

Telefon: 233 - 24463
Telefax: 233 - 21797

**Referat für Stadtplanung
und Bauordnung**
Stadtentwicklungsplanung
PLAN-HAI-31-3

Mobilität in Deutschland 2017 (MiD)

Haushaltsbefragung zum Alltagsverkehr in München

Ergebnisse

- a) Darstellung der Verkehrsleistung der jeweiligen Verkehrsmittel am Gesamtverkehr in München
Antrag Nr. 14-20 / A 03848 von Herrn StR Richard Quaas, Herrn StR Walter Zöllner vom 22.02.2018
- b) Darstellung der Leistung des Fahrradverkehrs innerhalb der Stadtgrenzen Münchens, innerhalb der letzten 25 Jahre
Antrag Nr. 14-20 / A 03851 von Herrn StR Richard Quaas, Herrn StR Walter Zöllner, Frau StRin Sabine Bär vom 22.02.2018
- c) Darstellung der Leistung des Lieferverkehrs in München
Antrag Nr. 14-20 / A 03846 von Herrn StR Richard Quaas, Herrn StR Walter Zöllner vom 22.02.2018
- d) Darstellung der aufgewendeten Infrastrukturkosten der einzelnen Verkehrsträger im Bezug auf den Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen in den letzten 25 Jahren
Antrag Nr. 14-20 / A 03845 von Herrn StR Richard Quaas, Herrn StR Walter Zöllner vom 22.02.2018
- e) Darstellung der Leistung des Lieferverkehrs in München – Schienengüterverkehr
Antrag Nr. 14-20 / A 03911 der ÖDP vom 16.03.2018
- f) Ist der Modal-Split realistisch dargestellt?
Schriftliche Anfrage gemäß § 68 GeschO
Anfrage Nr. 14-20 / F 01261 von Herrn Stadtrat Dr. Michael Mattar, Frau Stadträtin Gabriele Neff, Herrn Stadtrat Dr. Wolfgang Heubisch, Herrn Stadtrat Thomas Ranft, Herrn Stadtrat Wolfgang Zeilhofer vom 03.08.2018

Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 14977

Anlagen:

1. Mobilität in Deutschland – Kurzreport – Stadt München, Münchner Umland und MVV-Verbundraum
2. Antrag Nr. 14-20 / A 03848 vom 22.02.2018
3. Antrag Nr. 14-20 / A 03851 vom 22.02.2018
4. Antrag Nr. 14-20 / A 03846 vom 22.02.2018
5. Antrag Nr. 14-20 / A 03845 vom 22.02.2018
6. Antrag Nr. 14-20 / A 03911 vom 16.03.2018
7. Anfrage Nr. 14-20 / F 01261 vom 03.08.2018

Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 03.07.2019 (VB)

Öffentliche Sitzung

I. Vortrag der Referentin

Zuständig für die Entscheidung ist die Vollversammlung des Stadtrates gemäß § 4 Ziffer 9b) der Geschäftsordnung des Stadtrates nach Vorberatung im Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung.

1. Ausgangslage

Nach 2002 und 2008 hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) 2017 das infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH erneut mit der Durchführung der Studie Mobilität in Deutschland (MiD) beauftragt. Die Studie erhebt repräsentative Daten zum Alltagsverkehr der Bevölkerung in Deutschland, die für Politik, planende Praxis, Verwaltung und Wissenschaft benötigt werden. Mit den Daten können das Mobilitätsverhalten und die Mobilitätsentwicklung hinreichend genau aufgezeigt und Stadtentwicklungs- und Verkehrsplanungsprojekte hinsichtlich einer stadt- und umweltverträglichen Gestaltung beurteilt werden. Je detaillierter und zeitlich enger die Daten vorliegen, umso zielgerichteter kann damit auf verkehrs- und umweltpolitische Veränderungen durch entsprechende Vorgaben der Europäischen Union und des Bundes reagiert werden. Diese Tatsache gewinnt vor dem aktuellen Hintergrund der Diskussionen und politischen Entscheidungen zum Klimaschutz und zur Luftreinhaltung immer mehr an Bedeutung.

Auf Auftraggeberseite beteiligt waren über 60 regionale Partner, die unterschiedliche regionale Vertiefungen beauftragt haben. Wie schon 2002 und 2008 hat sich die Landeshauptstadt München an der MiD 2017 beteiligt (siehe Beschluss Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 03899 vom 23.09.2015). Der Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (MVV) sowie die Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) haben ebenfalls regionale Stichprobenaufstocungen beauftragt.

Es liegen zudem mehrere Stadtratsanträge und eine Stadtratsanfrage zu dieser Thematik vor, die mit dieser Vorlage behandelt werden.

Die Herren Stadtrat Richard Quaas und Stadtrat Walter Zöllner haben am 22.02.2018 den anliegenden Antrag Nr. 14-20 / A 03848 gestellt (Anlage 2).

Frau Stadträtin Sabine Bär, die Herren Stadtrat Richard Quaas und Stadtrat Herr Walter Zöllner haben am 22.02.2018 den anliegenden Antrag Nr. 14-20 / A 03851 gestellt (Anlage 3).

Die Herren Stadtrat Richard Quaas und Stadtrat Walter Zöllner haben am 22.02.2018 den anliegenden Antrag Nr. 14-20 / A 03846 gestellt (Anlage 4).

Die Herren Stadtrat Richard Quaas und Stadtrat Walter Zöllner haben am 22.02.2018 den anliegenden Antrag Nr. 14-20 / A 03845 gestellt (Anlage 5).

Die ÖDP hat am 16.03.2018 den anliegenden Antrag Nr. 14-20 / A 03911 gestellt (Anlage 6).

