teilnahme an einer Ausschreibung für Verbrauchsartikel für weitere Unternehmen attraktiver machen. Zudem wird bei diesem Projekt auch die Integration von Rücknahmesystemen für eine verstärkte Kreislaufwirtschaft mitgedacht.

### **3.4 Förderung der Umstellung auf emissionsfreie Logistik**

Im Rahmen dieses Handlungsfelds werden Maßnahmen entwickelt, die den Einsatz von E-Fahrzeugen insbesondere im Wirtschaftsverkehr fördern.

Ein erster Maßnahmenbereich, der hier Wirksamkeit entfaltet, ist der Umgang mit Gebühren im Rahmen der Erteilung von Park-Ausnahmegenehmigungen. So können als Anreiz die Gebühren für emissionsfreie Fahrzeuge gegenüber emittierenden Fahrzeugen deutlich reduziert werden.

Das Mobilitätsreferat empfiehlt, diesen finanziellen Anreiz für eine Flottenerneuerung im Wirtschaftsverkehr hin zu emissionsfreien Antrieben beizubehalten und bis auf Weiteres umzusetzen.

Dies bedeutet konkret, dass auch nach Auslauf der Förderrichtlinien weiterhin Antragstellende, wie z.B. Handwerker und Gewerbetreibende, aber auch Privatpersonen, die nicht einen Bewohnerparkausweis, sondern eine Ausnahmegenehmigung benötigen, unter der Prämisse, dass sie ein emissionsfreies Fahrzeug betreiben, lediglich Gebühren i.H.v. 30,- Euro anstatt des regulären Gebührensatzes bis zu 360,- Euro zu entrichten haben. Die Förderung der E-Mobilität kann so lange aufrechterhalten werden, bis die Schaffung des Anreizes zur Umstellung auf E-Fahrzeuge nicht mehr notwendig erscheint, da eine entsprechende Förderquote erreicht ist. Dem Stadtrat ist bei Erreichung dieser Quote ein entsprechender Stopp der Gebührenreduzierung vorzuschlagen. Im Betrachtungszeitraum September 2024 bis August 2025 haben in Summe ca. 740 Antragstellende eine Gebührenminderung beantragt, so dass die Mindereinnahmen 242.610,- Euro betrugen.

### **3.5 Anpassung der Regularien**

Maßnahmen zur Integration von Logistiklösungen im öffentlichen Raum in die Sondernutzungsrichtlinie werden geprüft, sobald das Projekt München Box umgesetzt und die Evaluation erfolgt ist. Auch soll das Thema mobile Paketboxen, ggf. in Verbindung mit einem Logistiker-Parkausweis, als Alternative zu fest installierten Boxsystemen evaluiert werden, da hier planungsintensive Themen z.B. im Bereich des Sparten- und Erinnerungsverfahrens eventuell wegfallen.

#### 4. Quantitative Erfassung des Wirtschaftsverkehrs und Klimaschutzprüfung

Die Datenerfassung im Rahmen des Prozesses zur Erstellung der Roadmap Urbane Logistik diente der Ermittlung des Status Quo und des Anteils der Urbanen Logistik am Wirtschaftsverkehr sowie am Gesamtverkehr der Stadt München. Die Hochrechnungen zeigen die Wirkungen der vorgeschlagenen Maßnahmen in Hinsicht auf das Potenzial zur Reduzierung von CO<sub>2</sub>-Emissionen auf (vgl. Anlage 1, Tabelle 3, S. 90). Als Fazit ist deutlich zu erkennen, dass auch im Falle einer kompletten Umsetzung der ambitionierten Maßnahmen der Roadmap Urbane Logistik eine komplette Emissionsfreiheit in der urbanen Logistik bis 2035 (noch) nicht zu erreichen ist (vgl. Abbildung 3).

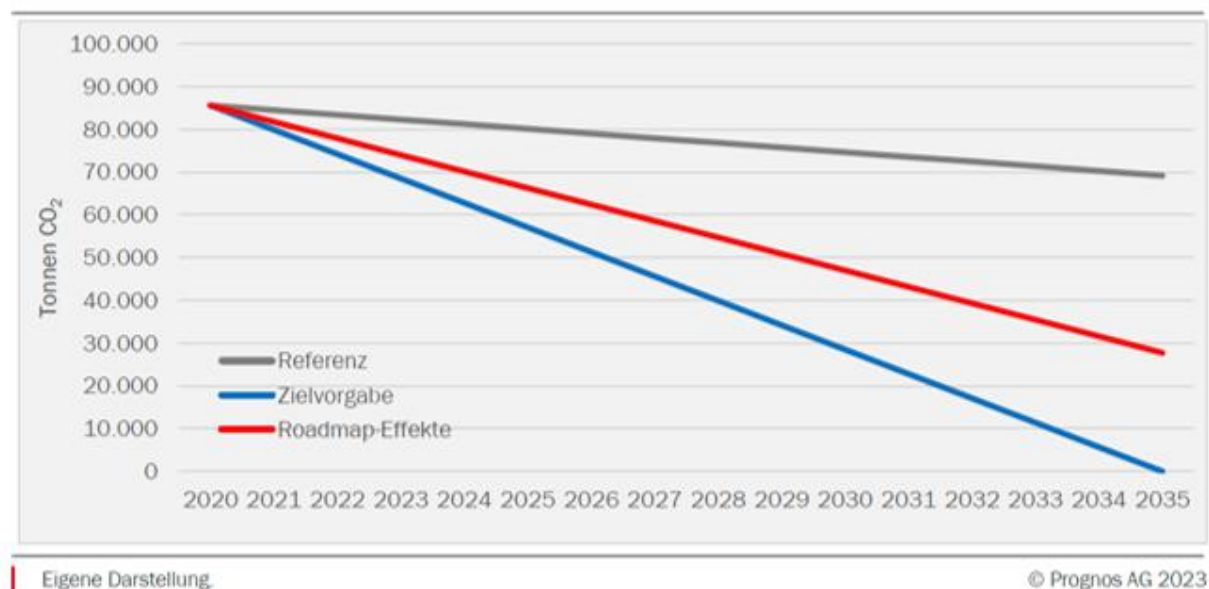


Abbildung 3: Effekte der Maßnahmen im Vergleich zur Zielvorgabe und zum Basisszenario (Quelle: Anlage 1, S. 91)

