Mobilitätsreferat
Geschäftsbereich Verkehrs- und Bezirksmanagement
Bezirk Nord-West
MOR-GB2.12

Verkehrskonzept für den 22. Stadtbezirk – Aubing-Lochhausen-Langwied
Ergebnis der Machbarkeitsstudie und Umsetzungsvorschläge

Sitzungsvorlage Nr. 26-32 / V 00660

Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 11.11.2026 (SB)

Öffentliche Sitzung

Kurzübersicht

zum beiliegenden Beschluss

Anlass	Beschluss des Stadtrates vom 06.12.2017 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 07546) zur Erstellung eines Verkehrskonzeptes inklusive einer Stärken- und Schwächeanalyse für den 22. Stadtbezirk sowie einer Machbarkeitsstudie zur Unterführung zwischen Altostraße und Lochhausener Straße
Inhalt	Erläuterung der Maßnahmenentwicklung Vorstellung Ergebnisse Öffentlichkeitsbeteiligung Darstellung einzelner Maßnahmenvorschläge zu ÖV, Fuß- und Radverkehr und Kfz-Verkehr
Gesamtkosten / Gesamterlöse	(-/-)
Klimaprüfung	Eine Klimaschutzrelevanz ist gegeben: Ja. Die in der o.g. Beschlussvorlage beschriebenen Maßnahmen werden aufgrund des großen Maßnahmenumgriffs als sehr positiv klimaschutzrelevant eingestuft.
Entscheidungsvorschlag	Prüfung einer bevorrechtigten Expressbus- oder Metrobuslinie zwischen Freiham und der Innenstadt. Planung der Radrouten gem. Anlage Ausweitung Einführung Tempo 30 Prüfung Umsetzung Parkraummanagement Umgestaltung des Straßenraums mit Verbesserungen für Fuß- und Radverkehr Folgende Straßenverbindungen sollen nicht mehr weiterverfolgt werden: A8-Lochhausener Straße, Puchheim-Lochhausener Straße, Altostraße-Lochhausener Straße
Gesucht werden kann im RIS auch unter	Verkehrskonzept, Öffentlichkeitsbeteiligung, Maßnahmen
Ortsangabe	Stadtbezirk 22

Mobilitätsreferat
Geschäftsbereich Verkehrs- und Bezirksmanagement
Bezirk Nord-West
MOR-GB2.12

Verkehrskonzept für den 22. Stadtbezirk – Aubing-Lochhausen-Langwied
Ergebnis der Machbarkeitsstudie und Umsetzungsvorschläge

Sitzungsvorlage Nr. 26-32 / V 00660

Anlagen:
1. SrV-Daten
2. geplante Radrouten

Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 11.11.2026 (SB)
Öffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis **Seite**

I. Vortrag des Referenten 4
1. Anlass und Ziel 4
2. Maßnahmenentwicklung 7
3. Öffentlichkeitsbeteiligung 10
4. Untersuchte Maßnahmen 12
4.1 Untersuchte Maßnahmen im Öffentlichen Verkehr 12
4.1.1 Erhöhung Taktangebot S3, S4 und S8 13
4.1.2 ÖV-Verbindung nach Obermenzing 15
4.1.3 Verlängerung U5 nach Germering 16
4.1.4 Shared-Mobility-Angebote und Ausbau der B+R- und P+R-Anlagen 17
4.2 Fuß- und Radverkehr 18
4.3 Untersuchte Maßnahmen im Kfz-Verkehr 22
4.3.1 Flächendeckende Einführung von Tempo 30 22
4.3.2 Parkraummanagement 24
4.3.3 Sperrung Eichenauer Straße 26
4.3.4 Verbindung A8 – Lochhausener Straße 27
4.3.5 Verbindung Puchheim – Lochhausener Straße, München 29
4.3.6 Verbindung Altostraße – Lochhausener Straße 29
4.4 Untersuchte Maßnahmen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung 33
4.4.1 Öffentlicher Nahverkehr 34

4.4.2 Fuß- und Radverkehr 38
4.4.3 Kfz-Verkehr 44
5. Fazit und Entscheidungsvorschlag 47
6. Klimaprüfung 48
7. Abstimmung mit den Querschnitts- und Fachreferaten 48
II. Antrag des Referenten 50
III. Beschluss 51

I. Vortrag des Referenten

1. Anlass und Ziel

Mit Beschluss vom 06.12.2017 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 07546) wurde das Referat für Stadtplanung und Bauordnung beauftragt, ein Verkehrskonzept inklusive einer Stärken- und Schwächeanalyse für den 22. Stadtbezirk in Auftrag zu geben und Handlungsziele auszuarbeiten. Weiter ist eine Machbarkeitsstudie durchzuführen, die die Vor- und Nachteile der im Verkehrsentwicklungsplan der Landeshauptstadt München vorgesehenen „optionalen Netzergänzung“ in Form einer Unterführung zwischen Altostraße und Lochhausener Straße, untersucht.

Das Mobilitätsreferat legt in der vorliegenden Beschlussvorlage die Ergebnisse des Verkehrskonzeptes sowie Maßnahmen zur Verbesserung der verkehrlichen Situation im 22. Stadtbezirk zur Entscheidung vor. Im Rahmen der zahlreichen Bauleitplanverfahren und der fortlaufenden Aufgaben der Verkehrsplanung wurde kontinuierlich am Verkehrskonzept und notwendigen Umsetzungen gearbeitet.

Weiter wird die durchgeführte Machbarkeitsstudie zur Unterführung zwischen Altostraße und Lochhausener Straße erläutert.

Entwicklung des Mobilitätsgeschehens im 22. Stadtbezirk

Der erwartete Bevölkerungs- und Arbeitsplatzzuwachs aufgrund der städtebaulichen Neuentwicklungen, insbesondere in Freiham, waren Anlass für die genauere Betrachtung der verkehrlichen Situation im 22. Stadtbezirk.

Als ein Baustein zur Umsetzung der städtischen Gesamtstrategie für Mobilität und Verkehr „Mobilitätsstrategie 2035“ (www.muenchenunterwegs.de/2035, Hinweis: Die Aktualität dargestellter Weblinks kann nur zum Zeitpunkt der Beschlussfassung gewährleistet werden) verfolgt das Verkehrskonzept das Ziel einer umfassenden Fahrten- und Flächenverlagerung („Modal Shift“) vom Kfz-Verkehr auf den Umweltverbund (Fuß-/Radverkehr und Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)). Im Fokus stehen dabei Maßnahmen zur Förderung der Verkehrsangebote des Umweltverbunds, um attraktive Alternativen zur Fahrt mit dem privaten Pkw zu schaffen (Pull-Maßnahmen). Zur Steigerung der Verkehrssicherheit und der Flächeneffizienz, die als Leitindikator der Mobilitätsstrategie 2035 festgelegt wurde, werden auch Maßnahmen zur Reduzierung der Flächen für den ruhenden und fließenden Kfz-Verkehr (z.B. Parkraumbewirtschaftung, Tempo 30, Einbahnstraßen) zur Diskussion gestellt.

Im Jahr 2023 hat die Landeshauptstadt München an der Haushaltsbefragung „Mobilität in Städten“ (SrV – System repräsentativer Verkehrsbefragungen | vgl. Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 17926) teilgenommen. Das Ergebnis zeigt auf, wie sehr sich das Mobilitätsgeschehen in München gegenüber dem Vergleichsjahr 2017 verändert hat. Erstmalig wurden in dieser Befragung auch spezifische Verkehrsdaten für die 25 Münchner Stadtbezirke erhoben. So betrug der Anteil der in München zu Fuß zurückgelegten Wege 2023 ca. 33% und fiel damit 9 Prozentpunkte höher aus als noch in 2017. Der Anteil der in München mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege belief sich 2023 auf ca. 21%, das sind 3% mehr als noch 2017. Der ÖPNV kam auf 22%. Der Anteil der in München mit dem Kfz zurückgelegten Wege betrug 2023 ca. 24% und sank damit um 10 Prozentpunkte gegenüber 2017.

Auch im Stadtbezirk 22 Aubing-Lochhausen-Langwied wird der weit überwiegende Anteil der Wege mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (ÖPNV, Fußverkehr, Radverkehr) zurückgelegt. Zugleich ist der Anteil der Pkw-Nutzung lagebedingt höher als in vielen kernstädtischen Stadtbezirken. Vor allem der Radverkehr schneidet unterdurchschnittlich ab, es besteht ein deutliches Verbesserungspotenzial.

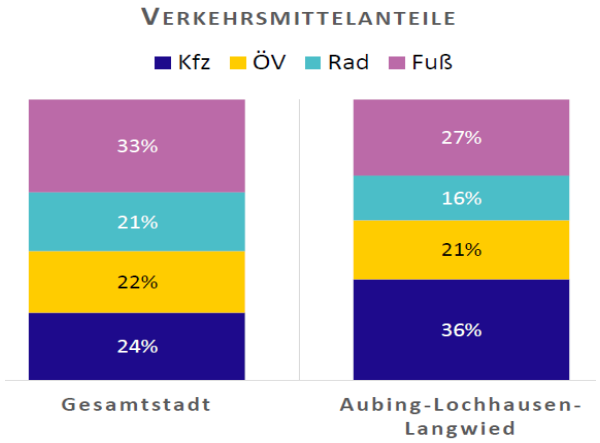


Abbildung 1 Verkehrsmittelanteile 2023 *(Quelle: LHM)*

Im Ergebnis der bezirklichen Auswertung von 2023 wurden im Stadtbezirk 22 Aubing-Lochhausen-Langwied 27% der Wege zu Fuß, 16% der Wege mit dem Fahrrad, 21% der Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln und 36% der Wege mit dem Kfz zurückgelegt.

Ziele des Verkehrskonzeptes

Ein Ziel des Verkehrskonzeptes ist es, den Verkehr im 22. Stadtbezirk umweltverträglicher und leistungsfähiger abzuwickeln. Zu diesem Zweck erfolgt eine Fokussierung auf den Fuß- und Radverkehr sowie auf den ÖPNV. Grundsätzlich ist der ÖPNV im Vergleich zum Motorisierten Individualverkehr (MIV) leistungsfähiger, wenngleich weniger flexibel, weshalb es notwendig ist, MIV-Wege auf den Umweltverbund zu verlagern und Potentiale auszuloten, um den MIV auf das Hauptstraßennetz zu konzentrieren.

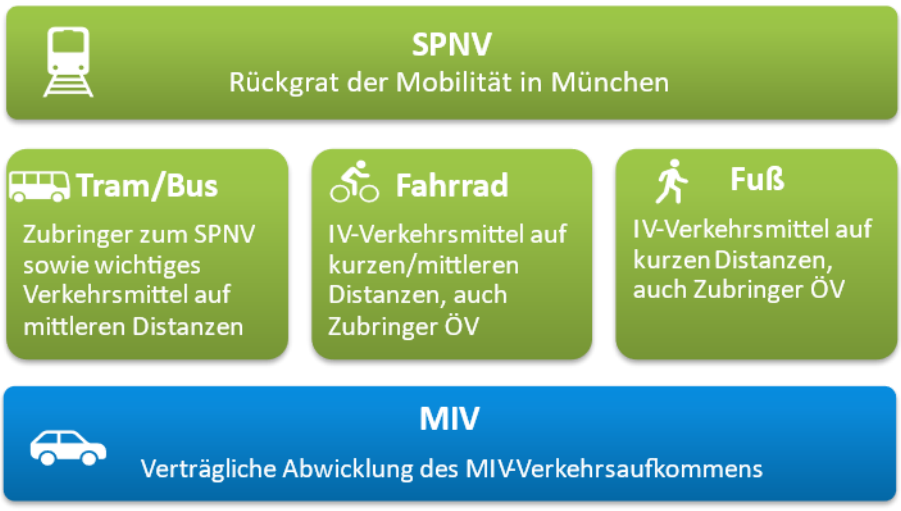


Abbildung 2 Ziele des Verkehrskonzeptes (Quelle: INOVAPLAN GmbH)

Die Verkehrsmittel des Umweltverbundes sollen gefördert werden und der

Schienenpersonennahverkehr (SPNV) soll das Rückgrat der Mobilität in München darstellen (s. Abbildung 2). Als Zubringer zum SPNV fungieren vor allem die Bus- und Trambahnlinien. Fuß- und Radverkehr sollen zudem die kleinräumige Mobilität im 22. Stadtbezirk sicherstellen und auf kurzen Distanzen gestärkt werden. Die Fahrten des MIV, die nicht auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes verlagert werden können, müssen verträglich abgewickelt werden können, wofür auch ein attraktives Carsharing-Angebot gefördert werden soll. Darüber hinaus werden übergeordnete Ziele definiert, welche dazu beitragen sollen, den Umweltverbund zu stärken und zu einer ressourcenschonenden und wirtschaftlich sinnvollen Mobilität zu fördern. Die Reduzierung des MIV-Anteils am Verkehrsaufkommen, unter gleichzeitiger Sicherstellung der persönlichen Mobilität aller Bewohnenden, ist somit eine wesentliche Voraussetzung für die Entwicklung und Gestaltung einer modernen und lebenswerten Stadt und eine der wichtigsten Aufgaben der Verkehrsplanung für die Zukunft. Insgesamt soll dadurch die eigenständige Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen ermöglicht und auch die Erreichbarkeit der benachbarten Stadtbezirke und Landkreis-Gemeinden und die Lebensqualität im 22. Stadtbezirk verbessert werden.

Mobilitätswende

Um die festgelegten Ziele zu erreichen, muss die Mobilitätswende im 22. Stadtbezirk unterstützt werden. Dafür muss der Wandel vom Pkw in Privatbesitz als Universallösung hin zur Mobilität aus sich ergänzenden Verkehrsmitteln funktionieren. Durch die Schaffung attraktiver Mobilitätsangebote im Umweltverbund können Anreize für die Veränderung des Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung und der Akzeptanz gesetzt werden. Dadurch ist es möglich auch restriktive MIV-Maßnahmen umzusetzen, welche ein sehr großes Verlagerungspotenzial bieten. Die Meilensteine der Mobilitätswende sind der Paradigmenwechsel (Nutzen statt Besitzen), Systemwechsel (Intermodalität) und Bedürfniswechsel (flexiblere Mobilität). Grundsätzlich ist eine Verhaltensänderung in der Bevölkerung notwendig. Durch flächenhafte Push- und Pull-Maßnahmen können die Ziele des Verkehrskonzeptes erreicht werden (vgl. Abbildung 3 und Tabelle 1).



Abbildung 3 ***Mobilitätswende*** *(Quelle: INOVAPLAN GmbH)*

Die Maßnahmen können aus verschiedenen Richtungen wirken. In Tabelle 1 sind Beispiele für Push- und Pull-Maßnahmen aufgelistet. Zu den Push-Maßnahmen zählen insbesondere restriktive Maßnahmen, z.B. die Reduzierung von MIV-Kapazitäten im Straßennetz. Auch die Umsetzung eines Parkraumkonzeptes (z.B. Reduzierung Parkraumkapazitäten oder Erhöhung der Kosten) wirken in Form von Push-Maßnahmen. Pull-Maßnahmen hingegen zielen darauf ab, die Verkehrsmittel des Umweltverbundes attraktiver zu gestalten. Neben der Angebotsausweitung im ÖPNV ist auch die Verbesserung der Fuß- und Radverkehrsverbindungen sowie Shared-Mobility ein wichtiger Baustein dieser Maßnahmen.

Push-Maßnahmen	Pull-Maßnahmen
Reduzierung MIV-Kapazitäten	Ausweitung ÖV-Angebot
ÖV-Priorisierung an Knotenpunkten	Aufenthaltsqualität im Straßenraum stärken
Rad-Priorisierung an Knotenpunkten	Ausbau Radverkehrsnetz, Abstellmöglichkeiten
Umsetzung Parkraumkonzept	Verbesserung der Zuwegung zu ÖV-Haltestellen
Reduzierung Kfz-Stellplätze mit Mobilitätskonzepten	Kommunikation und öffentlichkeitswirksames Mobilitätsmanagement

Tabelle 1 Beispiele für Push- und Pull-Maßnahmen *(Quelle: INOVAPLAN GmbH und LHM)*

Die langfristige Reduzierung des MIV erfordert ein Zusammenspiel aufeinander abgestimmter Push- und Pull-Faktoren sowie ein Bündel zahlreicher Einzelmaßnahmen, welche es schrittweise umzusetzen gilt. Im Rahmen des Verkehrskonzeptes für den 22. Stadtbezirk wurde eine gesamthafte Strategie entwickelt, wie das Verkehrsaufkommen im Stadtbezirk reduziert werden kann und welche Maßnahmen sich dafür eignen.

Um eine nachhaltige Mobilitätswende zu erreichen, müssen aber Maßnahmen über die Stadtbezirksgrenzen hinaus in der gesamten Landeshauptstadt München umgesetzt werden.

2. Maßnahmenentwicklung

Um im Rahmen der Maßnahmenentwicklung auch eine Einschätzung der zu erwartenden verkehrlichen Wirkungen vornehmen zu können, wurde neben einer umfangreichen Bestandsaufnahme und Bestandsanalyse auch in der Prognose das makroskopische Verkehrsmodell der Landeshauptstadt München als Planungsinstrument eingesetzt.

Die Maßnahmenuntersuchung erfolgt auf Grundlage des Prognosenullfalls, der die zu erwartende Situation für das Jahr 2035 abbildet. Darin sind bereits verschiedene verkehrliche Maßnahmen und städtebauliche Entwicklungen enthalten, z.B. U-Bahn Richtung Freiham, Ausbau A99 West. Die umfassendsten Veränderungen ergeben sich dabei durch die städtebaulichen Maßnahmen im Bereich Freiham.

In Folge der Umsetzung der Entwicklungsgebiete ergibt sich eine erhebliche Zunahme der Bevölkerungs- und Arbeitsplatzzahlen im 22. Stadtbezirk (vgl. Abbildung 4).

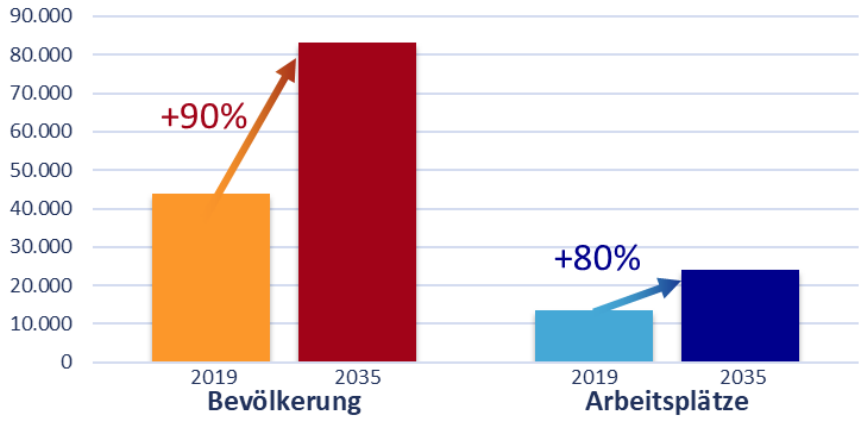
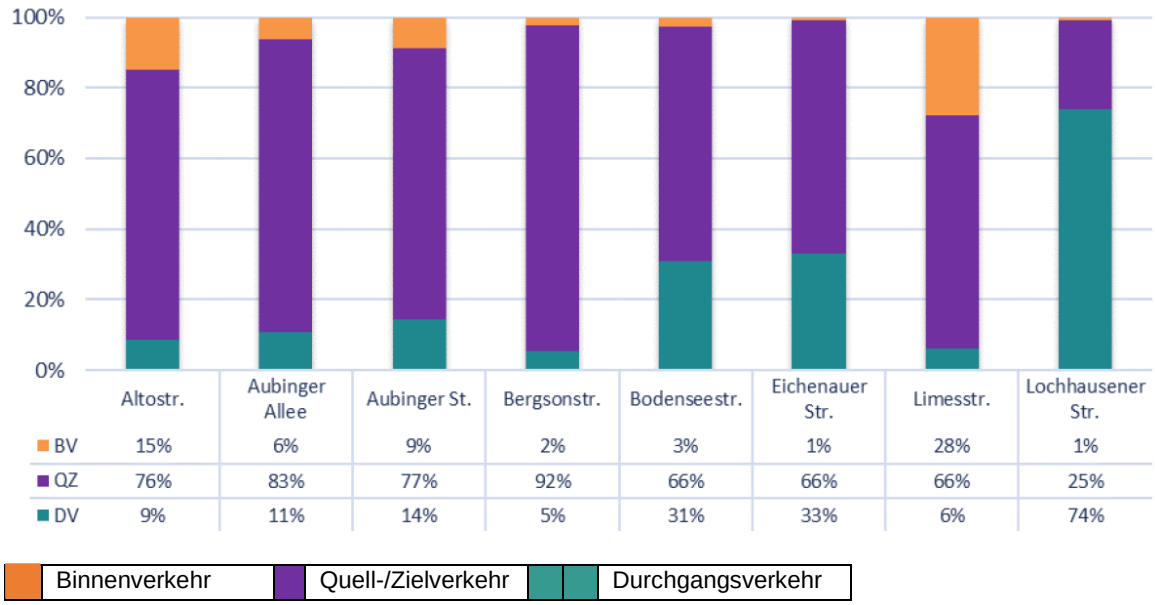


Abbildung 4 Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung *(Quelle: INOVAPLAN GmbH)*

Neben den lokalen Entwicklungen ist auch in der Gesamtstadt sowie im weiteren Untersuchungsraum von einer Erhöhung der Bevölkerungs- und Arbeitsplatzzahlen auszugehen. In der Folge ergibt sich durch die abzusehenden städtebaulichen Entwicklungen eine Veränderung der verkehrlichen Situation vor Ort. Die gesteigerten Bevölkerungs- und Arbeitsplatzzahlen führen bei gleichbleibenden Mobilitätsbedürfnissen zu einer Zunahme der Verkehrsnachfrage, wodurch sich auch eine entsprechende Veränderung der Verkehrsbelastung im gesamten Straßennetz ergibt.

Verkehrszusammensetzung im 22. Stadtbezirk

Auf den Hauptverkehrsstraßen innerhalb des Stadtbezirks dominiert der Kfz-Quell-/ Zielverkehr, d.h. Verkehre, die ihren Start bzw. Ziel vom bzw. im 22. Stadtbezirk haben. Durchgangsverkehre finden sich auf der Bodenseestraße und der Eichenauer Straße mit ca. 30%, in der Lochhausener Straße überwiegt der Durchgangsverkehr mit nahezu 75%. Binnenverkehr (Start und Ziel innerhalb des Stadtbezirks) spielt nur eine untergeordnete Rolle.



	Altostr.	Aubinger Allee	Aubinger St.	Bergsonstr.	Bodenseestr.	Eichenauer Str.	Limesstr.	Lochhausener Str.
BV	15%	6%	9%	2%	3%	1%	28%	1%
QZ	76%	83%	77%	92%	66%	66%	66%	25%
DV	9%	11%	14%	5%	31%	33%	6%	74%

Abbildung 5 Verkehrszusammensetzung *(Quelle: INOVAPLAN GmbH)*

Um im Hinblick auf die Zielsetzung eine möglichst attraktive Erschließung durch den Umweltverbund sicherzustellen und damit die weitere Zunahme des Kfz-Verkehrs möglichst gering zu halten, ist in erster Linie eine effiziente ÖV-Erschließung des Stadtbezirks erforderlich. Daher werden auch die zu erwartende Effekte auf die Fahrgastzahlen der verschiedenen ÖV-Linien mit Hilfe des Verkehrsmodells der LHM näher betrachtet. Dazu sind in Abbildung 6 die ÖV-Belastungen im Prognosenullfall und in Abbildung 7 die sich ergebenden Veränderungen gegenüber dem Ist-Zustand (Analysefall) im Bereich des 22. Stadtbezirks dargestellt. Bei den Fahrgastzahlen im ÖV ist eine flächendeckende Zunahme festzustellen. Besonders deutlich sind die Fahrgastzuwächse auf den Linien des SPNV. Demnach ist auf allen S-Bahnlinien mit einer deutlichen Zunahme der Fahrgastzahlen zu rechnen. Im Busnetz ergeben sich dagegen nur geringe Veränderungen der Fahrgastzahlen.