Frau Stadträtin Gabriele Neff, die Herren Stadtrat Dr. Wolfgang Heubisch, Stadtrat Thomas Ranft und Stadtrat Wolfgang Zeilinhofer haben am 03.08.2018 die beiliegende Anfrage Nr. 14-20 / F 01261 gestellt (Anlage 7).

Den mit Schreiben vom 17.04.2018, 04.12.2018 und 10.04.2019 beantragten Fristverlängerungen zur Erledigung des Antrages Nr. 14-20 / A 03848, des Antrages Nr. 14-20 / A 03851, des Antrages Nr. 14-20 / A 03846, des Antrages Nr. 14-20 / A 03845, des Antrages Nr. 14-20 / A 03911 sowie der Anfrage Nr. 14-20 / F 01261 wurde nicht widersprochen.

2. Konzeption

Die Feldphase der aktuellen Erhebung fiel mit einer sich über mehr als zwölf Monate erstreckenden Stichtagserhebung in die Zeit zwischen Mai 2016 und September 2017. Die umfangreichen Befragungsergebnisse wurden anschließend entsprechend aufbereitet und tabellarisch dokumentiert.

Im November 2018 wurden die bundesweiten Ergebnisse abschließend vorgestellt. Parallel wurden die regionalen Aufstockungen vertieft und je nach Auftrag ein Kurzbericht über zentrale regionale Ergebnisse erstellt. Anfang 2019 erfolgte die Auslieferung der regionalen Datensätze und es wurden die tabellarische Grundausswertung und ein Angebot eines regionalen Online-Tabellierungstools für München übermittelt.

Wie schon 2008 hat die Landeshauptstadt München zusammen mit dem MVV eine gemeinsame Auswertung der Stichprobe der MiD 2017 und eine gemeinsame Berichterstattung beauftragt. Die MVG schloss sich diesem Vorgehen erstmalig mit der eigenen Stichprobe 2017 an. Durch diese Kooperation war es möglich, die Stichprobengröße zu erhöhen, die Datenqualität zu verbessern und den MVV-Verbundraum als Ganzes mit den vielfältigen Verflechtungen zwischen Umland und Stadt betrachten und erfassen zu können. Somit liegen für das Gebiet der Landeshauptstadt München Ergebnisse über 8.195 Haushalte und für den MVV-Verbundraum Ergebnisse über insgesamt 14.410 Haushalte vor (einschließlich der Vertiefungsstichprobe für das Land Bayern).

Der Kurzbericht im Auftrag der Landeshauptstadt München, dem MVV und der MVG wurde im April 2019 abgeschlossen und ist dem Beschluss als Anlage 1 beigelegt. Er enthält eine Auswahl der zentralen Ergebnisse der Untersuchungen und Analysen zu aktuellen Fragestellungen und soll vor dem noch folgenden ausführlichen regionalen Ergebnisbericht (Langfassung) einen Einblick in die wichtigsten Eckwerte und Zusammenhänge im MVV-Verbundraum bieten. Die Struktur des Kurzberichts richtete sich nach einer vom Auftragnehmer vorgegebenen einheitlichen Ausgestaltung. Die Inhalte konnten regionalspezifisch angepasst werden.

Am 01.08.2018 wurde von der Landeshauptstadt München, dem MVV und der MVG bereits eine gemeinsame Pressemitteilung zu einigen zentralen Ergebnissen und zum weiteren Verfahren herausgegeben und in der Rathausumschau veröffentlicht.

Die lange Zwischenzeit zwischen der Feldphase und der Veröffentlichung der Ergebnisse resultiert aus der umfangreichen Datenaufbereitung und -auswertung der großen Bundesstichprobe (ca. 1 Jahr) und ihrer Veröffentlichung durch das BMVI im November 2018 sowie durch die anschließenden regionalen Berichterstattungen. Eine Veröffentlichung der

Münchner Ergebnisse sowie der Ergebnisse für das Umland und den MVV-Verbundraum war daher erst nach Vorliegen des gemeinsamen Kurzberichts im April 2019 möglich.

3. Datenverlässlichkeit

Die Studienteilnehmerinnen und -teilnehmer konnten sich in einem mehrstufigen Verfahren schriftlich, telefonisch oder online beteiligen. Bundesweit befragt wurden insgesamt 316.361 Personen, die über 960.619 Wege an ihren jeweiligen Stichtagen berichteten. Erfragt wurden verkehrsrelevante Informationen zum Haushalt sowie zu den Haushaltsmitgliedern sowie das Verkehrsverhalten an einem vorgegebenen Stichtag. Neu aufgenommen wurden Fragen zu individuellen Vorlieben und Einstellungsmustern sowie zur subjektiven Bewertung verschiedener Verkehrsangebote als auch Fragen zu neuen Mobilitätsformen wie Carsharing und Mieträder.

Diese umfassende Datenerhebung und -aufbereitung liefert repräsentative Ergebnisse zum Alltagsverkehr für Deutschland und die Aufstockerregionen. Eine derartige Grundlagenstudie im Auftrag des BMVI wurde erstmalig mit der MiD 2002 durchgeführt und mit der MiD 2008 fortgesetzt. Durch die Teilnahme der Landeshauptstadt München 2002, 2008 und 2017 kann im stadtweiten Kontext ein Vergleich der jeweils erhobenen Daten vorgenommen werden. Allerdings gilt derzeit eine nur eingeschränkte Vergleichbarkeit (siehe hierzu Ziffer 4).

