

**Mobilitätsstrategie 2035**  
**Plattform: „Mobile Zukunft München“ (MZM) -**  
**Strategische Allianz für Mobilität & Logistik im**  
**Großraum München**

Produkt 43512300 Strategie, Bezirksmanagement und Projektentwicklung  
Beschluss über die Finanzierung für die Jahre 2023 bis 2025

**Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 08108**

Anlagen:

1. Stellungnahme Stadtkämmerei vom 28.10.2022
2. Stellungnahme des PLAN vom 26.10.2022
3. Stellungnahme der MVG vom 31.10.2022

**Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 08.11.2022 (VB)**  
Öffentliche Sitzung

<b>Inhaltsverzeichnis</b>	<b>Seite</b>
<b>I. Vortrag des Referenten</b>	<b>3</b>
<b>A. Fachlicher Teil</b>	<b>3</b>
1 Anlass und Zielsetzung	3
2 Arbeitsfelder und Projekte	5
3 Projektorganisation	7
4 Ressourcenbedarf, Kosten und Finanzierung	8
<b>B. Darstellung der Kosten und der Finanzierung</b>	<b>13</b>
1. Zweck des Vorhabens	13
2. Zahlungswirksame Kosten im Bereich der laufenden Verwaltungstätigkeit	13

3. Einsparungen im Bereich der laufenden Verwaltungstätigkeit	13
4. Finanzierung	14
5. Produktbezug	14
6. Bezug zur Perspektive München	14
7. Stellungnahme der beteiligten Referate	14
<b>II. Antrag des Referenten</b>	<b>19</b>
<b>III. Beschluss</b>	<b>20</b>

## **I. Vortrag des Referenten**

Zuständig für die Entscheidung ist die Vollversammlung des Stadtrates gemäß § 4 Nr. 9b 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 Arbeiten an der Beschlussvorlage noch nicht abgeschlossen waren. Da eine interne Einigung der Kooperationspartner für den grundsätzlichen Start der Plattform: „Mobile Zukunft München“ (MZM) erst am 19.9.2022 erfolgte und erst danach die darauf folgenden notwendigen Detailabstimmungen mit der ausgesprochen hohen Vielzahl an Partnern und Themen vorgenommen werden konnte. Ein Beschlussfassung am 08.11.2022 ist auch deswegen notwendig, weil diese die Grundlage für die MVV-Gesellschafterversammlung am 01.12.2022 ist, in dem die Erhöhung des Zuschusses an den MVV für dessen Mitarbeit in MZM beschlossen werden soll.

### **A. Fachlicher Teil**

#### **1. Anlass und Zielsetzung**

Um die Mobilitätsstrategie 2035 erfolgreich umzusetzen, ist u.a. eine enge Einbindung und Zusammenarbeit mit vielen Beteiligten (Stakeholdern) notwendig. Im Rahmen eines systematischen Stakeholdermanagements spricht das Mobilitätsreferat einzelne Beteiligte oder Beteiligtegruppen, wie z.B. Industrie, Wissenschaft oder Interessensvertretungen, gezielt an oder nutzt die Initiative anderer Partner für eine systematische Zusammenarbeit.

Aufgrund der engen Verkehrsverflechtungen zwischen Stadt und Region kommt einer guten regionalen Zusammenarbeit besondere Bedeutung zu. Diese gemeinsam zu verbessern und Lösungen für die gesamte Region München zu finden, ist Ziel der neuen Plattform „Münchner Zukunft Mobilität“ (MZM). Die Initiative gründet auf einen Vorstoß von BMW, Siemens und MAN sowie der Industrie- und Handelskammer für München und Oberbayern (IHK), dem sich die Landeshauptstadt München, die Landkreise des Münchner Verkehrs- und Tarifverbunds (MVV) mit den Landkreisen Weilheim-Schongau und Miesbach sowie der Freistaat Bayern mit seinen Ministerien für Verkehr, Inneres und Wirtschaft sowie die Deutsche Bahn angeschlossen haben. Von den Spitzenvertretern der Beteiligten ist eine Kooperationsvereinbarung unterzeichnet worden, für die Landeshauptstadt München von Herrn Oberbürgermeister Dieter Reiter. Sie steht unter dem Vorbehalt der Zustimmung in den jeweiligen Organisationen, im Fall der Landeshauptstadt München des Münchner Stadtrats. Die folgenden Ausführungen zu den MZM-Inhalten beruhen auf einem Konsens der Kooperationspartner\*innen.

Konkret wurden drei Zielsetzungen definiert:

- Erarbeitung einer gemeinsamen Gesamtmobilitätsstrategie für die Region
- Identifikation und Beschreibung der Problemfelder der staatlich-/ interkommunalen Zusammenarbeit und Aufzeigen konkreter Lösungswege
- Entwicklung und Umsetzung konkreter Maßnahmen zur schnellen Verbesserung von Mobilitätsangeboten.

Zusammenarbeit für zukunftsfähige Mobilität fand bereits in der Vergangenheit in zahlreichen Formaten und mit unterschiedlichen Zielsetzungen statt. So führte der „Verkehrspakt Großraum München“ die staatlichen und kommunalen Führungsebenen in der Region München zusammen, um Maßnahmen im Bereich der Infrastruktur, des ÖPNV und der Vernetzung der Verkehrsträger in der Region besser zu koordinieren und voranzubringen. In der „Inzell-Initiative“ kooperierten Landeshauptstadt München und Unternehmen mit einem Fokus auf Themen der urbanen Mobilität. Diese Initiativen werden nun in MZM zusammengeführt, das gemeinsame Anliegen gestärkt und zukunftsfähig weiterentwickelt.