Abbildung 6 ÖV-Verkehrsbelastung Prognosenullfall (P0) *(Quelle: INOVAPLAN GmbH)*

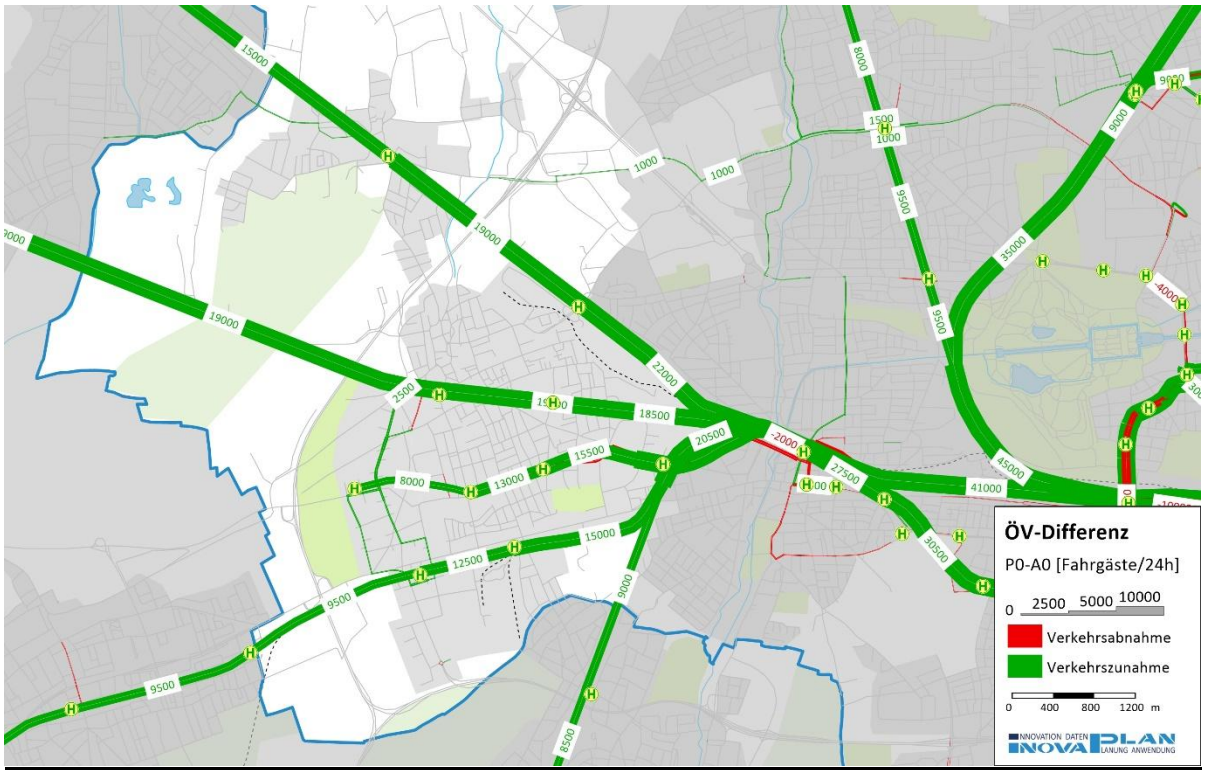


Abbildung 7 ÖV-Differenzbelastung Prognosenullfall – Analysefall *(Quelle: INOVAPLAN GmbH)*

Die durchgeführten Betrachtungen zeigen, dass sich durch den absehbaren Anstieg der Bevölkerungs- und Arbeitsplatzzahlen eine weitere Zunahme des Verkehrsaufkommens ergibt. Die Folge sind weitere Belastungen für die örtliche Bevölkerung und auch die örtliche Infrastruktur. Sowohl das Straßennetz als auch der ÖV weisen jedoch bereits heute, insbesondere in den Spitzenstunden, zum Teil nur eingeschränkte Kapazitätsreserven auf oder sind ausgelastet. Ziel bei einer weiteren städtebaulichen Entwicklung sollte daher insbesondere sein, die zusätzlichen Belastungen für Anwohnende im Umfeld weitestge-

hend zu minimieren. Zu diesem Zweck werden Maßnahmen betrachtet, die das Ziel haben, das Verkehrsaufkommen auch zukünftig möglichst umfeld- und umweltgerecht abwickeln zu können.

3. Öffentlichkeitsbeteiligung

Für die Maßnahmenentwicklung wurden die drei wesentliche Handlungsfelder, die sich in Kfz-Verkehr, ÖV sowie Fuß- und Radverkehr (Nahmobilität) unterscheiden, betrachtet und eine Onlinebeteiligung und Öffentlichkeitsveranstaltung durchgeführt.

Handlungsfelder / Maßnahmenpakete

Der langfristige Erfolg von nachhaltiger Mobilität erfordert ein Zusammenspiel aufeinander abgestimmter Push- und Pull-Faktoren sowie ein Bündel zahlreicher Einzelmaßnahmen, welche es schrittweise umzusetzen gilt. Zur Zielerreichung wurden für den 22. Stadtbezirk folgende Handlungsfelder und Maßnahmenpakete identifiziert:



Abbildung 8 Handlungsfelder und Maßnahmenpakete *(Quelle: INOVAPLAN GmbH)*

Onlinebeteiligung auf https://unser.muenchen.de/

Die Online-Beteiligung wurde als Pilotprojekt auf der Online-Beteiligungsplattform der Landeshauptstadt München durchgeführt und hat vom 01.02.2022 bis 15.03.2022 stattgefunden. Auf der Beteiligungsplattform gab es die Möglichkeit, Kommentare und Vorschläge zu den Maßnahmenpaketen bzw. den drei Handlungsfeldern sowie allgemeine Kommentare oder Vorschläge hinzuzufügen (s. Abbildung 9).

Insgesamt wurden im Zuge der Online-Beteiligung 459 Kommentare zu den Handlungsfeldern abgegeben. Dabei war der Großteil an Kommentaren zum ÖV (220 Kommentare) und Kfz-Verkehr (193 Kommentare). Von den 459 Kommentaren haben sich rund ein Drittel (183 Kommentare) auf stadtweit relevante Verkehrsthemen bezogen. Ein weiteres Drittel (174 Kommentare) hatte direkten Bezug auf Themen im 22. Stadtbezirk.
Neben den Kommentaren wurden weitere 103 Vorschläge zu den Handlungsfeldern, welche sich jeweils zu ca. einem Drittel auf den ÖV (36 Vorschläge), Kfz-Verkehr (32 Vorschläge) und Fuß- und Radverkehr (33 Vorschläge) aufteilen (vgl. Abbildung 10), von den Bürgerinnen und Bürgern eingereicht.

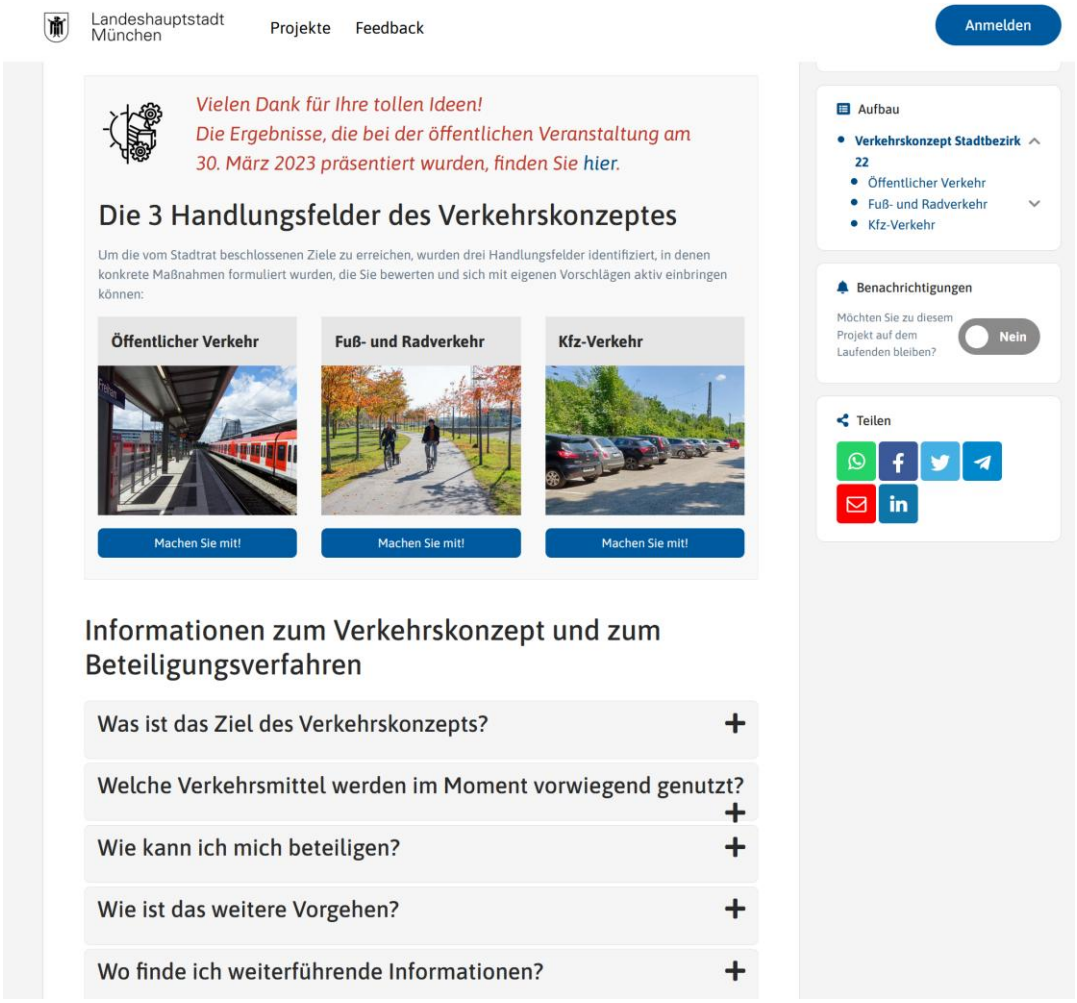


Abbildung 9 Onlineauftritt CONSUL zur Öffentlichkeitsbeteiligung *(Quelle: LHM)*

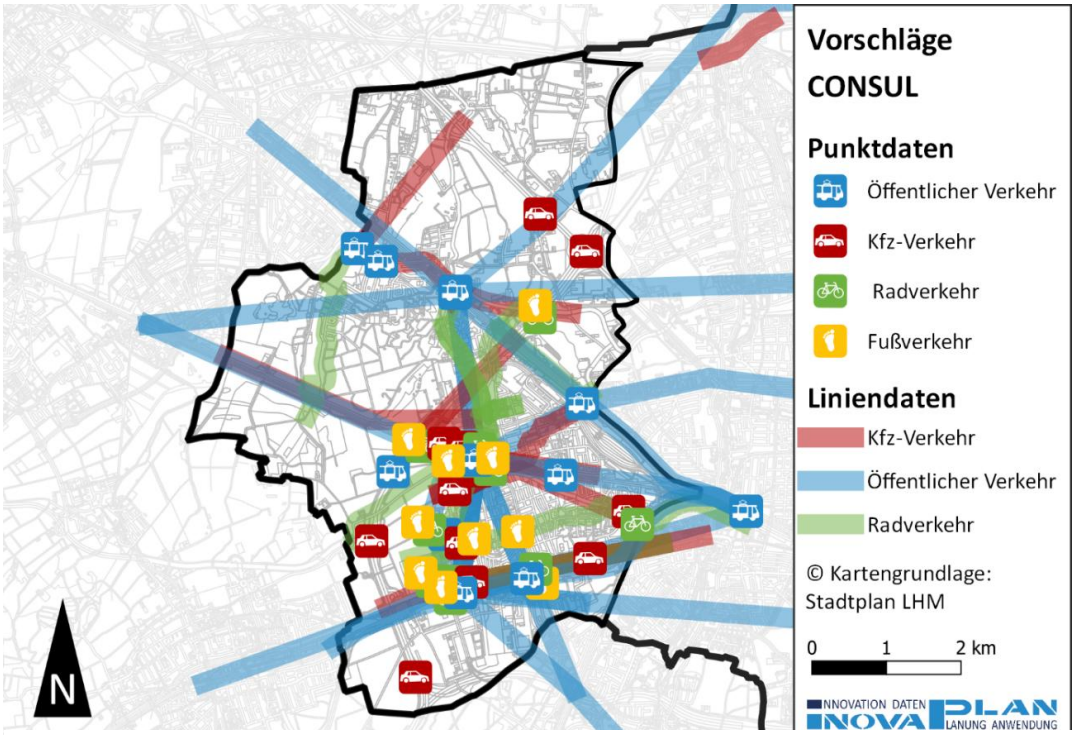


Abbildung 10 Vorschläge zu den Handlungsfeldern *(Quelle: INOVAPLAN GmbH)*

Ergänzend wurden zum Radverkehr die geplanten Fahrradrouten dargestellt, wobei eine Diskussion der einzelnen Routen möglich war und Kommentare abgegeben werden konnten. Dabei wurden insgesamt 158 Kommentare zu den Radrouten abgegeben, wobei 92 Kommentare inhaltlich relevant für den 22. Stadtbezirk waren.

Die Vorschläge wurden anschließend anhand der Verkehrsmittel und Handlungsfelder und der Anzahl der Unterstützenden sortiert und flossen inhaltlich mit in die Ausarbeitung der Maßnahmenpakete.

Öffentlichkeitsveranstaltung am 31.03.2023

Eine weitere Veranstaltung für interessierte Bürger*innen fand am 31.03.2023 vor Ort statt. Gemeinsam mit dem Gutachter wurden die Ergebnisse der Online-Beteiligung und der daraus resultierenden Auswertung vorgestellt und diskutiert.

Ausführlich werden die Kommentare und Vorschläge aus der Bürgerschaft in Kapitel 4.4 behandelt.

4. Untersuchte Maßnahmen

4.1 Untersuchte Maßnahmen im Öffentlichen Verkehr

Durch die S-Bahn-Linien (S3, S4, S5, S6, S8) besteht im 22. Stadtbezirk bereits heute ein attraktives Angebot im Öffentlichen Verkehr (ÖV). Ergänzt wird das Angebot zudem durch ein dichtes Busnetz, durch das eine Feinerschließung gegeben ist. Mit den vier S-Bahn-Ästen und insgesamt sieben Haltestellen ist im gesamten Stadtbezirk ein nahezu flächendeckender Zugang zum Angebot des schienengebundenen Personennahverkehrs (SPNV) gegeben. In Richtung Pasing sowie zu den weiteren Zielpunkten entlang der S-Bahn-Stammstrecke und den Kommunen im Umland besteht somit ein attraktives ÖV-Angebot.

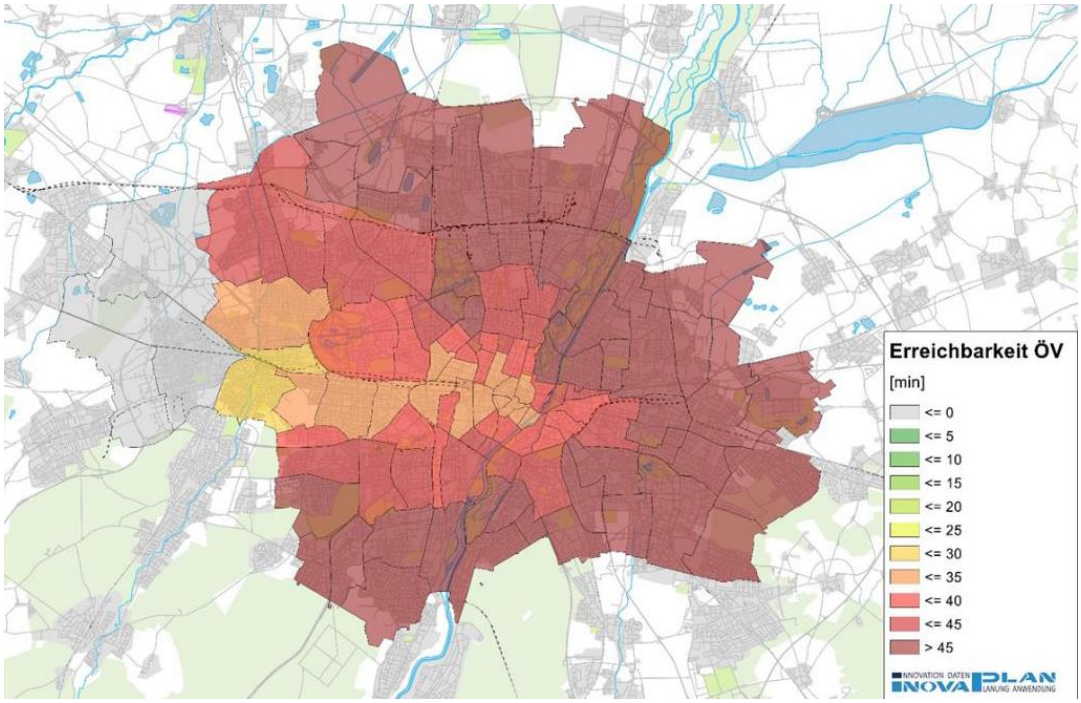


Abbildung 11 Erreichbarkeit ÖV (Reisezeit) *(Quelle: Verkehrsmodell LHM)*

Eine Analyse der bestehenden Verkehrsverflechtungen hat gezeigt, dass hohe Verkehrsverflechtungen in die unmittelbar benachbarten Stadtbezirke, z.B. Pasing sowie in die Innenstadt bestehen. Unter Berücksichtigung der bestehenden ÖV-Angebote sind die Anbindungen Richtung Innenstadt als gut zu bewerten.

Tangentiale Angebote in die angrenzenden Stadtbezirke sind zwar teilweise gegeben (vor allem Busverbindungen), erfordern allerdings häufig Umstiege und bieten im Verhältnis zum Kfz-Verkehr kein attraktives Reisezeitverhältnis.

Ziel bei der Maßnahmenentwicklung ist es daher, zusätzliche, attraktive Verbindungen auf den Tangentialen zu untersuchen, die Auswirkungen höherer Takte auf den S-Bahnen darzustellen und damit Fahrzeiten im ÖV und die Zugangszeiten weiter zu minimieren.

Neben den Maßnahmen aus dem Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München (https://muenchenunterwegs.de/information/nahverkehrsplan) wurden weitere Maßnahmen zur Verbesserung des Öffentlichen Nahverkehrs untersucht:

4.1.1 Erhöhung Taktangebot S3, S4 und S8

(https://unser.muenchen.de/proposals/9-erhohung-des-taktes-der-s-bahn-linien-s3-s4-s8)

Beschreibung der Maßnahme:
Eine Erhöhung des Taktes des ÖV kann eine Attraktivierung des Umweltverbundes bedeuten und die Anbindung verbessern. In dieser Maßnahme wird der Takt der S-Bahnlinien S3, S4 und S8 von 20 auf 15 Minuten erhöht und die Auswirkungen einer Erhöhung auf 10 Minuten untersucht.
Ziel der Maßnahme ist es, die Verbindungen durch den Stadtbezirk in die umliegenden Kommunen sowie in Richtung Innenstadt weiter zu verbessern und die zentrale ÖV-Achse weiter zu stärken. Zudem können durch eine Ausweitung des Taktangebots vor allem in der Hauptverkehrszeit zusätzliche Kapazitäten geschaffen werden, so dass weitere Stadt-Umland-Verkehre vom MIV auf den Umweltverbund verlagert werden können.

Bewertung Bürger*innen (Anzahl Unterstützende 157):
- Taktverdichtung auf einen 5- bzw. 10-Minuten-Takt ist gut, aber keine Express-S-Bahnen, die Halte auslassen
- Express-Bahnen für schnellere Verbindungen
- Verbesserung der Radwege und Abstellmöglichkeiten als Unterstützung
- Barrierefreiheit an allen S-Bahnhaltestellen herstellen
- Durchgängiger Pendelbus ohne Umstiege zwischen Lochhausen, Aubing und Neuaubing
- Bessere Verbindungen mit S-Bahnen im Norden und Süden (Ringbahn)

Bewertung Verwaltung und Entscheidungsvorschlag gesamt zum weiteren Vorgehen:
Die durch die Takterhöhung zu erwartenden Auswirkungen auf die Fahrgastzahlen unterliegen hohen Unsicherheiten. Durch das erhöhte Fahrplanangebot können vor allem die vorhandenen Kapazitäten gesteigert und die in den Spitzenstunden stark ausgelasteten Züge entlastet werden. Durch die kürzeren Fahrzeugfolgezeiten können zudem die Umsteigebeziehungen bzw. deren Zuverlässigkeit weiter verbessert werden. Mit Hilfe des Verkehrsmodells sowie den Verfahren der standardisierten Bewertung wurde eine erste Abschätzung der zu erwartenden verkehrlichen Auswirkungen vorgenommen. Unter https://unser.muenchen.de/proposals/9-erhohung-des-taktes-der-s-bahn-linien-s3-s4-s8 sind die zu erwartende Effekte auf die Fahrgastzahlen der einzelnen Linienäste dargestellt. Dabei wurde für jede der S-Bahnlinien (S3, S4, S8) einzeln untersucht, wie sich die Einführung eines 10-Minuten-Takts auswirken würde.

In der folgenden Abbildung wird dargestellt, wie sich eine Veränderung des Taktangebots auf allen Linien gemeinsam auswirkt:

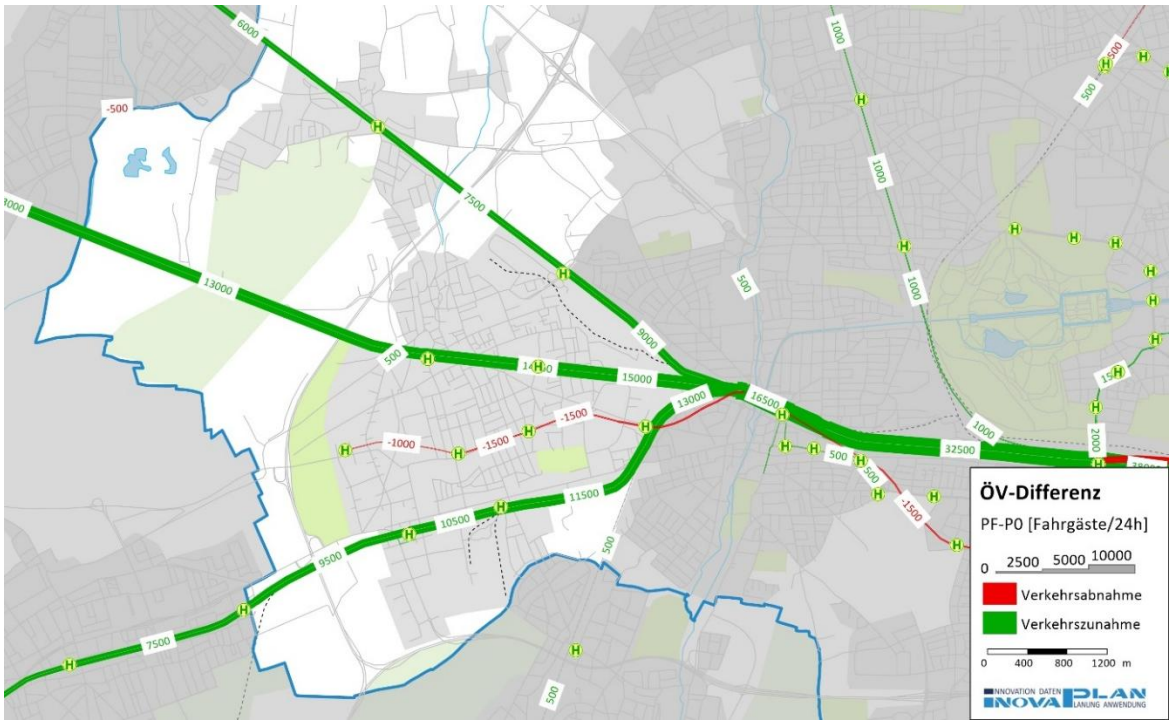


Abbildung 12 Auswirkung bei Veränderung des Taktangebot auf den S-Bahnlinien S3, S4, S8 *(Quelle: INOVAPLAN GmbH)*

Die sich einstellende Maßnahmenwirkung ist dabei auf den unterschiedlichen Linienästen im Grundsatz vergleichbar. Es ergeben sich vor allem Fahrgastgewinne auf den jeweils betroffenen S-Bahnlinien. Zum Teil profitieren auch die parallel verlaufenden ÖV-Linien. Durch eine Erhöhung des Takt-Angebots auf den Linien S4 und S8 ist allerdings auch damit zu rechnen, dass Fahrgäste von der U-Bahn auf die S-Bahn verlagert werden. Im Hinblick auf die räumliche Wirksamkeit profitieren vor allem die direkt an die jeweiligen Haltestellen angrenzenden Siedlungsbereiche. Dort können jeweils die höchsten Fahrgastgewinne erzielt werden. In dem untersuchten Planfall, in dem auf allen S-Bahnlinien ein 10-Minuten-Takt unterstellt ist, zeigt sich, dass bei einer vollständigen Umsetzung dieser Maßnahmen eine flächendeckende Verbesserung des ÖV-Angebots erzielt werden kann.

Zu berücksichtigen ist, dass die Umsetzbarkeit dieser Maßnahme nicht in städtischer Hand liegt, sondern von weiteren Akteuren (Deutsche Bahn, Freistaat Bayern) und Rahmenbedingungen (Umsetzung Gleisausbau, 2. Stammstrecke etc.) abhängig ist.