4. Vergleichbarkeit mit den Erhebungen 2002 und 2008

Die MiD 2017 erlaubt nach Aussage der Gutachter bisher nur einen **eingeschränkten** Zeitvergleich mit den vorangegangenen Erhebungen 2002 und 2008 und zwar aus folgenden Gründen:

Aufgrund einer regionalisierten Anpassung der Hochrechnungen bedingt durch die 2011 erfolgte Zensuskorrektur, die erstmalige Integration der zahlreichen, regionalen Zusatzstichproben und weiteren methodischen Anpassungen für 2002 und 2008 können sich für die Werte 2002 und 2008 noch geringfügige Verschiebungen ergeben.

Der forschungsbegleitende Ausschuss der MiD 2017 beschloss im Januar 2019 daher eine integrierte Neuaufbereitung beider Erhebungszeitpunkte 2002 und 2008. Das BMVI hat hierzu einen umfassenden Ergänzungsauftrag an das MiD-Team vergeben und die Projektlaufzeit der aktuellen MiD verlängert. Es erfolgt die Neukalibrierung der bundesweiten Auswertung der Basisstichproben 2002 und 2008.

Die methodischen Anpassungen werden daher im Zuge der weiteren Auswertungen der MiD 2017 entwickelt und für die Werte 2002 und 2008 korrigiert. Inwieweit Anpassungen an den Datenbeständen der regionalen Aufstockungen zu empfehlen sind und welches Verfahren dafür in Betracht kommt, wird das MiD-Team in Abstimmung mit dem BMVI noch klären.

Sofern Korrekturen erforderlich sind, werden diese im Zuge der ausführlichen Berichterstattung (Langfassung) berücksichtigt und aufgenommen. Nach Aussage des Auftragnehmers wird die Langfassung für die Stadt München, das Münchner Umland und den MVV-Verbundraum voraussichtlich erst im Sommer 2019 vorliegen. Aus der Langfassung sollen zentrale Ergebnisse in einer druckfähigen Fassung zusammengefasst und wie schon für

2002 und 2008 als Broschüre herausgegeben werden. Dem Stadtrat soll diese Broschüre in Form einer Bekanntgabe voraussichtlich im Herbst 2019 unterbreitet werden.

Die im Kurzbericht vorgenommenen eingeschränkten Zeitvergleiche basieren somit auf einer ersten, vergleichsweise einfachen Berücksichtigung der Veränderungen für 2002 und 2008. Trendaussagen, inwieweit sich das Mobilitätsverhalten im stadtweiten Zusammenhang verändert hat, sind möglich und belastbar.

5. Ergebnisse

Detaillierte Ergebnisse können aus dem Kurzbericht in Anlage 1 entnommen werden.

Zusammengefasst ergeben sich folgende zentrale Ergebnisse. Dabei ist zu beachten, dass die Ergebnisse auf einem nur **eingeschränkten** Zeitvergleich basieren; Trendaussagen können jedoch vorgenommen werden:

- Sinkende Mobilitätsquoten
2017 sind ca. 88 Prozent der Münchnerinnen und Münchner an einem durchschnittlichen Tag unterwegs. 2008 waren es noch gut 90 Prozent der Münchner Bevölkerung. Von den Münchnerinnen und Münchnern werden 2017 durchschnittlich 3,2 Wege pro Tag unternommen. 2008 waren es noch 3,4 Wege.
- Zunahme für Rad, Bus und Bahn
Bei den **Wegen** (Verkehrsaufkommen) stellt sich der Modal Split wie folgt dar: Der Fahrradanteil wächst in München zwischen 2008 und 2017 von 14 Prozent auf 18 Prozent. Der Anteil des öffentlichen Verkehrs steigt von 21 Prozent im Jahr 2008 auf 24 Prozent im Jahr 2017.
Bei den **Personenkilometern** (Verkehrsleistung) ergeben sich folgende Werte: Beim Fahrrad wächst die Kilometersumme, die von den Münchnerinnen und Münchnern im Schnitt täglich gefahren wird, zwischen 2008 und 2017 von 2,1 Mio. auf 3,1 Mio. Im öffentlichen Verkehr (einschließlich des öffentlichen Fernverkehrs) legten die Münchnerinnen und Münchner 2008 täglich ca. 13 Mio. Personenkilometer zurück. 2017 sind es über 20 Mio. Personenkilometer täglich.
- Sinkende Auto-Anteile in der Stadt
2017 beträgt der Münchner Anteil bei den **Wegen** im Motorisierten Individualverkehr (MIV) der MIV-Fahrerinnen und Fahrer 24 Prozent und der der MIV-Mitfahrerinnen und Mitfahrer 10 Prozent. Insgesamt legten die Bürgerinnen und Bürger 2017 also rund ein Drittel ihrer Wege mit dem Auto, Motorrad oder Lkw zurück. 2008 lag dieser Anteil noch bei zusammen 37 Prozent.
- Wachsendes Verkehrsaufkommen
Ähnlich wie in anderen deutschen Großstädten fällt das absolute Verkehrsaufkommen 2017 in München im Vergleich zu 2008 höher aus. Lag es 2008 noch bei über 4 Mio. **Wegen** pro Tag, legten die Münchnerinnen und Münchner 2017 fast 5 Mio. Wege täglich zurück. Noch deutlicher steigt die **Verkehrsleistung** im gleichen Zeitraum von gut 44 Mio. Personenkilometer im Jahr 2008 auf rund 60 Mio. Personenkilometer im Jahr 2017.