Für die quantitative Erfassung des urbanen Logistikverkehrs in München gibt es (wie auch in anderen Großstädten) kein standardisiertes und abgestimmtes Verfahren, das als Grundlage zur Berechnung der Verkehrsleistung und den damit verbundenen Emissionen herangezogen werden kann. Im Rahmen der Arbeiten zur Roadmap Urbane Logistik wurde versucht, den Münchner Wirtschaftsverkehr mengenmäßig zu erfassen. Leider ist es aufgrund der fehlenden Datenlage bislang nicht gelungen, eine genaue Erfassung der Quelle-Ziel-Beziehungen darzustellen, d.h. eine Darstellung, welche Wege welche Branchen im Stadtgebiet zurücklegen. Hierfür wäre eine Kooperation mit den Spediteuren notwendig, was sich datenschutzrechtlich schwierig gestaltet, aber im Rahmen der Datenerhebungen zum Güterverkehrskonzept aktuell geprüft wird.

Die vorliegenden Daten beziehen sich auf punktuelle Erfassungen der Verkehrsmengen der einzelnen Branchen, und entsprechender Hochrechnungen basierend auf dem Verkehrsmodell der Stadt München (vgl. Anlage 1, S. 6ff. und S. 87ff.). In Zukunft eröffnen sich hier neue Möglichkeiten durch die Datenerfassungen von TollCollect (Erfassung von Fahrzeugen mit einem zulässigem Gesamtgewicht über 3,5 t.), da hier – in anonymisierter Form – die Strecken einzelner Fahrzeuge auf den Hauptstraßen des Stadtgebiets nachverfolgt werden können. Eine entsprechende Anwendung dieser Möglichkeit erfolgt im Rahmen der Datenerfassungen zum Güterverkehrskonzept.

## 5. Qualitativer Beitrag der Effekte zu den Zieldimensionen und Klimaschutzprüfung

Eine Bewertung der Effekte rein bezogen auf den einen Zielwert CO<sub>2</sub>-Emissionen greift zu kurz und wird dem vielschichtigen Zielsystem der Roadmap nicht gerecht. Neben den Emissionseffekten ist zu beachten, dass die angestoßenen Veränderungen geeignet sind, auch die anderen, qualitativen Ziele der Roadmap zu erreichen. Die Matrix in Abbildung 3 gibt dazu einen Überblick (vgl. Anlage 1, S. 92ff.).

Die Darstellung verdeutlicht den komplementären Charakter der Effekte untereinander: Alle weisen ihre spezifischen Stärken und Defizite auf und erst ihre gesamthafte Verbindung ermöglicht eine adäquate Adressierung aller Zieldimensionen der LHM. Dabei greift es zu kurz, lediglich Maßnahmen zu setzen, die besonders wirkmächtig bei der Reduktion der Emissionen sind, da diese die anderen Zieldimensionen nur unzureichend adressieren. In der Summe der Maßnahmen zählt das Konzept wie folgt auf die gesteckten Ziele ein (vgl. Anlage 1, S. 94):

- Das Ziel der lokalen Emissionsfreiheit bis 2035 wird noch nicht erreicht, die CO<sub>2</sub>-Emissionen der urbanen Logistik betragen aber nur noch 40 Prozent des Referenzfalls ohne Maßnahmen. Auch alle anderen lokalen Emissionen (NO<sub>x</sub>, Feinstaub, Lärm) werden reduziert.
- Die Verkehrssicherheit wird durch die Abnahme von Konfliktsituationen erhöht, der Flächenbedarf für logistische Prozesse wird reduziert.
- Die Aufenthaltsqualität in der Altstadt und innerhalb des Mittleren Rings wird durch die zuvor genannten Wirkungen erhöht. Gleichzeitig wird die Ver- und Entsorgungssicherheit von Wirtschaft und Bevölkerung mit Waren und Dienstleistungen gewahrt. Der Münchner Logistik werden neue ökonomische Chancen durch innovative Konzepte eröffnet.
- Das zu erwartende Wachstum der urbanen Logistikverkehre wird stadtverträglicher abgewickelt.

Effekt	Begrenzung der Verkehrsleistung	Lokale Emissionsfreiheit	Verkehrssicherheit	Versorgungssicherheit und ökonomische Chancen	Erhöhung Aufenthaltsqualität	Begrenzung Flächenbedarf
Elektrifizierung	Niedrig	Hoch	Niedrig	Niedrig	Niedrig	Mittel
Alternative Logistikprozesse	Niedrig	Niedrig	Mittel	Hoch	Mittel	Mittel
3L-Zonen	Niedrig	Mittel	Hoch	Mittel	Hoch	Niedrig
Bündelung und Vermittlung von Kapazitäten	Hoch	Mittel	Niedrig	Hoch	Niedrig	Hoch
Alternative Übergabepunkte	Mittel	Niedrig	Mittel	Hoch	Mittel	Mittel

Abbildung 4: Qualitativer Beitrag der Effekte zu den Zieldimensionen (Quelle: Prognos AG)

