

## **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

#### **München – Heimat fürs Handwerk II**

##### **Lösungsansatz der Handwerkskammer für Lieferzonen aufgreifen!**

Antrag Nr. 20-26 / A 03440 von der Fraktion CSU/ Freie Wähler  
vom 08.12.2022, eingegangen am 08.12.2022

#### **München – Heimat fürs Handwerk III**

##### **Handwerkerparkplätze in Parklizenzengebieten ausweisen**

Antrag Nr. 20-26 / A 03441 von der Fraktion CSU/ Freie Wähler  
vom 08.12.2022, eingegangen am 08.12.2022

#### **München – Heimat fürs Handwerk VII**

##### **Einführung der Semmeltaste an Parkscheinautomaten**

Antrag Nr. 20-26 / A 03445 von der Fraktion CSU/ Freie Wähler  
vom 08.12.2022, eingegangen am 08.12.2022

**Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 08014**

Anlagen:

1. Antrag Nr. 14-20 / A 04200 vom 20.06.2018
2. Antrag Nr. 14-20 / A 06510 vom 14.01.2020
3. Antrag Nr. 20-26 / A 02297 vom 18.01.2022
4. Antrag Nr. 20-26 / A 02361 vom 03.02.2022
5. Antrag Nr. 20-26 / A 03440 vom 08.12.2022
6. Antrag Nr. 20-26 / A 03441 vom 08.12.2022
7. Antrag Nr. 20-26 / A 03445 vom 08.12.2022
8. Mitzeichnung Referat für Stadtplanung und Bauordnung
9. Mitzeichnung Kreisverwaltungsreferat
10. Mitzeichnungen Referat für Arbeit und Wirtschaft
11. Stellungnahme Industrie- und Handelskammer für München und Oberbayern (IHK)
12. Stellungnahme Handwerkskammer für München und Oberbayern (HWK)
13. Stellungnahme CityPartner München e.V.
14. Stellungnahme Handelsverband Bayern e.V.

**Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 18.01.2023 (VB)**

Öffentliche Sitzung

**I. Vortrag des Referenten**

Zuständig für die Entscheidung ist die Vollversammlung des Stadtrates gemäß § 4 Nr. 9 b der Geschäftsordnung des Stadtrates nach Vorberatung im Mobilitätsausschuss.

Eine rechtzeitige Zuleitung der Sitzungsvorlage gemäß Ziffer 5.6.2 der AGAM konnte nicht erfolgen, da zum Zeitpunkt der in der AGAM geforderten Anmeldefrist die Abstimmung mit den Verbänden noch nicht abgeschlossen war. Eine Befassung in der heutigen Sitzung ist trotzdem notwendig, damit die entsprechenden Handlungsfelder ohne Verzug auf den Weg gebracht werden können.

## 1. Anlass, Einordnung und Verfahren

Aufgrund der starken Bedeutung des Wirtschaftsverkehrs sieht die Mobilitätsstrategie 2035 eine eigene Teilstrategie Wirtschaftsverkehr vor. Das Mobilitätsreferat hat unmittelbar nach dem Beschluss über den Entwurf der Mobilitätsstrategie 2035 mit den Arbeiten daran begonnen. Die wesentlichen Meilensteine sind:

- Einrichtung einer Wirtschaftsverkehrskoordination
- Aufbau eines Stakeholdernetzwerks mit den betroffenen Partner\*innen, u. a. mit dem Referat für Arbeit und Wirtschaft, dem Kreisverwaltungsreferat und den Abfallwirtschaftsbetrieben, der Industrie- und Handelskammer für München und Oberbayern (IHK), der Handwerkskammer für München und Oberbayern (HWK), dem Handelsverband Bayern e.V., CityPartner München e.V. und einer Vielzahl von Logistik-Dienstleistern
- Gemeinsame Erarbeitung eines Grundverständnisses von Problemen, Herausforderungen, Wünschen und Handlungsfeldern
- Beantragung von Fördermitteln beim Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) für die Erstellung einer Konzept- und Umsetzungsstudie zur Urbanen Logistik
- Ausschreibung, Vergabe und Betreuung einer Konzept- und Umsetzungsstudie für den ersten Handlungsschwerpunkt „Urbane Logistik“
- Entwicklung und Umsetzung von Ad Hoc-Maßnahmen zu schnellen Verbesserungen insbesondere beim Liefern und Leisten in der Innenstadt
- Entwicklung und Umsetzung von ersten Pilotprojekten für die künftige systematische und nachhaltige Verbesserung des Logistik- und Handwerksverkehrs („Laden, Liefern und Leisten“) in München
- Integration des Themas „Urbane Logistik“ in die neue regionale Initiative „Mobile Zukunft München“ (MZM) gemeinsam mit der IHK und weiteren relevanten Akteuren
- Vorbereitung des zweiten Handlungsschwerpunkts „Güterverkehr“.

Die vorliegende Beschlussvorlage dient der Information des Stadtrats über die bisherigen Arbeiten und Ergebnisse. Zudem wird dem Stadtrat ein Vorschlag für das weitere Vorgehen unterbreitet.

Seit April 2022 wird das Mobilitätsreferat im Rahmen des vom BMDV geförderten Projekts von der Bietergemeinschaft Prognos AG, SSP Consult und KE-Consult bei der Erstellung des integrierten Logistikkonzeptes unterstützt. Die externe Leistung umfasst u.a. folgende Arbeiten:

- Erweiterung der bestehenden Datenbasis zum Logistikverkehr im Stadtgebiet und insbesondere für das Fokusgebiet Altstadt/ Südliches Bahnhofsviertel

- Unterstützung bei der umfangreichen Stakeholderbeteiligung
- Erarbeitung von Problem- und Handlungsfeldern
- Aufsetzen einer konkreten Zieldefinition sowie die Ausarbeitung einer Roadmap mit Maßnahmenpaketen bis 2030.

### **Einordnung Wirtschaftsverkehr**

Etwa ein Drittel des Verkehrsaufkommens im Münchner Stadtgebiet kann dem Wirtschaftsverkehr zugeordnet werden. Als Wirtschaftsverkehr wird an dieser Stelle jede Fahrt definiert, die der Ver- und Entsorgung der Stadt durch den gewerblichen Transport von Gütern, Waren, Material oder Ähnlichem zugeordnet werden kann. In der Altstadt wächst dieser Wert sogar auf bis zu 63 %. Wenn man den Anteil an den Emissionen betrachtet, fällt der Wirtschaftsverkehr aufgrund der im Vergleich zum Personenverkehr durchschnittlich größeren Fahrzeuge noch stärker ins Gewicht.

Wirtschaftsverkehr setzt sich aus einer Vielzahl wirtschaftlicher, kommunaler und privater Akteure/ Akteurinnen mit unterschiedlichsten Geschäftsmodellen und -interessen zusammen. Am prominentesten werden im Stadtbild die Kurier-, Express- und Paketdienstleister\*innen (KEP) wahrgenommen. Diese stellen aber nur einen Bruchteil des Liefervolumens dar. Die Belieferung und Entsorgung des Groß- und Einzelhandels, der Gaststätten und der Hotellerie, liefernde und leistende Handwerker oder der (schwere) Güterverkehr stellen weitere wichtige Segmente des Wirtschaftsverkehrs dar.

Die aktuellen Arbeiten zur Erstellung eines Logistikkonzeptes fokussieren sich auf die urbane Logistik, d.h. diejenigen Liefer-, Lade- und Handwerksverkehre, die auf dem Stadtgebiet und insbesondere in den hochverdichteten Innenstadtgebieten sowie im Bereich der historischen Altstadt stattfinden. Es ist geplant, den Güterverkehr ab Ende 2023 in einem vergleichbaren Prozess zu betrachten.

Unten stehende Abbildung stellt dar, welche Segmente des Wirtschaftsverkehrs im Rahmen der aktuellen Arbeiten zur urbanen Logistik bearbeitet werden (blau eingefärbt), und welche Segmente im Rahmen der Güterverkehrsstrategie betrachtet werden (rot eingefärbt).

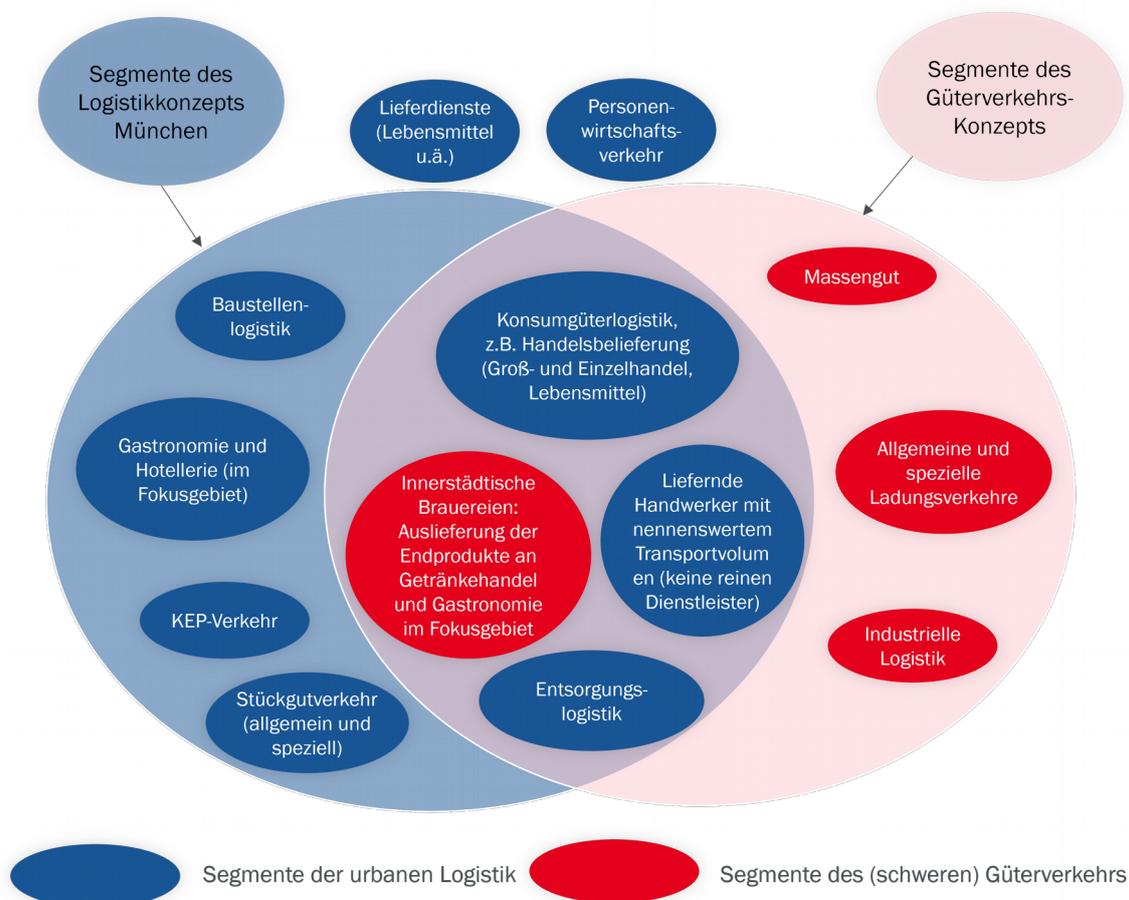


Abbildung 1: Segmente des Wirtschaftsverkehrs (Quelle: Prognos AG)

## Verfahren

Für die Umsetzung des Logistikkonzepts wird ein mehrstufiger Plan bis 2030, eine sog. Roadmap Urbane Logistik, erstellt. Die Roadmap Urbane Logistik konkretisiert, welche Schritte und Vorarbeiten notwendig sind, um die geplanten Maßnahmen umsetzen zu können („vom Groben zum Feinen“). Der Prozess bindet alle relevanten Akteur\*innen und Verwaltungseinheiten in einer Serie von insgesamt fünf Workshops ein. Vorbild ist ein vergleichbares Verfahren in Hamburg, das von den Auftragnehmer\*innen erfolgreich entwickelt und umgesetzt wurde. Die fertige Roadmap Urbane Logistik wird dem Stadtrat als einer der beiden Bereiche der Teilstrategie Wirtschaftsverkehr in einem weiteren Umsetzungsbeschluss Ende 2023 präsentiert.

Die folgende Abbildung zeigt die Arbeitsschritte zur Erstellung der Roadmap. Workshop 1 hat am 23.06.22. stattgefunden, Workshop 2 am 20.09.22 und Workshop 3 am 17.11.2022. In dieser Beschlussvorlage sind die Ergebnisse bis einschließlich Workshop 2 dargestellt.

Der Teilnehmerkreis umfasst 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. Seitens der städtischen Referate und Eigenbetriebe sind das Kreisverwaltungsreferat, das Referat für Arbeit und Wirtschaft, das Referat für Klima- und Umweltschutz, das Referat für Stadtplanung und Bauordnung sowie das Kommunalreferat und die Abfallwirtschaftsbetriebe (AWM) aktiv in den Prozess eingebunden. Gleichzeitig sind Anbietende von neuen Lösungen z.B. im Bereich Radlogistik, Paketboxen und Parkhäuser als Teilnehmer\*innen des Prozesses eingeladen.