- Höhere Belastung durch längere Wege mit dem Auto
In München betrug die tägliche **Verkehrsleistung** im MIV 2008 etwa 28 Mio. MIV-Personenkilometer. 2017 sind es rund 33 Mio. Personenkilometer täglich im MIV.
- Städtische Vorlieben für Auto, Rad und ÖPNV
In München und auch bundesweit legt die Nachfrage im öffentlichen Nahverkehr zu. Der ÖPNV erhält in der Stadt München bei der subjektiven Bewertung gute bis sehr gute Noten (70 Prozent der Befragten). Das Fahrrad schneidet ähnlich gut ab und liegt anders als in vielen anderen Großstädten nur knapp dahinter. Das Auto erzielt bei rund 50 Prozent der Münchner Befragten eine gute Bewertung.
- Neue Mobilitätsformen
Im Jahr 2017 verfügen ca. 20 Prozent der Haushalte in München über eine oder mehrere Carsharing-Mitgliedschaften. Allerdings greifen rund zwei Drittel der Carsharer nie oder seltener als monatlich auf dieses Angebot zurück.
- Entwicklung der Auto-Orientierung
Grundsätzlich sind bei Betrachtung des Modal Split bei der Münchner Bevölkerung insgesamt Veränderungen in Richtung eines umweltgerechteren Verkehrs erkennbar.

Differenziert nach Altersgruppen bescheinigt die aktuelle MiD-Erhebung den Seniorinnen und Senioren eine bereits länger zu beobachtende wachsende Auto-Orientierung sowie bei jungen Erwachsenen ein weniger Auto-orientiertes Verhalten. Beide Entwicklungen haben sich seit 2008 fortgesetzt. Diese Feststellung konzentriert sich auf ein städtisches Umfeld wie München, das Alternativen zum Pkw bereithält.
- Mobilitätsniveau und ökonomischer Status
Die ökonomische Lebenssituation offenbart eine Lücke zwischen wohlhabenden und weniger gut situierten Haushalten. Finanziell schlecht situierte Haushalte haben eine geringere Pkw- und Fahrrad-Ausstattung, sind somit weniger mit dem Auto unterwegs und haben eine im Schnitt geringere Mobilitätsrate.

Die Ergebnisse zeigen insgesamt, dass mit Blick auf die hohen Kilometerleistungen, auf die weiter wachsende Bevölkerung und die wachsenden Pendlerströme vorrangig deutliche Verbesserungen im ÖPNV-Ausbau vorgenommen werden müssen. Außerdem müssen Anteilsgewinne des Fahrrads weiter gesteigert werden. Gemäß der von der Vollversammlung am 21.02.2018 bereits beschlossenen Fortschreibung des Grundsatzbeschlusses zur Förderung des Radverkehrs in München 2017 (Sitzungsvorlagen-Nr. 14-20 / V 09964) wird vor dem Hintergrund der nun vorliegenden MiD-Ergebnisse der bis 2025 anzustrebende Modal Split-Wert im Radverkehr auf 21 Prozent festgelegt. Ohne deutliche Verbesserungen im ÖPNV und Radverkehr bleibt das Auto ansonsten, vor allem beim Blick auf die Kilometerleistung, mit großem Abstand Verkehrsträger Nummer eins.

Die gemeinsame Auswertung ermöglicht aufgrund der größeren Stichprobe auch eine differenziertere Erfassung von Haushalts- und Personenmerkmalen und eine fein gegliederte Auswertung der Ergebnisse. So kann speziell die Mobilität nach soziodemographi-

schen Gruppen, z. B. von Kindern, Frauen bzw. Männern, Rentnerinnen und Rentnern, etc. analysiert werden.

In der weiteren Berichterstattung für München, das Münchner Umland und den MVV-Verbundraum werden vertiefte Aussagen zu Teilbereichen (z. B. ÖPNV-Kundinnen und Kunden und ÖV-Kundenpotenziale, Radverkehr, Multimodalität, Sharing-Angebote, Nahversorgung, Einpendlerinnen und Einpendler) getroffen. Im Besonderen werden auch anhand der Stichtagsergebnisse „ökologische Fußabdrücke“ der befragten Personen ermittelt und die CO₂-Emissionswerte bezüglich aller Verkehrsmittel dargestellt. Für sämtliche Kenndaten können mögliche Unterschiede zwischen Frauen und Männern dargestellt werden.

6. Fazit

Die Ergebnisse der bundesweiten Studie „Mobilität in Deutschland 2017“ (MiD 2017) bescheinigen den Münchnerinnen und den Münchnern in ihrer Alltagsmobilität eine deutliche Zunahme bei den Radverkehrswegen und Wegen mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Mit dem Auto aber auch zu Fuß werden anteilig entsprechend weniger Wege unternommen. Auch bei der MVV-Bevölkerung insgesamt und im Münchner Umland steigen die Anteile des öffentlichen Verkehrs und des Radverkehrs.

Die prozentualen Zuwächse beim Radverkehr und öffentlichen Verkehr gehen in München mit einer deutlichen absoluten Zunahme bei den jeweiligen zurückgelegten Personenkilometern einher. Beim Fahrrad wächst die Kilometersumme zwischen 2008 und 2017 von 2,1 Mio. auf 3,1 Mio. pro Tag. Im öffentlichen Verkehr stieg die tägliche Verkehrsleistung von knapp 13 Mio. Personenkilometer im Jahr 2008 auf knapp 22 Mio. Personenkilometer im Jahr 2017. Dieser deutliche Zuwachs ergibt sich ebenfalls durch den Bevölkerungszuwachs als auch durch die Zunahme der täglichen Streckenlängen.

Der anteilige Rückgang der städtischen Auto-Wege führt jedoch nicht zu einer geringeren Summe der täglichen MIV-Personenkilometer, sondern steigt von 28 Mio. Personenkilometer im Jahr 2008 auf 33 Mio. Personenkilometer im Jahr 2017 täglich. Nicht enthalten sind die täglichen Einpendlerinnen und Einpendler, die die tägliche Belastung durch den MIV zusätzlich erhöhen. Diese deutliche Steigerung der MIV-Verkehrsleistung ist auf den hohen Bevölkerungszuwachs zwischen 2008 und 2017 um ca. 160.000 Einwohnerinnen und Einwohner und auf die im Mittel etwas längeren Wege zurückzuführen.