Die neue Zusammenarbeit im Rahmen von MZM ist dabei v.a. von einer größeren Ambition, was Verbindlichkeit und Professionalität der Arbeitsstrukturen angeht, gekennzeichnet. Die Partner\*innen sorgen für die Entsendung von Expertinnen und Experten sowie die Bereitstellung von finanziellen Ressourcen bzw. Sachleistungen für ein gemeinsames Projektmanagement. Durch agiles Arbeiten in flexiblen Expert\*innen-Teams und Steuerung durch die Führungsebenen der Partner\*innen soll die strategische Allianz hohe Wirksamkeit entfalten. Zudem ist der organisatorische und räumliche Umgriff der Plattform „Münchner Zukunft Mobilität“ im Vergleich zur Inzell Initiative größer.

Mit der neuen Mobilitätsstrategie 2035 und ihren fachlichen Teilstrategien verfügt die Landeshauptstadt München über eine wichtige Voraussetzung für eine gute Zusammenarbeit: eine klare fachliche Position und zunehmend arbeitsfähige Strukturen, um die gemeinsamen Themen zu bearbeiten.

Die Initiative ist offen für weitere strategische Partner\*innen oder projektbezogene Partnerschaften. Die strategische Zusammenarbeit ist zunächst auf eine Dauer von drei Jahren von 2022 - 2025 angelegt.

Das Mobilitätsreferat wird zudem darauf hinwirken, dass auch eine Abstimmung mit weiteren bereits laufende teilträumlichen Ansätzen und Initiativen (Verkehrskonzept Münchner Norden, Regionalmanagement Südwest, Ost-Allianz etc.) erfolgt. Es wird auch darauf achten, dass die Schnittstellen des geplanten Entwurfs einer gemeinsamen Gesamtmobilitätsstrategie für die Region zum Handlungsfeld Region und Handlungsfeld Mobilität des Stadtentwicklungsplans STEP 2040 sowie zur geplanten Fortschreibung der Leitlinie Regionales klar definiert werden. Es wird darüber hinaus geprüft inwieweit erfolgreiche Ansätze der Plattform MZM auch nach 2025 zum Beispiel im Rahmen der späteren Phasen der Internationalen Bauausstellung (IBA) verstetigt und damit über 2025 hinaus von der Qualifizierung sowie der Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit der IBA profitieren könnten. Überschneidungen und Doppelbearbeitung verwandter Themen sollen vermieden und Synergieeffekte genutzt werden

Mit diesem Beschlussentwurf soll die Zustimmung des Stadtrats zur Beteiligung der Landeshauptstadt München an der Kooperationsplattform sowie zur Bereitstellung der notwendigen Ressourcen eingeholt werden.

## **2. Arbeitsfelder und Projekte**

### **Gesamtmobilitätsstrategie für die Region**

Am Beginn der Arbeiten steht die Erarbeitung eines gemeinsamen Verständnisses der Stärken und Schwächen des regionalen Verkehrssystems, einer gemeinsamen Zielsetzung, eines grundlegenden Ansatzes zur Zielerreichung und schließlich möglicher konkreter Handlungsfelder. Für eine fundierte Diskussion müssen – soweit noch nicht vorhanden – objektive Datengrundlagen geschaffen werden. Bestehende Konzeptionen (z.B. Mobilitätspläne der Landkreise, Mobilitätsstrategie der Landeshauptstadt, Landesentwicklungsprogramm des Freistaats, Regionalpläne der Regionalen Planungsverbände, Regionaler Nahverkehrsplan, Gebietskörperschaften übergreifende teilträumliche Konzepte uvm.) werden aufgenommen und ausgewertet. Es wird untersucht, ob die Zielsetzungen zusammenpassen und wo es Übereinstimmungen oder Unvereinbarkeiten oder Lücken gibt. Für gemeinsam erkannte Probleme werden mögliche

Maßnahmen erarbeitet und dem Lenkungskreis vorgelegt. Sollte dieser zustimmen, werden die Maßnahmen ausgearbeitet und im vorgesehenen parlamentarischen Entscheidungsprozess verhandelt und entschieden. Grundsätzlich stehen die Partner auch zur Unterstützung bei der Umsetzung bereit. Dies betrifft z.B. die Bereitstellung von Know-How der beteiligten Partner\*innen oder die finanzielle Unterstützung oder auch die Schaffung einschlägiger rechtlicher Grundlagen.

### **Verbesserung der staatlich-/interkommunalen Zusammenarbeit**

Beispiele für Handlungsfelder mit besonderem Bedarf guter staatlich-/interkommunaler Zusammenarbeit sind:

- Management der Sanierungsphase des Allacher Tunnels
- Ausbau der kommunalen Schieneninfrastruktur über die Stadtgrenze hinweg
- Planung und Ausbau eines geschlossenen, regionalen, interkommunalen Radwegenetzes sowie regionaler Radschnellwege
- Vernetzung und Beschleunigung des kommunal und regional organisierten Busverkehrs
- Umsetzung eines regionalen Sharing und On Demand Konzepts
- Aufbau eines regionalen Parkraummanagements
- Regionale Untersuchung neuer Verkehrsträger
- Verbesserung der Ladeinfrastruktur in der Region
- Innovative Instrumente zur Steuerung des Verkehrs
- Innovative Infrastrukturfinanzierung

### **Projektideen zur IAA Mobility 2023**

Mit dem Start der strategischen Allianz sollen erste konkrete Themen gesetzt werden. Die Partner\*innen haben gemeinsame Projektideen identifiziert, welche zur IAA Mobility 2023 möglichst erste Ergebnisse liefern sollen. Die Projektideen werden bis Anfang Dezember 2022 in einem ersten Schritt einer inhaltlichen und organisatorischen Beurteilung unterzogen, auf deren Grundlage eine Priorisierung vorgenommen wird:

- Park+Ride Konzept für die Region (mit innovativen Pilotumsetzungen z.B. in Grafing Bahnhof)
- Radiale und tangentielle Angebotsverbesserungen in der Region (z.B. Bergbus)
- Unternehmensübergreifendes Ride-Sharing (z.B. gemeinsames Werksbusmanagement)
- TIMS – Traffic Information and Management System (verbesserte Verkehrssteuerung; auch bessere Verfügbarmachung von Diensten, wie z.B. die digitale Bezahlung von Parkgebühren)
- Mobilitätsplattform (digitale technische und rechtliche Basis für die künftige diskriminierungsfreie multimodale Information, Registrierung, Buchung, Nutzung und Bezahlung aller Mobilitätsdienste)
- Multimodale Mobilitätspunkte (Multimodalität zum Anfassen und Ausprobieren mit zwei besonders innovativ ausgestatteten Mobilitätspunkten zur IAA am Messegelände und im Open Space)
- Elektrifizierung mit High Power Charging (HPC-) Ladeparks
- Wirtschaftsverkehrsstrategie für die Region (Logistik und Güterverkehr; Pilotanwendung „Reallabor urbane Logistik“ Haidhausen)
- Verkehrsvermeidung durch mobiles Arbeiten (Unternehmensbefragung, Leitfadententwicklung, Beratung)
- Bestandsquartier der Zukunft (Dreimühlenviertel, in enger Abstimmung mit Klimaquartieren)

Die dargestellten Arbeitsfelder und Projekte, aber auch weitere entstehende Ansätze, könnten geeignet sein, im Rahmen der Internationalen Bauausstellung (IBA), die sich im Umgriff der Metropolregion München mit „Räumen der Mobilität“ befassen wird, oder im Rahmen weiterer regionaler Kooperationen weiterentwickelt zu werden. Daher stimmen sich Mobilitätsreferat und Referat für Stadtplanung und Bauordnung als Betreuungsreferat für die regionalen Kooperationen eng im Rahmen der Plattform Mobile Zukunft München miteinander ab, um Synergieeffekte zu erzeugen und Doppelarbeiten auszuschließen.“

### 3. Projektorganisation

Die Projektarbeit wird auf folgenden Ebenen organisiert

- Lenkungskreis: die Partner\*innen installieren einen Lenkungskreis auf oberster Führungsebene. Der Lenkungskreis steuert sowohl die Arbeiten an der Gesamtstrategie als auch an den Problemfeldern staatlich-/interkommunaler Zusammenarbeit. Er erteilt konkrete sowie terminierte Arbeitsaufträge an die Fachebenen der jeweils betroffenen Partner\*innen. Der Lenkungskreis tagt in der Regel zweimal pro Jahr. Die Vertretung der Landeshauptstadt im Lenkungskreis erfolgt durch Oberbürgermeister Dieter Reiter.
- Strategiekreis: Zwischen diesen Terminen übernehmen Vertreter\*innen des oberen Managements als Strategiekreis die Steuerungsfunktion. Bei Bedarf, wie zum Beispiel bei kurzfristigen Entscheidungen, ist auch eine Einbindung des Lenkungskreises in einem schriftlichen Verfahren möglich. Die Vertretung der Landeshauptstadt im Strategiekreis erfolgt durch Mobilitätsreferent Georg Dunkel.
- Expert\*innenteam: Jeder Partner stellt – unter Umständen themenbezogen unterschiedliche – Fachleute für ein Expert\*innenteam ab, das fortlaufend an den strategischen Themen arbeitet. Das Expert\*innenteam gibt dem Lenkungskreis unter Einbeziehung der Fachebenen Empfehlungen für den politischen Entscheidungsprozess. Es begleitet die Arbeiten zur Erreichung der Ziele der Allianz, gewichtet Themen, legt entscheidungserhebliche Fragen dem Lenkungskreis zur Entscheidung vor und begleitet die Umsetzung der Arbeitsaufträge aus dem Lenkungskreis auf Fachebene. Dabei gestaltet und sichert es auch die Verknüpfung zum Planungsverband äußerer Wirtschaftsraum München und des Regionalen Planungsverbands, zum Verein Europäische Metropolregion München (EMM e.V.), zur Internationalen Bauausstellung (IBA) und zu weiteren, ggf. einzubindenden Institutionen (etwa aus der Wissenschaft). Zur Unterstützung des Expert\*innenteams richten die Partner ein professionelles Projektmanagementoffice ein. Die Vertretung der Landeshauptstadt im Expert\*innenteam erfolgt durch den Leiter des Geschäftsbereichs 1 – Strategie im Mobilitätsreferat, Dr. Martin Schreiner.

Die konkreten Arbeitsaufträge aus dem Lenkungskreis werden je nach Größe und Umfang von den betroffenen Partner\*innen als Projekt gestaltet und umgesetzt. Für die Umsetzung von Projekten, die einer Zustimmung des Stadtrats bedürfen, wird dieser per Beschlussempfehlung um Zustimmung gebeten.

Die Gestaltung der Transformation der Mobilität ist als nachhaltiger Prozess erfolgreich, wenn sie möglichst frühzeitig von einem breiten gesellschaftlichen und politischen Konsens getragen wird. Deshalb sollen die Öffentlichkeit und die maßgeblichen Akteure in diesen Prozess integriert werden. Art und Umfang der Beteiligung ergeben sich aus den Projekten selbst, v.a. ihrem räumlichen Wirkungsbereich und ihrer thematischen Ausrichtung.