Maßnahme ist weiterzuverfolgen: Weitere Angebotsverbesserung sowie Schaffung zusätzlicher Kapazitäten ist langfristig weiterzuverfolgen und in übergeordneten Maßnahmenprozessen mit anzuregen.

4.1.2 ÖV-Verbindung nach Obermenzing

(https://unser.muenchen.de/proposals/8-attraktive-opnv-verbindung-nach-obermenzing)

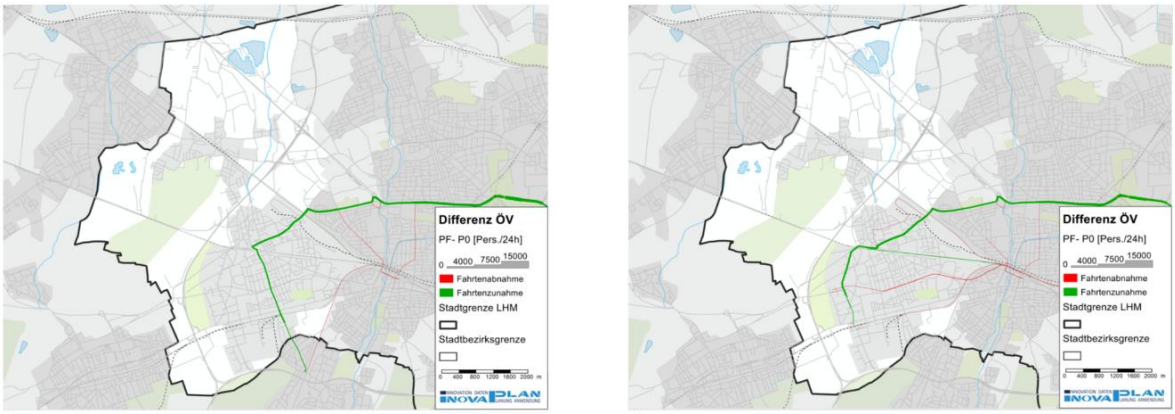


Abbildung 13 Variantenbetrachtung ÖPNV-Verbindung *(Quelle: INOVAPLAN GmbH)*

Beschreibung der Maßnahme:
Durch die insgesamt fünf S-Bahn-Linien, die durch den 22. Stadtbezirk führen, sowie die geplante Verlängerung der U5, besteht in Richtung des Stadtzentrums sowie weiterer Zielpunkte entlang der S-Bahn-Stammstrecke bereits ein attraktives ÖPNV-Angebot.
Auf tangentialen Verbindungen zu den weiteren am Stadtrand liegenden Stadtbezirken (Bsp. Allach-Obermenzing) besteht jedoch Ausbaupotential. Um auch hier vermehrt attraktive Alternativen zum privaten Pkw zu schaffen, wird auch auf diesen Relationen die Ausweitung des vorhandenen ÖPNV-Angebots angestrebt. Dazu bestehen sowohl im Hinblick auf die Linienführung als auch auf das eingesetzte Verkehrssystem verschiedene Alternativen. Im Rahmen der Untersuchung wurde vorrangig eine Verlängerung der heute in Nymphenburg endenden Tram-Linie 17 näher betrachtet, wie Sie auch in hoher Priorität in den Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München aufgenommen wurde.

Bewertung Bürger*innen (Anzahl Unterstützende 84):

- Besser Metro-/Expressbus und Tram, statt S-Bahn als Tangentialverbindung
- Keine Straßenbahn, sondern
  - Taktverdichtung bei den Bussen und Expressbussen
  - Direkte Busverbindungen ohne Umstiege sowie Ausbau Buskonzept
  - Verlängerung der U3 und Buslinie 267
  - Metrobusse
- Straßenbahn wäre wichtige Tangentialverbindung durch „Pasinger Kurve“
- Errichtung von Fußgängerzonen oder Einbahnstraßen entlang der Tram als Entlastung vom MIV
- Busbahnhof am Bahnhof Freiham
- Tangentialverbindung mittels Seilbahn statt vieler neuer Brücken
- Seilbahn zu kostspielig
- Direkte Führung in den Süden und Norden mithilfe eines S- und U-Bahn Rings (Circle Line)

Bewertung Verwaltung und Entscheidungsvorschlag gesamt zum weiteren Vorgehen:
Zur Verbesserung der tangentialen ÖV-Verbindung nach Obermenzing wurden zwei Varianten der Verlängerung der Tram-Linie 17 untersucht. Eine genaue Prüfung der baulichen und betrieblichen Umsetzbarkeit dieser Maßnahme wurde dabei nicht durchgeführt.
In einer ersten Variante wurde eine Verlängerung über die Limesstraße bis zum Bahnhof

Lochham betrachtet (vgl. Abbildung 13 links). Als zweite Variante wurde eine Verlängerung durch Freiham bis zum S-Bahn Haltepunkt Freiham zu Grunde gelegt (vgl. Abbildung 13 rechts). Die auf der Tram-Linie 17 zu erzielenden Fahrgastgewinne liegen dabei in beiden untersuchten Planfällen in einer ähnlichen Größenordnung. Es zeigt sich jedoch auch in beiden Fällen, dass die Fahrgastpotenziale für ein schienengebundenes und damit baulich aufwändigeres Verkehrssystem auf den näher betrachteten Abschnitten vergleichsweise gering ausfallen. Als Alternative wurde daher auch die Einführung einer Expressbuslinie mit dem gleichen Linienverlauf betrachtet. Dabei hat sich gezeigt, dass ähnliche Potenziale im Hinblick auf das zu erwartende Fahrgastaufkommen bestehen. Gleichzeitig kann dieses System wesentlich schneller und kostengünstiger in Betrieb genommen werden. Durch entsprechende Beschleunigungsmaßnahmen können damit attraktive Fahrzeiten erzielt werden. Dennoch sollte langfristig auch die Umsetzbarkeit einer Tram-Verbindung weiterverfolgt werden.

Unabhängig davon hat die Vollversammlung des Münchener Stadtrats am 03.03.2021 u.a. die Erstellung einer Machbarkeitsstudie zur Verlängerung der Tramlinie 17 von der Amalienburgstraße nach Freiham, die in die Kategorie „In Planung/Bau“ aufgenommen wurde (Sitzungsvorlagen-Nr. 20-26 / V 01848), beschlossen. Mit Beschluss vom 30.07.2025 wurde die Verlängerung der Tram 17 nach Freiham im Nahverkehrsplan bestätigt (Sitzungsvorlagen-Nr. 20-26 / V 17096). Die 2021 beschlossene Erstellung einer Machbarkeitsstudie wurde allerdings aus Kostengründen gestrichen.

Maßnahme ist weiterzuverfolgen: Stärkung des Umweltverbunds auf tangentialen Verbindungen, stufenweise Umsetzung denkbar (zunächst Taktverdichtung, zusätzliche Expressbuslinien, langfristig Umsetzung eines höherwertigen ÖV-Verkehrssystems).

4.1.3 Verlängerung U5 nach Germering

(https://unser.muenchen.de/proposals/10-verlangerung-u5-nach-germering)

Beschreibung der Maßnahme:
Nach den derzeitigen Planungen endet die U5 in Freiham. Die Finanzierung der Verlängerung der U5 von Pasing nach Freiham ist gegenwärtig noch nicht gesichert. Um weitere Stadt-Umland-Verkehre auf den Umweltverbund zu verlagern und die ÖPNV-Anbindung der benachbarten Kommune Germering weiter zu verbessern, könnte die U5 langfristig weiter in Richtung Germering verlängert werden. Im Rahmen des Verkehrskonzeptes wurde diese Verlängerung modellseitig hinsichtlich ihrer Auswirkungen untersucht.
Im Ergebnis ist neben einer Verbesserung der Verbindung zwischen Germering und Freiham auch mit einer Fahrtenverlagerung von der parallel verlaufenden S8/S5 auf die U5 zu rechnen, sodass insgesamt zusätzliche Kapazitäten auf dieser Verbindung zur Verfügung stehen.

Bewertung Bürger*innen (Anzahl Unterstützende 102):
- Zu großer Landschaftseingriff für erwarteten Nutzen
- Seilbahn als Alternative zur U-Bahn Verlängerung
- Zusätzliches P+R-Parkhaus in Germering bei Inbetriebnahme U-Bahn

Bewertung Verwaltung und Entscheidungsvorschlag gesamt zum weiteren Vorgehen:
Unterstellt wurde ein Endhaltepunkt am Randbereich der heutigen Bebauung. Die Verlängerung führt zu einer weiteren Fahrgastzunahme aus Germering. Dabei werden vor allem auch Fahrten von der parallel verlaufenden S8/S5 verlagert. Fahrgäste können so die ansonsten in Pasing notwendigen Umstiege vermeiden. Insgesamt ergibt sich jedoch nur ein geringes Fahrgastpotenzial.

Maßnahme ist bedingt weiterzuverfolgen: Eine Verlängerung würde sich voraussichtlich nur dann als wirtschaftlich erweisen, wenn im Bereich Germering weitere umfangreiche städtebaulichen Entwicklungen stattfinden würden.

4.1.4 Shared-Mobility-Angebote und Ausbau der B+R- und P+R-Anlagen

(https://unser.muenchen.de/proposals/4-geteilte-und-vernetzte-mobilitat-sharing)

Beschreibung der Maßnahme:
Der Ausbau von Shared-Mobility-Angeboten ist notwendig, um ein multi- und/oder intermodales Verkehrsverhalten der Bevölkerung zu erreichen. Dabei können Mobilitätspunkte verschiedene Verkehrsmittel miteinander kombinieren und gebündelt zur Verfügung stellen. Dadurch können attraktive Alternativen zum Kfz-Verkehr ermöglicht werden und Fahrten mit dem ÖV ergänzt werden.

Bewertung Bürger*innen (Anzahl Unterstützende 153):
Geteilte und vernetzte Mobilität

- Förderung von Lastenrädern und Fahrradanhängern
- Attraktivere Preise für Sharing-Angebote und Stationen in fußläufiger Entfernung (S-Bahn-Nähe)
- Klare Verfügbarkeiten der Fahrzeuge und E-Fahrzeuge einsetzen
- Größeres Free-Floating Angebot
- Parkplätze für E-Scooter und Mobilitätsstationen zum Verbinden der Angebote
- Keine oder nur eingeschränkte Möglichkeit der Nutzung von Sharing-Angeboten im Stadtbezirk
- Kein Free-Floating sondern stationsbasiertes Carsharing
- Weniger Parkmöglichkeiten privater Kfz

Ausbau der B+R- und P+R-Anlagen

- Ausbau und Verbesserung der B+R-Anlagen an Bahnhöfen (abschließbare Boxen, Lastenräder etc.)
- Mehr Fahrradabstellplätze in Neuaubing schaffen
- Georg-Böhmer-Straße benötigt Radweg für gute Erreichbarkeit der S-Bahn
- Integration von E-Ladestationen an den P+R-Anlagen an den Bahnhöfen

Bewertung Verwaltung und Entscheidungsvorschlag gesamt zum weiteren Vorgehen:
An öffentlichen Mobilitätsstationen, sogenannten Mobilitätspunkten, können verschiedene Mobilitätsangebote miteinander verknüpft werden. Optimalerweise befinden sie sich an wichtigen Zugangspunkten zum ÖV. Durch die Ausweitung von Shared-Mobility-Angeboten im öffentlichen Raum mittels Mobilitätspunkten und auf Privatgrund mittels Mobilitätskonzepten, wird das Ziel verfolgt, den Pkw-Besitz langfristig zu minimieren. Carsharing-Angebote ermöglichen es, ein Auto zu nutzen, statt es zu besitzen. Dies spart Nutzenden finanzielle Mittel und Verkehrsflächen des ruhenden Verkehrs. Private Fahrzeuge des MIV werden im Mittel über 90 % des Tages im Straßenraum geparkt.

Bikesharing-Angebote ergänzen das Konzept des Carsharings und knüpfen z.B. durch Bikesharing-Stationen an Bahnhöfen und wichtigen Bushaltestellen häufig an den ÖV an. Besonders in Innenstadtbereichen oder in Stadtbezirkszentren bietet sich die Einrichtung entsprechender Stationen an. Neben dem Angebot von konventionellen Fahrrädern werden immer häufiger auch Pedelecs im freefloating System und Lastenräder angeboten. Diese führen zu einer weiteren Attraktivierung des Angebotes, indem sie den Komfort der Radfahrenden erhöhen. Die Nutzung von E-Tretrollern außerhalb von Freizeitwegen nimmt in den letzten Jahren ebenfalls stetig zu und erweitert das Bikesharing-Konzept.

Zusätzliche Co-Benefits ergeben sich bei den Errichtungen von Mobilitätsstationen und Sharing-Angeboten, wenn neue Baumstandorte im Zuge der Umsetzungsmaßnahmen mitgedacht und umgesetzt werden.

Zur Förderung des Umweltverbundes und zur Minimierung des MIV in innerstädtischen Gebieten ist der Aus- und Neubau von B+R- und P+R-Anlagen insbesondere in Stadtrandbezirken und im Münchner Umland notwendig. Hierbei soll bei der Gestaltung der Verkehrsanlagen eine gute fußläufige Erreichbarkeit sowie ausreichend dimensionierte, barrierefreie Wege zum Wechsel des Verkehrssystems sichergestellt werden.
Konkret sind die B+R Anlagen an den Bahnhöfen Neuaubing, Leienfelsstraße, Aubing und Westkreuz aufzuwerten. Problematisch ist u.a. die fehlende Grundstückszuständigkeit der Landeshauptstadt München. Im Zuge von geplanten Ausbaumaßnahmen werden die Fahrradabstellanlagen überprüft und ggf. neugestaltet, z.B. am Bahnhof Aubing (mehrgleisiger Ausbau der S4) und am Bahnhof Freiham (Planungen des nördlich der Gleise liegenden Grundstücks MK 2(6)). Im ersten Bauabschnitt des zweiten Realisierungsabschnitts sind zudem Mobilitätshäuser und -regale mit Mobilitätsangeboten und einem übergreifenden, quartiersbezogenen Mobilitätsmanagement geplant.

Um konzipierte Maßnahmen, besonders zur Förderung des Umweltverbundes, wirksam zu machen, ist es essenziell, Nutzende über die Vorteile zu informieren. Ziel der Mobilitätsberatung ist die umfassende Information zu verschiedenen Angeboten und Möglichkeiten der Mobilität, z.B. im betrieblichen, privaten oder schulischen Rahmen, um Einfluss auf das Mobilitätsverhalten der Zielgruppe zu nehmen. Ein Beispiel dafür in der betrieblichen Mobilitätsberatung sind z.B. Auszeichnungen von Betrieben durch sogenannte „Mobilitätssiegel“, welche zeigen, dass sie im Bereich Mobilität umweltbewusst agieren und ihre Außenwahrnehmung verbessern. Im privaten Umfeld bietet sich Mobilitätsberatung vor allem in Form von Broschüren oder Informationsstellen an. Im schulischen Rahmen können Schulkinder durch Workshops oder Exkursionen schon früh für umweltbewusste Mobilität sensibilisiert werden.

Darüber hinaus gibt es weitere Möglichkeiten, den ÖV attraktiver zu gestalten. Bei städtischen Veranstaltungen in Kooperation mit dem Einzelhandel können beispielsweise ÖV-Tickets bezuschusst werden. Auch die Taktverdichtung bestehender Linien in Schwachverkehrszeiten (z.B. in den Abendstunden) oder die Möglichkeit zur Fahrradmitnahme im ÖV verbessern das Angebot für die Nutzenden.

Maßnahme ist weiterzuverfolgen: Schaffung von attraktiven Alternativen insbesondere auf kurzen Wegen, Verknüpfung der verschiedenen Angebotsbausteine.

4.2 Fuß- und Radverkehr

(https://unser.muenchen.de/radverkehr)

Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung im 22. Stadtbezirk Aubing-Lochhausen-Langwied wurde ein stadtbezirksbezogenes Radverkehrsnetz anhand verschiedener Qualitätskriterien entwickelt. Ziel ist ein durchgängiges, umwegefreies und sicheres Radverkehrsnetz, welches insbesondere neue Nord-Süd-Verbindungen zur Verbindung einzelner Stadtbezirksteile beinhaltet. Die Grundlage für dieses Radnetz bilden die Haupt- und Nebenrouten aus dem Verkehrsentwicklungsplan-Rad (VEP-R), Vorschläge des Bezirksausschusses 22, im Rahmen des Verkehrskonzeptes entwickelte Handlungsansätze des Gutachterbüros sowie weitere ergänzende Einzelvorschläge. Diese Routen wurden überlagert, eine Bestandsanalyse durchgeführt und anhand verschiedener Qualitätskriterien (bspw. Querschnittsbreiten, Führungsform, Trennung zu anderen Verkehrsmitteln, Geschwindigkeiten) bewertet. Die vorgeschlagenen Radverbindungen für den 22.Stadtbezirk sind mit dem aktuellen Netzentwurf für die Gesamtstadt abgeglichen.

Zur Vereinfachung des Netzes werden Ost-West-Korridore und Nord-Süd-Korridore gebildet. Innerhalb dieser Korridore werden die Routen priorisiert.

Abbildung 14 zeigt das vorgeschlagene Routennetz und Tabelle 2 beschreibt die einzelnen Routenverläufe.

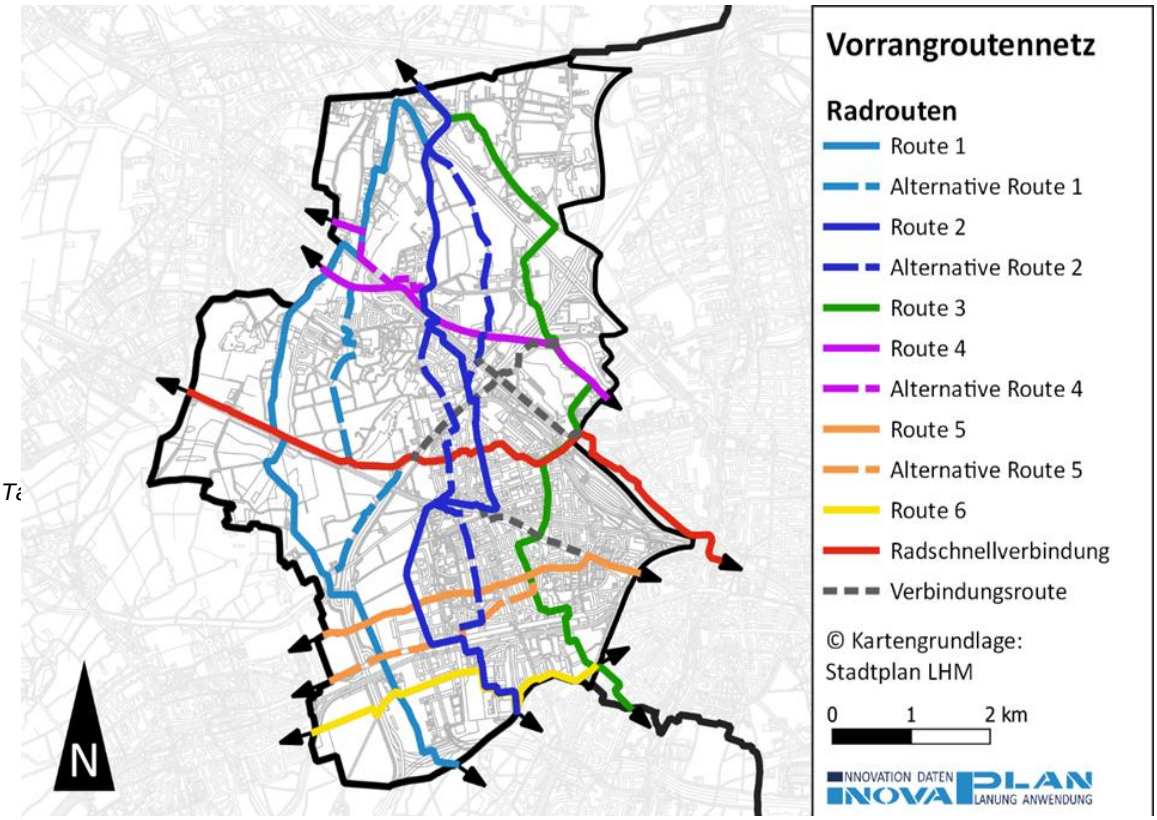


Abbildung 14 Vorrangrouten *(Quelle: INOVAPLAN GmbH)*

	Beschreibung
Route 1	Route 1 stellt eine durchgängige Nord-Süd-Verbindung von Eschenried nach Gräfelfing entlang des westlichen Stadtbezirksrandes dar. Aufgrund der Wegeführung abseits von Hauptverkehrsstraßen eignet sich diese Route insbesondere als Freizeitroute zu den Langwieder Seen, zur Aubinger Lohe oder zum Gut Freiham.
Route 2	Route 2 erschließt die gesamte Nord-Süd-Achse durch den 22. Stadtbezirk von Eschenried nach Gräfelfing. Aufgrund der Zentralität dieser Achse verbindet sie Lochhausen mit Aubing und Freiham sowie Neuaubing auf möglichst direktem Weg miteinander.
Route 3	Route 3 stellt eine Nord-Süd-Verbindung von Eschenried nach Gräfelfing dar, welche teilweise am östlichen Stadtbezirksrand verläuft. Entlang der Route werden Langwied und die Langwieder Seen über Aubing-Ost und das Westkreuz mit Lochham verbunden.
Route 4	Als durchgängige Ost-West-Verbindung verläuft Route 4 zu einem großen Teil entlang der Lochhausener Straße. Sie verbindet Gröbenzell mit Obermenzing und führt weiter in Richtung Innenstadt.

Route 5	Route 5 verläuft als Ost-West-Verbindung von Germering durch Freiham und Neuaubing nach Pasing. Durch die zentrale Führung durch den 22. Stadtbezirk entlang der Wiesentfelser Straße bzw. der Altenburgstraße und Radolfzeller Straße werden viele Bewohnende der dortigen Bebauung direkt an das Radroutennetz angeschlossen.
Route 6	Route 6 verläuft von Germering durch das Gewerbegebiet südlich der Bodenseestraße durch Freiham-Süd weiter entlang der Stadtbezirksgrenze nach Gräfelfing.
Radschnellverbindung	Die Führung der Radschnellverbindung wurde im Rahmen einer Machbarkeitsstudie erarbeitet. Sie verläuft quer durch Aubing von Pasing nach Puchheim und stellt somit eine überregionale und direkte Verbindung in das Umland sowie in Richtung Innenstadt her.

Ein durchgängiges, umwegefreies Radnetz konstanter Qualität erfordert den Ausbau der vorhandenen Radverkehrsinfrastruktur. Dabei sollten nach Möglichkeit generell die Anforderung aus dem Beschluss zum Münchner Radentscheid (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 15572) sowohl bei Instandhaltungs- als auch Neubaumaßnahmen umgesetzt werden, um den Qualitäts- und Sicherheitsbedürfnissen der Nutzenden möglichst gerecht zu werden. Ergänzend ist die Umgestaltung von Wohnstraßen oder Tempo 30-Zonen auf vereinzelten Radverkehrsverbindungen eine einfache, aber effektive Maßnahme, den Radverkehr abseits von Hauptverkehrsachsen zu bündeln sowie schnell und sicher zu führen. Ein Beispiel ist die Einrichtung von Fahrradstraßen sowie ggf. bauliche Maßnahmen zur Einhaltung der Geschwindigkeit in Tempo 30-Zonen. Durch entsprechende Kontrollen und Instandhaltung der Radverkehrsinfrastruktur sollte eine ganzjährige Befahrbarkeit auch in den Wintermonaten gewährleistet werden. Die Erhebung von Gefahrenstellen und Mängeln im bestehenden Radnetz wie Schlaglöcher, Umlaufsperren oder Schranken sollten in regelmäßigen Abständen systematisch erhoben und entsprechend der Kategorisierung im Radverkehrsnetz priorisiert behoben werden. Insbesondere an größeren Knotenpunkten oder auf Streckenabschnitten mit großer Barrierewirkung kann die Einrichtung von Querungshilfen die Zielerreichbarkeit und Verkehrssicherheit für den Radverkehr erhöhen. Signalisierte Querungshilfen sollten kurze Wartzeiten für den Radverkehr ermöglichen. Zusätzliche Co-Benefits ergeben sich bei der Förderung der Radverkehrsinfrastruktur, wenn neue Baumstandorte im Zuge der Umsetzungsmaßnahmen mitgedacht und umgesetzt werden. Die Netzkonzeption für den Münchner Radverkehr sieht eine Routenführung grundsätzlich abseits von Hauptverkehrsstraßen und Grünanlagen vor. Dennoch ergeben sich durch das Radvorrangroutennetz punktuell Betroffenheiten für bestehende und geplante Grünflächen.
Für Abschnitte, die unvermeidbar innerhalb von Grünanlagen verlaufen und für die keine geeignete Alternativstrecke existiert, wird daher im Regelfall auf den Vorrang des Radverkehrs sowie auf die Einhaltung der bundesweiten Qualitätsstandards verzichtet. Hierzu sind stets Einzelfallprüfungen erforderlich.
Sofern sich durch Neuplanungen oder die Ausweisung von Radvorrangrouten in Bebauungs- bzw. Grünordnungsplänen planerische Spielräume ergeben, wird die Umsetzung der Qualitätsstandards anhand der relevanten Kriterien anlassbezogen geprüft.