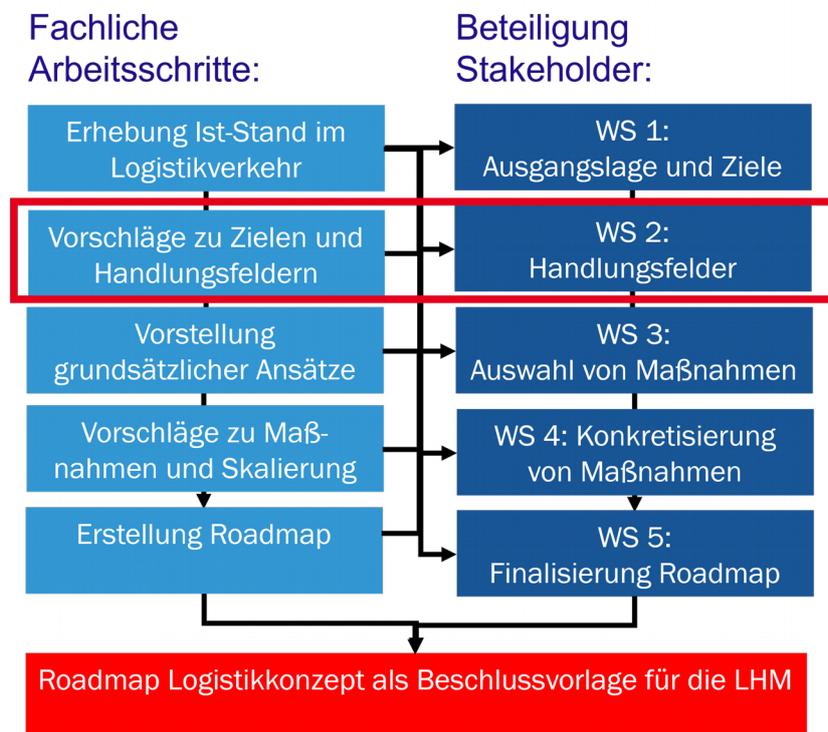


Abbildung 2: Arbeitsschritte zur Erstellung der Roadmap für urbane Logistik (in der vorliegenden Beschlussvorlage sind Inhalte bis inkl. WS 2 enthalten) (Quelle: Prognos AG)

## 2. Sofortmaßnahmen in der Innenstadt

Insbesondere von Seiten des Handwerks wurde zu Beginn des Prozesses auf akuten Handlungsbedarf zur Verbesserung der Situation für das Laden, Liefern und Leisten vor allem in der Innenstadt hingewiesen.

Das Mobilitätsreferat hat daraufhin parallel zu den strategisch-konzeptionellen Arbeiten als Sofortmaßnahme am 01.06.2022 eine gemeinsame Begehung mit IHK, HWK, City-Partner, Dehoga und den Auftragnehmern durchgeführt (der Handelsverband war kurzfristig verhindert).

Dabei wurden gemeinsam Bereiche festgelegt, in denen zusätzliche Zonen für Laden, Liefern und Leisten notwendig sind. Ladevorgänge beinhalten das Beladen von Fahrzeugen mit Waren oder Entsorgungsgütern. Als Liefervorgang wird üblicherweise das Entladen von Waren, Stückgut und Paketen zum Zwecke der Auslieferung bezeichnet. Beim Leisten geht es primär um Handwerker, die im Regelfall ihre Fahrzeuge nah am Einsatzort abstellen müssen, um Material und Werkzeug verfügbar zu haben.



Abbildung 3: Vom BA1 – Altstadt-Lehel neue beschlossene Zonen für Laden, Liefern und Leisten und Übersicht bereits bestehender Wirtschaftsverkehrsflächen (Quelle: eigene Darstellung, basierend auf Kartengrundlage des Mobilitätsreferates)

Die im Rahmen der Begehung identifizierten „Hotspots“ wurden zunächst verwaltungsintern bewertet. In einem nächsten Schritt wurden die resultierenden möglichen Standorte gemeinsam mit Vertreter\*innen des BA1 - Altstadt-Lehel begangen. Das Ergebnis sind die in der vorstehenden Abbildung dargestellten 33 neuen Parkplätze für den Wirtschaftsverkehr. An zwölf Standorten konnten bereits 28 dieser neuen Zonen markiert und damit für die Dienstleister\*innen noch vor Wintereinbruch direkt nutzbar gemacht werden. Die wei-

teren fünf Parkplätze werden im Frühjahr 2023 eingerichtet, sobald die Witterung dies erlaubt.

Diese ausgewiesenen Zonen stellen einen wichtigen Schritt zur kurzfristigen Verbesserung der Situation in der Altstadt dar und konnten aufgrund der guten Zusammenarbeit verschiedener Verwaltungseinheiten innerhalb des Mobilitätsreferats und mit dem Baureferat schnell umgesetzt werden. Im Rahmen der aktuell laufenden Workshops zur Erstellung der Roadmap Urbane Logistik sowie in Abstimmung mit den Interessensgruppen und den jeweiligen Bezirksausschüssen sollen in 2023 auch in weiteren innenstadtnahen Stadtbezirken Parkplätze für den Wirtschaftsverkehr ausgewiesen werden.

Zur langfristigen und nachhaltigen Verbesserung der Situation vor Ort muss jedoch auch die Problematik der Fehlbeparkung angegangen werden. Ergänzend müssen differenzierte Lösungen für die unterschiedlichen Nutzungsarten entwickelt werden. Hier gibt es zum einen die Handwerkerfahrzeuge, die einen Parkplatz im Regelfall ganztägig beparken und zum anderen die Liefer- und Entsorgungsfahrzeuge, die durchschnittliche Haltevorgänge zwischen 15 und 60 Minuten vorweisen.

Im Rahmen der Arbeiten zur Erstellung der Roadmap Urbane Logistik werden insbesondere Maßnahmen zur Buchbarkeit von Lieferzonen entwickelt. Zudem wird auf die Differenzierung nach Nutzungsdauer eingegangen.

Neben der schnellen konkreten Umsetzung neuer Zonen für Laden, Liefern und Leisten in der Altstadt wurden ebenfalls parallel zur Strategieentwicklung Gelegenheiten ergriffen, um mit Hilfe von Pilotprojekten erste Erfahrungen bei innovativen Maßnahmen zu sammeln. Hierzu gehören:

- Entwicklung eines digitalen Logistik-Flächen Marktplatzes; Aktivierung von neuen Logistikflächen durch die bessere Vernetzung von Flächenbesitzern/ -verwaltern und Logistik- und Handwerksbetrieben, Entsorgungsunternehmen etc.
- Beginn der Planungen für einen Radlogistik-Hub auf dem Gelände des Viehhofs zur Förderung innovativer Radlogistik-Geschäftsmodelle für Baustellenbelieferung, Stückgut- und Paketlieferungen
- Erste Gespräche mit der Schreiner-Innung München, Parkhausbetreiber\*innen und Sharing-Anbieter\*innen zur Entwicklung eines Sharing-Systems für Handwerksbetriebe
- Abstimmung mit der Stadt Hamburg zur Replikation einer innovativen Datenerhebungsmethode (Roadlytics) in München

Diese Maßnahmen werden in Kapitel 8 „Vorläufiges Maßnahmenprogramm“ im Detail beschrieben.

### 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.

Das Leitbild der Teilstrategie des Wirtschaftsverkehrs besteht aus drei Komponenten. Es geht (1) um die Ermöglichung nachhaltigen unternehmerischen Handelns bei (2) gleichzeitiger Minimierung der negativen Folgen des dadurch erzeugten Verkehrs durch (3) gemeinsam erarbeitete Lösungen.

Das Gemeinsame wird durch den intensiven Beteiligungsprozess gewährleistet. Dabei wurde folgendes Zielbild erarbeitet:

- Ziele mit wirtschaftlicher Orientierung:
  - Sicherstellung der nachhaltigen Ver- und Entsorgung der Stadt
  - Schaffung von Rahmenbedingungen für logistische Prozesse („Laden, Liefern und Leisten“), Technologien und Geschäftsmodelle, die die wirtschaftliche Entwicklung und Vitalität sicherstellen
  - Verbesserung der Qualität, Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit der Logistik
  - Förderung der lokalen Wirtschaft bzw. lokaler Kreisläufe
- Ziele mit Orientierung auf urbane Qualität:
  - Stadtverträgliche Abwicklung aller Wirtschaftsverkehre, d.h. Erhöhung von Verkehrssicherheit (Vision Zero) und Aufenthaltsqualität insbesondere in Wohngebieten und hochverdichteten Innenstadtbereichen, womit zusätzlich Einzelhandel und Gastronomie gestärkt werden können.
  - Reduzierung von verkehrsinduzierten Emissionen/ Umweltbelastung, Emissionsfreiheit bis 2035
  - Steigerung der Flächeneffizienz, insbesondere in hochverdichteten Gebieten

Wichtig ist, dass das übergeordnete Ziel der Mobilitätsstrategie 2035, die Erreichung der Klimaneutralität bis 2035, auch im Wirtschaftsverkehr angestrebt wird.

Neben dem Leitbild und den Zielen wurden im Rahmen des Workshops am 23.06.22 zudem folgende Herausforderungen für logistische Prozesse im Bereich der Innenstadt herausgearbeitet:

- Mangelnde Haltemöglichkeiten für Laden, Liefern und Leisten, auch aufgrund von verparkten Ladezonen

- Verzögerungen durch überlastete Infrastruktur/ zu geringem Verkehrsfluss
- Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmer\*innen und Anwohner\*innen
- Kostendruck
- Zugänglichkeit der Zustell- und Abholpunkte

Bei der Lösungsentwicklung spielen viele Themen aus dem Personenverkehr auch in den Wirtschaftsverkehr hinein, wie emissionsfreie Antriebe, Digitalisierung (z.B. zur Bündelung von Lieferungen oder zum Management von Lieferzonen), geteilte und vernetzte Mobilität, die Verlagerung auf Kleinstfahrzeuge oder Verkehrsmittel des Umweltverbands. Weiterhin sind spezielle Fragen des Ordnungsrechts (z.B. Zufahrtserlaubnisse) und visionäre Ansätze (z.B. autonom fahrende Lieferfahrzeuge) von Relevanz. Diese Themenkomplexe werden in Kapitel 5 in Handlungsfeldern strukturiert und den Zielen zugeordnet.

#### **4. Vergleich mit anderen deutschen Großstädten**

Ein Vergleich zwischen München und den Metropolen Berlin, Hamburg und Köln durch die Auftragnehmer\*innen des Logistikkonzepts ergibt folgende Erkenntnisse:

- In allen Städten ist die Reduktion von Emissionen Startpunkt für ein eigenes Logistikkonzept (gewesen). Basis sind überall bestehende Green City Masterpläne. Für München bilden u.a. die Leitlinie D9 Stadt- und klimaverträgliche Mobilität der Perspektive München, die Luftreinhalteplanung sowie die Mobilitätsstrategie 2035 diese Grundlage.
- Berlin und Hamburg haben ihre Logistikkonzepte bereits fertig beschlossen, Köln ist hingegen noch nicht so weit wie München (Konzept noch nicht in Arbeit).
- Die Konzepte von Berlin und Hamburg zielen nicht nur auf die reine Reduktion von Emissionen ab, sondern wollen die urbane Logistik insgesamt effizienter und weniger konfliktreich gestalten. Dies ist auch für München geplant (vgl. Kapitel 2).
- Für die Umsetzung der Konzepte haben Berlin und Hamburg entsprechende neue Strukturen geschaffen und personell ausgestattet.
- Alle Städte verfügen über ein Verkehrsmodell, das den Wirtschaftsverkehr aber nur sehr grob abbildet. In allen Städten ist die Datenlage ohne weitere empirische Arbeiten stark unzureichend.
- München weist die höchste Dichte von KEP (Kurier-, Express- und Paket-)Sendungen aller vier Städte auf.
- Für den Bereich der Altstadt haben die Auftragnehmer\*innen auf Basis von zwei Ortsbegehungen weitere Vergleiche zu anderen Städten aufgestellt: München besitzt eine hohe Kaufkraft und einen hohen Einzelhandelsbesatz auf vergleichsweise kleiner Fläche. Gleichzeitig besitzt die Altstadt eine sehr heterogene Struktur

mit einem im Vergleich zu anderen Städten ungewöhnlich starken Besatz von Handwerksbetrieben und produzierendem Gewerbe. Die im Städtevergleich sehr hohe Attraktivität der Kernstadt in Kombination mit der teilweise engen Baustruktur, der starken Konkurrenz um Freiflächen und dem objektiv hohen Verkehrsan teil verstärken den Problemdruck für logistische Prozesse. Die Flächenkonkurrenzen werden durch aktuell starke Bautätigkeiten weiter verstärkt.

