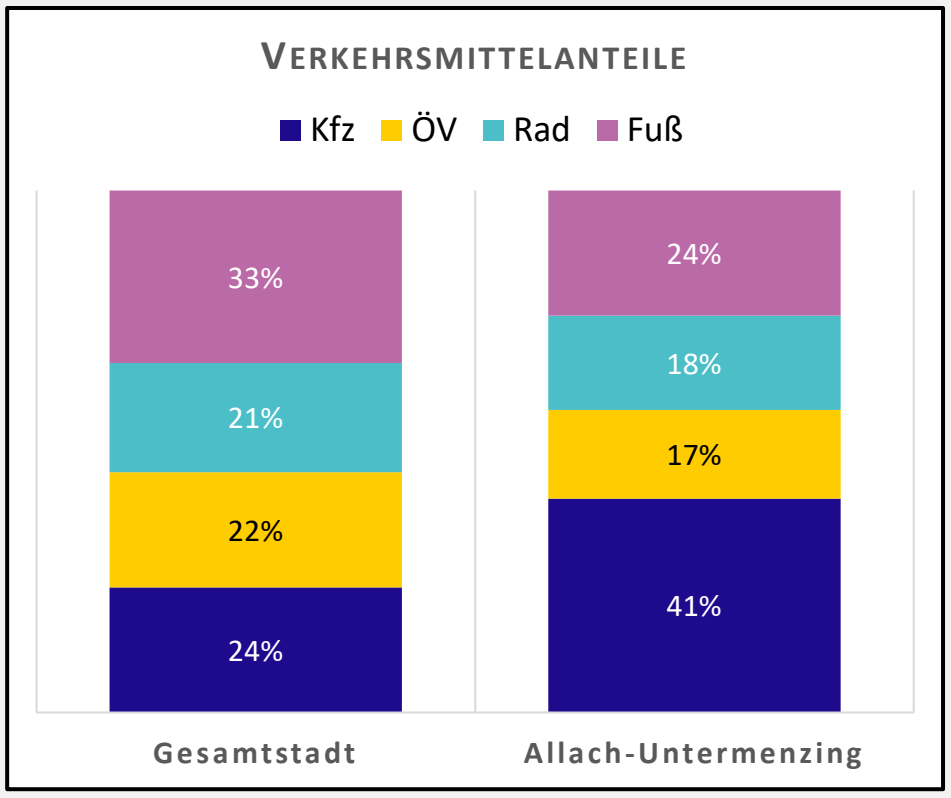
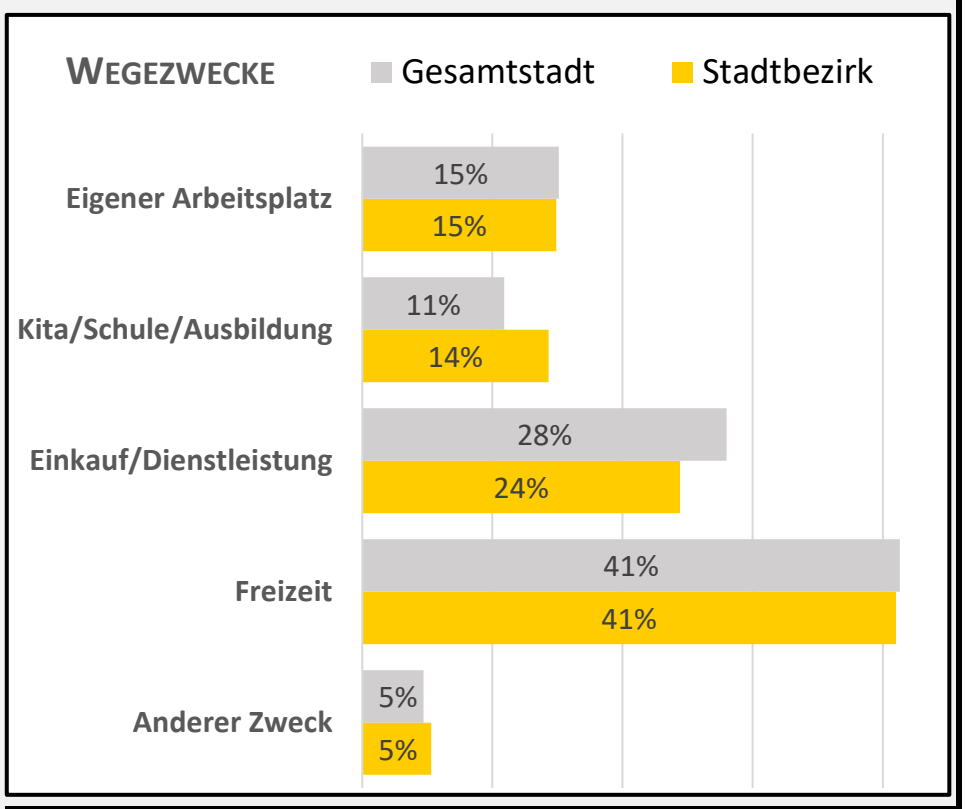
Stadtbezirk 23: Allach-Untermenzing

Anlage 1

SrV-Daten 2023, Stadtbezirksübersicht





Wegekennwerte		Gesamtstadt
Wege pro Tag	2,8	3,1
Dauer pro Weg in min	25,7	23,8
Entfernung pro Weg in km	8,3	6,0

Strukturdaten zum Stadtbezirk		Gesamtstadt
Bevölkerung[1]	35.918	1.589.026
Befragte	917	40.366
Stichprobengröße	2,55% der Bevölkerung	2,54%

Fahrzeugausstattung in Fz. / Haushalt	
Privat-Pkw	1,0
Dienst-Pkw	0,1
Fahrräder (konventionell)	2,1
Elektrofahrräder	0,3

Antriebsart des Haushalts-Pkw	
Benzin	66%
Diesel	23%
Plug-in Hybrid	4%
Elektroantrieb	3%

Üblicher Abstellort des Haushalts-Pkw	
Privater Stellplatz	69%
Öffentlicher Straßenraum	23%
Unterschiedlich	9%

"Ich nutze dieses Verkehrsmittel täglich oder fast täglich"	
Pkw	22,7%
Fahrrad	24,3%
ÖPNV	17,0%
Zu Fuß	36,7%
Leihrad	0,1%
E-Scooter	0,2%

Einwohnerstruktur nach Alter		Gesamtstadt
0 bis unter 15 Jahre	16%	13%
15 bis unter 25 Jahre	10%	10%
25 bis unter 45 Jahre	29%	34%
45 bis unter 65 Jahre	27%	26%
65 Jahre und älter	17%	17%

Weitere Kennziffern	Stadtbezirk	Gesamtstadt
Homeoffice-Quote	17%	16%
Durchschnittliche Haushaltsgröße	2,1	1,8
Durchschnittliche Pkw Besetzung	1,5	1,4
Bevölkerungsdichte in Einw. pro Hektar	23	52

[1]Stand 2023

Daten zur Einwohnerzahl und Bevölkerungsdichte © Statistisches Amt München

Daten aus Haushaltsbefragung "SrV 2023" der TU Dresden - Im Auftrag der LHM

Auswertung von MOR GB1.41 - gb1-41.mor@muenchen.de

STADTBEZIRKSVERGLEICHE

Die Darstellung der Stadtbezirksvergleiche ist rein statistischer Art und wertneutral.
Viele Unterschiede zwischen den Stadtbezirken ergeben sich natürlicherweise aus den strukturellen Unterschieden, die die verschiedenen Bezirke in ihrem Stadtbild und den spezifischen Gegebenheiten vor Ort auszeichnen.

Wege

- In keinem anderen Stadtbezirk werden weniger Wege pro Tag zurückgelegt.
- In keinem anderen Stadtbezirk dauern die zurückgelegten Wege länger.

Kfz-Verkehr

Kein anderer Stadtbezirk hat einen so hohen Anteil des Kfz-Verkehrs am Modal Split.

ÖV

Kein anderer Stadtbezirk hat einen so geringen Anteil des ÖVs am Modal Split. Ein Stadtbezirk (4%) hat einen gleich hohen Anteil.

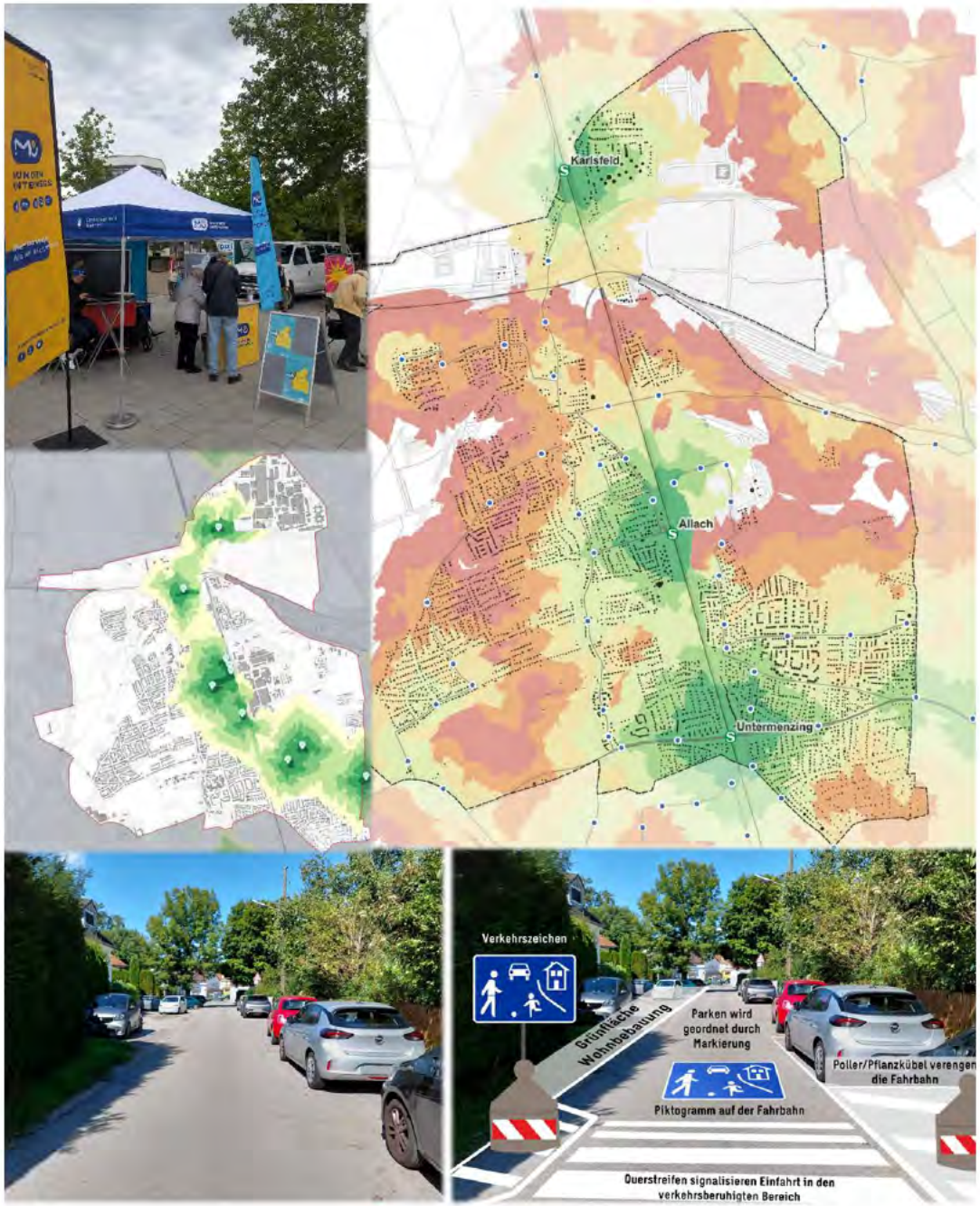
Radverkehr

Nur sehr wenige andere Stadtbezirke (13%) haben einen geringeren Anteil des Radverkehrs am Modal Split, drei Viertel der Stadtbezirke (75%) haben einen höheren Anteil. 12% der Stadtbezirke haben einen gleich hohen Anteil.

Fußverkehr

Kein anderer Stadtbezirk hat einen so geringen Anteil des Fußverkehrs am Modal Split.

Anlage 2



SWECO PLAN4BETTER

Landeshauptstadt München

Nahmobilitätskonzept für den 23. Stadtbezirk Allach-Untermenzing

Abschlussbericht

Bearbeitungszeitraum:
11/2024 – 05/2026

Änderungsliste

Version	Datum	Bezeichnung
1	08/2025	Entwurfsfassung 1 Zwischenstand Bestandsanalyse
2	11/2025	Entwurfsfassung 2 Zwischenstand – Aufbau Maßnahmenkonzept
3	03/2026	Entwurfsfassung 3 Umsetzungskonzept
4	05/2026	Entwurfsfassung Endbericht
5	05/2026	Endbericht

Sweco GmbH	Handelsregisternummer HRB21768HB
Projekt	Nahmobilitätskonzept Allach-Untermenzing
Auftraggeberin	Mobilitätsreferat der Landeshauptstadt München
Autor	Sweco GmbH [redacted]
	Plan4Better GmbH [redacted]
Datum	26.05.2026
Version	Endbericht
Dokumentname	260526_Ergebnisbericht_Nahmobilitätskonzept_Allach-Untermenzing_sweco

Inhaltsverzeichnis

1 **Anlass** 10
2 **Aufgabenstellung** 11
3 **Öffentlichkeitsbeteiligung** 12
3.1 Bestandsaufnahme 13
3.1.1 Online 13
3.1.2 Analog 14
3.1.3 Fußverkehrschecks 15
3.2 Maßnahmenkonkretisierung 17
3.2.1 Online 17
3.2.2 Analog 18
3.3 Abschlussveranstaltung 19
4 **Bestandsanalyse** 20
4.1 Planungsgrundlagen 20
4.1.1 Bestehende Konzepte und Planungen 20
4.1.2 Richtliniengrundlage der Fußverkehrsplanung 24
4.1.3 Richtliniengrundlage der Radverkehrsplanung 25
4.2 Siedlungsstruktur und Bevölkerung 27
4.2.1 Untersuchungsgebiet 27
4.2.2 Bebauung und Flächennutzung 28
4.2.3 Einrichtungen der Daseinsvorsorge 29
4.2.4 Bevölkerung 30
4.3 Erreichbarkeit 32
4.3.1 Erreichbarkeit ÖPNV und MIV 32
4.3.2 Konnektivität des Fuß- und Radverkehrs 34
4.3.3 Erreichbarkeit Daseinsvorsorgeeinrichtungen 35
4.3.4 ÖPNV-Qualität 39
4.3.5 Shared Mobility 44
4.4 Schwachstellenanalyse Nahmobilität 47
4.4.1 Politische und öffentliche Anträge 47
4.4.2 Begehung 48
4.4.3 Unfallhäufigkeiten 49
4.4.4 Fußverkehrsinfrastruktur 50
4.4.5 Radverkehrsinfrastruktur 53
4.4.6 ÖPNV 56
4.4.7 Motorisierter Individualverkehr 58

5 **Zieldefinition** 64
5.1 Leitziele für die Nahmobilität in Allach-Untermenzing 64
5.2 Zielkonzept 65
5.3 Umsetzungskontrolle und Monitoring 66
6 **Maßnahmenkonzept** 67
6.1 Zielorientierte Maßnahmen – Maßnahmensteckbriefe 70
6.1.1 Fuß- und Radverkehr 70
6.1.2 Öffentlicher Nahverkehr & Sharing Angebote 89
6.1.3 Aufenthaltsqualität 96
6.1.4 Sonstige 98
6.2 Umsetzungsempfehlungen 102
6.2.1 Busverkehr – Mehr Busse, mehr Haltestellen 104
6.2.2 Radverkehr - Ausbau des Radwegenetzes 107
6.2.3 Straßenüberquerung - Fuß- und Radquerungen sicher machen 111
6.2.4 Platz auf dem Gehweg – Umgang mit Gehwegparken 114
6.2.5 Sicherheit - Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung auf der Straße 116
6.2.6 Rad- und Fußverkehr - Neue Verbindungen schaffen 118
6.2.7 Carsharing – Einrichten 120
6.2.8 Nahversorgung - Kurze Wege für den Alltag ermöglichen 121
6.2.9 Fußverkehr - Gehwege ausbauen 123
6.2.10 Kreuzungen - Querung für Rad- und Fußverkehr erleichtern 127
6.2.11 Fußverkehr – Verkehrsberuhigung 131
6.2.12 Bereiche 133
7 **Umsetzungskonzept** 135
7.1 Quick Wins 137
7.2 Schwerpunktbereiche 137
7.2.1 Zentrum 138
7.2.2 Ost 138
7.2.3 Nord-Süd-Achse 138
7.2.4 Neue Quartiere 138
7.3 Mittel bis langfristige Maßnahmen 139
7.3.1 Mittelfristige Maßnahmen 139
7.3.2 Langfristige Maßnahmen 139
7.4 Umsetzungsbündel - Tabellen 141
7.5 Weitergehende Themen / Pain Points 147
8 **Zusammenfassung und Ausblick** 148

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Untersuchungsgebiet Allach-Untermenzing sowie Lage des Bezirks im gesamtstädtischen Kontext....10
Abbildung 2: Vorgehensweise im Projekt Nahmobilitätskonzept Allach-Untermenzing....11
Abbildung 3: Fixpunkte der Öffentlichkeitsbeteiligung....12
Abbildung 4: Bestandsaufnahme Online – Screenshot Kartendialog unser.muenchen.de....13
Abbildung 5: Bestandsaufnahme Online – Screenshot Ausschnitt Kommentare unser.muenchen.de....13
Abbildung 6: Bestandsaufnahme Analog – Stand am Allacher Wochenmarkt....14
Abbildung 7: Routen Fußverkehrschecks....16
Abbildung 8: Maßnahmenkonkretisierung Online - Screenshot Maßnahme....17
Abbildung 9: Maßnahmenkonkretisierung Online – Screenshot Kartendialog unser.muenchen.de....17
Abbildung 10: Maßnahmenkonkretisierung Analog – Beteiligungsstand und Expertendiskussion....18
Abbildung 11: Maßnahmenkonkretisierung - Gesamtergebnis (online & analog)....18
Abbildung 12: Standards für die Seitenraumbreite....24
Abbildung 13: Untersuchungsgebiet Allach-Untermenzing....27
Abbildung 14: Flächenanteil in Prozent....28
Abbildung 15: Flächennutzung im Stadtbezirk Allach-Untermenzing....28
Abbildung 16: Ausgewählte Einrichtungen der Daseinsvorsorge....29
Abbildung 17: Bevölkerungsverteilung....30
Abbildung 18: Verteilung Durchschnittsalter....31
Abbildung 19: Einzugsgebiet MIV vs. ÖPNV - Allacher Bahnhof....32
Abbildung 20: Einzugsgebiet MIV vs. ÖPNV Grundschule Theodor-Fischer-Straße....33
Abbildung 21: Einzugsgebiet MIV vs. ÖPNV Edeka Gerberau....33
Abbildung 22: Konnektivität des Fußverkehrs....34
Abbildung 23: Fußläufige Erreichbarkeit von Apotheken....36
Abbildung 24: Fußläufige Erreichbarkeit von Supermärkten....36
Abbildung 25: Erschlossene Bevölkerung je Einrichtung (Fuß) - Bezirk 23 vs. München....37
Abbildung 26: Erschlossene Bevölkerung je Einrichtung (Radverkehr) - Bezirk 23 vs. München....38
Abbildung 27: Anzahl erreichter Einrichtungstypen (wichtige Ziele der Daseinsvorsorge) zu Fuß....39
Abbildung 28: Liniennetz und Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs....40
Abbildung 29: Fußläufige Erreichbarkeit ÖPNV-Haltestellen....40
Abbildung 30: Fahrgastnachfrage auf Haltestellenebene....41
Abbildung 31: Methodik der ÖV-Güteklassen....42
Abbildung 32: Bestimmung der Haltestellenkategorien....42
Abbildung 33: Bestimmung der ÖV-Güteklassen....42

Abbildung 34: ÖV-Güteklassen Werktags (6-20 Uhr) 43
Abbildung 35: ÖV-Güteklasse Werktags (20-23 Uhr) 43
Abbildung 36: ÖV-Güte im Tages- und Wochenverlauf 44
Abbildung 37: Bevölkerungsanteil mit Zugang zu Scooter-Sharing-Angeboten nach Anbieter 44
Abbildung 38: Bediengebiete Scooter-Sharing 45
Abbildung 39: Fußläufige Erreichbarkeit von geplanten Mobilitätspunkten 46
Abbildung 40: Pain Point - Bestandsaufnahme politischer und öffentlicher Anträge 47
Abbildung 41: Bahnhofsvorplatz Allach und Diamaltgelände 48
Abbildung 42: Gehwege und ruhender Verkehr in Wohngebieten 48
Abbildung 43: Allach Historischer Kern 49
Abbildung 44: Unfallorte Fuß- und Radverkehr 49
Abbildung 45: Unfälle mit Beteiligung Fuß- und Radverkehr an Kreuzungen 50
Abbildung 46: Übersicht der Gehwegbreiten im Untersuchungsgebiet 50
Abbildung 47: Pain Points Fußverkehr und Erhebungsmethode 51
Abbildung 48: Pain Points Fußverkehr und Kategorie 52
Abbildung 49: Bestehendes und geplantes Radwegenetz Bezirk 23 53
Abbildung 50: Pain Points Radverkehr und Erhebungsmethode 54
Abbildung 51: Pain Points Radverkehr und Kategorie 55
Abbildung 52: Pain Points ÖPNV 57
Abbildung 53: Klassifiziertes Straßennetz in Allach-Untermenzing 58
Abbildung 54: Zulässige Geschwindigkeiten in Allach-Untermenzing (kategorisiert) 59
Abbildung 55: Kfz-Streckenbelastungen gem. M3-Verkehrsmodell 60
Abbildung 56: Pain Points Gehwegparken 62
Abbildung 57: Pain Points MIV und Sharing-Angebot 62
Abbildung 58: Ziele der Mobilitätstrategie 2035 64
Abbildung 59: Zielkonzept Nahmobilitätskonzept Allach-Untermenzing 65
Abbildung 60: Schaubild Ablauf Maßnahmenkonzept 67
Abbildung 61: Ablauf Umsetzungskonzept 136
Abbildung 62: Umsetzungskonzept Schwerpunktbereiche 137
Abbildung 63: Umsetzungskonzept Maßnahmenübersicht 140

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Erschlossene Bevölkerung je Einrichtung (Fuß) – Bezirk 23 vs. München 37
Tabelle 2: Erschlossene Bevölkerung je Einrichtung (Radverkehr) – Bezirk 23 vs. München 38
Tabelle 3: Anteil der erschlossenen Bevölkerung durch ÖPNV-Haltestellen 41
Tabelle 4: Vergleich ÖV-Güte Bezirk 23 vs. München 44
Tabelle 5: Vergleich Erschließung Mobilitätspunkte Bezirk 23 vs. München 45
Tabelle 6: Zusammenfassende Darstellung der allgemeinen Kommentare Öffentlichkeitsbeteiligung - Themenfeld Shared Mobility 46
Tabelle 7: Kategorisierung Pain Points Fußverkehr (verortbar) (Mehrfachnennung möglich) 51
Tabelle 8: Zusammenfassende Darstellung der allgemeinen Kommentare Öffentlichkeitsbeteiligung - Themenfeld Fußverkehr 53
Tabelle 9: Kategorisierung Pain Points Radverkehr (verortbar) (Mehrfachnennung möglich) 55
Tabelle 10: Zusammenfassende Darstellung der allgemeinen Kommentare Öffentlichkeitsbeteiligung - Themenfeld Radverkehr 56
Tabelle 11: Zusammenfassende Darstellung der allgemeinen Kommentare Öffentlichkeitsbeteiligung - Themenfeld ÖPNV 57
Tabelle 12: Zusammenfassende Darstellung der allgemeinen Kommentare Öffentlichkeitsbeteiligung - Themenfeld Kfz 63
Tabelle 13: Zielgrößen der Umsetzungskontrolle 66
Tabelle 14: Bewertung Bedeutung im Netz 68
Tabelle 15: Bewertung Bedeutung für die Bürgerschaft 68
Tabelle 16: Wirkung auf die Nahmobilität 68
Tabelle 17: Klassifizierung nach Prioritätsstufen 68
Tabelle 18: Gesamtergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung zur Maßnahmenpriorisierung 102
Tabelle 19: Umsetzungskonzept – Quick Wins 141
Tabelle 20: Umsetzungskonzept – Schwerpunktbereich Zentrum 142
Tabelle 21: Umsetzungskonzept – Schwerpunktbereich Ost 143
Tabelle 22: Umsetzungskonzept – Schwerpunktbereich Nord-Süd-Achse 144
Tabelle 23: Umsetzungskonzept – Schwerpunktbereich Nord-Neue Quartiere 144
Tabelle 24: Umsetzungskonzept – Mittelfristige Maßnahmen 145
Tabelle 25: Umsetzungskonzept – Langfristige Maßnahmen 146

Anlagenverzeichnis

Anhang I	Pain-Point-Liste
Anhang II	Validierung Verkehrsmodell
Anhang III	Kartenband

Abkürzungsverzeichnis

AG	Auftraggeberin
AN	Auftragnehmer
FGÜ	Fußgängerüberweg „Zebrastreifen“
Kfz	Kraftfahrzeug
LHM	Landeshauptstadt München
MiD	Mobilität in Deutschland
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MVG	Münchner Verkehrsgesellschaft mbH
MVV	Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH
P+R	Park-and-Ride
Pkw	Personenkraftwagen
SrV	System repräsentativer Verkehrsbefragungen
ÖV	Öffentlicher Verkehr
ÖPNV	Öffentlicher Nahverkehr

Literaturverzeichnis

FGSV. (2002). *Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen - Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen: EFA*. Köln: FGSV-Verl.

FGSV. (2006). *Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen - Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen: RASt 06.* Köln: FGSV Verlag GmbH.

FGSV. (2010). *Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen - Empfehlungen für Radverkehrsanlagen: ERA* (2010 Ausg.). Köln: FGSV-Verlag.

FGSV. (2011). *Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen - Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen: H BVA.* Köln: FGSV-Verlag.

FGSV. (2012). *Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen - Hinweise zum Fahrradparken* (Ausgabe 2012 Ausg.). Köln: FGSV-Verlag.

FGSV. (2022). *Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: E-Klima*. Köln: FGSV Verlag GmbH.

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV). (2023). *Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs - EAR 23.* Köln: FGSV-Verl.

LHM - Mobilitätsreferat. (2019). *muenchenunterwegs*. Von Der Münchner Radentscheid: https://muenchenunterwegs.de/radentscheid abgerufen

LHM. (07 2025). *Indikatorenatlas München*. Von https://mstatistik.muenchen.de/indikatorenatlas/atlas.html abgerufen

LHM Mobilitätsreferat. (01. 06 2021). *RatsInformationsSystem München.* Von Sitzungsvorlage 20-26 / V 03507 - Mobilitätsstrategie 2035: https://risi.muenchen.de/risi/sitzungsvorlage/detail/6619227 abgerufen

LHM Mobilitätsreferat. (01 2021). *RatsInformationsSystem München.* Von Sitzungsvorlage 20-26 / V 01848 - Zwischenbericht Nahverkehrsplan: https://risi.muenchen.de/risi/sitzungsvorlage/detail/6278313 abgerufen

LHM Referat für Stadtplanung. (2021). *Demographiebericht München - Teil 2*. München.

LHM Referat für Stadtplanung und Bauordnung. (2006). *Verkehrsentwicklungsplan.* München: Landeshauptstadt München Referat für Stadtplanung und Bauordnung.

LHM Stadtrecht. (2020). *Satzung der Landeshauptstadt München über die Herstellung und Bereithaltung von Abstellplätzen für Fahrräder (Fahrradabstellplatzsatzung – FabS)*. München: Landeshauptstadt München.

Portal München Betriebs GmbH & Co. KG. (13. 05 2025). *www.muenchen.de*. Von https://www.muenchen.de/stadtteile/allach-wissenswertes-tipps-und-infos abgerufen

Technische Universität Dresden. (2025). *Mobilität in Städten 2023 - Mobilitätssteckbrief für München.* Von RatsInformationsSystem München: https://risi.muenchen.de/risi/dokument/v/9304817 abgerufen

.

1 Anlass

Die Landeshauptstadt München sieht sich aufgrund eines prognostizierten starken Bevölkerungswachstums und den damit verbundenen wachsenden Mobilitätsbedürfnissen der Bevölkerung einem besonderen Handlungsdruck gegenüber. Insbesondere im Stadtbezirk 23 Allach-Untermenzing, der zu den am stärksten wachsenden Gebieten gehört, wird eine Zunahme an Wohnberechtigten von 33,2 % zwischen 2019 und 2040 erwartet (LHM Referat für Stadtplanung, 2021). Diese Entwicklung bringt signifikante Veränderungen in den verkehrlichen Belangen mit sich, die im Sinne der Verkehrswende und der Münchner Mobilitätsstrategie 2035 bevorzugt durch umweltfreundliche Verkehrsformen gestaltet werden sollen.

Die Zunahme des motorisierten Individualverkehrs (MIV) in Allach-Untermenzing, der laut dem System repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV) – „Mobilität in Städten 2023“ mit 41 % den höchsten Anteil am Modal Split in München aufweist, stellt eine Herausforderung dar. Gleichzeitig gehören die Anteile des Radverkehrs, des Fußverkehrs und des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) am Modal Split zu den geringsten im städtischen Vergleich (Technische Universität Dresden, 2025).

Um Stausituationen sowie Lärmbelästigungen zu vermeiden und umweltfreundliche Verkehrsmittel im Bezirk zu stärken, ist es erforderlich, den Fokus auf die Förderung der Nahmobilität zu legen. Die fortlaufende Nachverdichtung im 23. Stadtbezirk bietet sowohl Herausforderungen als auch Chancen, um die Anteile des Umweltverbundes zu erhöhen und die Nahversorgung sowie den öffentlichen Nahverkehr zu verbessern.

Vor diesem Hintergrund wurde das Nahmobilitätskonzept für den Stadtbezirk Allach-Untermenzing initiiert, um eine nachhaltige Mobilitätsstrategie zu entwickeln, die den Bedürfnissen der Bevölkerung entspricht und gleichzeitig die Klimaschutzziele der Stadt München unterstützt. Die Kombination von Öffentlichkeitsbeteiligung und fachlicher Konzeptentwicklung ist dabei ein zentraler Bestandteil, um Lösungen zu erarbeiten und eine hohe Akzeptanz der geplanten Maßnahmen zu gewährleisten.

Die Untersuchung zielt darauf ab, gemeinsam mit der Bevölkerung vor Ort die verkehrlichen Herausforderungen zu identifizieren und darauf aufbauend Lösungen zu erarbeiten, die den Anforderungen einer wachsenden Stadt gerecht werden und die Lebensqualität im Stadtbezirk Allach-Untermenzing sichern.

In der nachfolgenden Abbildung 1 ist der 23. Stadtbezirk Allach-Untermenzing und dessen Lage innerhalb der Stadt München dargestellt.

