

Herrn  
Oberbürgermeister  
Dieter Reiter  
Rathaus



München, den 20.06.2018

## Lieferkonzept mit Lieferzonen für freie Radstreifen und Gehwege

### Antrag

1. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung entwickelt in Zusammenarbeit mit dem Kreisverwaltungsreferat ein Konzept für Liefermöglichkeiten und Lieferzonen mit dem Ziel, dass Radstreifen, Radwege und Gehsteige benutzbar bleiben.
2. Die Umsetzung erfolgt prioritär als Pilotprojekt in den stadtbekannt betroffenen Bereichen, in denen sich die Probleme häufen.
3. Das Konzept umfasst auch den Dialog mit den betroffenen Läden und Geschäften sowie mit den Lieferdiensten.

### Begründung:

Wegen der immer wieder verparkten Radstreifen fordert der ADFC (Allgemeiner Deutscher Fahrradclub) unter anderem sogenannte „Geschützte Radfahrstreifen“ wie sie z.T. in den USA eingesetzt werden. In den häufig eng bemessenen Münchner Straßenräumen wird der Einsatz geschützter Radfahrstreifen eher die Ausnahme bleiben. Schwerpunkt sollte hier zunächst sein, in möglichst vielen Straßen zwei Meter und soweit möglich 2,5m breite nutzbare Radstreifen einzurichten.

Damit diese Radstreifen nutzbar bleiben, muss die Stadt dafür Sorge tragen, dass sie möglichst weitgehend von Lieferverkehr etc. frei bleiben. Hierfür sind die Umwandlung von Kfz-Stellplätzen (tagsüber) in Lieferzonen, ein Dialog über weitere Liefermöglichkeiten mit den betroffenen Läden und den Lieferdiensten sowie ausreichende Kontrollen erforderlich. Dies würde auch helfen, um dem verbreiteten Parken in der zweiten Reihe durch Lieferdienste Einhalt zu gebieten.

In gleicher Weise soll bei stark durch Lieferverkehr verparkten Gehsteigen vorgegangen werden.

### Fraktion Die Grünen-rosa liste

Initiative:

Paul Bickelbacher  
Herbert Danner  
Anna Hanusch  
Sabine Nallinger  
Katrin Habenschaden

Mitglieder des Stadtrates

Herrn  
Oberbürgermeister  
Dieter Reiter  
Rathaus



München, den 14.01.2020

## **Attraktive Innenstadt 5: Gemeinsam mit der Wirtschaft Konzept für Wirtschaftsverkehr und kundenfreundliches Umfeld entwickeln**

### **Antrag**

Gemeinsam mit der Wirtschaft (Handel, Gastronomie und Handwerk) wird ein Konzept erarbeitet, wie in der Innenstadt ein kundenfreundliches Umfeld entwickelt und die Möglichkeiten des Wirtschaftsverkehrs verbessert werden können.

Dabei wird geprüft, wie der durch Eindämmung des privaten Autoverkehrs (z.B. durch Rückbau von Privatparkplätzen, Verlagerung von oberirdischen Parkplätzen in Parkhäuser etc.) gewonnene Platz genutzt werden kann.

In der Altstadt und angrenzenden Stadtteilen werden Lieferzonen erweitert, besser gekennzeichnet und besser kontrolliert.

### **Begründung:**

Eine Innenstadt mit weniger privatem Autoverkehr kann auch für potentielle Kund\*innen von Handel, Gastronomie und Handwerk attraktiver werden. Gerade angesichts der Konkurrenz des Internethandels kann die erhöhte Erlebnis- und Aufenthaltsqualität des Zentrums durch eine Verkehrsberuhigung den dortigen Einzelhandel stärken. Wenn privater Autoverkehr – und zwar fließender wie ruhender – weitgehend reduziert wird, bleibt auch mehr Platz für den Wirtschaftsverkehr, der dann zügiger abgewickelt werden kann. Voraussetzung hierfür sind erweiterte, besser gekennzeichnete und besser kontrollierte Lieferzonen.

Autostellplätze im öffentlichen Raum können weitgehend abgebaut werden, wenn – mit Ausnahme von Stellplätzen für Mobilitätseingeschränkte und Anwohnende – der Privatverkehr in Städten sukzessive reduziert wird. Verbleibender privater Stellplatzbedarf kann weitgehend unter die Erde verbannt werden, wie auch die IHK in ihrem Grundsatzpapier zur Mobilität betont: „Die durchschnittlich 2.500 freien Stellplätze in den 13 Parkgaragen innerhalb des Altstadttrings erlauben eine Verlagerung des öffentlichen Parkplatzangebots und schaffen dadurch den nötigen öffentlichen Raum für Liefer- und Handwerkerdienste.“

Wir bitten, wie in der Geschäftsordnung des Stadtrates vorgesehen, um eine fristgemäße Beantwortung unseres Antrags.

### **Fraktion Die Grünen – Rosa Liste**

Initiative:

Dr. Florian Roth, Katrin Habenschaden, Herbert Danner, Anna Hanusch, Paul Bickelbacher, Oswald Utz.

Mitglieder des Stadtrates



Herrn  
Oberbürgermeister  
Dieter Reiter  
Rathaus

München, 18.01.2022

## Bedingungen für den Wirtschaftsverkehr verbessern

### Antrag

Das Mobilitätsreferat wird gebeten, dem Stadtrat ein Konzept für die Verbesserung der Bedingungen für den Wirtschaftsverkehr vorzulegen. Dieses soll insbesondere folgende Aspekte enthalten:

- Quantitative und qualitative Verbesserung von Lade- und Lieferzonen gerade in Bereichen mit hohem Hochdruck inkl. besserer Kennzeichnung und Überwachung
- Perspektivische Möglichkeiten des Frei- und Vorhaltens sowie Reservierens von Lade- und Lieferzonen gestützt von moderner Sensorik
- Darstellung des Zusammenhangs zwischen Reduzierung des vermeidbaren privaten KFZ-Verkehrs (fließend wie ruhend) einerseits und der besseren Fahr- und Parkmöglichkeiten für den unerlässlichen Wirtschaftsverkehr andererseits mit Reduzierung von Verlusten an Zeit und Geld.
- Weiterentwicklung der Hotelanfahrtszonen

### Begründung:

Wirtschaft und insbesondere das Handwerk verlieren Zeit und Geld, wenn ihre Fahrzeuge wegen des zu großen allgemeinen Kfz-Verkehrsaufkommens insgesamt nur langsam vorankommen und nur schwerlich Parkmöglichkeiten finden.

Wenn vermeidbarer privater KFZ-Verkehr – und zwar fließender wie ruhender – reduziert wird (etwa durch Steuerungsinstrumente wie möglichst autofreie Zonen mit Ausnahmen für den Wirtschaftsverkehr, Verringerung privater Parkmöglichkeiten oder verstärkte Bepreisung ruhenden Verkehrs, Ausbau von Alternativen zum Privat-Kfz wie ÖPNV, Rad- und Fußverkehr), bleibt auch mehr Platz für den Wirtschaftsverkehr, der dann zügiger abgewickelt werden kann.

Das würde sowohl dazu führen, dass mehr Parkplätze frei bleiben, die z.B. das Handwerk mit den Dauerlizenzen zum Parken nutzen könnte, als auch dass mehr

Lieferzonen geschaffen werden können. Letztere sollen zukünftig besser, z.B. flächig und/oder farbig, gekennzeichnet und effektiver kontrolliert werden. Ebenso wäre es grade für gut planbare Lieferungen eine Erleichterung, wenn Lade- und Lieferzonen im Vorhinein buchbar wären.