Der Vergleich lässt erkennen, dass starker Handlungsbedarf im Bereich der urbanen Logistik besteht. München steht damit aber nicht alleine, sondern befindet sich im deutschlandweiten Vergleich im Mittelfeld, sowohl hinsichtlich der begrenzten Datenlage als auch im Bereich der Konzepterstellung. Berlin und Hamburg sind hier deutlich weiter, andere Städte haben den Prozess einer integrierten Strategieerstellung zwar erkannt, aber noch nicht begonnen. Klar ist jedoch, dass zur erfolgreichen Umsetzung der Roadmap in München sowohl die personellen als auch die finanziellen Ressourcen erhöht werden müssen.

## **5. Entscheidungskriterien**

Entscheidungskriterien für Maßnahmen sind Wirksamkeit, Umsetzbarkeit und Kosten/Finanzierung. Methoden zur weiteren Ausdifferenzierung der Kriterien und ihrer Messung oder Abschätzung werden aktuell erarbeitet. Dies dient auch der Evaluation der Maßnahmen und dem Monitoring in Abstimmung mit der übergeordneten Datenstrategie der Mobilitätsstrategie 2035.

## **6. Handlungsfelder**

Zur Strukturierung der Themenkomplexe wurden seitens des Mobilitätsreferats Handlungsfelder definiert. Diese wurden am 20.09.22 im Rahmen des 2. Workshops zum Logistikkonzept mit den Teilnehmer\*innen diskutiert und mit ersten Maßnahmenideen befüllt. Das Ergebnis ist untenstehendes Cluster von Handlungsfeldern.



Abbildung 4: Ziele in der urbanen Logistik und Handlungsfelder mit Beispielmaßnahmen (Quelle: Prognos AG)

Die folgenden beispielhaften Fragestellungen aus den Workshops zeigen, dass die Maßnahmenentwicklung oft mehrere Handlungsfelder umspannt und dass zumeist die Kooperation von kommunalen und unternehmerischen Akteur\*innen nötig ist:

- Wie können Lieferprozesse sowie Fahrten zur Ver- und Entsorgung besser kombiniert werden, um Leer- und Parallelfahrten zu vermeiden?
- Wie können Flächen in den hochverdichteten Innenstadtgebieten am effizientesten aufgeteilt werden, um allen Bedarfen gerecht zu werden?
- Wie kann die lokale Wirtschaft gefördert werden, um regionale Warenkreisläufe zu stärken und Verkehr zu reduzieren?
- Welche Rahmenbedingungen sind am besten geeignet, um eine Elektrifizierung von Fahrzeugflotten zu fördern?

Im Rahmen von drei weiteren Workshops bis Mitte 2023 werden konkrete Maßnahmen für die einzelnen Handlungsfelder entwickelt, basierend auf Best Practice-Beispielen aus anderen Städten sowie Ideen und Kooperationen, die sich aus den Workshops ergeben. Im Rahmen der Roadmap Urbane Logistik werden diese Maßnahmen zeitlich priorisiert und mit konkreten Zeitplänen für die Umsetzung hinterlegt. Für priorisierte Handlungsfelder sollen dabei möglichst schnell Pilotprojekte angestoßen und unter Reallabor-Bedingungen getestet werden. So sind in den Bereichen Digitalisierung und Vernetzung, Alternative Übergabekonzepte und Effektives Flächenmanagement bereits erste Piloten in 2023 und 2024 möglich (siehe Unterkapitel 6.1, 6.3 und 6.8).

Andere Handlungsfelder, die zuerst einer Anpassung von Regularien oder einer Umsetzung von Infrastrukturmaßnahmen bedürfen, welche oft auch gemeinsam mit anderen Fachbereichen im Rahmen von größeren Maßnahmenpaketen bearbeitet werden müssen, können erst später umgesetzt werden. Die Roadmap Urbane Logistik erarbeitet einen mehrstufigen Prozess mit Sofortmaßnahmen und notwendigen Vorbereitungsarbeiten für zukünftige Maßnahmen.

Die Verortung von konkreten Maßnahmen soll in enger Abstimmung bzw. in Integration mit bestehenden Planungen umgesetzt werden. So wird z.B. geprüft, 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.

Die Handlungsfelder werden im Folgenden vorgestellt.

### **6.1. Handlungsfeld 1: Effektives Flächenmanagement**

Das Handlungsfeld „Effektives Flächenmanagement“ zielt darauf ab, die Nutzungen des knappen öffentlichen Raums neu zu ordnen, nach Beitrag zum öffentlichen Nutzen zu priorisieren und somit den notwendigen Platz für die Ver- und Entsorgung der Stadt sicherzustellen.

Es werden für die urbane Logistik verwendbare Flächen identifiziert, nutzbar gemacht und in eine strukturierte Verwaltung überführt. Dies kann bspw. die zeitliche Zonierung und Nutzungsdifferenzierung von Flächen oder die Öffnung von Parkhäusern für Logistikzwecke oder auch als Depotflächen z.B. für Handwerksbetriebe umfassen. Zusätzlich umfasst das Handlungsfeld die Förderung von Maßnahmen, die verfügbare Flächen am Markt mit passenden Kund\*innen zusammenbringen.

### **6.2. Handlungsfeld 2: Optimierung der Logistikkonzepte**

Zur stadtverträglicheren Abwicklung der urbanen Logistik bedarf es Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Verlagerung der KfZ-basierten Zustellverkehre. Dies ist insbesondere relevant in Hinsicht auf die prognostizierten starken Wachstumsraten in der KEP-Branche, aber auch für Bereiche des Handwerks oder des Stückguttransports.

Isolierte Einzelmaßnahmen können nur in einem begrenzten Maß Verbesserungen bringen. Die Kombination von alternativen Zustellmethoden (z.B. Lastenradzustellung auf der letzten Meile) mit innovativen, integrierenden Geschäftsmodellen (z.B. eine App, die es Geschäften oder Privatpersonen erlaubt, als anbieterunabhängiger Paketshop zu agieren; Plattformen, die eine nutzerseitige Bündelung von Zustellungen erlauben; Anbieter, die

Paketzustellungen am Arbeitsplatz bündeln) bietet im Zusammenspiel die besten Erfolgsaussichten in Hinsicht auf eine optimierte Wareneinstellung.

Dieses Handlungsfeld zielt dementsprechend darauf ab, Logistikunternehmen, Entsorgungsunternehmen, neue Anbieter\*innen sowie deren Kund\*innen (z.B. Einzelhandel, Privathaushalte) und auch die Stadtverwaltung dabei zu unterstützen, stadtverträglich optimierte Lieferkonzepte zu entwickeln.

### **6.3. Handlungsfeld 3: Alternative Übergabekonzepte**

Einer der wichtigsten Aspekte im Bereich der urbanen Logistik ist die Übergabe der Waren und Güter an die Endkund\*innen. Hier werden die höchsten finanziellen und zeitlichen Kosten für die KEP-Dienstleister\*innen sowie die höchsten Belastungen für Bürger\*innen (und Umwelt) erzeugt. Die Einführung von anbieteroffenen, dienstleisterübergreifenden Abholpunkten (z.B. Paketboxen oder Paketshops) oder kombinierte Hol- und Bringsysteme können dazu beitragen, diese negativen Auswirkungen zu minimieren.

### **6.4. Handlungsfeld 4: Optimierung der Handelskonzepte**

Im Rahmen des Handlungsfeldes werden neue Handelskonzepte, insbesondere in Hinsicht auf die Unterstützung lokaler Kreisläufe, betrachtet. So sollen vermeidbare Lieferverkehre reduziert werden ohne die Versorgungssicherheit Münchens zu beeinträchtigen. Einen besonderen Fokus haben dabei Konzepte, die auf lokalen Kreisläufen und kooperativen Plattformen basieren.

### **6.5. Handlungsfeld 5: Anpassung der Infrastruktur**

Um die Einführung neuer Konzepte zu ermöglichen oder unerwünschte Nebenwirkungen zu vermeiden, muss die Infrastruktur entsprechend angepasst werden. D.h. es müssen Flächen und Orte entstehen, die die Bedürfnisse der neuen Logistikkonzepte abbilden. Dazu können bspw. urbane Umschlagplätze eingerichtet werden, die die Umstellung auf eine Radlogistik ermöglichen. Gleichzeitig muss die Radinfrastruktur auf vermehrte Lastenradnutzung hin angepasst werden. Zudem wird im Rahmen dieses Handlungsfeldes die Neueinrichtung von Zonen für Laden, Liefern und Leisten in dichten Quartieren in den Fokus gerückt und deren Weiterentwicklung aufgegriffen.

## **6.6. Handlungsfeld 6: Anpassung der Regulatorik**

Damit neue Ansätze zur Flächennutzung sowie neue Logistik- und Handelskonzepte erfolgreich umgesetzt werden können, bedarf es der passenden Rahmenbedingungen. In diesem Handlungsfeld werden deswegen regulatorische Maßnahmen geprüft, die eine steuernde Wirkung sowohl auf die Logistikverkehre als auch auf weitere Verkehrsteilnehmende entfalten können oder die Einführung neuer Konzepte ermöglichen. Dies kann neben einer Anpassung der Sondernutzungsmöglichkeiten des öffentlichen Raums auch die Einführung von Privilegien für gewollte Ver- und Entsorgungsverkehre oder Möglichkeiten der Bepreisung und (zeitlich definierten) Zufahrtsbeschränkung umfassen. Ebenfalls werden in diesem Handlungsfeld regulatorische Grundlagen zur Anpassung und Digitalisierung von Parkausweisen und der Parkraumüberwachung betrachtet. Ergänzt wird dies durch die Untersuchung geeigneter neuer Methoden zur Überwachung und Durchsetzung der neuen Regularien.

## **6.7. Handlungsfeld 7 und 8: Privilegierung und Förderung alternativer Antriebe**

In Einklang mit den Zielen zum Klimaschutz der LHM muss auch die urbane Logistik bis 2035 die lokale Klimaneutralität erreichen. Dazu stehen schon jetzt diverse Technologien zur Verfügung, die zumindest den regionalen Verteilverkehr ermöglichen (z.B. plant die Firma Dachser bereits ab 2023 ausschließlich eLKW in der Münchener Altstadt einzusetzen<sup>1</sup>), deren flächendeckende Verwendung jedoch noch durch gezielte Anreize angeschoben werden muss. Zudem muss die passende Infrastruktur geschaffen werden – hier steht oft die Frage im Raum, welche Leistungen die Firmen auf dem eigenen Betriebsgelände erbringen müssen und wo die Verantwortung der Stadt liegt. Den Kern dieses Handlungsfelds bildet deswegen zum einen die Schaffung von Anreizen zur Nutzung alternativer Antriebe durch gezielte Privilegierung und Förderung sowie die Unterstützung beim Aufbau der entsprechenden Infrastrukturen.

## **6.8. Handlungsfeld 9: Digitalisierung und Vernetzung**

Die Digitalisierung bietet enorme Möglichkeiten zur Steigerung der Effizienz sowie zur Reduzierung von Umweltauswirkungen und negativen gesellschaftlichen Einflüssen urbaner Logistikprozesse. Diese Potenziale digitaler Lösungen müssen aber auch im öffentlichen Raum ankommen. In diesem Handlungsfeld werden deswegen vielversprechende digitale Lösungen für die urbane Logistik untersucht, erprobt und implementiert. Dies kann bspw. eine digitale Buchungsmöglichkeit für Parkplätze, die Einführung und Integration selbstfahrender Fahrzeuge oder die Erprobung intelligenter Zonen für Laden, Liefern und Leis-

<sup>1</sup><https://www.electrive.net/2022/09/06/dachser-setzt-e-lkw-in-muenchner-innenstadt-ein/>

ten umfassen. Es werden ebenfalls Maßnahmen zur Sammlung von Daten untersucht, die zur gezielteren Verortung von Lösungen beitragen können.

### **6.9. Handlungsfeld 10: Koordination Wirtschaftsverkehr**

Die oben genannten Handlungsfelder werden von Querschnittsthemen ergänzt, die im Handlungsfeld Koordination Wirtschaftsverkehr zusammengefasst werden. Denn für eine erfolgreiche Neuausrichtung der urbanen Logistik müssen auch auf Seiten des Mobilitätsreferates die passenden Strukturen und Formate geschaffen werden. Die Inhalte dieses Handlungsfeldes können dementsprechend in vier Subbereiche unterteilt werden: Kommunikation, Innovationsförderung, Prozesssteuerung sowie Monitoring und Evaluation.

Im Bereich Kommunikation steht die Vernetzung mit relevanten Akteur\*innen und den Bürger\*innen im Mittelpunkt. Dies reicht von regelmäßigen Gremien und Arbeitskreisen mit Interessenvertretungen bis hin zu Informationskampagnen für Bürger\*innen. Ziel ist, die Grundlagen für eine ideale Vernetzung der Akteur\*innen untereinander als auch mit der Stadtverwaltung zu schaffen.

Um neuartige Konzepte und Modelle schnell und effektiv in der Stadt zu implementieren, wird auf Basis und in enger Kooperation mit der sich in Entwicklung befindlichen Teilstrategie Innovation eine aktive Innovationsförderung angestrebt. Ziel ist, ein Umfeld zu schaffen, in dem neue Ideen pragmatisch und agil auf Ihre Eignung getestet und erste Piloten unbürokratisch umgesetzt werden können.