## 6. Monitoring und Fortschreibung

Um die Umsetzung der in der Roadmap Urbane Logistik beschriebenen Maßnahmen sowie deren Effektivität zu bewerten, und das Maßnahmenprogramm gegebenenfalls anzupassen, bedarfs es einer regelmäßigen Überprüfung der Wirkungsgrade der beschriebenen Maßnahmen. Hierfür wird ein Monitoringkonzept ausgearbeitet, das in den späteren Phasen der regelmäßigen Evaluierung des Fortschritts dient:

- Welche Maßnahmen wurden in welchem Umfang umgesetzt, welche verzögern sich?
- Welche Effekte auf die Zielindikatoren sind bereits messbar? Welche Effekte werden in Zukunft erwartet?
- Bei welchen Maßnahmen muss in Bezug auf Skalierbarkeit oder Umsetzungstempo nachgesteuert werden?
- Haben externe Entwicklungen dazu geführt, dass bestimmte Maßnahmen nicht mehr aktuell sind?
- Müssen weitere Maßnahmen in die Roadmap integriert werden?

In der Roadmap Urbane Logistik wird eine Methodik zur Ermittlung der Fahrleistung für spezifische Segmente des Wirtschaftsverkehrs beschrieben (vgl. Anlage 1, S. 8ff.). Diese Methodik wird in regelmäßigen Abständen angewandt, um so die Entwicklung der wirtschaftsverkehrsspezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen zu monitoren.

Diese Fortschreibung der Teilstrategie Wirtschaftsverkehr in Form der Roadmap Urbane Logistik stellt nur einen Baustein der gesamten Teilstrategie Wirtschaftsverkehr dar. Das zweite Element der Teilstrategie ist die Güterverkehrsstrategie, die derzeit erarbeitet wird und 2026 fertiggestellt werden soll.

## 7. Ressourcenbedarf

Die Geschwindigkeit der Umsetzung der geschilderten Arbeiten im Bereich Wirtschaftsverkehr, d.h. die weitere Umsetzung der Roadmap Urbane Logistik und deren sukzessive Fortschreibung, aber auch die Erarbeitung eines Konzepts für den Güterverkehr, sind abhängig von der Verfügbarkeit von Personal- und Finanzressourcen, nicht nur im Mobilitätsreferat, sondern auch in den weiteren beteiligten Referaten.

Aktuell arbeitet das Team Wirtschaftsverkehr im Geschäftsbereich GB1 Strategie des Mobilitätsreferates mit zwei unbefristeten Stellen (Koordination Urbane Logistik und Gesamtstrategie, sowie Koordination Güterverkehr) sowie einer bis Ende 2027 befristeten Projektstelle aus dem EU-Projekt metaCCAZE. Zwei weitere Stellen (mit den Schwerpunktthemen Ausweitung und Digitalisierung von Lieferzonen, Weiterentwicklung „Out-of-Home-Delivery“, Datenmanagement und kommunale Logistikkonzepte) sowie eine Stelle im Bereich der Daueranordnungen im Geschäftsbereich 2 Verkehrs- und Bezirksmanagement zur Bearbeitung verkehrsrechtlicher Anordnungen für den Wirtschaftsverkehr konnten aufgrund der Haushaltslage nicht mehr besetzt werden.

Eine flächendeckende Umsetzung der München Box im öffentlichen Raum ist ohne signifikante zusätzliche Personal- und Finanzressourcen in verschiedenen Referaten nicht umsetzbar.

Die Ausweitung der Lieferzonen erfordert jährliche investive Finanzmittel im Baureferat in Höhe von 400.000 Euro. Diese werden wie oben beschrieben als temporäre Lösung über die Nahmobilitätspauschale angemeldet, brauchen perspektivisch aber ein festes Budget im Haushalt. Ferner erfordert die Inangriffnahme dieses exemplarisch benannten Projekts Personalressourcen im Mobilitätsreferat im Geschäftsbereich 2 Verkehrs- und Bezirksmanagement und im Baureferat. Die Markierung der Lade- und Lieferzonen unterliegt einem

starken Verschleiß durch Überfahren, so dass diese bereits nach ca. 4 Jahren vollständig ersetzt werden muss. Daher benötigt das Baureferat ab 2030 ca. 150.000 Euro zusätzliche Mittel für die stetige Erneuerung von bereits bestehenden Markierungen. Bei einer Umsetzung von allen 1.000 Zonen steigt dieser Betrag jährlich auf 400.000 Euro.

Eine Weiterführung der Digitalisierung von Zonen für Laden, Liefern und Leisten erfordert eine dringliche Entfristung der Stellen aus dem metaCCAZE-Projekt, da diese Funktionen sonst nach Projektende Ende 2027 ersatzlos wegfallen, und ebenso die Bereitstellung der in 2025 aus Gründen der Haushaltskonsolidierung eingezogenen Stelle im Bereich Daueranordnungen. Eine Ausweitung der Sensoriklösungen bedarf weiterer Finanzmittel.

Eine Weiterführung der Förderung der Radlogistik sowie der Flächenvermittlungsstelle erfordert ebenfalls eine dringliche Entfristung der Stellen aus dem metaCCAZE-Projekt, da diese Funktionen sonst nach Projektende Ende 2027 ersatzlos wegfallen.

Als Ausblick bleibt festzuhalten, dass nach Abschluss der Strategieentwicklung im Bereich Logistik und Güterverkehr zur Umsetzung der dann entwickelten Maßnahmen dauerhaft ein angemessenes Budget zur Verfügung gestellt werden muss, um weitere Projekte umzusetzen und evaluieren zu können.

## **8. Ausblick**

Mit der vorgelegten Roadmap und den sich bereits in Umsetzung befindlichen Maßnahmen sowie der stattfindenden Arbeiten zum Güterverkehrskonzept werden aktuell wichtige Grundlagen für den Wirtschaftsverkehr in München geschaffen.