#### **4. Ressourcenbedarf, Kosten und Finanzierung**

MZM wird nur erfolgreich sein, wenn die Partner\*innen für die Bewältigung der Aufgaben ausreichend Ressourcen bereit stellen. Grundsätzlich erfordert jedes Thema und jedes Projekt auch auf Seiten der Landeshauptstadt den Einsatz in diesem Themenbereich erfahrener Spezialist\*innen, da sie dafür Sorge tragen, dass die MZM-Aktivitäten im Einklang mit der Mobilitätsstrategie 2035 beim jeweiligen Thema und den dazugehörigen operativen Arbeitsprozessen im Mobilitätsreferat stehen.

Durch die Vorarbeiten im Rahmen der Mobilitätsstrategie 2035 mit ihrem System an thematischen Teilstrategien sind im Mobilitätsreferat Expert\*innen für nahezu alle Aufgaben vorhanden. Allerdings sind sie sehr stark ausgelastet und können zusätzliche Aufgaben nicht im erforderlichen Umfang übernehmen. Für manche Aufgaben laufen auch noch Stellenbesetzungsverfahren, so dass die entsprechenden Ressourcen erst im weiteren Verlauf und nach Einarbeitung zugeschaltet werden können.

Daher schlägt das Mobilitätsreferat vor, sich aktiv zunächst nur an den MZM Aufgaben und Projekten zu beteiligen, bei welchen aufgrund hoher Übereinstimmung mit den eigenen operativen Aufgaben bestehendes erfahrenes Personal eingesetzt werden kann. Dabei hängt die Intensität der Mitarbeit jeweils von der Gesamtarbeitsbelastung ab. Nicht oder nur unter Vernachlässigung anderer Aufgaben gewährleistet werden kann die Kooperation derzeit aufgrund von Überlastung beispielsweise im Bereich der Verkehrssteuerung, bei der Erarbeitung einer regionalen Gesamtstrategie sowie der Bearbeitung regionaler Lösungen im Bereich der staatlich-/interkommunalen Kooperation.

Mit der für 2023 geplanten Besetzung der aktuell vakanten Sachgebietsleitung „Gesamtstrategie“ sowie einiger Stellen im öffentlichen Verkehr ist eine Mitarbeit im Laufe des Jahres 2023 bei den beiden letztgenannten Themen gewährleistet.

Insbesondere für die beiden letztgenannten Aufgabenbereiche kamen die Landeshauptstadt, der Freistaat Bayern sowie die Landkreise des MVV als dessen Gesellschafter\*innen überein, dass der MVV für sie zentrale Leistungen im Rahmen von MZM erbringt und diese Leistungen durch die anteilige gemeinsam **Erhöhung des Zuschusses an den MVV** finanziert bekommt. Dieses Vorgehen hat folgende Vorteile:



- Der MVV kann Stellenbesetzungen und Vergabeverfahren schneller durchführen, als die Verwaltungen von Stadt, Freistaat und Landkreisen, so dass im Idealfall bereits ab dem 1.1.2023 operativ gestartet werden kann.
- Eine zusätzliche Koordination der öffentlichen Hände ist nicht erforderlich, weil diese über die bewährten MVV-Gesellschafterstrukturen geleistet werden kann.
- Der MVV verfügt über hohe Akzeptanz bei allen Gebietskörperschaften, was für die Erarbeitung gemeinsamer Lösungen von fundamentaler Bedeutung ist.
- Der MVV trägt den Öffentlichen Verkehr als zentrales Verkehrsmittel des Umweltverbunds und für eine regionale Gesamtstrategie im Markenkern.
- In einigen Themenfeldern und Projekten ist der MVV bereits operativ beteiligt und kann zentrale Vorarbeiten einbringen und sehr gut koordinieren.

Die weiteren Gesellschafter\*innen des MVV, der Freistaat Bayern sowie die Landkreise haben einer Erhöhung des MVV-Zuschusses bereits auf Arbeitsebene informell zugestimmt. Offiziell wird das Thema nach aktueller Planung im Zuge der MVV-Gesellschafterversammlung am 1.12.2022 zur Beschlussfassung gebracht. Sollte die Landeshauptstadt München der Erhöhung des MVV-Zuschusses nicht zustimmen, ist aufgrund des Einstimmigkeitsprinzips der Gesellschafter\*innen des MVV auch keine Bezuschussung alleine durch die beiden weiteren Gesellschafter möglich. Ohne die Leistungen des MVV könnten dann wesentliche Aufgaben von MZM nicht erfüllt werden.

Die Leistungen des MVV umfassen im Wesentlichen:

- Betrieb des MZM Projektbüros
- Mitarbeit an der regionalen Gesamtstrategie
- Mitarbeit an der Verbesserung der staatlichen-/interkommunalen Kooperation
- Finanzierung des Zuschussanteils von Freistaat, Landkreisen und Landeshauptstadt an den MZM Gemeinkosten

Zu den Aufgaben des Projektbüros zählen u.a.:

- Organisation / Einladung Termine, Workshops, Gremien, Protokollführung
- Dokument- und Datenmanagement (Einrichtung Sharepoints)
- Abstimmung und Dokumentation der Projektarbeit aller Akteure, Projektstände
- Unterstützung Projekt-AGs bei Datenrecherchen
- Organisation der Öffentlichkeitsarbeit zwischen allen Beteiligten

Zu den Aufgaben der „Mitarbeit an der Regionalen Gesamtstrategie“ zählen:

- Leitung Projektgruppe Strategie
- Erstellung einer Gesamtstrategie für den Großraum München gemeinsam mit allen MZM-Partner\*innen
  - Darstellung und Analyse der bestehender Mobilitätsdaten (ÖPNV, mIV, ...) und der Mobilitätsstrategien im Großraum München

- Recherche Mobilitätsstrategien (national / international)
- Durchführung von Expert\*innen- und Stakeholderinterviews
- Erstellung und Abstimmung eines gemeinsamen Strategiepapiers

Zur Aufgabe „Verbesserung der staatlichen-/interkommunalen Kooperation“ zählen:

- Leitung Projektgruppe Zusammenarbeit
- Erarbeitung von Lösungsmöglichkeiten für eine bessere Zusammenarbeit
  - Analyse der Schwachstellenthemen bei der Zusammenarbeit
  - Recherche Modelle der Zusammenarbeit (national / international)
  - Durchführung von Expert\*innen- und Stakeholderinterviews
  - Konkretisierung möglicher Modelle
  - Mitarbeit an MZM-Mobilitätsprojekten beim MVV

In Abstimmung mit seinen Gesellschafter\*innen kalkuliert der MVV seinen durchschnittlichen jährlichen Zuschussbedarf für die Jahre 2023 bis 2025 wie folgt:

Aufgabe	Personal		Sachmittel	Gesamt
	VZÄ	Euro	Euro	Euro
MZM Projektbüro	1 VZÄ	90.000	10.000	100.000
Regionale Gesamtstrategie	1 VZÄ	94.833,33	17.500	112.333,33
Staatlich-/interkommunale Kooperation	1 VZÄ	94.833,33	17.500	112.333,33
MZM Gemeinkosten			179.850	179.850
<b>Gesamt</b>		279.666,66	224.850	<b>504.516,66</b>
<b>Anteil LHM</b>				<b>168.172,22</b>

Nachdem sich die Gesellschafter\*innen die Kosten zu gleichen Teilen aufteilen, entfallen auf die Landeshauptstadt München **168.172,22 Euro pro Haushaltsjahr für die Jahre 2023 bis 2025.**

Unter Gemeinkosten werden u.a. gemeinschaftliche Leistungen im Bereich der Kommunikation der Initiative (Homepage etc.), der Organisation von Gemeinschaftsveranstaltungen und Events und der Beschaffung von Daten und Gutachten subsumiert.

Durch die Bezuschussung des MVV im beschriebenen Umfang kann in Kombination mit dem Einsatz vorhandener Expert\*innen auf Seiten des Mobilitätsreferats auf gesonderte Ressourcen für die oben genannten Aufgaben und Projekte verzichtet werden.

Nicht mit vorhandenem Personal oder Ressourcen des MVV bewältigt werden können allerdings folgende zusätzliche Aufgaben auf Seiten des Mobilitätsreferates:

- Stadtinterne Koordination und Steuerung der vielfältigen Aufgaben und Projekte und des Gesamtprozesses – innerhalb des Mobilitätsreferats, innerhalb der städtischen Referate, den städtischen Beteiligungsgesellschaften, wie der Münchner Verkehrsgesellschaft mbH oder der P+R GmbH, mit weiteren Partner\*innen, wie z.B. der Polizei und die Abstimmung mit der Stadtspitze und dem Stadtrat.
- Mitarbeit an der Entwicklung eines regionalen Park+Ride-Konzepts. Dieses Thema hat sich in dem Vorbereitungsprozess der Initiative als Top-Thema herauskristallisiert und soll mit besonderer Intensität begleitet werden. Dazu gehört auch die Einbindung der städtischen Park+Ride GmbH, die nicht nur auf Stadtgebiet, sondern auch im Umland zahlreiche Anlagen betreibt.

Beim Handlungsfeld Park+Ride werden im Rahmen von MZM über das klassische Park+Ride hinaus auch vielfältige Möglichkeiten und Maßnahmen im Umfeld der Anlagen betrachtet, wie die Ergänzung durch E-Ladesäulen, Co-Working-Spaces, weitere Dienstleistungen wie auch die Errichtung von Mobilitätsstationen oder die Ausweitung von Bike+Ride, die einen frühzeitigen Umstieg vom MIV fördern.

In diesem Zusammenhang müssen auch Lösungen für die verschiedenen, oft konträren Interessenlagen der beteiligten Gebietskörperschaften und Unternehmen, die vielfältigen städtebaulichen, stadtgestalterischen, orts- und verkehrsplanerischen, rechtlichen und technischen Fragestellungen ebenso, wie für die Finanzierung erarbeitet werden.

Aktuell ist unter Federführung des MVV eine P+R-Grundsatzstudie in Bearbeitung, auf deren Basis in der Folge mögliche Handlungsfelder und Maßnahmen weiter ausgearbeitet werden sollen. Angedacht ist zudem u.a. in Grafing Bahnhof eine Park+Ride-Anlage zu einem Mobility Hub der Zukunft umzubauen.

- Ausschreibung, Vergabe und Begleitung eines externen Gutachtens zur Entwicklung eines Güterverkehrskonzepts. Gemeinsam mit der IHK und in Übereinstimmung mit der Teilstrategie Wirtschaftsverkehr soll nicht nur das Thema Logistik im Bereich der Kurier-, Paket- und Expressdienste (KEP) betrachtet werden (hier läuft aktuell eine entsprechende Untersuchung), sondern komplementär auch der Güterverkehr. Diese Aufgabe ist Teil der Projektidee „Wirtschaftsverkehrsstrategie für die Region (Logistik und Güterverkehr;

Pilotanwendung „Reallabor urbane Logistik“ Haidhausen), wie sie anlässlich der IAA unter Punkt 2 aufgeführt ist.