Die in dem Zeitraum umgesetzten Maßnahmen insbesondere zur Förderung des öffentlichen Verkehrs aber auch des Radverkehrs konnten diesen Zuwachs im motorisierten Verkehr nur geringfügig auffangen. Vor allem der **Infrastrukturausbau** für Verkehrsmittel im öffentlichen Personennahverkehr konnte mit diesen Zuwächsen nicht Schritt halten.

Veränderungen in Richtung eines umweltgerechteren Verkehrs sind somit erkennbar. Die positive Entwicklung des Modal Split im Bereich des öffentlichen Verkehrs und des Radverkehrs wird aber durch das starke Wachstum in Stadt und Umland überkompensiert, so dass insgesamt ein Anstieg der Verkehrsleistung für alle Verkehrssysteme deutlich wird.

Die vom Stadtrat beschlossene Verkehrswende lässt sich aus den MiD-Daten noch nicht in ihrer Auswirkung beschreiben. Damit hier ggf. schnell nachgesteuert werden kann, soll im Rahmen der Entwicklung des Mobilitätsplans für München eine kurzfristigere Überprüfung der Mobilitätskennwerte erfolgen.

Für die Erstellung des Mobilitätsplans für München werden die MiD-Ergebnisse in den Prozess mit einfließen. Mit dem Mobilitätsplan für München soll ein Rahmen für die Verkehrsplanung in München geschaffen werden, welcher flexibel aufgebaut sein muss. Hierbei ist ein Monitoring-Konzept auf Grundlage von Daten sowie aus den Erfahrungen bisheriger Planungen und Umsetzungen sowie Verkehrsversuche durchzuführen, um die Wirkungen getroffener Konzepte und Maßnahmen zu überprüfen. Dafür bilden die erhobenen Daten der MiD u. a. die notwendige Grundlage, um Veränderungen im Mobilitätsverhalten der Münchner Bevölkerung mit den Planungen zum Mobilitätsplan bzw. zum Projekt „Modellstadt München – Mobilität 2030“ abgleichen zu können.

7. Weiteres Vorgehen

Die aktuellen Daten fließen in das multimodale Verkehrsmodell der Landeshauptstadt München ein. Außerdem können mit den Daten zahlreiche Zusatzauswertungen durchgeführt werden. Darüber hinaus erfordern die fortschreitenden gesellschaftlichen und die sich daraus ergebenden verkehrspolitischen Veränderungen das Verkehrsverhalten in München in bestimmten Abständen zu analysieren und notwendige Schritte einzuleiten. Hierfür bieten die Daten u. a. die nötige Grundlage.

8. Anträge und Anfragen

8.1. Antrag Nr. 14-20 / A 03848 vom 22.02.2018

Die Herren Stadtrat Richard Quaas und Stadtrat Walter Zöllner haben am 22.02.2018 den anliegenden Antrag Nr. 14-20 / A 03848 gestellt (Anlage 2). Darin wird gefordert, dem Stadtrat darzustellen, welchen Anteil welches Verkehrsmittel an der Gesamtverkehrsleistung, die in München erbracht wird bzw. erbracht werden muss, aktuell hat.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt inhaltlich zum Antrag Nr. 14-20 / A 03848 wie folgt Stellung:

In der nachfolgenden Tabelle sind die **absoluten Personenkilometer** in Mio. pro Tag in Bezug auf die Gesamtverkehrsleistung dargestellt. Es ergeben sich folgende Anteile:

Verkehrsmittel	Zu Fuß	Fahrrad	MIV-Fahrer	MIV-Mitfahrer	ÖV	gesamt
absolute Personen-km in Mio. pro Tag	1,7 Mio. km	3,1 Mio. km	21,4 Mio. km	12,0 Mio. km	21,9 Mio. km	60,0 Mio. km
Anteil in %	3 %	5 %	35 %	20 %	37 %	100 %

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 03848 von Herrn Stadtrat Richard Quaas und Herrn Stadtrat Walter Zöllner vom 22.02.2018 wird damit entsprochen.

8.2. Antrag Nr. 14-20 / A 03851 vom 22.02.2018

Frau Stadträtin Sabine Bär, die Herren Stadtrat Richard Quaas und Stadtrat Walter Zöller haben am 22.02.2018 den anliegenden Antrag Nr. 14-20 / A 03851 gestellt (Anlage 3). Darin wird gefordert, dem Stadtrat darzustellen, wie viele Personen derzeit durchschnittlich täglich mit dem Fahrrad unterwegs sind und welchen Anteil am Gesamtverkehr damit der Radverkehr hat. Es soll in 5-Jahresschritten die Entwicklung in den letzten 25 Jahren aufgezeigt werden im Vergleich zum ÖPNV und Individualverkehr.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt inhaltlich zum Antrag Nr. 14-20 / A 03851 wie folgt Stellung:

Die MiD-Erhebungen für 2002, 2008 und 2017 erlauben aufgrund des vergleichbaren Erhebungsdesigns einen - wenn auch derzeit **eingeschränkten** - Zeitvergleich. Differenziertere bzw. zeitlich enger gefasste und repräsentative Zeitvergleiche können mit anderen zusätzlich erhobenen Daten aufgrund der unterschiedlichen Erhebungsstrukturen nicht vorgenommen werden.