Um die Lücke zur Emissionsfreiheit im Wirtschaftsverkehr zu schließen, bedarf es jedoch weiterer, mutigerer Maßnahmen im Sinne von gezielten Restriktionen und Privilegien (wie z.B. Zero Emission Zones, Konzessionen oder klare Preissignale, vgl. Anlage 1, S. 94f.f). Viele dieser Maßnahmen sind jedoch nicht allein im Rahmen kommunaler Handlungsspielräume umzusetzen, sondern bedürfen weitgehenderer Änderungen auf Bundesebene.

Das Mobilitätsreferat wird bei der Bundesregierung die aktuellen Probleme der Kommunen in Hinsicht auf die Förderung eines emissionsfreien Wirtschaftsverkehrs in Form von klaren Forderungen darlegen und sich für Anpassungen bei den Regularien einsetzen.

## **9. Abstimmung mit den Querschnitts- und Fachreferaten**

Das Mobilitätsreferat bedankt sich bei den Querschnitts- und Fachreferaten für die konstruktive Zusammenarbeit im Rahmen der Erstellung der Roadmap und der Umsetzung erster Bausteine. Die Rückmeldungen zur Beschlussvorlage werden zur Kenntnis genommen und im weiteren Planungsprozess beachtet. Viele Hinweise wurden zudem direkt in die Beschlussvorlage eingearbeitet.

Das Direktorium Vergabestelle 1 sowie die Abfallwirtschaftsbetriebe München zeichnen die Beschlussvorlage ohne Einwände mit.

Die Stadtkämmerei zeichnet die Beschlussvorlage ohne Einwände mit, bittet aber um Einarbeitung des folgenden Hinweises: „Gem. der Beschlussvorlage ist keine Bereitstellung zusätzlicher Mittel vorgesehen, jedoch wird ein künftiger Ressourcenbedarf ausgeführt und dargestellt. Angesichts der äußerst angespannten Haushaltslage der Landeshauptstadt München möchten wir darauf hinweisen, dass die Finanzierung durch eine Ausweitung des Haushalts nicht möglich sein wird.“

Das Kommunalreferat nimmt die Beschlussvorlage zur Kenntnis und stimmt dieser mit fol-

gendem Hinweis zu: „Das Kommunalreferat unterstützt das Mobilitätsreferat in der Umsetzung der Mobilitätsstrategie 2035 und bekräftigt die Bedeutung einer konsequenten Nutzung der vom GeodatenService München bereitgestellten Daten und Plattformen.“

Das Referat für Klima- und Umweltschutz begrüßt die Beschlussvorlage grundsätzlich und zeichnet diese mit, regt jedoch redaktionelle Änderungen an, die in die Beschlussvorlage übernommen wurden.

Das Baureferat zeichnet den Beschlussentwurf unter der Maßgabe mit, dass die gekennzeichneten Änderungen berücksichtigt werden. Diese wurden nach Rücksprache übernommen.

Das Kreisverwaltungsreferat stimmt der Beschlussvorlage zu und bittet darum, die Mitzeichnung mit Hinweisen der Beschlussvorlage hinzuzufügen (vgl. Anlage 2).

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung zeichnet den Beschluss grundsätzlich mit, bittet aber um Berücksichtigung von Anmerkungen (vgl. Anlage 3). Diese wurden weitestgehend in die Beschlussvorlage übernommen und werden in den weiteren Planungsprozessen berücksichtigt.

Das Referat für Arbeit und Wirtschaft (RAW) nimmt die Beschlussvorlage zur Kenntnis und bittet um Beachtung der Hinweise aus den Stellungnahmen der Kammern und Verbänden der Wirtschaft (vgl. Anlage 4). Das Mobilitätsreferat (MOR) bedankt sich für die konstruktive thematische Zusammenfassung der naturgemäß aufgrund der unterschiedlichen Klientele und räumlichen Fokusgebiete teils divergierenden Positionen, und nimmt dazu wie folgt Stellung:

- **Verkehrsdaten zur urbanen Logistik:** Hier ist grundsätzlich festzuhalten, dass die fehlende Datenqualität im Wirtschaftsverkehr ein Problem ist, mit dem sich alle größeren Städte in Europa befassen müssen. Es ist zwar mittlerweile möglich, über Telematikdienstleister Stoppdata verschiedenster Nutzergruppen zu erwerben – dies wurde wie weiter oben beschrieben als Grundlage für die Verortung von 2L-/ 3L-Zonen pilotiert. Repräsentative Daten insbesondere zu Quelle-Ziel-Beziehungen sind aber insb. aufgrund der Datenschutzauflagen schwer zu generieren. Im Rahmen der Datenerhebungen zum Güterverkehrskonzept kommen erstmals neue Möglichkeiten der Datenanalyse zum Einsatz. Diese werden, soweit möglich, wie vorgeschlagen auch zur räumlichen Schärfung der Roadmap Urbane Logistik verwendet. Dem Vorschlag des Referates für Arbeit und Wirtschaft, bis zum Vorliegen einer verlässlicheren Verkehrsdatenlage des Wirtschaftsverkehr in München, die Umsetzung der Roadmap auf Örtlichkeiten mit heute schon offensichtlich hohem Bedarf zu konzentrieren (z. B. bei Ausweisung neuer 3L-Zonen), wird in dem Sinne entsprochen, dass bereits jetzt schon bedarfsorientiert gearbeitet wird. So wird z.B. aus nahezu allen Stadtbezirken innerhalb und in Nähe des Mittleren Rings der Bedarf nach einer Ausweitung von 2L-/ 3L-Zonen gemeldet sowie der Wunsch, die Radlogistik weiter zu fördern, um die Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität zu erhöhen.
- **Liefer- und Ladezonen:** Dem Vorschlag des Referates für Arbeit und Wirtschaft, die multifunktionale Nutzungsmöglichkeit bei neuen 2L-/ 3L-Zonen standardmäßig zu prüfen, wird entsprochen. Dies ist bereits gängige Praxis. 3L-Zonen werden in der Regel von 7-20 Uhr angeordnet, und stehen in den Tagesrandzeiten anderen Funktionen zur Verfügung. Eine Anordnung über 24h findet in der Regel nur Anwendung, wenn die Fehlbeparkung tagsüber zu hoch ist. Die multifunktionale Nutzung von 2L-/ 3L-Zonen ist auch durch die in den Workshops vereinbarte Standardlänge von 15m pro Zone gegeben, so dass in der Regel zwei Fahrzeuge dort Platz finden.