Wenn der private KFZ-Verkehr in Städten sukzessive reduziert wird, können KFZ-Stellplätze im öffentlichen Raum weitgehend abgebaut werden. Verbleibender privater Stellplatzbedarf kann weitgehend unter der Erde oder oberhalb flächeneffizient gestapelt werden, wie auch die IHK in ihrem Grundsatzpapier zur Mobilität betont: „Die durchschnittlich 2.500 freien Stellplätze in den 13 Parkgaragen innerhalb des Altstadtrings erlauben eine Verlagerung des öffentlichen Parkplatzangebots und schaffen dadurch den nötigen öffentlichen Raum für Liefer- und Handwerkerdienste.“

#### **Fraktion Die Grünen – Rosa Liste**

Katrin Habenschaden  
Dr. Florian Roth  
Gudrun Lux  
Paul Bickelbacher  
Mona Fuchs  
Julia Post  
Florian Schönemann  
Christian Smolka  
Sibylle Stöhr  
Beppo Brem

Mitglieder des Stadtrates

#### **SPD/Volt-Fraktion**

Andreas Schuster  
Nikolaus Gradl  
Christian Müller  
Simone Burger  
Roland Hefter  
Klaus Peter Rupp  
Dr. Julia Schmitt-Thiel  
Christian Vorländer

Mitglieder des Stadtrates

## ANTRAG

An Herrn  
Oberbürgermeister  
Dieter Reiter

Rathaus, Marienplatz 8, 80331 München



03.02.2022

### Kostenloses Parken für Handwerksbetriebe

Das Parken für Handwerksbetriebe in München wird im Rahmen der Ausübung der jeweiligen Tätigkeit kostenlos. Hierzu sind entsprechende Parkausweise sowie eine in die Park-App integrierte Funktion durch die Verwaltung zu etablieren und auf Antrag auszugeben. Bisher bereits ermäßigte Gebühren entfallen im Zuge dieser Reform vollständig.

#### Begründung

Die Lebenshaltungskosten sind in keiner deutschen Stadt höher als in München. Erhöhte Gebühren für das Parken werden gerade bei handwerklichen Tätigkeiten, welche die Nutzung eines Kraftfahrzeugs bedingen, dazu führen, dass die Mehrkosten auf den Verbraucher umgelegt werden und somit die Preise für Handwerkerleistungen noch weiter steigen.

Zusätzlich schrecken ein eklatanter Mangel an verfügbaren Parkplätzen, sowie bereits hohe Parkgebühren Handwerksbetriebe in und um München ab, Aufträge im Stadtgebiet anzunehmen. Statt der Erhöhung der Jahresgebühren für Handwerkerparkausweise sollten im Gegenteil Parkgebühren für relevante Berufsgruppen unabhängig von der Geschäftsansässigkeit vollständig abgeschafft werden.

**Hans Hammer (Initiative)**  
Stadtrat

**Tom Schmid**  
Stadtrat

**Michael Dzeba**  
Stadtrat

## Antrag

An Herrn  
Oberbürgermeister  
Dieter Reiter

Rathaus, Marienplatz 8, 80331 München



08.12.2022

### München – Heimat fürs Handwerk II

#### Lösungsansatz der Handwerkskammer für Lieferzonen aufgreifen!

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung und das Mobilitätsreferat werden aufgefordert, den Vorschlag der Handwerkskammer zu prüfen und im besten Fall flächendeckend umzusetzen, Lade- und Liefertätigkeiten, die in Hinterhöfen stattfinden, nach außen auf öffentlichen Straßengrund zu verlagern, um somit Schallsituationen im Bereich der Höfe zu vermeiden.

#### Begründung

Handwerksbetriebe sehen sich immer mehr einer Situation gegenüber, die ihren Fortbestand im Stadtgebiet erschwert oder gar unmöglich macht. Durch enge Bebauungen und Zuzüge in Bestandwohnungen kommt es immer häufiger aus den Reihen der Nachbarschaft zu Beschwerden über Handwerksbetriebe, vor allem in Hinterhöfen. Einerseits verständlich, aber oft sind diese Betriebe schon viel länger am Standort. Andererseits braucht auch jeder mal einen Handwerker für die unterschiedlichsten Gewerke. Insofern ist der Vorschlag der Handwerkskammer unbedingt aufzugreifen und zu prüfen, wie Schallsituationen in den Hinterhöfen vermieden werden können. Die Verlagerung der Lade- und Liefertätigkeiten auf den öffentlichen Straßengrund kann dazu eine gute Möglichkeit sein.

**Manuel Pretzl**  
Fraktionsvorsitzender

**Thomas Schmid**  
Stadtrat

**Ulrike Grimm**  
Stadträtin

**Sebastian Schall**  
Stadtrat

**Alexander Reissl**  
Stadtrat

**Hans-Peter Mehling**  
Stadtrat

## Antrag

An Herrn  
Oberbürgermeister  
Dieter Reiter

Rathaus, Marienplatz 8, 80331 München



08.12.2022

### München – Heimat fürs Handwerk III Handwerkerparkplätze in Parklizenzgebieten ausweisen

Das Mobilitätsreferat wird aufgefordert, in den Parklizenzgebieten ausreichend Handwerkerparkplätze auszuweisen, die gut erreichbar und sinnvoll auf das gesamte Lizenzgebiet verteilt sind, um zu lange Wege für die Handwerker zu vermeiden.

#### Begründung

Handwerksbetriebe haben in einer engen Stadt wie München mit vielfältigen Problemen zu kämpfen. Eines davon ist die Suche nach geeigneten Parkplätzen in der Nähe der Kunden. Um die Suche zu verkürzen und anreisende Handwerksbetriebe überhaupt noch zu motivieren, einen Auftrag in der Stadt und vor allem der Innenstadt anzunehmen, sind in allen Parklizenzgebieten entsprechende Stellflächen, reserviert für Handwerksbetriebe, auszuweisen. Wichtig ist dabei, auf eine gute Verteilung im Viertel zu achten, damit die Wege für Handwerker zum Kunden nicht zu weit werden. Handwerkerparkplätze sollen Anlieferungen direkt am Gebäude nicht ausschließen. Diese speziellen Handwerkerparkplätze können beispielsweise ab 18 Uhr bis 6:30 Uhr für alle im Viertel Parkberechtigten zur Verfügung stehen. Die in der Süddeutschen Zeitung vom 21.10.2022 beschriebenen und in Umsetzung befindlichen orangenen Markierungen sind für das gesamte Stadtgebiet voranzutreiben.

**Manuel Pretzl**  
Fraktionsvorsitzender

**Thomas Schmid**  
Stadtrat

**Ulrike Grimm**  
Stadträtin

**Sebastian Schall**  
Stadtrat

**Alexander Reissl**  
Stadtrat

**Andreas Babor**  
Stadtrat

**Hans-Peter Mehling**  
Stadtrat

## Antrag

An Herrn  
Oberbürgermeister  
Dieter Reiter

Rathaus, Marienplatz 8, 80331 München



08.12.2022

## München – Heimat fürs Handwerk VII Einführung der Semmeltaste an Parkscheinautomaten

Das Mobilitätsreferat wird gemeinsam mit den Betreibern von Parkscheinautomaten aufgefordert, flächendeckend eine sog. Semmeltaste einzuführen, die 15 Minuten kostenfreies Parken für eine schnelle Besorgung, wie den Gang zum Bäcker, ins Blumengeschäft o.ä., ermöglicht.