Fahrradabstellanlagen

Neben einem attraktiven Angebot für den fließenden Radverkehr sollten hochwertige (überdachte, beleuchtete, gut zugängliche und diebstahlsichere) Fahrradabstellanlagen an wichtigen Standorten für den Radverkehr ein sicheres Abstellen des Fahrrads ermöglichen. Die bestehenden Fahrradabstellanlagen an den SPNV-Haltestellen im 22. Stadtbezirk erfüllen nicht alle Qualitätsmerkmale (insb. Neuaubing, Leienfelsstraße, Westkreuz).

An wichtigen Mobilitätsdrehscheiben wie beispielsweise dem Bahnhof Freiham sollte eine Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln des Umweltverbundes, beispielsweise durch die

Bündelung der Angebote an einer Mobilitätsstation, sichergestellt werden. Die Lage des 22. Stadtbezirks am Stadtrand begünstigt hierbei auch die Einrichtung größerer B+R-Anlagen, da mehr Platz zur Verfügung steht und damit die Inter- und Multimodalität gefördert werden kann. Zur optimalen Platzierung neuer oder zur Erweiterung bestehender Radabstellanlagen, insbesondere auch auf Privatgrund, ist eine aktive Mitarbeit von Bezirksausschuss und Bevölkerung – wie es schon umgesetzt wird – zielführend und wertvoll.

Information und Kommunikation

Damit das Radverkehrsangebot entsprechend genutzt und die Akzeptanz für das Radfahren in der städtischen Bevölkerung erhöht wird, ist eine gezielte Information und Kommunikation notwendig. Hierzu zählen neben einer einheitlichen, wegweisenden Beschilderung für die Orientierung des Radverkehrs, Informationen zu allgemeinen Radverkehrsthemen oder zum Radverkehrsangebot. Durch Öffentlichkeitsarbeit wie sie beispielsweise mit der Mobilitätsplattform „München Unterwegs“ oder den kostenlosen Radl-Sicherheitschecks bereits durchgeführt wird, können die Vorteile des Radfahrens an die breite Öffentlichkeit getragen und weitere Nutzende des Fahrrads motiviert werden. Ein ergänzendes Serviceangebot bestehend aus Fahrradreparaturstationen, Schlauch-O-Maten oder Bikesharing-Stationen kann das Radfahren zudem flexibler und komfortabler gestalten.

Fahrradstraßen und Fahrradzonen

Zur Förderung des Radverkehrs sind Fahrradstraßen und -zonen mit dem Fahrrad als übergeordnetem Verkehrsmittel eine attraktive Möglichkeit, da z. B. das Nebeneinanderfahren von Radfahrenden erlaubt ist. Durch Zusatzzeichen können weitere Fahrzeugklassen auf der entsprechenden Fahrbahn freigegeben werden. Zur Einrichtung einer Fahrradstraße müssen bestimmte gesetzliche Regelungen eingehalten werden (z.B. Verkehrsbelastung Kfz/24h bzw. Spitzenstunde, Breite, …) Fahrradzonen können auf Abschnitten angeordnet werden, die durch den Radverkehr geprägt sind und auf denen der Kfz-Verkehr eine untergeordnete Rolle spielt. Sie können abschnittsweise durch Beginn und Ende gekennzeichnet werden. Durch die Einrichtung von Fahrradstraßen und -zonen wird der MIV untergeordnet und zumeist dessen Fahrgeschwindigkeit noch weiter gesenkt werden. Dadurch lassen sich Lärm- und Schadstoffemissionen reduzieren und die Verkehrssicherheit für Radfahrende erhöhen. Neben der Planung fallen eventuelle bauliche Anpassungen und finanzielle Aufwendungen zur Einrichtung der Maßnahmen an. Die Maßnahmen werden daher als mittelfristig umsetzbar eingeordnet.

Förderung Fußverkehr

Der Stadtrat hat mit dem Beschluss zum Einstieg in die Teilstrategie Fußverkehr (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 07472 vom 21.12.2022) dem Fußverkehr eine größere Bedeutung in der Mobilitätsplanung der LHM eingeräumt. Der Ausbau der Fußwegeinfrastruktur setzt Anreize für das verstärkte Gehen. Der Seitenraum muss verkehrssicher, barrierefrei und ausreichend bemessen sein. In regelmäßigen Abständen müssen sichere, barrierefreie, komfortable Querungsmöglichkeiten der Fahrbahn vorhanden sein. Ein weiterer wichtiger Aspekt, auch zur Barrierefreiheit und Teilhabe, ist die Schaffung von gut nutzbaren Aufenthaltsmöglichkeiten entlang der Fußwege. Durch Schaffung von attraktiven und zukünftig klimaangepassten Plätzen und Verweilmöglichkeiten entstehen Orte der Begegnung. Besonders Stadtbezirkszentren profitieren hierdurch nicht nur wirtschaftlich, sondern schaffen ein lebendiges Stadtbild. Gegebenenfalls können aus vorhergehenden Maßnahmen (z.B. Straßenraumumgestaltung) gewonnene Verkehrsflächen zu Gunsten des Fußverkehrs umgestaltet werden, wobei auch entsprechende Querungsmöglichkeiten vorzusehen sind. Neben baulichen Bedingungen spielt im Fußverkehr die subjektiv empfundene Sicherheit eine entscheidende Rolle in der Annahme der angebotenen Infrastruktur. Dementsprechend ist auf ein einladendes, einsehbares und bei Dunkelheit gut ausgeleuchtetes Erscheinungsbild zu achten. Die Umsetzung ist aufgrund der finanziellen und zeitlichen Ansprüche auf einen mittelfristigen Umsetzungshorizont abzuzielen.

Maßnahme ist weiterzuverfolgen: Die Planungen für eine Raumaufteilung für die vorgeschlagenen Radrouten ist vom Mobilitätsreferat je nach finanzieller und personeller Möglichkeit aufzunehmen.

4.3 Untersuchte Maßnahmen im Kfz-Verkehr

(https://unser.muenchen.de/kfzverkehr)

Die Abwicklung und Sicherstellung eines verträglichen Kfz-Verkehrs im 22. Stadtbezirk stellen eine große Herausforderung des Verkehrskonzepts dar. Bisherige Untersuchungen haben gezeigt, dass das bestehende Straßennetz bereits sehr gut ausgebaut ist und der Stadtbezirk über mehrere Straßen an das überörtliche Verkehrsnetz (A99 West) angebunden ist.
Ein weiterer, reiner Straßenausbau würde im 22. Stadtbezirk die falschen Anreize setzen, zumal einige Verkehrsuntersuchungen gezeigt haben, dass neue Straßen bzw. Fahrspuren auch mehr bzw. zusätzlichen Kfz-Verkehr anziehen können. Straßen, die im direkten Zusammenhang mit der Erschließung neuer Quartiersentwicklungen stehen, sind selbstverständlich nach wie vor notwendig.

Eine Übersicht der untersuchten Maßnahmen im Kfz-Verkehr zeigt Abbildung 15, die im Folgenden vorgestellt werden:

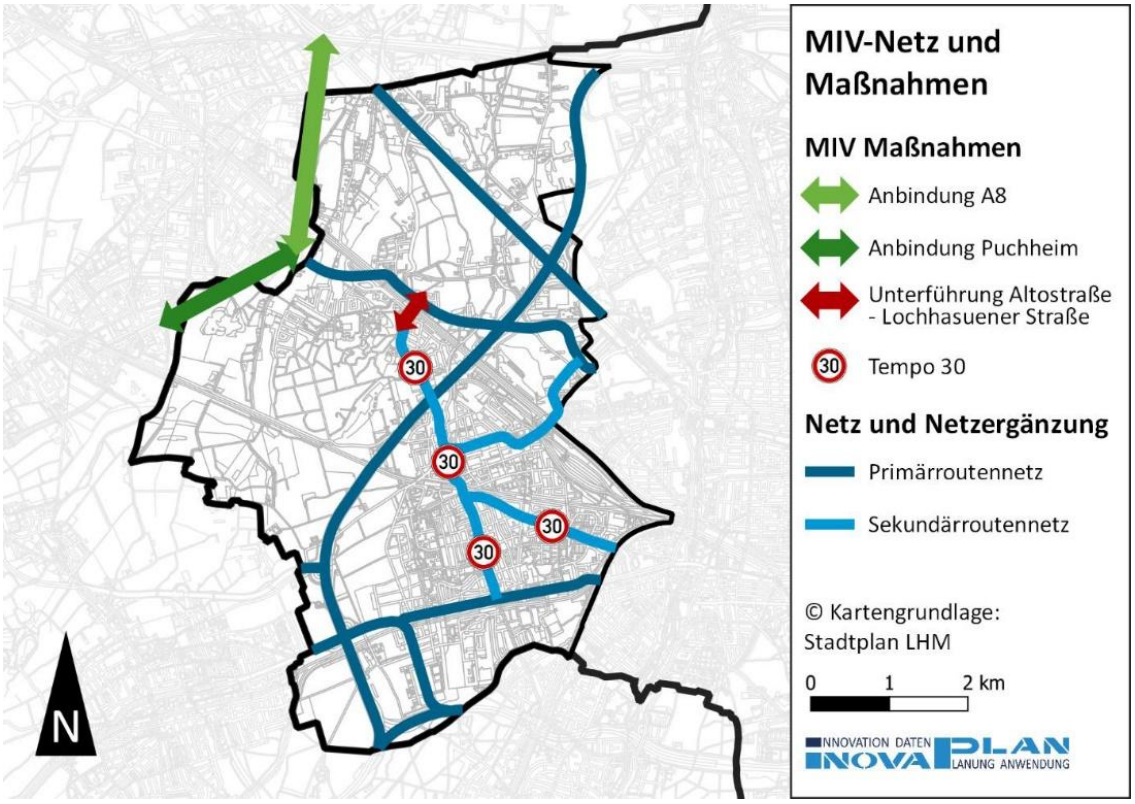


Abbildung 15 Untersuchte Maßnahmen im Kfz-Bereich *(Quelle: INOVAPLAN GmbH)*

4.3.1 Flächendeckende Einführung von Tempo 30

(https://unser.muenchen.de/proposals/2-ausweitung-von-tempo-30)

Beschreibung der Maßnahme:
Zwei der Hauptziele der Mobilitätsstrategie 2035 sind die Steigerung der

Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität.
Die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit führt eine Vielzahl an positiven Aspekten mit sich. Zum einen können Emissionen im Verkehr gesenkt werden, zum anderen wird eine Verbesserung der Verkehrssicherheit erreicht. Neben direkten Auswirkungen auf die betroffenen Verkehrsmittel, können die Reisezeitverhältnisse zu Gunsten des Umweltverbundes angepasst werden. Für eine maximale Wirksamkeit ist eine flächendeckende Einführung notwendig. Diese kann gegebenenfalls stufenweise erfolgen. Die Belange des ÖV, besonders auf Busachsen, sind zu beachten, um Konflikte bei der ÖV-Beschleunigung zu vermeiden. Besonders relevante Bereiche zur Geschwindigkeitsreduktion sind Innenstadtbereiche, Stadtbezirkszentren sowie Schulstandorte. Zudem weist die Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit den Vorteil auf, dass sie durch die einfache Anpassung der Beschilderung auf den gewünschten Streckenabschnitten kostengünstig und kurzfristig erfolgen werden kann.

Grundsätzlich gilt Tempo 30 bereits in 85 bis 90 % der Straßen. In den vergangenen Jahren wurde diese Maßnahme in zahlreichen Straßen(-abschnitten) umgesetzt. Weitere Anordnungen von 30 km/h werden jeweils im Einzelfall vom Mobilitätsreferat geprüft und entschieden.

Bewertung Bürger*innen (Anzahl Unterstützende 105):

- Tempo 30 außerhalb Hauptdurchgangsstraßen, ggf. in Kombination mit Einbahnstraßennetz
- Einführung auf folgenden Straßen: Altostraße, Limesstraße, Bodenseestraße, Aubinger Allee, Ubostraße mit angrenzenden Straßen in Alt-Aubing
- Parallel weitere Förderung für Fuß- und Radverkehr
- Auch Ausweisung von Fahrradstraßen zur Geschwindigkeitsreduktion im Kfz-Verkehr
- Regelmäßige Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen

Bewertung Verwaltung und Entscheidungsvorschlag gesamt zum weiteren Vorgehen:
Abbildung 16 gibt einen Überblick über die zu erwartenden Maßnahmenwirkungen. Die Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit führt demnach vor allem auf den größeren Hauptverkehrsstraßen (z.B. Aubinger Straße) zu einem Rückgang der Verkehrsmengen. Gleichzeitig finden jedoch auch Verlagerungen auf parallele Straßenzüge statt. Einzelne Fahrten werden auch in das untergeordnete Straßennetz verlagert. Da das Verkehrsaufkommen jedoch hauptsächlich durch Quell-/Zielverkehre geprägt ist, ergibt sich keine signifikante Verkehrsabnahme. Die wesentliche Maßnahmenwirkung besteht demnach nicht in einer Reduktion der Verkehrsmengen.

Die Straßenverkehrsordnung (StVO) lässt die Beschränkung der Geschwindigkeit auf 30 km/h allerdings nur in ausdrücklich geregelten Fällen zu. Dies sind im Wesentlichen:

- Tempo 30-Zonen, die vorwiegend zum Schutz der Wohnbevölkerung eingerichtet werden; Straßen mit nennenswertem Durchgangsverkehr sind davon ausgeschlossen
- Einzelmaßnahmen, bei denen eine erheblich über das übliche Maß hinausgehende Gefährdung nachzuweisen ist
- aus Luft- und Lärmschutzgründen
- im Bereich vor sogenannten sensiblen Einrichtungen (z.B. Schulen, Kindergärten, Spielplätzen), soweit eine Gefährdung gegeben sein könnte, auf eine Länge von bis zu 300 m.

Von diesen Möglichkeiten wurde seitens der Mobilitätsreferates in der Vergangenheit auch im 22. Stadtbezirk in größtmöglichem Umfang Gebrauch gemacht.

Die Anordnung einer pauschalen Geschwindigkeitsbeschränkung – also quasi die Einführung der Regelgeschwindigkeit von 30 km/h für ein ganzes Stadtviertel – ist nach geltender Rechtslage jedoch nicht zulässig.

Auch die überarbeitete StVO, die seit 11.10.2024 in Kraft getreten ist, erlaubt eine zusätzliche Einführung von 30 km/h nur für eng eingegrenzte Tatbestände und lässt weiterhin keine pauschalen bzw. flächendeckenden Geschwindigkeitsbeschränkungen zu. Inwieweit sie in Aubing-Lochhausen-Langwied und im neuen Stadtteil Freiham zu zusätzlichen Geschwindigkeitsbeschränkungen führen kann, wird durch das Mobilitätsreferat geprüft.

Maßnahme ist unter Einhaltung der geltenden Rechtsvorschriften weiterzuverfolgen: Ausweitung von Geschwindigkeitsreduzierung im Stadtgebiet verbessert die Verkehrssicherheit, reduziert die Lärmbelastung und trägt zur Förderung des Umweltverbunds bei. Anordnungen von 30 km/h werden jeweils im Einzelfall und unter Einbindung aller betroffenen Dienststellen vom Mobilitätsreferat geprüft und entschieden.

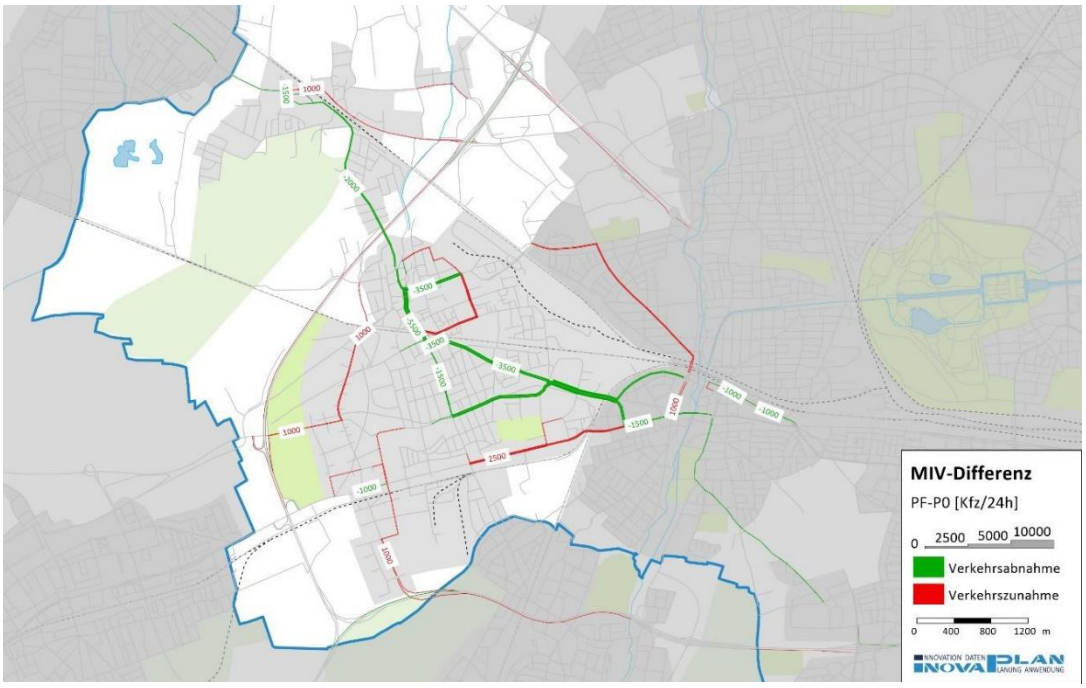


Abbildung 16 Maßnahmenwirkung potenziell untersuchter Differenz PF-P0 Flächendeckend Tempo 30 *(Quelle: INOVAPLAN GmbH)*

4.3.2 Parkraummanagement

(https://unser.muenchen.de/proposals/7-parkraummanagement)

Beschreibung der Maßnahme:
Für den ruhenden Verkehr ergeben sich verschiedene Maßnahmen, mit welchen hoher Einfluss auf die Regulierung des MIV genommen werden kann. Die Einführung eines flächendeckenden Parkraummanagements, kombiniert mit einer gerechteren Verteilung der knappen Ressourcen des öffentlichen Raums, bietet das Potenzial, langfristig den Parkdruck zu senken, das Unfallrisiko zu reduzieren sowie den öffentlichen Raum für die Nutzenden des Umweltverbundes umzugestalten. Diese neue Aufteilung des öffentlichen (Straßen-)Raums wird als eine Teilstrategie der Mobilitätsstrategie 2035 bereits verfolgt. Die Entwicklung einer neuen Stadtgestaltung mit dem Schwerpunkt auf der Förderung des Umweltverbundes macht Wohnquartiere attraktiv und reduziert sowohl den MIV als auch

dessen negative Auswirkungen.

- Flächen im öffentlichen Straßenraum stellen ein begrenztes und wertvolles Gut dar.
- Umfang des Parkraumangebots sowie Kosten stellen wichtige Entscheidungskriterien für die Pkw-Nutzung dar.
- Umsetzung eines umfassenden Parkraummanagements, Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung
- Verstärkte Regulierung des Parkens, Anpassung von Kosten, zeitliche Beschränkungen, Einschränkung des Nutzendenkreises usw.
- Berücksichtigung von Liefer- und Ladezonen
- Ausweitung von Bewohnerparkzonen, Abstimmung auf gesamtstädtischer Ebene erforderlich
- Aufwertung der Straßenräume, Reduktion der Kfz-Dominanz
- Flächenumverteilung zu Gunsten von Rad- und Fußverkehr und Straßenbegrünung

Bewertung Bürger*innen (Anzahl Unterstützende 59):

- Parkraummanagement für Freiham (nicht in Aubing) und Parklizenzgebiet in Neuaubing
- Weniger und teurere öffentliche Parkplätze und mehr kostengünstigere Stellplätze in Tiefgaragen oder Quartiergaragen
- Einrichtung von Handwerkerstellplätzen und Lieferzonen
- Ausschließlich Anwohnerparken auf Altostraße und Parkverbot Lochhausener Straße
- Parkraummanagement auch für angrenzende Gebiete, um Parkdruck dort zu vermeiden
- Schaffung neuer Parkmöglichkeiten in ausgewählten Bereichen, bereits jetzt zu hoher Park-druck (z.B. Sportplatz Freiham)
- P+R an S-Bahnhof ausbauen, eventuell zu Parkhaus erweitern
- Alt-Aubing nicht als Ausfahrt der Freihamer Parkgarage nutzen
- Kfz-Verkehre von Freiham nicht über Alt-Aubing führen

Bewertung Verwaltung und Entscheidungsvorschlag gesamt zum weiteren Vorgehen:

Ziel der Parkraumbewirtschaftung ist es, ein besseres Wohnumfeld zu schaffen, die Aufenthaltsqualität zu erhöhen, den Parksuchverkehr zu reduzieren, die Erreichbarkeit für Besucherinnen und Besucher zu gewährleisten und den Parkraum effektiv zu nutzen. Der öffentliche Straßenraum ist in vielen Stadtbezirken ein knappes Gut, das nicht vermehrbar ist und um das viele verschiedene Nutzergruppen mit hohem Bedarf konkurrieren.

München wächst stetig und so vergrößert sich die Anzahl der in München zugelassenen Fahrzeuge ebenfalls kontinuierlich. Dies zu reglementieren ist nicht möglich und da nicht zu jeder Wohnung ein privater Stellplatz gehört, entsteht eine immer größer werdende Nachfrage auf vorhandene Stellplätze im öffentlichen Verkehrsraum – in ganz München.

Unter Einhaltung der gesetzlichen Voraussetzungen kann eine Parkraumbewirtschaftung - entweder im Sinne von Parklizenzgebieten mit Bewohnerbevorrechtigung oder im Sinne einer reinen Bewirtschaftung - eingeführt werden.

Mit Beschluss vom 05.02.2025 wurde durch den Stadtrat die reine Bewirtschaftung der öffentlichen Straßen im 1. Realisierungsabschnitt des Neubaugebietes Freiham beschlossen. Aufgrund der planerischen Gestaltung des Gebietes mit Stellplätzen auf Privatgrund sowie angebotenen Mobilitätskonzepten wird es in diesem Gebiet keine Parklizenzen für Anwohner*innen und damit auch kein Bewohnerparken geben. Erste Bewirtschaftungsmaßnahmen wurden im Dezember 2025 umgesetzt.

Für Bewohner*innen des ersten Realisierungsabschnitts von Freiham Nord werden voraussichtlich in 2026 temporäre PKW-Stellplätze an verschiedenen Standorten zur Verfügung stehen. Das Angebot ist auf ca. 300 Stellplätze begrenzt, kostenpflichtig und zeitlich befristet. Die Umsetzung erfolgt schrittweise und bedarfsgerecht. Die Stellplätze sind auf zukünftigen Baugrundstücken im ersten und zweiten Realisierungsabschnitt vorgesehen.
Die Maßnahme eines Angebots von temporären Stellplätzen, das bereits vom Stadtrat beschlossene schrittweise einzuführende Parkraummanagement sowie der weitere Ausbau von Mobilitätsangeboten, wie z. B. Sharing-Angebote, werden den aktuellen Parkdruck zeitnah lindern. Im Weiteren soll evaluiert werden, wie diese Interimsstellplätze angenommen werden und inwieweit dadurch der bestehende Bedarf gedeckt werden kann.
Die aktuellen Bedarfe werden auch im Rahmen der Planungen für den zweiten Realisierungsabschnitt Freihams Nord berücksichtigt. In den dort vorgesehenen sogenannten Mobilitätshäusern werden Pufferstellplätze eingeplant, die dem ersten Realisierungsabschnitt zur Verfügung gestellt werden können. So kann der derzeitige und mittelfristigen Stellplatzbedarf aufgefangen und die Zeit bis zur Realisierung der U-Bahn-Anbindung überbrückt werden.

Konkrete Planungen zur Einführung von Parklizenzgebieten im übrigen Stadtbezirk gibt es derzeit noch nicht. Die Gebiete östlich des Freihamer Grüngürtels (östlich der Kunreuth- und Wiesentfelser Straße) wurden mit Beschluss vom 05.02.2025 als Untersuchungsgebiete eingestuft. D.h. hier erfolgt zunächst ein Monitoring der Effekte, die durch die Einführung der Bewirtschaftung des Neubaugebietes Freiham zu erwarten sind. Sollten hier die Zunahme des Parkdrucks und Verdrängungsverkehre feststellbar sein, wird das Parkraummanagement weitere Schritte zur Einrichtung von Parkraummanagementgebieten in diesem Bereich prüfen und dem Stadtrat bei Vorliegen aller Voraussetzungen und unter Zustimmung des Bezirksausschusses die Einrichtung eines (oder mehrerer) Lizenzgebiete mit entsprechenden Anwohnerbevorrechtigungen vorschlagen.

