

An den Oberbürgermeister  
der Landeshauptstadt München  
Herrn Dieter Reiter  
Rathaus, Marienplatz 8  
80331 München

München, 15.06.2021

**Änderungsantrag  
für den Mobilitätsausschuss am 15.06.2021 – TOP 1 öffentlich  
Mobilitätsstrategie 2035, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 03507**

**Mobilitätsstrategie 2035 – Regionalbusverkehr, Touristenverkehr, Güterwaggonverkehr**

**Der Antrag des Referenten wird wie folgt geändert:**

Ziffer 1	unverändert
<b>Ziffer 2 geändert</b>	Die Ausführungen im Vortrag des Referenten werden als Entwurf der Grundzüge der neuen Gesamtstrategie für Mobilität und Verkehr der Landeshauptstadt München unter dem Titel „Mobilitätsstrategie 2035“ beschlossen, <b>unter der Maßgabe der Einarbeitung folgender Änderungen:</b> <b>Ziffer 4.2 Öffentlicher Verkehr</b> , Absatz 6: Hierzu zählen u.a. grundlegende Fragen der Sicherung und Verbesserung der Finanzierung, der rechtlichen Rahmenbedingungen, der Zusammenarbeit mit Bund und Land, die weitere Attraktivitätssteigerungen des <b>Fern-, S- und Regionalbahnsystems sowie des Regionalbussystems (beides einschließlich Touristenverkehr)</b> oder auch die Erweiterung des Öffentlichen Verkehrs um die Themen der geteilten und vernetzten Mobilität, Multimodalität (Shared Mobility, On Demand, hochautomatisiertes Fahren, etc.) und Digitalisierung. <b>Ziffer 4.12 Wirtschaftsverkehr</b> , Absatz 1: Etwa ein Drittel der Fahrzeuge im Straßenverkehr sind Wirtschaftsverkehr. Dennoch gibt es in München für den Wirtschaftsverkehr kein aktuelles dezidiertes Konzept. Sowohl für <b>den Güterwaggonverkehr</b> , den Stückgutbereich als auch für die Kurier-, Express- und Paketdienste (KEP) gibt es Einzelansätze, die jedoch nicht zu einem systematischen Gesamtkonzept zusammengeführt wurden.
Ziffern 3 - 7	unverändert
<b>Ziffern 8 geändert</b>	Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, dem Stadtrat kontinuierlich, mindestens aber alle drei Jahre, zum aktuellen Stand des Prozesses zur Mobilitätsstrategie einen Sachstandsbericht <b>mit Monitoringergebnissen und Zielerreichungsgrad</b> vorzulegen.
Ziffer 9	unverändert
<b>Ziffer 10 geändert</b>	Den Ausführungen zur Unabweisbarkeit und Nicht-Planbarkeit im Vortrag wird zugestimmt. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, die einmalig erforderlichen konsumtiven Haushaltsmittel in Höhe von 130.000 € in 2021 im Rahmen der Nachtragshaushaltsplanaufstellung 2021 <b>durch Umschichtung aus der Nahmobilitätspauschale</b> bei der Stadtkämmerei anzumelden. <b>Die Finanzierung erfolgt somit über die</b>

	<b><del>Bereitstellung von Mitteln aus der Nahmobilitätspauschale durch Umschichtung aus dem Budget des Baureferats.</del></b>
<b>Ziffer 11 geändert</b>	Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, die einmalig erforderlichen konsumtiven Haushaltsmittel in 2022 in Höhe von 130.000 € im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung 2022 <b><del>durch Umschichtung aus der Nahmobilitätspauschale</del></b> bei der Stadtkämmerei anzumelden. <b><del>Die Finanzierung erfolgt somit über die Bereitstellung von Mitteln aus der Nahmobilitätspauschale durch Umschichtung aus dem Budget des Baureferats.</del></b>
<b>Ziffer 12 neu</b>	<b>Die benötigten zusätzlichen 1,0 VZÄ Sachbearbeitung für die Mobilitätsstrategie 2035, EGr. 13, Technischer Dienst/sonst. Dienst, 4. Qualifikationsebene werden zum 01.01.2022 eingerichtet und zeitnah besetzt.</b>
<b>Ziffern 12 - 15</b>	<b>werden Ziffern 13 – 16 neu</b>

### Begründung:

#### zu Ziffer 2. bzgl. 4.2, Absatz 6:

Da viele Orte im Münchner Umland keinen Schienenanschluss haben, ist die Attraktivität des Regionalbussystems ähnlich wichtig, wie diejenige des S-Bahn- und Regionalbahnsystems.

Ferner steigt aufgrund der Siedlungsdichte im Stadtgebiet München der Touristenverkehr von Tagesausflüglern ins Umland und die Region. Hierfür bedarf es attraktiverer Angebote im Bahn- und Busverkehr, wie z.B. durchgehende Ausflugsbahnangebote und Wanderbusse teilweise von den Bahnstationen im Münchner Umland und teilweise direkt aus München.

#### zu Ziffer 2. bzgl. 4.12, Absatz 1:

Neben Stückgutverkehr und KEP gehört auch der Güterwaggonverkehr über Gleisanschlüsse und im Bereich Kombiniertes Verkehr „Schiene-Straße“ zum Wirtschaftsverkehr und kann, richtig gemanagt, zur Entlastung der Straßen beitragen.

#### zu Ziffern 10. und 11.:

Die Nahmobilitätspauschale wurde zur Finanzierung von Maßnahmen speziell für den Fuß- und Radverkehr eingeführt. Sie dient nicht zum Stopfen von Haushaltslöchern und nicht dazu allgemeine Mobilitätsmaßnahmen zu finanzieren. Daher ist die Finanzierung der benötigten Beträge aus der Nahmobilitätspauschale nicht zulässig. Außerdem widerspricht es der Klarheit und Wahrheit des Haushaltsplans, wenn Ausgaben des Mobilitätsreferates aus dem Haushalt des Baureferates finanziert werden und das auch noch über mehrere Jahre hinweg.

#### zu Ziffer 12.:

Die benötigte Stelle soll eingerichtet und besetzt werden, da die alternativ angedachte Verlagerung weiterer Teile auf externe Dienstleister erfahrungsgemäß teurer ist und damit nicht dem Gebot sparsamen und wirtschaftlichen Handelns (Art. 61 Abs. 1 Satz 1 GO) entspricht, welches gerade in der aktuellen Haushaltssituation besonders beachtet werden muss. Falls vom Anforderungsprofil her für die zusätzliche Stelle eine Eingruppierung in EGr. 12 oder EGr. 11 in der 3. Qualifikationsebene ausreicht, wäre gegen die Einrichtung einer entsprechend niedriger vergüteten Stelle auch nichts einzuwenden.

### Sonja Haider

Mobilitätspolitische Sprecherin  
Stadträtin