### Begründung

Die sog. Semmeltaste ist ein viel diskutiertes Mittel, um eine schnelle Besorgung ohne zusätzliche Parkgebühren zu erledigen. Zum Schutz alteingesessener Bäckereien, Blumenläden o.ä. sollte auf die Einführung der Semmeltaste zurückgegriffen werden, denn gerade diese Geschäfte leben vom schnellen Kunden, der wenig Zeit zum Verweilen braucht. Die Alternative zum kurzen Sprung in den Lieblingsbäcker wäre sonst, auf dem Weg zur Arbeit an der Tankstelle zu halten oder auf eine, im Supermarkt integrierte Bäckerei zurückzugreifen, weil dort kostenfreie Parkplätze vorgehalten werden. Diese Ungleichbehandlung sollte nicht sein. Außerdem kann das kostenlose Kurzzeitparken die Rahmenbedingungen mit Blick auf die Kundenfreundlichkeit verbessern und den Einkaufs- und Gewerbestandort München durch seine Vielfalt stärken. Ist die Umrüstung der Parkautomaten zu kostenintensiv, so kann mittels einer Parkscheibe die Ankunftszeit am Parkplatz angezeigt und durch die Verkehrsüberwachung entsprechend kontrolliert werden. Bei beabsichtigter längerer Parkdauer ist bereits ab der ersten Minute ein gebührenpflichtiger Parkschein zu lösen.

**Manuel Pretzl**  
Fraktionsvorsitzender

**Thomas Schmid**  
Stadtrat

**Ulrike Grimm**  
Stadträtin

**Sebastian Schall**  
Stadtrat

**Alexander Reissl**  
Stadtrat

**Michael Dzeba**  
Stadtrat

**Hans-Peter Mehling**  
Stadtrat

Datum: 23.11.2022

**Beschlussvorlage des Mobilitätsreferats:**  
**Mobilitätsstrategie 2035**  
**Einstieg in die Teilstrategie Wirtschaftsverkehr – Urbane Logistik**

Lieferkonzept mit Lieferzonen für freie Radstreifen und Gehwege  
Antrag Nr. 14-20 / A 04200 von der Fraktion Die Grünen - Rosa Liste vom 20.06.2018

Attraktive Innenstadt 5: Gemeinsam mit der Wirtschaft Konzept für Wirtschaftsverkehr und kundenfreundliches Umfeld entwickeln  
Antrag Nr. 14-20 / A 06510 von der Fraktion DIE GRÜNEN/RL vom 14.01.2020, eingegangen am 14.01.2020

Bedingungen für den Wirtschaftsverkehr verbessern  
Antrag Nr. 20-26 / A 02297 von der Fraktion Die Grünen - Rosa Liste, SPD / Volt - Fraktion vom 18.01.2022, eingegangen am 18.01.2022

Kostenloses Parken für Handwerksbetriebe  
Antrag Nr. 20-26 / A 02361 von Herrn StR Hans Hammer, Herrn StR Thomas Schmid und Herrn StR Michael Dzeba vom 03.02.2022, eingegangen am 03.02.2022

Lieferkonzept mit Lieferzonen für freie Radstreifen und Gehwege  
Antrag Nr. 14-20 / A 04200 von der Fraktion Die Grünen - Rosa Liste vom 20.06.2018

Attraktive Innenstadt 5: Gemeinsam mit der Wirtschaft Konzept für Wirtschaftsverkehr und kundenfreundliches Umfeld entwickeln  
Antrag Nr. 14-20 / A 06510 von der Fraktion DIE GRÜNEN/RL vom 14.01.2020, eingegangen am 14.01.2020

Bedingungen für den Wirtschaftsverkehr verbessern  
Antrag Nr. 20-26 / A 02297 von der Fraktion Die Grünen - Rosa Liste, SPD / Volt - Fraktion vom 18.01.2022, eingegangen am 18.01.2022

Kostenloses Parken für Handwerksbetriebe  
Antrag Nr. 20-26 / A 02361 von Herrn StR Hans Hammer, Herrn StR Thomas Schmid und Herrn StR Michael Dzeba vom 03.02.2022, eingegangen am 03.02.2022

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V ...

Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 14.12.2022

**An das Mobilitätsreferat (per E-Mail an [wirtschaftsverkehr.mor@muenchen.de](mailto:wirtschaftsverkehr.mor@muenchen.de))**

Wir zeichnen den o.g. Beschlussentwurf des MOR mit, bitten jedoch darum, folgende Ergänzung (fett markiert) noch zu berücksichtigen:

S. 9: 3. Leitbild, Ziele und Herausforderungen

Im Rahmen der Mobilitätsstrategie 2035, deren Entwurf der Stadtrat im Sommer 2021 beschlossen hat (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V03507), stellt die Teilstrategie Wirtschaftsverkehr eine von 19 Teilstrategien dar. **Als Bestandteil der Mobilitätsstrategie 2035, die als Fachleitlinie der „Perspektive München“ fungiert, ist sie ein wichtiger Baustein der integrierten Stadtentwicklung.**

Zusätzlich regen wir an, zu prüfen, ob ein Teil der Maßnahmen, die im Rahmen der Teilstrategie Wirtschaftsverkehr realisiert werden sollen, in den drei bereits bestehenden Handlungsräumen der „Perspektive München“ (HR 3 – Rund um den Ostbahnhof-Ramersdorf-Giesing; HR 6 - Neuperlach und HR 9 – Innenstadt) umgesetzt werden können. In den Handlungsräumen 3 und 6 existiert bereits ein Handlungsraummanagement, das bei der Projektrealisierung unterstützend tätig werden kann. Da jedoch der Wirtschaftsverkehr in der Innenstadt überdurchschnittlich hoch ist und in der Teilstrategie eine zentrale Rolle spielt, ist vor allem eine Kooperation mit dem Handlungsraum HR 9 – Innenstadt zu empfehlen.

Gez.

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

AW: Bitte um Mitzeichnung | Frist: 25.11.2022 | Mobilitätsstrategie 2035. Einstieg in die Teilstrategie Wirtschaftsverkehr – Urbane Logistik

[REDACTED]

Mo 28.11.2022 15:07

An: MOR Wirtschaftsverkehr <wirtschaftsverkehr.mor@muenchende>;

Cc: [REDACTED]

📎 6 Anlagen (4 MB)

2022-11-15\_BE\_TS\_Wirtschaftsverkehr - Urbane Logistik\_Version zur Mitzeichnung.pdf; 2022-11-15\_BE\_TS\_Wirtschaftsverkehr - Urbane Logistik\_zur Mitzeichnung.odt; Anlage 1\_A04200\_Lieferkonzept mit Lieferzonen.pdf; Anlage 2\_A06510\_Attraktive Innenstadt 5.pdf; Anlage 3\_A02297\_Bedingungen für den WiVe verbessern.pdf; Anlage 4\_A02361\_Kostenloses Parken fuer Handwerksbetriebe.pdf;

Sehr geehrt [REDACTED]

das Kreisverwaltungsreferat zeichnet die Beschlussvorlage mit folgenden Änderungen mit:

HA II:

Es wird darauf hingewiesen, dass sich durch die Regelungen der 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans und die darin vorgesehene Maßnahmen bereits mit dem möglichen Inkrafttreten der Stufe 3 Erschwernisse für den Wirtschaftsverkehr ergeben können.

Es wird daher empfohlen, die Beschlussvorlage auch dem RKU zur Mitzeichnung zuzusenden und in die Beschlussvorlage mit aufzunehmen.

HA III:

Bisherige Formulierung auf Seite 24 der Beschlussvorlage:

„Das Mobilitätsreferat arbeitet aktuell mit der Bezirksinspektion des Kreisverwaltungsreferats an einer Liste von Kriterien, die einen Tatbestand für Logistiklösungen in der Sondernutzungssatzung zulassen.“

Bitte in:

„Das Mobilitätsreferat führt aktuell mit dem Kreisverwaltungsreferat - Bezirksinspektionen Gespräche, um zu prüfen, inwieweit Logistiklösungen als dauerhafte Sondernutzungen möglich erscheinen.“

ändern.