Der Zeitvergleich der MiD-Daten für 2002, 2008 und 2017 basiert auf einer ersten, vergleichsweise einfachen Berücksichtigung der Veränderungen für 2002 und 2008. Durch die unter Ziffer 4 (Seite 4f.) genannten Anpassungen können sich für die Werte 2002 und 2008 geringfügige Verschiebungen ergeben.

In der nachfolgenden Tabelle sind die Anteile in Bezug auf die **absoluten Personenkilometer** pro Tag im Radverkehr, öffentlichen Verkehr und im MIV dargestellt. Es ergeben sich folgende Anteile für 2002, 2008 und 2017:

Anteil in % absolute Personen-km in Mio. pro Tag	Fahrrad	ÖV	MIV (Fahrer und Mitfahrer)
MiD 2002	3 %	14 %	80 %
MiD 2008	5 %	29 %	63 %
MiD 2017	5 %	37 %	56 %

Der Anteil des Radverkehrs an der Gesamtverkehrsleistung liegt für 2017 bei 5 % (siehe Tabelle Ziffer 8.1). Der entsprechende Anteil 2002 lag bei 3 % und für 2008 bei 5 %. Aufgrund der Steigerung der täglichen Kilometerleistung, des hohen Bevölkerungszuwachses und aufgrund der im Schnitt längeren Wege ergibt sich für 2017 beim Radverkehr ein Anteil von 5 % an der Gesamtverkehrsleistung.

2008 nutzen ca. 300.000 Münchnerinnen und Münchner täglich das Fahrrad. 2017 waren es gut 400.000 Radfahrerinnen und Radfahrer, die täglich auf das Fahrrad stiegen.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 03851 von Frau Stadträtin Sabine Bär, Herrn Stadtrat Richard Quaas und Herrn Stadtrat Walter Zöller vom 22.02.2018 wird damit nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen.

8.3. Antrag Nr. 14-20 / A 03846 vom 22.02.2018

Die Herren Stadtrat Richard Quaas und Stadtrat Walter Zöller haben am 22.02.2018 den anliegenden Antrag Nr. 14-20 / A 03848 gestellt (Anlage 4). Darin wird gefordert, dem Stadtrat darzustellen, wie viele Tonnen Güter durchschnittlich im Jahr in München zuge stellt und bewegt werden, bzw. wie viele Bewegungen es im Zustell- und Botenverkehr gibt und welchen Anteil der motorisierte Verkehr und der Radverkehr daran hat. Es soll die Entwicklung des Anteils der Verkehrsmittel und des Anteils an der Gesamtmenge in 5-Jahresschritten für die letzten 25 Jahre aufgezeigt werden.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt inhaltlich zum Antrag Nr. 14-20 / A 03846 wie folgt Stellung:

Eigene Erhebungen zum Lieferverkehr liegen für München nicht vor.

Kurier-, Express- und Paketdienste (KEP-Dienste)

Im 1982 gegründeten Bundesverband der Paket und Expresslogistik (BIEK) sind die führenden Anbieter für Kurier-, Express- und Paketdienste in Deutschland organisiert (DPD, GLS, GO!, Hermes und UPS). Im Jahr 2017 wurden deutschlandweit ca. 3,35 Mrd. Sendungen durch KEP-Dienstleister befördert (siehe BIEK KEP-Studie 2018, <https://www.biek.de/publikationen/studien.html>). Aktuelle durchgeführte Abschätzungen der regionalen Sendungsvolumen nach einem regionalen Verteilungsmodell auf der Basis von Bevölkerungs-, Kaufkraft-, Handels- und wirtschaftlichen Kennziffern für das Jahr 2016 ergaben, dass im Schnitt in München mit 61 Sendungen, in Stuttgart mit 60 und in Düsseldorf mit 59 Sendungen die im bundesweiten Vergleich meisten KEP-Sendungen pro Einwohner auftreten. Bundesweit waren es durchschnittlich 38 KEP-Sendungen pro Einwohner (siehe BIEK-Kompendium 2018 Teil 5).

In München werden für die werktägliche Zustellung von den KEP-Unternehmen überwiegend Dieselfahrzeuge bis 3,5 t zulässiges Gesamtgewicht (zGG) eingesetzt, aber auch Dieselfahrzeuge mit 7,5 t zGG und ein ebenfalls geringer Anteil von Dieselfahrzeugen unter 2,8 t zGG. Insgesamt sind in München gut 1.000 Zustellfahrzeuge im werktäglichen Einsatz (siehe BIEK Nachhaltigkeitsstudie 2017), die eine jährliche Transportleistung von knapp 900 Mio. Paket-km bei einer Fahrstrecke von knapp 12 Mio. km erbringen. Über den Einsatz von Lastenrädern werden in der Studie keine Aussagen getroffen (siehe folgende Ausführungen zum Projekt City2Share).

Seit 2010 wächst das Sendungsvolumen jährlich zwischen 4 und 7 Prozent. Für die nächsten Jahre bis 2022 ist ein weiteres Wachstum des Sendungsvolumens um insgesamt 5,2 % pro Jahr auf 4,3 Mrd. Sendungen zu erwarten. Für München werden höhere Wachstumsprognosen erwartet analog dem Verteilungsmodell. Genauere Daten über die Entwicklung des Sendungsvolumens bundesweit seit 2000 können in der BIEK KEP-Studie 2018 eingesehen werden. Für München spezifische Kennwerte liegen erstmalig seit 2017 (BIEK Nachhaltigkeitsstudie 2017 und BIEK-Kompendium 2018) vor.