Um diese nicht mit vorhandenem Personal und nicht durch den MVV erbringbaren Leistungen zu gewährleisten, benötigt das Mobilitätsreferat daher folgende zusätzliche MZM-Ressourcen:

<b>Aufgabe</b>	<b>Personal</b>	<b>Sachmittel</b>
	VZÄ	Euro
MZM-Stadtinterne Koordination und Steuerung	1,0	
P+R Konzept und Umsetzung	1,0	
Güterverkehrsgutachten		150.000 (einmalig in 2023)
Nachrichtlich: Zuschuss MVV jährlich 2023 - 2025		168.172,22
<b>Gesamt</b>	<b>2,0</b>	<b>318.172,22</b>

Die Sachmittel für das Güterverkehrsgutachten wurden bereits durch das Mobilitätsreferat unter der Nummer 39 für den Eckdatenbeschluss angemeldet, aber nicht genehmigt. Grundsätzlich können die beiden Stellen auf zunächst drei Jahre befristet werden.

Unabhängig von der schwierigen Haushaltslage empfiehlt das Mobilitätsreferat nachdrücklich die Unterstützung und Teilnahme der Landeshauptstadt an der MZM-Initiative. Bereits zum jetzigen Zeitpunkt hat sich durch die vorbereitende Zusammenarbeit erheblicher Kollateralnutzen eingestellt.

So hat das Bayerische Verkehrsministerium (StMB) ein eigenes Referat „Mobilität im Großraum München“ eingerichtet. Dadurch, dass neben der Landeshauptstadt alle MVV Landkreise, der MVV selbst sowie drei bayrische Ministerien vertreten sind, können viele Themen sehr schnell umfassend besprochen und geordnet werden. MZM ist zudem eine wichtige Basis für die in der Mobilitätsstrategie 2035 geforderte Teilstrategie Regional- und Pendelverkehr.

## B. Darstellung der Kosten und der Finanzierung

### 1. Zweck des Vorhabens

Zweck des Vorhabens ist die Verbesserung der stadtreionalen Zusammenarbeit mit Freistaat, Landkreisen, Stadt und Industrie bei der Lösung stadtreionaler Mobilitätsprobleme. Eine detaillierte Beschreibung findet sich auf den Seiten 3 – 12.

### 2. Zahlungswirksame Kosten im Bereich der laufenden Verwaltungstätigkeit

Für die Umsetzung des Beschlusses entstehen die im Folgenden dargestellten zahlungswirksamen Kosten. Der Mittelbedarf entsteht ab 01.01.2023

	dauerhaft	einmalig	befristet
<b>Summe zahlungswirksame Kosten</b>			504.516,66,-- von 2023 bis 2025
davon:			
<b>Personalauszahlungen (Zeile 9)*</b>			
<b>Auszahlungen für Sach- und Dienstleistungen (Zeile 11)**</b>			
Transferauszahlungen (Zeile 12) IA 638* Sachkonto 681260			168.172,22 jährlich von 2023 bis 2025
<b>Sonstige Auszahlungen aus lfd. Verwaltungstätigkeit (Zeile 13)***</b>			
Zinsen und sonstige Finanzauszahlungen (Zeile 14)			
Nachrichtlich Vollzeitäquivalente (VZÄ)			

### 3. Einsparungen im Bereich der laufenden Verwaltungstätigkeit

	dauerhaft	einmalig	befristet
<b>Summe zahlungswirksame Kosten</b>			504.516,66,-- von 2023 bis 2025
davon:			
<b>Personalauszahlungen (Zeile 9)*</b>			
<b>Auszahlungen für Sach- und Dienstleistungen (Zeile 11)**</b> P43512300 Sachkonto 651000			168.172,22,-- jährlich von 2023 bis 2025
Transferauszahlungen (Zeile 12)			

<b>Sonstige Auszahlungen aus lfd. Verwaltungstätigkeit (Zeile 13)**</b>			
Zinsen und sonstige Finanzauszahlungen (Zeile 14)			
Nachrichtlich Vollzeitäquivalente (VZÄ)			

#### 4. Finanzierung

Die Finanzierung erfolgt aus dem eigenen Referatsbudget, durch Umschichtungen aus dem Produkt „Strategie, Bezirksmanagement und Projektentwicklung.

Die darüber hinaus notwendigen Mittel (2 VZÄ befristet bis 2025 und 150.000 € einmalig in 2024) werden im Rahmen des Eckdatenbeschlusses 2024 angemeldet und stehen unter dem Vorbehalt der künftigen Entscheidung des Stadtrates.

#### 5. Produktbezug

Die Veränderungen betreffen das Produkt 43512300 Strategie, Bezirksmanagement und Projektentwicklung.

##### 5.1. Produktbeschreibung

Eine Änderung der Produktbeschreibung ist mit dieser Maßnahme nicht verbunden.

##### 5.2. Kennzahlen

Eine Änderung der Kennzahlen ist mit dieser Maßnahme nicht verbunden.

#### 6. Bezug zur Perspektive München

Der Beschluss unterstützt die Ziele der Mobilitätsstrategie 2035, die als Fachleitlinie in die Stadtentwicklungskonzeption Perspektive München eingebunden ist.

#### 7. Stellungnahmen der beteiligten Referate

Die **Stadtkämmerei** stimmt der Beschlussvorlage in folgendem zentralen Punkt zu (Zitat): „Hinsichtlich der für die Jahre 2023 – 2025 beantragten Ausweitungen für die Bezuschussung des MVV werden keine Einwendungen erhoben, da die erforderlichen Mittel durch Umschichtung aus dem vorhandenen Budget des Mobilitätsreferats gedeckt werden. Darüber hinaus führt die Kämmerei aus (Zitat): „Die darüber hinaus benötigten Mittel sind zum Eckdatenbeschluss 2024 anzumelden. Diese Teilbeträge stehen unter dem Vorbehalt einer künftigen Entscheidung des Stadtrates.