Die bisherige Formulierung auf Seite 24 der Beschlussvorlage:

„Es haben mit der Bezirksinspektion erste Gespräche stattgefunden, bei denen folgende Qualitätskriterien für Paketboxen als zielführend erachtet wurden:

- Nur anbieteroffene Systeme ...“

Bitte in:

„Es haben mit dem Kreisverwaltungsreferat - Bezirksinspektionen erste Gespräche stattgefunden, bei denen folgende Qualitätskriterien für Paketboxen als zielführend erachtet wurden:

- Nur anbieteroffene Systeme ...“

ändern.

Zusätzlich bittet das KVR um die Aufnahme des folgenden Textes an geeigneter Stelle in der BV:

„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.“

Beste Grüße

---

Von:

Gesendet: Dienstag, 15. November 2022 15:17

Betreff: Bitte um Mitzeichnung | Frist: 25.11.2022 | Mobilitätsstrategie 2035. Einstieg in die Teilstrategie Wirtschaftsverkehr – Urbane Logistik

Sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen,

wir bitten um Mitzeichnung der beiliegenden Beschlussvorlage bis zum 25.11.2022. Bitte richten Sie Ihre Rückmeldung per E-Mail an [wirtschaftsverkehr.mor@muenchen.de](mailto:wirtschaftsverkehr.mor@muenchen.de).

Um Fehlanzeige wird gebeten.

Für eine fristgerechte Rückmeldung bedanken wir uns bereits im Voraus. Für Rückfragen stehe ich Ihnen gerne jederzeit zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

---

Landeshauptstadt München

Mobilitätsreferat (MOR)

Strategie (MOR-GB1)

Forschung und Innovation (MOR-GB1.3)

Forschung (MOR-GB1.31)

Telefon:

Mobil: [REDACTED]

Fax: [REDACTED]

E-Mail: [REDACTED]

[muenchen.de/mobilitaetsreferat](https://muenchen.de/mobilitaetsreferat)



---

Mehr bewegen  
als nur sich selbst.



[muenchenunterwegs.de](https://muenchenunterwegs.de)

Elektronische Kommunikation mit der Landeshauptstadt München siehe:

[muenchen.de/ekomm](https://muenchen.de/ekomm)

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

Telefon: [REDACTED]  
Telefax: [REDACTED]

## **Mitzeichnung der Beschlussvorlage**

*Mobilitätsstrategie 2035*

*Einstieg in die Teilstrategie Wirtschaftsverkehr – Urbane Logistik*

### **I. An das Mobilitätsreferat, GB 1**

Das Referat für Arbeit und Wirtschaft zeichnet o.g. Beschlussvorlage vorbehaltlich folgender Änderungen mit:

Zu 7. Auswirkungen auf andere Teilstrategien (S. 17):

In der Tabelle zu den Schnittstellen der Teilstrategie Wirtschaftsverkehr – Urbane Logistik werden die Auswirkungen der Teilstrategie Wirtschaftsverkehr auf die anderen Teilstrategien aufgeführt. Bei den Auswirkungen auf die Teilstrategien „Öffentlicher Verkehr“ und „Radverkehr“ werden Beispiele genannt, bei denen der ÖPNV bzw. der Radverkehr Funktionen im Wirtschaftsverkehr übernehmen können (z.B. Cargo-Tram, Lastenrad-Logistik). Im Zusammenspiel dieser Teilstrategien mit der Teilstrategie Wirtschaftsverkehr geht es aber auch darum, mögliche Konflikte zwischen diesen beiden Verkehrsarten mit dem Wirtschaftsverkehr zu minimieren.

Für das Verhältnis zwischen Wirtschaftsverkehr und ÖPNV bedeutet dies beispielsweise, Liefer- und Ladezonen so anzuordnen und in einer Anzahl zur Verfügung zu stellen, dass es durch regelwidrige Haltevorgänge nicht zu Behinderungen im ÖPNV (z.B. zugestellten Tramgleisen) kommt.

Die Teilstrategien „Radverkehr“ und „Wirtschaftsverkehr“ müssen ebenfalls so koordiniert werden, dass das Liefern/Laden und das Radfahren möglichst konfliktfrei bleiben. Bei der Neuplanung von Straßenquerschnitten müssen Liefer-/Ladezonen und Fahrradinfrastruktur räumlich entsprechend angeordnet werden.

Es wird darum gebeten, den Aspekt der Konfliktvermeidung in den jeweiligen Tabellenzeilen zu ergänzen.

Folgende, ergänzende Formulierungen werden vorgeschlagen:

Für die Teilstrategie ÖPNV:

Neue Haltebereiche für die urbane Logistik berücksichtigen die Ziele der Teilstrategie ÖPNV, oder räumen bestehende Konflikte mit dem ÖPNV (z.B. Behinderung Tram) aus.

Für die Teilstrategie Radverkehr:

Die Einrichtung von Haltebereichen für die urbane Logistik wie auch der Ausbau der Fahrradinfrastruktur müssen die Zielsetzungen der jeweils anderen Teilstrategie im Blick haben, vor allem in Hinblick auf die Verkehrssicherheit.

Zu M2.1 Radlogistik-Gewerbehof am Viehhof (S. 20):

Die Münchner Gewerbehöfe besitzen zwar kein Exklusivrecht auf die Bezeichnung „Gewerbe-

hof“; um aber Verwechslungen mit oder eine direkte Zuordnung zu den Münchner Gewerbehöfen zu vermeiden, wird darum gebeten, einen anderen Begriff zu wählen. Alternativ werden „Radlogistik-Zentrum“ und „Radlogistik Hub“ vorgeschlagen.

Zu M5.1: Sondernutzung für Logistiklösungen im öffentlichen Raum

Bei den unter dieser Maßnahme genannten Kriterien für Paketboxen fällt auf, dass Standorte gesucht werden, die mit dem Pkw schwer zu erreichen sind. Hinsichtlich der angestrebten Vermeidung und Reduzierung des motorisierten (Abhol-) Verkehrs ist dies nachvollziehbar. Diese Maßgabe lässt jedoch außer acht, dass auch schwere Pakete an die Station bestellt werden können. Zudem sollten mobilitätseingeschränkte Personen bei der Nutzung dieser Paketboxen nicht benachteiligt werden. Explizit nach Standorten zu suchen, die schlecht mit dem Pkw zu erreichen sind, ist daher nicht zielführend. Es wird folgende, alternative Formulierung vorgeschlagen. Sie rückt eine gute Erreichbarkeit durch Verkehrsmittel des Umweltverbundes in den Vordergrund.

Mögliche Standorte werden von der Stadt vorgegeben – um zusätzlichen (Abhol-) Verkehr zu vermeiden, wird darauf geachtet, dass die Standorte vor allem an stark frequentierten Fuß- und Radverkehrsrouten sowie nahe an Haltestellen des ÖPNV liegen. Die Anfahrbarkeit mit dem PKW sollte grundsätzlich gegeben sein, steht bei der Standortwahl aber nicht im Vordergrund.

Mit freundlichen Grüßen

**II. vor Auslauf  
an Leitung RAW**

mit der Bitte um Kenntnisnahme und Zustimmung  
**Termin zur Vorlage im Mobilitätsreferat: 25.11.2022**

**III. Abdruck an  
RS/BW**

**IV. Wv. RAW/FB 2, SG 2**

Vormerkung zur Mitzeichnung:

Das Mobilitätsreferat hat bei der hier vorgestellten Entwicklung der Teilstrategie „Wirtschaftsverkehr“ das Referat für Arbeit und Wirtschaft und vor allem auch die Wirtschaftsverbände von Anfang an informiert und aktiv beteiligt. Bisher haben in diesem Jahr drei Strategieworkshops mit Beteiligung der Wirtschaft (Verbände, Logistikunternehmen) stattgefunden. Auch in die Umsetzungsprojekte ist die Wirtschaft involviert. Aus Sicht SG 2 (und auch SG 1) kann die Beschlussvorlage mitgezeichnet werden.