Das Referat für Arbeit und Wirtschaft schlägt vor, Priorität auf die Freihaltung bestehender 2L-/ 3L-Zonen durch eine strengere Verkehrsüberwachung und die schärfere Sanktionierung von Fehlbelegungen zu legen. Maßnahmen zur auffälligeren Markierung sowie Sensoriklösungen wurden bereits umgesetzt und werden aktuell evaluiert.

Das Mobilitätsreferat weist darauf hin, dass die Kommune die aktuell sehr geringen Bußgelder i.H.v. 25 Euro für die Fehlbeparkung auf 2L-/ 3L-Zonen nicht selbst beeinflussen kann. Andere EU-Länder erheben für eine Fehlbeparkung von Wirtschaftsverkehrsflächen oft Beträge von 120 Euro und mehr, und berichten von deutlich weniger Problemen. Es wird vorgeschlagen, dass die Stadt gemeinsam mit der Wirtschaft auf den Freistaat bzw. die Bundesregierung zugeht, um bessere Sanktionierungsmöglichkeiten einzufordern.

- **Digitalisierung der urbanen Logistik:** Die in den diversen Stellungnahmen bzw. seitens des Referats für Arbeit und Wirtschaft geforderte Novellierung des Parkleitsystems befindet sich bereits in Bearbeitung. Das Parkleitsystem der Innenstadt München erreicht in den nächsten Jahren das Ende seiner Betriebslaufzeit und wird dann in seiner bisherigen Form nicht mehr zur Verfügung stehen. Daher besteht die Notwendigkeit und bietet sich gleichzeitig auch die Chance, ein neues stadtweites, digitales und zukunftsfähiges System unter Berücksichtigung der Ziele der Mobilitätsstrategie 2035 zu etablieren. Im Juli 2025 wurde im Rahmen des Beschlusses des Mobilitätsreferates "Parken 4.0" mit der Maßnahme "Handlungsempfehlungen für ein neues Parkleitsystem für die Stadt München" begonnen. Dies bedeutet, dass die Entwicklung des ganzheitlichen, zukunftsfähigen Parkleitsystems sowie die zugehörige Strategie für die Umsetzung derzeit bearbeitet werden. Die Ergebnisse der Beratungsleistung und die daraus abgeleiteten Handlungsempfehlungen werden dem Stadtrat voraussichtlich im Jahr 2026 vorgestellt und ein Entscheidungsvorschlag zur Abstimmung vorgelegt. Der Wirtschaftsverkehr wird hier integriert mitgedacht.
- **Elektromobilität:** Das Referat für Arbeit und Wirtschaft unterstreicht die Forderungen nach einem Ausbau schneller Ladeinfrastruktur im Innenstadtbereich, die für alle Fahrzeugtypen nutzbar ist. Die Landeshauptstadt München ist bestrebt, mehr Schnelllademöglichkeiten in zentralen Lagen zu ermöglichen. Aktuell werden hierzu verschiedenste Aspekte wie z.B. Lärmbelästigung und größerer Raumbedarf für Schnellladeinfrastruktur abgewogen. Angesichts des begrenzten Platzangebots im Stadtgebiet geht das Mobilitätsreferat davon aus, dass Schnelllademöglichkeiten überwiegend auf privatem Grund errichtet werden müssen und bezieht dies in eine derzeit in Bearbeitung befindliche Beschlussvorlage zum Schnellladen ein. Betreiber\*innen von Parkhäusern, Einkaufszentren und anderen gewerblichen Einrichtungen könnten als Partner\*innen mit öffentlich zugänglichen Flächen gewonnen werden, um die Schnellladeinfrastruktur zeitnah auszubauen. Zudem sollten städtische Flächen (z.B. Parkplätze an Grünanlagen) auf Nutzbarkeit geprüft werden. Dies würde nicht nur die Ladeinfrastruktur erweitern, sondern auch die Attraktivität der Standorte für Kund\*innen und Besucher\*innen erhöhen, die elektrisch unterwegs sind. Eine enge Kooperation zwischen der Stadtverwaltung und der Wirtschaft könnte dazu beitragen, den Ausbau der Ladeinfrastruktur zügig und effizient voranzutreiben, ohne die Platzknappheit in der Innenstadt zusätzlich zu verschärfen.
- **Radlogistik:** Das Referat für Arbeit und Wirtschaft schlägt vor, Einzelmaßnahmen, die der Radlogistik zugutekommen, zunächst in Pilotversuchen zu testen und diese vorher mit den Wirtschaftsverbänden abzustimmen. Hier sollte mit Augenmaß und mit Blick auf die Verkehrssicherheit, vor allem des Fußverkehrs, vorgegangen werden. Das Mobilitätsreferat weist darauf hin, dass sich die Kritikpunkte primär auf den Altstadtbereich beziehen – dass hier insb. in den Fußgängerzonen kein zusätzlicher Verkehr gewünscht ist, ist auch im Sinne des Mobilitätsreferates. Die Radlogistik wird aber aktuell seitens der großen Logistikfirmen vor allem im Gebiet des Mittleren Rings und seiner Randlagen ausgebaut, und ist in diesem Bereich auch schon über den Pilotstatus hinaus. Mit der Industrie- und Handelskammer ist das Mobilitätsreferat im Rahmen des Reallabors Urbane Logistik bereits im engen Austausch zu allen Radlogistik-Themen.
- **Nachtlogistik:** Das Referat für Arbeit und Wirtschaft weist darauf hin, dass das Po-