Maßnahme ist weiterzuverfolgen: Wirkungsvolle Maßnahme, um Umweltverbund weiter zu stärken.

4.3.3 Sperrung Eichenauer Straße

Beschreibung der Maßnahme:
Die Eichenauer Straße ist eine Verbindungsstraße zwischen Aubing und Puchheim. Im Bestand besteht hier ein enger Straßenraum mit einer relativ hohen Kfz-Verkehrsbelastung, weshalb, auch im Zusammenhang mit Prüfung von Verbesserungen für den Radverkehr, eine Sperrung der Eichenauer Straße für den Kfz-Verkehr zwischen der westlichen Ortsgrenze zu Puchheim (Benzstraße) und der Wildenrother Straße im Osten modelltechnisch untersucht wurde.
Neben einer zu erwartenden Verlagerung von Kfz-Fahrten auf den Umweltverbund ist damit zu rechnen, dass sich durch eine Sperrung ein großer Anteil der Kfz-Fahrten auf die Lochhausener Straße und Altostraße und in gewissem Umfang auch auf die Bundesstraße 2 verlagern.
Im Ortskern von Aubing (z.B. Ubostraße, Grundschule) würde die Kfz-Verkehrsbelastung deutlich abnehmen und auf der Eichenauer Straße werden dadurch Flächen für die in Untersuchung befindliche Radschnellverbindung verfügbar.

Bewertung Bürger*innen (Anzahl Unterstützende 89):
- Tempo 30 entlang der Eichenauer Straße und Altostraße zur Verbesserung der verkehrlichen Situation
- Einbahnstraße von Aubing aus auf Eichenauer Straße statt Sperrung
- Sperrung ab Parkplatz Aubinger Lohe
- Erschwerung des Weges von Aubing nach Puchheim bei Sperrung
- Förderung Radverkehr bei Sperrung Eichenauer Straße

    - Radschnellwegverbindung auf Trasse Eichenauer Straße
    - Sicherheitsgewinne für Radfahrende bei Sperrung
- Erschwerte Durchfahrt für landwirtschaftlichen Verkehr bei Sperrung

Maßnahme wird weiterverfolgt:

- Am 03.07.24 wurde der Aufstellungs- und Eckdatenbeschluss zur Städtebauliche Entwicklung an der Eichenauer Straße (Sitzungsvorlagen Nr.20-26 / V 08653) von der Vollversammlung des Stadtrates der Landeshauptstadt München beschlossen. Hinsichtlich der Eichenauer Straße wurde der Antrag der Referentin, „mit den Planungen zur Potentialfläche soll die Nutzung der Eichenauer Straße in Richtung Puchheim für den Radverkehr im Rahmen des RSV5 und die damit einhergehende Sperrung für den MIV-Durchgangsverkehr unter Berücksichtigung der Machbarkeitsstudie angestrebt werden.“ beschlossen.
- Mit Beschluss vom 24.07.2019 „Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen beim Ausbau der S4 West Pasing-Buchenau“ (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 13679) wurde u.a. beschlossen, dass folgende Varianten zu untersuchen sind:
    - ► Schließung der Eichenauer Straße für den motorisierten Individualverkehr (MIV) und Verwendung der Straße als Radschnellweg (mit begleitendem Gehweg).
    - ► Beibehaltung der Funktion der Eichenauer Straße als Verbindungsstraße für den MIV und Anlage eines einseitigen getrennten Geh- und Zweirichtungsradwegs
    - ► Beibehaltung der Funktion der Eichenauer Straße als Verbindungsstraße für den MIV und Anlage einer Radschnellverbindung auf der Nordseite der Bahn und eines einseitigen Gehwegs.
    - ► Beibehaltung der Funktion der Eichenauer Straße als Verbindungsstraße für den MIV und Anlage eines einseitigen Gehwegs und einer Radschnellverbindung auf der Südseite der Bahn.

Die Machbarkeitsstudie ist erstellt worden, um die wesentlichen Auswirkungen auf Umwelt und Verkehr aufzuzeigen.

Das Mobilitätsreferat beabsichtigt den Stadtrat spätestens im 1. Halbjahr 2027 mit der Thematik zu befassen. Der Zeitpunkt der Beschlussfassung ist hauptsächlich von den Abstimmungen mit den entsprechenden neu gewählten Gremien der Stadt Puchheim, der Gemeinde Gröbenzell und der Landeshauptstadt München abhängig.

4.3.4 Verbindung A8 – Lochhausener Straße

Beschreibung der Maßnahme:
Die Lochhausener Straße stellt eine wichtige Verbindung für den Kfz-Verkehr zwischen dem westlichen Umland, der Autobahn A99-West und dem Stadtzentrum dar. In Folge der hohen Kfz-Verkehrsbelastung sind vor allem die Anwohner*innen im Bereich der Lochhausener Straße starken Beeinträchtigungen ausgesetzt.
Um insbesondere eine Entlastung durch die überörtlichen Stadt-Umland-Verkehre zu erreichen, wurde ein direkter Anschluss von Gröbenzell über die Lochhausener Straße an die A8 modellseitig untersucht (vgl. Abbildung 17). Durch eine Umsetzung dieser Maßnahme könnte der Ortskern Lochhausen signifikant entlastet werden.
Allerdings sprechen auch zahlreiche Aspekte gegen diese Maßnahme. So müssen eine hohe Versiegelung, Eingriffe in Fremdgrundstücke und vor allem naturschutzfachliche Belange abgewogen werden. Eine Realisierung erscheint schwer umsetzbar.

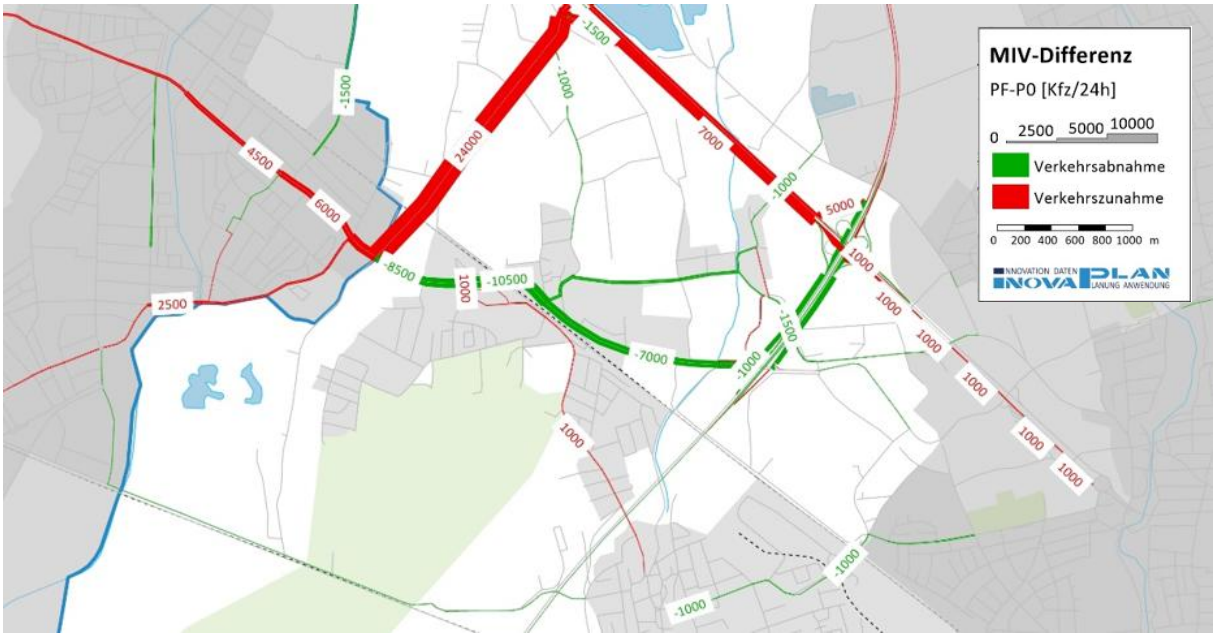


Abbildung 17 Differenz P0-Pf Verbindung A8-Lochhausener Straße *(Quelle: INOVAPLAN GmbH)*

Bewertung Bürger*innen (Anzahl Unterstützende 26):

- Autobahnanbindung zwischen Gröbenzell und Olching
- Anbindung über Eschenrieder Straße, um Flächenverbrauch zu verringern
- Ablehnung des Neubaus, da wertvolle Naturräume zerstört werden würden
- Stattdessen LSA-Anlage an der Pirolstraße und Tempo 30 zwischen Pirolstraße und Ende Bahnhofsplatz, um Verkehr in der Lochhausener Straße zu reduzieren
- Einkaufsgelegenheiten und Verkehrsplanung ausweisen vor der Schaffung neuer Wohngebiete
- Von einer weiteren Versiegelung von Flächen für Straßen sollte auf Münchner Gemarkung abgesehen werden.
- Eine Umsetzung steht bisherigen und aktuellen naturschutzrechtlichen Entscheidungen des Münchner Stadtrates entgegen

Bewertung Verwaltung und Entscheidungsvorschlag gesamt zum weiteren Vorgehen:
Um vor allem den Stadt-Umland-Verkehr bereits möglichst frühzeitig auf dem übergeordneten Straßennetz zu bündeln, wurde die Umsetzung eines direkten Anschlusses von Gröbenzell an die A8 näher betrachtet. Dazu wurde eine zusätzliche Straßenverbindung zwischen der Lochhausener Straße und der bereits bestehenden Anschlussstelle (AS) München-Langwied im Verkehrsmodell hinterlegt. Die sich ergebenden Fahrtenverlagerungen sind in Abbildung 17 dargestellt. Auf der neu geschaffenen Verbindungsachse ist demnach ein hohes Verkehrsaufkommen zu erwarten. Neben einer Verlagerung der lokalen Verkehrsnachfrage werden auch weitere Fahrten aus dem Umland angezogen. Für eine Umsetzung wäre daher zu prüfen, ob die AS München-Langwied weiter ertüchtigt werden müsste, um das zu erwartende Verkehrsaufkommen leistungsfähig abwickeln zu können. Gleichzeitig kann durch diese zusätzliche Verbindung eine Entlastung um ca. 40 % auf der Lochhausener Straße bis zur AS Lochhausen erreicht werden, sodass die Einwohnenden in diesem Bereich erheblich entlastet werden könnten.
Die durch die Umsetzung der Maßnahme zu erwartenden positiven verkehrlichen Wirkungen für die Anwohnenden müssen allerdings auch anderen Belangen wie den zu erwartenden Kosten und den erheblichen Eingriffen in Natur und Umwelt gegenübergestellt werden. Sowohl von der Mehrheit der beteiligten Bürger*innen als auch vom örtlichen Bezirksausschuss wird die Verbindung zur A8 über unbebaute Flächen abgelehnt.

Maßnahme ist nicht weiterzuverfolgen: Großer baulicher Eingriff mit einem langen

Umsetzungszeitraum, erhebliche Eingriffe in Natur und Umwelt und hoher Flächenversiegelung.

4.3.5 Verbindung Puchheim – Lochhausener Straße, München

Beschreibung der Maßnahme und Bewertung der Verwaltung:
Bereits im Verkehrsentwicklungsplan der Landeshauptstadt München (VEP) war ein direkter Anschluss von Puchheim an die Lochhausener Straße als optionale Maßnahme enthalten, weshalb diese Variante näher untersucht wurde (vgl. Abbildung 18). Dabei hat sich gezeigt, dass Entlastungseffekte lediglich im Bereich der parallel verlaufenden Lena-Christ-Straße auf dem Gemeindegebiet von Gröbenzell zu erwarten sind. Es ergibt sich zudem eine weitere Verkehrszunahme auf der Lochhausener Straße. Großräumige Verlagerungseffekte treten hingegen nicht ein. Vor allem in Anbetracht der umfangreichen Eingriffe in das Naturschutzgebiet des Böhmerweihers wird diese Maßnahme daher nicht weiterverfolgt.

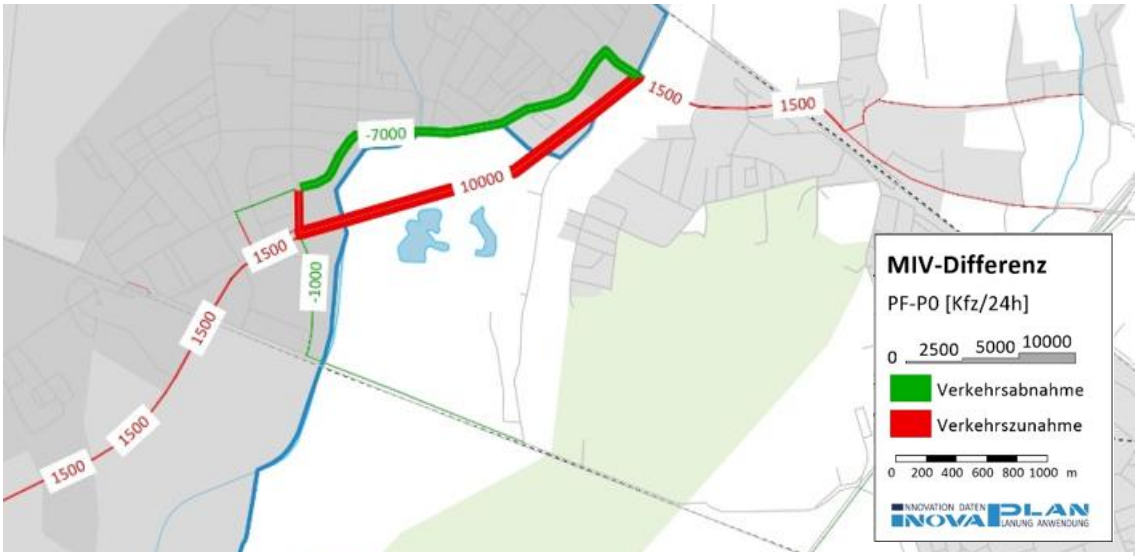


Abbildung 18 Differenz P0-PF Verbindung Puchheim - Lochhausener Straße, München
(Quelle: INOVAPLAN GmbH)

Maßnahme ist nicht weiterzuverfolgen: Großer baulicher Eingriff mit einem langen Umsetzungszeitraum, erhebliche Eingriffe in Natur und Umwelt, hohe Flächenversiegelung, wenig verkehrliche Auswirkungen auf Münchner Stadtgebiet.

4.3.6 Verbindung Altostraße – Lochhausener Straße

Beschreibung der Maßnahme:
In Nord-Süd-Richtung wird der Kfz-Verkehr in Verlängerung der Altostraße derzeit über einen Einbahnstraßen-Ring (Kleiberweg, Vestastraße) durch Lochhausen geführt. Dies hat eine hohe Kfz-Verkehrsbelastung am Knotenpunkt Lochhausener Straße / Sumpfmeisenweg zur Folge, sodass der Verkehr insbesondere in den Spitzenstunden nicht mehr verträglich abgewickelt werden kann. Um die Situation zu verbessern, wurde bereits im Verkehrsentwicklungsplan der Landeshauptstadt München eine Verbindung zwischen der Altostraße und der Lochhausener Straße als optionale Maßnahme vorgeschlagen (vgl. Abbildung 19).
Durch die Verbindung ergeben sich vor allem kleinräumige Verlagerungen im Bereich des Lochhausener Ortskerns.

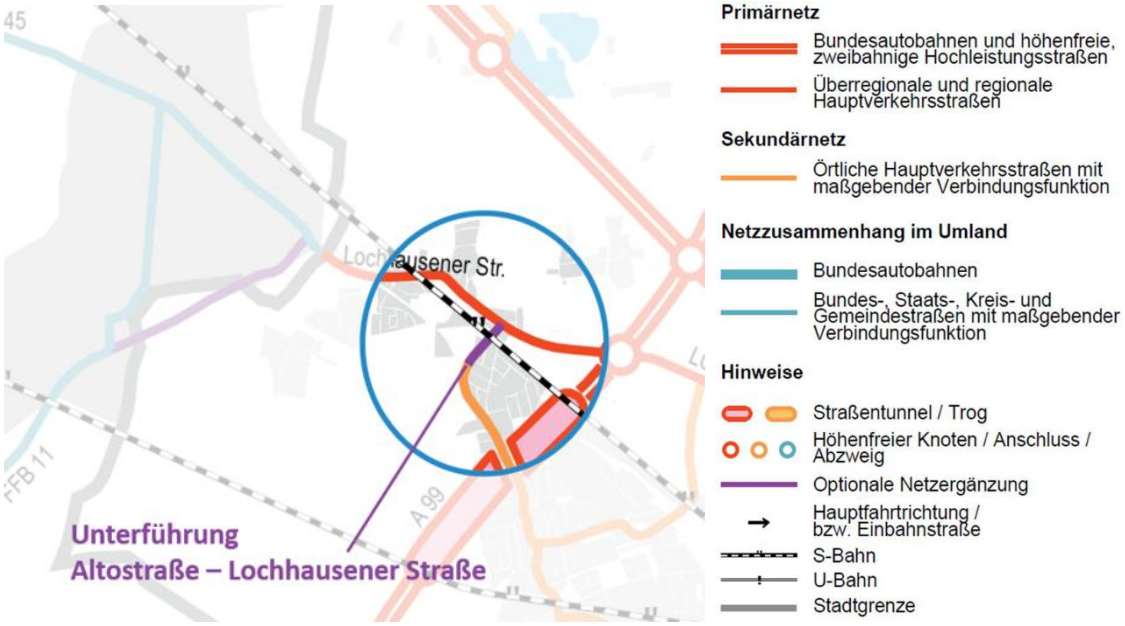


Abbildung 19 MIV-Netz (VEP 06) *(Quelle: Auszug VEP der LHM)*

Machbarkeitsstudie

Um die Auswirkungen einer Verbindung zwischen der Altostraße und der Lochhausener Straße verkehrlich bewerten zu können, wurde eine Machbarkeitsstudie vergeben.
In der Gesamtbetrachtung entsteht durch die geplante Eisenbahnüberführung eine attraktive Wegeverkürzung für die heute umwegige Verkehrsführung in Lochhausen.
Alle Varianten wurden unter Berücksichtigung der städtebaulichen und verkehrlichen Ziele erarbeitet und bewertet. Eine besondere Herausforderung bestand darin, dass sich im unmittelbaren Umfeld der geplanten Eisenbahnüberführung neben den eigentlichen Bahnanlagen auch bereits zahlreiche bahnhofsbezogene Nutzungen wie z.B. Bushaltestelle an der Henschelstraße und eine Buswendeanlage in der Lochhausener Straße mit fußläufigen Bahnsteigzugängen, P+R-Parkplatz sowie auch untergeordnete Straßen (Schrimpfstraße, Keltenafferstraße) befinden, welche je nach Variante in Lage und Höhe angepasst bzw. neu angeordnet werden müssten.

Variantenuntersuchung

Aufgrund der geringen Flächenverfügbarkeit mit geringen Entwicklungslängen und den zu überwindenden Höhenunterschieden wurden in einem ersten Schritt verschiedene Varianten hinsichtlich einer groben Machbarkeit der maßgebenden Trassierungsparameter für den Kfz-Verkehr geprüft und unter Berücksichtigung der folgenden planerischen Zwangspunkte entwickelt:

- Eingriffsminimierung in Fremdgrund
- Eingriffsminimierung in Biotope und naturschutzfachlich relevante Flächen
- Minimierung der Betroffenheit Dritter (Lärm, Grundinanspruchnahme)
- Aufrechterhaltung der bisherigen Verkehrsbeziehungen und Grundstückserschließungen (Zufahrten)

Für die Ausbildung der unmittelbaren Kreuzung definieren jeweils die Gleislage und der Bahnkörper den Zwangspunkt in Lage und Höhe für die unterführte Straße bzw. Fuß- und Radwege. Bei allen Lösungen wird die Anordnung von Rampen mit variantenabhängig differierenden Entwicklungslängen und Abmessungen erforderlich, die in die bestehende Bebauung und sonstige Flächennutzung integriert werden müssen. Aufgrund der vorhandenen straßenseitigen, bahnseitigen und städtebaulichen Bebauungssituation liegen für die

Herstellung der Eisenbahnüberführung einschließlich der erforderlichen Rampenbauwerke generell sehr beengte Verhältnisse vor.

Im Einzelfall erzeugen die o.g. Grundprinzipien teilweise einen Zielkonflikt und konkurrierende örtliche Zwangspunktsituationen. Die ersten Prüfungen haben dabei gezeigt, dass aus technischer Sicht eine Querung der Gleise nur im Bereich der Grünflächen südöstlich der Fußgänger*innenquerung S-Bahnhof Lochhausen und der westlichen Ausfahrt des nördlichen P+R-Parkplatzes an der Lochhausener Straße möglich ist.

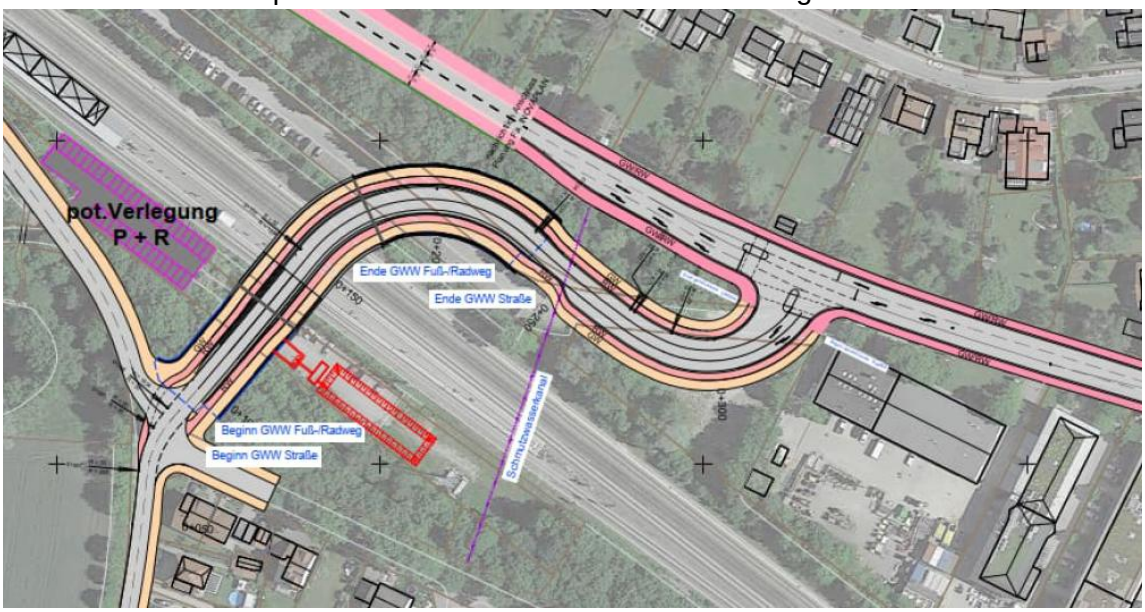


Abbildung 20 Vorzugsvariante Unterführung *(Quelle: OBERMEYER Infrastruktur GmbH & Co. KG)*

Vorzugsvariante

Nach Abstimmungen mit den beteiligten Referaten (Mobilitätsreferat, Baureferat, Referat für Stadtplanung und Bauordnung, Untere Naturschutzbehörde) wurden unter Abwägung der Vor- und Nachteile (u.a. Rampenlänge, Anbindung Schrimpfstraße, Länge Querungsbauwerk, Eingriffe in Fremdgrund, Berücksichtigung vorhandener Abwasserkanal und Funkmast, Eingriff in Biotop und Grünflächen, Anbindung P+R, Führung Radverkehr) eine gemeinsame Vorzugslösung (vgl. Abbildung 20) entwickelt:

- Berücksichtigung der Radwegeplanung entlang der Lochhausener Straße
- Entfall der Dreiecksinsel am Knotenpunkt Lochhausener Straße / Rampe EÜ
- Berücksichtigung einer möglichst orthogonalen Querung der Bahngleise
- Verringerung des Versatzes Schrimpfstraße / Henschelstraße
- Einrichtung von Richtungsradwegen beidseitig
- Einrichtung von Gehwegen beidseitig zur Vermeidung von Zufußgehenden auf dem östlichen Radweg und Nutzung der erforderlichen Unterführungsbreite gem. Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt)
- Entfall der P+R Erweiterung auf der Nordseite mit Entfall der direkten Anbindung an die Straßenrampe

Ergebnis Machbarkeitsstudie

<u>Verkehrliche Betrachtung</u>
Gemäß den Verkehrsmodellrechnungen ist für den Prognose-Planfall 2035 mit ca. 10.000 Kfz/24h auf dem Querschnitt der neuen Unterführung zwischen Altostraße und Lochhausener Straße zu rechnen.