Dazu bedarf es auch klar definierter interner Prozesse und Strukturen sowie der Schaffung der notwendigen Regulatorik und der rechtlichen Rahmenbedingungen. So können die Konzepte effizient und effektiv umgesetzt werden. Ergänzt wird dies von einer strukturierten Erfolgsmessung auf Basis eines Monitoring und Controlling-Systems (vgl. auch Kapitel 8).

## 7. Auswirkungen auf die anderen Teilstrategien

Der Wirtschaftsverkehr hat Auswirkungen auf zahlreiche andere Teilstrategien. Die diversen Schnittstellen sind in der untenstehenden Tabelle aufgelistet.

Cluster und Teilstrategie	Zusammenspiel
<b>Cluster Umweltverbund</b>	
Öffentlicher Verkehr	Das Themenfeld Kombination des ÖPNV mit Logistik, z.B. Cargo-Tram oder Paketstationen an Bahnhöfen, wird in Zukunft geprüft. Neue Haltebereiche für die urbane Logistik berücksichtigen die Ziele der Teilstrategie ÖPNV, oder räumen bestehende Konflikte mit dem ÖPNV (z.B. Behinderung Tram) aus.
Radverkehr	Skalierung der Lastenradlogistik bringt den Bedarf nach entsprechend ausgebauter Radinfrastruktur (Fahren und Abstellmöglichkeiten) mit sich. Bei der Umsetzung dieser Teilstrategie werden auch die Ziele der Teilstrategie Radverkehr im Blick behalten, insbesondere in Hinblick auf Verkehrssicherheit, um mögliche Konflikte zu vermeiden.
Geteilte und vernetzte Mobilität	Perspektivisch Auswirkungen, z.B. durch Sharing-Lösungen für das Handwerk, Integration Logistiklösungen an Mobilitätspunkten, mögliche Flächenkonkurrenzen. Themenfeld derzeit in Erarbeitung.
<b>Cluster KfZ-Verkehr</b>	
Motorisierter Individualverkehr	Konkurrenz um Parkflächen und Straßenraum, Abwägung zwischen wirtschaftlichen Notwendigkeiten und Bedürfnissen von Anwohner*innen erforderlich, Versorgungssicherheit muss gewährleistet sein.
Steuerung des Verkehrs	Interessen und Bedarfe des Wirtschaftsverkehrs dürfen bei der Einführung steuernder Push- und Pull-Maßnahmen nicht außer acht gelassen werden, bspw. zum Zwecke der Planungssicherheit für Unternehmen (Vorbestellung entsprechender Fahrzeuge, Abschreibungen etc.).
<b>Cluster Räumliche Integration</b>	
Management des öffentlichen (Straßen-)Raums	Bedarfsabhängige Zonen zum Parken für Liefern und Leisten werden benötigt. Buchbarkeit, Überwachbarkeit und Integration in städtische Systeme (z.B. Handyparken, „smarte Lieferzone“) für den Wirtschaftsverkehr sehr relevant.
Mobilitätskonzepte in Städtebau und Stadtanierung	Lösung für kundengebündelte Waren-/ Paketauslieferung müssen in Planungs- und Bauphase bereits mitgedacht werden, um negative Effekte des Wirtschaftsverkehrs zu minimieren.
Fußverkehr	Konkurrenz um öffentlichen Raum muss auch hier adressiert werden, z.B. im Fall von vermehrter Lastenradlogistik und Gehwegparken.
<b>Cluster Nachhaltigkeit</b>	
Klimaschutz und Umwelt (inkl. Elektromobilität)	Umstellung des Wirtschaftsverkehrs auf alternative Antriebe, insb. Elektrifizierung, sowie der damit verbundene Infrastrukturbedarf.
Verkehrssicherheit	Erhöhung der Verkehrssicherheit allgemein, insb. durch Reduzierung des Parkens in zweiter Reihe und auf Fuß- und Radwegen.
Soziale Gerechtigkeit, Teilhabe und Inklusion	Die Belieferung mit Waren und die Nutzung von Handwerksleistungen für alle wird weiterhin ermöglicht. Behinderungen durch Gehwegparken als Schnittstelle.
Krisenstabilität und Resilienz	Die Sicherstellung der Versorgung ist ein wichtiger Bestandteil für ein resilientes Mobilitätssystem.
<b>Cluster Innovation</b>	
Digitalisierung	Erschließung neuer Datenquellen, Einführung digitaler Lösungen, z.B. zum Thema Buchbarkeit und Überwachbarkeit von Lieferzonen, Integrierbarkeit in Routingsysteme der Logistiker (vgl. SmaLa Hamburg).
Forschung und Innovation	Durchführung von Piloten im Rahmen von Innovationsprojekten.
ITS und autonomes Fahren	Perspektivisch relevant für Lösungen, wie automatisierte Lieferroboter.
Kommunikation	Kommunikation mit Bürgern zur Stärkung der lokalen Wirtschaft und Reduzierung von Paketbestellungen, Bewerbung von Alternativlösungen.

Abbildung 5: Schnittstellen der TS Wirtschaftsverkehr mit anderen Teilstrategien (Quelle: eigene Darstellung, Mobilitätsreferat)

## 8. Vorläufiges Maßnahmenprogramm

Im Rahmen der Erstellung der Roadmap für urbane Logistik in München wird bis Mitte 2023 basierend auf den beschriebenen Handlungsfeldern ein breites Spektrum an Maßnahmen entwickelt. An dieser Stelle werden die erste 14 Maßnahmen erläutert, die sich bereits in der Prüfung oder in einer frühen Phase der Umsetzung befinden („Ad-hoc-Maßnahmen“).

Diese Maßnahmen wurden im Rahmen von ersten Piloten oder begrenzten Umgriffen angestoßen. Deren angemessene Betreuung und Umsetzung hängt maßgeblich von der Geschwindigkeit der Besetzung der für den Wirtschaftsverkehr zusätzlich angemeldeten Stelle ab (vgl. Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 07724 „Umsetzung Eckdatenbeschluss, Haushaltsausweitung 2023 ff. im Mobilitätsreferat“). Unter der Annahme, dass die Stelle auf schnellstem Wege besetzt wird, werden die Maßnahmen nach Einschätzung des Mobilitätsreferats nach Einarbeitungszeit der neuen Dienstkraft ab Ende 2023 angemessen betreut werden können. Eine Umsetzung zumindest eines Teils der Maßnahmen ist daher für 2024 in Aussicht zu stellen.

Für 2023 ist geplant mit dem vorhandenen Bestandspersonal und unter Verwendung der beantragten Sachmittel, den weiteren Ausbau des Logistikflächen-Marktplatzes über ein geeignetes Förderprojekt voranzutreiben (Mittelverwendung für Eigenanteil), Fördergelder für die Umsetzung des Radlogistik-Hubs zu beantragen (Mittelverwendung für Eigenanteil), und an ausgewählten Standorten Sensoriklösungen für Stellflächen zu testen.

### **Vorläufige Maßnahmen zu Handlungsfeld 1: Effektives Flächenmanagement**

#### **M1.1 Einrichtung eines digitalen Marktplatzes für Logistikflächen**

Zur Ausweitung von Mikrodepots für die Lastenradlogistik oder beispielsweise für die Einrichtung von Paketboxen werden öffentlich zugängliche Flächen benötigt. Logistikflächen als Quelle für kurze Wege für Transporte auf der letzten Meile sind jedoch aktuell weder im privaten noch im öffentlichen Raum ausreichend verfügbar. Aufgrund der Verknappung des Raumes in Innenstädten steigen die Grundstückspreise und im Wettbewerb um die besten Flächen werden Logistikunternehmen eher an den Rand der Städte gedrängt.

Es existieren im Innenstadtbereich der LHM so gut wie keine freien städtischen Flächen, die für Logistikzwecke geeignet sind (eine detaillierte Prüfung wurde Anfang 2022 durch das Kommunalreferat durchgeführt). Es sind jedoch gewerblich genutzte Flächen (z.B. leerstehende Ladenlokale, Parkplätze auf Privatgrund) vorhanden, die zur Zwischennutzung geeignet sind. Es fehlt aber eine Plattform, die Besitzer\*innen solcher Flächen mit den potenziellen Mieter\*innen/ Nutzer\*innen zusammenbringt.

Das Mobilitätsreferat treibt deshalb die Entwicklung eines digitalen Marktplatzes voran, der potenzielle Flächenanbieter und Logistikdienstleister zusammenbringt. Ziel ist, in einer Datenbank geeignete Flächen samt relevanter Kennzahlen in eine zentrale Angebots-

struktur zu integrierten. Ein so erweitertes Flächenangebot unterstützt Dienstleister dabei, nachhaltige Logistikkonzepte umzusetzen.

Es ist geplant, die Anforderungen an die Datenbank gemeinsam mit Flächenbesitzer\*innen und potenziellen Nutzer\*innen zu konzipieren und zu testen. Eine erste Pilotanwendung soll Anfang 2023 im BA5 – Haidhausen umgesetzt werden. Bei erfolgreicher Testung des Konzeptes könnte der Marktplatz auf die Gesamtstadt sowie auf andere Städte ausgeweitet werden.

### **M1.2 Förderung der Nutzung von Parkhäusern für Logistikzwecke**

Es wird oft angemerkt, dass Bestands-Parkhäuser aufgrund der Dimensionierung für PKW nur begrenzt für die Logistik geeignet sind (Einfahrtshöhe, Steilheit der Rampen, Schleppkurven). Für Fahrzeuge der sogenannten „Vito-Klasse“ (Citroen Jumper, Mercedes Vito etc.) gibt es aber durchaus Potenziale, auch in zentralen Innenstadtlagen.

Das Mobilitätsreferat ist aktuell im Austausch mit diversen Parkhausbetreiber\*innen und vermittelt insbesondere Kontakte zu den Handwerkerinnungen. Darauf basierend wurden bereits erste Mietverträge zwischen Handwerkerinnungen und Parkhausbetreiber\*innen geschlossen. Es soll zudem gemeinsam mit dem Kreisverwaltungsreferat geprüft werden, inwiefern Mittel aus den Einnahmen für Handwerker-Parkausweise zur Refinanzierung von Parkplatzkontingenten für Handwerksbetriebe genutzt werden können. Somit könnte der Parkausweis für Handwerker\*innen aufgewertet und perspektivisch sogar buchbare Haltemöglichkeiten geschaffen werden.

Die Umsetzung einer solchen Refinanzierungsmaßnahme bedarf jedoch umfangreicher Prüfungen u.a. auch durch die Stadtkämmerei. Das Mobilitätsreferat kann deshalb hierfür keine Umsetzung bereits in 2023 in Aussicht stellen.

### **M1.3 Ausweitung von Stellplätzen für den Wirtschaftsverkehr in mindestens zwei weiteren Stadtbezirken**

Eine Ausweitung der Zonen für Laden, Liefern und Leisten auf Stadtbezirke außerhalb der Altstadt ist geplant. Allerdings muss zuerst eine Regelung für die Beschilderung/ Markierung erarbeitet werden, um die aktuell hohe Fehlbeparkungsquote zu reduzieren. Da die Altstadt mit den Parkregelungen der Blauen Zone anders geregelt ist als die Parklizenzgebiete, kann die Einrichtung der Zonen für Laden, Liefern und Leisten hier nicht 1:1 übertragen werden. Bei dringendem Handlungsbedarf können an einzelnen Örtlichkeiten jedoch nach wie vor Liefer-/ Ladezonen eingerichtet werden. Eine konzeptionelle, flächendeckende Erweiterung wird nach Festlegung neuer Beschilderungs-/ Markierungsregelungen erfolgen.

Zur Pilotierung neuer Beschilderungs- bzw. Markierungsansätze sollen bis Herbst 2023 mindestens in zwei weiteren Stadtbezirken mit hohem Wirtschaftsverkehrsaufkommen

und Parkdruck neue Parkplätze ausgewiesen und die Nutzung sowie die Entwicklung der Fehlbeparkung evaluiert werden (vgl. M2.4). Die Standortauswahl soll in Abstimmung mit Kammern, Innungen und den Bezirksausschüssen erfolgen. Die Erkenntnisse der Evaluation bilden die Basis für ein stadtweites Gesamtkonzept für die Ausweisung für Flächen für Laden, Liefern und Leisten, das voraussichtlich ab 2024 sukzessive umgesetzt werden kann.

Bei den Planungen von Umwandlungen von Parkständen zu Lieferzonen ist vorab zu prüfen, ob an diesen Örtlichkeiten Sondernutzungserlaubnisse für den Betrieb von Schani-gärten oder Parklets erteilt wurden. Ggf. ist die zuständige Bezirksinspektion zu beteiligen.

#### **M1.4 Priorisierung von Hinterhofwerkstätten bei der Schaffung von Lieferzonen**

Hinterhofwerkstätten ohne eigene Zufahrt haben insbesondere in hochverdichteten Innen-stadtgebieten Schwierigkeiten, geeignete standortnahe Halteflächen zum Be- und Entladen zu finden. Für eine direkte Zuweisung der Flächen zu einem bestimmten Kennzeichen fehlt aktuell die rechtliche Grundlage. Es wird aber 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. Diese Standorte werden dann bei der Ausweitung neuer Zonen für Laden, Liefern und Leisten in den verschiedenen Stadtbezirken priorisiert betrachtet.