Clemens Baumgärtner

**Zweite Mitzeichnung der Beschlussvorlage**  
*Mobilitätsstrategie 2035*  
*Einstieg in die Teilstrategie Wirtschaftsverkehr – Urbane Logistik*

**An das Mobilitätsreferat, GB 1**

Das Referat für Arbeit und Wirtschaft dankt für die Berücksichtigung aller Anmerkungen aus der ersten Stellungnahme.

Bezüglich Punkt 6.6 „Handlungsfeld 6: Anpassung der Regulatorik“ wird darauf hingewiesen, dass an das knappe Gut „öffentlicher Raum“ äußerst vielfältige Anforderungen gestellt werden. Die Sondernutzungsrichtlinie muss diese Flächenansprüche möglichst ausgewogen berücksichtigen. Eine Anpassung der Sondernutzungsmöglichkeiten muss auch bestehende Sondernutzungen im Blick haben, z.B. genehmigte Freischankflächen. Die Überarbeitung der Sondernutzungsrichtlinie sollte dem Stadtrat erst vorgeschlagen werden, wenn die neuen Sondernutzungsstatbestände sich im Rahmen von Pilotprojekten bewährt haben und wenn sie für eine flächendeckende Einführung geeignet sind.

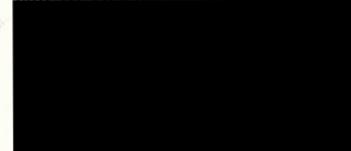
Das Referat für Arbeit und Wirtschaft zeichnet o.g. Beschlussvorlage vorbehaltlich folgender Änderungen mit:

Zu 13. Anträge, Stellungnahme zu aktuellen Beschlussvorlagen

Im vierten Absatz zur 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans der Landeshauptstadt München sind die geplanten Einschränkungen für Dieselfahrzeuge zu präzisieren, um Missverständnisse zu vermeiden (neuer Text **fett** formatiert):

~~Durch die Maßnahmen der Luftreinhalteplanung sollen künftig Dieselfahrzeuge nur noch mit Ausnahmegenehmigung auf dem bzw. innerhalb des Mittleren Rings fahren dürfen.~~ **Die 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans der LH München sieht die stufenweise Einführung eines Fahrverbots für Diesel-Kfz der Schadstoffklassen Euro 4/IV (Stufe 1, ab Feb. 2023) und Euro 5/V (Stufe 2, ab Okt. 2023) vor. Stufe 2 wird nur bei fortgesetzter Grenzwertüberschreitung umgesetzt. Der Anwohner- und Lieferverkehr bleibt in beiden Umsetzungsstufen zulässig. Sollte die Umsetzung der Stufen 1 und 2 nicht zur Einhaltung der NO<sub>x</sub>-Grenzwerte führen, werden Anwohner und gewerbliche Halter von Diesel-Kfz der o.g. Fahrzeugklassen auf und innerhalb des Mittleren Rings nur noch mit einer kostenpflichtigen Ausnahmegenehmigung fahren dürfen (Stufe 3, ab April 2024), soweit sie nicht unter die städtische Allgemeinverfügung oder andere Ausnahmetatbestände fallen. Der Parkausweis für gewerbliche Anlieger berechtigt zur Einfahrt für Stufe 1 und 2 (bis 31.03.2024). Der Münchner Handwerkerparkausweis gilt als Ausnahmegenehmigung für alle drei Stufen vorgesehen (d.h. auch ab 01.04.2024).**

Mit freundlichen Grüßen



Clemens Baumgartner



Industrie- und Handelskammer für München und Oberbayern

Landeshauptstadt München  
Mobilitätsreferat (MOR)

Blumenstraße 31  
80331 München

22. November 2022

## **Mobilitätsstrategie 2035 der Landeshauptstadt München Stellungnahme Teilstrategie Wirtschaftsverkehr – Urbane Logistik**

Sehr geehrte

wir bedanken uns für die Möglichkeit, Stellung zur Teilstrategie Wirtschaftsverkehr – Urbane Logistik im Rahmen der Mobilitätstrategie 2035 der Landeshauptstadt München nehmen zu können.

Bereits die erste Studie „Wirtschaftsverkehr in der Region München“ der Landeshauptstadt München unter Beteiligung der IHK für München und Oberbayern (IHK) aus dem Jahr 1997 hat ergeben, dass ein Drittel des Verkehrsaufkommens im Münchner Stadtgebiet dem Wirtschaftsverkehr zugeordnet werden kann. In der Altstadt wächst dieser Wert sogar auf bis zu 63 %. Daran hat sich bis heute nichts geändert, wie eine Nachfolgeuntersuchung aus 2017 ergeben hat. Lediglich die Zusammensetzung der Fahrzeuggrößen des Wirtschaftsverkehrs hat sich im Laufe der Jahre zugunsten kleinerer Fahrzeuge erheblich verschoben, nicht zuletzt aufgrund des starken Wachstums der KEP-Branche. Die IHK begrüßt daher die Entscheidung der Landeshauptstadt München, im Rahmen der Mobilitätsstrategie 2035 eine eigene Teilstrategie für den Wirtschaftsverkehr zu entwickeln.

Bei der weiteren Ausarbeitung der Teilstrategie zum Wirtschaftsverkehr – Urbane Logistik sind aus Sicht der IHK nachfolgend genannte Themen von besonderer Relevanz, die es bei der Umsetzung unbedingt zu beachten gilt:

### **1. Teilstrategie Wirtschaftsverkehr mit strategischer Allianz „Mobile Zukunft München“ (MZM) verzahnen**

Am 8. November 2022 hat der Münchner Stadtrat den Beitritt der LH München zur Allianz „Mobile Zukunft München“ (MZM) beschlossen. Mit dem Start von MZM wurden erste konkrete Arbeitsfelder und Projektideen im Bereich urbane Logistik identifiziert. Aus Sicht der IHK ist es unerlässlich, dass sich das Mobilitätsreferat im Rahmen der Umsetzung der Teilstrategie Wirtschaftsverkehr eng mit MZM abstimmt, um Synergieeffekte zu erzeugen und Doppelarbeiten zu verhindern.

### **2. Wirtschaftsverkehr mit Einnahmen aus Sonderparkausweisen stärken**

Die Anhebung der Gebühren zum 1. Februar 2022 für Sonderparkausweise der Unternehmen sowohl in den Parklizenzengebieten als auch für Handelsvertretungen und Handwerksbetriebe auf 720 EUR führen zu nicht unerheblichen Mehreinnahmen der Landeshauptstadt München. Die IHK begrüßt die in der Teilstrategie dafür angedachte Einrichtung eines Innovationsfonds zur finanziellen Unterstützung von Leasing- und Sharinglösungen bei Lastenrädern und Fahrzeugen aus zweckgebundenen Einnahmen der Sonderparkausweise. Das Programm sowie weitere Maßnahmen zur Reinvestition der Mehreinnahmen müssen jedoch von Anfang an allen Beteiligten des Wirtschaftsverkehrs zugutekommen und nicht, wie in der Teilstrategie mehrfach betont, zunächst in erster Linie den Handwerksbetrieben.

### **3. Fehlbelegung von Lieferzonen durch bessere Kennzeichnung reduzieren**

Die Erreichbarkeit der örtlichen Betriebe und Bewohner für Gewerbetreibende muss verbessert werden. Zu wenige und oftmals fehlbelegte Zonen für Liefern, Laden und Leisten, insbesondere in Stadtquartieren mit hohem Parkdruck, verhindern eine reibungslose Abwicklung dieser Verkehre. Durch Haltevorgänge in zweiter Reihe wird häufig auch der fließende Verkehr eingeschränkt. Da die Straßenverkehrsordnung (StVO) derzeit eine spezielle Kennzeichnung von Lieferzonen nicht zulässt, begrüßt die IHK das in der Teilstrategie angedachte Gesamtkonzept zur Beschilderung/Markierung mit dem Ziel, die hohe Fehlbelegungsquote von Lieferzonen zu reduzieren. Neue unkonventionelle Lösungsansätze zur Kennzeichnung von Lieferzonen außerhalb der StVO erfordern für einen erfolgreichen Testlauf jedoch von Anfang an eine enge Abstimmung mit dem StMI (z. B. analog der Einführung der Blauen Zonen in der Münchner Altstadt im Jahr 1997).