Anzumerken ist, dass eine Erläuterung der ab 2024 zusätzlich benötigten Mittel im Vortrag des Referenten unter „B. Darstellung der Kosten und der Finanzierung“ (unter Ziffer 4. 1 Finanzierung) fehlt“.

**Anmerkung des Mobilitätsreferats:**

Das Mobilitätsreferat bedankt sich für die Zustimmung im zentralen Punkt der Bezuschussung des MVV. Die gewünschte Erläuterung im Vortrag im Finanzteil B wurde ergänzt.

Das **Referat für Stadtplanung und Bauordnung** stimmt der Beschlussvorlage ebenfalls zu. Sämtliche die Vorlage selbst betreffenden Wünsche und Anregungen werden in der Beschlussvorlage übernommen. Das Mobilitätsreferat sichert zudem größte Offenheit für interne Detailabsprachen zu.

Die Stellungnahme des **Referates für Arbeit und Wirtschaft** lag zum Zeitpunkt der Drucklegung noch nicht vor. Diese wird voraussichtlich per Hinweis- und Ergänzungsblatt nachgereicht.

Der **Münchner Verkehrs- und Tarifverbund** hat der Beschlussvorlage zugestimmt und lediglich redaktionelle Änderungswünsche geäußert, die vollumfänglich übernommen wurden.

Der **Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG)** zeichnet den Beschluss im Rahmen ihrer Stellungnahme nicht mit. Eine explizite Begründung wird nicht genannt. Sie formuliert jedoch folgende fachliche Anregungen und Wünsche:

- 1) Stärkere Berücksichtigung der Ergebnisse des Projekts der Inzell-Initiative „Modellstadt 2030“
- 2) Betonung des größeren organisatorischen und räumlichen Umgriffs der Plattform „Münchner Zukunft Mobilität“ im Vergleich zur Inzell Initiative
- 3) Streichung des Zusatzes „Bessere Verfügbarmachung von Diensten, wie z.B. die digitale Bezahlung von Parkgebühren“ (S. 6, 1. Absatz 4. Aufzählungszeichen) bei der Projektidee TIMS
- 4) Streichung des Zusatzes „digitale technische und rechtliche Basis für die künftige diskriminierungsfreie multimodale Information, Registrierung, Buchung, Nutzung und Bezahlung aller Mobilitätsdienste“ bei der Projektidee Mobilitätsplattform (S. 6, 1. Absatz 5. Aufzählungszeichen)
- 5) Überdenken der Formulierung der Aufgaben des Lenkungskreises „Er erteilt konkrete sowie terminierte Arbeitsaufträge an die Fachebenen der jeweils betroffenen Partner\*innen.“
- 6) Neuformulierung des Punkt 2 des Antrags des Referenten mit gleicher Intention,

aber einer extra Betonung der Einbindung der MVG sowie unter Weglassung der „Übereinstimmung mit den Entscheidungen des MZM-Lenkungskreises“.

Anmerkung des Mobilitätsreferats:

Mit Blick auf die große Zahl an Partner\*innen und zur Wahrung der Handlungsfähigkeit der Gremien wurde bereits zu Beginn des MZM Prozesses vereinbart, dass die LHM auf Fachebene durch das Mobilitätsreferat vertreten wird. Die MVG wurde laufend durch das Mobilitätsreferat über die Entwicklungen bei MZM informiert. Das Mobilitätsreferat ist wiederum durch die intensive tägliche Zusammenarbeit mit der Münchner Verkehrsgesellschaft vollumfänglich über die fachlichen Haltungen der MVG informiert und stets um eine gemeinsame Position bemüht. Zudem hat das Mobilitätsreferat alle MZM Partner\*innen aufgefordert, die MVG zu jeder einzelnen Arbeitsgruppe auf Fachebene zur persönlichen Teilnahme einzuladen.

Das Mobilitätsreferat teilt die aus den Änderungswünschen der MVG sprechenden Befürchtungen nicht und begründet dies mit Bezug auf die oben beschriebenen Punkte wie folgt:

zu 1) Die Inhalte der Modellstadt 2030 sind gemäß Stadtratsbeschluss vollumfänglich Teil der Mobilitätsstrategie 2035. Zudem ist die Mobilitätsstrategie 2035 Grundlage der MZM-Beteiligung der LH München. Die Inhalte der Modellstadt 2030 werden somit in den MZM-Prozess eingebracht .

zu 2) Diese Anregung wurde übernommen (S. 3, letzter Satz)

zu 3) Das Mobilitätsreferat sieht das Ziel einer besseren Verfügbarmachung von Diensten, wie z.B. die digitale Bezahlung von Parkgebühren, als sinnvoll an und daher keinen Grund, diesen Passus zu streichen. Der Verweis auf die Zuständigkeit des Lenkungskreises HandyParken München ist davon unberührt. Einem fachlichen Austausch in verschiedenen Kontexten steht dies nicht entgegen.