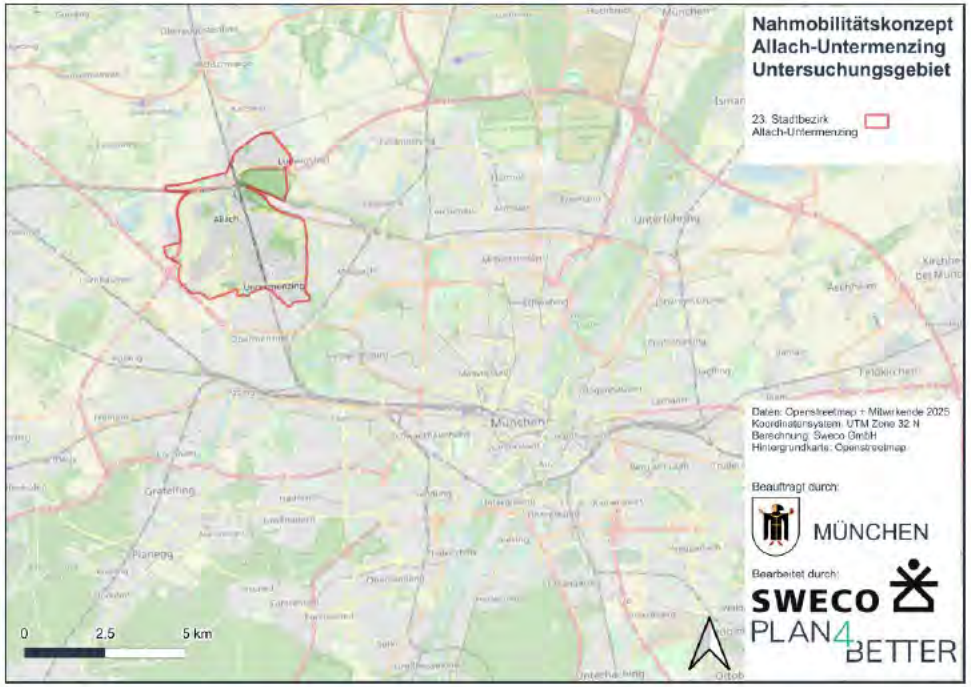


Abbildung 1: Untersuchungsgebiet Allach-Untermenzing sowie Lage des Bezirks im gesamtstädtischen Kontext

2 Aufgabenstellung

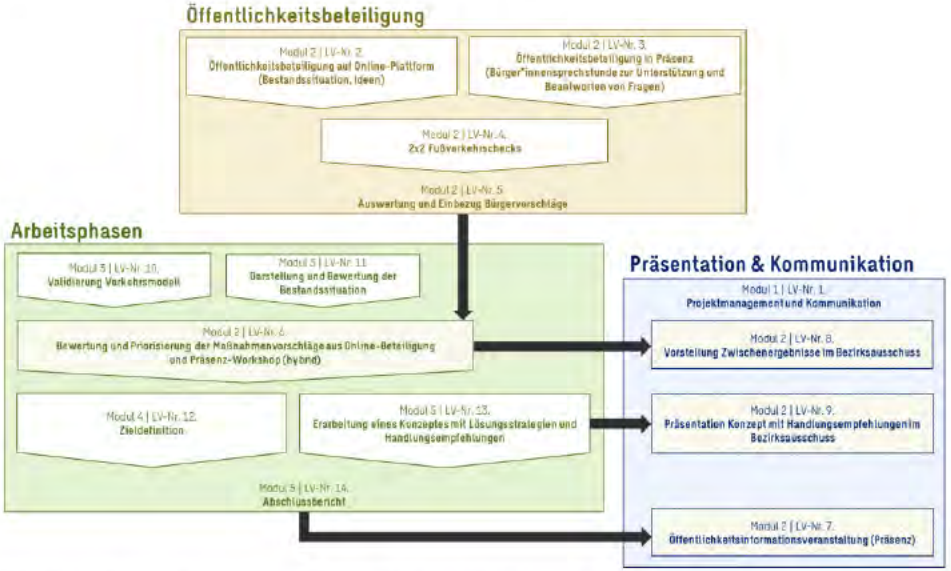


Abbildung 2: Vorgehensweise im Projekt Nahmobilitätskonzept Allach-Untermenzing

Modul 1 Projektmanagement und Kommunikation:

Modul 1 beinhaltet alle begleitenden organisatorischen Tätigkeiten und Abstimmungen über die gesamte Projektlaufzeit.

Modul 2 Öffentlichkeitsbeteiligung:

Über den gesamten Projektablauf ist die Beteiligung der Öffentlichkeit ein wichtiger Konzeptbaustein. Das Beteiligungskonzept wurde in einem Workshop zu Projektbeginn zusammen mit der Auftraggeberin (AG) erstellt und beinhaltet die **Öffentlichkeitsbeteiligung zur Bestandsanalyse** (digital & analog), die Durchführung von **Fußverkehrschecks**, die **Öffentlichkeitsbeteiligung zur Priorisierung der Maßnahmenvorschläge** (digital & analog) sowie eine **Ergebnispräsentation** in Form einer **analogen Abschlussveranstaltung.**

Modul 3 Bestandsaufnahme und -analyse:

Die **Validierung des Verkehrsmodells** für Allach-Untermenzing umfasst die Überprüfung der Verkehrsparameter durch Abgleich mit aktuellen Erhebungen und zukünftigen Entwicklungen im Stadtbezirk.

Die **Darstellung und Bewertung der Bestandssituation** beinhaltet die Analyse und Bewertung der Verkehrsinfrastruktur im Untersuchungsgebiet, einschließlich des privaten motorisierten Individualverkehrs (MIV), des ÖPNVs, des Radverkehrs und des Fußverkehrs.

Modul 4 Zieldefinition:

In Modul 4 werden **qualitative** und **quantitative** Ziele für das Nahmobilitätskonzept festgelegt. Indikatoren für Monitoring und Evaluation des Fortschritts ermöglichen die systematische Beobachtung und Bewertung der Umsetzung.

Modul 5 Maßnahmenkonzept:

Das Maßnahmenkonzept entwickelt konkrete **Vorschläge zur Verbesserung** des ÖPNV, Fuß- und Radverkehrs sowie zur Integration von Sharing-Angeboten und einer stadtverträglichen Verkehrsführung. Es enthält Kostenschätzungen und eine Umsetzungsstrategie mit Priorisierung nach Wirksamkeit.

3 Öffentlichkeitsbeteiligung

Die Bewohner*innen sind direkt mit den Herausforderungen des Verkehrs konfrontiert. Um deren Meinungen und Bedürfnisse zu berücksichtigen, ist es wichtig, diese aktiv in die Planungsprozesse einzubeziehen. Bei der Neugestaltung von Mobilität und Stadträumen ist es im Sinne der Gleichberechtigung besonders wichtig, alle möglichen Nutzergruppen, also auch Menschen aus unterrepräsentierten oder marginalisierten Gruppen (Kinder und Jugendliche, Ältere Menschen, Menschen mit Behinderung, wirtschaftlich oder sozial benachteiligte Menschen) einzubeziehen. Daher sollten die Beteiligungsprozesse so offen und einladend wie möglich gestaltet werden. Dies gilt insbesondere für die Entwicklung und Umsetzung von Nahmobilitätskonzepten, um eine sichere, leicht zugängliche Mobilität zu gewährleisten – insbesondere für Menschen, die nicht auf ein Kfz zurückgreifen können oder wollen. Partizipative Ansätze helfen, die Planung an den tatsächlichen Bedürfnissen der Öffentlichkeit auszurichten, fördern den Austausch von Meinungen und helfen, Konflikte zu lösen. Dadurch wird die Akzeptanz in der Bevölkerung gestärkt und potenzielle Widerstände im Projektverlauf können frühzeitig erkannt werden.



Abbildung 3: Fixpunkte der Öffentlichkeitsbeteiligung

Die Öffentlichkeitsbeteiligung findet dabei in drei Phasen und mit unterschiedlichen Konzepten statt (vgl. Abbildung 3).

Zur Konkretisierung der Fixpunkte und der Konzeption der Öffentlichkeitsbeteiligung fand am 06.02.2025 ein Workshop mit AG und Auftragnehmer (AN) statt. Hierbei wurden sowohl die Ziele der Öffentlichkeitsbeteiligung definiert als auch die unterschiedlichen Beteiligungsformate diskutiert und konkretisiert. Am Workshop zur Konzeption der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden von AG-Seite die betroffenen Fachbereiche in Mobilitätsreferat, Direktorium und IT-Referat einbezogen. Zu Beginn wurden die Erwartungen der unterschiedlichen Fachbereiche bzgl. der Öffentlichkeitsbeteiligung abgefragt. Identifizierte Hauptziele waren hierbei:

- Breite Beteiligung mit nachvollziehbaren Einflussmöglichkeiten und zielgruppenspezifischen Formaten
- Transparenter Beteiligungsprozess durch effektives Erwartungsmanagement und aktive Moderation für tragfähige Kompromisse
- Steigerung des Bewusstseins und Verständnisses für die Situation im Stadtbezirk durch informative Ansätze
- Erarbeitung bedarfsgerechter und umsetzbarer Maßnahmen zur Erhöhung der Akzeptanz umweltfreundlicher Verkehrsmittel

In Kleingruppen wurde an vier Tischgruppen die Grundlagen der Beteiligungsbausteine Bestandsanalyse digital und analog, Fußverkehrschecks, Maßnahmen-Konkretisierung digital und analog sowie Schlussveranstaltung diskutiert und erarbeitet. Das Beteiligungskonzept gliedert sich thematisch in die in Abbildung 3 dargestellten Phasen. Methodisch werden sowohl digitale als auch analoge Beteiligungsformate angeboten und in den nachfolgenden Kapiteln näher erläutert.

3.1 Bestandsaufnahme

3.1.1 Online

Für die Bestandsaufnahme wurde eine umfassende Online-Beteiligung durchgeführt. Diese erstreckte sich über die Kalenderwochen 20 bis 24 (Mai/Juni 2025) und richtete sich an alle über 14-jährigen Bewohnenden des 23. Stadtbezirks sowie alle Personen, die in einer Beziehung zu diesem Bezirk stehen, wie beispielsweise Beschäftigte. Die Beteiligung erfolgt über die Plattform unser.muenchen.de (vgl. Abbildung 4 & Abbildung 5). Die Aktivierung umfasste Werbemaßnahmen wie die Bewerbung über Plakate im Stadtbezirk und Flyer (Integration in Stadtteilspiel kreuz & quer), lokalen Medien sowie Social Media.

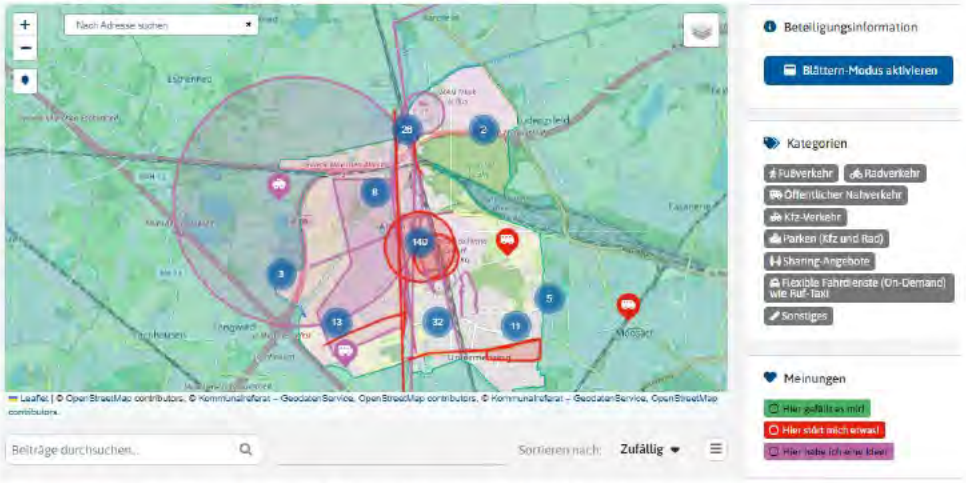


Abbildung 4: Bestandsaufnahme Online – Screenshot Kartendialog unser.muenchen.de

Inhaltlich bot eine eingerichtete Projektwebsite eine klar strukturierte und informative Präsentation des Vorhabens. Interessierte konnten Schwachstellen und Verbesserungsvorschläge auf einer kartenbasierten Beteiligungsplattform melden.

Diese Phase der Bestandsaufnahme hatte zum Ziel, eine Vielzahl von Problemstellen und Ideen durch die aktive Beteiligung der Bürgerschaft zu sammeln. Dadurch sollten die vom AG übermittelten sowie vom AN identifizierte Pain Points[1] ergänzt und somit eine breite Grundlage für die spätere Erarbeitung von Maßnahmen geschaffen werden.

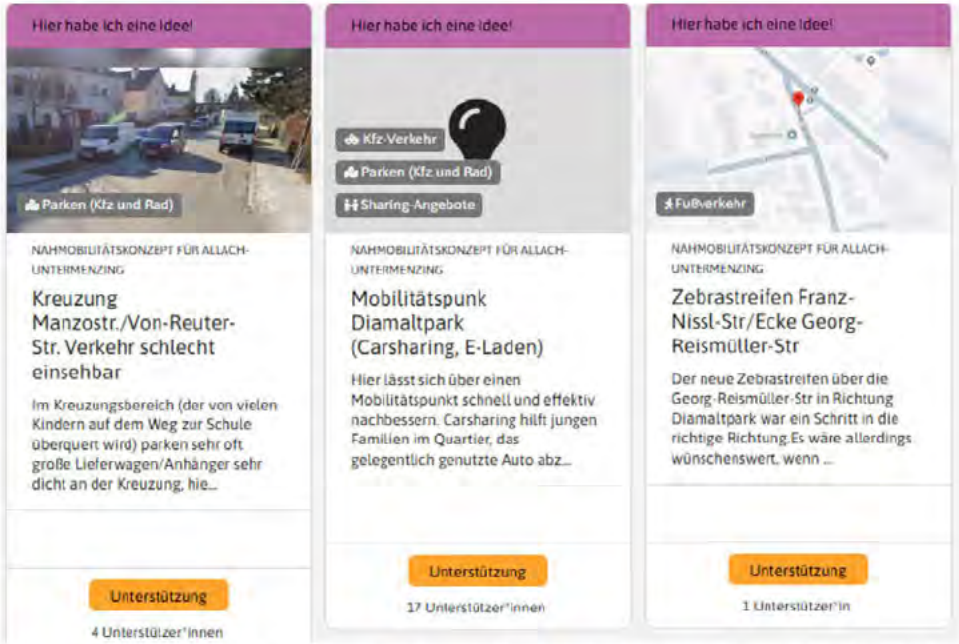


Abbildung 5: Bestandsaufnahme Online – Screenshot Ausschnitt Kommentare unser.muenchen.de

[1] Ein Pain Point bezeichnet im Rahmen des Nahmobilitätskonzeptes einen konkret benennbaren Schwachpunkt/Strecke oder ein Hindernis im bestehenden Mobilitätssystem, das Nutzende im Alltag beeinträchtigt (z. B. bei Sicherheit, Komfort, Erreichbarkeit oder Reisezeit) und dadurch die Nutzung von Fuß- und Radverkehr sowie des ÖPNV erschwert oder unattraktiver macht.

3.1.2 Analog

Zusätzlich zur digitalen Beteiligung fand am 27.Mai 2025 eine analoge Veranstaltung auf dem Marktplatz/Oertelplatz in Allach-Untermenzing statt. Dieses Format zielte darauf ab, weniger digital affine Personen sowie ältere Generationen anzusprechen und gleichzeitig "Laufkundschaft" über das Projekt zu informieren und für die Beteiligung zu gewinnen. Die Beteiligung fand als eine Art ganztägiger „Sprechstunde für Bürger*innen“ statt und unterstützte somit die digitale Bestandsaufnahme. Materialien wie Pavillon, Lastenrad, Laptops und Tablets wurden von der AG bereitgestellt, sodass Interessierte ihre Anliegen und Vorschläge mit Unterstützung von Mitarbeitenden direkt vor Ort eintragen können.



Abbildung 6: Bestandsaufnahme Analog – Stand am Allacher Wochenmarkt

Insgesamt sind im Rahmen der beiden Beteiligungsformate 276 Kommentare eingegangen. Davon wurden 64 Kommentare im Rahmen der analogen Veranstaltung aufgenommen und auf der Plattform unser.muenchen.de nachgetragen. Die Kommentare wurden verschiedenen "Labels" zugeordnet. Einem Kommentar konnten dabei auch mehrere Labels zugeordnet werden. Insgesamt wurden 428 Labels vergeben, die sich wie folgt aufteilen:

- Fußverkehr: 90
- Radverkehr: 101
- Öffentlicher Nahverkehr: 73
- Kfz-Verkehr: 97
- Parken (Kfz und Rad): 42
- Sharing-Angebote: 12
- Flexible Fahrdienste (On-Demand) wie Ruf-Taxi: 1
- Sonstiges: 12

Somit sind die meisten Kommentare für den Radverkehr (~24 %), den Kfz-Verkehr (~23 %) sowie den Fußverkehr (~21 %) eingegangen. Rund 17 % der Kommentare betreffen den ÖPNV. Die restlichen Labels erhalten Anteile von unter 10 % der Gesamtanzahl der vergebenen Labels.

Neben den Labels gab es die Möglichkeit für Kommentare anderer Nutzerinnen und Nutzer abzustimmen. Die fünf Kommentare mit den meisten Punkten behandeln die folgenden Themen:

- Car-Sharing-Angebote auf Allach ausweiten (41 Punkte)
- Einrichtung von Fahrradstraßen prüfen (41 Punkte)
- Verbesserung des ÖPNV durch weiteren direkten Anschluss an den höherrangigen ÖPNV – Verlängerung U3 (42 Punkte)
- Direkte Busverbindung zwischen Allach und dem Bahnhof Moosach herstellen (46 Punkte)
- Verbesserung des ÖPNVs in Allach und an den höherrangigen ÖPNV mit Anbindung in das Stadtzentrum (41 Punkte)
- Direkte Verbindung nach Pasing mit einer X-Bus-Linie (56 Punkte)

Allgemeine Hinweise aus der Öffentlichkeitsbeteiligung

In den genannten Beteiligungsformaten zur Bestandsanalyse konnten nicht alle Kommentare und Hinweise sinnvoll einem georeferenzierten Punkt zugeordnet werden. So gab es eine Vielzahl von einerseits schwer zu verorteten Aspekten, aber auch für das gesamte Planungsgebiet gültige Aussagen. Rückmeldungen, die nicht eindeutig georeferenziert werden konnten, wurden als „Allgemeine Hinweise“ weiter betrachtet und thematisch den folgenden Kategorien zugeordnet:

- Shared Mobility
- Fußverkehr
- Radverkehr
- ÖPNV
- Kfz

Zur Sicherstellung einer strukturierten Auswertung erfolgte anschließend eine Bündelung inhaltlich übereinstimmender Rückmeldungen unter Angabe der jeweiligen Hinweis-IDs. Für die übergeordneten Themen wurden die zugehörigen Supporte summiert, um deren Gewichtung im Gesamtkontext sichtbar zu machen.

Die gebündelte Auswertung gem. der oben genannten Kategorien ist in Kapitel 4.3 sowie Kapitel 4.4 dargestellt.

3.1.3 Fußverkehrschecks

Ein weiteres Element der Beteiligung im Rahmen der Bestandsaufnahme sind vier Fußverkehrschecks, die in der Kalenderwoche 23 begonnen haben und mit vier Veranstaltungen in der Kalenderwoche 27 fortgesetzt wurden. Für die Durchführung der Checks wurden unterschiedliche Stakeholder im Untersuchungsgebiet durch die Stadt München angeschrieben und eingeladen:

- Mitglieder des Bezirksausschusses
- MVG
- Alten- und Servicezentrum (ASZ)
- Seniorenbeirätin
- Türkische Islamische Gemeinde e.V. zu Allach/München
- Familienzentrum Fam e.V. (an St.-Johann-Str.)
- Münchner Volkshochschule am Oertelplatz
- AWO-Jugendzentrum orangeplanet
- Grundschule Manzostraße, Schulzentrum Pfarrer Grimm (Gymnasium und Realschule)
- Polizei & Freiwillige Feuerwehr Allach
- SV und TSV Allach
- Vertretung Kath. Kirche St. Martin

In einem Auftaktworkshop wurden die Teilnehmenden in die Thematik und den Ablauf der Checks eingeführt. Die Checks decken verschiedene Gebiete in Allach-Untermenzing ab und wurden aufgrund der vorausgehenden Analysen und Untersuchungen seitens des Planerteams vorgeschlagen und im Rahmen des Auftaktworkshops mit den Teilnehmenden sowie der AG konkretisiert und angepasst. Die Begehungen dienen einer detaillierten Erhebung der fußverkehrsbezogenen Gegebenheiten vor Ort. Das Ziel ist es, durch die direkte Beobachtung und Interaktion mit den Teilnehmenden wichtige Schwachstellen und Potenziale für die Verbesserung der Nahmobilität zu identifizieren und praxisnahe Lösungen zu erarbeiten.

Hinweis: Insgesamt wurde sowohl der Auftaktworkshop als auch die eigentlichen Fußverkehrschecks äußerst schlecht angenommen. Mangels direkter Rückmeldungen lässt sich die Ursache nicht abschließend bestimmen. Als mögliche Einflussfaktoren kommen das Unwetter am Tag der Einführungsveranstaltung sowie die während der Fußverkehrschecks herrschende Hitzewelle in Betracht.

Die in der folgenden Abbildung 7 dargestellten Routen wurden im Rahmen der Fußverkehrschecks begangen:

Insgesamt sind im Rahmen der Fußverkehrschecks weitere 56 Kommentare eingegangen. Besonders hervorgehoben wurden im Rahmen der Fußverkehrschecks die folgenden Themen:

Route Eversbuschstraße:

- Fehlende bzw. schmale Gehwege entlang der stark befahrenen Nord-Süd-Achse Eversbuschstraße
- Große Querungsbreiten zwischen Seitenräumen an Knotenpunkten

Route Manzostraße :

- Fehlende Aufenthaltsbereiche und Sitzmöglichkeiten
- Fehlende Barrierefreiheit an Haltestellen
- Fehlende Absenkungen an Bordsteinen
- Bewuchs und Gehwegparken, wodurch ohnehin schmale Seitenräume weiter einschränkt werden
- Fehlende Querungsstellen entlang von Fußwegen/Schulwegen

Route über die Würm:

- Konfliktsituationen zwischen dem Rad- und Fußverkehr
- Unklare Vorfahrtsregelung bzw. Nichtbeachtung von geltenden Vorfahrtsregelungen
- Fehlende Fußwege

Route Zugang zur Bahn:

- Fehlende Aufenthaltsbereiche und Sitzmöglichkeiten
- Bewuchs und Gehwegparken, wodurch ohnehin schmale Seitenräume weiter einschränkt werden
- Große Querungsbreiten zwischen Seitenräumen an Knotenpunkten
- Fehlende Fußwege
- Fehlende Aufenthaltsbereiche und Sitzmöglichkeiten



Abbildung 7: Routen Fußverkehrschecks

3.2 Maßnahmenkonkretisierung

3.2.1 Online

Für die Maßnahmenkonkretisierung wurde im Zeitraum der Kalenderwochen 41 bis 44 (Oktober/November 2025) eine umfassende Online-Beteiligung durchgeführt. Angesprochen wurden alle Personen ab 14 Jahren, die im 23. Stadtbezirk wohnen sowie Personen, die dort arbeiten, lernen oder sich regelmäßig aufhalten.

Im Vorfeld der Beteiligung wurden insgesamt 25 übergreifende, zielorientierte Maßnahmen (vgl. Kapitel 6.1) erarbeitet und zur Priorisierung auf der Beteiligungsplattform unser.muenchen.de veröffentlicht. Jede Maßnahme wurde mit einer Kurzbeschreibung, Beispielverortungen im Untersuchungsgebiet sowie einer groben Einschätzung von Kosten und Umsetzungsdauer dargestellt. Für ausgewählte Maßnahmen wurden zusätzlich exemplarische Anwendungsfälle ergänzt (vgl. Abbildung 8). Dadurch sollte eine transparente und nachvollziehbare Entscheidungsgrundlage für die Teilnehmenden geschaffen werden.

Die Bewerbung der Online-Beteiligung erfolgte analog zu den Kommunikationsmaßnahmen der Beteiligung zur Bestandsaufnahme (vgl. Kapitel 3.1).

Die Teilnehmenden hatten die Möglichkeit, sich über alle 25 Maßnahmen zu informieren und anschließend die aus ihrer Sicht fünf wichtigsten Maßnahmen zu priorisieren.



Abbildung 8: Maßnahmenkonkretisierung Online - Screenshot Maßnahme

Abbildung 9 zeigt beispielhaft die Darstellung der Maßnahmen auf der städtischen Beteiligungsplattform.



Abbildung 9: Maßnahmenkonkretisierung Online – Screenshot Kartendialog unser.muenchen.de

3.2.2 Analog

Zusätzlich zur Online-Beteiligung fand am 21.Oktober 2025 eine analoge Beteiligungsveranstaltung auf dem Marktplatz/Oertelplatz in Allach-Untermenzing statt. Die Veranstaltung wurde als ganztägige offene Sprechstunde durchgeführt, bei der Bürger*innen die Möglichkeit hatten, direkt mit Vertreter*innen der Stadtverwaltung sowie dem Gutachterteam ins Gespräch zu kommen. Ergänzend dazu wurde im Rahmen einer moderierten Expertendiskussion das Projekt vorgestellt und Fragen aus der Bürgerschaft beantwortet. An der Diskussion nahmen jeweils eine Vertreterin bzw. ein Vertreter der Landeshauptstadt München sowie der beteiligten Gutachterbüros teil.

Wie im Online-Format konnten sich die Teilnehmenden vor Ort über alle 25 erarbeiteten Maßnahmen informieren und ihre fünf priorisierten Maßnahmen mittels Klebepunkten kennzeichnen.



Abbildung 10: Maßnahmenkonkretisierung Analog – Beteiligungsstand und Expertendiskussion
Bildrechte Foto rechts: Landeshauptstadt München - Julia Kiendl

Insgesamt nahmen an den beiden Beteiligungsformaten zur Maßnahmenkonkretisierung knapp 200 Personen teil. Rund 130 Rückmeldungen wurden über die Online-Plattform erfasst, weitere knapp 70 Rückmeldungen im Rahmen der analogen Veranstaltung.

Abbildung 11 zeigt das zusammengeführte Ergebnis beider Formate, sortiert nach Priorisierung (von hoch nach niedrig).

Gesamtergebnis sortiert nach Priorisierung

Oertelplatz, 21.10.2025, 10-18 Uhr & Unser.muenchen.de, 06.10. - 02.11.2025

Nr.	Maßnahme	Votes	Ranking
14	Busverkehr - Mehr Busse, mehr Haltestellen	143	1
8	Radverkehr - Ausbau des Radwegenetzes	117	2
9	Straßenüberquerung - Fuß- und Radquerungen sicher machen	80	3
3	Platz auf dem Gehweg - Parken verhindern	62	4
12	Sicherheit - Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung auf der Straße	54	5
7	Rad- und Fußverkehr - Neue Verbindungen schaffen	47	6
16	Carsharing – Einrichten	42	7
24	Nahversorgung - Kurze Wege für den Alltag ermöglichen	40	8
1	Fußverkehr - Gehwege ausbauen	38	9
10	Kreuzungen - Querung für Rad- und Fußverkehr erleichtern	33	10
22	Sichere Schulwege - Kommunikation und Information	32	11
15	Flexible Fahrdienste - Angebote schaffen	30	12
4	Platz auf Geh- und Radweg - Pflanzen zurückschneiden	26	13
6	Barrierefreie Bewegung - Wege für alle nutzbar machen	24	14
20	Straßenraum - Aufenthaltsqualität erhöhen	24	14
18	E-Tretroller - Abstellflachen schaffen	22	16
23	Parken - Gute Lösungen für freie Gehwege	22	16
5	Platz auf Geh- und Radweg - Weitere Hindernisse entfernen	21	18
2	Fußverkehr – Verkehrsberuhigung	20	19
11	Fahrradabstellplätze – Ausbauen	18	20
21	Fußwege - Beleuchtung ausbauen	18	20
13	Busverkehr - Haltestellen barrierefrei ausbauen	15	22
17	Bikesharing – Einrichten	14	23
19	Mobilitätspunkte - Angebote bündeln	10	24
25	Service und Information - Mobilitätsbildung und Aktionen	10	24
	Summe	**962**	
	Anzahl Teilnehmende	**195**	

Abbildung 11: Maßnahmenkonkretisierung - Gesamtergebnis (online & analog)

3.3 Abschlussveranstaltung

Am 20.05.2026 fand in der Aula des Louise-Schroeder-Gymnasiums in Allach eine öffentliche Informationsveranstaltung zum Abschluss der Öffentlichkeitsbeteiligung für das Nahmobilitätskonzept statt. Ziel der Veranstaltung war es, die im bisherigen Planungsprozess erarbeiteten Analysen, Ergebnisse sowie das Gesamtkonzept einschließlich der Maßnahmenpakete transparent und zusammenfassend vorzustellen und einzuordnen.

Die Veranstaltung wurde als Informationsveranstaltung durchgeführt und richtete sich an alle interessierten Einwohnerinnen des Stadtbezirks. Insgesamt nahmen rund 80 Personen an der Veranstaltung teil. Im Rahmen eines interaktiven Vortrags wurden zunächst die Ergebnisse der vorangegangenen Beteiligungsformate (vgl. Kapitel 3.1und 3.2) zusammenfassend dargestellt. Darauf aufbauend wurden das entwickelte Konzept sowie die Maßnahmenpakete erläutert und eine Einordnung zur weiteren Umsetzung gegeben. Ein weiterer Schwerpunkt lag auf der Beantwortung von Fragen aus dem Plenum sowie der Klärung von Verständnisfragen zum Konzept und zum weiteren Vorgehen.

Die Veranstaltung fand im Zeitraum von 18:30 bis 20:30 Uhr statt. Aufgrund des fortgeschrittenen Bearbeitungsstandes und des Abschlusses der Öffentlichkeitsbeteiligung konnten im Rahmen der Veranstaltung keine neuen Hinweise oder Standortvorschläge mehr in das Konzept aufgenommen werden.

Im Anschluss an die Abschlusspräsentation bestand für die Teilnehmenden die Möglichkeit, an thematischen Plakaten Rückmeldungen zur Öffentlichkeitsbeteiligung zu hinterlassen. Zudem standen die Fachplanenden sowie Vertreter*innen der Stadtverwaltung für einen direkten Austausch zur Verfügung. In diesem Rahmen wurden Fragen zum Konzept, zur Maßnahmenpriorisierung sowie zur Umsetzung einzelner Maßnahmen im direkten Dialog beantwortet und diskutiert.

Die Abschlussveranstaltung bildete den formalen Abschluss der Öffentlichkeitsbeteiligung und diente insbesondere der transparenten Rückkopplung der Planungsergebnisse an die Öffentlichkeit.

4 Bestandsanalyse

4.1 Planungsgrundlagen

Für die integrierte Entwicklung und Erarbeitung des vorliegenden Nahmobilitätskonzeptes ist der Blick in bereits bestehende städtische Konzepte, Strategien und Planungen essenziell. Diese geben Einblicke in Grundlagen, Ziele und möglichen Maßnahmen für die Verbesserung der Nahmobilität im Stadtgebiet. Nachfolgend werden die wichtigsten Richtlinien- bzw. Planungsgrundlagen für die Themenfelder Fuß- und Radverkehr erläutert.

4.1.1 Bestehende Konzepte und Planungen

Nahmobilität fokussiert die Verbesserung kurzer Wege und Wegeverbindungen und ist damit eng mit dem Umweltverbund verknüpft, der aus ÖPNV, Fuß- und Radverkehr sowie Sharing-Angeboten besteht. Im Folgenden werden die Themen der Nahmobilität aus bestehenden Konzepten zusammenfassend dargestellt:

► Mobilitätsstrategie 2035:

In der Mobilitätsstrategie 2035 werden folgende Ziele, Handlungsbedarfe, Bedürfnisse und Potenziale in Bezug auf die Nahmobilität aufgezeigt (LHM Mobilitätsreferat, RatsInformationsSystem München, 2021):

ÖPNV:	▪ Massiver Ausbau des öffentlichen Verkehrs: o Anteil des ÖPNV an allen Wegen soll bis 2030 auf 30 % steigen o Bis 2025 soll mindestens 80 % des Verkehrs im Münchner Stadtgebiet durch abgasfreie Kfz, ÖPNV, zu Fuß oder dem Rad zurückgelegt werden ▪ Optimierung der Ampelschaltungen zugunsten des ÖPNV ▪ Integration von Angeboten für eine einfache Nutzung (Inter- & Multimodalität)
Fußverkehr:	▪ Verbesserung der Erreichbarkeit und Aufenthaltsqualität für den Fußverkehr ▪ Sicherstellung von Barrierefreiheit und sozialer Gerechtigkeit im Fußverkehr ▪ Umverteilung von Straßenraum zugunsten des Fußverkehrs ▪ Projekte zur Schulung der Verkehrskompetenz von Kindern und Jugendlichen
Radverkehr:	▪ Massiver Ausbau des Radwegenetzes ▪ Sicheres Radfahren durch Entschärfung unfallträchtiger Knotenpunkte - Stufenkonzept zur Überprüfung & ggf. Umgestaltung von Knotenpunkten ▪ Schaffung von mehr Platz für Radwege und Abstellanlagen
Nahmobilität allgemein:	▪ Sicherer und komfortabler Zugang zu Mobilitätsangeboten für alle Bürgerinnen und Bürger ▪ Schnelle und gute Erreichbarkeit von Einkaufsmöglichkeiten, Kultur- und Bildungseinrichtungen ▪ Verbesserung der Finanzierung des öffentlichen Verkehrs durch Bund und Land sowie Notwendigkeit einer engen Kooperation mit der Region ▪ Umverteilung von Straßenraum zugunsten des Umweltverbunds ▪ Strategische Anreize für nachhaltiges Mobilitätsverhalten ▪ Entwicklung neuer Quartiere als Innovationslabor für nachhaltige Mobilität ▪ Barrierefreiheit und soziale Gerechtigkeit in der Mobilität

► Stellplatzsatzung (2025):

Mit der Stellplatzsatzung 2025 werden Richtwerte für notwendige Kfz-Stellplätze definiert. Grund für die Neuerung sind Änderungen der Bayerischen Bauordnung (BayBO) 2024. Eine umfassendere Überarbeitung ist bereits in Vorbereitung, steht aber noch aus. Im Vergleich zur Satzung von 2007 ergeben sich insbesondere Änderungen im geförderten Wohnungsbau und im Gewerbe.

Grundlegende Richtwerte:	▪ Im Wohnungsbau gilt grundsätzlich die Regel: 1 Stellplatz je Wohneinheit ▪ Für weitere Wohnformen (Wohnheime) existieren spezifizierte Richtwerte. ▪ Bei Nicht-Wohnnutzungen wie Gewerbe oder Einzelhandel werden Kennzahlen je Bezugseinheit (beispielsweise Fläche oder Besucher) festgelegt. Die Einteilung des Stadtgebiets erfolgt in zwei Zonen; Flächen außerhalb dieser beiden Zonen werden de facto als dritte Zone behandelt. Der Stellplatzschlüssel ist in innerstädtischen Lagen geringer als in den Außenbezirken. Der Stadtbezirk 23 befindet sich außerhalb von Zone I und II. ▪ Im Wohnungsbau ist über ein baufeldbezogenes Mobilitätskonzept eine weitere Reduzierung des Stellplatzschlüssels möglich.