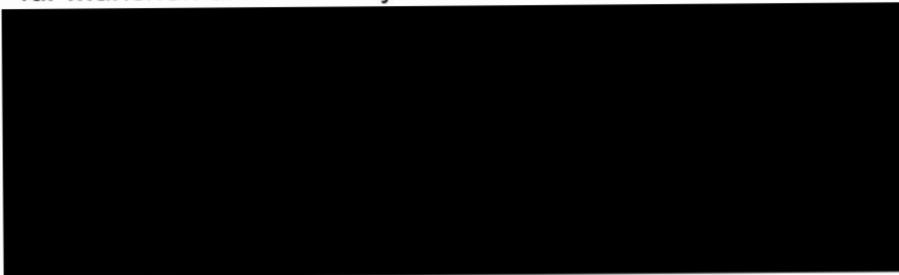
#### **4. Effizienten und nachhaltigen Wirtschaftsverkehr ermöglichen**

Der Personen- und Güterwirtschaftsverkehr ist geprägt von einer großen Heterogenität. Insbesondere der Güterwirtschaftsverkehr wurde bisher bei städtischen Verkehrsplanungen nicht in ausreichendem Maße berücksichtigt. Aufgrund seiner Bedeutung für den Wirtschaftsstandort und die Wachstumsbewältigung im Großraum München ist es nach Auffassung der IHK unerlässlich, dass sich die Teilstrategie zunächst auf die zentralen Herausforderungen des urbanen Wirtschaftsverkehrs fokussiert. Die Lösungsstrategien müssen so angelegt sein, dass dadurch ein möglichst großer Anteil des Wirtschaftsverkehrs effizienter und nachhaltiger abgewickelt werden kann. Für die Lösung von Einzelfallproblemen, beispielsweise in Form einer kennzeichenbasierten Reservierung eines Stellplatzes im öffentlichen Raum exklusiv für einen einzelnen Betrieb, ist die Teilstrategie nicht das geeignete Instrument.

Damit der urbane Wirtschaftsverkehr leistungsfähig bleibt und seinen Beitrag zur Verkehrswende leisten kann, muss dessen Heterogenität bei der Verkehrsplanung noch stärker berücksichtigt werden. Die Lösungsansätze in der Teilstrategie Wirtschaftsverkehr – Urbane Logistik müssen darauf abzielen, eine möglichst hohe Flächen-, Nutzungs- und Antriebseffizienz zu ermöglichen. Die IHK bringt sich gerne aktiv in die Entwicklung des Maßnahmenprogramms ein.

Freundliche Grüße

Industrie- und Handelskammer  
für München und Oberbayern





Landeshauptstadt München  
Mobilitätsreferat  
Strategie  
MOR-GB1-31  
[REDACTED]

München, 25. November 2022

**Stellungnahme zur Mobilitätsstrategie 2035  
Einstieg in die Teilstrategie Wirtschaftsverkehr – Urbane Logistik**

Sehr geehrte [REDACTED]

herzlichen Dank für die Übersendung des Entwurfs des Stadtratsberichts zur Mobilitätsstrategie 2035 und hier zum Einstieg in die Teilstrategie Wirtschaftsverkehr – Urbane Logistik. Gerne nehme ich Ihr Angebot wahr und führe hierzu wie folgt aus:

Die Probleme des Wirtschaftsverkehrs in der Landeshauptstadt München werden von unseren Mitgliedsbetrieben mittlerweile regelmäßig als Grund genannt, in Zukunft keine Aufträge mehr in München anzunehmen. So bekundeten in der letzten Umfrage zur Ausweitung der Umweltzone und zur Verschärfung der Einfahrkriterien in diese über die Hälfte aller Befragten, trotz großzügiger Ausnahmeregelungen für das Handwerk ernsthaft in Erwägung zu ziehen, nicht mehr in die Umweltzone zu liefern bzw. dort zu leisten. Bei der Umfrage zu einer möglichen City-Maut waren es 41 Prozent, die angaben, unter diesen Umständen nicht mehr im Stadtgebiet tätig zu werden. In einer bereits im Jahre 2020 durchgeführten Erhebung gaben 42 Prozent aller Befragten an, große Probleme zu haben, überhaupt durch den Stadtverkehr zu kommen und 61 Prozent bekundeten, dass die Verkehrssituation in München ein Grund sei, Aufträge im Stadtgebiet künftig anzulehnen. Mehrheitlich bei allen Befragungen wurde neben den direkten Verkehrsbehinderungen durch Baustellen, Einschränkungen der Fahrwege durch die Ausweisung von Fahrradwegen und Schanigärten das Fehlen möglicher Abstellflächen für die Werkstattwagen des Handwerks genannt.

Allein diese Ergebnisse zeigen, dass Wirtschaftsverkehr nicht nur eine Frage von City-Logistik und deren Abwicklungsmöglichkeiten abbilden sollte, sondern vor allem die Dienst- und Versorgungsleistungen des Handwerks einen ganz wesentlichen Bereich des gesamten Wirtschaftsverkehrs darstellen, der in der Vergangenheit leider nicht die Wertschätzung erfahren hat, die seiner Bedeutung gerecht werden könnte. Umso mehr erkennen wir an, dass mit der jetzigen Stadtratsvorlage die Probleme des Handwerks explizit adressiert werden und Lösungsvorschläge ausgearbeitet und in ersten minimalen Teilbereichen bereits umgesetzt wurden. Dabei sollte die Ausweisung von Parkflächen zum Liefern und Leisten in der Innenstadt besonders positiv hervorgehoben werden.



Mittel bis langfristig muss darauf hingearbeitet werden, dass im gesamten Stadtgebiet flächendeckend und in ausreichender Zahl Wirtschaftsverkehrszonen ausgewiesen werden, die es dem Handwerk wieder ermöglichen, vor Ort seiner Tätigkeit ohne gravierende Behinderungen nachgehen zu können. Deshalb müssen die entsprechenden Parkflächen einem entsprechenden Überwachungsdruck bei Fehlbelegung ausgesetzt sein. Aus unserer Sicht wäre es am zweckdienlichsten, wenn Parkflächen elektronisch gebucht und mittels Tracking überwacht werden könnten; dies würde auch gewährleisten, dass ein einmal gebuchter Parkplatz auch tatsächlich für das entsprechende Handwerkserfahrzeug freigehalten werden könnte. Außerdem ergäbe sich damit die Möglichkeit, zeitlich gestaffelte Parkberechtigungen auszusprechen, etwa dergestalt, dass in der Nacht Anlieger und tagsüber der Wirtschaftsverkehr parkberechtigt wäre. Auf sehr lange Zeit gesehen könnte das Modell auch auf den Individualverkehr übertragen werden, indem nur noch derjenige über den Mittleren Ring in die Stadt einfahren darf, der einen Parkplatz – sei es ein in einem Parkhaus gebuchter, ein angemieteter oder ein sonst wie fest zugeordneter Stellplatz – nachweisen kann. Damit würden sämtliche Parksuchverkehre vermieden ohne dass ein potentieller Besucher, der mit dem Auto unterwegs ist, aus der Stadt ausgeschlossen würde. Für die Kunden unserer Betriebe sowie den Einzelhandel wäre damit auch gewährleistet, dass ein möglicher Umsatz von vorneherein nicht stattfinden kann.