tenzial von Nachtlogistik in der Roadmap Urbane Logistik nicht weiter vertieft wird. Dies liegt unter anderem daran, dass es in diesem Bereich wenig geeignete Anwendungsfälle gibt (Pakete, Handwerks- und Pflegeverkehre, etc.). Das Thema wurde deshalb in das Güterverkehrskonzept verschoben und dort aktuell bearbeitet. Die Anregung des Referates für Arbeit und Wirtschaft, die konstruktiven Vorschläge des Handelsverbandes Bayern und von DEHOGA Bayern in Hinsicht auf potenzielle Pilotprojekte aufzugreifen nimmt das Mobilitätsreferat gerne auf.

## **10. Stellungnahmen der Kammern und Verbände**

Das Mobilitätsreferat bedankt sich für die konstruktive Zusammenarbeit mit den Kammern und Verbänden im Rahmen der Teilnahme an den Workshops zur Erstellung der Roadmap Urbane Logistik sowie bei der Entwicklung der bereits angestoßenen Umsetzungen. Sehr gerne kommen wir auf die diversen Angebote tatkräftiger Projektunterstützung, gemeinsamer Pilotierungen sowie der Teilnahme an regelmäßigen Austauschrunden zurück. Ebenso bedankt sich das Mobilitätsreferat für die kritische Auseinandersetzung mit den Inhalten der Roadmap, insbesondere in Hinsicht auf die besonderen Anforderungen der einzelnen Interessensgruppen und räumlichen Lagen, und nimmt diese in die weiteren Arbeiten auf. Die Stellungnahmen von Industrie- und Handelskammer für München und Oberbayern, Handwerkskammer, CityPartnerMünchen e.V., Handelsverband Bayern e.V. und DEHOGA Bayern e.V. sind in den Anlagen 5-9 nachzulesen. Diese werden auch den Auftragnehmern für das Güterverkehrskonzept zur Verfügung gestellt und im Rahmen der weiteren Konzepterstellung beachtet.

Zur besseren Einordnung wird angemerkt, dass die Roadmap Urbane Logistik 2035 in Anlage 1 in erster Linie eine langfristige Empfehlung des Gutachtertteams basierend auf den in den Workshops erarbeiteten Inhalten darstellt. Zusätzlich fanden äußere Zielstellungen bzw. Rahmenbedingungen, insbesondere die Erreichung der Klimaschutzziele, denen sich die Landeshauptstadt München verschrieben hat, Einzug in die Erarbeitung der Handlungsfelder. Viele der Maßnahmen, insbesondere in Richtung von Privilegierung und Preisung, haben zum heutigen Zeitpunkt noch keine rechtliche Umsetzungsgrundlage. Die detaillierte Prüfung der Machbarkeit und Ausgestaltung einzelner Maßnahmen muss deshalb sukzessive in Abstimmung mit den betroffenen Referaten und in Abstimmung mit den betroffenen Gruppen aus Wirtschaft und Stadtgesellschaft erfolgen. Umso mehr begrüßt das Mobilitätsreferat die Bereitschaft aller Stellungnehmenden zur Teilnahme an einem in regelmäßigen Abständen tagenden Austauschformat („Runder Tisch Wirtschaftsverkehr“). Das Mobilitätsreferat beabsichtigt, dieses nach Abschluss der Beteiligung zum Güterverkehrskonzept einzurichten, und weitere Referate dazu einladen.

Die meisten Fragestellungen aus den Stellungnahmen wurden bereits im Rahmen der Würdigung der Stellungnahme des Referates für Arbeit und Wirtschaft zusammenfassend adressiert. Ergänzend wird zum Thema München Box darauf hingewiesen, dass diese nicht aus städtischen Mitteln, sondern eigenwirtschaftlich durch die Boxenbetreiber finanziert werden. Ein entsprechender Hinweis wurde in der Beschlussvorlage ergänzt. Zudem wird darauf hingewiesen, dass die München Box perspektivisch auch Click&Collect-Funktionen für den lokalen Einzelhandel anbieten soll, um hier neu Potenziale zu erschließen.

In Bezug auf die Forderung der Handwerkskammer nach der Buchbarkeit von 2L-/ 3L-Zonen wird darauf hingewiesen, dass eine Reservierung von öffentlichem Raum mit den aktuellen Regelungen der StVO leider nicht vereinbar ist. Es kann lediglich mit informativischen Mitteln wie z.B. digitalen Anzeigetafeln vor Ort gearbeitet werden, was im SmaLa-Projekt in Hamburg leider trotzdem zu Fehlbeparkungen geführt hat (vgl. Kapitel 3.1.c). Das Mobilitätsreferat ist aber gerne bereit, diese Funktion im Rahmen des metaCCAZE Projekts gemeinsam mit dem Handwerk und weiteren interessierten Nutzergruppen zu pilotieren, sobald der erste Schritt der Verfügbarkeitsanzeige implementiert ist.