### **Vorläufige Maßnahmen zu Handlungsfeld 2: Optimierung von Logistikkonzepten**

#### **M2.1 Radlogistik-Hub am Viehhof**

Es gibt bereits eine Reihe von Pilotprojekten zur Radlogistik, z.B. Komodo in Berlin oder UmsteiGERN in Dortmund. Diese Projekte beschäftigen sich ausschließlich mit der Radlogistik im KEP-Bereich. Ähnlich wie im Projekt City2Share in München, an dem nur UPS beteiligt war, bringen diese Projekte mehrere KEP-Dienstleister an einem Ort zusammen (Multi-User-Hub). Dabei werden zwar Einrichtungen, wie sanitäre Anlagen oder Werkzeuge, gemeinsam genutzt, eine Konsolidierung von Sendungen findet jedoch nicht statt.

Eine Weiterentwicklung des Multi-User-Hub-Konzeptes treibt die DB AG derzeit in mehreren Städten (u.a. in Hamburg) voran – hier werden verschiedene Nutzungszwecke, wie z.B. KEP-Belieferung, Lebensmittellieferungen, Nachbarschaftstauschbörsen, in einer Containerlösung auf ungenutzten bahneigenen Flächen zusammengebracht. Für 2023 ist auch ein Pilot in Sendling geplant.

Das Mobilitätsreferat hat aufgrund der Vielzahl der Anfragen von Radlogistikern die Idee des Multi-User-Hubs aufgegriffen. Auf der Fläche des Münchner Viehhofs (an der Tumb-linger Straße, südlich des neuen Volkstheaters) soll ein neuer Radlogistik-Hub entstehen, der nicht nur Lösungen für die KEP-Logistik beinhaltet, sondern Anbieter\*innen mit neuar-

tigen Radlogistiklösungen z.B. im Bereich Stückgut oder Belieferung des Handwerks einen Standort bietet. So können neue Konzepte und Geschäftsmodelle getestet werden, die einen Beitrag zu den Zielen der Mobilitätsstrategie 2035 leisten können.

Die Fläche gehört dem Kommunalreferat und wird von der Viehhofverwaltung vermietet. Aktuell wird ein Betreiber gesucht, der die Fläche im Namen des Mobilitätsreferates anmietet, vorbereitet und betreibt. Die P+R GmbH hat diesbezüglich signalisiert, für den Betrieb der Fläche grundsätzlich zur Verfügung zu stehen. Aktuell wird verwaltungsintern geprüft, die P+R GmbH hierfür zu beauftragen. Zudem werden momentan Themen, wie Zufahrt und Nutzungsrechte, mit der Verwaltung des Viehhofs geklärt. Ende Juli gab es bereits ein sehr produktives Gespräch vor Ort mit P+R GmbH, IHK und interessierten Unternehmen, um die grundsätzlichen Anforderungen und Rahmenbedingungen zu klären. Ziel ist, den Radlogistik-Hub zur IAA 2023 in Betrieb zu nehmen.

## **M2.2 Lastenrad-Leasing für das Handwerk**

Insbesondere Handwerksbetrieben fällt es aufgrund spezieller Anforderungen an Kühlung, Hygiene, Gewicht oder Volumen oft schwer, einen Umstieg bestimmter Geschäftszwecke auf das Lastenrad zu realisieren. Für begrenzte Anwendungsfälle könnte ein Lastenrad gerade in der Altstadt aber auch Vorteile ermöglichen. Ein neuer Anbieter auf dem Markt bietet zu diesem Zweck ein Leasing-System für spezialisierte Handwerker-Lastenräder. Die Räder werden erst nach Abschluss des Mietvertrags angeschafft, um eine maximale Flexibilität zu gewährleisten. Ziel sind längerfristige Mietverträge ähnlich dem Leasing für Firmenfahrzeuge, bei denen der Mietpreis von Mietdauer und Ausbau abhängt und unter den Leasing-Kosten für Elektro-Fahrzeuge liegen soll.

Zur Reduzierung von Einstiegshürden prüft das Mobilitätsreferat aktuell Möglichkeiten, das Geschäftsmodell zu fördern. Denkbar ist z.B. die Einrichtung eines Innovationsfonds für das Handwerk (und perspektivisch auch für andere Bereiche der Wirtschaft), der mittels einer Refinanzierung von Mitteln aus den Handwerker-Parkausweisen befüllt wird.

## **M2.3 Förderung von Sharing-Konzepten für die Handwerks-Innungen**

Die Schreiner-Innung München hat ein Konzept vorgestellt, bei dem Innungs-Mitgliedern an zentralen Standorten Fahrzeuge der Sprinter-Klasse auf Sharing-Basis zur Verfügung gestellt werden sollen. D.h. Betriebe, die nicht regelmäßig große Teile transportieren, können für gelegentliche Einsätze auf die geteilten Fahrzeuge zurückgreifen und diese direkt nach Einsatzende wieder abgeben.

Das Mobilitätsreferat unterstützt die Bemühungen der Schreiner-Innung und prüft aktuell geeignete Stellflächen für die Fahrzeuge sowie die Integration in eine Sharing-Plattform, so dass Buchung und Ausleihe reibungslos und ohne großen Investitionsaufwand funktionieren. Zudem werden Möglichkeiten eines Gewerbe-Tarifs auch für den Bereich des Lastenrad-Sharing geprüft. Weitere Möglichkeiten zur Unterstützung eines ersten Piloten

sind aktuell in Prüfung, z.B. mittels einer Refinanzierung von Mitteln aus den Einnahmen für Handwerker-Parkausweise.

#### **M2.4 MZM Reallabor Urbane Logistik**

Im Rahmen der geplanten Initiative „Mobile Zukunft München“ (MZM) ist die Einrichtung mindestens eines Stadtbezirkes als „Reallabor urbane Mobilität“ geplant. Der BA5 – Haidhausen hat hierfür aktives Interesse signalisiert. Die Idee ist, mit Unterstützung der IHK und weiteren relevanten Akteuren alle bereits umsetzbaren Maßnahmen zur Optimierung der urbanen Logistik („Laden, Liefern und Leisten“) flächendeckend in einem Stadtbezirk einzuführen und die Wirkung der Maßnahmen wissenschaftlich durch eine Vorher-Nachher-Analyse der Schlüssel-Kennzahlen sowie Nutzerbefragungen auszuwerten. Evaluierungsziele sind unter anderem:

- Erkenntnisse zur effektivsten Methode für die Markierung/ Beschilderung von Zonen für Laden, Liefern und Leisten (vgl. M1.3) sowie Möglichkeiten einer Buchungsfunktion
- Abschätzung des Potenzials zur Vermeidung und Verlagerung von Kfz-basierten (Haustür-)Zustellverkehren in hochverdichteten Innenstadtquartieren
- Erkenntnisse zur effektivsten Kombination/ Integration von neuen Anbieter\*innen und Geschäftsmodellen
- Erkenntnisse zur erforderlichen Dichte bzw. Anzahl von Logistikflächen
- Erkenntnisse zur Weiterentwicklung des Marktplatzes für Logistikflächen
- Entwicklung von Empfehlungen/ Best Practice-Vorschlägen zur konsequenten Quartiersentwicklung

#### **M2.5 Projekt ASCEND**

Im EU-geförderten Projekt ASCEND (Accelerate positive Clean ENergy Districts) werden im Bereich Logistik und Güterverkehr ebenfalls Maßnahmen auf Quartiersebene im Projektquartier Harthof durchgeführt, um mittels Lastenfahrrädern, Mikrodepots und Paketstationen auf öffentlichem und privatem Grund die klimaneutrale Lieferung auf der letzten Meile zu fördern und Erkenntnisse für Logistikkonzepte auf Quartiersebene zu gewinnen. Ergänzt werden diese Bausteine mit einem Piloten zur Optimierung der Transportrouten zur Entleerung von Altkleidercontainern im Projektquartier unter Verwendung von LoRa-Sensoren. Münchner Partner\*innen des Projekts sind neben der LHM (MOR, RAW, KR, RIT, RKU und PLAN) u.a. die SWM, die TU München, die UnternehmerTUM, die GWG und Isarwatt. Insgesamt umfasst das Projekt 39 Partner\*innen aus 14 europäischen Ländern.

## **Vorläufige Maßnahmen zu Handlungsfeld 3: Alternative Übergabekonzepte**

### **M3.1 Stadtweites Netz an anbieteroffenen Paketboxen zur Reduzierung von Haustürzustellungen**

Es gibt bereits eine Reihe von Paketboxlösungen im öffentlichen Raum. Diese sind jedoch meist anbieterspezifisch und werden oft dazu benutzt, um Endkund\*innen nicht-erfolgreiche Haustürzustellungen zur Abholung zu hinterlegen. Als weitaus wirksamer sieht das Mobilitätsreferat ein Netz aus anbieteroffenen Paketboxen, das jede\*r Bürger\*in (zumindest in den hochverdichteten Gebieten) eine gebündelte Abholmöglichkeit aller Sendungen im 300 m Radius bietet. Durch einen zusätzlichen finanziellen Anreiz der Paketbox-Zustellung (d.h. die Zustellung in die Paketbox ist günstiger als die Haustürzustellung) könnte diese perspektivisch zum Standard in der Paketzustellung werden, wie es bereits in skandinavischen Ländern der Fall ist.

Der Stadtrat hat bereits 2021 über das Referat für Arbeit und Wirtschaft die Einführung einer sog. „München-Box“ gefordert, d.h. ein anbieterübergreifendes Netz an Paketboxen an U-Bahn-Stationen<sup>2</sup>. Die Prüfungen für unterirdische Standorte seitens der Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) sind bisher negativ ausgefallen, so dass nun oberirdische Standorte geprüft werden sollen<sup>3</sup>. Die Flächen der MVG enden jedoch oft bereits mit Ende der Haltestelle, d.h. geeignete Flächen befinden sich vorrangig auf öffentlichem Verkehrsgrund.

Das Kommunalreferat bearbeitet aktuell ebenfalls eine Reihe von Anträgen zu Paketboxen auf den Flächen von städtischen Dienstgebäuden<sup>4</sup>.

Das Mobilitätsreferat schlägt vor, gemeinsam mit den Kolleg\*innen der Verwaltung (RAW, BAU, PLAN, KOM) und ggf. der MVG und DB ein Netz von öffentlich zugänglichen Standorten für Paketboxen zur erarbeiten, die sowohl verkehrsplanerische als auch stadtgestalterische Aspekte berücksichtigen. Vorwiegend sollte es sich dabei um zentral gelegene, gut zu Fuß, per Rad oder öffentlich erreichbare Flächen, insbesondere überirdische ÖPNV-Verkehrsknotenpunkte, handeln. Über ein Ausschreibungsverfahren würden die Flächen vergeben werden (siehe auch M5.1 bzgl. Sondernutzung). Die Planungen hierzu befinden sich noch in der Anfangsphase, mit einer Umsetzung vor Ende 2024 ist nicht zu rechnen.

2 Antrag Nr. 20-26 / A01488 München Box – die Abholstation am U-Bahnhof von Herrn StR Manuel Pretzl vom 21.05.2021

3 Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V05935

4 Antrag Nr. 20-26 / A 02404 Postversorgung II – Briefkästen und Packstationen in Liegenschaften der Stadt der Fraktion ÖDP/München-Liste vom 16.02.2022

## **Vorläufige Maßnahmen zu Handlungsfeld 5: Regulatorik**

### **M5.1: Sondernutzung für Logistiklösungen im öffentlichen Raum**

Die aktuelle Version der Sondernutzungsrichtlinie sieht keinen expliziten Tatbestand für Logistiklösungen im öffentlichen Raum vor. Diese können aber, unter bestimmten Voraussetzungen, Entlastungen für hochverdichtete Innenstadtgebiete bringen, z.B. wenn Flächen als Depots für Pakete verwendet werden, die dann per Lastenrad anstatt per LKW ausgeliefert werden, oder für anbieteroffene Paketboxen (vgl. M 3.1). Ein Lastenrad-Mikrodepot kann bspw. je nach Paketvolumen einen Radius von 1-2 km von Nutzfahrzeugen „befreien“.

Im Projekt City2Share wurden die Standorte für die von UPS betriebenen Mikrodepots mittels einer projektbasierten Sondernutzungsgenehmigung geregelt; Paketboxen stehen bisher fast ausschließlich auf Privatgrund.

Das Mobilitätsreferat führt aktuell mit dem Kreisverwaltungsreferat - Bezirksinspektionen Gespräche, um zu prüfen, inwieweit Logistiklösungen als dauerhafte Sondernutzungen möglich erscheinen. Ziel ist es zu vermeiden, dass der öffentliche Raum zu rein wirtschaftlichen Zwecken von Einzelunternehmen genutzt wird. Dies wäre z.B. der Fall, wenn eine Paketbox primär dazu dient, nicht erfolgreiche Haustürzustellungen zur Abholung aufzubewahren und dadurch Filialen einzusparen. Eine anbieteroffene Paketbox hingegen, in die Kund\*innen ihre Pakete gebündelt und im Vergleich zur Haustürzustellung kostengünstiger zur Abholung bestellen können, reduziert Haustürzustellungen und bietet somit eine nachweisbare Entlastung für den öffentlichen Raum.