Projekt City2Share

Hier sei verwiesen auf das Projekt City2Share, das in einem neuen Ansatz Multimodalität, urbane Elektromobilität, autonomes Fahren, e-Car- und Bikesharing sowie Logistik mit der

Erhöhung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum verbindet. Die Stadt und ihre Partner entwickeln und testen ein neues innerstädtisches Lieferkonzept mit elektrischen Lastenfahrrädern. Diese werden in unterschiedlicher Ausführung eingesetzt. Ziel ist es, ein übertragbares e-Lieferkonzept für innerstädtische Wohnquartiere zu schaffen, das die Belastungen durch Lieferverkehr soweit wie möglich minimiert. Dafür sind kleinteilige Verteilstationen notwendig. In München wird dieser Ansatz in den Modellquartieren Unterending und Isarvorstadt erprobt. Dort arbeitet die Stadt mit verschiedenen Partnerinnen und Partner an einem Angebot von integriertem Individual- und Lieferverkehr. Mittels Partizipation werden Konzepte und Lösungen und deren Wirkungen gemeinsam mit Bürgerinnen und Bürgern, Anwohnerinnen und Anwohnern sowie dem Einzelhandel diskutiert und umgesetzt.

Das Logistik-Unternehmen UPS hat im Juli 2017 den Testlauf von drei Micro-Depots gestartet: Paket-Container werden morgens im Quartier aufgestellt und abends wieder abgeholt. Tagsüber liefern Boten die Sendungen per Lastenrad oder zu Fuß mit der Sackkarre an die Haushalte. Ziel der Aktion ist es, den Lieferverkehr zu reduzieren und einen Beitrag für mehr nachhaltige Mobilität zu leisten. Ein Micro-Depot gibt es im Glockenbachviertel (Am Glockenbach 14), weitere Standorte am Schlachthof und am Kidlerplatz. Am 13. Juli 2017 wurde das Micro-Depot im Glockenbachviertel offiziell eröffnet.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 03846 von Herrn Stadtrat Richard Quaas und Herrn Stadtrat Walter Zöllner vom 22.02.2018 wird damit nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen.

8.4. Antrag Nr. 14-20 / A 03845 vom 22.02.2018

Die Herren Stadtrat Richard Quaas und Stadtrat Walter Zöllner haben am 22.02.2018 den anliegenden Antrag Nr. 14-20 / A 03848 vom 22.02.2018 gestellt (Anlage 5). Darin wird gefordert, dem Stadtrat darzustellen, welche finanziellen Mittel in den letzten 25 Jahren in der Stadt für die jeweils einzelnen Verkehrsmittel (ÖPNV, motorisierter Verkehr, Radverkehr) im Verhältnis zum Gesamtverkehrsaufkommen aufgewendet wurden.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt inhaltlich zum Antrag Nr. 14-20 / A 03845 wie folgt Stellung:

Laut dem Jahresabschlussbericht 2017 der Stadtkämmerei beträgt für München der Anteil der Verkehrsinfrastruktur 8 % (71 Mio. €) am gesamten Investitionsvolumen (870 Mio. €). Differenziertere Angaben über die Verteilung der Infrastrukturkosten nach Verkehrsmittel liegen nicht vor und können im Verhältnis zum Gesamtverkehrsaufkommen nicht vorgenommen werden.

Bislang ist für die Kommunen zudem ziemlich offen, welchen Investitionen in ihre Verkehrssysteme, welcher Ertrag gegenübersteht. Nach einer Studie vom Februar 2018, welche Kosten verschiedene Verkehrsmittel wirklich verursachen, wurde von der Universität Kassel unter Leitung von Prof. Dr.-Ing. Carsten Sommer festgestellt:

„Der Radverkehr erhält die geringsten Zuschüsse. Der PKW-Verkehr in einer deutschen Großstadt kostet die öffentliche Hand und die Allgemeinheit etwa das Dreifache wie der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV). Denn der PKW-Verkehr erfordert zwar durchaus auch – wie der ÖPNV - Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur und deren Unterhalt, bringt aber den Kommunen keine unmittelbaren Einnahmen wie der ÖPNV.“

„In der Gegenüberstellung von Kosten und Nutzen bringt der Rad- und Fußverkehr regelrecht einen Gewinn, da er wenig Infrastrukturinvestitionen voraussetzt, keine Emissionen und Lärm verursacht, mit wenig Unfallrisiken einhergeht und erheblich zur Gesundheitsprävention und damit zur Vermeidung von Krankheitskosten beiträgt.“

Weiter führt Herr Prof. Dr.-Ing. Carsten Sommer aus:

„Nach unseren Ergebnissen, die wir am Beispiel der Städte Bremen, Kassel und Kiel ermittelt haben, ist die Kostendeckung des PKW-Verkehrs für Kommunen deutlich geringer als die des ÖPNV.“

Vergleichbare Aussagen können auch für München herangezogen werden.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 03845 von Herrn Stadtrat Richard Quaas und Herrn Stadtrat Walter Zöllner vom 22.02.2018 wird damit nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen.

8.5. Antrag Nr. 14-20 / A 03911 vom 16.03.2018

Die ÖDP hat am 16.03.2018 den anliegenden Antrag Nr. 14-20 / A 03911 gestellt (Anlage 6). Darin wird gefordert darzustellen, wie viele Tonnen Güter durchschnittlich im Jahr in München im Schienengüterverkehr und im Straßenverkehr zugestellt und bewegt werden. Es soll die Entwicklung der letzten 25 Jahre in 5-Jahresschritten aufgezeigt werden.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt inhaltlich zum Antrag Nr. 14-20 / A 03911 wie folgt Stellung:

Auf die Aussagen unter Ziffer 8.3. (Seite 10f) wird verwiesen. Angaben zum Schienengütertransport liegen für München nicht vor. Für weitere Informationen darf auf die Bekanntgabe der Studie „Bestandsaufnahme, Analyse und Bewertung vorhandener Gleisanschlüsse in München und dem angrenzenden Umland“ verwiesen werden (siehe Bekanntgabe Sitzungsvorlagen Nr. 08-14 / V 14117).