zu 4) Das Mobilitätsreferat sieht auch eine Mobilitätsplattform als „digitale technische und rechtliche Basis für die künftige diskriminierungsfreie multimodale Information, Registrierung, Buchung, Nutzung und Bezahlung aller Mobilitätsdienste“ als erstrebenswert und in vollkommener Übereinstimmung mit den Zielen der Mobilitätsstrategie 2035 und daher auch hier keinen Grund, diesen Passus zu streichen. Der Verweis, dass die Stoßrichtung der Projektidee noch nicht abschließend festgelegt ist, ist richtig. Dennoch steht das Mobilitätsreferat hinter dieser Zielsetzung. Dass die MVG mit der MVGO und dem Freistaat Bayern mit DEFAS bereits über Plattformen bzw. Plattformbestandteile verfügen, ist richtig und



wird vom Mobilitätsreferat begrüßt. Ziel des Mobilitätsreferats ist ja gerade auch MZM als Diskussionsplattform zu nutzen, um das Beste aus allen Welten für die Bürger\*innen nutzbar zu machen.

zu 5) Selbstverständlich können Arbeitsaufträge an die jeweiligen Fachabteilungen der MZM-Partner\*innen nur erteilt werden, wenn der Lenkungskreis sich auf diese zuvor konsensual verständigt hat. Die LH München wird im Lenkungskreis vom Oberbürgermeister vertreten. Die Münchner Stadtverwaltung wird aktiv, wenn der Oberbürgermeister im Lenkungskreis einem Arbeitsauftrag zugestimmt hat, so wie der Oberbürgermeister jederzeit als oberster Leiter der Verwaltung Aufträge erteilen kann. Aus Sicht des Mobilitätsreferates umschließt dies auch städtische Tochterunternehmen wie die P+R Park & Ride GmbH und die Münchner Verkehrsgesellschaft mbH. Daher sieht das Mobilitätsreferat keine Notwendigkeit, den angesprochenen Passus zu ändern.

zu 6) Diesem Wunsch wird gemäß dem neu hinzugefügten Satz „Die Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) ist dabei selbstverständlich eng einzubinden.“ entsprochen.

Bei MZM handelt es sich um ein partnerschaftliches Netzwerk, in dem – trotz manchmal unterschiedlicher fachlicher Positionen – sich gegenseitig schätzende Partner\*innen vertrauensvoll zusammenarbeiten. Weitere Partner\*innen werden involviert. Die MVG wird bei jedem Projekt fachlich eingebunden und zur persönlichen Mitarbeit eingeladen. Die Stadt wird dabei von den Partnern\*innen mit ihren Beteiligungsunternehmen als eine Partnerin wahrgenommen, die mit einer einheitlichen Haltung auftritt.

Das Mobilitätsreferat ist daran interessiert, aus der Industrie konstruktive Beiträge zur Umsetzung der Mobilitätsstrategie 2035 zu gewinnen. Die LHM bindende Vorfestlegungen oder Entscheidungen werden bei MZM nicht getroffen. Die Entscheidung über jede Art von Umsetzung mit Beteiligung der öffentlichen Hände liegt am Ende immer bei den parlamentarischen Gremien des Freistaats, der Landkreise und der Landeshauptstadt München oder bei allen dreien gemeinsam.

Der Stadtkämmerei, dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung und dem Referat für Arbeit und Wirtschaft ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

### **Anhörung der Bezirksausschüsse**

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

Der Korreferent des Mobilitätsreferats, Herr Stadtrat Schuster und dem Verwaltungsbeirat des Mobilitätsreferats, Geschäftsbereich - Strategie, Herrn Stadtrat Pretzl, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

## **II. Antrag des Referenten**

Ich beantrage Folgendes:

1. Der Stadtrat beschließt den Beitritt der Landeshauptstadt München zur Kooperationsplattform „Mobile Zukunft München“ (MZM) und beauftragt das Mobilitätsreferat mit der stadinternen federführenden Koordination und Steuerung.
2. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, gemeinsam mit den MZM-Partner\*innen die unter Kapitel 2 ausgeführten Themen und Projekte in Übereinstimmung mit den Entscheidungen des MZM-Lenkungskreises aktiv zu verfolgen und so weit wie möglich umzusetzen bzw. zur Umsetzung beizutragen. Die Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) ist dabei selbstverständlich eng einzubinden.
3. Der Oberbürgermeister wird gebeten, die Stadt im MZM-Lenkungskreis zu vertreten. Der Mobilitätsreferent wird gebeten, die Stadt im MZM-Strategiekreis zu vertreten und eine Vertretung im MZM-Expert\*innenteam auf Ebene der Geschäftsbereichsleitung sicherzustellen. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird auf eigenen Wunsch in das Expert\*innenteam eingebunden.
4. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, die für die Jahre 2023 bis 2025 notwendigen Mittel für die Bezuschussung des MVV zweckgebunden für die Erbringung von Leistungen gemäß Punkt 4 des Antrags des Referenten in Höhe von 168.172,22 Euro aus eigenem bestehenden Budget durch Umschichtung zur Verfügung zu stellen.
5. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, einen Zuschuss von jährlich 168.172,22 Euro an den MVV zu bewilligen und dies zum 1.1.2023 befristet bis 2025 umzusetzen.
6. Der Oberbürgermeister wird gebeten, dem einschlägigen Antragspunkt bei der MVV-Gesellschafterversammlung zu Erhöhung des MVV-Zuschusses durch seine Gesellschafter am 1.12.2022 zuzustimmen.
7. 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

Die / Der Vorsitzende

Der Referent

Ober- / Bürgermeister/-in

Georg Dunkel  
Berufsmäßiger Stadtrat

**IV. Abdruck von I. - 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 die Stadtkämmerei
3. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung
4. An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
5. An das Baureferat
6. An die Münchner Verkehrsgesellschaft mbH
7. An das Mobilitätsreferat - GL2  
mit der Bitte um Kenntnisnahme.
8. Mit Vorgang zurück zum Mobilitätsreferat – GB1-L

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