Es wird vorgeschlagen, eine Änderung der Sondernutzung zu erwirken, die eine Nutzung des öffentlichen Raums für Logistikzwecke unter strengen Qualitätsvorgaben erlaubt. Es haben mit dem Kreisverwaltungsreferat - Bezirksinspektionen erste Gespräche stattgefunden, bei denen folgende Qualitätskriterien für Paketboxen als zielführend erachtet wurden:

- Nur anbieteroffene Systeme
- Erstzustellung an die Packstation soll kostengünstiger sein als Haustürzustellung (Ziel ist es, diesen Lieferverkehr in Wohngebieten künftig zu vermeiden)
- Zur Lärm- und Emissionsvermeidung müssen die Standorte emissionsfrei beliefert werden
- 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 Anfahbarkeit mit dem PKW sollte grundsätzlich gegeben sein, steht bei der Standortwahl aber nicht im Vordergrund.

Ähnliche Kriterien können für Lastenrad-Mikrodepots verwendet werden. Es ist aber darauf hinzuweisen, dass - wie bereits im Projektabschlussbericht zu City2Share berichtet -

die Sondernutzung für das Thema Mikrodepots nicht als optimale Lösung angesehen wird (z.B. aufgrund von Verkehrssicherheitsthemen, Blockierung der Flächen auch nachts obwohl der Platz nur tagsüber benötigt wird). Hier wird aktuell an geeigneteren Lösungen wie z.B. einem „Logistiker-Parkausweis“ (siehe M 5.2) gearbeitet. Nichts desto trotz gibt es Standorte, an denen die Mikrodepots den öffentlichen Raum nicht beeinträchtigen und somit der Nutzen überwiegt. Für diese Standorte soll in 2023 die Schaffung einer Grundlage in der Sondernutzungssatzung angestoßen werden.

### **M5.2: Prüfung der Einführung eines „Logistiker-Parkausweises“**

Hinsichtlich der oben beschriebenen Problematik, geeignete Flächen für Lastenrad-Mikrodepots zu finden, wird aktuell durch das Kreisverwaltungsreferat eine Prüfung bezüglich der Einführung eines „Logistiker-Parkausweises“ durchgeführt.

Hintergrund ist, dass einige Lastenrad-Logistikunternehmen bereits den öffentlichen Raum als Depots nutzen, indem Sie ein größeres Fahrzeug mit den Paketen des Tages parken und die Lastenräder sich dann aus diesem „Depot“ bedienen. Aktuell wird hierfür je nach Standort ein Parkticket gelöst.

Mit einem entsprechenden Parkausweis könnte man die Ausweitung solcher Konzepte unterstützen und gleichzeitig den öffentlichen Raum entlasten bzw. flexibel nutzen. Fahrzeuge, die bisher oft in zweiter Reihe parken, können zu „Stehzeugen“ gemacht werden und die Fahrleistung wird auf das Lastenrad verlegt. Durch die Möglichkeit der zeitlichen Einschränkung der Nutzung (z.B. 9-18 Uhr) kann eine Steuerung stattfinden, so dass die Flächen nur für die Dauer des Einsatzes belegt und abends wieder für die Anwohner freigegeben werden.

Die genauen verkehrlichen Wirkungen sowie die rechtlichen Aspekte eines solchen Parkausweises werden aktuell geprüft. Bei positivem Bescheid könnte die Maßnahme voraussichtlich ab 2024 umgesetzt werden.

## **Vorläufige Maßnahmen zu Handlungsfeld 7: Digitalisierung und Vernetzung**

### **M7.1 Kooperation mit Roadlytics Hamburg zur Erhebung von hochwertigen Parkdaten**

Im Rahmen des Projekts Roadlytics des Landesbetriebs Straßen, Brücken und Gewässer der Stadt Hamburg wurden GPS-Tracking-Sensoren entwickelt, die Parken in zweiter Reihe detektieren können. Die Sensoren werden von kooperierenden Logistikunternehmen randomisiert in den Fahrzeugen mitgeführt. Ziel ist, die Daten zu nutzen um „Hotspots“ zu identifizieren, an denen zusätzliche Zonen für Laden, Liefern und Leisten notwendig sind. Diese Daten sollen als Ergänzung bzw. Bestätigung der durch die Bezirksausschüsse und Bürger-Beschwerden bekannten Hotspots betrachtet werden. Gleichzeitig kann die Effektivität der Einführung neuer Liefer- und Ladezonen überwacht werden, d.h. ob neue Lie-

fer- und Ladezonen die gewünschten Wirkungen im Sinne einer Reduzierung von Parken in zweiter Reihe bringen.

In Hamburg wird das System z.B. als Grundlage für neue Standorte für buchbare Liefer- und Ladezonen (Projekt „SmaLa“) verwendet. Der Vorteil eines solchen Systems ist, dass die Infrastruktur für buchbare Zonen für Laden, Liefern und Leisten möglichst genau an den relevanten Standorten installiert werden kann. Dadurch können kostenintensive Umbauten oder Nachjustierungen vermieden werden. Die Technik von Roadlytics kann auch auf andere Sektoren übertragen werden, z.B. die Abfallwirtschaft oder Shared Mobility.

Es wird geprüft, ob das Projekt grundsätzlich auf München übertragen werden kann. Bei positivem Bescheid ist geplant, über ein geeignetes Förderprogramm (z.B. mFund) Gelder zu beantragen.

### **M7.2 Digitalisierung von Parkausweisen für Handwerker und gewerbliche Anlieger**

Ein Teil der Handwerker-Innungen sieht Vorteile in einer digitalen Version des Handwerker-Ausweises bzw. des Parkausweises für gewerbliche Anlieger, da diese den Antragsprozess erleichtert. Ein digitaler Parkausweis für Handwerksbetriebe ist derzeit aus rechtlichen Gründen nicht möglich. Nach den Anwendungshinweisen des Bayerischen Staatsministerium des Innern, Sport und Integration ist im Fahrzeug der Handwerkerparkausweis nach vorgegebenem Muster (DIN A6, Farbe hellrotorange, Material mindestens Karton) gut sichtbar hinter der Windschutzscheibe im Fahrzeug auszulegen. Der selbe Sachverhalt gilt für Bewohnerparkausweise, die ebenfalls in Papierform ausliegen müssen.

Das Mobilitätsreferat plant, gemeinsam mit dem Kreisverwaltungsreferat und der Münchener Verkehrsgesellschaft zu prüfen, ob bzw. in welcher Form eine Integration von Jahresparkausweisen in die bestehenden Systeme (z.B. Handyparken-App und digitale Verkehrsüberwachung) möglich ist. Hier soll auch die Möglichkeit einer Hybrid-Lösung geprüft werden, d.h. die Möglichkeit einer Übergangsphase, in der Parkausweise sowohl digital als auch in Papierform beantragt werden können, analog dem Handyparken. Gleichzeitig ist geplant, eine Änderung der Anwendungshinweise beim Freistaat zu erwirken.

Die Umsetzung einer solchen Maßnahme kann jedoch nicht isoliert für gewerbliche Ausweise erfolgen, sondern muss integriert mit Bewohnerparkausweisen und weiteren verwandten Themen betrachtet werden. Eine entsprechende Beschlussvorlage ist seitens des Mobilitätsreferates für 2023 geplant.

## 9. Monitoring und Evaluation

Die Auftragnehmer\*innen des Logistikkonzepts erarbeiten aktuell eine Methodik, mit der das Mobilitätsreferat eigenständig, ressourcenschonend und fortlaufend für jedes Kalenderjahr mengenmäßige, zeitliche und räumliche Daten zu Logistikverkehren in München erheben kann, um die Erreichung der beschriebenen Ziele zu messen.

## 10. Beteiligung

Es haben bereits im Vorfeld zu den Arbeiten zum Logistikkonzept eine Reihe von Workshops sowie regelmäßige Austausche mit den verschiedenen Interessensgruppen stattgefunden, z.B. ein Workshop im Rahmen des Fachgutachtens Klimaneutralität mit KEP-Dienstleister\*innen im Juni 2021, zwei Workshops mit einem breiten Spektrum an Verwaltungsmitarbeiter\*innen, KEP-Dienstleister\*innen und Logistikstartups/ neuen Anbieter\*innen im November/ Dezember 2021, sowie ein Format zur Beteiligung der Wirtschaft im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zur Mobilitätsstrategie 2035 im Mai 2022.

Zum Auftakt der Arbeiten zum Logistikkonzept haben mehrere Begehungen der Altstadt gemeinsam mit den Auftragnehmer\*innen, dem Referat für Arbeit und Wirtschaft und Interessensvertreter\*innen der Wirtschaft in der Altstadt stattgefunden.

Darüber hinaus gibt es regelmäßige Austauschrunden mit den Vertreter\*innen der Kammern und Interessensverbänden. Diese sollen im Rahmen der Arbeiten zum Logistikkonzept langfristig in Form von regelmäßigen Gremien oder Arbeitskreisen formalisiert werden.

Die bestehenden Kontakte zur Wirtschaft wurden auch zur Datenerhebung genutzt. So hat im März eine Befragung der KEP-Logistiker\*innen stattgefunden, um eine „Heatmap“ der am dringendst benötigten Standorte für Lieferzonen zu erstellen. Diese Karte wird von den Auftragnehmer\*innen als Grundlage für die geplante Ausweitung der Zonen für Liefern, Laden und Leisten in den Stadtbezirken verwendet.

Schließlich findet in Kürze eine Befragung zu Logistikverkehren in der Altstadt statt, für die die Verbände freundlicherweise ihre Netzwerke und Verteiler zur Verfügung stellen (HWK, Dehoga, Handelsverband). Diese Art der Datenerhebung bietet wertvolle Einblicke, die über andere Erhebungsmethoden nicht in dieser Detailtiefe gewonnen werden könnten. Z.B. kann eine Zählstelle nur die Fahrzeugart erfassen, nicht aber die Branche, Quell- und Zielort, Haltemöglichkeiten etc. Auf diese Weise gewinnt die Datenbasis in München im Vergleich zu anderen Städten deutlich an Wert.

## 11. Aktualisierung und Fortschreibung

Ein nächster Umsetzungsbeschluss ist für 2023 geplant, um die Ergebnisse des Logistikkonzeptes vorzustellen. Nach entsprechender Ressourcenbereitstellung im Zuge des laufenden Haushaltsverfahrens kann in 2023 voraussichtlich auch ein Vergabebeschluss zum Güterverkehrskonzept vorgestellt werden.

## 12. Ressourcenbedarf

Die geschilderten Arbeiten im Bereich Wirtschaftsverkehr, d.h. die weitere Erarbeitung der Roadmap Urbane Logistik und deren sukzessive Umsetzung, aber auch die Erarbeitung eines Konzepts für den Güterverkehr, können nur effektiv umgesetzt werden, wenn die dafür zusätzlich angemeldete Stelle genehmigt und zeitnah erfolgreich besetzt wird (vgl. Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 07724 „Umsetzung Eckdatenbeschluss, Haushaltsausweitung 2023 ff. im Mobilitätsreferat“). Zur Entwicklung eines systematischen Maßnahmenprogramms für den Güterverkehr, bei dem es um die großen Themen vom Brenner Nordzulauf, über die Erschließung großer Gewerbestandorte, wie z.B. BMW im Münchner Norden, bis hin zu innovativen Terminals und emissionsfreien Fahrzeugen auch für den Transport großer Güter und Gütermengen geht, soll ein vergleichbarer Ansatz, wie bei der Logistik, verfolgt werden. Hierfür werden Sachkosten in Höhe von 100.000 € jährlich ab 2024 benötigt. Diese werden im Rahmen des Eckdatenbeschlusses 2024 erneut angemeldet (vgl. Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 07724 „Umsetzung Eckdatenbeschluss, Haushaltsausweitung 2023 ff. im Mobilitätsreferat“). Zur Ergänzung dieser Sachmittel wird aktuell nach einem geeigneten Förderprogramm gesucht. Alternativ müssen die Arbeiten über mehrere Jahre verteilt werden.

Die genehmigten Sachmittel für Logistik i.H.v. einmalig 100.000 € (vgl. Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 07724 „Umsetzung Eckdatenbeschluss, Haushaltsausweitung 2023 ff. im Mobilitätsreferat“) werden voraussichtlich für die Umsetzung des Radlogistik-Hubs verwendet.

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. Die genaue Höhe und der Verwendungszweck werden in gesonderten Beschlussfassungen im Zuge der Ergebnisberichte der Teilstrategie Wirtschaftsverkehr begründet und beantragt.

Inwiefern ggf. zur operativen Umsetzung der einzelnen Konzepte weitere Ressourcen benötigt werden, ist im Zuge der konkreteren Inhalte und des für die Umsetzung daraus absehbaren Aufwands noch zu bewerten.