Der heute überlastete Knotenpunkt Lochhausener Straße / Sumpfmeisenweg wird damit entlastet, sodass bei Realisierung der neuen Unterführung eine verbesserte Leistungsfähigkeit am Knotenpunkt erreicht wird.
Allerdings erhöht sich der Verkehr um bis zu 50% durch Verkehrsverlagerungen von Quell-Zielfahrten aus Aubing von der Bergsonstraße in Richtung der neuen Verbindung auf die Altostraße im Bereich von Aubing bis zur Einmündung Schrimpfstraße auf knapp 10.000 Kfz/24h.
Für den Buslinienverkehr ergeben sich in der Vorzugsvariante keine Einschränkungen gegenüber dem Bestand. Alle Fahrbeziehungen sind wie im Bestand möglich. Inwieweit die untersuchte EÜ für eine neue Buslinienführung genutzt werden soll, ist im weiteren Planungsverlauf zu prüfen.

Technische Machbarkeit
Die grundsätzliche bauliche Machbarkeit einer Unterführung zwischen Altostraße und Lochhausener Straße wurde mit der vorliegenden Vorzugsvariante nachgewiesen. Die Umsetzung der Vorzugsvariante erfordert südlich der Gleise eine Verlagerung des bestehenden P+R-Parkplatzes und auf der Nordseite, aufgrund der Durchschneidung des bestehenden P+R-Parkplatzes durch die neue Unterführung, eine Erweiterung des P+R-Parkplatzes z.B. durch ein Parkdeck/Parkhaus. Andernfalls reduziert sich der Bestand an verfügbaren Stellplätzen erheblich.

Baukosten
Die Baukosten gemäß Grobkostenschätzung belaufen sich auf gut 32 Mio. Euro (inkl. Baunebenkosten und Risikozuschlag (Stand Ende 2023)). Die Kosten für Grunderwerb, Bahnbau, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (z.B. Verlegung P+R-Anlage Süd), Lärmschutz, bahnseitigen Betriebserschwerniskosten, Schienenersatzverkehr, Ablösekosten, jährliche Unterhalts- sowie Betriebskosten und Kosten für Planung und Bauüberwachung sind nicht Bestandteil der gegenständlichen Machbarkeitsstudie.
Die Bauzeit wird überschläglich mit ca. 24-36 Monaten abgeschätzt.

Kapazitätsnachweis
Im Rahmen der Machbarkeitsstudie Unterführung zwischen Altostraße und Lochhausener Straße wurde eine verkehrstechnische Untersuchung zur Prüfung der maßgebenden Anschlussknotenpunkte für die Vorzugsvariante durchgeführt.
Als Prognosehorizont wurde im vorliegenden Gutachten das Jahr 2035 angesetzt. Gemäß den Leistungsfähigkeitsberechnungen ist dabei für die Einmündung Lochhausener Rampe EÜ folgender Ausbau erforderlich:

- Separate Linksabbiegespur Lochhausener Straße Ost (ca. 70m)
- Separate Rechtsabbiegespur Lochhausener Straße West (ca. 40m)
- Separate Rechtsabbiegespur (ca. 60m)

Für den Knotenpunkt Altostraße/Schrimpfstraße/Henschelstraße sind für die leistungsfähige Abwicklung der prognostizierten Verkehrsströme keine Aufweitungen der Fahrbahn oder separate Abbiegespuren erforderlich.

Bewertung Bürger*innen (Anzahl Unterstützende 27):

- Verbindung sollte aufgrund der zusätzlichen Verkehrsbelastung nicht eingerichtet werden
- Umweltverbund fördern statt zusätzlicher MIV-Verbindung
- Verbindung für Kfz-Verkehr sperren
- Verkehr aus oder nach Freiham durch den Aubinger Ortskern vermeiden
- Unterführung stellt wichtige Verbindung für das neue Baugebiet und den neuen Supermarkt dar

Bewertung Verwaltung und Entscheidungsvorschlag gesamt zum weiteren Vorgehen:

Der Bau dieser zusätzlichen Unterführung führt zu einer Stärkung der Nord-Süd-Achse durch den gesamten Stadtbezirk, was jedoch auch eine Zunahme der Verkehrsbelastung auf der Altostraße nach sich zieht. Im nördlichen Abschnitt ergibt sich eine Verkehrszunahme um bis zu 50 %. Im Bereich des Sumpfmeisenwegs verringert sich das Verkehrsaufkommen im Querschnitt um knapp 4.000 Kfz/24h, was einer Reduzierung von ca. 60% entspricht. Der Knotenpunkt Lochhausener Straße/Sumpfmeisenweg wird damit entlastet. Die reinen Baukosten gem. Grobkostenschätzung belaufen sich auf gut 32 Mio. Euro (inkl. Baunebenkosten und Risikozuschlag (Stand 2023)). Allerdings sind darin nicht die Kosten für Grunderwerb, Bahnbau, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (z.B. Verlegung P+R-Anlage Süd), Lärmschutz, bahnseitigen Betriebserschwerniskosten, Schienenersatzverkehr, Ablösekosten, jährliche Unterhalts- sowie Betriebskosten und Kosten für Planung und Bauüberwachung enthalten.
Wägt man die sehr hohen Kosten, den baulichen Aufwand, notwendige Vorverhandlungen mit Bahn, Grundstückseigentümerschaft, Grünbelangen, die Zunahme des Verkehrs in der Altostraße, usw. mit dem positiven Aspekt der verkehrlichen Entlastung im Bereich des Sumpfmeisenwegs ab, so empfiehlt die Verkehrsplanung in der Stadtverwaltung die Maßnahme derzeit nicht weiterzuverfolgen.

Maßnahme ist nicht weiterzuverfolgen: Hoher baulicher und wirtschaftlicher Aufwand, erzielbare Wirkungen entsprechen nur bedingt den verkehrlichen Zielsetzungen.

4.4 Untersuchte Maßnahmen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung

Beschreibung:
Die Öffentlichkeit wurde in Form einer Online-Beteiligung in den Prozess eingebunden, um eine erhöhte Reichweite zu erzielen und niedrigschwelliges Format umsetzen zu können. Diese wurde als Pilotprojekt auf der Beteiligungsplattform der Landeshauptstadt München (https://unser.muenchen.de) durchgeführt und fand vom 01.02.2022 bis 15.03.2022 statt. Auf der Beteiligungsplattform gab es die Möglichkeit Kommentare und Vorschläge zu den Maßnahmenpaketen bzw. drei Handlungsfeldern, sowie allgemeine Kommentare oder Vorschläge hinzuzufügen.

<u>Kommentare der Bürgerinnen und Bürger</u>
Insgesamt wurden im Zuge der Online-Beteiligung 459 Kommentare zu den Handlungsfeldern abgegeben. Dabei war der Großteil an Kommentaren zum ÖPNV (220 Kommentare) und Kfz-Verkehr (193 Kommentare).

Zum Radverkehr wurden die geplanten Fahrradrouten dargestellt, wobei eine Diskussion der einzelnen Routen möglich war und insgesamt 158 Kommentare abgegeben wurden. Inhaltlich relevant für den 22. Stadtbezirk waren 92 Kommentare, 35 Kommentare betrafen das gesamte Stadtgebiet der Landeshauptstadt München und weitere 31 wurden als sonstige Kommentare gewertet.

Vorschläge aus der Bürgerschaft:

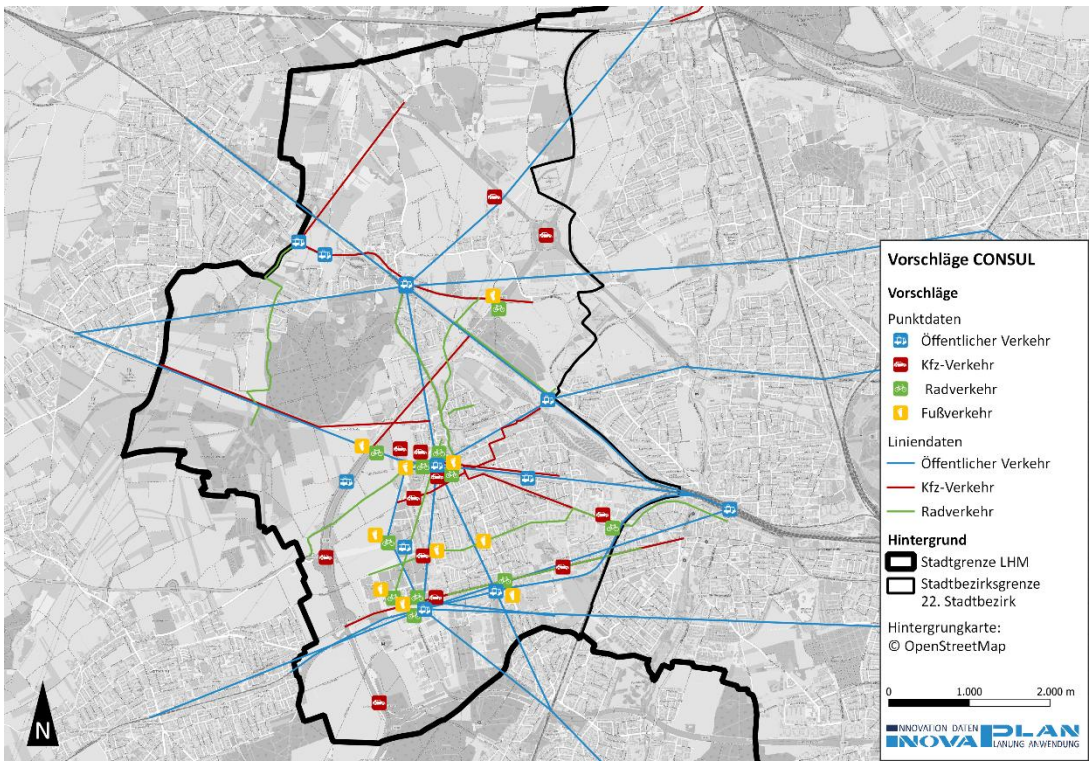


Abbildung 21: Vorschläge aus der Online-Öffentlichkeitsbeteiligung *(Quelle: Inovaplan GmbH)*

Neben den Kommentaren gab es 103 Vorschläge von den Bürgerinnen und Bürger zu den Handlungsfeldern, welche sich jeweils zu ca. einem Drittel auf den ÖV (36 Vorschläge), Kfz-Verkehr (32 Vorschläge) und Fuß- und Radverkehr (33 Vorschläge) aufteilen (vgl. Abbildung 21). Zusätzlich gibt es zwei allgemeine Vorschläge. In der Auswertung der Vorschläge werden vereinzelte Maßnahmen aufgrund der Kleinräumigkeit nicht im Rahmen des Verkehrskonzeptes für den Münchner Westen weiterverfolgt. Teils konträre Anregungen und Meinungen der Bürgerinnen und Bürger lassen zudem oftmals kein repräsentatives bzw. abschließendes Meinungsbild zu (z.B. Tram ja/nein, Anbindung an die A8 ja/nein).

Im Folgenden werden die Vorschläge nach Handlungsfeld und Anzahl der Unterstützenden (jeweils >10 Unterstützende) sortiert, beschrieben und bewertet. Die mit „LHM“ gekennzeichneten Vorschläge, sind die von der Verwaltung und dem Gutachter eingebrachten Maßnahmenvorschläge, die in den Kapiteln 4.1, 4.2 und 4.3 bereits ausführlich behandelt wurden.

4.4.1 Öffentlicher Nahverkehr

(https://unser.muenchen.de/oeffentlicher-verkehr?projekt_phaseid=6)
Unter den Vorschlägen mit den meisten Zustimmungen, sind fünf Maßnahmen, die von der LHM und dem Gutachter vorgeschlagen wurden. Weitere zehn Vorschläge aus der Bürgerschaft erhalten mehr als 10 positive Stimmen und wurden von den Fachdienststellen der Referate und Externen (z.B. DB, Autobahn GmbH) geprüft und bewertet. Drei Themen betreffen das gesamte Stadtgebiet und werden im Rahmen des Verkehrskonzeptes zum 22. Stadtbezirk nicht behandelt:

Nr	Anzahl Unterstützer *innen	Vorschlag	Eingebracht von	Bewertung Verwaltung
1	157	Erhöhung des Taktes der S-Bahn Linien S3, S4, S8	LHM	Kapitel 4.1.1
2	149	Neue Buslinie von Metro-Gegend zum Bildungscampus (Freiham)	Bürger*in	Kapitel 4.4.1
3	102	Verlängerung U5 nach Germering	LHM	Kapitel 4.1.3
4	79	Ausbau B+R und P+R Anlagen	LHM	Kapitel 4.1.4
5	60	Geteilte und vernetzte Mobilität (Sharing)	LHM	Kapitel 4.1.4
6	37	Attraktivität und Barrierefreiheit S-Bahn Neuaubing erhöhen	Bürger*in	Kapitel 4.4.1
7	35	Attraktive ÖPNV-Verbindung nach Obermenzing	LHM	Kapitel 4.1.2
8	28	Intelligentes Verkehrsleitsystem / Standspurfreigabe	Bürger*in	Kapitel 4.4.1
9	21	Anbindung Pasing an Münchner Ringbahn	Bürger*in	Stadtweites Thema
10	17	Vorhandene Buslinien fördern und beibehalten	Bürger*in	Kapitel 4.4.1
11	14	Attraktive Verbindung zwischen den S-Bahn Haltepunkten S4 Aubing und S8 Freiham	Bürger*in	Kapitel 4.4.1
12	13	Circle Line	Bürger*in	Stadtweites Thema
13	12	Kurzstreckentarif von Aubing nach Freiham für den ÖPNV	Bürger*in	Kapitel 4.4.1
14	11	Kurzstrecken erweitern	Bürger*in	Stadtweites Thema
15	11	Autonomer Quartiersbus	Bürger*in	Kapitel 4.4.1

Bewertung der einzelnen Vorschläge aus der Bürgerschaft:

2. Neue Buslinie von Metro-Gegend zum Bildungscampus (Freiham) (149 Unterstützende)

Stellungnahme der Fachdienststellen und weiteres Vorgehen: Eine Buslinie, die die Schulkinder aus der Metro-Siedlung direkt zum Bildungscampus bringt, wird grundsätzlich vom Mobilitätsreferat als wünschenswert betrachtet. Aus dem Bereich des Neubaugebietes um die Metro ist für Schulkinder der Bildungscampus nur sehr umständlich zu erreichen. Es ist ein längerer Fußweg zur Brunhamstraße nötig, wo dann die Buslinie 267 Richtung Limesstraße fährt. Ein erheblicher Anteil der Eltern möchte nicht, dass die Grundschulkinder die S-Bahn benutzen, so dass nur alternativ der Umstieg in die Buslinie 57 an der Altenburgstraße bleibt. Zu Schulbeginn sind hier die Busse aber oft überfüllt. Dazu schreibt die SWM: „Ab Dezember 2026 wird die genannte Linie 267 (für die Betroffenen zu erreichen an der Haltestelle „Trimburgstraße“) montags bis samstags mit allen bisherigen Fahrten ab dem bisherigen Ende an der Altenburgstraße über Wiesentfelser Straße und Bahnhof Freiham zum Bildungscampus verlängert. Das angesprochene Thema einer Unzumutbarkeit beim Schulweg für Grundschüler hat sich ohnehin im Grunde erledigt, da mittlerweile die betroffene Siedlung in den Bereich der Grundschule Limesstraße eingesprengelt wurde. Die Grundschüler können also ohnehin jetzt schon zur Grundschule Limesstraße fahren, die Schüler der weiterführenden Schulen, aber auch andere Freiham-Besucher aus der Metro-Siedlung, gelangen nun zu den Geschäfts- und Schulzeiten umstiegsfrei nach Freiham.“

6. **Attraktivität und Barrierefreiheit S-Bahn Neuaubing erhöhen (37 Unterstützende)**
   Stellungnahme der Fachdienststellen und weiteres Vorgehen:
   Seitens des Mobilitäts- und Baureferats wird der Wunsch nach einer Verbesserung der Radabstellanlagen und der Verbesserung der Barrierefreiheit am S-Bahnhof Neuaubing grundsätzlich unterstützt. Die Fläche auf der Bahnhofsüdseite (samt der bestehenden Fahrradabstellanlagen) ist im Eigentum der DB. Daher werden Möglichkeiten geprüft, Radstellabstellanlagen auf einem benachbarten, städtischen Grund zu errichten.

8. **Intelligentes Verkehrsleitsystem / Standspurfreigabe (28 Unterstützende)**
   Stellungnahme der Fachdienststellen und weiteres Vorgehen:
   Die Autobahn GmbH hat uns hierzu folgendes mitgeteilt: Im Zuge der Planungen des sechsstreifigen Ausbaus der A 99 West wurde die Möglichkeit, eine temporäre Seitenstreifenfreigabe (TSF) umzusetzen, bereits untersucht.
   Eine TSF ist auf diesem Autobahnabschnitt nicht umsetzbar, da diese ihre volle Wirksamkeit nur auf Autobahnabschnitten mit ungestörten Querschnitten und großen Knotenpunktabständen ohne starke Spurwechselvorgänge entfaltet. Das in der Anfrage genannte Beispiel der A 9 in Teilbereichen zwischen München und Nürnberg stellt einen solchen Fall dar. Die A 99 zwischen dem Autobahndreieck München-Süd-West und dem Tunnel Allach ist durch enge Abstände der Knotenpunkte geprägt, was zu starken Spurwechselvorgängen führt. Eine TSF ist deshalb aufgrund der erschwerten Begreifbarkeit der Fahrbeziehungen für die Verkehrsteilnehmenden nicht geeignet. Die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs wäre bei einer TSF auf diesem Autobahnabschnitt nicht mehr gegeben.
   Die technische Umsetzung einer TSF auf dem genannten Autobahnabschnitt kann grundsätzlich nicht ohne Weiteres installiert werden. Es bedarf dazu vielfältiger Investitionen in die Betriebs- und Verkehrstechnik sowie den Bau von Nothaltebuchten und Anpassungen von Verzögerungs- und Beschleunigungsstreifen.
   Innerhalb eines Tunnels bedarf es für die Umsetzung einer TSF zudem einer grundlegenden und ausführlichen Sicherheitsbeurteilung und Nachrüstung der Ausstattung. Erfahrungsgemäß müsste die komplette Betriebstechnik im Tunnel Aubing auf eine TSF angepasst werden. Dabei handelt es sich um die Änderung der Beleuchtungsanlage, neue Dauerlichtzeichen und Wechselverkehrszeichen über dem Seitenstreifen, eine Überprüfung und Anpassung des Tunnellüftungssystems sowie die Installation von zusätzlichen Kameras/Videodetektion. Des Weiteren bräuchte es eine Überprüfung des Brandschutzkonzepts und der Linienbrandmelder, um den Tunnel Aubing bei einer TSF weiter sicher befahren zu können.
   Aufgrund der benötigten umfassenden Anpassungen ist eine TSF kurzfristig nicht umsetzbar, würde einen mehrjährigen Vorlauf bis zum Baubeginn benötigen, zusätzlich Planungskapazität binden sowie erhebliche Kosten verursachen.
   Aus den oben genannten Gründen ist die Umsetzung einer temporären Seitenstreifenfreigabe auf der A 99 bis zum Tunnel Allach nicht geplant.

10. **Vorhandene Buslinien fördern und beibehalten (17 Unterstützende)**
    Stellungnahme der Fachdienststellen und weiteres Vorgehen:
    MVG: „Die regulären Buslinien im Stadtbezirk 22 werden bedarfsgerecht verstärkt. Für das Neubaugebiet Freiham gibt es ein Bus-Erschließungskonzept seitens der MVG, welches auf den bestehenden Linien aufbaut und insbesondere mit Bau des 2. Realisierungsabschnitts erweitert wird.“

11. **Attraktive Verbindung zwischen den S-Bahn Haltepunkten S4 Aubing und S8 Freiham (14 Unterstützende)**
    Stellungnahme der Fachdienststellen und weiteres Vorgehen:
    MVG: „Im Angebot des Öffentlichen Verkehrs ist geplant, die Buslinien in Freiham mit modernen, abgasfreien E-Bussen zu fahren. Darüber hinaus ist zusätzlich zur geplanten U-Bahnanbindung im Nahverkehrsplan der LHM die Trambahn-Verlängerung von der Amalienburgstraße nach Freiham enthalten, die die beiden S-Bahn Haltepunkte

Aubing (S4, S20) und Freiham (S5, S8) miteinander verbindet. Aktuell lassen sich die Busse 57, 143 und 157 nutzen.“

13. Kurzstreckentarif von Aubing nach Freiham für den ÖPNV (12 Unterstützende)

Stellungnahme der Fachdienststellen und weiteres Vorgehen:

MVV: „Im Rahmen der Tarifstrukturreform im Jahr 2019 wurde ganz München zu einer Zone M zusammengefasst, somit gibt es im Stadtgebiet München keine Tarifgrenzen mehr. Das hatte unter anderem zur Folge, dass die Preissprünge der Stadt-Umland-Beziehungen im Bartarif, aufgrund der neuen feingliedrigen Struktur, abgesenkt wurden. Zudem hat sich mit der Einführung der Zone M der räumliche Geltungsbereich für die Fahrgäste im Münchner Stadtgebiet erheblich vergrößert und vereinfacht – aus 4 Ringen wurde 1 Zone. Darüber hinaus wurde aufgrund der systembedingten Preissprünge für Fahrgäste, die ins Münchner Umland pendeln, der Übergangsbereich zwischen Zone M und Zone M-1 erweitert. Diese Erweiterung begünstigt kurze Strecken zwischen dem Umland und Zielen am Münchner Stadtrand und ermöglicht Pendlern somit von außen preiswerte „Übereck“-Verbindungen.

Die Kurzstrecke ist – wie bereits der Name verrät – für kurze Fahrten gedacht, sodass nicht der volle Preis entrichtet werden muss. Sie ist im MVV-Tarif als eine Fahrt bis zur 4. Haltestelle nach dem Einstieg definiert, wovon höchstens 2 Haltestellen mit S-/U-Bahn oder einem Expressbus zurückgelegt werden können.

Die Regelung zur Nutzung des Kurzstreckentarifs in den Gemeinden außerhalb der Landeshauptstadt München gilt unabhängig von der Zahl der befahrenen Haltestellen: Dort können sämtliche Fahrten mit Omnibussen (ausgenommen Expressbuslinien), die nicht über die Gemeindegrenzen hinausführen, im Kurzstreckentarif getätigt werden. Dies wird in den betroffenen Bereichen mit Hilfe von entsprechenden Aushängen besonders kenntlich gemacht.

Eine Übertragung dieser Regelung auf das Münchner Stadtgebiet, auch eines etwa vergleichbar großen Teilgebiets, ist aus verschiedenen Gründen nicht durchführbar bzw. praktikabel. Eine Kurstreckenzone im Bereich Aubing-Freiham würden zu neuen Zonengrenzen innerhalb der Zone M führen, die dann bei Überfahren wieder für Preissprünge und somit für gefühlte Ungerechtigkeiten sorgen würden. Neue Zonengrenzen innerhalb der Zone M würden außerdem die Komplexität des Tarifs erhöhen und damit die Nachvollziehbarkeit für den Kunden und die Kontrollierbarkeit erschweren, und stehen daher den Zielen der Tarifstrukturreform (vor allem der Vereinfachung des Tarifs) entgegen. Zudem würde die angeregte Anpassung der Kurzstreckenregelung bei einem durchschnittlichen Haltestellenabstand von 500m bei Bussen und 1000m von U-Bahnen in der Zone M zu ungerechtfertigt weiten Fahrtmöglichkeiten im Bereich Aubing-Freiham führen: Hier könnte mehr Distanz zurückgelegt werden als in einem anderen Teil der Stadt.

Es gilt jedoch alle in die Zone M fallenden Stadtbezirke gleich zu behandeln: Tarifliche Sonderlösungen für einzelne Bezirke wären nicht genehmigungsfähig. Die im MVV-Gemeinschaftstarif verankerte „Gemeindekurzstrecke“ muss immer einheitlich innerhalb einer ganzen Gemeinde (hier: Stadt München) gelten. Insofern ist die bestehende Regelung in München ein bewährter Kompromiss aus Tarifverständlichkeit und Tarifgerechtigkeit.