Zum Thema Nutzung von Flächen in Parkhäusern für Radlogistik wird darauf hingewiesen, dass hier nur Flächen betrachtet werden, die nachweislich über mehrere Jahre einen dauerhaften Leerstand vorzuweisen haben. In Bezug auf das Thema „Handwerkerhubs“ ist das Mobilitätsreferat im engen Austausch mit dem Referat für Arbeit und Wirtschaft sowie diversen Innungen und schließt sich dessen Stellungnahme an (vgl. Kapitel 3.2.d). Es ist aber darauf hinzuweisen, dass der Begriff „Handwerkerhubs“ im Sinne des Mobilitätsreferates auch Lösungen wie z.B. die Einrichtung von zentral gelegenen Versorgungszentren für Handwerksbetriebe umfasst, die in Kooperation mit bekannten, bereits im Markt etablierten Händlern geprüft werden, und insbesondere innerstädtisch angesiedelten Betrieben die Wege an den Stadtrand ersparen können. Auch solche Zentren können von einer Integration von Click&Collect-München Boxen profitieren, um die Versorgungsmöglichkeiten zeitlich auszuweiten.

Im Folgenden werden weitere Themen aufgegriffen, die insbesondere seitens der Industrie- und Handelskammer als ergänzende Vorschläge genannt wurden, und teilweise bereits gemeinsam mit verschiedenen Vertretern der städtischen Referate im Rahmen der Initiative MZM („Mobile Zukunft München“) bearbeitet werden (Reallabor Urbane Logistik, Stadt-Umland-Konzept Güterverkehr, E-Boost-LKW, Autonomer Güterverkehr):

- **Automatisierung der urbanen Logistik:** Es wird vorgeschlagen, bis 2035 potenzielle innerstädtische Anwendungsfälle zu eruieren und mindestens einen Anwendungsfall zu realisieren. Das Mobilitätsreferat begrüßt den Vorschlag und beteiligt sich gerne im Rahmen der rechtlichen und finanziellen Möglichkeiten an einem Pilotprojekt.
- **Digitalisierung der urbanen Logistik:** Die IHK fordert eine verbesserte Datenerfassung und den Ausbau digitaler Systeme (Logistik 4.0), um Lieferketten transparent zu machen und im Krisenfall effizient steuern zu können. Das Mobilitätsreferat prüft derzeit, inwieweit das Thema Resilienz, Zivilschutz und doppelter Nutzen von Technologie und Infrastruktur in die strategische Mobilitätsplanung Einzug erhalten kann. Für die Urbane Logistik bräuchte es noch eine weitere Detaillierung möglicher Anwendungsfälle, bevor diese in die Roadmap einfließen könnten. Dies könnte im Rahmen einer Fortschreibung oder Ergänzung der Roadmap passieren.
- **Effektives Flächenmanagement durch den Ausbau und die Digitalisierung von 2L-/ 3L-Zonen:** Es wird eine Prüfung von technischen Lösungen wie Scan-Cars oder LIDAR/Video gefordert im Sinne einer Digitalisierung der Überwachungsmöglichkeiten des Parkraummanagements. Das Mobilitätsreferat arbeitet derzeit mit dem Kreisverwaltungsreferat, dem Kommunalreferat und dem Baureferat an den hier adressierten Themen. Die Parkplatzsensorik für Sonderparkplätze, welche im Zuge eines Pilotprojektes derzeit erprobt wird, stellt dabei den ersten Schritt dar. Insbesondere die digitale

Parkraumerfassung und in Zukunft auch Überwachung durch Scan-Cars spielt in den strategischen Überlegungen eine große Rolle. Im Rahmen des Co-Innovationsprojektes „Truck Charging“ unter Federführung der Unternehmer TUM werden zudem durch das Zusammenwirken von Akteuren wie MAN, Alpitronic, E.ON und AVL, dem Start-up FRYTE und der Logistikbranche praxisnahe Erkenntnisse und intelligente Lösungen pilotiert, die sich nahtlos in den Alltag integrieren lassen, Betriebsabläufe optimieren, Kosten senken und die Elektrifizierung im Güterverkehr vorantreiben. Gleichzeitig müssen bei allen Schritten die aktuellen Gegebenheiten, vor allem der extrem angespannte städtische Haushalt in Betracht gezogen werden, weshalb ein großangelegter Roll-Out neuer Technologie erst durch eine erfolgreiche Erprobung vorbereitet werden muss.

- **Verortung und konkrete, strategische sowie räumliche Entwicklung von Logistik-Hubs:** Die funktionale, organisatorische und räumliche Entwicklung von Hub-Konzepten, insbesondere solchen, die die erste, zweite und letzte Meile integrieren und auch zu einer Bündelung von Lieferungen beitragen können, wird in der Roadmap im Rahmen von Handlungsfeld 7 „Anpassung Infrastruktur“ benannt (vgl. Anlage 1, S. 80ff., zusammen mit anderen Infrastruktur-Maßnahmen wie z.B. dem Ausbau der Bahn- und Radinfrastruktur sowie strategischen Lückenschlüssen). Die Entwicklung dieses Handlungsfeldes ist ein wesentlicher Baustein der Arbeiten zum Güterverkehrskonzept.
- **Klare Identifizierung anzupassender Regulierungen anhand von Reallaboren:** Auch das Mobilitätsreferat sieht die klaren Vorteile von Reallaboren, um schnell und pragmatisch neue Lösungen testen zu können. Gleichzeitig ist das Beschreiten von neuen Wegen insbesondere in der Verwaltung sehr ressourcenintensiv, und kann angesichts der aktuellen Personallage nicht für alle Anwendungsfälle mit gleicher Tatkraft vorangetrieben werden. Extern finanzierte Förderprojekte bieten hier die Chance, Personal- und Sachmittellücken zu schließen. Es wird angeregt, im bereits stark aufgestelltem und vernetztem MZM Teilnehmerkreis gezielt nach strategischen Allianzen zu suchen, die sich für Förderprojekte bewerben und so zusätzliche Ressourcen generieren.