Der Ansatz, die mit dem Parkausweis für Handwerker erzielten Einnahmen in einen gesonderten Haushaltstitel zu überführen, aus dem später Maßnahmen zur Schaffung weiterer Parkflächen für das Handwerk finanziert werden oder Modellvorhaben im Zusammenhang mit dem Parkausweis ermöglicht werden, wird von uns ausdrücklich begrüßt. Wir stimmen deshalb der Aussage „inwiefern Mittel aus den Einnahmen für gewerbliche Parkausweise zur Refinanzierung von Parkplatzkontingenten für Handwerksbetriebe genutzt werden können“ vollinhaltlich zu und regen z.B. auch an, innovative Sensorik-Lösungen zur Überwachung von Wirtschaftsverkehrszonen aus diesem Fördertopf zu finanzieren.

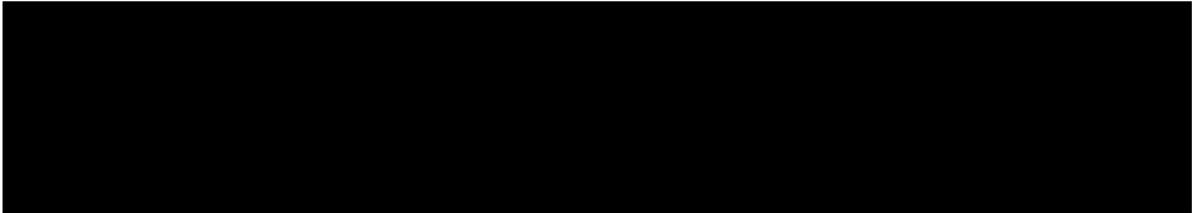
Neben der Unterstützung des angestrebten Lastenrad-Leasings für das Handwerk wird von uns besonders begrüßt, dass das von der Schreiner-Innung vorgeschlagene Sharing-Konzept, bei dem Innungs-Mitgliedern an zentralen Standorten Fahrzeuge der Sprinterklasse zur Verfügung gestellt werden sollen, ebenfalls als förderungswürdig angesehen wird.

Besonders hervorheben möchten wir nochmals unseren Vorschlag, Sonderspuren von Bussen auch für Notfalleinsätze des Handwerks freizugeben. Im Interesse einer möglichst schnellen Hilfe für Bewohner bei „Gefahr im Verzug“ könnte für alle Beteiligten ein notwendiger Schritt in Richtung Beschleunigung erreicht werden. Dabei sei nicht nur an Heizungsausfälle und Wasserrohrbrüche gedacht, sondern beispielsweise auch an lockere Dachziegel, eingeschlagene Schaufenster, Kurzschlüsse in Elektroanlagen usw.

Der Vorschlag eines Reallabors Urbane Logistik wird vom Handwerk analog der IHK unterstützt. Allerdings können wir keinesfalls mit folgender Aussage übereinkommen „Die Idee ist, mit Unterstützung der IHK alle bereits umsetzbaren Maßnahmen zur Optimierung der urbanen Logistik flächendeckend in einem Stadtbezirk einzuführen und die Wirkung der Maßnahmen wissenschaftlich durch eine Vorher-Nachher-Analyse der Schlüssel-Kennzahlen sowie Nutzerbefragungen auszuwerten. Wie einleitend bereits betont, wurde der lange Zeit übersehene Wirtschaftsverkehrsbereich Handwerk endlich in seiner Bedeutung erkannt und gerade darum ist es uns unverständlich, warum z.B. in der Frage „Erkenntnisse zur effektivsten Methode für die Markierung/Beschilderung von Zonen für Laden, Liefern und Leisten ... sowie Möglichkeiten einer Buchungsfunktion“ nur die IHK mit am Tisch sitzen soll.“

Viele traditionell in der Innenstadt und in Hinterhöfen angesiedelte Gewerke des Handwerks sind an ihrem traditionellen Standort bedroht, weil Gemengelagenprobleme oftmals juristische Auseinandersetzungen nach sich ziehen, die vom Handwerk nicht gelöst werden können. Lärm- und Geruchsemissionen, Belade- und Entladevorgänge im Hinterhof, die den einen oder anderen Bewohner stören, können nur umgangen werden, wenn auf öffentlichem Grund eine entsprechende Alternative angeboten werden kann. Eine Verlagerung z.B. der Ladetätigkeit vom Hinterhof weg in den Straßenraum könnte einen Beitrag dazu leisten, den tradierten Firmensitz zu erhalten; wir begrüßen deshalb ausdrücklich, dass unsere Forderung in der Formulierung „Es wird angestrebt, in Zusammenarbeit mit der Handwerkskammer München bis Mitte 2023 eine Karte mit relevanten Standorten zu erstellen, an denen zum Be- und Entladen gehalten werden kann.“ aufgegriffen wurde. „Diese Standorte werden dann bei der Ausweitung neuer Zonen für Laden, Liefern und Leisten in den verschiedenen Stadtbezirken priorisiert betrachtet.“

Mit freundlichen Grüßen



# CityPartner-Stellungnahme: Mobilitätsstrategie 2035. Einstieg in die Teilstrategie Wirtschaftsverkehr – Urbane Logistik

Di 29.11.2022 10:25

## CityPartnerMünchen e.V.

### *Wir bewegen die Stadt*

#### **CityPartner-Stellungnahme: Mobilitätsstrategie 2035. Einstieg in die Teilstrategie Wirtschaftsverkehr – Urbane Logistik**

Sehr geehrte

besten Dank für die Möglichkeit zu der Beschlussvorlage Stellung nehmen zu können. Aus Sicht von CityPartner als branchenübergreifender Vereinigung der Unternehmen der Münchner Innenstadt dürfen wir Ihnen folgende Anmerkungen übermitteln:

Grundsätzlich begrüßen wir das Vorhaben eine zukunftsorientierte, nachhaltige Strategie für den Wirtschaftsverkehr mit dem Fokusgebiet Innenstadt zu erstellen, denn zusammen mit der Erreichbarkeit ist ein funktionierender Wirtschaftsverkehr eine existenzielle Grundlage eines jeden Wirtschaftsstandorts.

Bei den Zielen der Strategie sollte jedoch auch die Wirtschaftlichkeit berücksichtigt werden, denn bei den aktuellen Rahmenbedingungen mit exorbitant steigenden Energiekosten, hoher Inflation etc. sind Lösungen oder Maßnahmen, die zu einer maßgeblichen Verteuerung der Unternehmenslogistik führen würden, für die Betriebe aller Branchen nicht darstellbar.

Wie bereits in ersten Workshop angemerkt fehlt aus unserer Sicht bei der Strategie zudem noch ein gerade in der Innenstadt ganz erheblicher Bereich der Anliefer- und Entsorgungsverkehre: die Baustellenlogistik. Durch die zahlreichen, z.T. sehr großen und noch mehrere bzw. viele Jahre andauernden Baumaßnahmen in der Innenstadt, wird der Logistikverkehr in der Innenstadt quantitativ noch auf lange Zeit ganz wesentlich durch diese Baustellenverkehre geprägt werden.