Reduzierung für einkommensorientiertes Wohnen (EOF):	▪ Für Einkommensorientiertes Wohnen (EOF) ergeben sich durch die Neuregelung Vorgaben für eine maximale Anzahl an zu schaffenden Stellplätzen: o 0,5 Stellplätze je 1 Mietwohnung, für die eine Bindung nach dem Bayerischen Wohnraumförderungsgesetz (BayWoFG) besteht o 0,8 Stellplätze je 1 Mietwohnung, für die eine Mietpreis- und Belegungsbindung außerhalb des BayWoFG, aber nach Vorgaben der Landeshauptstadt München besteht
Mindestanforderungen für Nicht-Wohnnutzung:	▪ Für Nicht-Wohnnutzung gilt, dass in Zone I mindestens 50 % und in Zone II 75 % der ermittelten Stellplätze hergestellt werden müssen. ▪ Für Grundstücke außerhalb von Zone I und II, die innerhalb von 600 m zu einem Haltepunkt der U- oder S-Bahn oder innerhalb von 400 m zu einem Tram-Haltepunkt liegen, reduziert sich die Nachweispflicht auf 75 % der ermittelten Stellplätze.
Einzelfallbezogene Ablöse:	▪ Antrag auf Absenkung der Pflicht zur Herstellung der Stellplätze auf bis zu 75 % der notwendigen Stellplätze. ▪ Für Nichtwohnnutzungen außerhalb der Anwendungsbereiche bestimmter Paragrafen, wenn nachgewiesen wird, dass der Zu- und Abfahrtsverkehr auf andere Weise abgewickelt werden kann.
Ablöse wegen Unmöglichkeit der Herstellung:	▪ Wenn die notwendigen Stellplätze nicht auf oder in der Nähe des Baugrundstücks geschaffen werden können, kann in besonderen Fällen die Kosten für die Erstellung der Stellplätze in angemessener Höhe an die Gemeinde gezahlt werden (Ablösevertrag), um die Unmöglichkeit der Herstellung auszugleichen

► Nahverkehrsplan (2021):

Im Nahverkehrsplan von 2021 werden folgende Ziele, Handlungsbedarfe, Bedürfnisse und Potenziale in Bezug auf die Nahmobilität aufgezeigt (LHM Mobilitätsreferat, RatsInformationsSystem München, 2021):

ÖPNV:	▪ Umsetzung eines neuen barrierefreien Ausbaustandards bei Tramhaltestellen (Bordsteinhöhe 25 cm) ▪ Prüfung und Vertiefung längerer Bahnsteige (mind. 56 m und max. 75 m) und zusätzliche Wendemöglichkeiten für Kapazitätsverbesserungen ▪ Notwendigkeit geeigneter Infrastruktur wie Busspuren für E-Busse ▪ Potenzialanalyse für On-Demand-Verkehre zur Verbesserung der Umland-Mobilität ▪ Möglichkeit zur Realisierung eines S-Bahnrings/weiterer Bahnausbauvorhaben ▪ Prüfung der Umsetzbarkeit und Integration neuer Tramstrecken
Fußverkehr:	▪ Bedürfnisse von Personen mit eingeschränkter Mobilität
Radverkehr:	▪ Einbindung von Radwegen in die Planung (mindestens 2,30 m breit gemäß Radentscheid)

► Fahrrad-Stellplatzsatzung (2020):

Die Fahrrad-Stellplatzsatzung von 2020 definiert für verschiedene Nutzungen Richtwerte für die Anzahl notwendiger Fahrrad-Stellplätze sowie folgende Vorgaben zur Pflicht deren Herstellung, Bereithaltung, Größe und Beschaffenheit (LHM Stadtrecht, 2020):

Pflicht zur Herstellung:	▪ Bei der Errichtung von baulichen Anlagen, die einen Zu- und Abfahrtsverkehr mit Fahrrädern erwarten lassen, müssen ausreichend große und geeignete Fahrradabstellplätze hergestellt und bereitgehalten werden. ▪ Bei Änderungen oder Nutzungsänderungen von baulichen Anlagen, die zusätzlichen Fahrradverkehr erwarten lassen, sind ebenfalls entsprechende Fahrradabstellplätze zu schaffen, es sei denn, dies ist unmöglich. ▪ Die Fahrradabstellplätze müssen auf dem Baugrundstück oder in unmittelbarer Nähe, wenn rechtlich gesichert, hergestellt werden. ▪ Eine zweckfremde Nutzung der Fahrradabstellplätze ist nicht erlaubt.
Größe:	▪ Jeder Fahrradabstellplatz soll mindestens eine Fläche von 1,5 m² aufweisen. Bei der Verwendung von Ordnungssystemen kann diese Fläche unterschritten werden, sofern eine benutzergerechte Handhabung nachgewiesen wird. ▪ Jeder Fahrradabstellplatz muss direkt zugänglich sein.
Beschaffenheit:	▪ Die Aufstellorte müssen von der öffentlichen Verkehrsfläche aus ebenerdig, leicht und verkehrssicher erreichbar sein. ▪ Mind. 3 % der Abstellplätze, jedoch mind. 1, sollen barrierefrei erreichbar sein. ▪ Die Fahrradabstellplätze sollten mit einem Ordnungssystem ausgestattet sein ▪ Für Wohnnutzungen sollten die Fahrradabstellplätze mehrheitlich über einen Wetterschutz verfügen. Im Freien sollten Systeme verwendet werden, an die der Fahrradrahmen angeschlossen werden kann.

► Verkehrsentwicklungsplan (2006):

Im Verkehrsentwicklungsplan von 2006 werden folgende Ziele, Handlungsbedarfe, Bedürfnisse und Potenziale in Bezug auf die Nahmobilität aufgezeigt (LHM Referat für Stadtplanung und Bauordnung, 2006):

ÖPNV:	▪ Ausbau und Ertüchtigung des ÖPNV (S-Bahn, U-Bahn, Straßenbahn, Bus) ▪ Bündelung des Straßenverkehrs auf Primär- und Sekundärnetz ▪ Verkehrsbelastungs- und situationsabhängige Steuerung des Straßenverkehrs ▪ Einrichtung einer Verkehrszentrale mit integrierter Koordinationsstelle für Mobilitätsmanagement
Fußverkehr:	▪ Verbesserung der Stadtverträglichkeit des Hauptverkehrsstraßennetzes ▪ Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs und der Fußverkehrsinfrastruktur ▪ Berücksichtigung der Fußverkehrssicherheit und -freundlichkeit in der Planung
Radverkehr:	▪ Ausbau des Radverkehrsnetzes und der Radverkehrsanlagen (inkl. B+R) ▪ Verknüpfung des Radverkehrs mit dem ÖPNV ▪ Entwicklung eines umfassenden Fahrradstellplatzkonzepts, Schaffung von Fahrradstellplätzen, insbesondere an zentralen Punkten ▪ Verbesserung der Radverkehrsführung und -beschilderung ▪ Betriebliches und schulisches Mobilitätsmanagement zur Förderung des Radverkehrs
Nahmobilität allgemein:	▪ Prüfung der straßenräumlichen Verträglichkeit bei Straßenumgestaltungen ▪ Differenzierte Ausführung der Einzelmaßnahmen und deren Vorlage an die Fachausschüsse ▪ Umsetzung eines abgestimmten Siedlungs-, Verkehrs- und Freiraumkonzepts zur Verbesserung der Nahmobilität

► Verkehrsentwicklungsplan Rad (VEP_R):

Der VEP_R mit der letzten gültigen Fassung aus dem Jahr 2002 war die politische Grundlage für den Ausbau des Radverkehrs und wird durch das Radverkehrsnetz der LHM abgelöst. Dabei werden die ehemaligen enthaltenen Kategorien Haupt-, Neben- und Alternativrouten abgelöst und durch das neue Radverkehrsnetz mit neuen Radnetzkategorien (IR II – IR V) ersetzt. Wie bereits im VEP-R beschrieben, bleibt das Ziel der Netzplanung, die Routenführung möglichst abseits von Hauptverkehrsstraßen für Kraftfahrzeuge zu gestalten. Falls keine Alternativen zu diesen Hauptverkehrsstraßen bestehen oder diese Alternativen unzureichend sind, werden die Routen auf die Hauptverkehrsstraßen verlegt. Zudem soll eine Führung durch Grünanlagen nach Möglichkeit vermieden werden, um Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr zu verhindern. Hierbei müssen jedoch geeignete Alternativen zur Verfügung stehen.

Für die Bearbeitung des Nahmobilitätskonzeptes liegt der aktuelle Arbeitsstand des Radverkehrsnetzes München als Arbeitsstand vor.

► Bauleitplanung:

Im Stadtbezirk werden in den vergangenen Jahren zahlreiche Bebauungspläne verabschiedet, zusätzlich findet Nachverdichtung statt.

Verabschiedete Bebauungspläne:	▪ Ein Großteil der bestehenden Bebauung im Stadtbezirk wurde ohne die Grundlage eines formalen Bebauungsplans realisiert. ▪ In den letzten zehn Jahren wurden insbesondere fünf Bebauungspläne verabschiedet, von denen einige bereits teilweise baulich umgesetzt sind: o Nr. 2044 – Gerberau (südlich) – Kita, Grundschule und wenige WE, o Nr. 2103 – Diamalt-Gelände - ca. 780 WE, o Nr. 2133 - Schule und Haus für Kinder Theodor-Fischer-Straße, o Nr. 2164 (Satzungsbeschluss) - Hirmerei - ca. 230 WE o Nr. 2146 -Kirschgelände - ca. 1200 WE. ▪ Die neue Bebauung unterscheidet sich deutlich von der umliegenden Struktur und fällt durch eine vergleichsweise hohe städtebauliche Dichte auf. So werden beispielsweise auf dem Diamalt-Gelände Geschossflächenzahlen (GFZ) von bis zu 3,8 erreicht. ▪ Die Bebauungspläne der letzten zehn Jahre berücksichtigen verstärkt Gemeinbedarfsflächen und beinhalten zum Teil eine gemischte Nutzung.
Nachverdichtung nach § 34:	▪ Im Stadtbezirk findet eine zunehmende Nachverdichtung statt, bei der bestehende Einfamilienhäuser durch Doppelhaushälften, Reihenhäuser oder kleine Mehrfamilienhäuser ersetzt werden. ▪ Diese Entwicklung trägt maßgeblich zum Bevölkerungswachstum bei und wird voraussichtlich auch in Zukunft anhalten. ▪ Rechtlich basiert diese Nachverdichtung häufig auf § 34 des Baugesetzbuches (BauGB), der die Zulässigkeit von Bauvorhaben innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile regelt. Demnach ist ein Vorhaben zulässig, wenn es sich nach Art und Maß der baulichen Nutzung, der Bauweise und der überbauten Grundstücksfläche in die Eigenart der näheren Umgebung einfügt und die Erschließung gesichert ist.

► Indikatorenatlas:

Dem Indikatorenatlas der Stadt München wurden relevante Kennzahlen entnommen, welche den Stadtbezirk 23 im Vergleich zu anderen Stadtteilen in München darstellen (LHM, 2025).

Bevölkerung:	▪ Durchschnittsalter: 41,3 Jahren (12. Höchster Wert) ▪ Nicht-deutsche Bevölkerung: 26,2 % (8. Niedrigster Wert) ▪ Arbeitslosenquote: 3,2 % (9. Niedrigster Wert) ▪ Geburtenziffer: 55,1 je 1.000 weibliche Hauptwohnsitzpersonen im Alter von 15–44-Jährige (2. Höchster Wert)
Bebauung:	▪ Erteilte Baugenehmigungen pro 1.000 Hauptwohnsitzpersonen beträgt 5,2 (13. Niedrigster Wert)
Motorisierung:	▪ Die Motorisierung beträgt 508,1 Pkw pro 1000 Einwohnenden (4. Höchster Wert unter Ausschluss von Stadtbezirk 01 Altstadt - Lehel)

► Mobilitätskennzahlen SrV-Steckbrief:

Im Rahmen der Studie „Mobilität in Städten – System repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV) 2023“ der Technischen Universität Dresden wurden über 40.000 Münchner*innen zu ihrem Mobilitätsverhalten befragt. Der Mobilitätssteckbrief für München liefert sowohl für die Gesamtstadt als auch die einzelnen Stadtbezirke wichtige Kennzahlen zum Mobilitätsverhalten

Verkehrsmittelanteile:	In Allach-Untermenzing sind die Verkehrsmittelanteile nach Wegen wie folgt verteilt: ▪ 24 % Fuß ▪ 18 % Rad ▪ 17 % ÖV ▪ 41 % Kfz
Vergleich Stadtbezirke - Wege:	▪ In keinem anderen Stadtbezirk werden weniger Wege pro Tag zurückgelegt. ▪ In keinem anderen Stadtbezirk dauern die zurückgelegten Wege länger.
Vergleich Stadtbezirke - Verkehrsmittelanteile:	▪ Kein anderer Stadtbezirk hat einen so hohen Anteil des Kfz-Verkehrs am Modal Split (41 %). ▪ Kein anderer Stadtbezirk hat einen so geringen Anteil des ÖVs am Modal Split. ▪ Nur sehr wenige andere Stadtbezirke (13 %) haben einen geringeren Anteil des Radverkehrs am Modal Split. ▪ Kein anderer Stadtbezirk hat einen so geringen Anteil des Fußverkehrs am Modal Split.

Neben den aufgeführten Grundlagen wurden die folgenden weiteren städtischen Konzepte, Strategien und Planungen im Rahmen der Bestandsanalyse in den Auswertungen berücksichtigt:

- Realisierungsnetz Radfahrverbindungen des Baureferates
- Bike-and-Ride Konzept der Landeshauptstadt München
- Ergebnisbericht Systematisierung Verkehrsberuhigungslösungen
- Strategie und Umsetzungsplanungen zu Shared Mobility
- Informationen zu geschlechtergerechter Mobilitätsplanung in München
- Daten zur Bevölkerungs- und Sozialstruktur
- Flächen im Eigentum der Stadt
- Zentrenkonzept München
- Schulbauoffensive
- kitafinder München

Außerdem wurden im Rahmen der Bestandsanalyse Presseberichte, Unterlagen zu Bürgerversammlungs-Empfehlungen, Bezirksausschuss- und Stadtratsanträge, Einträge auf der Meldeplattform Radverkehr sowie das Ergebnisprotokoll Workshop Verkehrssituation Allach-Untermenzing von 2013 ausgewertet (vgl. Kapitel 4.4.1).

4.1.2 Richtliniengrundlage der Fußverkehrsplanung

Bislang spielte das Thema Fußverkehr in der Verkehrsplanung oft eine eher untergeordnete Rolle. Die Fußverkehrsfreundlichkeit einer Stadt bemisst sich dabei nicht nur anhand der dafür vorgesehenen Flächen, sondern auch anhand deren Ausstattung, Barrierefreiheit, Verkehrssicherheit, sowie der Verbindungsfunktion. Im Rahmen der Mobilitätsstrategie 2035 der LHM wurde 2022 die Teilstrategie Fußverkehr beschlossen. Die Grundanforderungen der Fußgänger*innen an ihre Infrastruktur werden in technischen Regelwerken beschrieben. Zu nennen sind hier vor allem:

- EFA - Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (FGSV, 2002)
- RASt 06 – Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (FGSV, 2006)
- Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) und Verwaltungsvorschrift (VwV-StVO)

Insbesondere in der EFA 2002 werden spezifische Qualitätsstandards und Anforderungen beschrieben, die bei der Planung, Entwurf und den Betrieb von Fußverkehrsanlagen zu berücksichtigen sind:

An angebauten Straßen innerorts sind Anlagen für den Fußverkehr in der Regel überall erforderlich. Vor allem im Bereich von sensiblen Einrichtungen ist auf sichere und ausreichend dimensionierte Gehwege und Querungen zu achten. Auch aufgrund der starken Umwegeempfindlichkeit des Fußverkehrs ist zur Attraktivierung des Fußverkehrs auf **netzschlüssige, durchlässige und direkt geführte Fußverkehrsverbindungen** zu achten.

Eine **ausreichende Dimensionierung von Gehwegen** ist erforderlich, um den Begegnungsfall oder das Nebeneinandergehen von Personen zu ermöglichen. Gemäß EFA (2002) ergibt sich eine empfohlene Gehwegbreite von 2,50 m. Diese Breite gewährleistet, dass zwei Personen sich problemlos begegnen können, einschließlich der nötigen Abstände zu Hindernissen und Fahrbahn (tatsächlich nutzbar: ca. 1,80 m vgl. Abbildung 12). Wo möglich, sollten Gehwege breiter angelegt werden. Schmalere Breiten sind lediglich in Wohnstraßen mit wenig Verkehr und offener Bebauung oder in engen dörflichen Hauptstraßen vertretbar.

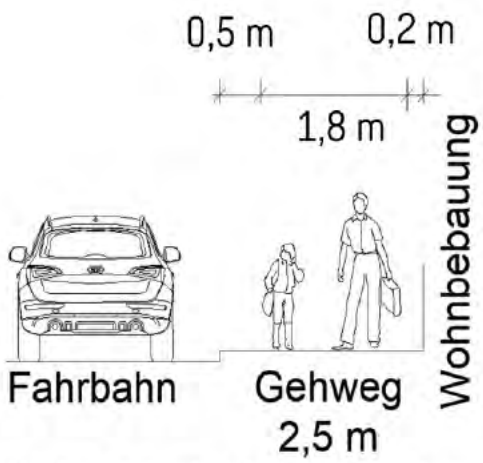


Abbildung 12: Standards für die Seitenraumbreite

Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) erarbeitet stetig neue technische Regelwerke. In den Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzzielen – E-Klima (FGSV, 2022) werden erste Veränderungen angesprochen, die mit den zukünftigen Veröffentlichungen vermutlich einhergehen. Somit sind für den Fußverkehr die in den RASt 06 und EFA 2002 angegebenen Regelmaße für Fußverkehrsführungen zukünftig als Mindestmaße anzusehen. Planungen sollen nach der E-Klima in Zukunft nicht mehr „von Innen nach Außen“ (Optimierung der Flächenaufteilung zugunsten des Kfz-Verkehrs) sondern „von außen nach innen“ (Optimierung der Flächenaufteilung zugunsten der Bewegungsflächen für Fuß- und Radverkehr) erfolgen. In Zukunft sind neue Fußverkehrsanlagen somit vorschriftskonform breiter zu wählen als bislang. Neben der Dimensionierung ist auch die Oberfläche relevant. Diese sollten leicht und angenehm zu begehen, rutschsicher, frei von Hindernissen und Verschwenkungen, möglichst eben und über längere Entfernungen einsehbar sein.

Die **gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr** sollte gemäß Richtlinien und Empfehlungen, wenn möglich vermieden werden. Die Nutzung derselben bzw. eng angrenzender Flächen bergen insbesondere aufgrund der Geschwindigkeitsunterschiede zwischen Fußgänger*innen und Radfahrer*innen ein erhöhtes Gefahrenpotenzial. Der Einsatz sollte nur dort erfolgen, wo Netz- und Aufenthaltsbedeutung von Fuß- und Radverkehr gering und schutzbedürftige Personen selten sind. Es ist festzuhalten, dass Kinder bis zum vollendeten 10. Lebensjahr gem. der StVO auch mit dem Fahrrad auf einem Gehweg fahren dürfen. Eine Begleitperson darf bis zum vollendeten achten Lebensjahr des Kindes ebenfalls auf dem Gehweg fahren. Dabei ist besondere Rücksicht auf Fußgänger*innen zu nehmen.

Querungen von Fahrbahnen stellen für den Fußverkehr im Alltag häufig die größten Hindernisse dar. Gerade für Kinder und ältere Personen können fehlende oder schlecht ausgeführte Querungen deutliche Einschränkung und mögliche Gefahrenquelle darstellen. Querungsanlagen kommt deshalb eine große Bedeutung zu, denn zusammen mit der angemessenen Gestaltung des Längsverkehrs werden die Voraussetzungen für durchgängige Wegenetze geschaffen und das sichere Überqueren der Straße ermöglicht. Eine wichtige Rolle für den **Einsatz einer bestimmten Querungsanlage** spielen die Stärken und Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs an der Querungsstelle, die Anzahl der querenden Fußgänger*innen, die Fahrbahnbreite sowie die Anzahl der Fahrstreifen sowie die Art der zu erwartenden Nutzergruppen (sensible Gruppen wie Kinder oder ältere Personen).

Die **Aufenthaltsqualität** von öffentlichen Räumen hat gerade für den Fußverkehrs eine große Bedeutung. Die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum wird zum einen durch das ästhetische Empfinden (unter anderem architektonische, städtebauliche Qualität oder naturräumliche Aspekte) sowie andere externe Einflüsse (beispielsweise durch Lärm- oder Luftbelastung) und weiteren Faktoren beeinflusst. Fußverkehrsanlagen sollten angstfrei erlebbar sein. Die Gestaltung, Möblierung und Beleuchtung spielen eine entscheidende Rolle für das Sicherheitsempfinden.

Alle sozialen Gruppen sollen eigenständig mobil sein können – also, auch Menschen mit körperlichen Einschränkungen. Auch vor dem Hintergrund einer alternden Gesellschaft muss das Ziel der **Barrierefreiheit** umfassend in die Verkehrsplanung verstärkt integriert werden. Die wichtigsten Fußwegeachsen sind daher durchgängig barrierefrei zu gestalten. Bei barrierefreien Wegeführungen sind vor allem die Wegebreiten, Steigungen und Neigungen sowie die Oberflächenqualitäten von Bedeutung, um eine Nutzung mit dem Rollstuhl, Rollator oder auch einem Kinderwagen zu ermöglichen. Dazu gehören auch Bordsteinabsenkungen im Bereich von Querungen, ein Fugenverguss auf gepflasterten Streckenabschnitten sowie taktile Leitsysteme.

Informationen zur **Wegweisung** im Fußverkehr sind ein wesentliches Element für die Wahrnehmung des Fußverkehrs als eigenständige und gleichberechtigte Fortbewegungsart. Gerade für Touristen und Gäste, die keine oder nur wenig Ortskenntnis aufweisen sind Informationen zur Wegweisung eine Erleichterung.

4.1.3 Richtliniengrundlage der Radverkehrsplanung

Der Radverkehr stellt spezifische Anforderungen an die Planung. Die Radverkehrsinfrastruktur muss so gestaltet sein, dass der Radverkehr sicher, komfortabel und zügig an ihr Ziel kommen. In Deutschland werden die grundlegenden rechtlichen, planerischen und technischen Anforderungen sowie Methoden für die Konzeption von Radverkehrsanlagen und Straßenräumen hauptsächlich durch folgende Verordnungen, Regelwerken und Richtlinien festgelegt:

- ERA - Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (FGSV, 2010)
- Hinweise zum Fahrradparken (FGSV, 2012)
- RASt 06 – Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (FGSV, 2006)
- Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) und Verwaltungsvorschrift (VwV-StVO)

Weitere Anforderungen ergeben sich aus dem Radentscheid München aus dem Jahr 2019.

Insbesondere in der ERA 2010 werden spezifische Qualitätsstandards und Anforderungen beschrieben, die bei der Planung, Entwurf und den Betrieb von Radverkehrsanlagen zu berücksichtigen sind. Für den fließenden Radverkehr unterscheiden die ERA unterschiedliche Führungsformen. Die wichtigsten sind:

- Führung im Mischverkehr
- Führung auf der Fahrbahn mit Schutzstreifen
- Radfahrstreifen
- Baulich angelegte Radwege
- Baulich angelegte Zweirichtungsradwege
- Gemeinsamer Geh- und Radweg
- Gehweg Radverkehr frei

Die **Auswahl der geeigneten Führungsform** ist abhängig von den straßenräumlichen Situationen und Randbedingungen, insbesondere von der Verkehrsbelastung in der Spitzenstunde und der zulässigen Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs. Je mehr Verkehrsbelastung an dem entsprechenden Streckenabschnitt vorhanden ist, desto eher muss der Radverkehr separat geführt werden.

Bei der Umsetzung der jeweiligen Führungsformen sind die **Regel- bzw. Mindestbreiten** der technischen Regelwerke sowie die **regelkonforme Beschilderung** zu

berücksichtigen. Der 2019 in München verabschiedete Radentscheid stellt eine Besonderheit dar. Er sieht eine Mindestbreite von **2,30 Metern pro Fahrrichtung** zuzüglich seitlicher Sicherheitsabstände vor. Folglich gelten diese Vorgaben als Zielvorgabe für neuerrichtete Radwege an Gemeindestraßen, die eine Mindestgeschwindigkeit von über 30 km/h aufweisen (LHM - Mobilitätsreferat, 2019).

Analog zum Fußverkehr werden mit der E Klima 2022 auch Veränderungen für den Radverkehr angesprochen, die vorrausichtlich mit den zukünftigen Veröffentlichungen einhergehen. Konkret sind gemäß der E-Klima die in den Richtlinien RASt 06 und Empfehlungen ERA 2010 angegebenen Regelmaße für Radverkehrsführungen zukünftig als Mindestmaße anzusehen. Das heißt in Zukunft sind Radverkehrsanlagen breiter zu wählen als bislang. Zum ruhenden Verkehr ist zukünftig ein Sicherheitstrennstreifen mit einer Breite von min. 0,75 m zu allen Arten der Radverkehrsführungen einzuhalten. Diesen Sicherheitsabstand gilt es auch bei Schutzstreifen, Fahrradstraßen und im Mischverkehr zu berücksichtigen.

Zu den Anforderungen des Betriebs von Radverkehrsanlagen gehören gemäß den ERA neben regelmäßiger Kontrolle, Reinigung und Winterdienst auch eine adäquate Baustellenabsicherung und eine ortsfeste Beleuchtung. In den ERA heißt es in Bezug auf das Thema Beleuchtung, dass bei innerörtlichen Hauptverkehrsverbindungen eine **ortsfeste Beleuchtung** als notwendig erachtet wird.

Neben einem attraktiven und sicheren Radverkehrsnetz ist das Vorhandensein von qualitativ und quantitativ anwendungsgerechten **Fahrradabstellanlagen** ein zentraler Faktor zur Förderung des Radverkehrs.

Gemäß Hinweisen zum Fahrradparken (FGSV 2012) sollen Fahrradabstellanlagen dem Fahrtziel direkt zugeordnet sowie ungehindert und auf kurzem Wege erreichbar sein. Sie sollen verkehrssicher an das Radverkehrsnetz angebunden und günstig insbesondere zur Zufahrtrichtung angelegt werden. Generell sind nutzungsspezifische Anforderungen an Diebstahl und Witterungsschutz an allen Fahrradabstellanlagen zu erfüllen. Ein Wetterschutz ist vor allem bei längeren Parkdauern erwünscht.

Bei der Errichtung von Fahrradabstellanlagen sollten folgende Grundanforderungen erfüllt werden:

- guter Halt für die Fahrräder
- gute Zugänglichkeit
- ausreichender Diebstahlschutz
- sicherer Betrieb und einfache Reinigung

4.2 Siedlungsstruktur und Bevölkerung

4.2.1 Untersuchungsgebiet

Der Stadtbezirk 23 Allach-Untermenzing liegt im nordwestlichen Quadranten der Landeshauptstadt München und erstreckt sich über eine Fläche von ca. 15,45 km².

Er grenzt an die Stadtbezirke Moosach, Pasing-Obermenzing und Feldmoching-Hasenbergl sowie im Westen an die Gemeinde Karlsfeld im Landkreis Dachau. Die Lage des Stadtbezirks im Münchner Stadtgebiet ist in Abbildung 13 dargestellt. Die Würm, die von Süd nach Nord fließt, bildet eine zentrale ökologische Achse und prägt Auenbiotope sowie naturnahe Erholungsflächen im Stadtbezirk.

Allach-Untermenzing weist eine markante funktionale Zweiteilung auf: Während Untermenzing (erstmals 1410 erwähnt) überwiegend Wohngebiet mit Einfamilienhäusern und Gartensiedlungen ist, besitzt Allach (erstmals 774 als 'Ahaloh' urkundlich erwähnt) eine lange industrielle Tradition. Hier haben sich bedeutende Unternehmen wie MAN, MTU, Siemens und Krauss-Maffei angesiedelt. Historisch war Allach bis 1803 Teil des Landkreises Dachau und erlangte erst 1818 die kommunale Selbstständigkeit. Der Bau der Bahnlinie München-Ingolstadt (1867) beschleunigte sowohl das Bevölkerungswachstum als auch die Industrialisierung. Beide Ortsteile wurden schließlich 1938 nach München eingemeindet. Dadurch entstand im Bezirk eine städtebauliche Mischung, die für München einzigartig ist: vom dörflich geprägten Kern Allachs mit alten Bauernhöfen über Großindustrie und Nachkriegs-Einfamilienhaussiedlungen bis zu verdichteten Quartieren mit modernen Mehrfamilienhäusern (Portal München Betriebs GmbH & Co. KG, 2025).

Rund 36.000 Einwohner*innen wohnen heute im Bezirk. Mit einer Bevölkerungsdichte von rund 2.300 Personen pro km² gehört Allach-Untermenzing zu den am dünnsten besiedelten Bezirken Münchens – ein Indiz für seine aufgelockerte Siedlungsstruktur. Gleichzeitig weist der Stadtteil eine der höchsten Geburtenraten der Stadt auf. Zusammen mit einem Kinderanteil von 24,8 %, dem zweithöchsten Wert aller Münchner Bezirke, verdeutlicht dies seine Attraktivität als Wohnort für Familien.



Abbildung 13: Untersuchungsgebiet Allach-Untermenzing

Zwar führen die Autobahnen A 99 und A 8 größtenteils nicht direkt durch den Bezirk, doch liegen die Autobahnanschlüsse beider Strecken in unmittelbarer Nähe. Allach-Untermenzing ist über die S-Bahn-Linie S2 (Stationen: Karlsfeld, Allach, Obermenzing) an das Münchner S-Bahn-Netz angebunden. Zusätzlich erschließen zahlreiche Buslinien den Bezirk – eine U-Bahn oder Tram-Bahn-Anbindung besteht jedoch nicht. Eine Besonderheit ist zudem der für den Schienengüterverkehr genutzte München Nord Rangierbahnhof, sowie zahlreiche Bahngleise im Norden des Bezirkes.

Zusammenfassend vereint Allach-Untermenzing als nordwestlicher Münchner Bezirk ländlichen Strukturen mit urbaner Dynamik.

4.2.2 Bebauung und Flächennutzung

Ein Blick auf die Flächennutzung in zeigt sowohl eine vielfältige Nutzungsstruktur als auch eine weitgehend klare funktionale Trennung. Dominierende Nutzungen sind Wohnflächen (33 %), Gewerbe- und Industrieflächen (16 %), Landwirtschaft (27 %), sowie Waldflächen (12 %). Die Flächennutzungen sind als Diagramm in Abbildung 14 und kartographisch in Abbildung 15 und dargestellt.