### **Anhörung des Bezirksausschusses**

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

Dem Korreferenten des Mobilitätsreferats, Herrn Stadtrat Schuster, sowie dem Verwaltungsbeirat des Mobilitätsreferats - Geschäftsbereichs Strategie, Herrn Stadtrat Pretzl, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

## II. Antrag des Referenten

1. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, die Roadmap Urbane Logistik umzusetzen und weiterzuentwickeln.  
Als Fortsetzung der Stakeholderbeteiligung und zur Weiterentwicklung der Bausteine der Roadmap Urbane Logistik und des Güterverkehrskonzeptes werden ein regelmäßiges Austauschformat zwischen Verwaltung und Wirtschaft etabliert ("Runder Tisch Wirtschaftsverkehr") und themenbezogen die Fachreferate und betroffenen Akteure aus Wirtschaft und Stadtgesellschaft beteiligt.
3. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, die Park+Ride GmbH mit dem Betrieb des Radlogistik-Hubs am Viehhof, im rechtlich möglichen Rahmen, zu beauftragen bzw. bestehende Verträge anzupassen.
4. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt zu prüfen, ob die Park+Ride GmbH mit dem Betrieb weiter Radlogistik-Hubs beauftragt werden kann.
5. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, weitere Standorte für Radlogistik-Hubs in Zusammenarbeit mit den betroffenen Referaten und der Wirtschaft zu prüfen und geeignete Geschäftsmodelle für den Betrieb zu entwickeln.
6. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, gemeinsam mit den betroffenen Referaten die Errichtung von München Boxen auf Privatgrund im Bestand voranzutreiben und die Vorhaltung entsprechender Flächen in Quartierskonzepten zu integrieren.
7. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird gebeten, gemeinsam mit den zuständigen Referaten die Errichtung von München Boxen im Neubau nach entsprechenden Bedarfsmeldungen durch das Mobilitätsreferat bei der Planung zu berücksichtigen.
8. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, den Pilotbetrieb der München Box im öffentlichen Raum zu evaluieren und gemeinsam mit den betroffenen Referaten eine Handlungsempfehlung zu erarbeiten.
9. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, gemeinsam mit den betroffenen Referaten mobile Paketboxlösungen im öffentlichen Raum zu pilotieren und eine Handlungsempfehlung zu erarbeiten.
10. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, die systematische Ausweisung von weiteren Stellplätzen für den Wirtschaftsverkehr in allen Stadtbezirken weiterzuführen und dazu entsprechende Regelungen hinsichtlich der Kennzeichnung und Beschilderung der Stellplätze umzusetzen und weiterzuentwickeln.
11. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, die Finanzierung der strategischen, systematischen Ausweisung von weiteren Stellplätzen für den Wirtschaftsverkehr und deren dauerhafte Unterhaltung in allen Stadtbezirken im Rahmen des nächsten Eckdatenbeschlusses anzumelden. Sollten aufgrund der Haushaltslage keine Mittel zur Verfügung stehen, sind die notwendigen Mittel im jeweiligen Jahr über die Nahmobilitäts-pauschale zu beantragen.
12. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, die metaCCAZE Pilotprojekte zu evaluieren, erfolgreiche Maßnahmen zu verstetigen, Handlungsempfehlungen weiterzuentwickeln sowie sich um Finanzierungsmöglichkeiten sowie um eine Entfristung der Projektstellen als Basis für eine Ausweitung erfolgreicher Konzepte zu bemühen.
13. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, gemeinsam mit dem Kreisverwaltungsreferat Gebührenminderungen für eine Flottenerneuerung im Wirtschaftsverkehr hin zu emissionsfreien Antrieben weiterhin umzusetzen, zunächst im Rahmen der Gebühren für Parkausweise. Die Förderung der E-Mobilität kann so lange aufrechterhalten werden, bis die Schaffung des Anreizes zur Umstellung auf E-Fahrzeuge nicht mehr not-

wendig erscheint, da eine entsprechende Förderquote erreicht ist. Dem Stadtrat ist bei Erreichung dieser Quote ein entsprechender Stopp der Gebührenreduzierung vorzuschlagen.

14. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, in Zusammenarbeit mit dem Direktorium das Konzept zur konsolidierten Belieferung der für die Stadtverwaltung beschafften Verbrauchsartikel weiterzuentwickeln und gegebenenfalls umzusetzen, wenn dies wirtschaftlich dargestellt werden kann.
15. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, den Prozess zur Erstellung des Güterverkehrskonzepts inklusive Datenerhebung in enger Abstimmung mit den betroffenen Akteur\*innen fortzuführen, und resultierende Maßnahmenempfehlungen umzusetzen.

### **III. Beschluss**

nach Antrag.

Die endgültige Beschlussfassung über den Beratungsgegenstand obliegt der Vollversammlung des Stadtrates.

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-GL5**

1. Die Übereinstimmung des vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An das Direktorium HA II-BA
3. An das Direktorium Vergabestelle 1
4. An die Bezirksausschüsse 1-25
5. An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
6. An das Kreisverwaltungsreferat
7. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung
8. An das Kommunalreferat
9. An das Referat für Klima- und Umweltschutz
10. An das Baureferat
11. An die P+R GmbH
12. An die Münchner Verkehrsgesellschaft
13. An das Mobilitätsreferat – GB1
14. An das Mobilitätsreferat GB2
15. An das Mobilitätsreferat GB2.1
16. An das Mobilitätsreferat GB2.22  
z.K.
17. Mit Vorgang zurück zum Mobilitätsreferat GB1.23  
z. K.

Am

Mobilitätsreferat GL-Beschlusswesen