Aus den genannten Gründen halten wir die Einführung einer Kurzstreckenzone im Bereich Aubing-Freiham für nicht durchführbar.“

15. Automatisierter Quartiersbus (11 Unterstützende)

Stellungnahme der Fachdienststellen und weiteres Vorgehen:

Im Rahmen des Förderprojektes MINGA untersucht das Mobilitätsreferat der Landeshauptstadt München gemeinsam mit der Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG) sowie weiteren Konsortialpartnern aus Wirtschaft und Wissenschaft den Einsatz automatisierter Busse und On-Demand-Fahrzeuge im ÖPNV. Aufgrund der zahlreichen Bautätigkeiten kommt der Stadtbezirk 22, insbesondere Freiham, für den Einsatz

automatisierter und autonomer Testfahrzeuge derzeit nicht in Betracht. Mit Beschluss vom 20.08.2025 hat der Verwaltungs- und Personalausschuss der Feriensenat des Stadtrates der Landeshauptstadt München das Mobilitätsreferat gebeten, ab dem Jahr 2026 die MVG mit der Errichtung und dem Betrieb der neuen Linie 152 zu beauftragen (Einstieg in Bedarfsverkehre (On-Demand-Mobilität)) und in das automatisierte Fahren im öffentlichen Nahverkehr in der Landeshauptstadt München – Finanzierungsbeschluss (Sitzungsvorlage-Nr. 20-26 / V 17129) einzusteigen. Mit Schreiben vom 07.07.2026 teilt die MVG mit, dass „vor allem aufgrund einer veränderten Fahrzeugstrategie die Linie 152 derzeit nicht umgesetzt werden kann.“ Alternativ wird nun ab Dezember 2026 die Linie 267 ab dem bisherigen Ende an der Altenburgstraße bis zum Bildungscampus Freiham verlängert (s. auch Punkt 2 in Kapitel 4.4.1).

4.4.2 Fuß- und Radverkehr

(https://unser.muenchen.de/radverkehr?projekt_phase_id=8#)

Nr	Anzahl Unterstützer *innen	Vorschlag	Eingebracht von	Bewertung Verwaltung
1	69	Attraktives Fahrradstraßennetz	Bürger*in	Kapitel 4.4.2
2	68	Elternbeirat Gymnasium Freiham: sicheres Gesamt-Schulkonzept	Bürger*in	Kapitel 4.4.2
3	46	Barrierefreie Querung Aubing / Neuaubing an der S4 Aubing	Bürger*in	"Umwidmung der Unterführung beim Aubinger Bahnhof in eine Ortsverbindung sowie Bau einer Rampe" (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 14184)
4	33	Sicherer Fahrradweg zum Bildungscampus Freiham aus Aubing	Bürger*in	Kapitel 4.4.2
5	31	Radschnellverbindung Freiham-Neuaubing-Westkreuz-Pasing	Bürger*in	Kapitel 4.4.2
6	28	Am Langwieder Bach soll Fahrradstraße werden	Bürger*in	Kapitel 4.4.2
7	27	Fußgängerzonen für Aubing und Neuaubing	Bürger*in	Kapitel 4.4.2
8	26	Gefahrlose Querung für Radfahrer an der Kreuzung Bodenseestraße / Limesstraße	Bürger*in	Kapitel 4.4.2
9	26	Durchgängiger Fahrradweg Altostraße	Bürger*in	Kapitel 4.4.2
10	23	Sichern der Fahrradwege um den Bildungscampus Freiham	Bürger*in	Kapitel 4.4.2
11	17	Radweg am Germeringer Weg	Bürger*in	Kapitel 4.4.2
12	16	Radwege für Altaubing	Bürger*in	Kapitel 4.4.2
13	16	Fußgänger allgemein	Bürger*in	Kapitel 4.4.2
14	11	Gefahrlose Querung ohne Umweg an der Wiesentfelser Straße Neuaubing / Freiham	Bürger*in	Kapitel 4.4.2

Bewertung der einzelnen Vorschläge aus der Bürgerschaft:

1. **Attraktives Fahrradstraßennetz (69 Unterstützende)**
   Stellungnahme der Fachdienststellen und weiteres Vorgehen:
   Für die Stadt München wird derzeit ein aktuelles Radverkehrsnetz erarbeitet. Nach und nach werden die in verschiedenen Netzkategorien eingeteilte Radverkehrsverbindungen dem Stadtrat zur Entscheidung vorgelegt. Dabei sind für den Stadtbezirk 22 die Anregungen, Anmerkungen und Ergänzungsvorschläge der Routen, die vom Gutachter, den Bürgerinnen und Bürgern aus der Online-Befragung und dem Bezirksausschuss erarbeitet wurden (siehe dazu Kapitel 4.2) aufgenommen und geprüft worden und soweit möglich auch eingeflossen. Zudem ist der BA im Rahmen der Erarbeitung der stadtbezirksübergreifenden Radverkehrsverbindungen angehört worden und konnte auch dort nochmal Anmerkungen und Ergänzungsvorschläge einbringen.
   Konkret wurden die Routen 3 bis 6 (inkl. Alternativführung) und die Radschnellverbindung in den aktuellen Entwurf des Radverkehrsnetzes der LHM übernommen. Route 2 wurde ebenfalls komplett übernommen, lediglich die alternative Radroute über die Altostraße kann aufgrund fehlender Grundstücksverfügbarkeit nicht übernommen werden (siehe auch Punkt 9 in Kapitel 4.4.2). Route 1 beinhaltet zahlreiche Querungen von S-Bahnstrecken und der Autobahn, weshalb nicht alle Verbindungen aufgenommen wurden (siehe Anlage). Es wird darauf hingewiesen, dass bei der Ausgestaltung der einzelnen Radinfrastruktureinrichtungen die Regelungen der einschlägigen gesetzlichen und technischen Regelwerke beachtet werden müssen.

2. **Elternbeirat Gymnasium Freiham: sicheres Gesamt-Schulkonzept (68 Unterstützende)**
   Stellungnahme der Fachdienststellen und weiteres Vorgehen:
   2.1.1. kurzfristige Lösung zwischen Germeringer Weg und Freihamer Allee:
   Um die Schulwegesicherheit zu erhöhen, wurde vor Schulbeginn im Sommer 2022 eine kurzfristige Lösung in Form eines Fußweges mit „Radfahrer frei“ entlang des Germeringer Weg zwischen dem Freihamer Weg und der Einfahrt (für landwirtschaftlichen Verkehr) zur nördlichen Aubinger Allee gebaut.
   2.1.2: Teilsperrung des Germeringer Wegs in der Zeit von 7:15 bis 8:00 Uhr
   Durch die Anlage des Radweges vom westlichen Beginn des Germeringer Weges südlich des Bahnübergangs bis zur Einmündung der Aubinger Allee konnte die Situation für die radfahrenden Schulkinder erheblich verbessert werden. Der Begriff Schulstraßensperrung bezieht sich im Regelfall auf die Straße, an der die jeweilige Schule liegt. Solch ein Tatbestand liegt am Germeringer Weg nicht vor. Aufgrund des Umstandes, dass eine Sperrung des Germeringer Weges zur schulrelevanten Zeit (in der auch starker Berufsverkehr zu verzeichnen ist) zu einem Ausweichverkehr durch Aubing führen würde, wäre ein Sicherheitsgewinn nicht erreichbar. Der Umleitungsverkehr würde die bereits vorhandenen Problemstellen in Aubing (z.B. Limesunterführung) noch weiter verschärfen. Rechtlich wird eine solche Maßnahme auch nicht für durchsetzbar erachtet.
   2.1.3: Antrag BA wird unterstützt:
   Es handelt sich um den Antrag Nr. 20-26 / B 02849 des Bezirksausschusses des 22. Stadtbezirkes vom 10.08.2021. Der Vorgang inkl. Antwortschreiben ist hier zu finden: https://risi.muenchen.de/risi/antrag/detail/6745838
   Konkret wurden sowohl an der nördlichen als auch an der südlichen Seite des Bahnübergangs die Haltelinien für den Kfz maximal zurückgezogen angebracht. Dadurch können sich beiderseits die Radfahrenden vor den wartenden Kfz aufstellen. Wie bereits unter 2.1.1 ausgeführt wurde, konnte erfreulicherweise erreicht werden, dass im Abschnitt südlich des Bahnübergangs und westlich der Einmündung des Germeringer Weges auf den Freihamer Weg auf der Nordseite des Germeringer Wegs bis zur Einmündung der Aubinger Allee ein gemeinsamer Geh- und Radweg errichtet wurde. Dadurch wurde erreicht, dass Radfahrende, insbesondere

Schulkinder, auf dem Weg zu den Schulen in Freiham nicht mehr die Germeringer Straße befahren müssen. Die Praxis zeigt, dass der Geh- und Radweg sehr gut angenommen wird und sich das Gefahrenpotential dadurch erheblich reduziert hat.

2.2. Radwegekonzept, das den Bildungscampus miteinbezieht:

Ein Radwegnetz im Umfeld bzw. zu schulischen Einrichtungen ist ein wichtiges Thema. Bei der Radwegnetzplanung sind solche Ziele, so wie auch natürlich weitere wichtige Zielpunkte (Sportplätze, Einkaufsmöglichkeiten, KIGA und KITA usw.) aufgenommen worden. In der jetzigen Straßenplanung zu Freiham sind zumeist an den wichtigsten Straßenachsen Radweganlagen geplant oder eine Führung in Tempo 30-Zonen sowie in Bereichen, in denen geringer bzw. kaum Kfz-Verkehr vorhanden ist.

2.3. sichere Querung der Bodenseestraße und Bau eines Fußgängerüberwegs

PLAN: „Der große Raum zwischen der Bebauung des Stadtteilzentrums Nord, am Mahatma-Gandhi-Platz und der Bebauung des Stadtteilzentrums Süd an der Bodenseestraße stellt das Eingangstor zum neuen Stadtteil Freiham dar. Dieser Auftakt soll im besonderen Maße nach den Grundsätzen der Inklusion gestaltet werden, gerade weil Freiham als inklusiver Stadtteil geplant ist. Der städtebauliche Entwurf und der darauf aufbauende Bebauungsplan sehen deshalb an dieser Stelle eine ebenerdige Querung vor.

Auf dem Gelände des Stadtteilzentrum Südost sind aktuell noch Interimsnutzungen (z.B. Bushaltestelle) angesiedelt. Zudem gibt es für dieses Grundstück eine Vielzahl von Anforderungen. So soll u. a. auch künftig Busse, ggf. eine Tram und eine P+R-Anlage in die Planung integriert werden. Aufgrund der Komplexität wird daher für das Stadtteilzentrum Südost vor Auslobung des Realisierungswettbewerbs eine Machbarkeitsstudie notwendig werden, die zusätzlich auch die endgültige Situierung der barrierefreien, sicheren Querungsmöglichkeiten für Fußgänger*innen im Bereich der Bodenseestraße untersucht.

Bei der Projektierung aller Lichtsignalanlagen (LSA) in Freiham wurden die berechtigten Interessen der Fußgänger*innen / Radfahrenden berücksichtigt, indem überwiegend Freigabezeiten für Fußgänger*innen hinterlegt wurden, welche oft über dem Standard vergleichbarer Knoten liegen. So wurde z. B. in Absprache mit den Schulleitungen des Bildungscampus Freiham für die LSA Bodenseestraße/Bahnhof Freiham ein „besonderes Feature“ implementiert, um zu besonderen Tageszeiten für die dort pulkartig ankommenden Fußgängerströme eine deutlich verlängerte Freigabezeit vorzuhalten. Zudem ist – nach Abschluss der Bautätigkeit südlich der Bodenseestraße - vorgesehen, die bestehende Fußgänger*innenfurt Bodenseestraße und Mahatma-Gandhi-Platz/ Bahnhof Freiham wieder zu verbreitern.

Es wird damit eine gute Basis gesehen, um den berechtigten Anliegen der Fußgänger*innen/ Radfahrenden nachzukommen. Die vorhandene LSA ersetzt den Zebrastreifen. Eine gleichzeitige Anordnung einer LSA und eines Zebrastreifens ist nicht möglich.“

2.4. ausgewiesene Kurzparkzonen am Bildungscampus:

In der Helmut-Schmidt-Allee sind vor der Schule Bushaltestellen und östlich des Haupteingangs eingeschränkte Haltverbote für Hol-/Bringverkehr zu den Schulen beschildert worden. Die Einführung der Parkraumbewirtschaftung wurde ab Dezember 2025 begonnen und wird sukzessive, abhängig vom Straßenausbau, fortgeführt.

2.5. Taktverstärkung E-Bus aus Lochhausen-Freiham:

MVG: „Die Direktverbindungen aus Lochhausen zum Bildungscampus Freiham sind eine besonders teure Zwischenlösung und nicht als dauerhafte Lösung vorgesehen. Mittelfristig wird die MVG das Angebot eher wieder über den regulären Linienweg der Linie 162 mit Umstieg auf die Freiham-Linien 57, 143, 157 steuern.“

4. Sicherer Fahrradweg zum Bildungscampus Freiham aus Aubing (33 Unterstützende

<u>Stellungnahme der Fachdienststellen und weiteres Vorgehen:</u>

Ein Radwegnetz im Umfeld bzw. zu schulischen Einrichtungen ist ein wichtiges Thema. Bei der Radwegnetzplanung sind solche Ziele, so wie auch natürlich weitere

wichtige Zielpunkte (Sportplätze, Einkaufsmöglichkeiten, KIGA und KITA, …) aufgenommen worden. In der zurzeit befindlichen Straßenplanung zu Freiham sind zumeist an den wichtigsten Straßenachsen Radweganlagen geplant oder eine Führung in Tempo 30-Zonen sowie in Bereichen, in denen geringer bzw. kaum Kfz-Verkehr vorhanden ist.
Durch die Anlage des Radweges vom westlichen Beginn des Germeringer Weges südlich des Bahnübergangs bis zur Einmündung der Aubinger Allee konnte die Situation für die radfahrenden Schulkinder erheblich verbessert werden und durch die Anlage des Hans-Clarin-Weges und des Golo-Mann-Weges als Fahrradstraße ohne jedweden Kfz-Verkehr ist hier für radfahrende Schulkinder bereits ein ganz erheblicher Sicherheitsgewinn erreicht worden.

5. Radschnellverbindung Freiham-Neuaubing-Westkreuz-Pasing (31 Unterstützende)

Stellungnahme der Fachdienststellen und weiteres Vorgehen:
Die Auswahl der sechs Korridore für mögliche Radschnellverbindungen erfolgte über eine vorgelagerte Potenzialanalyse vom Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München sowie durch Absprache der LHM mit den umliegenden Landkreisen. In der Potenzialanalyse wurde auch ein Korridor Richtung Weßling über Neuaubing, Freiham und Germering (Korridor 12) geprüft, welcher jedoch aufgrund einer niedrigeren Bewertung im Vergleich zum Korridor Richtung Fürstenfeldbruck (Korridor 13) nicht vorrangig ausgewählt wurde. Daher lag der Fokus auf der Durchführung von Potenzial- und Machbarkeitsstudien der sechs ausgewählten radialen Korridore (Ergebnisse siehe Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 14925 und 20-26 / V 04418). Darauf aufbauend wurde die vertiefte Planung und Umsetzung der beiden Radschnellverbindungen nach Garching / Unterschleißheim sowie Markt Schwaben beschlossen.

Dem Mobilitätsreferat ist bewusst, dass Bedarf für weitere Radverbindungen von der Innenstadt in Richtung Münchner Westen vorhanden ist. Daher wurden u.a. die Zentralen Points of Interest (POI) Pasing, Freiham und Germering in das neue Radverkehrsnetz für München aufgenommen, über Luftlinien verbunden und auf das Straßennetz umgelegt. Damit wird im neuen Radverkehrsnetz eine Radvorrangroute von Pasing über Freiham bis Germering vorhanden sein.

Im Rahmen der Verlängerung der U-Bahnlinie U5 von Pasing nach Freiham ist eine (direktere) Radwegeverbindung von Freiham (Ellis-Kaut-Straße) bis Pasing S- und U-Bahnhof Westkreuz geprüft und erarbeitet worden. Dabei sind zwei Varianten für den gesamten Streckenabschnitt entwickelt worden. Die Varianten an den drei geplanten U-Bahnhöfen werden gegebenenfalls im Rahmen der Oberflächenwiederherstellung im Zuge des Baus der U-Bahnhöfe (Planfeststellung Baureferat) dem Stadtrat vorgestellt.

6. Am Langwieder Bach soll Fahrradstraße werden (28 Unterstützende)

Stellungnahme der Fachdienststellen und weiteres Vorgehen:
Bei der Straße Am Langwieder Bach handelt es sich um eine öffentlich gewidmete Straße, die dem Gemeingebrauch unterliegt und grundsätzlich von jedermann befahren werden darf. Die Straße befindet sich im südlichen Teil in einer Tempo 30-Zone, im nördlichen Teil besteht eine Einzelanordnung für 30 km/h. Eine Führung des Radverkehrs im Mischverkehr ist in Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h völlig üblich und entspricht den rechtlichen Vorgaben. Die entsprechenden Regelungen der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) sind damit anzuwenden. Demnach dürfen insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung erheblich übersteigt. Erfreulicherweise ist die Unfallsituation nach Aussage der Polizeiinspektion auf der Strecke unauffällig.

Im Rahmen der vorliegenden Verkehrsuntersuchung wurde ein stadtbezirksbezogenes Radverkehrsnetz entwickelt, welches ein durchgängiges, umwegefreies und sicheres Radfahren als Ziel hat. In Kapitel 4.2 werden diese Routen im Detail vorgestellt. Unter anderem wurde auch die Straße „Am Langwieder Bach“ als Radwegeroute untersucht. Der südliche Abschnitt wurde aber in enger Zusammenarbeit mit dem Bezirksausschuss des 22. Stb und Vorschlägen aus der Bürgerschaft zugunsten der parallel verlaufenden blauen Route (Krautgartenweg) verworfen. Mit dieser blauen Route wird der sogenannte Netzgedanke erfüllt, d.h. erst wenn sichere Verbindungen, Lückenschlüsse und einheitliche Standards ein lückenloses Netz bilden, steigen die Nutzerzahlen durch den Netzwerkeffekt spürbar an. Der Abschnitt der Straße „Am Langwieder Bach“ zwischen Tunnel / Geschichtspfad und EÜ Bahnstrecke München-Augsburg ist als Alternativroute im Netz mit aufgenommen und wird im weiteren Verfahren geprüft.
Eine reine Beschilderung mit „Anlieger frei" oder als Fahrradstraße sieht das Mobilitätsreferat derzeit als nicht zielführend an. Die Ausweisung als Fahrradstraße würde zudem nicht die gewünschte Reduzierung der Verkehrsbelastung erreichen, da in einer Fahrradstraße auch Tempo 30 gilt und somit keine stärkeren Einschränkungen für den Kfz-Verkehr schafft.

7. Fußgängerzonen für Aubing und Neuaubing (27 Unterstützende)

Stellungnahme der Fachdienststellen und weiteres Vorgehen:
Grundsätzliches Ziel der Landeshauptstadt München ist die Stärkung des Fußverkehrs. Die 2022 beschlossene Teilstrategie Fußverkehr wird umgesetzt. Des Weiteren ist es Prüfaufgabe, neben Ausweitung und Aufwertung der zentralen Fußgängerzone, auch dezentrale Fußgängerbereiche zur Verbesserung der lokalen Fußverkehrs- und Aufenthaltssituation zu schaffen. Bei positivem Prüfergebnis wird, in Abstimmung mit dem Bezirksausschuss, eine mögliche Umsetzung vorbereitet. Die im Vorschlag benannten Beispiele werden mitbetrachtet.

8. Gefahrlose Querung für Radfahrer an der Kreuzung Bodenseestraße / Limesstraße (26 Unterstützende)

Stellungnahme der Fachdienststellen und weiteres Vorgehen:
In den letzten 3 Jahren verzeichnet die Polizei weniger als 5 Unfälle mit Fahrradbeteiligung im Bereich der Kreuzung Bodenseestraße / Limesstraße / Brunhamstraße. Sowohl in der Limesstraße als auch in Verlängerung in der Brunhamstraße ist der Straßenraum sehr beengt. Zusätzlich stehen in der Limesstraße beidseitig Bäume, die auf jeden Fall erhalten werden sollen. Untersuchungen haben gezeigt, dass die Umsetzung einer Radverkehrsanlage bzw. Trennung von Rad- und Kfz-Verkehr aufgrund der sehr beengten Grundstücksverfügbarkeiten nicht möglich ist. Die Führung des Radverkehrs durch die bestehende Fußwegeunterführung ist aufgrund der dafür notwendigen Breiten (für getrennten Fußweg und Radweg im Zweirichtungsverkehr) und den damit verbundenen barrierefreien Rampenlängen im Bereich der Limesstraße nicht möglich. Das Mobilitätsreferat bereitet derzeit einen Beschlussentwurf zum Bahnübergang an der Brunhamstraße vor. Darin wird u.a. auch die Fuß- und Radverkehrsführung im Bereich des Bahnübergangs betrachtet.

9. Durchgängiger Fahrradweg Altostraße (26 Unterstützende)

Stellungnahme der Fachdienststellen und weiteres Vorgehen:
In der Altostraße ist der Straßenraum sehr beengt. Auch wenn die Einrichtung eines durchgehenden Radweges entlang der Altostraße wünschenswert ist, wäre zur Einrichtung einer Radverkehrsanlage ein Eingriff in die angrenzenden Grundstücke erforderlich. Allerdings sind dies entweder private Grundstücke, so dass die Landeshauptstadt München keinen Zugriff hat oder Grün- und Freiflächen die als Schutzgebiete, Biotope oder ähnliches ausgewiesen und schützenswert sind.
Es wird eine vergleichbare und deutlich attraktivere Route abseits der Altostraße vorgeschlagen, die auch im Radroutennetz enthalten ist (siehe auch Punkt 1 im Kapitel 4.4.2).

10. Sichern der Fahrradwege um den Bildungscampus Freiham (23 Unterstützende)
Stellungnahme der Fachdienststellen und weiteres Vorgehen:
Es wird auf den Punkt 2 und 4 verwiesen.

11. Radweg am Germeringer Weg (17 Unterstützende)
Stellungnahme der Fachdienststellen und weiteres Vorgehen:
Der Germeringer Weg südlich der Bahntrasse wird im Rahmen der Umsetzung eines Landschaftsparks nicht mehr für den Kfz-Verkehr nutzbar sein. Im Landschaftspark werden entsprechende Wege für den Radverkehr eingerichtet. Die Brücke über die Bundesautobahn BAB A99 im Zuge des Germeringer Weges bleibt erhalten.

12. Radwege für Altaubing (16 Unterstützende)
Stellungnahme der Fachdienststellen und weiteres Vorgehen:
Fast alle Straßen in Aubing liegen in Tempo 30-Zonen bzw. in der Alto-, Bergsonstraße und Eichenauer Straße gilt in größeren Teilabschnitten eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30km/h. In Tempo 30-Zonen dürfen nach den gesetzlichen Regelungen keine benutzungspflichtigen Radwege ausgewiesen werden und es wird davon ausgegangen, dass bei Tempo 30 eine gemeinsame Führung von Kfz- und Radverkehr (Mischverkehr) die geeignete Führungsform ist. Bei bestimmten Randbedingungen kann davon abgewichen werden, wobei dies nur für Tempo 30-Straßen möglich wäre, da in Tempo 30-Zonen keine Radverkehrsanlagen eingerichtet werden dürfen.

13. Fußgänger allgemein (16 Unterstützende)
Stellungnahme der Fachdienststellen und weiteres Vorgehen:
Ziel der Landeshauptstadt München ist die Stärkung des Fußverkehrs. Neben städtischen Vorgaben und Beschlüssen sind die übergeordneten, allgemeinen Gesetze, Forderungen und Regelwerke zu beachten. Diese besagen beispielsweise, dass die „Belange der älteren Menschen und Kinder“ sowie die „Belange von Menschen mit Behinderung und von Menschen mit sonstigen Mobilitätsbeeinträchtigungen“ berücksichtigt werden (Bayrisches Straßen- und Wegegesetz). Die im Vorschlag aufgeführten zwei Beispiele werden vom Mobilitätsreferat geprüft. Es ist angedacht, zukünftig stadtraumweit und bezirksüberschreitend Routen im Fußverkehr zu finden und Wegeabschnitte zur Umsetzung zu priorisieren. Daher ist es zunächst prioritär, in einen Top-Down-Prozess (ähnlich der Vorgehensweise in der Netzplanung des Radverkehrs) zu kommen. Nachfolgend werden auf Bezirksebene die entsprechenden Wegeabschnitte gefunden. Ziel ist es, für jeden Wegeabschnitt infrastrukturelle Vorgaben gemäß seiner Netzwirkung zu definieren.