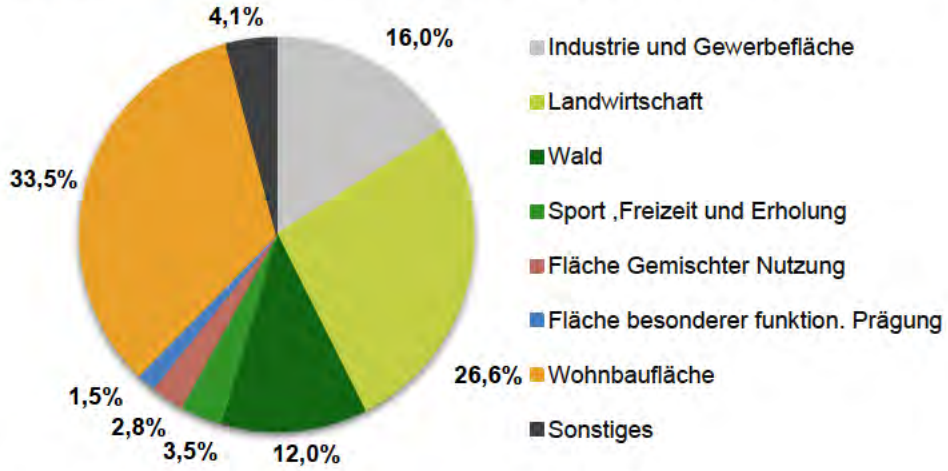


Abbildung 14: Flächenanteil in Prozent

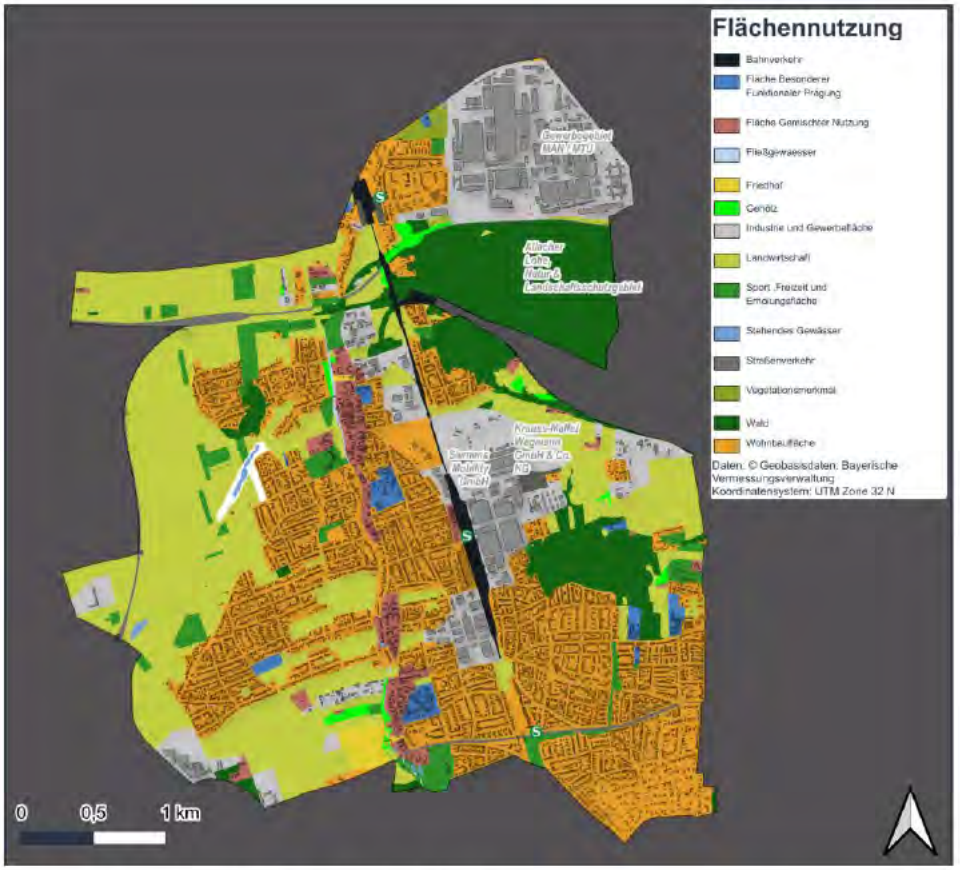


Abbildung 15: Flächennutzung im Stadtbezirk Allach-Untermenzing

Allach-Untermenzing verfügt über bedeutende ökologische Freiräume – insbesondere die 150 Hektar große Allacher Lohe, eines der letzten Relikte des historischen Lohwaldgürtels im Münchner Nordwesten. Als zentrales Natur- und Landschaftsschutzgebiet bildet diese zusammen mit weiteren Grünzügen (Angerlohe, Lochholz) wichtige Ausgleichsräume und trägt maßgeblich zum hohen Grünanteil des

Bezirks bei. Auf die Landwirtschaft entfallen circa 26 % der Flächen, so existieren anders als in anderen Bezirken München noch landwirtschaftliche Betriebe.

Im Bezirk sind gemischte Nutzungen nur vereinzelt zu finden, hauptsächlich entlang der Eversbuschstraße. Zu diesen Flächen zählt insbesondere der historische Dorfkern von Allach.

Im gesamten Bezirk verteilen sich vielfältige Wohnbauflächen. Der existierende Bestand wird vorwiegend von Einfamilienhäusern, Doppelhäusern und kleinen Mehrfamilienhäusern geprägt. Neuer Wohnraum entsteht zum einen durch Nachverdichtung gemäß § 34 BauGB in Form von verdichteten Doppelhaushälften und kleinen Mehrfamilienhäusern, zum anderen in durch Bebauungspläne errichteten städtebaulich dichten Quartieren bestehend aus Mehrfamilienhäusern. Ein Beispiel für diese Entwicklung stellen die 8,2 Hektar des ehemaligen Diamalt-AG-Geländes dar, das mittlerweile vollständig bebaut wurde.

Im Nordosten sowie östlich des Allacher Bahnhofs prägen großflächige Gewerbe- und Industrieansiedlungen (wie MAN, MTU, Siemens und Krauss-Maffei) das Bild. Zudem existieren zahlreiche kleinere Handwerksbetriebe und Dienstleistungsunternehmen. Die Flächen der Autobahnen und des Bahnverkehrs, vor allem der Rangierbahnhof München Nord und die S-Bahn Gleise, wirken trennend.

In Bezug auf die Nahmobilität stellt die mitunter eher geringe städtebauliche Dichte, vor allem in Untermenzing, eine Herausforderung dar. Hinzu kommt die trennende Wirkung der Verkehrsinfrastruktur sowie der weitläufigen Industrieflächen, die für die Öffentlichkeit größtenteils nicht zugänglich sind. Gleichzeitig verdeutlichen jedoch die Mischgebiete entlang der Eversbuschstraße und die kompakten Wohnformen mit guter Versorgung nahe des S-Bahnhofs Allach, dass Potenzial für kurze Distanzen besteht – eine wichtige Grundlage, um den Anteil des Fuß- und Radverkehrs weiter zu erhöhen.

4.2.3 Einrichtungen der Daseinsvorsorge

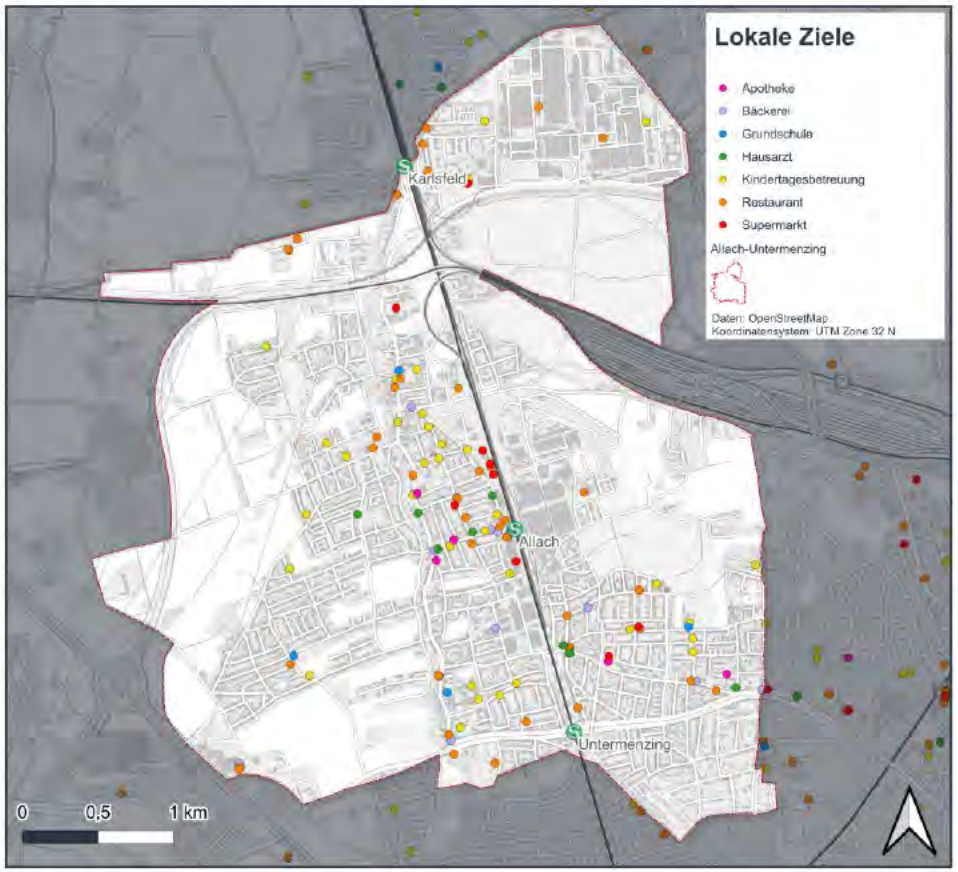


Abbildung 16: Ausgewählte Einrichtungen der Daseinsvorsorge

Neben der Betrachtung der Flächennutzung ist die Berücksichtigung kleinteiliger lokaler Ziele wie Einrichtungen der Daseinsvorsorge wesentlich. Dies umfasst sowohl die lokale Versorgung durch Supermärkte als auch Daseinsvorsorgeeinrichtungen wie Hausarztpraxen oder der Kinderbetreuung (vgl. Abbildung 16). Dabei

wurden Supermärkte mit Vollsortiment und Discounter erfasst. Kleine Lebensmittelläden sind nicht Teil der Betrachtung.

Die Karte zeigt, dass es im Stadtbezirk 23 eine Vielzahl an Einrichtungen gibt. Auffällig ist die räumliche Konzentration des Einzelhandels, insbesondere in den Gebieten um den Bahnhof Allach. Dies trifft ebenfalls auf Apotheken und Hausarztpraxen zu. Die Kinderbetreuung (0–6 Jahre) und Grundschulen sind dagegen relativ gleichmäßig über den gesamten Bezirk verteilt.

Die Konzentration der Einrichtungen führt dazu, dass nur ein Teil der Bevölkerung Einrichtungen der Daseinsvorsorge fußläufig erreichen kann. Detaillierte Auswertungen hierzu folgen in Kapitel 0.

4.2.4 Bevölkerung

Die Bevölkerung Allach-Untermenzings konzentriert sich räumlich auf die südlichen und zentralen Bereiche des Stadtbezirks (vgl. Abbildung 17).

Zudem befindet sich ein weiterer Bevölkerungsschwerpunkt im Norden, entlang der Gerberau. Weitere Wohnbauflächen weisen aufgrund der vorherrschenden Bebauung mit Einfamilienhäusern und Doppelhaushälften eine vergleichsweise geringe Bevölkerungsdichte auf. Die verbleibenden Gebiete sind gänzlich unbewohnt und werden entweder industriell, gewerblich oder landwirtschaftlich genutzt – oder bestehen aus unbebauten Grünflächen. In den letzten Jahren entstandene Neubauquartiere, zum Beispiel auf dem Diamaltgelände und in der Gerberau, sind inzwischen ebenfalls zu Bevölkerungszentren geworden, auch wenn beim Zensus 2022 noch nicht alle Wohnungen bezogen waren.

Zwischen 2013 und 2024 stieg die Einwohnendenzahl von 30.737 auf 36.230, was einem Wachstum von fast 18 % entspricht und deutlich über den Münchner Durchschnitt von ca. 9,5 % liegt. Dennoch zählt Allach-Untermenzing mit 2.300 Einwohnenden/km² (2024) gegenüber dem Münchner Durchschnitt von 5.166 Einwohnenden/km² zu den am dünnsten besiedelten Stadtbezirken. Falls, wie prognostiziert, die Einwohnendenzahl Allach-Untermenzings bis 2040 auf circa 45.000 ansteigt, ergäbe sich eine Bevölkerungsdichte von 2.912 Einwohnenden/km². Damit läge die Bevölkerungsdichte für Allach-Untermenzing zwar weiterhin deutlich unter dem Münchner Durchschnitt, würde aber einen weiteren Anstieg von ca. 24 % gegenüber dem Bevölkerungsstand 2024 bedeuten (LHM, 2025).

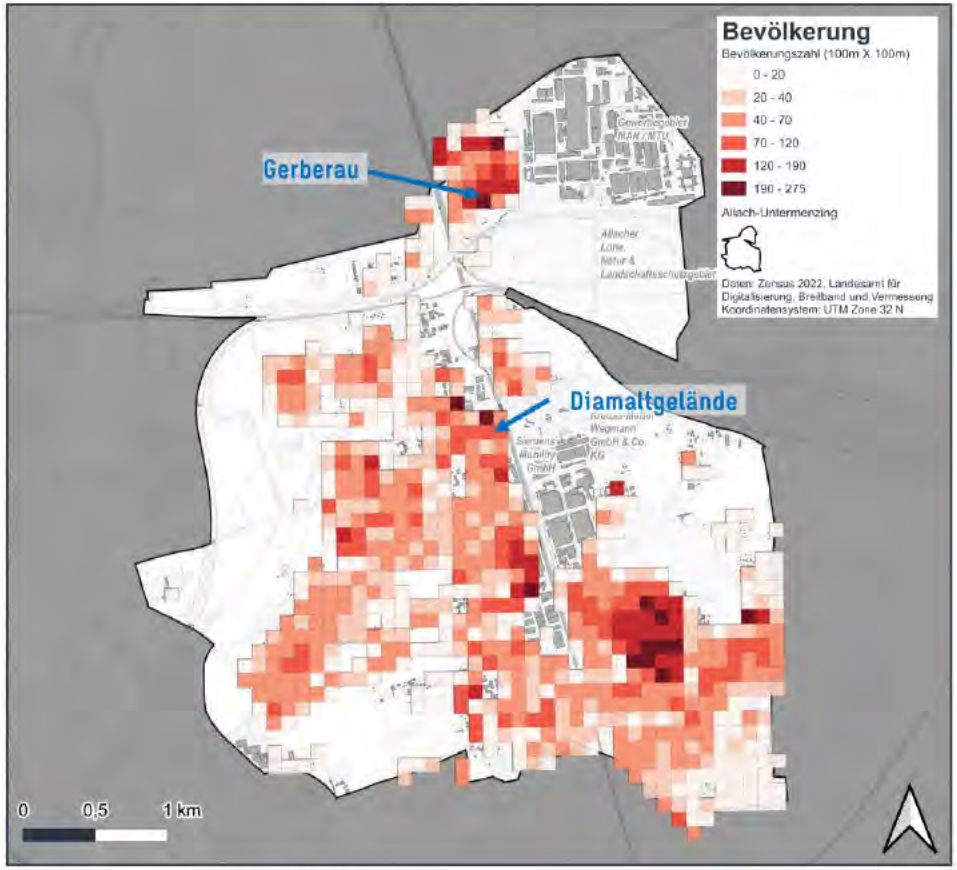


Abbildung 17: Bevölkerungsverteilung

In Abbildung 18 ist die Altersverteilung der Bevölkerung dargestellt. Obwohl diese aufgrund der hohen räumlichen Auflösung stark variiert, und Ausreißer aufweist, ist deutlich erkennbar, dass insbesondere in den Neubauquartieren Gerberau und Diamaltgelände der Altersdurchschnitt relativ niedrig ist. Dies ist auf die vielen Familien mit Kindern in beiden Quartieren zurückzuführen.

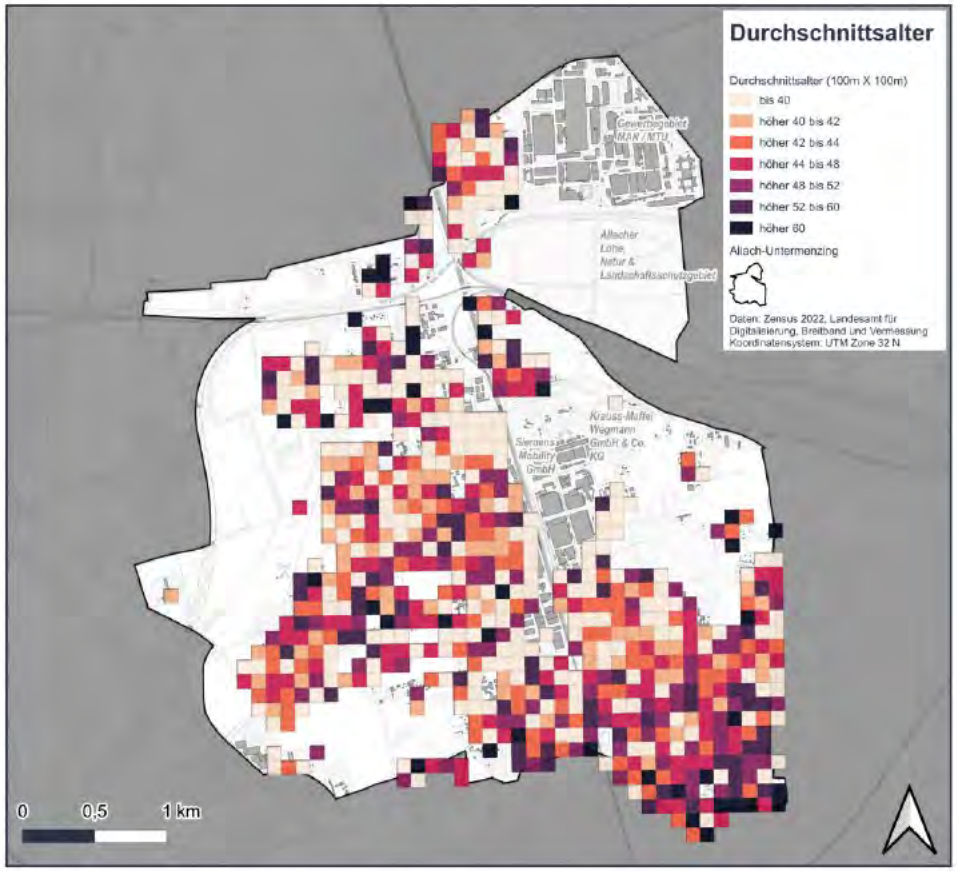


Abbildung 18: Verteilung Durchschnittsalter

4.3 Erreichbarkeit

4.3.1 Erreichbarkeit ÖPNV und MIV

Die Erreichbarkeit von verschiedenen Zielen ausgehend von Allach-Untermenzing wurde anhand von Einzugsgebieten analysiert, wobei drei unterschiedliche Ausgangspunkte für die Analyse definiert wurden. Als maximale Reisezeit wurden 30 Minuten sowohl für den ÖPNV und MIV festgelegt. Die Reisezeiten wurden an einem Werktag zwischen 08:00 bis 20:00 Uhr berechnet, hierbei wurde für den ÖPNV die attraktivste Verbindung in diesem Zeitraum herangezogen.

Einzugsbereiche wurde von drei Referenzpunkten im Stadtbezirk berechnet. Als Referenzpunkte dienten:

- der Allacher Bahnhof (Abbildung 19)
- die Grundschule in der Theodor-Fischer-Straße (Abbildung 20)
- der Edeka-Markt in der Gerberau (Abbildung 21)

Hierbei sind die Standorte ebenso stellvertretend für anliegende Bereiche zu verstehen. Die Analyse der Einzugsbereiche zeigt, dass von jedem der drei Ausgangspunkte beinahe der gesamte Stadtbezirk in 30 Minuten mit dem ÖPNV erreicht werden kann. Allerdings gibt es Einschränkungen:

- Von der Grundschule aus ist der nördliche Teil des Bezirks nicht in 30 Minuten erreichbar.
- Der westliche Bereich Untermenzings lässt sich vom Edeka in der Gerberau aus nicht innerhalb von 30 Minuten erreichen.
- In einigen Fällen ist die Erreichbarkeit von Nachbarbezirken und der Münchner Innenstadt sogar besser als die zu bestimmten Bereichen innerhalb des eigenen Stadtbezirks.

Ferner ist für die Vernetzung innerhalb des Bezirkes eine Reisezeit von 30 Minuten grundsätzlich mitunter nicht attraktiv, wenn auf der MIV auf derselben Relation um ein Vielfaches schneller ist.

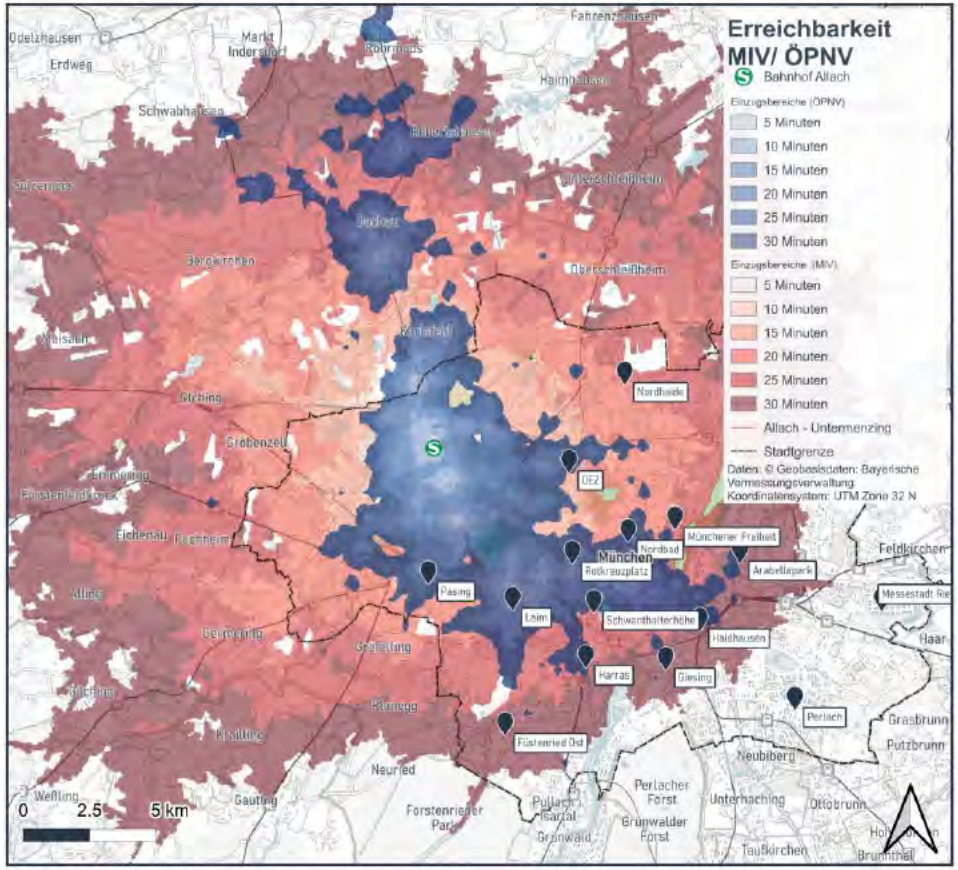


Abbildung 19: Einzugsgebiet MIV vs. ÖPNV - Allacher Bahnhof

Die Erreichbarkeit von Orten außerhalb des Bezirkes ist weiterhin differenzierter. So zeigt die Analyse, dass vom Bahnhof Allach ausgehend mit dem ÖPNV innerhalb von 30 Minuten eine Vielzahl von Zielen im Münchner Stadtzentrum sowie in

benachbarten Stadtteilen mit dem ÖPNV erreichbar sind. Dazu zählen Freizeitziele, kulturelle Einrichtungen und Einkaufszentren in zentralen Stadtteilen und nahegelegenen Stadtteilzentren. So ist Pasing und das OEZ als Stadtteilzentren, aber auch die Münchner Innenstadt erreichbar.

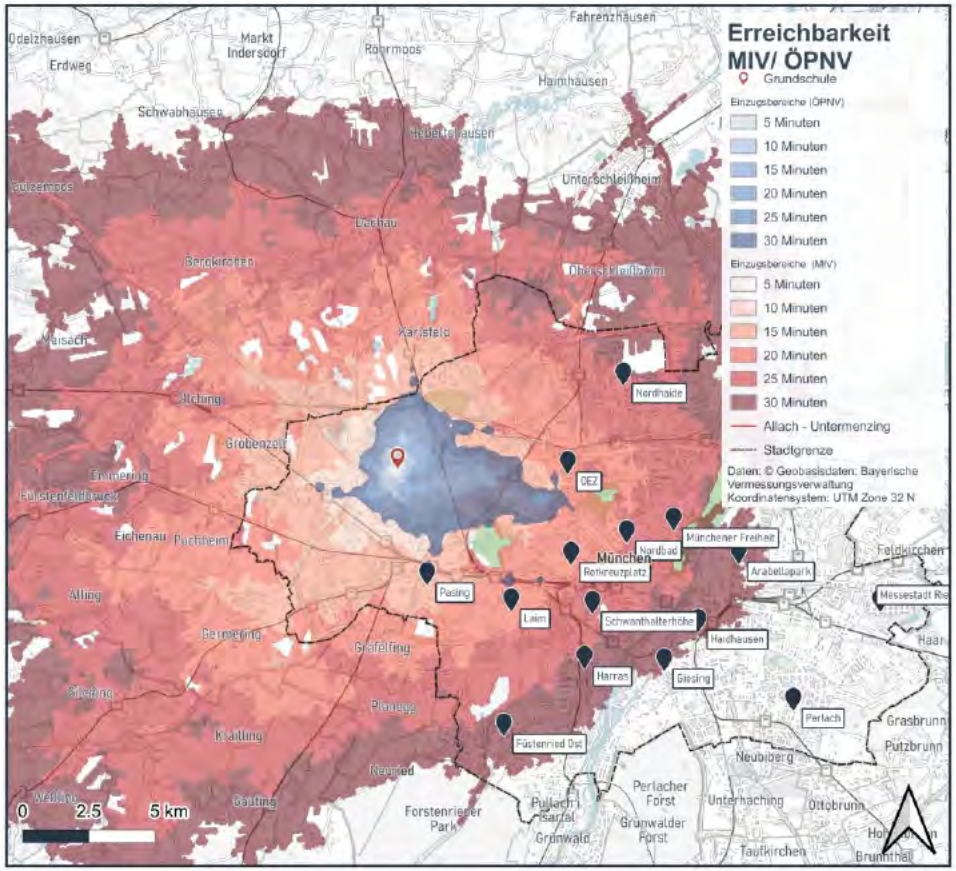


Abbildung 20: Einzugsgebiet MIV vs. ÖPNV Grundschule Theodor-Fischer-Straße

Die Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln wird primär durch die S-Bahn-Linie S2 sowie anbindende Buslinien (160, 164, 165, 295) gewährleistet. Auch wird die tangentiale Verbindung durch die X-Buslinie 36 deutlich, wodurch eine gute Erreichbarkeit des Münchner Norden gewährleistet wird.

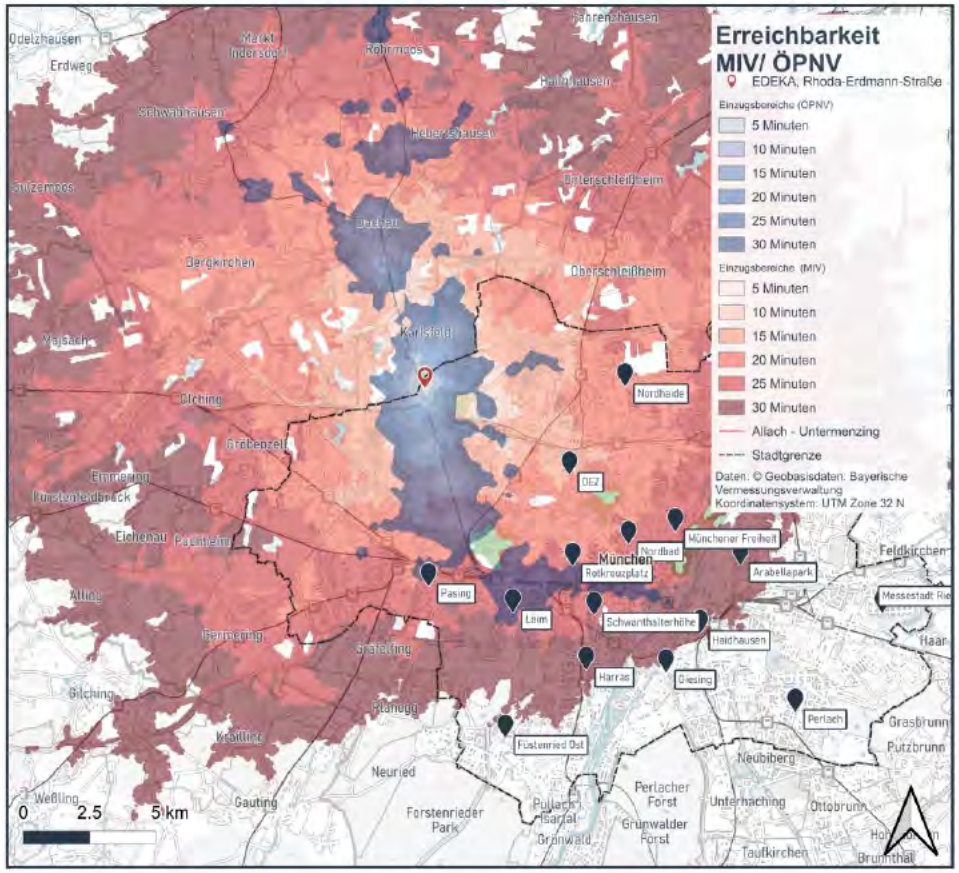


Abbildung 21: Einzugsgebiet MIV vs. ÖPNV Edeka Gerberau

Gleichzeitig ist jedoch darauf hinzuweisen, dass die Anbindung an Ziele außerhalb des Bezirks in hohem Maße von der Zuverlässigkeit der S-Bahn abhängt. Alternative Verbindungen bestehen zwar über die ergänzenden Buslinien, diese stellen jedoch nur eingeschränkt eine gleichwertige Option dar. Auch verkehrt der Expressbus an Sonntagen, sowie nach 21 Uhr nicht. Insofern ist die Erreichbarkeit in bestimmten Relationen unflexibel und mit einer hohen Abhängigkeit von der S-Bahn verbunden.

Die ÖPNV-Erreichbarkeit ist grundsätzlich am Allacher Bahnhof am höchsten, so wird deutlich, dass an dem weniger gut erschlossenen Ausgangspunkt der Grundschule Theodor-Fischer-Straße weder das Münchner Zentrum noch einer der Stadtteilzentren erreichbar ist. Aufgrund der Buslinie 164 ist lediglich der Westfriedhof in circa 30 Minuten erreichbar.

Für die Analyse von der Gerberau zeigt sich, dass durch die fußläufige Erreichbarkeit des Bahnhofs Karlsfeld und somit dem Anschluss an die S2 das Zentrum Münchens vergleichsweise gut erreichbar ist. Auch ist Pasing durch Umstieg in Laim in 30 Minuten erreichbar. Gleichzeitig ist Erreichbarkeit auf den Tangentialen nicht gewährleistet.

Grundsätzlich gilt, dass die Erreichbarkeit mit dem ÖPNV für Allach-Untermenzing insbesondere ins Münchner Zentrum gewährleistet ist auch wenn dies nicht für alle Standorte im Bezirk gilt, sowie dazukommt, dass das die S-Bahn mitunter störanfällig ist und auch das Angebot am Wochenende und an Tagesrandzeiten reduziert ist.

Zudem fällt auf, dass wichtige Freizeitziele – wie der Langwieder See, der Lußsee und der Feldmochinger See – von zentralen Ausgangspunkten wie dem Bahnhof Allach oder der Grundschule an der Theodor-Fischer-Straße aus nicht innerhalb von 30 Minuten mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar sind.

4.3.2 Konnektivität des Fuß- und Radverkehrs

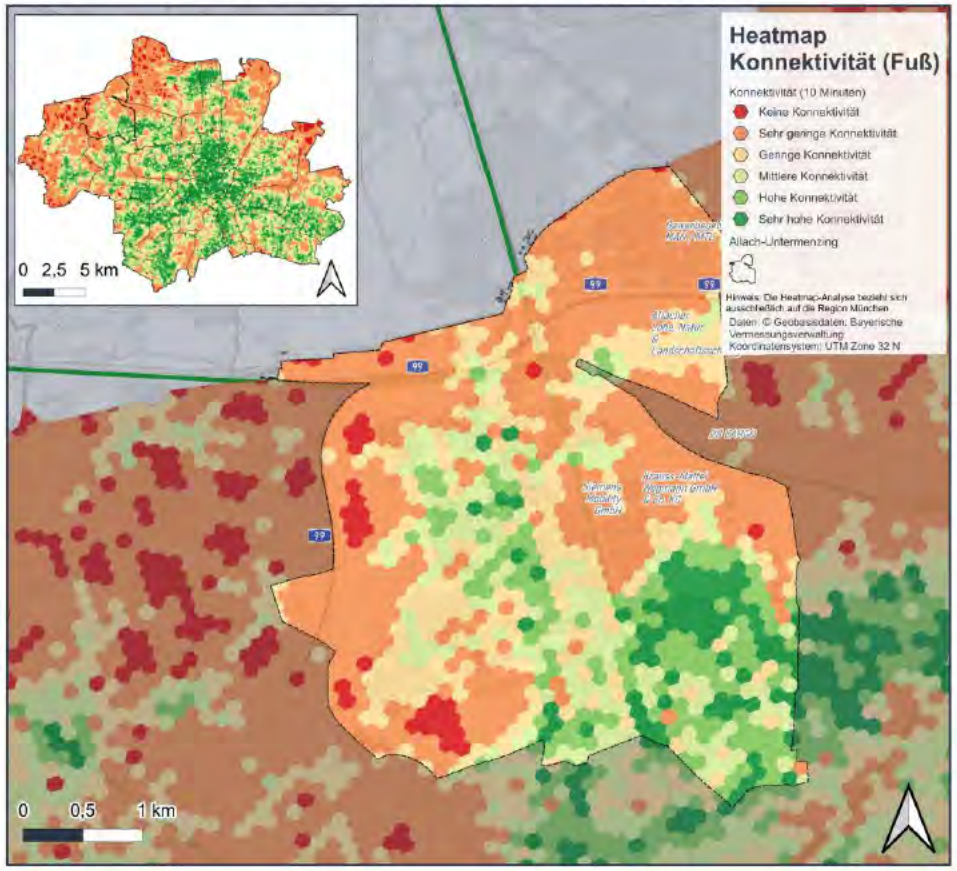


Abbildung 22: Konnektivität des Fußverkehrs

Mittels einer Konnektivitäts-Heatmap wurde die Vernetzung des Fuß- und Radwegenetzes analysiert. Die Methode basiert auf einem hexagonalen Raster mit einer Kantenlänge von etwa 70 Metern für den Fußverkehr und circa 200 Metern für den Radverkehr. Für jede Rasterzelle wird die erreichbare Fläche innerhalb

eines 10-Minuten-Einzugsgebiets berechnet, sodass für jede Zelle die erreichbare Fläche in Quadratmetern vorliegt. Als Reisegeschwindigkeit wurden 5 km/h[2] für den Fußverkehr und 15 km/h für den Radverkehr angesetzt. Die Berechnung wurde für das gesamte Stadtgebiet Münchens durchgeführt und anschließend mithilfe der Quantil-Methode klassifiziert. Dadurch wird sichtbar, welche Räume in München eine besonders gute Konnektivität aufweisen und welche nicht. Auf diese Weise lässt sich der Stadtbezirk 23 mit den anderen Münchner Bezirken vergleichen.