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 03911 von der ÖDP vom 16.03.2018 wird damit nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen.

8.6. Anfrage Nr. 14-20 / F 01261 vom 03.08.2018

Die Stadträtin Frau Gabriele Neff, der Stadtrat Herr Dr. Wolfgang Heubisch, der Stadtrat Herr Thomas Ranft und der Stadtrat Herr Wolfgang Zeilhofer haben am 03.08.2018 die beiliegende Anfrage Nr. 14-20 / F 01261 gestellt (Anlage 7). Die Anfrage bezieht sich auf den bundesweiten Ergebnisbericht zur Mobilitätsstudie und die darin aufgeführten Angaben zur Verteilung der Wege bzw. der Personenkilometer auf die einzelnen Verkehrsmittel. Aufgrund derselben Thematik wird die Anfrage ausnahmsweise mit dieser Vorlage beantwortet.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt inhaltlich zur Anfrage Nr. 14-20 / A 03848 wie folgt Stellung:

Frage 1:

Wie sieht die Verteilung der Anteile des Modal Split bezogen auf die Personenkilometer (und damit der Länge der Wege) in München und dem MVV-Verbundraum aus?

Antwort:

Die Verteilung kann aus den folgenden Tabellen entnommen werden.

absolute Personen-km in Mio. pro Tag	Zu Fuß	Fahrrad	MIV-Fahrer	MIV-Mitfahrer	ÖV	gesamt
München	1,7 Mio. km	3,1 Mio. km	21,4 Mio. km	12,0 Mio. km	21,9 Mio. km	60,0 Mio. km
Anteil in %	3 %	5 %	35 %	20 %	37 %	100 %

absolute Personen-km in Mio. pro Tag	Zu Fuß	Fahrrad	MIV-Fahrer	MIV-Mitfahrer	ÖV	gesamt
MVV-Verbundraum	3,1 Mio. km	5,4 Mio. km	56,3 Mio. km	24,4 Mio. km	34,4 Mio. km	123,5 Mio. km
Anteil in %	2,5 %	4,4 %	45,5 %	19,8 %	27,8 %	100 %

Frage 2:

Wie erklärt sich, dass der Anteil des „zu Fuß gehens“ in der LH München bereits bei den Wegen so stark abgenommen hat?

Antwort:

Der Anteil der Fußwege ist zurück gegangen, weil die Wege insgesamt im Schnitt 12,5 km lang sind und damit im Vergleich zur Vorgängererhebung 2008 um ca. 20 % länger geworden sind. Die Länge der Fußwege ist um ca. 17 % auf im Schnitt 1,4 km gestiegen. Es werden somit weniger Wege zu Fuß unternommen.

Die schriftliche Anfrage Nr. 14-20 / F 01261 von Frau Stadträtin Frau Gabriele Neff, Herrn Stadtrat Dr. Wolfgang Heubisch, Herrn Stadtrat Herr Thomas Ranft und Herrn Stadtrat Herr Wolfgang Zeilhofer vom 03.08.2018 ist somit abschließend behandelt.

Beteiligung der Bezirksausschüsse

Eine Beteiligung der Bezirksausschüsse ist nach der Bezirksausschusssatzung im vorliegenden Fall nicht vorgesehen. Zur Information der Bezirksausschüsse - auch im Hinblick auf evtl. Nachfragen von Bürgerinnen und Bürgern - wird den Bezirksausschüssen 1 bis 25 ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet.

Der Korreferentin, Frau Stadträtin Rieke, und dem zuständigen Verwaltungsbeirat, Herrn Stadtrat Bickelbacher, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

II. Antrag der Referentin

Ich beantrage Folgendes:

1. Der Stadtrat nimmt die Ergebnisse der Mobilitätserhebung „Mobilität in Deutschland 2017“ (MiD) für München und das weitere Vorgehen zur Kenntnis.
2. Der Antrag Nr. 14-20 / A 03848 von Herrn Stadtrat Richard Quaas, Herrn Stadtrat Walter Zöllner vom 22.02.2018 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
3. Der Antrag Nr. 14-20 / A 03851 von Herrn Stadtrat Richard Quaas, Herrn Stadtrat Walter Zöllner und von Frau Stadträtin Sabine Bär vom 22.02.2018 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
4. Der Antrag Nr. 14-20 / A 03846 von Herrn Stadtrat Richard Quaas, Herrn Stadtrat Walter Zöllner vom 22.02.2018 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
5. Der Antrag Nr. 14-20 / A 03845 von Herrn Stadtrat Richard Quaas, Herrn Stadtrat Walter Zöllner vom 22.02.2018 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
6. Der Antrag Nr. 14-20 / A 03911 der ÖDP vom 16.03.2018 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
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
Der / Die Vorsitzende

Die Referentin

Ober-/Bürgermeister/-in

Prof. Dr.(I) Merk
Stadtbaurätin

IV. Abdruck von I. - III.

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

V. WV Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 3

zur weiteren Veranlassung.

Zu V.:

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An die Bezirksausschüsse 01-25
3. An das Baureferat
4. An das Kreisverwaltungsreferat
5. An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
6. An das Referat für Gesundheit und Umwelt
7. An die Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH
8. An die Stadtwerke München GmbH
9. An die Münchner Verkehrsgesellschaft mbH
10. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 3
11. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA I
12. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II
13. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA III
14. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA IV
mit der Bitte um Kenntnisnahme.
15. Mit Vorgang zurück zum Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA I/31-3

Am

Referat für Stadtplanung und Bauordnung SG 3