## 13. Anträge

### Stellungnahme zu aktuellen Beschlussvorlagen

Das Mobilitätsreferat begrüßt den am 06.12.2022 per Pressemeldung veröffentlichten und am 15.12.2022 per Dringlichkeitsantrag gestellten Vorschlag der Rathaus-Koalition (Antrag 20-26 / A 03500), die Gebühren der Sonderparkausweise für Handwerker\*innen und für gewerbliche Anlieger\*innen (inkl. Freiberufler\*innen) zu halbieren, und den Stadtrat noch im Jahr 2022 damit zu befassen.

Aufgrund der momentan außerordentlichen Belastungen des Handwerks sowie der mittelständischen gewerblichen Betriebe (Pandemienachwirkungen, Energiekrise, gestiegene Rohstoffpreise, Nachwuchsmangel) unterstützt das Mobilitätsreferat den Vorschlag, die Kosten für die Sonderausweise für den Wirtschaftsverkehr aktuell zu reduzieren.

Das Mobilitätsreferat begrüßt die Kostenreduzierung auch deswegen, weil eine verkehrliche Wirkung im Sinne der Verkehrswende durch die Preiserhöhung nur in geringem Maße erzielt werden kann. Obwohl für bestimmte Segmente der urbanen Logistik mittlerweile Alternativen z.B. im Bereich der Lastenradlogistik existieren, ist der vollständige Verzicht auf ein Kraftfahrzeug z.B. für einen klassischen Handwerksbetrieb selten möglich. So wurde zwar ein deutlicher Rückgang der ausgestellten Sondergenehmigungen festgestellt, jedoch keine signifikante Reduzierung der Verkehrsmengen. Zu befürchten ist daher eine Aushöhlung der Park- und Haltere Regelungen durch verbotswidriges Abstellen und das Inkaufnehmen des Risikos einer Geldbuße.

Die 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans der LH München sieht die dreistufige 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. Die Stufen 2 und 3 werden nur bei fortgesetzter Grenzwertüberschreitung umgesetzt. Der Anwohner- und Lieferverkehr bleibt in den ersten beiden Umsetzungsstufen zulässig. Sollte die Umsetzung der Stufen 1 und 2 nicht zur Einhaltung des  $\text{NO}_2$ -Grenzwertes führen, werden Lieferverkehr, Anwohner\*innen und gewerbliche Halter\*innen 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 gesetzliche 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 (d.h. auch nach dem 01.04.2024). In Stufe 1 und 2 sind zudem alle weiteren Handwerkerfahrzeuge ausgenommen, deren Einsatz als Werkstattwagen oder zum Transport unbedingt erforderlich ist. Voraussetzung ist zudem, dass der Handwerksbetrieb in der Handwerksordnung (Anlage A oder B) aufgelistet ist, oder es sich um eine vergleichbare Tätigkeit (z.B. Wartungsdienst, Installation Großgeräte) handelt. Durch die Kostenreduzierung wird mehr Betrieben die Möglichkeit gegeben, langfristig ohne bürokratischen Zusatzaufwand die

Stadt mit den notwendigen Dienstleistungen zu versorgen, und somit die Lebensqualität und Standortattraktivität von München aufrecht zu erhalten.

Zur grundsätzlichen Verbesserung der Bedingungen für den Wirtschaftsverkehr führt das Mobilitätsreferat die im Beschlusstext beschriebene Workshopserie zur Erstellung einer Roadmap Urbane Logistik mit Beteiligung aller Akteure in 2023 fort. Die in den untenstehenden Stadtratsanträgen beschriebenen Themen finden hierbei bereits Beachtung.

Fachlich bleibt es weiterhin Ziel des Mobilitätsreferats, den öffentlichen Raum entsprechend seines tatsächlichen Werts zu bepreisen, vor allem dort, wo perspektivisch die größte verkehrliche Steuerungswirkung zu erwarten ist. Das ist vor allem im Bereich des privaten Bewohnerparkens, wo aber die Handhabe auf kommunaler Ebene noch nicht gegeben ist. Das Mobilitätsreferat wird sich daher weiterhin beim Freistaat Bayern dafür einsetzen, den Gebührenrahmen für Parklizenzen für Bewohner\*innen anzupassen.

## **Anträge des Stadtrats**

### **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

#### **München – Heimat fürs Handwerk II**

#### **Lösungsansatz der Handwerkskammer für Lieferzonen aufgreifen!**

Antrag Nr. 20-26 / A 03440 von der Fraktion CSU/ Freie Wähler vom 08.12.2022

#### **München – Heimat fürs Handwerk III**

#### **Handwerkerparkplätze in Parklizenzengebieten ausweisen**

Antrag Nr. 20-26 / A 03441 von der Fraktion CSU/ Freie Wähler vom 08.12.2022

Die Anträge beauftragen die Stadtverwaltung, ein Konzept für Parkzonen für Laden, Liefern und Leisten zu entwickeln mit dem Ziel, dass die Ver- und Entsorgung der Stadt gewährleistet bleibt und gleichzeitig Radstreifen, Radwege und Gehsteige benutzbar bleiben. Das Mobilitätsreferat hat bereits erste Schritte zur Ausweitung von Zonen für Laden, Liefern und Leisten in der Altstadt unternommen. In den nächsten Workshops zur urbanen Logistik geht es konkret um die Differenzierung von Parkmöglichkeiten nach Parkdauer und die Verortung von Parkzonen je nach Einsatzgebiet. Gleichzeitig werden aktuell neue Regelungen für die sichtbarere Markierung von Wirtschaftsverkehrs-Parkplätzen entwickelt. Das Thema Hinterhofwerkstätten wurde bereits in Maßnahme M1.4 dieser Beschlussvorlage thematisiert und ist Teil der weiteren Konzeptentwicklung.

Das Mobilitätsreferat plant, dem Stadtrat bis Ende 2023 eine fertige Roadmap mit konkreten Maßnahmen für den Lade- und Lieferverkehr sowie für das leistende Handwerk bis 2030 vorzulegen. Hier werden unter anderem auch Möglichkeiten der Buchbarkeit von Parkmöglichkeiten betrachtet. Gleichzeitig sind vor allem die Themen Reduzierung des

Parksuchverkehrs sowie die Verkehrssicherheit, insbesondere auf Geh- und Radwegen, ein großes Ziel in der Konzepterstellung.

Den Anträgen Nr. 14-20 / A 04200 von der Fraktion Die Grünen - Rosa Liste vom 20.06.2018, Antrag Nr. 20-26 / A 03440 von der Fraktion CSU/ Freie Wähler vom 08.12.2022 sowie Antrag Nr. 20-26 / A 03441 von der Fraktion CSU/ Freie Wähler vom 08.12.2022 wird damit nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen.

### **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

Der Stadtrat hat die Federführung für diesen Antrag in der Vollversammlung vom 05. Oktober 2022 in Antragspunkt 11 der Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 03308 - Unterstützung der Münchner Innenstadt und der Münchner Wirtschaft an das Mobilitätsreferat übertragen. Die bisherige Federführung lag beim Referat für Arbeit und Wirtschaft.

### **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

Die Anträge fordern, dass gemeinsam mit der Wirtschaft (Handel, Gastronomie und Handwerk) ein Konzept erarbeitet wird, wie in der Innenstadt ein kundenfreundliches Umfeld entwickelt und die Möglichkeiten des Wirtschaftsverkehrs verbessert werden können. Das Mobilitätsreferat hat mit dem vorliegenden Beschluss bereits erste Schritte zur Förderung des Wirtschaftsverkehrs angestoßen, weitere Maßnahmen sind im Rahmen der Erstellung des Logistikkonzeptes geplant. Die Wirtschaft ist sowohl in der Maßnahmenerstellung, insbesondere im Rahmen der zwei verbleibenden Workshops zur Erstellung des Konzepts für die urbane Logistik, als auch in der Verortung der neuen Zonen für Laden, Liefern und Leisten eng eingebunden. Die Aspekte quantitative und qualitative Verbesserung von Lade- und Lieferzonen, perspektivische Möglichkeiten der Buchbarkeit von Lade- und Lieferzonen gestützt von moderner Sensorik, Verlagerungen des Wirtschaftsverkehrs in Parkhäuser und Weiterentwicklung von Hotelanfahrtszonen sind Maßnahmen, die auch von den Teilnehmer\*innen der bisher stattgefundenen Workshops zum Logistikkonzept gefordert wurden. Das Mobilitätsreferat plant, dem Stadtrat bis Ende 2023 eine fertige Roadmap mit konkreten Maßnahmen für den Lieferverkehr bis 2030 vorzulegen.

Den Anträgen Nr. 14-20 / A 06510 von der Fraktion DIE GRÜNEN/RL vom 14.01.2020 und dem Antrag Nr. 14-20 / A 02297 von der Fraktion Die Grünen - Rosa Liste, SPD / Volt – Fraktion vom 18.01.2022 wird damit nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen.

### **Kostenloses Parken für Handwerksbetriebe**

Antrag Nr. 20-26 / A 02361 von der CSU-Fraktion vom 03.02.2022

Der Antrag fordert die Stadtverwaltung auf, das Parken für Handwerksbetriebe kostenlos anzubieten und die Parkberechtigung digital in einer App anzubieten. Das Mobilitätsreferat hat mit dem vorliegendem Beschluss bereits erste Schritte zur Erleichterung der Ladesituation für Handwerker angestoßen. Es werden u.a. Möglichkeiten zur Finanzierung von kostenfreien Parkflächen für Handwerker in Parkhäusern zur Aufwertung des Handwerker-Parkausweises geprüft. Zusätzlich werden Möglichkeiten zur Verbesserung des Mobilitätsangebotes für Handwerksbetriebe geprüft, u.a. ein Konzept für Sharing-Fahrzeuge im Handwerk mit zugewiesenen Parkflächen sowie ein Lastenrad-Leasing-Konzept. Es ist ebenfalls geplant, Möglichkeiten zur Digitalisierung der Parkausweise für Handwerker\*innen und gewerbliche Anlieger zu prüfen. Zudem wurde mit den vom BA1 im September 2022 beschlossenen zusätzlichen Zonen für Laden, Lieferung und Leisten ein zusätzliches Parkangebot in der Altstadt geschaffen. Die bisherigen Privilegien des Handwerker-Parkausweises bleiben erhalten.

Das Mobilitätsreferat plant, dem Stadtrat bis Ende 2023 eine fertige Roadmap mit konkreten Maßnahmen für den urbanen Lade- und Lieferverkehr bis 2030 vorzulegen. Im Prozess der Konzepterstellung sind sowohl die Handwerkskammer als auch die Vertreter einiger Innungen aktiv eingebunden.

Dem Antrag Nr. 20-26 / A 02361 von der CSU-Fraktion vom 03.02.2022 wird damit nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen.

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

Antrag Nr. 20-26 / A 03445 von der Fraktion CSU/ Freie Wähler vom 08.12.2022

Der Antrag fordert eine Erweiterung der Funktion von Parkscheinautomaten, bzw. die Ermöglichung der geforderten Funktion per Parkscheibe. In hochverdichteten Bestandsquartieren der Landeshauptstadt München innerhalb und auch außerhalb des Mittleren Rings ist eine effektive und bedarfsgerechte Bewirtschaftung des Parkraumangebots notwendig, um diese Quartiere funktionsfähig und auch erreichbar zu halten. Die Überlastung des Parkraums führt zudem in oftmals bereits mit Verkehr hoch belasteten Gebieten zu zusätzlichem Parksuchverkehr, der die Bewohnerinnen und Bewohner zusätzlich belastet, ein Zeichen für schlechte Erreichbarkeit darstellt und zudem die Aufenthaltsqualität verringert. Vor diesem Hintergrund sind alle Maßnahmen, die Verkehr mit nicht flächen- und ressourcenschonenden Verkehrsmitteln in Gebiete mit Parkraumangel fördern, grundlegend zu hinterfragen.

Die Einführung des kostenlosen Kurzzeitparkens stellt einen Anreiz dar, gerade für kurze Wege das Auto zu nutzen. Die Möglichkeit, kostenlos parken zu können, könnte damit

dazu führen, dass vor allem für Wege in der Innenstadt vermehrt das Auto genutzt wird. Dies könnte, entgegen den Bemühungen zur Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben, zu einem Anstieg der Lärm- und Schadstoffbelastung in der Stadt führen. Es ist zusätzlich zu beachten, dass sich das geforderte Ticket nur für sehr kurze Erledigungen eignet. Einkäufe oder Erledigungen in Geschäften oder Handwerksbetrieben, die sich gerade durch eine intensive Kundenberatung auszeichnen oder z.B. das Probieren von Waren erfordern oder ermöglichen, dauern häufig zu lange, um sie in 15 Minuten zu erledigen. Aufgrund der vorstehenden Ausführungen spricht sich das Mobilitätsreferat gegen die generelle Einführung eines kostenlosen Kurzzeitparkens aus.

Dem Antrag Nr. 20-26 / A 03445 von der Fraktion CSU/ Freie Wähler vom 08.12.2022 wird damit nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen nicht entsprochen.

#### **14. Ausblick**

Mit dem in Erarbeitung befindlichen Logistikkonzept und den in Kapitel 7 dargestellten Projekten werden aktuell wichtige Grundlagen geschaffen. Die Roadmap Urbane Logistik wird für Mitte 2023 erwartet und anschließend dem Stadtrat vorgestellt.