In Abbildung 22 ist die Auswertung für Allach-Untermenzing dargestellt. Dabei zeigt sich deutlich, dass die Konnektivität – ein Maß für die Vernetzungsqualität – unterhalb des Durchschnitts liegt. Die Berechnung der Konnektivität erfolgt auf Basis eines hexagonalen Rasters. Es wird das Einzugsgebiet für den Mittelpunkt jedes Hexagons ermittelt. Die Größe der Einzugsgebiete (in Quadratmetern) wird bestimmt und in einer Darstellung von kleinen bis großen Einzugsgebieten für alle Rasterzellen differenziert visualisiert. Die höchste Konnektivität findet sich im Südosten des Bezirks sowie entlang der Eversbuschstraße. Trotz ihrer teilweise trennenden Wirkung und schlechten Aufenthaltsqualität für Fußverkehr erfüllt die Straße eine wichtige Verbindungsfunktion, insbesondere wegen der vielen Knotenpunkte, die umwegarmes Gehen ermöglichen. Die Karte macht zudem verschiedene Barrieren besonders sichtbar, diese wurden bereits teilweise in 4.2 dargestellt, aber nachfolgend näher beschrieben:

- **S-Bahngleise** trennen den Bezirk in einen östlichen und westlichen Teil. Die vorhandenen Querungsmöglichkeiten sind unzureichend und besonders umwegig.
- **Rangierbahnhof München Nord** und weitere Gleisanlagen isolieren den nördlichen Bereich vom restlichen Bezirk.
- **Die A 99 (Nordabschnitt)** stellt eine weitere deutliche Trennlinie zwischen Nordteil und Rest des Bezirks dar.
- **Die A 99 (Westabschnitt)** entlang der Bezirksgrenze behindert die Vernetzung mit dem benachbarten Bezirk 22.
- **Industrie- und Gewerbeflächen**, insbesondere östlich des Bahnhofs Allach und auf dem MAN-Gelände, wirken trennend zu den Nachbarquartieren und führen zu einer deutlich reduzierten Konnektivität.

Zu betonen ist, dass die Konnektivitätsanalyse ausschließlich auf der Verfügbarkeit von Wegen und ihrer vernetzten Anordnung basiert – ermittelt anhand von OpenStreetMap-Daten. Folglich werden Aspekte der Verkehrssicherheit, der Attraktivität oder Barrierefreiheit nicht berücksichtigt, diese werden näher in Kapitel 4.4 untersucht. Zudem berücksichtigt die Konnektivitätsanalyse nicht die tatsächliche Erreichbarkeit von Zielorten. Sie gibt daher keine Auskunft darüber, ob mögliche Defizite im Wegenetz auch relevante Wegebeziehungen betreffen. Die lokale Erreichbarkeit von Zielen wird daher im folgenden Kapitel 0 näher beschrieben.

4.3.3 Erreichbarkeit Daseinsvorsorgeeinrichtungen

Für Allach-Untermenzing wurde die lokale Erreichbarkeit zentraler Einrichtungen der Daseinsvorsorge – darunter Supermärkte, Apotheken, Bäckereien, Hausarztpraxen, Kindertagesstätten und Schulen – analysiert. Besonders hervorzuheben ist die Bedeutung der kurzwegigen Erreichbarkeit zu Fuß zentraler Einrichtungen wie Grundschulen und Nahversorgungsangebote. Eine wohnortnahe Grundschule erleichtert nicht nur den selbständigen Schulweg der Kinder, sondern trägt auch dazu bei, dass Eltern nicht gezwungen sind, ihre Kinder über weite Strecken zu begleiten. Vor dem Hintergrund der Sprengelregelungen und der als zumutbar definierten Laufdistanzen von bis zu 3 km ist zu berücksichtigen, dass solche Entfernungen für Grundschüler im Alltag erhebliche Belastungen darstellen können. Aus verkehrlicher und stadtplanerischer Sicht ist daher eine wohnortnahe Anordnung von Grundschulen ein wesentlicher Faktor für sichere und kurze Schulwege.

Ein ähnliches Erfordernis besteht für die wohnortnahe Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs. Wenn Nahversorger, Bäckereien oder kleinere Lebensmittelgeschäfte nicht innerhalb von rund 15 Gehminuten erreichbar sind, steigt die Wahrscheinlichkeit, dass diese Wege mit dem Pkw zurückgelegt werden. Kurze,

[2] In der Verkehrs- und Stadtplanung wird in der Regel eine mittlere Reisegeschwindigkeit von 5 km/h angesetzt (vgl. Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, HBS). Bei älteren Menschen oder Kindern liegt die tatsächliche Geschwindigkeit jedoch häufig darunter, etwa bei 3-4 km/h.

fußläufige Entfernungen eröffnen hingegen die Möglichkeit, Kinder frühzeitig zur eigenständigen Erledigung kleiner Einkäufe zu befähigen, was einen wichtigen Beitrag zur Förderung nachhaltiger Mobilitätsgewohnheiten leisten kann. Gleichzeitig ermöglichen sie älteren Menschen, ihre Selbständigkeit länger zu erhalten, da längere Wegdistanzen häufig nicht mehr bewältigt werden können.

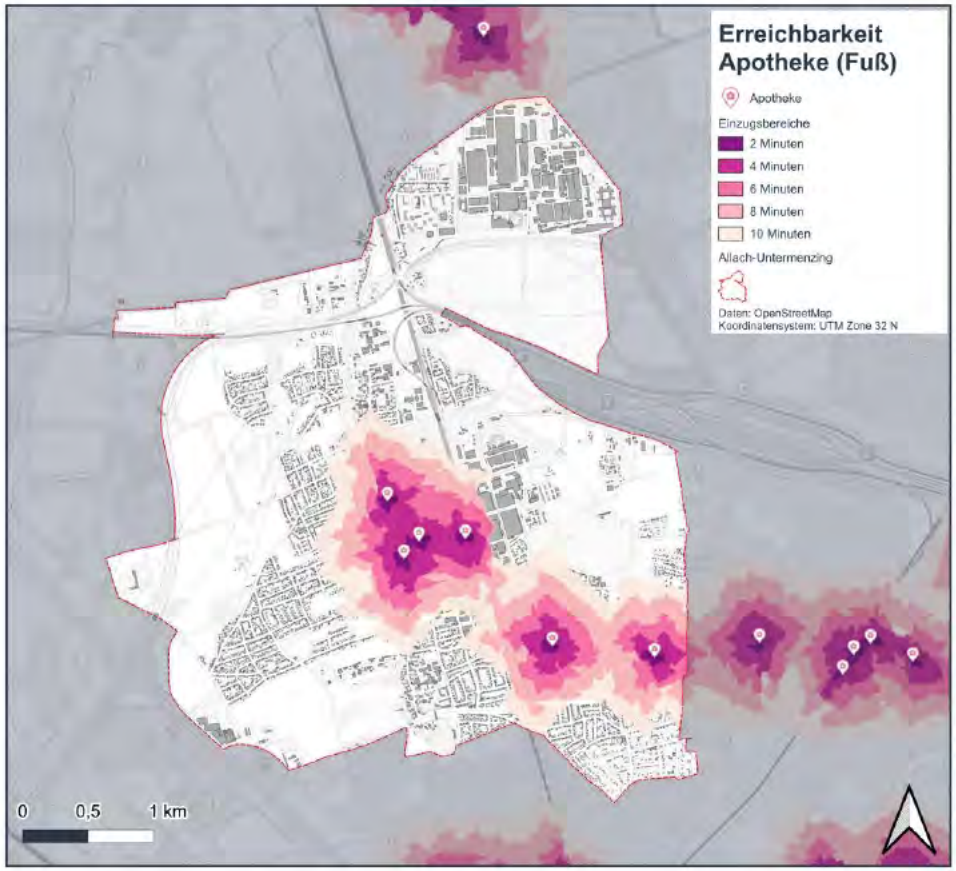


Abbildung 23: Fußläufige Erreichbarkeit von Apotheken

Die Berechnung der netzwerkbasierten Einzugsgebiete erfolgte ausgehend von den jeweiligen Standorten der Versorgungseinrichtungen und berücksichtigte Geh- (5 km/h) sowie Radgeschwindigkeiten (15 km/h). In Abbildung 23 ist die Erschließung von Apotheken und in Abbildung 24 von Supermärkten exemplarisch dargestellt.

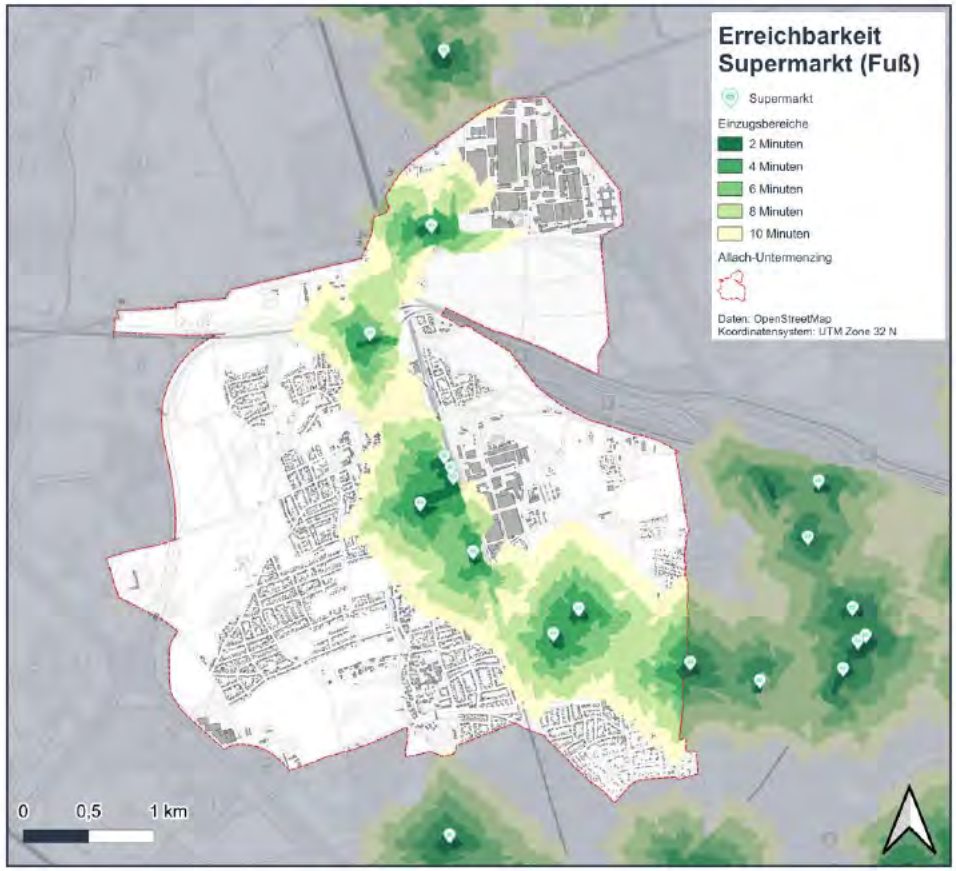


Abbildung 24: Fußläufige Erreichbarkeit von Supermärkten

Im nächsten Schritt wurden die berechneten Einzugsgebiete für jede Einrichtung mit Bevölkerungsdaten auf Gebäudeebene verschnitten. Der Anteil der jeweils erschlossenen Bevölkerung pro Ziel und Reisezeit ist für den Fußverkehr in Tabelle 1 dargestellt. Je Reisezeit wird die erschlossene Wohnbevölkerung aus dem Bezirk 23, sowie die Gesamtstadt dargestellt für jedes der untersuchten Ziele. Es wird deutlich, dass die Erreichbarkeit zu allen Einrichtungen in Allach-Untermenzing deutlich unter dem Münchner Durchschnitt liegt.

Die Konzentration des Lebensmitteleinzelhandels entlang des zentralen Korridors, der sich von Karlsfeld im Norden bis zur Allacher Straße erstreckt, hat zur Folge, dass die Wohngebiete westlich der Eversbuschstraße keinen Zugang zu Lebensmittelgeschäften innerhalb von 10 Minuten haben. Während das neu entstandene Einkaufszentrum "Evers" in Bahnhofsnähe eine Einkaufsmöglichkeit in unmittelbarer Nähe zum ÖV-Knotenpunkt bietet, verstärkt es gleichzeitig die bereits bestehende räumliche Verdichtung des Einzelhandels in diesem Bereich.

Tabelle 1: Erschlossene Bevölkerung je Einrichtung (Fuß) – Bezirk 23 vs. München

Reisezeit (Minuten)	Supermarkt		Apotheke		Bäckerei	
	Bezirk 23	LHM	Bezirk 23	LHM	Bezirk 23	LHM
2	2 %	6 %	1 %	4 %	3 %	9 %
4	16 %	35 %	11 %	26 %	20 %	42 %
6	31 %	63 %	25 %	53 %	42 %	67 %
8	44 %	81 %	39 %	72 %	66 %	82 %
10	57 %	90 %	50 %	83 %	79 %	90 %
Reisezeit (Minuten)	**Hausarzt**		**Grundschule**		**Kindertagesbetreuung**	
	Bezirk 23	LHM	Bezirk 23	LHM	Bezirk 23	LHM
2	2 %	10 %	1 %	1 %	8 %	16 %
4	12 %	42 %	5 %	10 %	37 %	64 %
6	26 %	68 %	16 %	28 %	68 %	88 %
8	47 %	82 %	34 %	49 %	88 %	96 %
10	63 %	91 %	51 %	68 %	97 %	99 %

Insgesamt zeigt sich eine deutliche Diskrepanz in der Versorgungslage:

- Im Stadtbezirk 23 haben nur 57 % der Bevölkerung einen Lebensmitteleinzelhandel in 10-Minuten-Erreichbarkeit (Fuß), während dieser Wert in ganz München bei 90 % liegt.
- Bei Apotheken beträgt die 10-Minuten-Erreichbarkeit (Fuß) lediglich 50 % im Bezirk 23 gegenüber 83 % im Münchner Durchschnitt.
- Ähnlich verhält es sich bei Hausärzten, wo 63 % der Bezirksbevölkerung gegenüber 91 % der Gesamtbevölkerung Münchens innerhalb von 10 Minuten eine Praxis zu Fuß erreichen können.
- Während 51 % der Bevölkerung in Allach-Untermenzing eine Grundschule innerhalb von 10 Minuten zu Fuß erreichen können, liegt dieser Wert in Gesamt-München bei 68 %. Diese Versorgungslage ist nicht nur im Bezirk kritisch zu sehen, sondern wirft auch auf gesamtstädtischer Ebene ein problematisches Bild. In der Folge wird der alltägliche Schulweg vielfach mit dem Pkw zurückgelegt, was insbesondere die morgendliche Verkehrsspitze verstärkt. Hieraus resultieren Verkehrssicherheitsprobleme im unmittelbaren Schulumfeld sowie die Prägung autozentrierter Mobilitätsmuster im Grundschulalter.

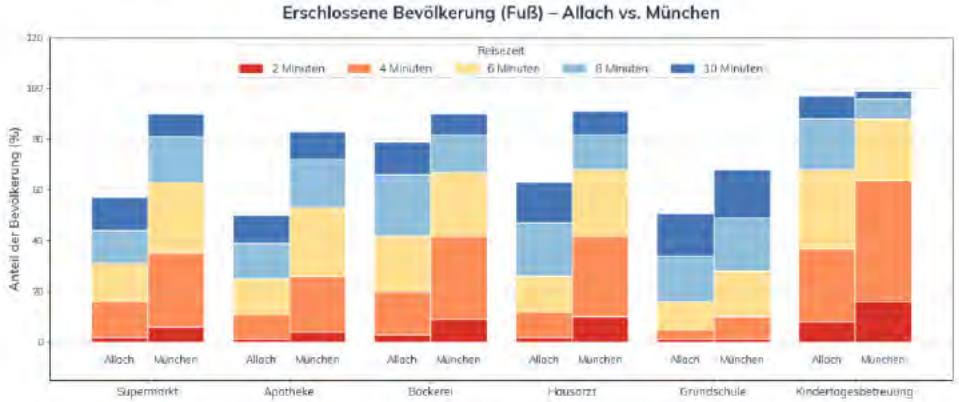


Abbildung 25: Erschlossene Bevölkerung je Einrichtung (Fuß) - Bezirk 23 vs. München

Deutlich besser ist die Situation bei der Kindertagesbetreuung - hier erreicht der Bezirk mit 97 % eine nahezu vollständige Versorgung (München gesamt: 99 %).

Ebenso wie für den Fußverkehr wurden die Analysen auch für den Radverkehr erstellt. Diese sind in Tabelle 2 und Abbildung 26 dargestellt. Die erschlossene Bevölkerung ist aufgrund der höheren Reisegeschwindigkeit erwartungsgemäß höher als für den Fußverkehr. Alle wichtigen Einrichtungen können innerhalb von 10 Minuten mit dem Fahrrad von nahezu der gesamten Wohnbevölkerung erreicht werden. Dies gilt sowohl für Allach-Untermenzing als auch die Gesamtstadt. Unterschiede sind insbesondere bei kurzen Reisezeiten von 2 und 4 Minuten zu erkennen.

Tabelle 2: Erschlossene Bevölkerung je Einrichtung (Radverkehr) – Bezirk 23 vs. München

Reisezeit (Minuten)	Supermarkt		Apotheke		Bäckerei	
	Bezirk 23	LHM	Bezirk 23	LHM	Bezirk 23	LHM
2	18 %	35 %	13 %	27 %	25 %	43 %
4	56 %	88 %	50 %	80 %	80 %	89 %
6	83 %	98 %	75 %	95 %	97 %	98 %
8	94 %	99 %	87 %	98 %	100 %	99 %
10	99 %	100 %	97 %	99 %	100 %	100 %
Reisezeit (Minuten)	**Hausarzt**		**Grundschule**		**Kindertagesbetreuung**	
	Bezirk 23	LHM	Bezirk 23	LHM	Bezirk 23	LHM
2	16 %	45 %	8 %	11 %	47 %	67 %
4	63 %	89 %	51 %	60 %	97 %	99 %
6	87 %	98 %	93 %	91 %	100 %	100 %
8	97 %	100 %	100 %	98 %	100 %	100 %
10	100 %	100 %	100 %	99 %	100 %	100 %

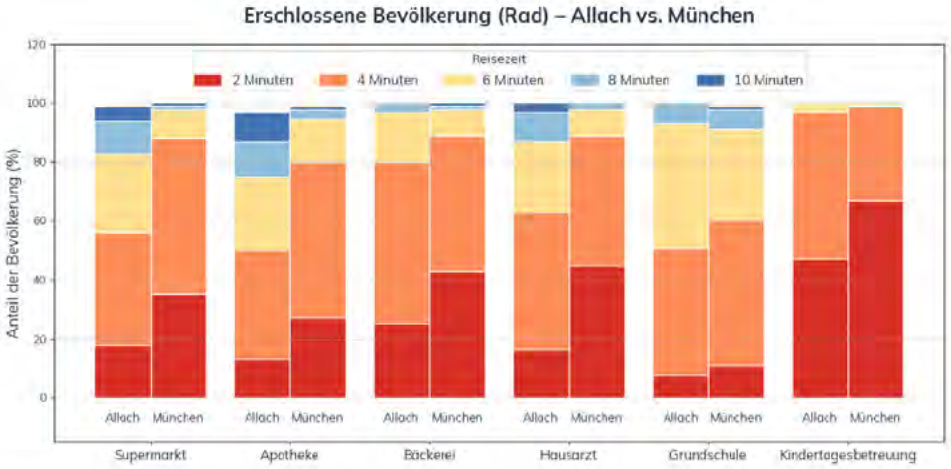


Abbildung 26: Erschlossene Bevölkerung je Einrichtung (Radverkehr) - Bezirk 23 vs. München

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass nicht für die gesamte Wohnbevölkerung eine fußläufige Erreichbarkeit von Einrichtungen der Daseinsvorsorge gewährleistet ist.

In Abbildung 27 ist auf Gebäudeebene dargestellt wie viele der sechs untersuchten Einrichtungen (Supermarkt, Apotheke, Bäckerei, Hausarzt, Grundschule, Kindertagesbetreuung) innerhalb von 10 Minuten zu Fuß erreichbar sind.

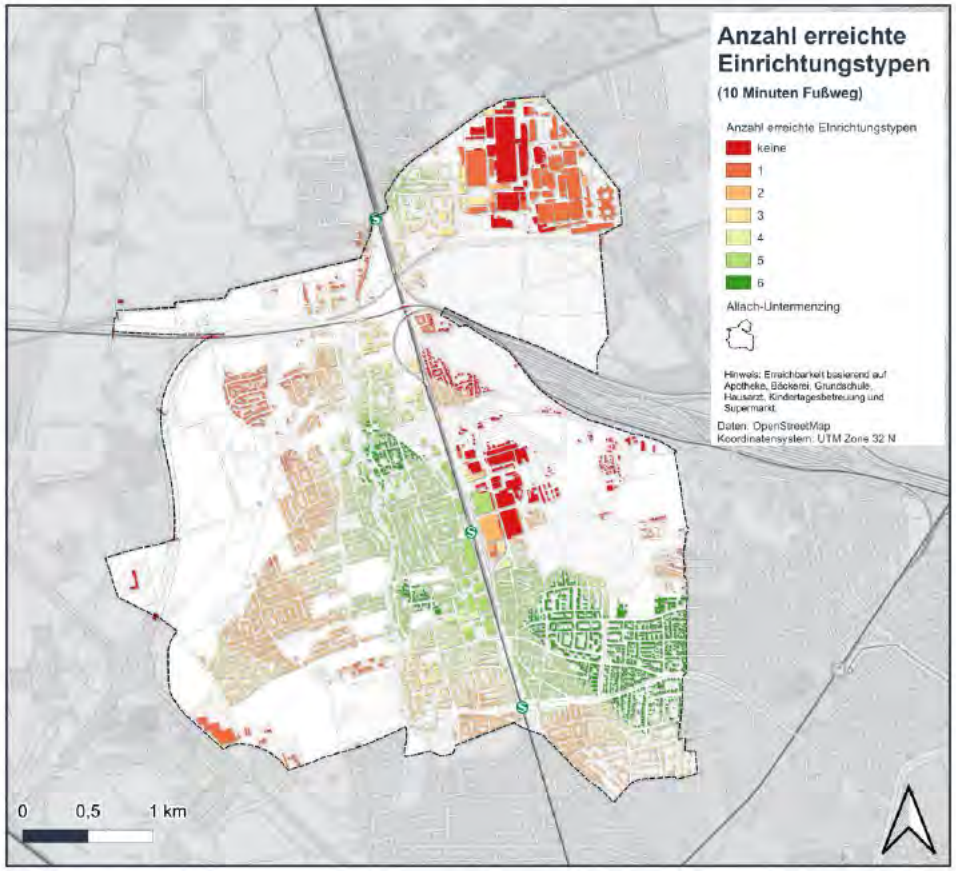


Abbildung 27: Anzahl erreichter Einrichtungstypen (wichtige Ziele der Daseinsvorsorge) zu Fuß

Defizite zeigen sich insbesondere in Untermenzing und den westlichen Teilen Allachs. Ohne räumliche Nähe zu diesen Einrichtungen ist das Zufußgehen in der Regel keine praktikable Option. Zwar können mit dem Fahrrad größere Distanzen überbrückt werden, allerdings ist Radfahren nicht für alle Bevölkerungsgruppen eine geeignete Alternative.

4.3.4 ÖPNV-Qualität

Das ÖPNV-Angebot im Untersuchungsgebiet ist in Abbildung 28 dargestellt. Der zentrale Knotenpunkt ist der S-Bahnhof Allach an der S2-Linie, der sowohl in Bezug auf die Münchner Gesamtstadt radiale Verbindungen in die Münchner Innenstadt als auch in Richtung Petershausen zu Zielen im Landkreis Dachau bietet. Die S2 verkehrt:

- in den Hauptverkehrszeiten im 10-Minuten-Takt und
- in den Nebenverkehrszeiten alle 20 Minuten.
- An Samstagen fährt die S-Bahn alle 20 Minuten,
- an Sonntagen und Feiertagen im 20- bis 40-Minuten-Takt.

Zusätzlich zur S-Bahn bedienen mehrere Buslinien der MVG den Bezirk, darunter die Linien 160, 164, 165 und die Expresslinie X36. Die Linien 160 und 164 verkehren an Wochentagen im 10- bis 20-Minuten-Takt, mit regelmäßigen Fahrten an Wochenenden. Bis Dezember 2025 wurde die Linie 164 durch einen bedarfsabhängigen Nachtbus (Rufbus) nach 21:30 Uhr ergänzt, der flexible Zustiege ohne vorherige Anmeldung am Bahnhof Allach und bedarfsgerechte Abholungen von anderen Haltestellen ermöglichte. Der Rufbus wurde im Dezember 2025 durch einen Regelverkehr abgelöst. Dieser fährt nun ohne Voranmeldung einen Ringverkehr im 20-Minuten-Takt mit Anbindung an den S-Bahnhof Allach.

Ausgehend von den bestehenden ÖPNV-Haltestellen wurden netzfeine Einzugsbereiche für den Fußverkehr berechnet (siehe Abbildung 29). Dabei wurde eine durchschnittliche Gehgeschwindigkeit von 5 km/h zugrunde gelegt. Die Ergebnisse zeigen, dass sämtliche bewohnten Flächen des Bezirks innerhalb von maximal 10 Minuten mindestens eine Haltestelle erreichen können.

Für die detaillierte Auswertung wurden diese Einzugsbereiche mit Bevölkerungsdaten auf Gebäudeebene verschnitten. Auf dieser Grundlage wurde die erschlossene Bevölkerung nach Reisezeiten sowohl für den Bezirk als auch zum Vergleich für das gesamte Stadtgebiet Münchens dargestellt (siehe Tabelle 3).

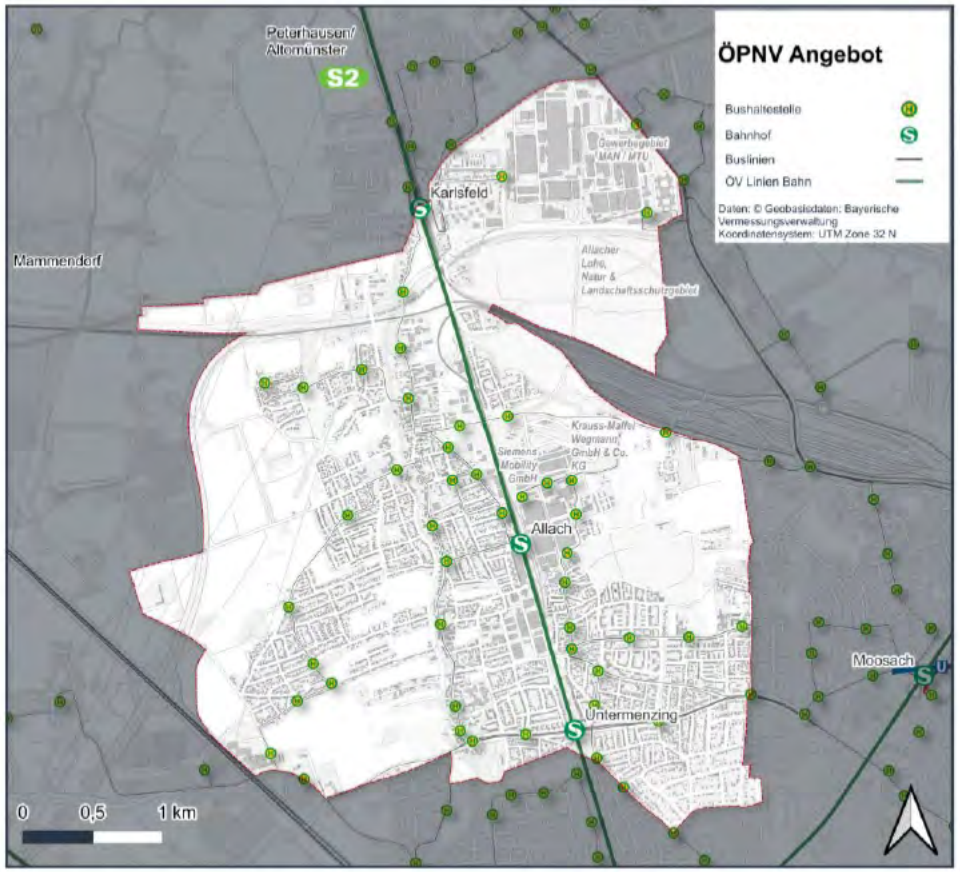


Abbildung 28: Liniennetz und Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs

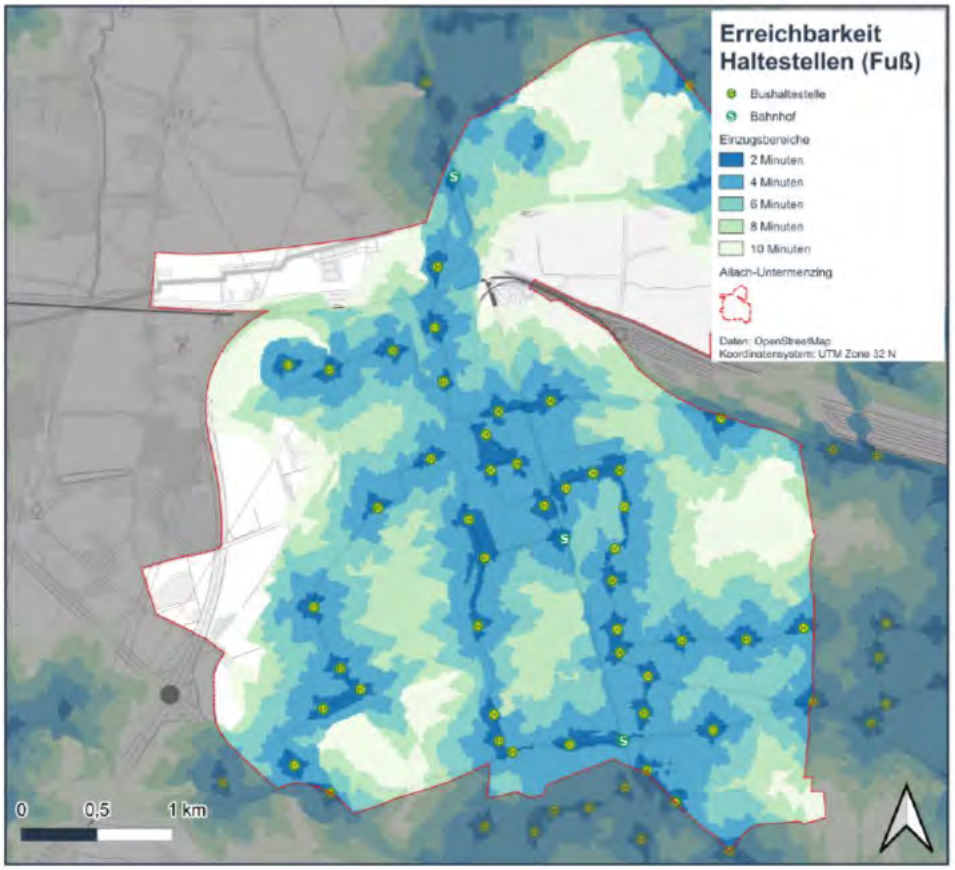


Abbildung 29: Fußläufige Erreichbarkeit ÖPNV-Haltestellen

Tabelle 3: Anteil der erschlossenen Bevölkerung durch ÖPNV-Haltestellen

Reisezeit (Minuten)	ÖPNV-Haltestelle	
	Allach-Untermenzing	München
2	12 %	12 %
4	57 %	66 %
6	88 %	94 %
8	99 %	99 %
10	100 %	100 %

Auf Grundlage von MVG-Daten wurde die Fahrgastnachfrage für alle Verkehrsmittel der MVG auf Haltestellenebene aggregiert und in Abbildung 30 dargestellt. Die Berechnungen beziehen sich auf einen durchschnittlichen Werktag im Jahr 2025. Allerdings konnten keine Daten zur Nachfrage für Regionalbusse des MVV oder die S-Bahn in die Analyse einbezogen werden.