14. Gefahrlose Querung ohne Umweg an der Wiesentfelser Straße Neuaubing / Freiham (11 Unterstützende)
Stellungnahme der Fachdienststellen und weiteres Vorgehen:
Im Rahmen der Verlängerung der U-Bahnlinie U5 von Pasing nach Freiham ist auch eine Verbesserung der Querungssituation an der Wiesentfelser Straße im Einmündungsbereich Ellis-Kaut-Straße geprüft worden (siehe 5). Die gewünschten Querungen der Wiesentfelser Straße von Freiham Richtung Osten und im Grünzug zwischen Freiham und Neuaubing von Norden nach Süden liegen jeweils im einem Kurvenbereich sowie innerhalb einer Tempo 30-Zone. Aufgrund dieser Randbedingungen sind Verbesserungen zur Querung mittels Fußgängerüberweg (FGÜ) oder Lichtsignalanlagen gesetzlich nicht erlaubt. Der Einbau einer Mittelinsel kann aufgrund des beengten Straßenraums und den schlechten Sichtbeziehungen wegen der Lage der Querungen im Kurvenbereich nicht empfohlen bzw. sollte nicht umgesetzt werden. Bei einer Verschiebung der Lage der Mittelinsel aus dem Kurvenbereich heraus, ist davon auszugehen, dass die Querungshilfe nicht angenommen wird, da dann eine Querung zu

umwegig (längerer Wegestrecke) ist. Als bestmögliche Lösung wird daher derzeit eine lichtsignaltechnische Querung gesehen, die im Kurvenbereich sehr aufwendig ist und aufgrund der vorgenannten Gründe noch weitergehend geprüft wird.

4.4.3 Kfz-Verkehr

(https://unser.muenchen.de/kfzverkehr?projekt_phase_id=10)
Unter den Vorschlägen mit den meisten Zustimmungen, sind fünf Maßnahmen, die von der LHM und dem Gutachter vorgeschlagen wurden. Weitere sieben Vorschläge aus der Bürgerschaft sind für den 22. Stadtbezirk relevant, erhalten mehr als 10 positive Stimmen und wurden von den Fachdienststellen der Referate und Externen (z.B. DB, Autobahn GmbH) geprüft und bewertet:

Nr	Anzahl Unterstützer *innen	Vorschlag	Eingebracht von	Bewertung Verwaltung
1	166	Keine Kfz-Anbindung Freiham an Altaubing – auch nicht über Variante 6 und 7a/b	Bürger*in	Verweis auf Beschluss vom PLAN
2	105	Ausweitung von Tempo 30	LHM	Kapitel 4.3.1
3	89	Sperrung Eichenauer Straße	LHM	Kapitel 4.3.3
4	41	Parkraummanagement	LHM	Kapitel 4.3.2
5	27	Verbindung Altostraße – Lochhausener Straße	LHM	Kapitel 4.3.6
6	26	Echte Bürgerbeteiligung: Voraussetzungen sind Transparenz und Bürgerdialoge	Bürger*in	Kapitel 4.4.3
7	26	Anbindung A8 – Lochhausener Straße	LHM	Kapitel 4.3.4
8	22	Neubau in Aubing (Potentialfläche): Verkehrsvermeidung statt Hauptverkehrsstraße	Bürger*in	Verweis auf Beschluss vom PLAN
9	20	Vorbild London: Umweltzone ausweiten, MIV unattraktiv/teuer machen	Bürger*in	Kapitel 4.4.3
10	16	Superblocks für Aubing/Neuaubing	Bürger*in	Kapitel 4.4.3
11	15	Moderne Mobilität, Lebensqualität: Freiham – Georg-Böhmer-Str – Potentialfläche	Bürger*in	Kapitel 4.4.3
12	13	Autobahnkreuz München-West komplett öffnen	Bürger*in	Stadtweites Thema
13	10	Car Sharing Free Floating	Bürger*in	Kapitel 4.4.3

Bewertung der einzelnen Vorschläge aus der Bürgerschaft:

1. **Keine Kfz-Anbindung Freiham an Altaubing – auch nicht über Variante 6 und 7a/b (166 Unterstützende)**
   Stellungnahme der Fachdienststellen und weiteres Vorgehen:
   Die sogenannte Variante 6 wurde am 03.07.2024 in der Vollversammlung des Stadtrates der Landeshauptstadt München (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V08653) beschlossen:
   „Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie zur verkehrlichen Anbindung zwischen Freiham und Aubing (siehe unter A) der Vorlage) werden zur Kenntnis genommen. Die unter A) genannte Variante 6 soll die Grundlage für die weiteren Planungen bilden.“

6. **Echte Bürgerbeteiligung: Voraussetzungen sind Transparenz und**

Bürgerdialoge (26 Unterstützende)
Stellungnahme der Fachdienststellen und weiteres Vorgehen:
PLAN: „Die Beteiligung der Bürger*innen ist in den formellen Verfahren der Stadtplanung (Bauleitplanung) fest verankert. Darüber hinaus bietet die Landeshauptstadt München durch zahlreiche informelle Veranstaltungen und zusätzliche Angebote, die die Stadtentwicklung begleiten, Gelegenheit, sich in die Prozesse einzubringen.
Insbesondere wurde und wird die Bürgerschaft bei der großen städtischen Maßnahme Freiham kontinuierlich einbezogen und beteiligt. Sowohl bei den durchgeführten städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerben und der anschließenden Rahmenplanung fand eine informelle Beteiligung der Bürger*innen statt, also auch im Zuge des Stadtteilmanagements, das vor Ort installiert wurde. Das Stadteilmanagement fungiert dabei als „Kümmerer vor Ort“, als niederschwellige Ansprechstelle, aber auch als Organisator wichtiger Beteiligungsformate wie dem sog. „Forum Freiham“, bei dem die Verwaltung regelmäßig drängende Fragen der Bürger*innen live und vor Ort beantwortet.
Um gemeinsam angepasste Lösungsansätze zu entwickeln und den beiderseitigen Wissensaustausch zu fördern und die Bürger*innen des 22. Stadtbezirkes zu informieren, einzubinden und ihre Wünsche und Anregungen aufzunehmen, wurde beispielsweise zur verkehrlichen und stadträumlichen „Anbindung Aubing“ die Erstellung der Machbarkeitsstudie durch drei Bürger*innen-Workshops/-Informationsveranstaltungen in einem iterativen Prozess begleitet: Der erste Workshop fand am 06.04.2016 statt und diente dazu, die Wünsche und Anregungen der Aubinger Bürger*innen bezüglich der verkehrlichen und räumlichen Fragestellungen aufzunehmen und in das Leistungsbild der Machbarkeitsstudie einfließen zu lassen. In einer zweiten Öffentlichkeitsveranstaltung am 30.11.2017 wurden die Varianten 1 bis 7 den Bürger*innen vor Ort vorgestellt und in einer Workshoprunde intensiv diskutiert und bewertet. In einer dritten digitalen Öffentlichkeitsveranstaltung am 26.01.2022 wurden die Ergebnisse der vertieften Untersuchung der Varianten 6 und 7 vorgestellt.
Die eingebrachten Fragen, Anregungen und Bedenken aus der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden eingehend in der Dokumentation der Online-Informationsveranstaltung behandelt. Die Hauptstandpunkte der Rückmeldungen aus der Öffentlichkeit fanden darüber hinaus inhaltlich in verschiedenen Anträgen aus dem Stadtrat, dem Bezirksausschuss und in den Empfehlungen der Bürgerversammlung ihren Niederschlag.“

8. Neubau in Aubing (Potentialfläche): Verkehrsvermeidung statt Hauptverkehrsstraße (22 Unterstützende)
Stellungnahme der Fachdienststellen und weiteres Vorgehen:
Die Städtebauliche Entwicklung an der Eichenauer Straße, die die sogenannte Variante 6 berücksichtigt, wurde am 03.07.2024 in der Vollversammlung des Stadtrates der Landeshauptstadt München (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V08653) beschlossen: „Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie zur verkehrlichen Anbindung zwischen Freiham und Aubing (…) werden zur Kenntnis genommen. Die genannte Variante 6 soll die Grundlage für die weiteren Planungen bilden.“
PLAN: „Im Rahmen des noch durchzuführenden Wettbewerbs soll der Überplanung der o.g. Potenzialfläche an der Eichenauer Straße ein zukunftsweisendes Mobilitätskonzept zugrunde gelegt werden. In dem neuen Planungsgebiet sollen die innovativen Ansätze und Maßnahmen zugunsten eines autoreduzierten Quartiers weiterverfolgt werden. Es wird auf die Planungsziele und Eckdaten gemäß Aufstellungsbeschluss vom 03.07.2024 in der Vollversammlung des Stadtrates der Landeshauptstadt München (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V08653) verwiesen. Dies geht einher mit einer guten ÖPNV-Anbindung, die darüber hinaus die Vernetzung in die Umgebung sicherstellt.“
Bei der Machbarkeitsstudie zur verkehrlichen Anbindung zwischen Freiham und

Aubing hat sich gezeigt, dass es sich bei den ermittelten Verkehren in Verbindung mit der neuen Verbindungsstraße überwiegend nicht um Durchgangsverkehre, sondern um Quell-Ziel-Verkehre im 22. Stadtbezirk handelt. Die neue Straße (Variante 6) dient dementsprechend hauptsächlich der Verbindung zwischen den beiden Stadtteilen Aubing und Freiham.

9. Vorbild London: Umweltzone ausweiten, MIV unattraktiv/teuer machen (20 Unterstützende)

Stellungnahme der Fachdienststellen und weiteres Vorgehen:

Leider fehlen den Kommunen bisher die Rechtsgrundlagen für die Einführung einer „Citymaut“ im Stile von London. Weder die Einführung einer solchen Zone noch die sehr maßgebliche (digitale) Kontrolle können von den Kommunen daher aktuell umgesetzt werden.

10. Superblocks für Aubing/Neuaubing (16 Unterstützende)

Stellungnahme der Fachdienststellen und weiteres Vorgehen:

Das Mobilitätsreferat ist derzeit mit der konzeptionellen Planung von Münchner Nachbarschaftsvierteln beschäftigt. Diese Planungen nehmen den Superblock-Ansatz von Barcelona mit auf, sind aber auf die Gegebenheiten auf München angepasst. Die Planungen konzentrieren sich derzeit auf die vom Stadtrat beantragten Viertel Westend und den Gärtnerplatz. Nach Umsetzung kann eine Ausweitung und Anwendung des Konzepts der Nachbarschaftsviertel in weiteren Quartieren wie Aubing / Neuaubing in der Landeshauptstadt geprüft werden.

11. Moderne Mobilität, Lebensqualität: Freiham – Georg-Böhmer-Str – Potentialfläche (15 Unterstützende)

Stellungnahme der Fachdienststellen und weiteres Vorgehen:

Die Städtebauliche Entwicklung an der Eichenauer Straße, die die sogenannte Variante 6 berücksichtigt, wurde am 03.07.2024 in der Vollversammlung des Stadtrates der Landeshauptstadt München (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V08653) beschlossen: „Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie zur verkehrlichen Anbindung zwischen Freiham und Aubing (…) werden zur Kenntnis genommen. Die genannte Variante 6 soll die Grundlage für die weiteren Planungen bilden.“

Weitere Ausführungen siehe Punkt 8.

13. Carsharing Free Floating (10 Unterstützende)

Stellungnahme der Fachdienststellen und weiteres Vorgehen:

Carsharing spielt eine entscheidende Rolle in der Verkehrswende und trägt nachweislich zur Reduzierung des privaten PKW-Verkehrs bei. Studien belegen, dass ein einziges Carsharing-Fahrzeug bis zu 20 private PKW ersetzen kann. Darüber hinaus wird ein Carsharing-Fahrzeug deutlich effektiver genutzt, da es im Durchschnitt von rund 200 Personen genutzt wird, während ein privater PKW durchschnittlich 23 Stunden pro Tag ungenutzt bleibt (Quelle: Bundesverband Carsharing). Dies fördert nicht nur eine effiziente Raumnutzung, sondern führt auch langfristig zu einer Zunahme autofreier Haushalte.

Im Rahmen der Mobilitätsstrategie 2035 hat der Münchner Stadtrat 2022 die Teilstrategie "Shared Mobility" (Sitzungsvorlage 20-26 / V 04857) verabschiedet. Diese Strategie umfasst eine Vielzahl an geteilten Verkehrsangeboten, darunter E-Tretrollersharing, Bikesharing, Lastenradsharing und Carsharing. Ziel ist es, Shared-Mobility-Angebote flächendeckend in der gesamten Stadt auszubauen, um den Bürgerinnen und Bürgern attraktive und nachhaltige Mobilitätsalternativen zur Verfügung zu stellen.

Um dieses Ziel zu erreichen, werden bis zu 1.600 Carsharing-Stellplätze geschaffen, die teilweise an sogenannten Mobilitätspunkten zu finden sein werden.

Im 22. Stadtbezirk sind bereits fünf Mobilitätspunkte mit stationsbasierten und allgemeinen Carsharing-Stellflächen in Betrieb. Zwei weitere Standorte sind noch in Planung und sollen in den kommenden Jahren umgesetzt werden.

Zusätzlich wird ein neues Gebührenmodell für freefloating Anbieter eingeführt, das Anreize schafft, ihre Geschäftsgebiete im öffentlichen Raum zu erweitern. Dies wird nicht nur die Verfügbarkeit von Carsharing-Angeboten erhöhen, sondern auch zur Verbesserung der Mobilität in München beitragen.

5. Fazit und Entscheidungsvorschlag

Die von der Stadt entwickelte und von der Politik getragene Mobilitätsstrategie 2035 hat sich neben dem Leitbild „Sicherung von Lebensqualität und Allgemeinwohl“ auch die vollständig klimaneutrale Abwicklung des Verkehrs als übergeordnetes Ziel bis zum Jahr 2035 gesteckt. Dieses Ziel steht im Einklang mit den von der Bundes- und Landesregierung gesetzlich festgehaltenen Zielen, die eine Klimaneutralität bis zum Jahr 2045 verfolgen.

Insbesondere für den Verkehrssektor ergeben sich damit große Herausforderungen. Die gesteckten Ziele lassen sich nur mit einer konsequenten Verkehrswende erreichen, indem Fahrten des MIV auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes verlagert werden. Dazu wurden in dem vorliegenden Konzept geeignete Maßnahmen untersucht, die einerseits die Verkehrswende unterstützen und andererseits die Mobilitätsbedürfnisse aller Bevölkerungsgruppen sicherstellen. Dabei bedarf es der Umsetzung einer kombinierten Push- und Pullstrategie. Diese beinhaltet einerseits eine verstärkte, umfassende Förderung aller Verkehrsmittel des Umweltverbundes, um attraktive, alternative Verkehrsangebote für alle zur Verfügung zu stellen (Pull-Maßnahmen). Andererseits ist es unumgänglich, mittels geeigneter restriktiver Maßnahmen im MIV die Dominanz dieses Verkehrsmittels zu Gunsten des Umweltverbundes zu reduzieren (Push-Maßnahmen).

Durch die örtlichen Voraussetzungen in Folge der Lage am Stadtrand erweist es sich für den 22. Stadtbezirk im Vergleich zum Stadtzentrum als herausfordernder, große Verlagerungen auf den Umweltverbund zu realisieren. Zwar besteht in Richtung des Stadtzentrums eine attraktive ÖV-Anbindung, vor allem auf tangentialen Relationen stellt der ÖV jedoch keine attraktive Alternative zum Pkw dar. Dies zeigt sich an dem hohen MIV-Anteil von 36% am Modal Split (Studie „Mobilität in Städten – SrV 2023“).

Im Rahmen des entwickelten Verkehrskonzepts wurden zahlreiche Einzelmaßnahmen untersucht, die isoliert betrachtet meist nur geringe Wirkungen zeigen, in Kombination jedoch effektiv ineinandergreifen können und so spürbare Effekte vor Ort erzielen können. Dabei wurden sämtliche Verkehrsträger mit betrachtet.

So wurden für den öffentlichen Verkehr als Rückgrat des Umweltverbunds verschiedene Maßnahmen zur weiteren Angebotsverbesserung aufgezeigt und näher untersucht. Neben Angebotserweiterungen im Bereich des SPNV sowie ergänzender Angebote durch den Busverkehr wird vor allem auch eine weitere Angebotsverbesserung auf den tangentialen Relationen angestrebt.

Für die Mobilität innerhalb des Stadtbezirks spielt zudem der Fuß- und Radverkehr eine entscheidende Rolle. Hier stellt die Entwicklung eines flächendeckenden Radverkehrsnetzes eine der Kernmaßnahmen des Konzepts dar. Dazu helfen ergänzende Maßnahmen (z.B. Ausbau der Fahrradabstellanlagen, Information und Kommunikation zur Erhöhung der Akzeptanz für den Radverkehr, Fahrradstraßen und -zonen sowie lebenswerte Quartiere) den Fuß- und Radverkehr attraktiver zu machen und die verschiedenen Angebote besser miteinander zu verknüpfen.

Für den Kfz-Verkehr wurden verschiedene Maßnahmen untersucht, die vor allem eine weitere Verkehrsberuhigung für die Anwohnenden zum Ziel haben. Insbesondere die Ausweitung des Parkraummanagements erweist sich als wichtige Maßnahme. Darüber hinaus soll durch die Reduzierung der Kfz-Stellplätze im Wohnungsbau mittels Mobilitätskonzepte eine Mobilität abseits des eigenen Autos weiter gefördert werden und nachhaltige

Alternativen am Wohnstandort bereitgestellt werden. Damit soll auch auf den Quell- und Zielverkehr Einfluss genommen werden.

Um eine nachhaltige Mobilitätswende zu erreichen, müssen Maßnahmen über die Stadtbezirksgrenzen hinaus in der gesamten LHM diskutiert und umgesetzt werden. Dazu zählt z.B. das Parkraummanagement, welches mit benachbarten Stadtbezirken der LHM abgestimmt werden muss.

Konkret sind folgende Maßnahmen weiterzuverfolgen:

- Erhöhung Taktangebot auf den S-Bahnlinien S3, S4 und S8 (s. Kapitel 4.1.1)
- Tangentiale ÖV-Verbindung Richtung Obermenzing inkl. Expressbuslinien (s. Kapitel 4.1.2)
- Shared-Mobility-Angebote und Ausbau der B+R- und P+R-Anlagen (s. Kapitel 4.1.4)
- Raumaufteilung für die vorgeschlagenen Radrouten gemäß Kapitel 4.2
- Ausweitung von Geschwindigkeitsreduzierung im Stadtgebiet (s. Kapitel 4.3.1)
- Parkraummanagement (s. Kapitel 4.3.2)
- Sperrung Eichenauer Straße für den Kfz-Verkehr (s. Kapitel 4.3.3)

Nur bedingt bzw. nicht weiterzuverfolgen sind folgende Maßnahmen:

- Verlängerung U5 nach Germering (s. Kapitel 4.1.3)
- Neue Kfz-Verbindung von der Lochhausener Straße zur A8 (s. Kapitel 4.3.4)
- Neue Kfz-Verbindung von Puchheim zur Lochhausener Straße (s. Kapitel 4.3.5)
- Neue Kfz-Verbindung von der Altostraße zur Lochhausener Straße (s. Kapitel 4.3.6)

6. Klimaprüfung

Ist Klimaschutzrelevanz gegeben: ja, positiv

Für das Ziel der Klimaneutralität Münchens ist die klimafreundliche Abwicklung des Verkehrs von entscheidender Bedeutung. Daher ist es auch ein Ziel der von der Stadt entwickelten und von der Politik getragene Mobilitätsstrategie, den Verkehr klimaneutral abzuwickeln. Auf der Ebene des Stadtbezirks 22 werden im Rahmen der vorliegenden Beschlussvorlage Maßnahmen vorgestellt, bewertet und vorgeschlagen, die die Verkehrswende unterstützen und die Mobilitätsbedürfnisse aller Bevölkerungsgruppen sicherstellen. Dabei bedarf es der Umsetzung einer kombinierten Push- und Pullstrategie. Diese beinhaltet einerseits eine verstärkte, umfassende Förderung aller Verkehrsmittel des Umweltverbundes, um attraktive und alternative Verkehrsangebote für alle zur Verfügung zu stellen (Pull-Maßnahmen). Andererseits ist es unumgänglich, mittels geeigneter restriktiver Maßnahmen den MIV zu Gunsten des Umweltverbundes zu reduzieren (Push-Maßnahmen).

Einbindung des Referats für Klima- und Umweltschutz (RKU):

Die in der o.g. Beschlussvorlage beschriebenen Maßnahmen werden aufgrund des großen Maßnahmenumgriffs als sehr positiv klimaschutzrelevant eingestuft. Für die aus vorliegendem Beschluss folgenden Stadtratsbeschlüsse ist eine angemessene Klimaschutzprüfung durchzuführen.

7. Abstimmung mit den Querschnitts- und Fachreferaten

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung, das Baureferat und die Stadtwerke München / Ressort Mobilität (SWM/MVG) haben der Beschlussvorlage zugestimmt und jeweils einen Abdruck erhalten.

Anhörung des Bezirksausschusses

In dieser Beratungsangelegenheit ist die Anhörung des Bezirksausschusses vorgeschrieben (vgl. Anlage 1 der BA-Satzung). Das Gremium des Bezirksausschusses 22 Aubing-Lochhausen-Langwied wurde um eine Stellungnahme gebeten.

Die Stellungnahme des Bezirksausschusses 22 Aubing-Lochhausen-Langwied wird als Hinweis-/Ergänzungsblatt nachgereicht.

Der Korreferentin des Mobilitätsreferates, Frau Stadträtin Veronika Mirlach, und dem zuständigen Verwaltungsbeirat des Mobilitätsreferates, Geschäftsbereich Verkehrs- und Bezirksmanagement, Herrn Stadtrat Felix Lang, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

II. Antrag des Referenten

Ich beantrage Folgendes:

1. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, in Zusammenarbeit mit der SWM/MVG eine bevorrechtigte Expressbus- oder Metrobuslinie zwischen Freiham und der Innenstadt zu prüfen.
2. Das Mobilitätsreferat bleibt beauftragt, die Taktverdichtung auf den S-Bahnlinien S3, S4, S5 und S8 weiterhin bei den zuständigen Gremien einzufordern.
3. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, für die folgenden Radrouten gemäß Anlage die Planungen für eine Raumaufteilung je nach personeller Möglichkeit aufzunehmen. Die Finanzierung der Ausarbeitung der Bedarfs- und Konzeptgenehmigung ist sicherzustellen.
    - Route 1 West: Eschenried – Langwieder Seen - Gräfelfing
    - Route 2 Zentral: Eschenried – Lochhausen – Aubing – Freiham – Gräfelfing
    - Route 3 Ost: Eschenried – Langwied – Aubing Ost – Westkreuz – Lochham (Gräfelfing)
    - Route 4 Lochhausener Straße – Aubing – Pasing
    - Route 5 Germering – Freiham – Neuaubing – Pasing
    - Route 6 Germering – Bodenseestraße – Freiham Süd – Gräfelfing
4. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, gemeinsam mit den zuständigen Fachstellen die B+R-Anlagen Leienfelsstraße, Westkreuz, Neuaubing, Aubing sowie Lochhausen hinsichtlich kurz- und mittelfristiger Verbesserungen zu untersuchen, um soweit möglich quantitative sowie qualitative Verbesserungen umzusetzen.
5. Das Mobilitätsreferat bleibt weiterhin beauftragt, die Fuß- und Radwegeverbindungen in der Eichenauer Straße zu verbessern.
6. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, die Einführung von Tempo 30 (außerhalb der Hauptverkehrsstraßen) im 22. Stadtbezirk, soweit es mit dem geltenden Rechtsrahmen der Straßenverkehrsordnung vereinbar ist, auszuweiten.
7. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, im Rahmen der Ausführungen in Kapitel 4.3.2, in Abstimmung mit dem Bezirksausschuss des 22. Stadtbezirkes, die Umsetzung von Parkraummanagement zu prüfen.
8. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, in Abstimmung mit dem Bezirksausschuss die Umgestaltung des Straßenraumes weiterzuverfolgen, um insbesondere für den Fuß- und Radverkehr und die Straßenbegrünung Verbesserungen zu erzielen.
9. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, folgende Straßenverbindungen im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans nicht mehr weiterzuverfolgen:
    - A8 – Lochhausener Straße
    - Puchheim – Lochhausener Straße
    - Altostraße – Lochhausener Straße

III. Beschluss
nach Antrag.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der / Die Vorsitzende | Der Referent

Ober-/Bürgermeister/-in
ea. Stadtrat / ea. Stadträtin

Georg Dunkel
Berufsmäßiger Stadtrat

IV. Abdruck von I. mit III.

über Stadtratsprotokolle (D-II/V-SP)

an das Direktorium – Dokumentationsstelle
an das Revisionsamt
z. K.

V. WV Mobilitätsreferat – GL5

1. Die Übereinstimmung des vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An die Stadtkämmerei
3. An das Direktorium HA II – BA
4. An den Bezirksausschuss 22
5. An das Baureferat
6. An das Kommunalreferat
7. An das Referat für Klimaschutz und Umwelt
8. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung
9. An den Behindertenbeirat
10. An die Stadtwerke München GmbH
11. An die Münchner Verkehrsgesellschaft mbH

12. An die Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH
13. An das Mobilitätsreferat – GB1
14. An das Mobilitätsreferat – GB2

    z.K.
15. Mit Vorgang zurück zum Mobilitätsreferat – GB 2.12

    z.K.

Am