Es braucht jedoch ausreichend Ressourcen, um diese für die Wirtschaftskraft und auch Lebensqualität notwendigen Maßnahmen in ein Gesamtkonzept zu überführen, zu ergänzen und stadtweit umzusetzen. Wenn die noch zusätzlichen Ressourcen für das kommende Haushaltsverfahren für den Wirtschaftsverkehr bewilligt, eingestellt und vergeben bzw. eingearbeitet sind, kann das Gesamtkonzept mit erhöhter Geschwindigkeit begleitet und umgesetzt werden.

Die Erarbeitung einer Strategie für den Güterverkehr, d.h. derjenigen Verkehre, die Bezugspunkte von außerhalb der Stadt zu meist fest definierten Ziel- bzw. Startpunkten im Stadtgebiet haben, bedarf ebenfalls der Unterstützung durch externe Gutachter. Die hierfür benötigten Mittel werden wie beschrieben im Eckdatenbeschluss 2024 erneut angemeldet (vgl. Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 07724 „Umsetzung Eckdatenbeschluss, Haushaltsausweitung 2023 ff. im Mobilitätsreferat“).

#### **15. Abstimmung Referate**

Die Mitzeichnungen der Referate sind in den Anlagen 8-10 dargestellt. Die Mitzeichnungen der Referate wurden vor der Verkündung der Gebührenhalbierung für die Sonderparkausweise eingeholt. Nach Würdigung der neuen Anträge (siehe Kapitel 13 „Stellungnahme zu aktuellen Beschlussvorlagen“) durch das Mobilitätsreferat wurden das Kreisverwaltungsreferat und das Referat für Arbeit und Wirtschaft um Mitzeichnung der aktualisierten Fassung gebeten. Die Änderungsvorschläge wurden in Abstimmung auf Fachebene mit dem Referat für Klima- und Umweltschutz übernommen.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung zeichnet die Beschlussvorlage mit Ergänzungen mit (siehe Anlage 8). Diese wurden an den entsprechenden Stellen im Beschlusstext aufgenommen.

Das Kreisverwaltungsreferat zeichnet die erste Version der Beschlussvorlage mit Änderungen mit (siehe Anlage 9):

„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.“

Das Mobilitätsreferat nimmt hierzu wie folgt Stellung:

Das Mobilitätsreferat ist hinsichtlich der Gestaltung von Ausnahmeregelungen für den Wirtschaftsverkehr in engem fachlichen Austausch mit dem Referat für Klima- und Umweltschutz. Nach Abstimmung wurde hierzu deshalb die Ziffer 12 des Referentenantrags ergänzt.

Die weiteren Änderungen aus der Mitzeichnung des Kreisverwaltungsreferates wurden an den entsprechenden Stellen im Beschlusstext aufgenommen.

Die aktualisierte Fassung zeichnet das Kreisverwaltungsreferat mit.

Das Referat für Arbeit und Wirtschaft stimmt der Beschlussvorlage in der ersten Mitzeichnung vorbehaltlich Änderungen zu (siehe Anlage 10). Die Änderungen wurden an den entsprechenden Stellen im Beschlusstext aufgenommen.

Das Referat für Arbeit und Wirtschaft zeichnet die aktualisierte Beschlussvorlage vorbehaltlich Änderungen bzw. Präzisierungen in Kapitel 13 mit. 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 Sondernutzungstatbestände sich im Rahmen von Pilotprojekten bewährt haben und wenn sie für eine flächendeckende Einführung geeignet sind.“

Das Mobilitätsreferat nimmt hierzu wie folgt Stellung:

Im Falle einer Überarbeitung der Sondernutzungsrichtlinie wird dies in enger Abstimmung mit den betroffenen Referaten sowie den Kammern, Verbänden und weiteren betroffenen Stakeholdern erfolgen. Eine direkte Flächennutzungs-Konkurrenz von Flächen für den Wirtschaftsverkehr mit Freischankflächen wird seitens des Mobilitätsreferats nicht gesehen. Erste Piloten für Paketboxen z.B. an U-Bahn-Stationen werden aktuell bereits durchgeführt. Die Erfahrungen fließen in die Überarbeitung der Sondernutzungsrichtlinie mit ein.

Das Kommunalreferat, das Referat für Klima und Umweltschutz, das Baureferat, das Referat für Stadtplanung und Bauordnung und die Stadtkämmerei haben einen Abdruck der Sitzungsvorlage erhalten.

## **16. Beteiligung der Bezirksausschüsse**

In dieser Beratungsangelegenheit ist die Anhörung des Bezirksausschüsse nicht vorgesehen (vgl. Anlage 1 der BA-Satzung). Die Stadtbezirke 1-25 haben einen Abdruck der Sitzungsvorlage erhalten.

## **17. Stellungnahmen der Verbände**

Parallel zur Mitzeichnung der Fachreferate wurden die Industrie- und Handelskammer für München und Oberbayern (IHK), die Handwerkskammer für München und Oberbayern (HWK), der Handelsverband Bayern e.V., CityPartner München e.V. (CPM) und der Bayerische Hotel- und Gaststättenverband DEHOGA Bayern e.V. zur Stellungnahme eingeladen.

Die Stellungnahmen der Verbände wurden vor der Verkündung der Gebührenhalbierung für die Sonderparkausweise eingeholt, so dass diese neue Entwicklung von den Verbänden in den Stellungnahmen nicht berücksichtigt werden konnte.

Die IHK, die HWK, der Handelsverband und CPM haben ihre fachlichen Anmerkungen zu den Inhalten der Beschlussvorlage in den angehängten Stellungnahmen (Anlagen 11-14) dargelegt. Der DEHOGA schließt sich den Punkten und Einwänden des Geschäftsführers von CPM vollumfänglich an.

Das Mobilitätsreferat bedankt sich für die konstruktive Mitarbeit der Verbände.

Der Forderung der IHK nach enger Abstimmung relevanter Maßnahmen der Teilstrategie Wirtschaftsverkehr im Rahmen der strategischen Allianz „Mobile Zukunft München (MZM)“ ist seit November im „MZM Reallabor Urbane Logistik“ bereits in einer ersten Umsetzung, insbesondere für die Themen Fehlbeparkung von Wirtschaftsverkehrszonen und Förderung der Radlogistik durch Identifikation von Flächen und Nutzung der Möglichkeiten der Digitalisierung.

Die Anmerkungen der HWK hinsichtlich einer Mitwirkung des Handwerks an relevanten Projekten des „MZM Reallabor Urbane Logistik“ wurden an den entsprechenden Stellen

im Beschlusstext ergänzt. Die Mitwirkung aller Interessensgruppen ist insbesondere für den Themenkomplex „Parkplätze für Laden, Liefern und Leisten“ relevant, um differenzierte und effiziente Lösungen für alle Nutzergruppen zu definieren.

Hinsichtlich der Anmerkungen von CPM und Handelsverband bezüglich einer zu prüfenden Umverteilung der Mittel aus den Einnahmen von Parkausweisen wurde im Beschlusstext klargestellt, dass es sich im beschriebenen Fall rein um die Einnahmen aus den Handwerker-Parkausweisen handelt.

Da die IHK in ihrer Stellungnahme ebenso darauf hingewiesen hat, dass Einnahmen von Sonderparkausweisen allen Beteiligten über einen Innovationsfonds zugutekommen sollten, wurde im Vortrag des Referenten auf Seite 20 sowie in der Antragsziffer 11 noch ergänzt, dass die Idee eines Innovationsfonds zur Förderung von neuen Konzepten für alle Segmente des Wirtschaftsverkehrs geprüft werden soll.

Das geforderte Thema der Evaluation der Nutzung von Lade- und Lieferzonen ist bereits in Antragspunkt 10 enthalten. Eine Datengrundlage für den gesamtstädtischen Wirtschaftsverkehr wird aktuell durch externe Auftragnehmer im Rahmen der Erstellung des Logistikkonzepts erstellt.

Die weiteren fachlichen Anmerkungen der Verbände werden in den zukünftigen Planungen berücksichtigt bzw. im direkten Dialog oder im Rahmen der geplanten Workshops und Arbeitsgruppen geklärt.

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

Ich beantrage Folgendes:

1. Dem grundsätzlichen Vorgehen zur Erstellung eines Konzepts für die urbane Logistik wird zugestimmt.
2. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, die Arbeiten zur Einrichtung eines Radlogistik-Hubs (Viehhof) zur IAA 2023 fortzuführen.
3. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, die notwendigen Schritte zur Beauftragung der P+R GmbH mit Aufbau und Betrieb des Radlogistik-Hubs durchzuführen.
4. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, das Projekt Logistikflächen-Marktplatz (Software-Entwicklung und Betrieb) und dessen pilothafte Umsetzung zu unterstützen.
5. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, gemeinsam mit den betroffenen Referaten die Ausarbeitung eines Konzepts für die Ausschreibung und Vergabe von „München-Box“-Standorten auszuarbeiten und umzusetzen.
6. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, gemeinsam mit dem Kreisverwaltungsreferat und weiteren betroffenen Referaten eine Anpassung der Sondernutzungsrichtlinie zu prüfen und bei positivem Ergebnis eine Umsetzung durch das Kreisverwaltungsreferat anzustoßen, mit dem Ziel, die Bereitstellung von öffentlichem Straßenraum für Logistikzwecke (u.a. „München-Box“) zu ermöglichen.
7. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, gemeinsam mit dem Kreisverwaltungsreferat die Möglichkeit der Einführung eines „Logistiker-Parkausweises“ zur Vereinfachung der Lastenradlogistik zu prüfen und bei positivem Ergebnis eine Umsetzung anzustoßen.
8. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, gemeinsam mit dem Kreisverwaltungsreferat und der SWM/ MVG die Möglichkeit der Digitalisierung von Jahresparkausweisen zu deren Integration in die Handy-Parken App zu prüfen und bei positivem Ergebnis eine Umsetzung anzustoßen .
9. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, die verkehrliche Wirkung der neuen Zonen für Laden, Liefern und Leisten in der Altstadt zu evaluieren.
10. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, bis Herbst 2023 mindestens in zwei weiteren Stadtbezirken eine systematische Ausweisung von Stellplätzen für den Wirtschaftsverkehr vorzunehmen und dazu entsprechende Regelungen hinsichtlich der Kennzeichnung und Beschilderung der Stellplätze zu entwickeln.
11. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, gemeinsam mit den betroffenen Fachstellen und Referaten Möglichkeiten zur Finanzierung von innovativen Konzepten im Wirtschaftsverkehr, z.B. mittels eines Innovationsfonds, zu prüfen und bei positivem Ergebnis eine Umsetzung anzustoßen.
12. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, in Zusammenarbeit mit dem Referat für Klima- und Umweltschutz Regelungen zu prüfen, die eine Flottenerneuerung im Wirtschaftsverkehr hin zu emissionsfreien Antrieben fördern/ beschleunigen.

13. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, eine Ausschreibung für die Erstellung des Güterverkehrskonzepts inklusive Datenerhebung in enger Abstimmung mit den betroffenen Akteur\*innen vorzubereiten und durchzuführen.
14. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, nach Vorliegen des Konzepts „Urbane Logistik“ im Sommer 2023 einen weiteren Umsetzungsbeschluss mit konkreten Maßnahmen inkl. Ressourcenbedarf vorzulegen.
15. Der Antrag Nr. 14-20 / A 06510, der Antrag Nr. 20-26 / A 02297, der Antrag Nr. 14-20 / A 04200, der Antrag Nr. 20-26 / A 02361, der Antrag Nr. 20-26 / A 03440 vom 08.12.2022, der Antrag Nr. 20-26 / A 03441 vom 08.12.2022 und der Antrag Nr. 20-26 / A 03445 vom 08.12.2022 sind hiermit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
16. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

### **III. Beschluss**

nach Antrag.

Über den Beratungsgegenstand wird durch die Vollversammlung des Stadtrates endgültig entschieden.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der / Die Vorsitzende

Der Referent

Ober-/Bürgermeister/-in

Georg Dunkel  
Berufsmäßiger Stadtrat

#### **IV. Abdruck von I. mit III.**

Über die Verwaltungsabteilung des Direktoriums, Stadtratsprotokolle (SP)  
an das Direktorium Dokumentationsstelle  
an das Revisionsamt  
an die Stadtkämmerei  
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

#### **V. WV Mobilitätsreferat – GL-Beschlusswesen**

zur weiteren Veranlassung.

Zu V.:

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An das Direktorium HA II – BA (4x)
3. An die Bezirksausschüsse 1 – 25
4. An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
5. An das Kreisverwaltungsreferat
6. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung
7. An das Kommunalreferat
8. An das Referat für Klima- und Umweltschutz
9. An das Baureferat
10. An die P+R GmbH
11. An die Münchner Verkehrsgesellschaft
12. An das Mobilitätsreferat – GB1
13. An das Mobilitätsreferat – GB2.1
14. An das Mobilitätsreferat – GB2.22  
mit der Bitte um Kenntnisnahme.
15. Mit Vorgang zurück zum Mobilitätsreferat GB 1.31

**Am**  
**Mobilitätsreferat GL-Beschlusswesen**