Die Auswertung der Haltestellennachfrage verdeutlicht die besondere Bedeutung der Bahnhöfe Allach und in geringerem Maße Untermenzing für den Busverkehr. Abgesehen von einzelnen Nachfragespitzen im Umfeld von Schulen zeigt sich eine gleichmäßige Verteilung der Fahrgastzahlen im übrigen Netz.

Für die kombinierte Bewertung der ÖPNV-Erschließungs- und Bedienungsqualität wurde der ursprünglich aus der Schweiz stammende Indikator der ÖV-Güteklassen verwendet. Dieser berechnet wie in Abbildung 31 dargestellt die ÖV-Güte aus einer Kombination aus der Art des verfügbaren Verkehrsmittels und dem gefahrenen Takt auf Ebene der Haltestelle.

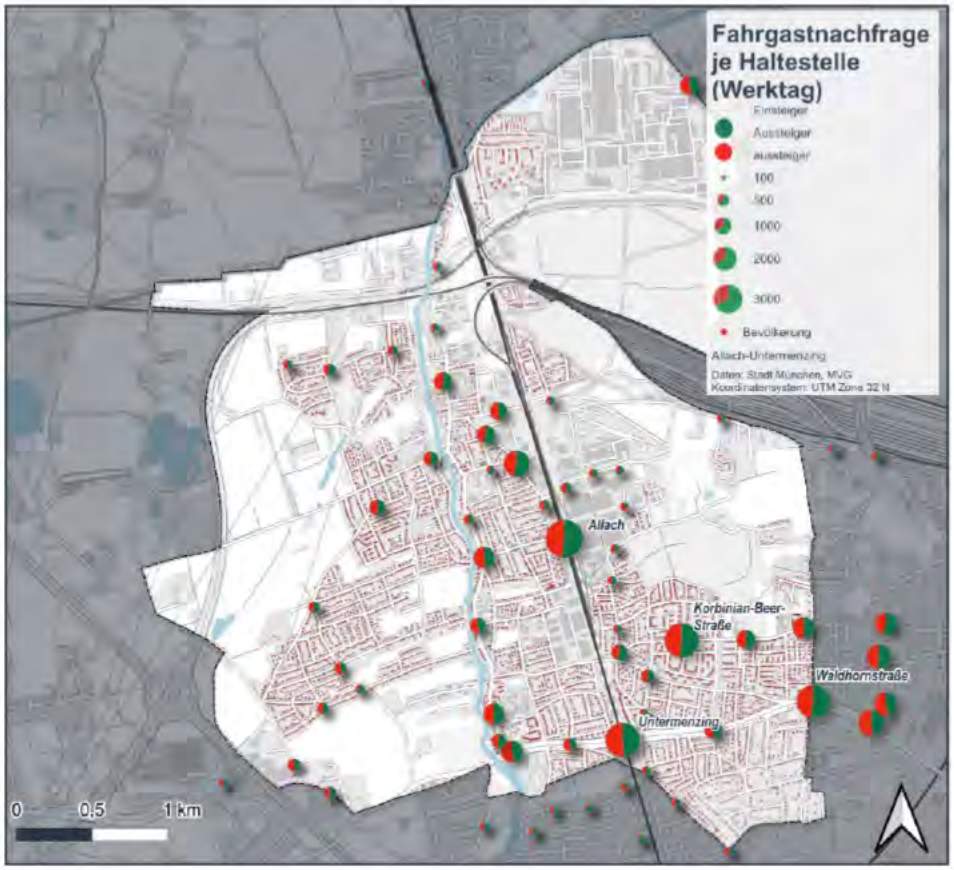


Abbildung 30: Fahrgastnachfrage auf Haltestellenebene

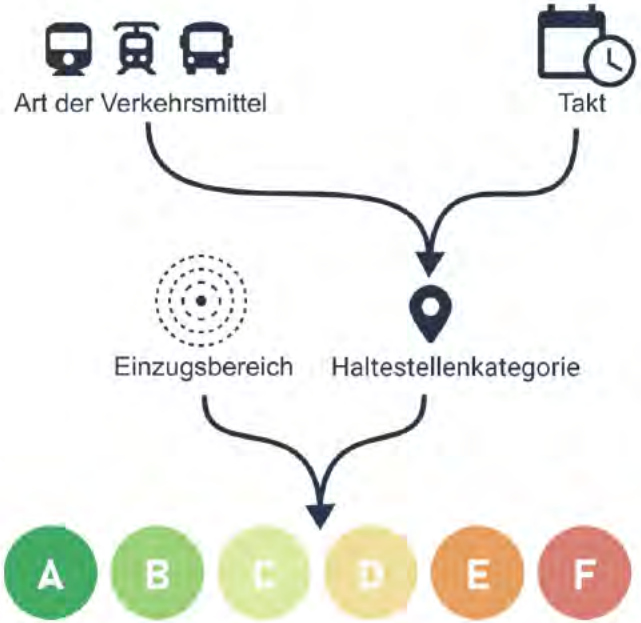


Abbildung 31: Methodik der ÖV-Güteklassen

Hierbei wird die Haltestellenkategorie auf Basis der in Abbildung 32 dargestellten Einteilung gebildet. Dabei fließen sowohl der durchschnittliche Takt der verschiedenen Verkehre in einem bestimmten Zeitintervall als auch die Arten der an der Haltestelle haltenden Verkehrsmittel in die Bewertung ein. Diese beiden Parameter werden schließlich kombiniert, um die endgültige Einstufung der Station vorzunehmen. Während die klassische Berechnung der ÖV-Güteklasse ein einheitliches Tageszeitfenster von 6 bis 20 Uhr an Werktagen verwendet, wurden im Projektrahmen differenzierte Auswertungen für mehrere Zeitfenster durchgeführt.

Die Größe des Einzugsbereichs wird in Abhängigkeit von der erreichten Haltestellenkategorie bestimmt (vgl. Abbildung 33). Für die Berechnungen im Projekt wurden dabei netzfeine Einzugsbereiche verwendet. Daraus ergibt sich eine differenzierte Bewertung der ÖV-Güteklasse in Abhängigkeit von der Entfernung zu Fuß zur Station.

Ermittlung Haltestellenkategorie			
Takt	U-Bahnhaltestelle S-Bahnhaltestelle Bahnhaltestelle	Straßenbahnhaltestelle	Bushaltestelle
< 5 Minuten	I	I	II
5 ≤ x < 10 Minuten	I	II	III
10 ≤ x < 20 Minuten	II	III	IV
20 ≤ x < 40 Minuten	III	IV	V
40 ≤ x < 60 Minuten	IV	V	VI
60 ≤ x < 120 Minuten	V	VI	VII

Abbildung 32: Bestimmung der Haltestellenkategorien

	Distanz			
Haltestellenkategorie	< 300m	300-500m	501-750m	751-1000m
I	A	A	B	C
II	A	B	C	D
III	B	C	D	E
IV	C	D	E	F
V	D	E	F	-
VI	E	F	-	-
VII	F	-	-	-

Abbildung 33: Bestimmung der ÖV-Güteklassen

Die Berechnungsergebnisse für zwei unterschiedliche Zeiträume sind exemplarisch in Abbildung 34 und Abbildung 35 dargestellt. Dabei wird die ÖV-Güteklasse sowohl für einen Wochentag von 6 bis 20 Uhr als auch für den Abendzeitraum von 20 bis 23 Uhr abgebildet.

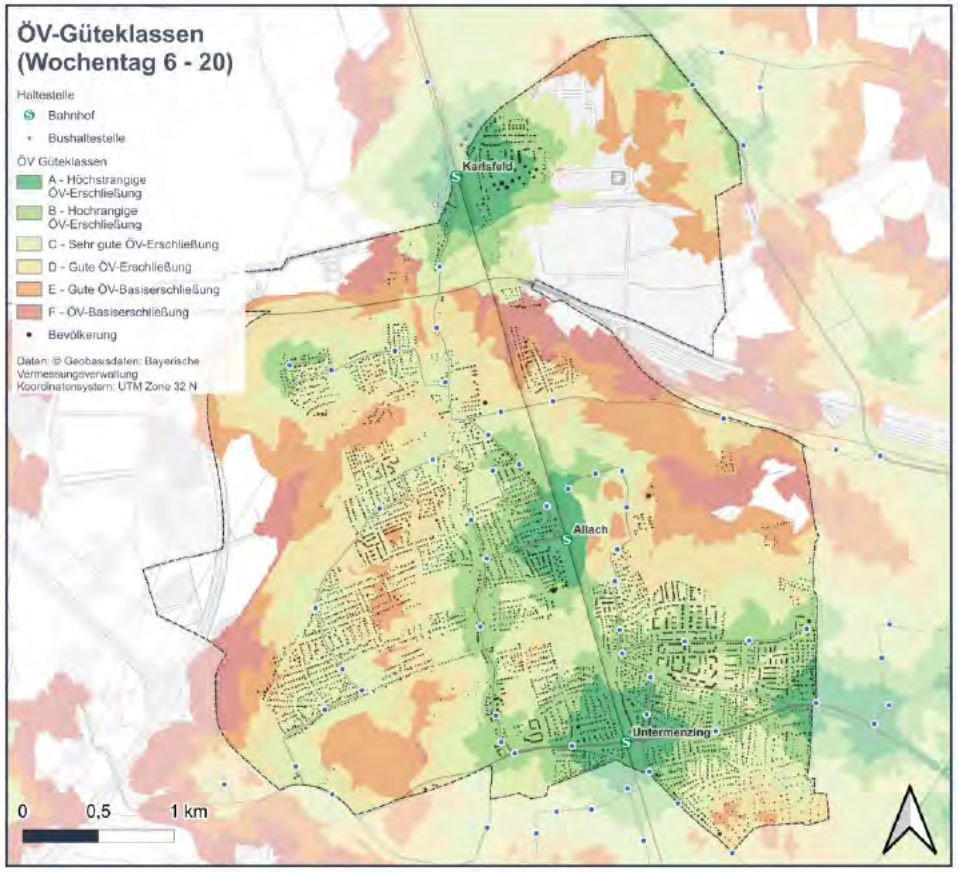


Abbildung 34: ÖV-Güteklassen Werktags (6-20 Uhr)

Die Darstellung verdeutlicht die Bedeutung der hochwertigen Erschließungsqualität durch S-Bahn-Haltestellen sowie den Einfluss stark frequentierter Bushaltestellen. Alle besiedelten Gebiete in Bezirk weisen mindestens eine Basiserschließung auf. Die höchste Erschließungsqualität von A und B zeigt sich im Umfeld der S-Bahn-Haltestellen und entlang des südlichen Abschnitts der Eversbuschstraße.

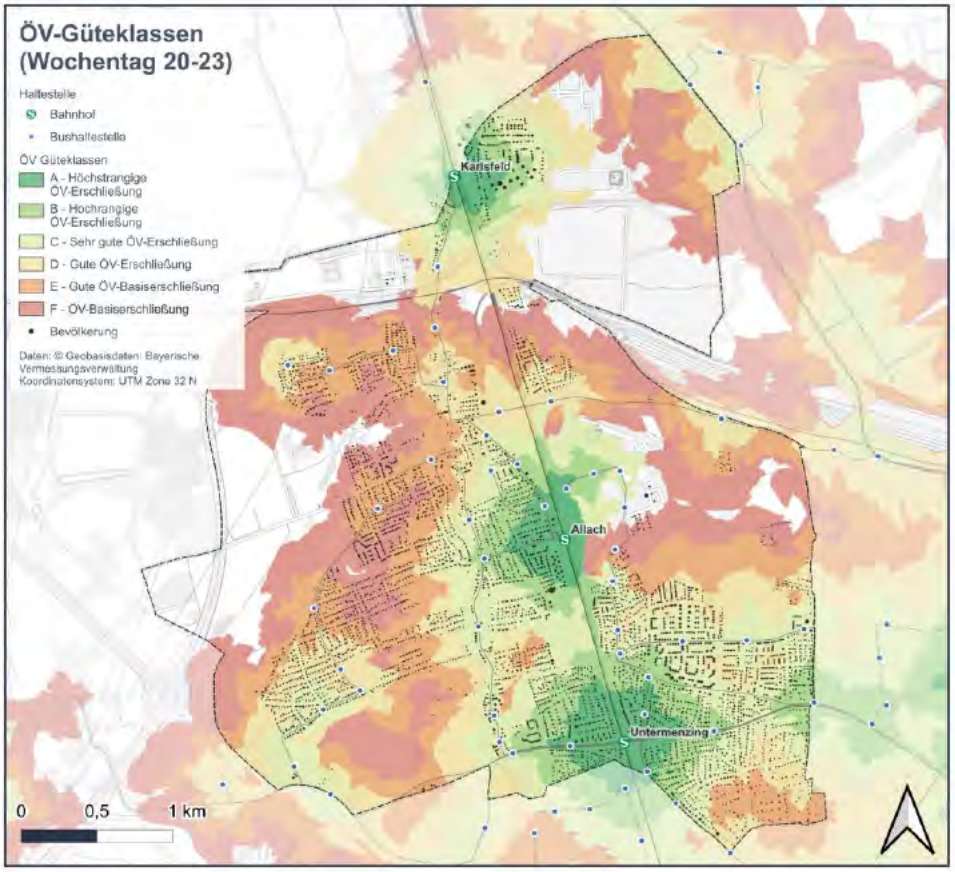


Abbildung 35: ÖV-Güteklasse Werktags (20-23 Uhr)

Im Vergleich zum Münchner Durchschnitt weisen besonders Untermenzing sowie das Gebiet zwischen den S-Bahn-Haltestellen Karlsfeld und Allach eine unterdurchschnittliche Erschließung auf.

Im betrachteten Abendzeitraum zeigt sich - wie erwartet - ein weiterer Rückgang der ÖV-Güte. Während die Bereiche um die beiden S-Bahnhaltestellen weiterhin

eine Höchst- bzw. Hochrangige ÖV-Erschließung aufweisen verschlechtert sich diese in den nördlichen sowie westlichen Bereichen des Untersuchungsgebietes.

Abbildung 36 veranschaulicht die Verteilung der Wohnbevölkerung nach ÖV-Güteklassen für die verschiedenen Untersuchungszeiträume. Die reduzierten Taktungen sowie das Fehlen von Expressbuslinien in den Abendstunden und an Sonntagen führen zu geringeren Angebotsqualitäten. In der Folge ist ein kleinerer Bevölkerungsanteil durch hochwertige ÖV-Erschließung abgedeckt.

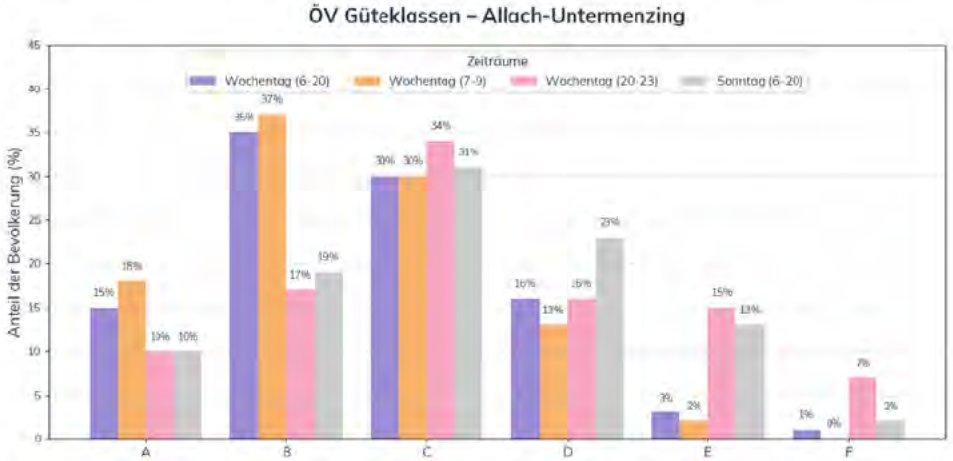


Abbildung 36: ÖV-Güte im Tages- und Wochenverlauf

Vergleicht man die ÖV-Güte in Allach-Untermenzing mit dem Münchner Durchschnitt, zeigt sich eine deutlich schwächere Erschließung (vgl. Tabelle 4). Nur 15 % der Bevölkerung in Allach-Untermenzing leben in Gebieten der besten ÖV-Güteklasse A (Vergleich LHM - Werktag, 6 bis 20 Uhr: 44 %). Gleichzeitig sind die niedrigeren Güteklassen im Bezirk 23 überrepräsentiert. Dort fallen 30 % der Einwohnenden in die Kategorie C, während es stadtweit nur 17 % sind. Bei Güteklasse D beträgt der Anteil in Allach-Untermenzing 16 % gegenüber 4 % in der Gesamtstadt. Wie Tabelle 4 zeigt, gilt dieser Trend auch für andere Tageszeiten. Der Bezirk liegt zu allen Analysezeitpunkten unter dem städtischen Durchschnitt.

Tabelle 4: Vergleich ÖV-Güte Bezirk 23 vs. München

ÖV-Güteklassen	Werktag (6-20 Uhr)		Werktag (7-9 Uhr)		Werktag (20-23 Uhr)		Sonntag (6-20 Uhr)	
	B 23	LHM	B 23	LHM	B 23	LHM	B 23	LHM
A	15%	44%	18%	46%	10%	35%	10%	34%
B	35%	34%	37%	35%	17%	30%	19%	30%
C	30%	17%	30%	15%	34%	24%	31%	22%
D	16%	4%	13%	3%	16%	8%	23%	10%
E	3%	1%	2%	1%	15%	2%	13%	3%
F	1%	0%	0%	0%	7%	0%	2%	0%

4.3.5 Shared Mobility

Geteilte Mobilität ist im Stadtbezirk Allach-Untermenzing schwach ausgebaut. So besteht weder ein Carsharing- noch ein Bikesharing-Angebot[3]. Gleichwohl fällt Allach-Untermenzing in das Bediengebiet mehrerer Scooter-Sharing-Anbieter.

Scooter-Sharing

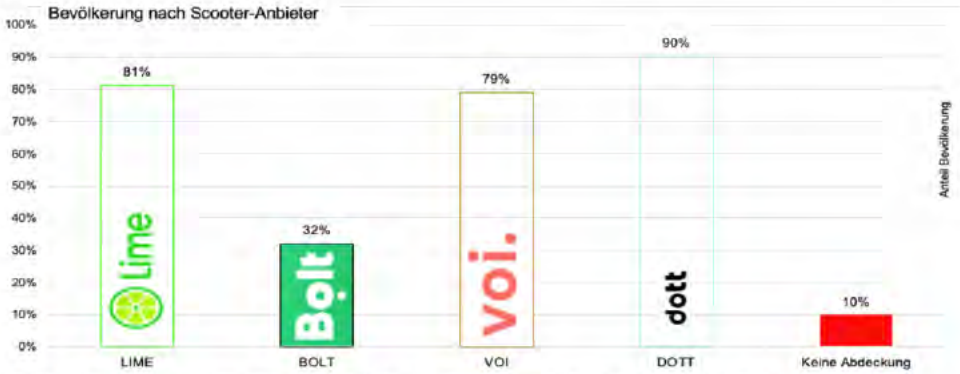


Abbildung 37: Bevölkerungsanteil mit Zugang zu Scooter-Sharing-Angeboten nach Anbieter

[3] Nachtrag zum Bikesharing: Seit Mai 2026 wird MyRadl in Teilen des 23. Stadtbezirks angeboten.

Wie Abbildung 37 zeigt, deckt DOTT mit etwa 90 % den größten Anteil der Bevölkerung in Allach-Untermenzing ab. BOLT erreicht mit 32 % die geringste Abdeckung. Insgesamt sind circa 10 % der Bevölkerung in Allach nicht abgedeckt.

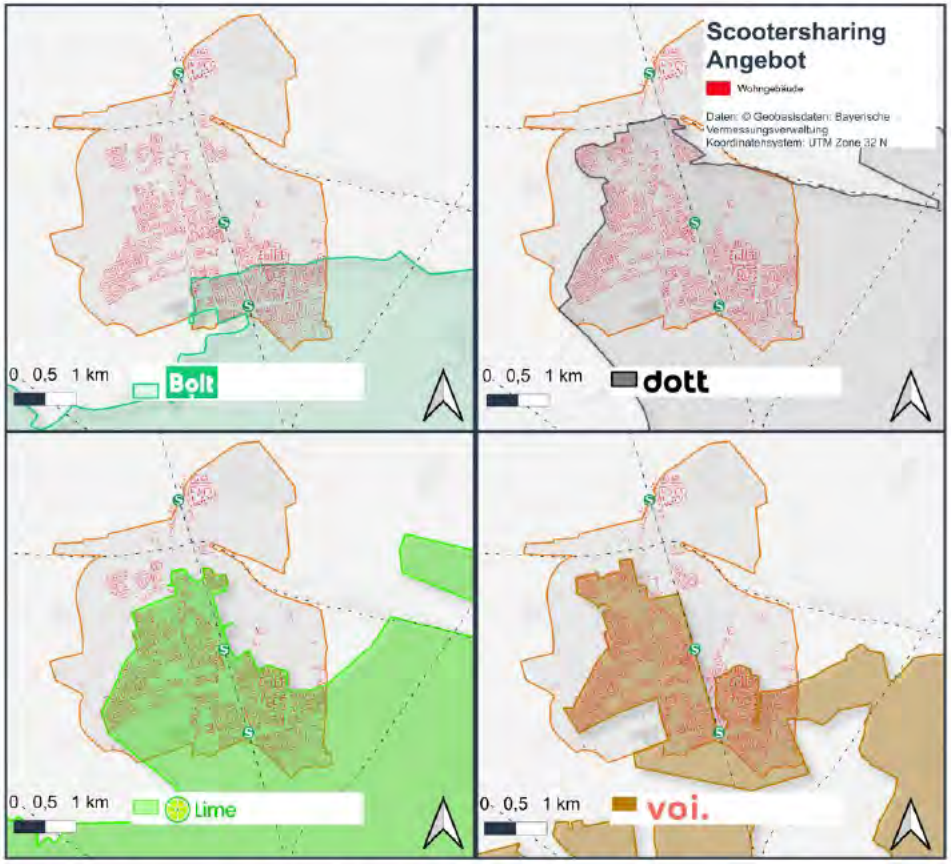


Abbildung 38: Bediengebiete Scooter-Sharing

Die Bediengebiete dieser Anbieter sind in Abbildung 38 dargestellt. Festzustellen bleibt, dass Scooter trotz Nutzungskonflikte – insbesondere durch unsachgemäß abgestellte Fahrzeuge auf Gehwegen (vgl. Tabelle 6) – aktuell die einzige verfügbare Option für geteilte Mobilität darstellen. Ihre Nutzung kann bestehende Lücken in verschiedenen Bereichen schließen: im Nachtverkehr, in der Freizeitmobilität und als flexibler Zubringer zum Bahnverkehr.

Mobilitätspunkte

Nach aktuellen Planungen entfallen von den rund 200 städtischen Mobilitätspunkten lediglich zwei auf den Bezirk Allach-Untermenzing. Diese sind am Bahnhof Allach und in der Manzostraße vorgesehen (vgl. Abbildung 39). Somit erreichen nur Teilbereiche des Bezirks innerhalb von 10 Gehminuten einen Mobilitätspunkt.

Die eingeschränkte Verfügbarkeit bedeutet konkret: Während in gesamt München etwa 75 % der Bevölkerung innerhalb von 10 Minuten zu Fuß einen Mobilitätspunkt erreicht, gilt dies im Bezirk 23 nur für 35 % der Einwohnenden (vgl. Tabelle 5).

Tabelle 5: Vergleich Erschließung Mobilitätspunkte Bezirk 23 vs. München

Reisezeit (Minuten)	Mobilitätspunkte	
	Bezirk 23	LHM
2	2 %	3 %
4	11 %	21 %
6	20 %	44 %
8	26 %	63 %
10	35 %	75 %

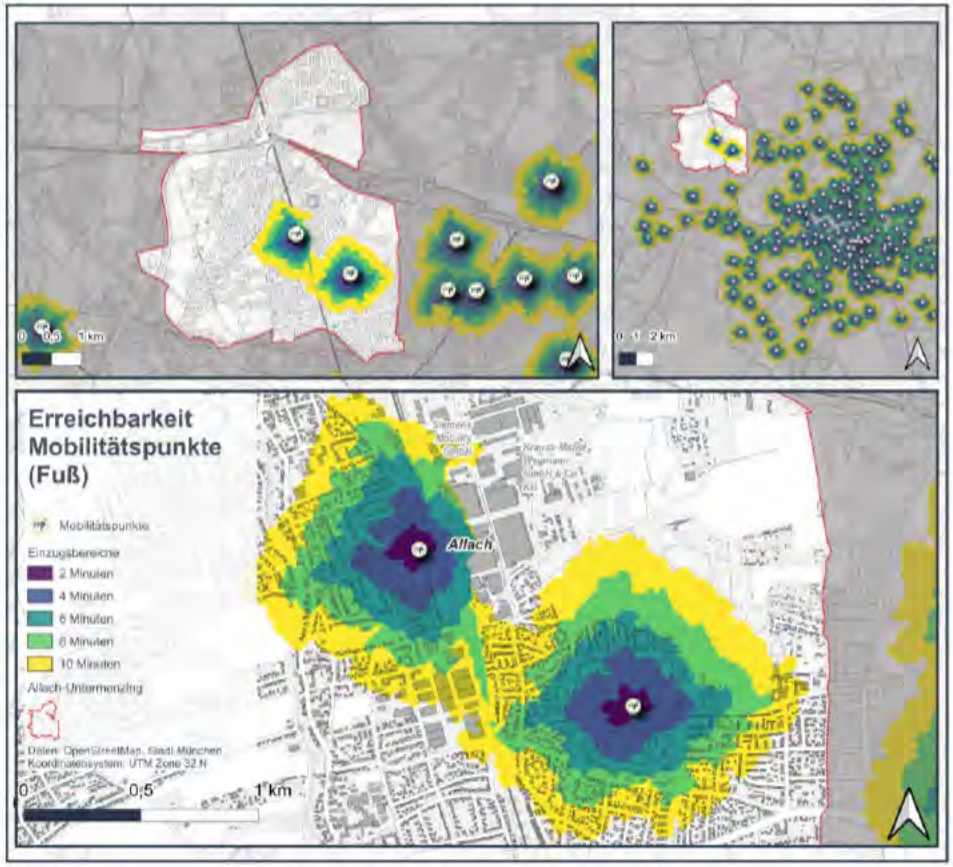


Abbildung 39: Fußläufige Erreichbarkeit von geplanten Mobilitätspunkten

Allgemeine Hinweise aus der Öffentlichkeitsbeteiligung – Shared Mobility

Im Rahmen der Beteiligungsformate zur Bestandsanalyse konnten nicht alle Hinweise sinnvoll einem georeferenzierten Punkt zugeordnet werden. Diese allgemeinen Hinweise wurden wie in Kapitel 3.1 beschrieben unterschiedlichen Kategorien zugeordnet.

Die übergeordneten Themen für Shared Mobility sind in Tabelle 6 dargestellt. Dabei zeigt sich, dass sich die Bevölkerung sowohl eine verbesserte Anbindung an ein hochwertiges Bikesharing-System als auch an Carsharing-Angebote wünscht. Auch die Nutzungskonflikte mit E-Scootern insbesondere im Fußverkehr wurden durch die Bevölkerung erwähnt.

Tabelle 6: Zusammenfassende Darstellung der allgemeinen Kommentare Öffentlichkeitsbeteiligung - Themenfeld Shared Mobility

Thema und Kurzerläuterung	Nummerierung gemäß Anhang I_Pain-Point-Liste
Car-Sharing Fehlende Car-Sharing-Angebote und mangelnde Ladeinfrastruktur für Elektromobilität in Allach-Untermenzing.	○ Einträge: **565, 558, 479, 475, 467 (5)** Unterstützende: ***94***
Ordnung von E-Scootern/Mietroller E-Scooter/Mietroller stehen häufig im Weg und blockieren Fußwege.	○ **Einträge:** 738, 620 (2) **Unterstützende:** 3
Zonenerweiterung MVG Rad Die Nutzungszone für MVG-Räder endet aktuell an der U-Bahn-Station Moosach, was die Nutzung in Allach und Untermenzing einschränkt. *Nachtrag zum Bikesharing: MVG Rad wurde im September 2025 eingestellt und durch MyRadl im Mai 2026 abgelöst.*	○ Einträge: 687 (1) ○ **Unterstützende:** 2
Leihradsystem Die Leihräder in München sind in die Jahre gekommen und haben häufig Probleme bei der Ausleihe und Rückgabe, im Gegensatz zu robusteren Systemen in anderen Städten. *Nachtrag zum Bikesharing: MVG Rad wurde im September 2025 eingestellt und durch MyRadl im Mai 2026 abgelöst.*	○ **Einträge:** 715 (1) ○ **Unterstützende:** 0

Die in der Öffentlichkeitsbeteiligung erfassten Hinweise decken sich somit mit den gutachterlichen Analysen.

4.4 Schwachstellenanalyse Nahmobilität

Die Schwachstellenanalyse setzt sich aus den unterschiedlichen Maßnahmenbausteinen der Datenanalyse, Begehungen und Beteiligungsformaten zusammen.

4.4.1 Politische und öffentliche Anträge

Mit den Grundlagendaten wurden 53 Anträge, Anfragen bzw. Sitzungsvorlagen sowie die Ergebnisse eines Workshops zur Verkehrssituation in Allach Untermenzing aus dem Jahr 2013 übermittelt. Im Rahmen der Bestandsaufnahme wurden diese Unterlagen thematisch kategorisiert und georeferenziert verortet (vgl. Abbildung 40). Der überwiegende Teil der ausgewerteten Dokumente stammt aus der Öffentlichkeit bzw. den stadtteilbezogenen Gremien. Inhaltlich zeigen die Eingaben weniger abstrakte Zielbilder als vielmehr konkrete Problemwahrnehmungen und Handlungsbedarfe im Straßenraum. Übergreifend lassen sich die Hinweise problemtypenbezogen wie folgt bündeln:

- **Fehlende bzw. lückenhafte Fuß- und Radwegverbindungen:** wiederkehrend werden durchgängige, sichere Führung gefordert; vielfach geht es um unterbrochene Verbindungen und daraus entstehende Umwege bzw. aus Sicht der Antragsstellenden unsichere Mischverkehre.
- **Sicherheitsdefizite an Knotenpunkten und Querungen**: genannt werden unklare Sicht- und Vorfahrtsverhältnisse, fehlende bzw. ungünstige Querungshilfen und Nutzungskonflikte zwischen Kfz sowie Fuß-/Radverkehr.
- **Geschwindigkeit und Belastungen im Wohnumfeld**: thematisiert werden zu hohe Geschwindigkeiten, Rückstau/Verkehrsfluss und die damit verbundenen Auswirkungen wie beispielsweise Lärm, Unsicherheit und Trennwirkung.
- **Schwerverkehr sowie Durchgangs-/Schleichverkehre**: insbesondere im Workshop wird Schwerverkehr als Belastungs- und Sicherheitsproblem herausgestellt und damit verkehrslenkende bzw. -beruhigende Maßnahmen gefordert.
- **Parken und Flächenkonkurrenz**: der ruhende Verkehr wird vor allem als Verstärker anderer Problemlagen beschrieben (Sichtbehinderungen, eingeschränkte Querbarkeit, Behinderungen für Fuß- und Radverkehr).
- **Ergänzend ÖPNV und Barrieren im Wegenetz**: punktuell werden ÖPNV-Anbindung sowie Barrieren (beispielsweise Unterführungen, Beleuchtung, subjektive Sicherheit) angesprochen.

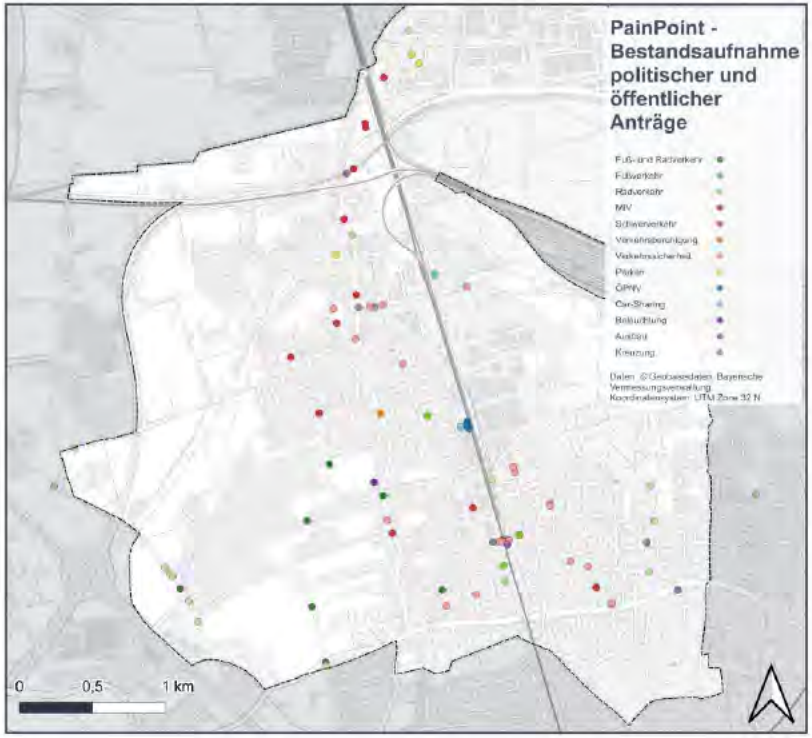


Abbildung 40: Pain Point - Bestandsaufnahme politischer und öffentlicher Anträge

In der Gesamtschau dominieren damit ein Lückenschluss- und Sicherheitsfokus (Fuß/Rad), flankiert von der Belastung durch den Kfz-Verkehr (Geschwindigkeiten, Schwer- und Durchgangsverkehre) und daraus resultierenden Nutzungskonflikten im Straßenraum.