Zu den einzelnen Vorhaben:

- Bezüglich der in diesem Jahr neu geschaffenen Liefer- und Ladezonen (vgl. Seite 6 ) sollte es im kommenden Jahr eine Evaluierung geben, da, wie berichtet, Standorte wie an der Salvatorstraße nach Berichten der Anlieger nicht unerhebliche Probleme verursachen.
- Grundsätzlich sollte die Analyse auch mit Zahlen belegt werden. So wird z.B. ausgeführt, dass die Innenstadt einen „ungewöhnlich starken Besatz von Handwerksbetrieben und produzierendem Gewerbe“ habe (vgl. Seite 10). Zahlen werden hierfür jedoch nicht angegeben. Nach unserer Wahrnehmung sind jedoch in den letzten Jahren aus diversen Gründen zunehmend produzierende Betriebe aus der Altstadt abgewandert. Um ggf. zw. Altstadt und den Innenstadtrandgebieten, die sich z.T. stadtstrukturell stark unterscheiden, differenzieren zu können, braucht es verlässliche Daten.
- Nach der z.T. sehr hohen Anhebung kommunaler Gebühren für Gewerbebetriebe (gewerbliche Parkausweise) sehen wir eine zusätzliche Bepreisung von Logistikverkehren (vgl. Seite 14) in der Innenstadt aufgrund der eingangs genannten Notwendigkeit der Wirtschaftlichkeit kritisch. Angesichts einer Ungleichbehandlung von Standorten würde dies zudem zu einem weiteren Abwandern von Gewerbebetrieben an günstigere, periphere Standorte führen.
- Auch „zeitlich definierte Zufahrtsbeschränkungen“ müssen mit den betroffenen Branchen auf Machbarkeit abgestimmt werden. So müssen in der Altstadt auch aufgrund nicht vorhandener Lagerflächen – z.B. Lebensmittel im Handel, Lebensmittelhandwerk und der Gastronomie mehrfach am Tag angeliefert werden können.
- Auch wenn wir in der Innenstadt die „Einführung und Integration selbstfahrender Fahrzeuge“ auch für Logistikverkehre auf absehbare Zeit nicht sehen, begrüßen wir z.B. die Erprobung intelligenter oder auch zeitlich differenzierter Ladezonen (vgl. Seite 15 und 25). So fokussieren sich die Zeiten für Lieferrn in der Logistik und Leisten bei Handwerker insbesondere auf die Werktage Montag bis Freitag

tagsüber. Nachts und an Wochenenden werden diese Flächen jedoch nicht genutzt. Auf der anderen Seite, dehnt sich insb. an Samstagen das „Einzugsgebiet“ der Landeshauptstadt jedoch weit über den MVV-Bereich aus. Somit könnten solche Flächen nachts z.B. für Anwohner und zudem im Altstadtbereich geeignete Flächen am Wochenende für Besucher und Kunden zur Verfügung gestellt werden.

- Bei der Koordination von Wirtschaftsverkehren (vgl. Seite 15) sollten unbedingt auch städtische Dienstleister wie das AWM eingebunden werden. Es ist uns seit Jahren nicht nachvollziehbar warum die Entsorgung z.B. im Hackenviertel mit seinen engen Einbahnstraßen zwingend an Werktagen mitten im morgentlichen Berufs- und Lieferverkehr erfolgen muss, was jede Woche zu völlig unnötigen Staus durch das gesamte Viertel bis zum Altstadttring führt.
- Welche Konfliktpotenziale es bei der Einrichtung von Logistikflächen im Innenstadtbereich – auch für Radlkurierdienste – sowohl mit Anwohnern als auch Bezirksausschüssen geben kann, zeigt die aktuelle Debatte z.B. um Logistikflächen der Fa. Gorillas in der Heßstraße. Dies sollte im Altstadtbereich z.B. bei der Einrichtung eines digitalen Marktplatzes zur temporären Nutzen privater Flächen (vgl. Seite 18) berücksichtigt werden.
- Eine Subventionierung von Flächen in Parkhäusern nur für einzelne Branchen aus den Einnahmen aller Gewerbebetriebe sehen wir aus Gleichbehandlungsgründen skeptisch (vgl. M1.2 Seite 19)
- Auch zum Punkt M1.4. „Hinterhofwerkstätten ohne eigene Zufahrt“ (vgl. Seite 20) fehlt noch eine entsprechende Datengrundlage. Für die Altstadt liegen uns keine Informationen vor, ob, bzw. um wie viele Fälle es sich hier handelt. Insofern begrüßen wir die Erstellung einer Karte mit diesbezüglichen Standorten.

Beste Grüße

### CityPartnerMünchen e.V.

Herzog-Wilhelm-Str. 15  
80331 München

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

Schützen Sie die Umwelt - überlegen Sie, ob Sie diese Nachricht wirklich ausdrucken müssen.

*Please consider the environment - do you really need to print this email?*

## Anmerkungen zur Beschlussvorlage

Mi 30.11.2022 11:05

Sehr geehrte

vielen Dank für die Möglichkeit, uns als Handelsverband Bayern zur Beschlussvorlage „Mobilitätsstrategie 2035 – Einstieg in die Teilstrategie Wirtschaftsverkehr – Urbane Logistik“ äußern zu können.

Neben dem verantwortungsvollen Umgang mit der Ressource Fläche stehen die Themen Nachhaltigkeit und Klimaschutz für den Handel als drittgrößter Wirtschaftszweig seit langem auf der Agenda. Diese Themen werden in der Klimaschutzoffensive des Handels intensiv bearbeitet und für unsere Mitgliedsfirmen zur Umsetzung vorbereitet. Es ist auch im Interesse unserer Unternehmen, den Besuchern und Kunden des Einzelhandels ein attraktives Umfeld zu bieten. Demgegenüber steht jedoch die Notwendigkeit einer bedarfsgerechten Erreichbarkeit der Standorte sowie die Berücksichtigung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen.

Unsere Anmerkungen:

- Die Begriffe Innenstadt & Altstadt werden u.E. nicht konsequent verwendet. Die Innenstadt Münchens umfasst einen deutlich größeren Bereich als Altstadt plus Hauptbahnhof. Beim Workshop des Stadtplanungsamtes zur Fortschreibung des Innenstadtkonzeptes als integriertes Handlungsraumkonzept wurde zur Innenstadt der Bereich bis zum Mittleren Ring erweitert. Hier wäre eine klare Definition zum Wording für alle Referate zu begrüßen.
- Eine dauerhafte Einrichtung der Liefer- und Ladezonen erfordert eine Evaluation, um Konflikte mit dem anliegenden Gewerbe zu vermeiden. (S. 6ff)
- Bereits seit langem fordern wir weitere Maßnahmen im Verkehrsbereich, insbesondere der Logistik, auf Basis einer zuverlässigen Datengrundlage zu diskutieren. Als Grundlage für weitere Entscheidungen z.B. auf Befragungsergebnisse zu vertrauen, ist u.E. zu kurz gegriffen. Benötigt werden valide Zahlen z.B. zur Struktur der ansässigen Betriebe nach Handel, Dienstleistung, Handwerk, produzierendes Gewerbe etc..
- Die auf Seite 14 aufgeführte mögliche Bepreisung von Logistikverkehren würde zu einem Ungleichgewicht und zur Benachteiligung der Standorte im Zentrum führen. Neben der schlechteren Erreichbarkeit für PKW-Kunden wäre dies ein weiterer Standortnachteil gegenüber peripheren Standorten oder gar dem virtuellen Standort Internet.
- Eine zeitliche beschränkte Zufahrtsregelung ist zwingend vorab mit dem Handel und dessen Notwendigkeiten abzustimmen. Große Handelsunternehmen müssen mehrfach am Tag beliefert werden können. (S. 14)
- Wir können eine Bezuschussung im Sinne einer einseitigen branchenspezifischen Nutzung von Parkflächen in Parkhäusern aus Einnahmen der Gesamtheit der gewerblichen Parkausweise nicht befürworten. (S. 19)

Freundliche Grüße



**Handelsverband  
Bayern**  
HBE

**Handelsverband Bayern e.V.**

Brienner Straße 45  
80333 München

Telefon: [REDACTED]

Mobil: [REDACTED]

Fax: [REDACTED]

[REDACTED]  
[www.hv-bayern.de](http://www.hv-bayern.de)

gesetzlich vertreten durch den Präsidenten [REDACTED]  
Vereinsregister des Amtsgerichts München, VR4300