4.4.2 Begehung

Im Stadtbezirk wurde eine Vor-Ort-Begehung durchgeführt sowie Fotoaufnahmen erstellt. Dabei wurden die wichtigsten Straßen und Wege systematisch erfasst. Ergänzend fand eine Online-Begehung mittels Google Street View statt, um auch dort alle relevanten Wege zu analysieren. Die gewonnenen Daten – einschließlich der von der Stadt bereitgestellten Informationen – dienten als zentrale Grundlage, um anschließend Schwachstellen im Fuß- und Radwegenetz zu identifizieren und sich ein umfassendes Bild der lokalen Gegebenheiten zu verschaffen. Die Begehungen fanden im Frühjahr 2025 statt.

Die städtebauliche Entwicklung im Stadtbezirk wird in Abbildung 41 beispielhaft am Bahnhofsvorplatz der S-Bahnhaltestelle Allach verdeutlicht. Hier sind das neu errichtete Einkaufszentrum Evers sowie das Diamaltgelände zu sehen, dass Neubauten und historische Industriegebäude verbindet. Solche Projekte zeigen, dass der Stadtbezirk nicht nur von Nachverdichtung, sondern auch von größeren städtischen Entwicklungsvorhaben geprägt ist. In diesen Gebieten ist die Wegeinfrastruktur neu errichtet und folgt gängigen Regelmaßen in Bezug auf die Dimensionierung von Fuß- und Radwegen, sowie der Gestaltung von Knotenpunkten und Fahrradabstellanlagen.



Abbildung 41: Bahnhofsvorplatz Allach und Diamaltgelände

Allerdings ist der Großteil der Wohngebiete durch schmale Gehwege, fehlende Radwege und ruhenden Verkehr geprägt. Daneben existieren verkehrsberuhigte Bereiche. Eindrücke aus typischen Wohngebieten verdeutlichen dies (vgl. Abbildung 42).



Abbildung 42: Gehwege und ruhender Verkehr in Wohngebieten

Das historische Zentrum Allachs ist durch ehemalige Bauernhäuser und die vielbefahrene Eversbuschstraße geprägt (vgl. Abbildung 43). Wie für historische Ortskerne typisch, weist die Straßenführung schmale Querschnitte und schmale Seitenräume auf. Zusätzlich führen bauliche Engstellen in vielen Fällen dazu, dass die Gehwegbreiten deutlich unter den empfohlenen Mindestmaßen liegen.



Abbildung 43: Allach Historischer Kern

4.4.3 Unfallhäufigkeiten

Basierend auf amtlichen Unfalldaten des Bundesamtes für Statistik wurden die Unfallorte für den Stadtbezirk 23 analysiert. Diese entsprechen den übermittelten Daten der Stadt München. Die Unfalldaten umfassen sämtliche registrierten Unfälle im Zeitraum von 2016 bis 2023. Die räumliche Verteilung der Unfälle ist Abbildung 44 zu entnehmen.

Die Analyse der Unfallstatistiken zeigt, dass in den Jahren 2016 bis 2023 zahlreiche Unfälle mit Beteiligung von Fuß- und Radverkehr im gesamten Untersuchungsgebiet registriert wurden. Die meisten Unfälle wurden an Kreuzungen gemeldet. Insgesamt fällt die Eversbuschstraße auf ihrer gesamten Länge als Unfallband mit einem hohen Unfallaufkommen unterschiedlichster Unfallarten auf.

In Abbildung 45 sind die Unfälle in den besonders betroffenen Kreuzungen aufgeführt. Besonders betroffen ist die Kreuzung Eversbuschstraße/Von-Kahr-Str. mit sechs Unfällen. Darüber hinaus treten auch an weiteren Kreuzungen vermehrt Unfälle auf, darunter:

- Allacherstr./Hitlstr./Zaunerstr.,
- Vesaliusstraße/Franz-Nißl-Str.,
- Ludwigsfelderstr./Georg-Reismüllerstr. Sowie
- Dachauerstr./Karlsfelderstr. mit jeweils 4 registrierten Fällen.

Weitere Unfallschwerpunkte mit 3 Unfällen finden sich an mehreren Knotenpunkten im zentralen und südlichen Bereich.

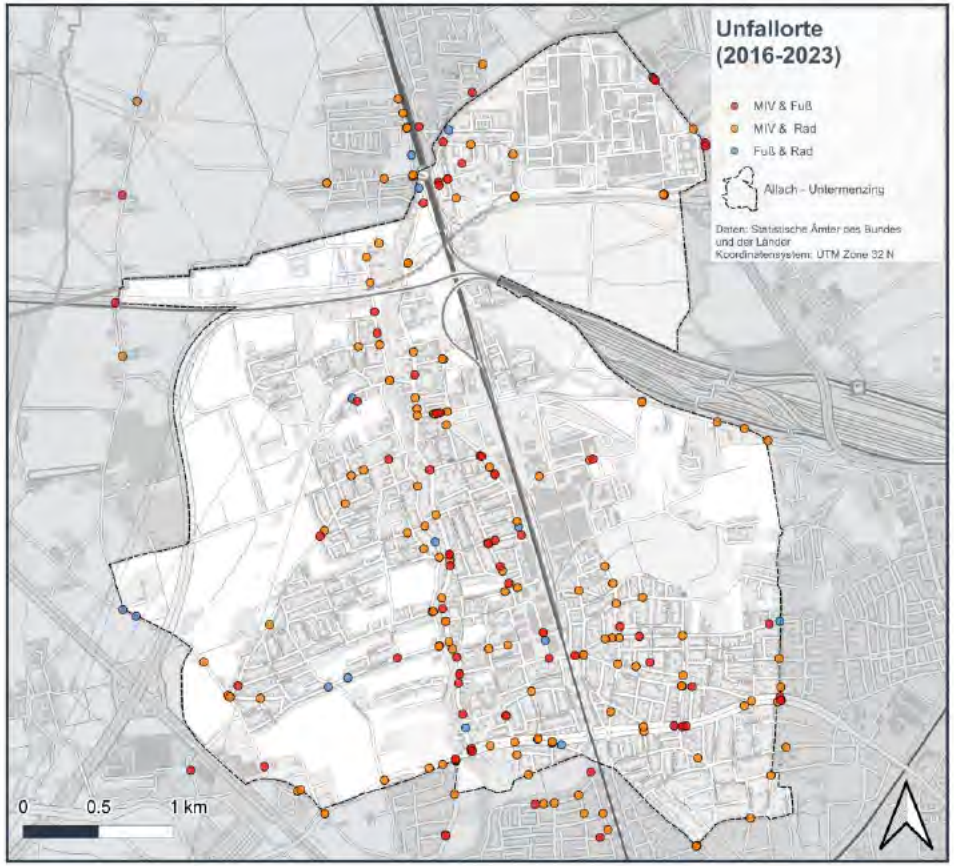


Abbildung 44: Unfallorte Fuß- und Radverkehr

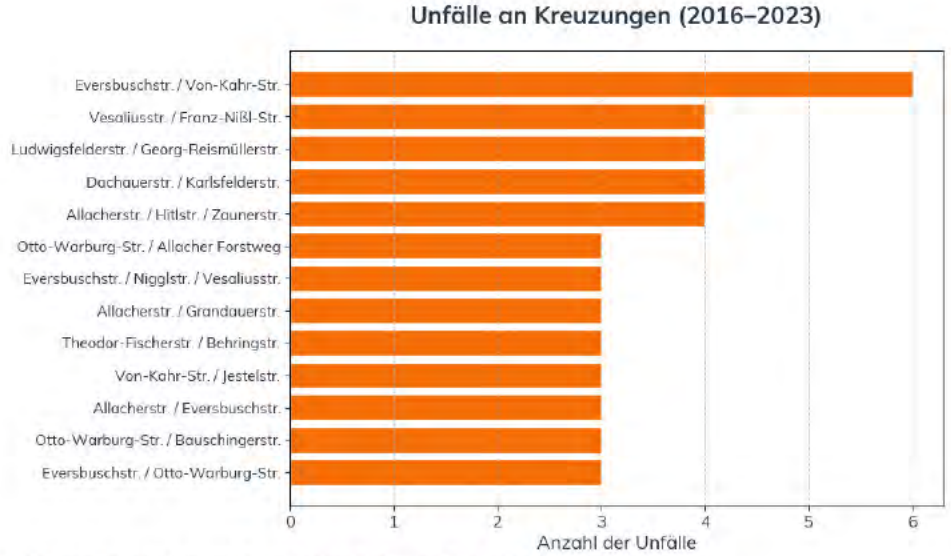


Abbildung 45: Unfälle mit Beteiligung Fuß- und Radverkehr an Kreuzungen

4.4.4 Fußverkehrsinfrastruktur

Die Anforderungen des Fußverkehrs an Verkehrsinfrastruktur und Straßenraum stellen sich als äußerst vielfältig dar (vgl. Kapitel 4.1.2). Die folgende Analyse verdeutlicht vor allem verkehrsanlagenseitige Herausforderungen, die ergänzend zu den in den vorangegangenen Kapiteln dargestellten Aspekten der Erreichbarkeit und Konnektivität zu betrachten sind.

Für die systematische Identifizierung von Problemstellen erfolgte zunächst eine Analyse der Fußwegeinfrastruktur. Dabei zielte das Vorgehen darauf ab, ein vollständiges Bild der Gehwegverfügbarkeit sowie der Gehwegbreiten für sämtliche Wege im Untersuchungsgebiet zu erhalten. Auf der Grundlage städtischer Daten und eigener Erhebungen – durch Begehungen und Extraktion von Luftbildern und Straßenraumaufnahmen – wurden Faktoren wie Gehwegverfügbarkeit und Gehwegbreite analysiert. Wie in Abbildung 46 dargestellt, wird die richtlinienkonform empfohlene Mindestbreite von 2,5 Metern fast flächendeckend unterschritten.

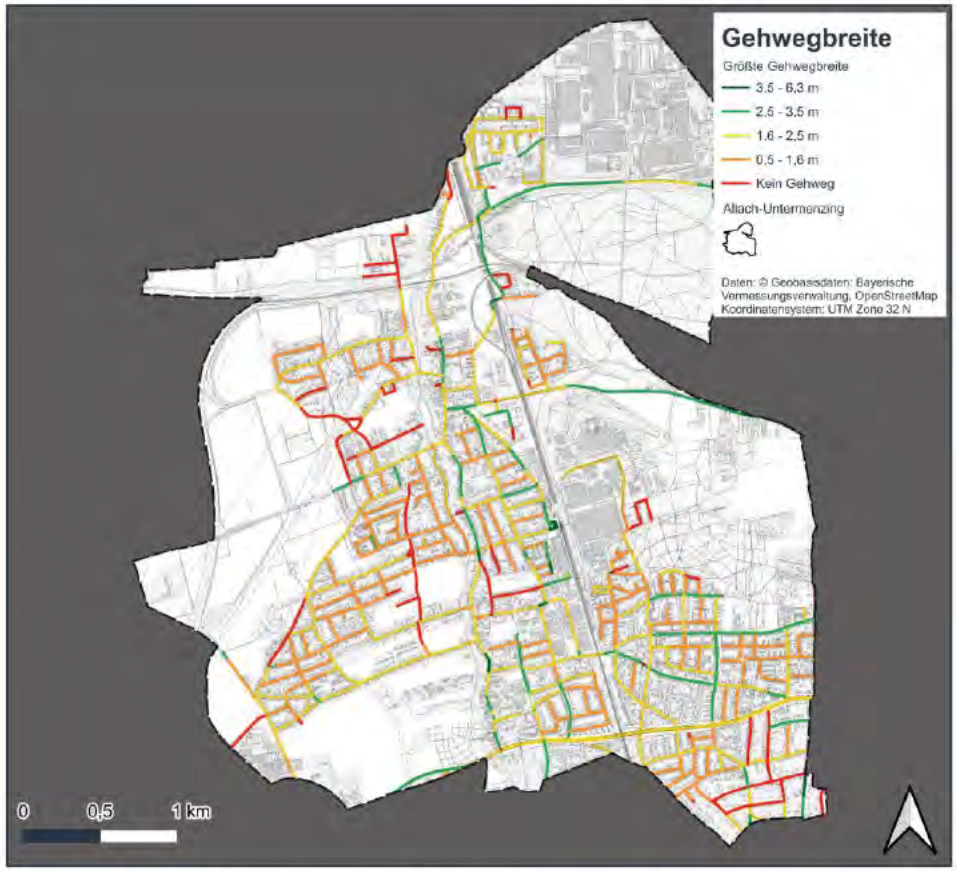


Abbildung 46: Übersicht der Gehwegbreiten im Untersuchungsgebiet

Die Karte zeigt jeweils die größte Gehwegbreite bei beidseitig vorhandenen Gehwegen. Auffällig ist, dass viele Gehwege weniger als 1,6 Meter oder sogar unter 1 Meter breit sind. Darüber hinaus fehlen an manchen Straßen Gehwege entweder einseitig oder beidseitig vollständig.

Die Daten ermöglichen das Ableiten von Defiziten. Ferner wurden während der Begehung sowie anhand des ausgewerteten Bildmaterials alle Straßen und Kreuzungsbereiche fachlich auf Problemstellen im Netz hin untersucht. Zusätzlich flossen die Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung (vgl. Kapitel 3.1.1 bzw. Kapitel 3.1.2) und die Fußverkehrschecks (siehe Kapitel 3.1.3) in die Analyse ein.

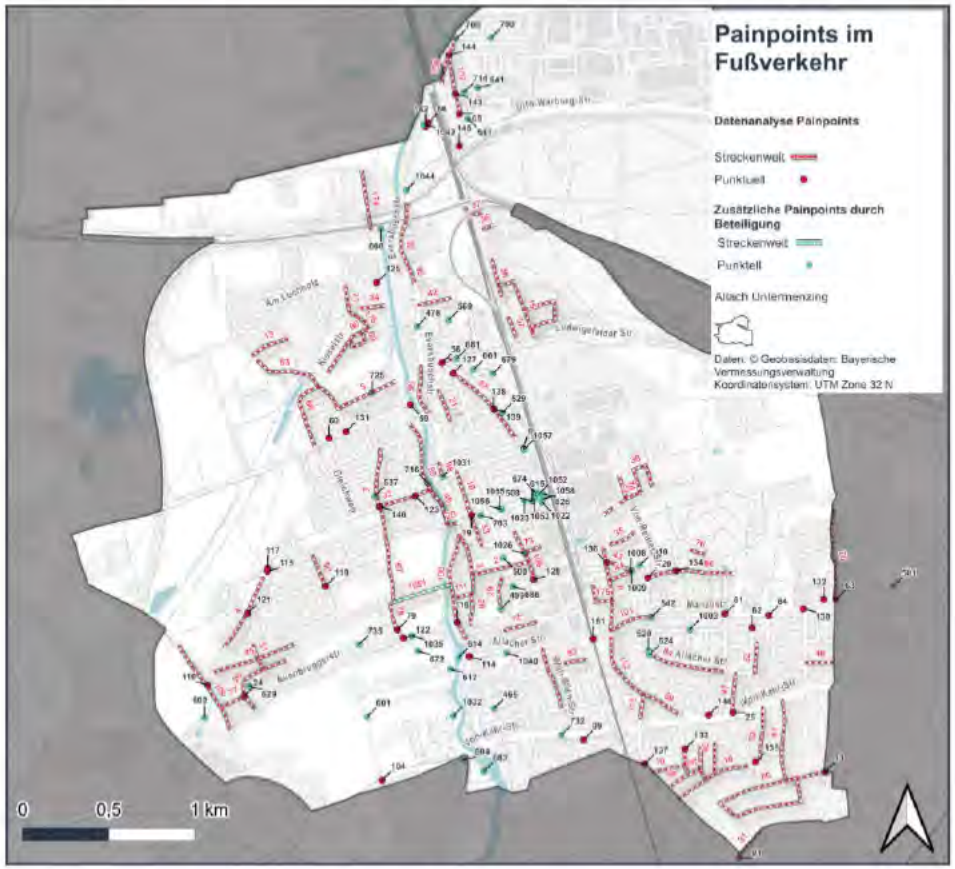


Abbildung 47: Pain Points Fußverkehr und Erhebungsmethode

Die festgestellten Problemstellen wurden räumlich verortet und systematisch zusammengefasst. Dadurch entstand ein Datensatz von Problemstellen, die sowohl als Punkt- als auch Liniengeometrie georeferenziert vorliegen. Die Darstellung findet sich in Abbildung 47.

In der Darstellung sind die Problemstellen nach ihrem Ursprung differenziert aufgeführt: Die durch die Datenanalyse identifizierten Problemstellen werden in Rot dargestellt, während türkis diejenigen kennzeichnet, die aus den Beteiligungsformaten hervorgegangen sind. Ein Teil der Problemstellen wurde zunächst durch die Datenanalyse erfasst und im weiteren Verlauf durch die Beteiligungsverfahren bestätigt. Diese Übereinstimmungen sind ebenfalls in den Daten dokumentiert. Die gefundenen Problemstellen wurden nach Kriterien geordnet, die für die Entwicklung zukünftiger Maßnahmen wichtig sind:

Tabelle 7: Kategorisierung Pain Points Fußverkehr (verortbar) (Mehrfachnennung möglich)

Kategorie	Anzahl Nennungen
Fehlende Wegeführung, fehlende Querungen	53
Nutzungsbreiten unter Richtmaß	41
Gestaltung Kreuzung	37
Engstellen	21
Wegweisung/Markierungen/Information ohne Sicherheitsbezug	12
Nutzungskonflikt	10
Optische Aufwertungen	7
Unvollständiges Radwegenetz	7
Barrierefreiheit	6
Oberflächenmängel	3
Beleuchtung	2
Gemeinsame Geh-/Radwege mit Konfliktpotenzial	2

Wie Tabelle 7 zeigt, stellt die Kategorie "Fehlende Wegeführung und Querungsmöglichkeiten" mit 53 Nennungen das häufigste Problem dar, gefolgt von "Nutzungsbereite unter Richtmaß“ (41 Nennungen) und "Gestaltung Kreuzung" (37 Nennungen). Folglich existieren an vielen Straßen im Stadtbezirk 23 keine oder nur unzureichend breite Gehwege.

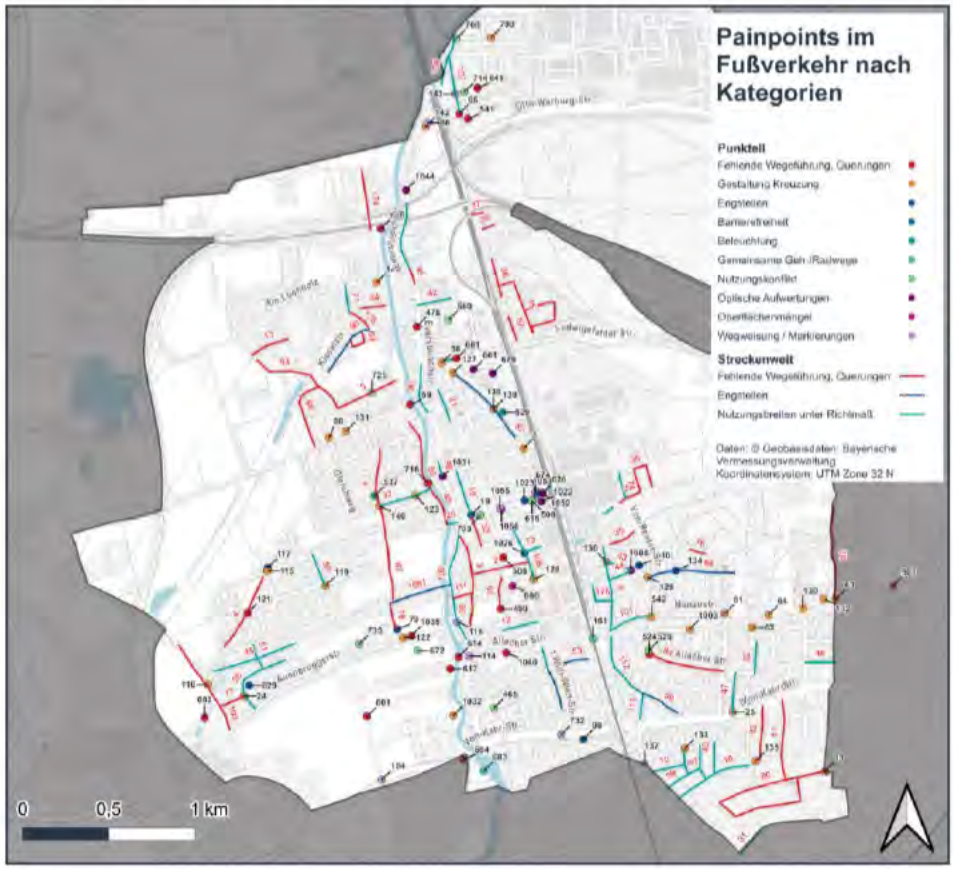


Abbildung 48: Pain Points Fußverkehr und Kategorie

Auch kommt es zu Nutzungskonflikten insbesondere mit dem ruhenden Verkehr und dem Radverkehr. Weiter sind viele Kreuzungen auf die Belange den MIV ausgerichtet. Die verschiedenen Problemstellen und ihre Kategorien sind ebenso in Abbildung 48 kartographisch dargestellt.

Allgemeine Hinweise aus der Öffentlichkeitsbeteiligung – Fußverkehr

Im Rahmen der Beteiligungsformate zur Bestandsanalyse konnten nicht alle Hinweise sinnvoll einem georeferenzierten Punkt zugeordnet werden. Diese allgemeinen Hinweise wurden wie in Kapitel 3.1 beschrieben unterschiedlichen Kategorien zugeordnet. Die übergeordneten Themen für den Fußverkehr sind in Tabelle 8 dargestellt. Dabei zeigt sich, dass schmale Gehwege, wie auch in der Analyse, sehr häufig genannt wurden und unter anderem Gehwegparken oder Bewuchs als Gründe für reduzierte Gehwegbreiten genannt wurden. Zudem wurden Themen der Verkehrssicherheit für den Fußverkehr genannt. Die Hinweise adressieren insbesondere fehlende Querungsstellen, hohes Kfz-Aufkommen sowie unzureichende Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmenden. An dritter Stelle wurde der barrierefreie Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln und entlang von Gehwegen genannt.

Tabelle 8: Zusammenfassende Darstellung der allgemeinen Kommentare Öffentlichkeitsbeteiligung - Themenfeld Fußverkehr

Thema und Kurzerläuterung	Nummerierung gemäß Anhang I_Pain-Point-Liste
Gehwegparken und Bewuchs Kfz-Parken (Bauseweinallee, Willi Wien Str., Freseniusstraße) auf Gehwegen sowie Bewuchs durch Hecken/Sträucher entlang von Gehwegen behindert den Fußverkehr und stellt aufgrund eingeschränkter Nutzungsbreiten eine Gefahr dar – insb. in der Nähe sensibler Einrichtungen (Schulen, Kindergärten).	○ Einträge: **571, 487, 668, 621, 464 (5)** ○ Unterstützende: **55**
Sicherheit für Fußverkehr Fehlende Fußgängerüberwege, hohes Kfz-Verkehrsaufkommen (auch vor Schulen durch elterliche Bring- und Holverkehre) und teilweise schlechte Sichtbeziehungen sind Sicherheitsrisiken.	○ **Einträge:** 719, 506, 471, 465, 590 (5) ○ **Unterstützende:** 55
Barrierefreiheit und Öffentlicher Nahverkehr Der barrierefreie Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln und Gehwegen ist eingeschränkt.	○ **Einträge:** 545, 464, 624 (3) ○ **Unterstützende:** 44
Querung der Würm Es gibt nicht ausreichend Verbindungen zwischen der Allacher Straße und der Behringstraße für den Fußverkehr.	○ **Einträge:** 614, 590 (2) ○ **Unterstützende:** 6
Ordnung von E-Scootern und Mietrollern E-Scooter und Mietroller stehen häufig im Weg und blockieren Fußwege.	○ **Einträge:** 738, 620 (2) ○ **Unterstützende:** 3
Förderung gegenseitiger Rücksichtnahme und Nutzung von Freiflächen Es mangelt an Rücksichtnahme und Respekt im Verkehr. Der Fußverkehr nutzt derzeit Wege auf Freiflächen, Brachland und Wiesen, um schneller von A nach B zu gelangen – diese sollten dauerhaft nutzbar gemacht werden.	○ **Einträge:** 613, 550 (2) ○ **Unterstützende:** 1

4.4.5 Radverkehrsinfrastruktur

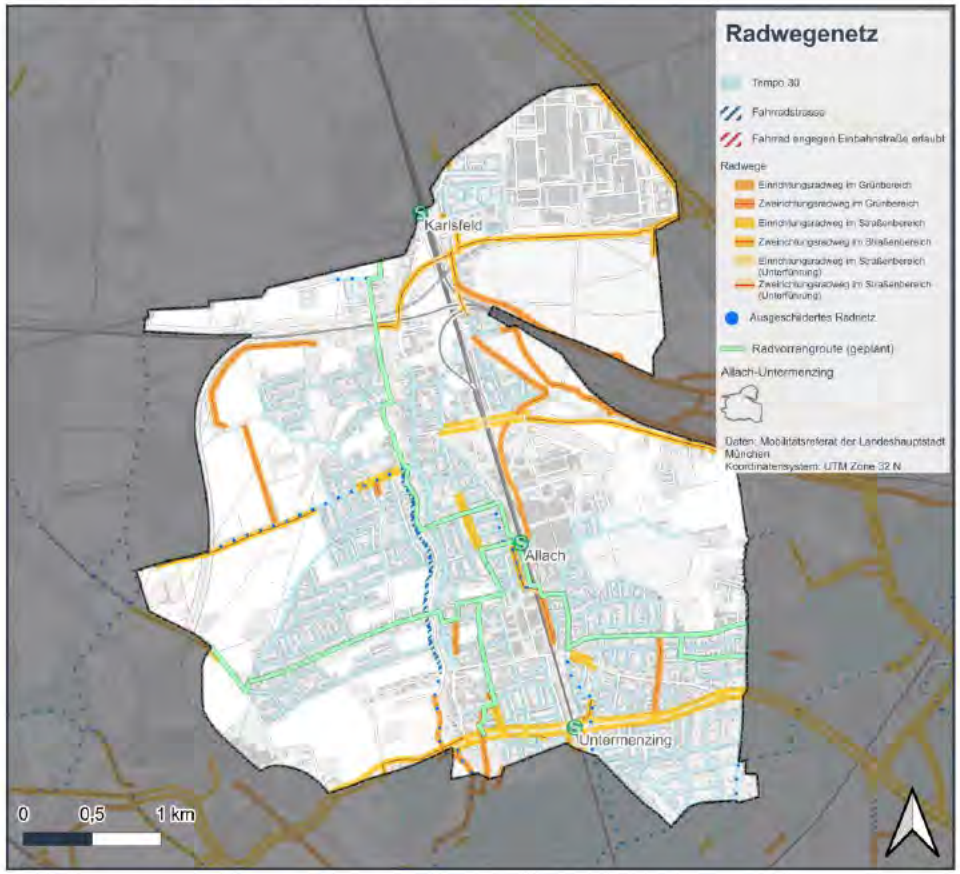


Abbildung 49: Bestehendes und geplantes Radwegenetz Bezirk 23

Ähnlich wie beim Fußverkehr wird die Qualität der Radverkehrsinfrastruktur von einer Vielzahl von Faktoren beeinflusst (vgl. Kapitel 4.1.3):

- das Vorhandensein von Radwegen,
- deren Oberflächenqualität,
- die Trennung vom motorisierten Verkehr sowie
- Komfortaspekte wie Beleuchtung und Beschattung.

Im Vergleich zum Fußverkehr konzentriert sich der Radverkehr jedoch stärker auf Hauptachsen, auch wenn weiterhin viele kurze Wege per Fahrrad zurückgelegt werden. Dadurch ergibt sich – im Gegensatz zum Fußverkehr – eine stärkere Hierarchisierung des Netzes.

Für das Vorhaben wurden insbesondere Achsen mit bestehenden Radwegen sowie das von der Stadt München konzipierte Radvorrangnetz berücksichtigt. In Allach ist dieses Netz zwar planerisch festgelegt, jedoch größtenteils noch nicht baulich umgesetzt. Dies wird auch in Abbildung 49 deutlich, die zeigt, dass bisher nur Teile des Radvorrangnetzes realisiert sind und das Radwegenetz im Bezirk insgesamt noch sehr lückenhaft ist. Auffällig ist zudem, dass sich die geplanten Radvorrangrouten teilweise von dem bestehenden Netz an Fahrradstraßen oder dem ausgeschilderten Radnetz unterscheiden und diese nicht aufgreifen.

Analog zum Vorgehen beim Fußverkehr wurden zunächst die vorhandenen Radwege und deren Breite anhand der verfügbaren Daten analysiert. Zusätzlich wurden Problemstellen identifiziert, wobei sowohl Ergebnisse aus der Öffentlichkeitsbeteiligung als auch eigene Aufnahmen (Straßenraumfotos und Luftbilder) herangezogen wurden. Besonderes Augenmerk lag hierbei auf der Untersuchung des Radvorrangnetzes.

Als Ergebnis liegt eine kombinierte Darstellung vor, die sowohl Punkte als auch Linien aus der Datenanalyse und den Beteiligungsformaten umfasst. Analog zur Darstellung des Fußverkehrs sind die Elemente in der Karte nach ihrer Erhebungsmethode gekennzeichnet - entweder als Ergebnisse der Datenanalyse oder der Beteiligung (Befragungen und Fußverkehrschecks). Die räumliche Verteilung der Ergebnisse ist Abbildung 50 zu entnehmen.

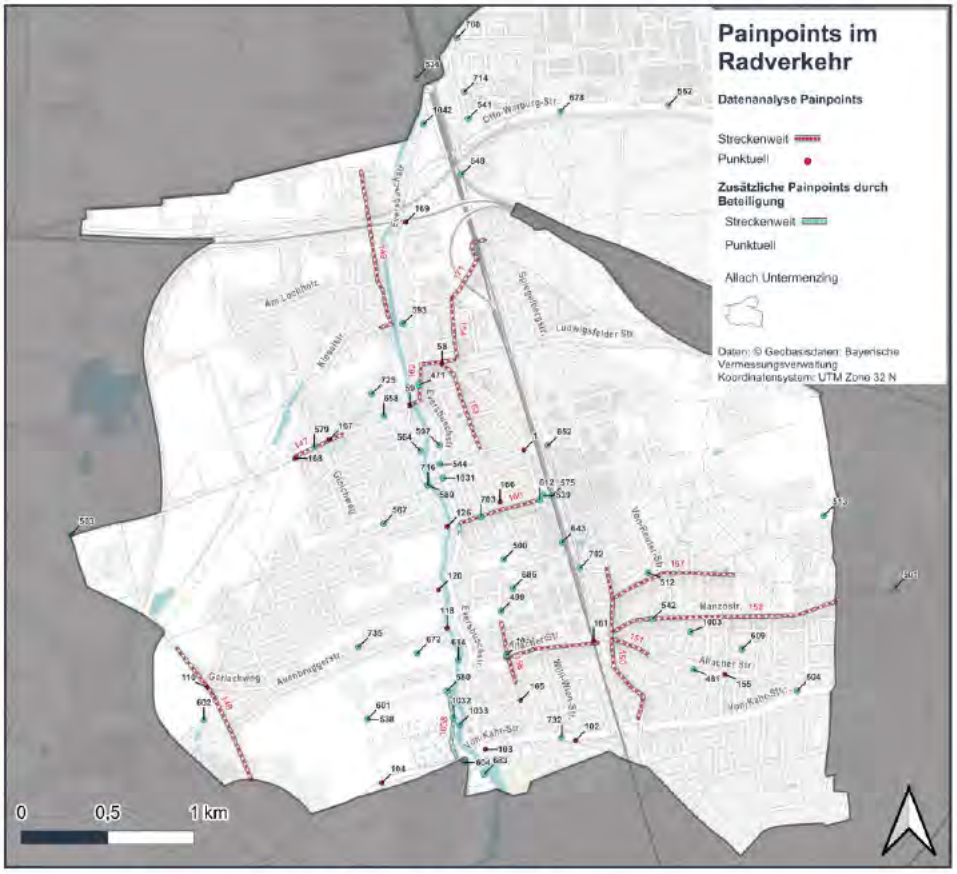


Abbildung 50: Pain Points Radverkehr und Erhebungsmethode

In Tabelle 9 sind die Kategorien der am häufigsten genannten Problemstellen dargestellt. Die Auswertung zeigt, dass die meisten Probleme auf ein "unvollständiges Radwegenetz" (32 Nennungen) oder auf "fehlende Wegeführungen und Querungsmöglichkeiten" (10 Nennungen) zurückgehen. Diese Ergebnisse spiegeln den Umstand wider, dass im Bezirk kaum getrennte Radwege vorhanden sind. Der knappe Platz führt zudem zu Nutzungskonflikten zwischen Radverkehr, Fußverkehr und dem ÖPNV. Die Problemstellen sind auch in der Abbildung 51 als Karte dargestellt.

Tabelle 9: Kategorisierung Pain Points Radverkehr (verortbar) (Mehrfachnennung möglich)

Kategorie	Anzahl Nennungen
Unvollständiges Radwegenetz	32
Fehlende Wegeführung, fehlende Querungen	10
Gestaltung Kreuzung	9
Nutzungskonflikt	9
Gemeinsame Geh-/Radwege mit Konfliktpotenzial	7
Wegweisung/Markierungen/Information ohne Sicherheitsbezug	7
Oberflächenmängel	6
Unfallschwerpunkte	5
Engstellen	4
Barrierefreiheit	3
Optische Aufwertungen	1
Nutzungsbreiten unter Richtmaß	1

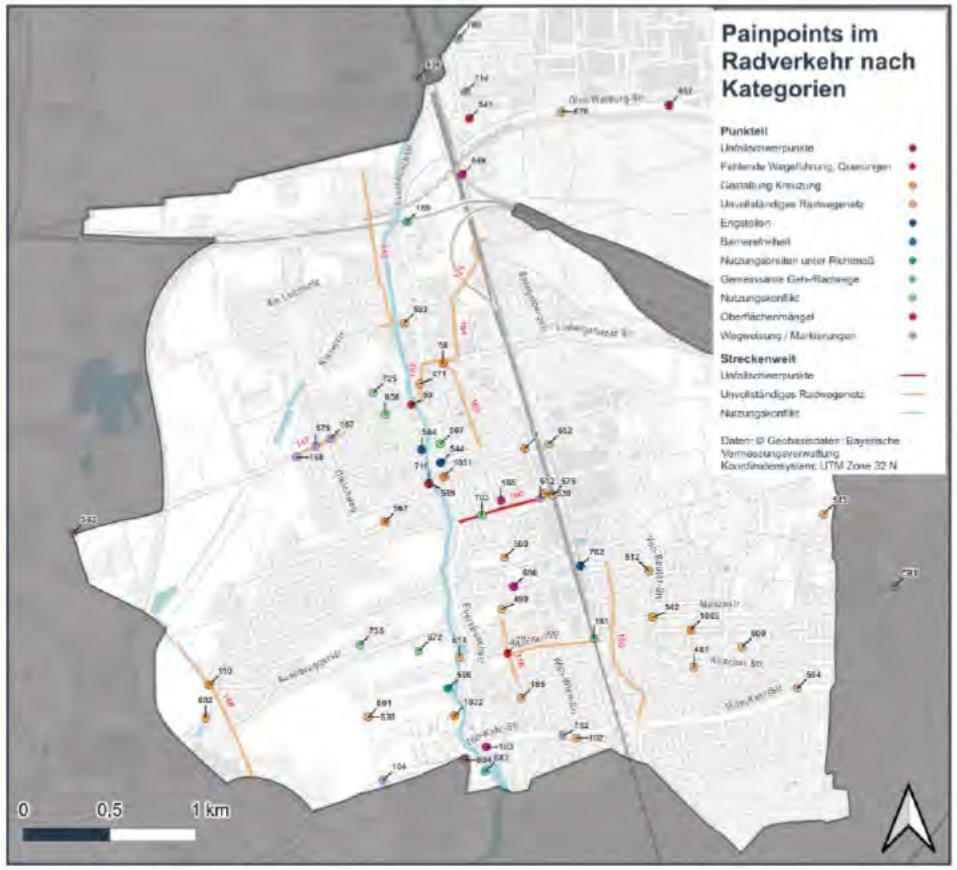


Abbildung 51: Pain Points Radverkehr und Kategorie

Allgemeine Hinweise aus der Öffentlichkeitsbeteiligung – Radverkehr

Im Rahmen der Beteiligungsformate zur Bestandsanalyse konnten nicht alle Hinweise sinnvoll einem georeferenzierten Punkt zugeordnet werden. Diese allgemeinen Hinweise wurden wie in Kapitel 3.1 beschrieben unterschiedlichen Kategorien zugeordnet. Die übergeordneten Themen sind in Tabelle 10 dargestellt.

Tabelle 10: Zusammenfassende Darstellung der allgemeinen Kommentare Öffentlichkeitsbeteiligung - Themenfeld Radverkehr

Thema und Kurzerläuterung	Nummerierung gemäß Anhang I_Pain-Point-Liste
Sicherheit für Radverkehr Hohes Kfz-Verkehrsaufkommen, enge Verkehrsräume und teilweise schlechte Sichtbeziehungen im Untersuchungsgebiet stellen Sicherheitsrisiken dar (insb. Eversbuschstr. & Karl-von-Roth-Str.)	○ Einträge: **719, 506, 471, 465, 590 (5)** ○ Unterstützende: **55**
Verkehrsführung und Platzschaffung Enge Fahrbahnen durch Nachverdichtung und Parkprobleme führen zu unsicheren Verkehrssituationen für Radverkehr und Kinder.	○ **Einträge:** 562, 506 ○ **Unterstützende:** 23
Querung der Würm Es gibt nicht ausreichend Verbindungen zwischen der Allacher Straße und der Behringstraße für den Radverkehr.	○ **Einträge:** 614, 590 (2) ○ **Unterstützende:** 6
Ordnung von E-Scootern und Mietrollern E-Scooter und Mietroller blockieren Fuß- und Radwege.	○ **Einträge:** 738, 620 (2) ○ **Unterstützende:** 3
Förderung gegenseitiger Rücksichtnahme Es mangelt an Rücksichtnahme und Respekt im Verkehr.	○ **Einträge:** 613, 550 (2) ○ **Unterstützende:** 1
Rücksichtnahme und Verkehrserziehung Mangelnde Rücksichtnahme und Respekt im Straßenverkehr führen zu unsicheren Verkehrssituationen.	○ **Einträge:** 613 (1) ○ **Unterstützende:** 0

Ähnlich wie beim Fußverkehr wurden auch für den Radverkehr insbesondere Themen zur Verkehrssicherheit genannt und unterstützt. Auch hier wird auf hohes Kfz-Verkehrsaufkommen, enge Verkehrsräume und teilweise schlechte Sichtbeziehungen eingegangen. Insgesamt wünschen die die Bürger*innen mehr Platz für den Radverkehr sowie zusätzliche umwegarme Verbindungen (Würmquerung).

4.4.6 ÖPNV

Wie in Kapitel 4.3.4 dargelegt, weist der Bezirk Allach-Untermenzing im Münchner Vergleich eine unterdurchschnittliche ÖPNV-Qualität auf. Tatsächlich gehört er zu den am schlechtesten erschlossenen Stadtbezirken Münchens. Zwar bieten die drei S-Bahn-Haltestellen eine gute Verbindung ins Stadtzentrum, jedoch ist die ÖV-Anbindung - insbesondere in Untermenzing - abseits der S-Bahn-Strecke unzureichend.

Folglich sind wie in 4.3.4 ersichtlich auch die tangentialen Verkehrsverbindungen unzureichend ausgebaut. Wettbewerbsfähige Reisezeiten im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr (MIV) bestehen weder innerhalb des Bezirks noch in die meisten Nachbarbezirke und Nachbarkommunen. Eine Ausnahme stellt der Expressbus X36 dar, der schnelle Verbindungen in den Münchner Norden bietet.

In den weniger dicht besiedelten Gebieten Untermenzings sowie für tangentiale Verkehre ist von einer geringen Nachfrage auszugehen. Daher bedarf es einer gezielten Prüfung, bei welchen Verbindungen ein Netzausbau sinnvoll und nachfragegerecht realisiert werden kann.

Die Verbindung zu den nächstgelegenen Zentren wie dem OEZ, Pasing oder Moosach hängt von Bussen ab, die zu bestimmten Zeiten möglicherweise ein reduziertes Angebot haben. Kurze Fahrzeiten sind nur in mehreren Richtungen in zentralen Lagen, wie zum Beispiel am Bahnhof, zuverlässig gewährleistet.

Neben den Defiziten des ÖPNV-Angebots, die in der Datenanalyse identifiziert wurden, flossen auch die in der Öffentlichkeitsbeteiligung genannten Aspekte in die Bewertung ein. Dabei wurden insbesondere klar verortbare Mängel berücksichtigt, wie fehlende Barrierefreiheit oder Sitzgelegenheiten an Haltestellen. Die räumliche Verteilung dieser Problemstellen zeigt Abbildung 52.



Abbildung 52: Pain Points ÖPNV

Allgemeine Hinweise aus der Öffentlichkeitsbeteiligung – ÖPNV

Im Rahmen der Beteiligungsformate zur Bestandsanalyse konnten nicht alle Hinweise sinnvoll einem georeferenzierten Punkt zugeordnet werden. Diese allgemeinen Hinweise wurden wie in Kapitel 3.1 beschrieben, unterschiedlichen Kategorien zugeordnet und zusammenfassend in Tabelle 11 dargestellt.

Für die Kategorie ÖPNV wurden insg. 56 allgemeine Hinweise identifiziert und in die drei übergeordnete Themenfelder Zuverlässigkeit und Auslastung Busverkehr, Erweiterung des Bus-Angebots sowie Verbesserung der S-Bahn-Anbindung eingeteilt. Es fällt auf, dass die ÖPNV-Maßnahmen sehr hohe Zustimmungswerte von den Bürger*innen erhalten haben. Dies spiegelt auch die Analyse der ÖPNV-Qualität in Kapitel 4.3.4. Während Buslinien zu Stoßzeiten als stark ausgelastet beschrieben werden, wird die Busanbindung in den Randzeiten als unzureichend beschrieben – insbesondere was die Verknüpfung in die umliegenden Stadtbezirke angeht.

Tabelle 11: Zusammenfassende Darstellung der allgemeinen Kommentare Öffentlichkeitsbeteiligung - Themenfeld ÖPNV

Thema und Kurzerläuterung	Nummerierung gemäß Anhang I_Pain-Point-Liste
Zuverlässigkeit und Auslastung Busverkehr Teilweise unzureichende Anbindung Allachs durch Busse, insb. zu Stoßzeiten und den Abendstunden. Hervorgehoben werden: o Buslinie 164: Zu Stoßzeiten stark ausgelastet, kurze Haltezeiten führen zu Problemen beim Ein- und Ausstieg. o Buslinie 165: Fahrpläne nicht ausreichend auf Schülerverkehre ausgerichtet, Wartezeiten für Schülerschaft. o Buslinie X36: Unverlässlich und teilweise sehr voll, insbesondere morgens und abends.	o **Einträge**: 727, 718, 699, 698, 694, 688, 671, 657, 656, 649, 640, 635, 634, 631, 628, 627, 625, 624, 623, 618, 613, 608, 606, 597, 595, 590, 582, 574, 573, 566, 563, 562, 561, 559, 557, 554, 543, 527, 525, 492, 489, 485, 483, 477, 474, 468, 466, 462 (54) o **Unterstützende**: 254
Erweiterung des Bus-Angebots Zusätzliches ÖPNV-Angebot, insb. in den Abendstunden und an Wochenenden. Hervorgehoben werden: o Buslinie 164: Zu kurze Betriebszeiten und geringe Taktung, insb. in den Abendstunden und an Wochenenden. o Buslinie X36: Fährt nicht an Sonntagen und abends/nachts, problematisch bei Veranstaltungen o Buslinie X80: Endet zu früh, Anbindung zwischen Allach und Karlsfeld beeinträchtigt.	o **Einträge:** 656, 654, 649, 640, 635, 634, 631, 628, 627, 625, 624, 623, 618, 613, 608, 606, 597, 595, 590, 582, 574, 573, 566, 563, 562, 561, 559, 557, 554, 543, 527, 525, 492, 489, 485, 483, 477, 474, 468, 466, 462 (42) o **Unterstützende:** 209

Verbesserung der S-Bahn-Anbindung S-Bahn-Anbindung wird als unzureichend empfunden, insbesondere bei Baustellen und Störungen auf der Stammstrecke.	○ **Einträge:** 700, 697, 694, 655, 631, 618, 553, 551, 545 (9) ○ **Unterstützende:** 88

4.4.7 Motorisierter Individualverkehr

Um ein sicheres und verträgliches Verkehrsnetz für alle zu gewährleisten, ist eine bedarfsgerechte Straßenverkehrsführung für den fließenden Kfz-Verkehr sicherzustellen. Die Nutzungsansprüche des fließenden Kfz-Verkehrs ergeben sich aus der Erschließungsbedeutung sowie der Verbindungsbedeutung der Straßen. Für die ordnungsrechtlichen Festlegungen wie zum Beispiel Regelungen über maximal zulässige Geschwindigkeit sind Baulastträgerschaft, die Nutzungsansprüche sowie die Straßenklassifizierung relevant. Neben den Geschwindigkeiten ist die Sicherheit des Straßennetzes mit der Betrachtung von Unfallhäufungen mit Kfz-Beteiligung wichtiges Prüfelement der Bestandsanalyse. Darüber hinaus definiert die RASt 06 Belastungsgrenzen der Netzelemente für unterschiedliche Straßentypen.

Die Infrastruktur für den fließenden Kfz-Verkehr im Bestand wird auf das Straßennetz, Streckenkapazität und Streckenbelastung sowie Sicherheit und Unfallhäufung (vgl. Kapitel 4.4.3) geprüft, um daraus Mängel ableiten zu können.

<u>Netzstruktur</u>

Die Klassifizierung der Straßen gibt Hinweise auf die Netzbedeutung, die Baulastträgerschaft des Straßennetzes und damit auch auf den Spielraum der Stadt, mit welchem der Straßenraum aus kommunaler Perspektive gestaltet werden kann. Die Gestaltung der Gemeindestraßen liegt in kommunaler Hand, das gesamte klassifizierte Straßennetz (BAB, Bundes-, Staats- und Kreisstraßen) wird durch die jeweiligen Baulastträger und unter Berücksichtigung der Bedeutung der jeweiligen Netzelemente für die Leistungsfähigkeit des gesamten Straßennetzes gestaltet.

Das Straßennetz von Allach-Untermenzing ist in verschiedene Kategorien des klassifizierten Straßennetzes unterteilt (vgl. Abbildung 53).

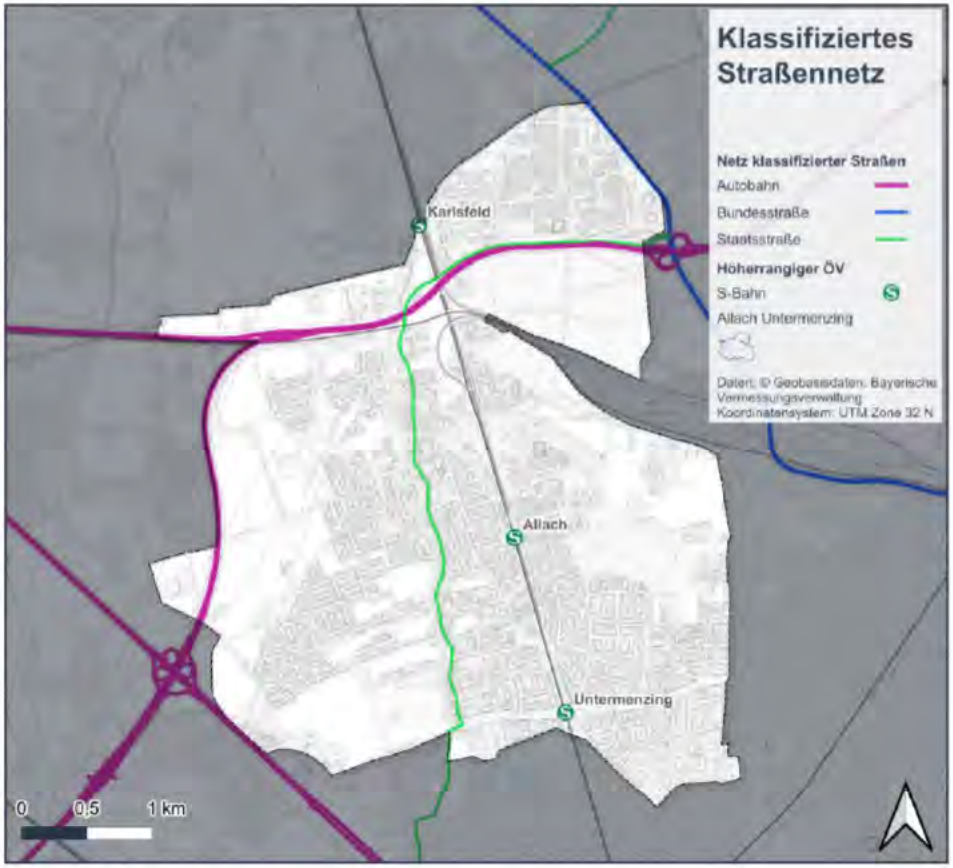


Abbildung 53: Klassifiziertes Straßennetz in Allach-Untermenzing

Im Norden verläuft die A99 untertunnelt durch den Stadtbezirk. Auch im Westen grenzt der Stadtbezirk an die A99. Die A99 umfährt München als Autobahnring und bindet somit verschiedene nach München führende Autobahnen an. Dies ermöglicht insb. dem Fernverkehr eine Umfahrung der Stadt. Die nächstgelegenen Autobahnkreuze sind das Kreuz München-West (Verknüpfung der A99 mit der A8) sowie das Autobahndreieck München-Feldmoching (Verknüpfung A99 mit der

A92). Die nächstgelegenen Anschlussstellen sind München-Ludwigsfeld im Nordosten des Untersuchungsgebietes und die Anbindung der A8 an die Verdistraße in München Obermenzing. Nordöstlich des Stadtbezirkes verläuft die Bundesstraße B304, welche Dachau mit Freilassing verbindet.

Die wichtigste Nord-Süd-Verbindung in Allach-Untermenzing stellt die Eversbuschstraße (Staatsstraße 2063) dar. Die ehemalige Dorfstraße hat sich mit den historisch gewachsenen Strukturen immer weiter zu einer wichtigen Verbindungsstraße entwickelt, wobei die Gestaltung der Straße den heutigen Nutzungsansprüchen nicht mehr gerecht werden kann. Die Eversbuschstraße ist für das heutige MIV-Straßennetz im Münchner Westen ein wichtiges verbindendes Netzelement mit einem hohen Anteil von Durchgangsverkehr. Die Klassifizierung der Straße bewirkt, dass ihre Leistungsfähigkeit in erster Linie auf die Anforderungen des motorisierten Verkehrs ausgerichtet ist. Bis zur jüngsten Novellierung des Straßenverkehrsgesetzes galt die Sicherstellung von Leichtigkeit und Flüssigkeit des Kfz-Verkehrs als oberstes Planungsziel. Dementsprechend erfolgte die Straßenplanung überwiegend „von innen nach außen", also ausgehend von den Fahrspuren des motorisierten Verkehrs. Aufgrund der begrenzten Flächenverfügbarkeit führte dies vielfach zu sehr schmalen oder sogar vollständig fehlenden Seitenräumen.

Mit den jüngsten Anpassungen der Gesetzeslage sowie neuen Richtlinien (wie der FGSV-Richtlinie E-Klima) rücken die Interessen aller Verkehrsteilnehmenden stärker in den Fokus. Sicherheit, Aufenthaltsqualität und Nutzbarkeit des öffentlichen Straßenraums können damit auch für den Fuß- und Radverkehr relevante Gestaltungskriterien im klassifizierten Straßennetz darstellen. Im heutigen Neubau erfolgt die Planung zudem zunehmend „von außen nach innen", sodass die erforderlichen Mindestverkehrsräume für den Fußverkehr bereits zu Beginn gesichert und in die Gesamtgestaltung integriert werden können.

Alle weiteren Straßen im Untersuchungsgebiet sind als Gemeindestraßen klassifiziert und somit in der Bauträgerschaft der Landeshauptstadt München. Die wichtigsten Ost-West-Verbindungen stellen die Ludwigsfelder Straße, die Von-Kahr-Straße sowie die Mühlangerstraße bzw. Allacher Straße dar, welche ebenfalls als Gemeindestraßen klassifiziert sind.

Geschwindigkeiten im Bezirk



Abbildung 54: Zulässige Geschwindigkeiten in Allach-Untermenzing (kategorisiert)

Im Untersuchungsraum gilt überwiegend eine Geschwindigkeitsobergrenze von 30 km/h. Die größten davon ausgeschlossen Straßen werden folgend aufgelistet:

- Von-Kahr-Straße und Mühlangerstraße
- Vesaliusstraße (außer werktags Mo-Fr 7 – 18 Uhr)
- Georg-Reismüller-Straße (außer werktags Mo-Fr 7 – 18 Uhr)
- Ludwigsfelder Straße
- Nördliche Eversbuschstraße

In den gelisteten Straßenzügen liegt die zulässige Höchstgeschwindigkeit bei 50 km/h. Vereinzelt sind verkehrsberuhigte Bereiche ausgewiesen. In diesen gilt Schrittgeschwindigkeit.

Streckenbelastung

Da im Rahmen der Erarbeitung keine Verkehrserhebungen stattgefunden haben, wird das Verkehrsmodell für eine zusammenfassende Analyse der Streckenbelastungen im Untersuchungsgebiet herangezogen.

Das Verkehrsaufkommen ist eine zentrale Größe zur Beurteilung der verkehrlichen Verkehrssituation. Abbildung 55 stellt die im Verkehrsmodell hinterlegten Kfz-Belastungen beider Fahrtrichtungen im Querschnitt für einen Werktag dar.

Die gem. M3-Verkehrsmodell am höchsten belasteten Querschnitte sind nachfolgend aufgeführt. Die dabei angegebenen Verkehrsmengen stellen dabei nur eine stark vereinfachte Grobeinordnung dar, da diese sich einerseits im jeweiligen Straßenverlauf verändern und andererseits nur einen Modellwert aus dem Verkehrsmodell darstellen:

- Otto-Warburg-Straße ca. 20.000 Kfz/24 h
- Von-Kahr-Straße ca. 18.000 Kfz/24 h
- Eversbuschstraße ca. 12.000 Kfz/24h
- Ludwigsfelder Straße ca. 10.000 Kfz/24h
- Allacher Str. ca. 3.000 Kfz/24h

Insbesondere die Eversbuschstraße wird aufgrund des schmalen Straßenquerschnitts und des vorhandenen Kfz-Verkehrs in den Beteiligungsformaten als sehr herausfordernd hervorgehoben.

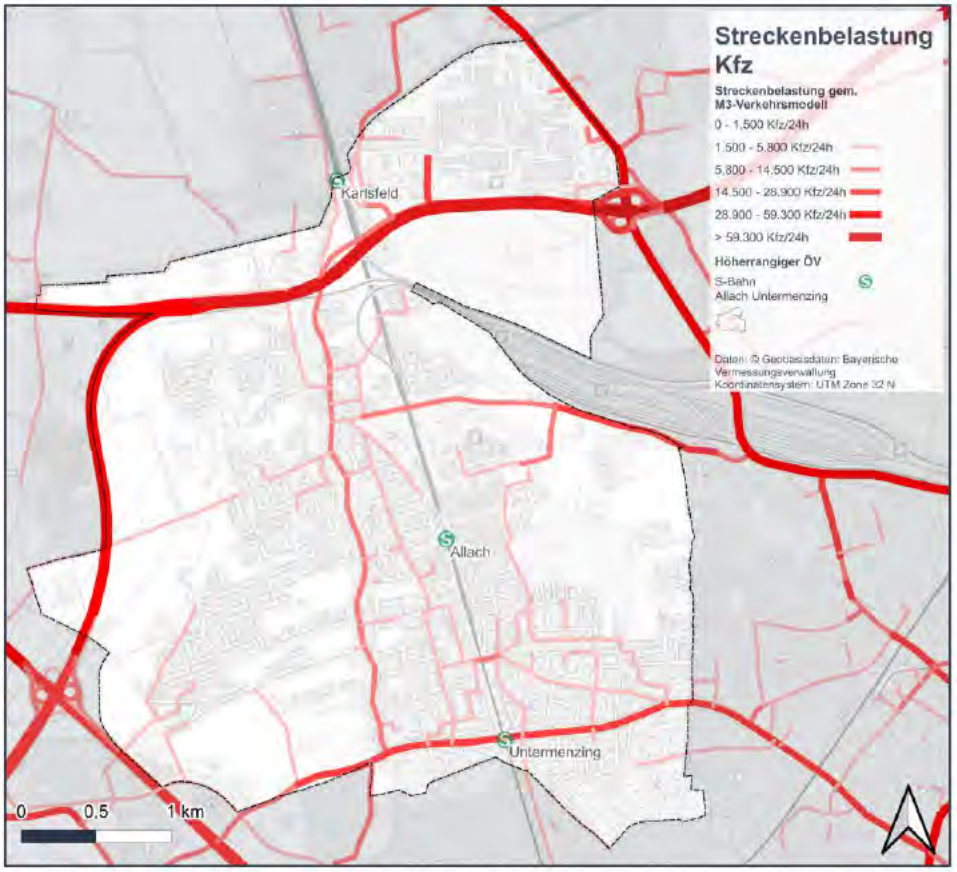


Abbildung 55: Kfz-Streckenbelastungen gem. M3-Verkehrsmodell

Für Bayern kann gemäß SVZ 2021 bei Betrachtung der zweistreifigen Ortsdurchfahrten mit Baulastträgerschaft des Landes (Staatsstraßen) ein durchschnittlicher Wert von rund 8.000 Kfz/24h gegenübergestellt werden. Der Median der Verkehrsmengen entlang von bayerischen Ortsdurchfahrten unabhängig der Baulastträgerschaft liegt (gem. der Straßenverkehrszählung SRV Bayern 2021) bei unter 6.000 Kfz/24h. Entsprechend lassen sich für die Eversbuschstraße überdurchschnittlich

hohe Kfz-Verkehrsmengen im Abgleich mit anderen bayerischen Ortsdurchfahrten feststellen. Besonders problematisch ist dabei, dass diese mitten durch den Bezirk verläuft und den öffentlichen Raum prägt. Entlang von sensiblen Nutzungen sowie Versorgungsschwerpunkten wird dadurch die fußläufige und fahrradaffine Erreichbarkeit und die Aufenthaltsqualität empfindlich beeinträchtigt.

Schwerverkehrsanteil

Wie in Kapitel 4.2.1 beschrieben ist der 23. Stadtbezirk durch große Industriebetriebe geprägt - insbesondere das verarbeitende Gewerbe verursacht Schwerverkehr (SV), welcher sich teilweise auch im Nebennetz bewegt. Der SV wirkt sich nachteilig auf die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum aus (unter anderem Lärmbelastung, Luftschadstoffe, Verkehrssicherheit). Für den Rad- und Fußverkehr ergeben sich insbesondere in Knotenpunkten Konfliktsituationen. Für die oben aufgeführten Hauptstraßenzüge sind die folgenden Schwerverkehrsanteile im Modell hinterlegt:

- Otto-Warburg-Straße SV-Anteil: ~9 %
- Von-Kahr-Straße SV-Anteil: ~5 %
- Eversbuschstraße SV-Anteil: ~ 5 % bzw. nördl. Teil ~8 %
- Ludwigsfelder Straße SV-Anteil: ~8 %

Validierung Verkehrsmodell

Im Rahmen der Erarbeitung fand auch die Validierung des Verkehrsmodells für den 23. Stadtbezirk statt. Hierbei wurde das Verkehrsmodell auf die folgenden Parameter geprüft:

- Abgleich der im Modell hinterlegten **Zellanbindungen** (Abbiegebeziehungen) mit dem IST-Zustand
- Abgleich der im Modell hinterlegten **Verkehrsmengen** mit von der AG übermittelten aktuellen Verkehrszählungen
- Abgleich der im Modell hinterlegten **Geschwindigkeiten** mit dem IST-Zustand
- Abfrage zukünftiger Entwicklungen bei der AG, MVV, MVG & BEG/S-Bahn München zu Baurate, Straßenbau, ÖV

Im Rahmen der Prüfung wurden entlang des Haupt- und Sammelstraßennetzes zwei fehlerhafte Zellenanbindungen identifiziert. Das Ergebnis aus dem Abgleich der im Modell hinterlegten Verkehrsmengen mit den übermittelten Zählergebnissen wird als ausreichend gut bewertet. Die Geschwindigkeiten aus dem IST-Zustand weichen an drei Stellen vom Modell ab. Die vollständigen Prüfergebnisse sowie die Ergebnisse der Abfrage zukünftiger Entwicklungen sind Anhang II_Validierung Verkehrsmodell zu entnehmen.

Ruhender MIV – Parken

Die Parksituation gestaltet sich differenziert: In den überwiegend wohngeprägten Bereichen dominiert das freie Parken am Straßenrand. Parkregelungen wie eingeschränkte Halteverbote sind derzeit nur punktuell vorhanden, Bewohnerparkzonen existieren bislang nicht. Dies führt insbesondere in verdichteten Räumen zu einer hohen Auslastung der öffentlichen Parkflächen. Hinzu kommt, dass in einigen Bereichen Gehwegparken praktiziert wird und Anhänger oder Wohnmobile dauerhaft auf Gehwegen abgestellt sind (vsl. ohne regelmäßig bewegt zu werden). Dadurch entstehen Nutzungskonflikte im Seitenraum, die insbesondere die Belange des Fußverkehrs beeinträchtigen (vgl. Abbildung 56).

Öffentliche Parkflächen sind in Allach-Untermenzing zwar vorhanden, jedoch häufig ausgelastet. Die Parkraumnachfrage steigt zusätzlich durch Pendlerverkehre, die das Gebiet als Parkmöglichkeit vor dem Umstieg auf den öffentlichen Nahverkehr nutzen.

Ein wichtiger Bestandteil des Parkkonzepts ist die **Park-and-Ride-Anlage am S-Bahnhof Allach**. Diese bietet Pendler*innen eine Möglichkeit, ihr Fahrzeug außerhalb des Münchner Innenstadtbereichs abzustellen und bequem mit der S-Bahn weiterzufahren. Die vorhandene Kapazität (~115 Stellplätze) ist nach Angaben der P+R Park&Ride GmbH in der Regel gering ausgelastet (mehr als 40 % der Stellplätze frei). Die nördlich davon liegenden Anlagen in Karlsfeld sind in der Regel voll belegt (weniger als 10% der Stellplätze frei).

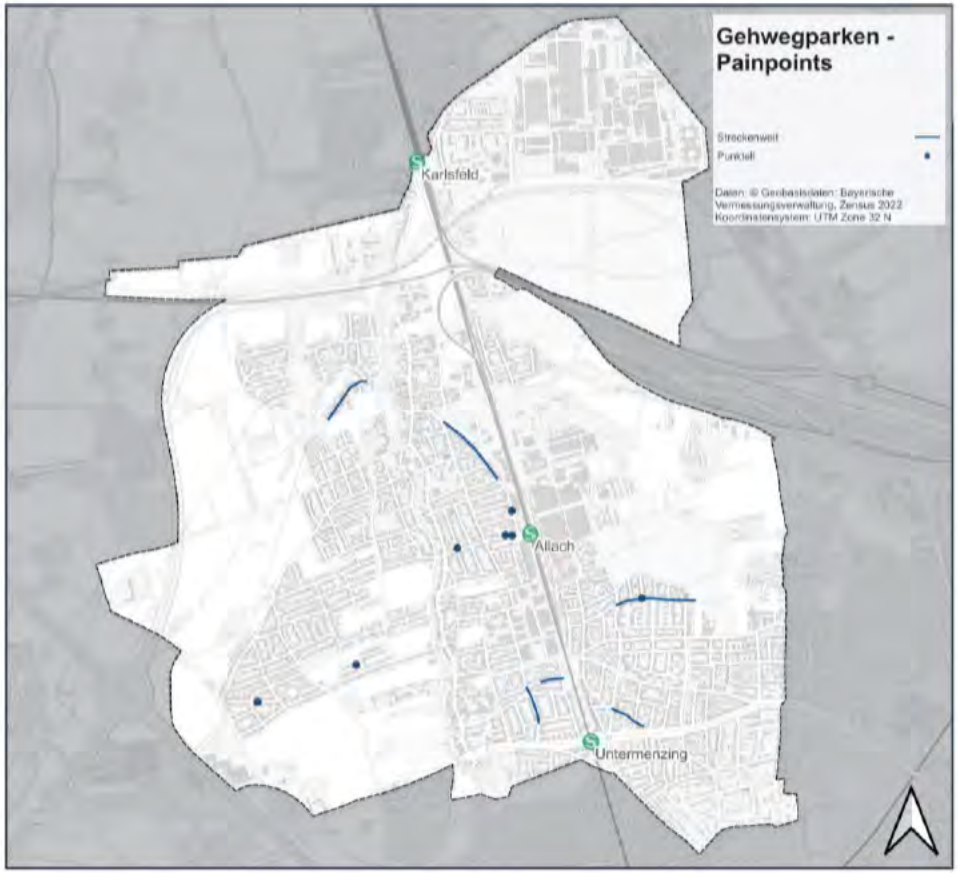


Abbildung 56: Pain Points Gehwegparken

Rückmeldungen der Öffentlichkeit

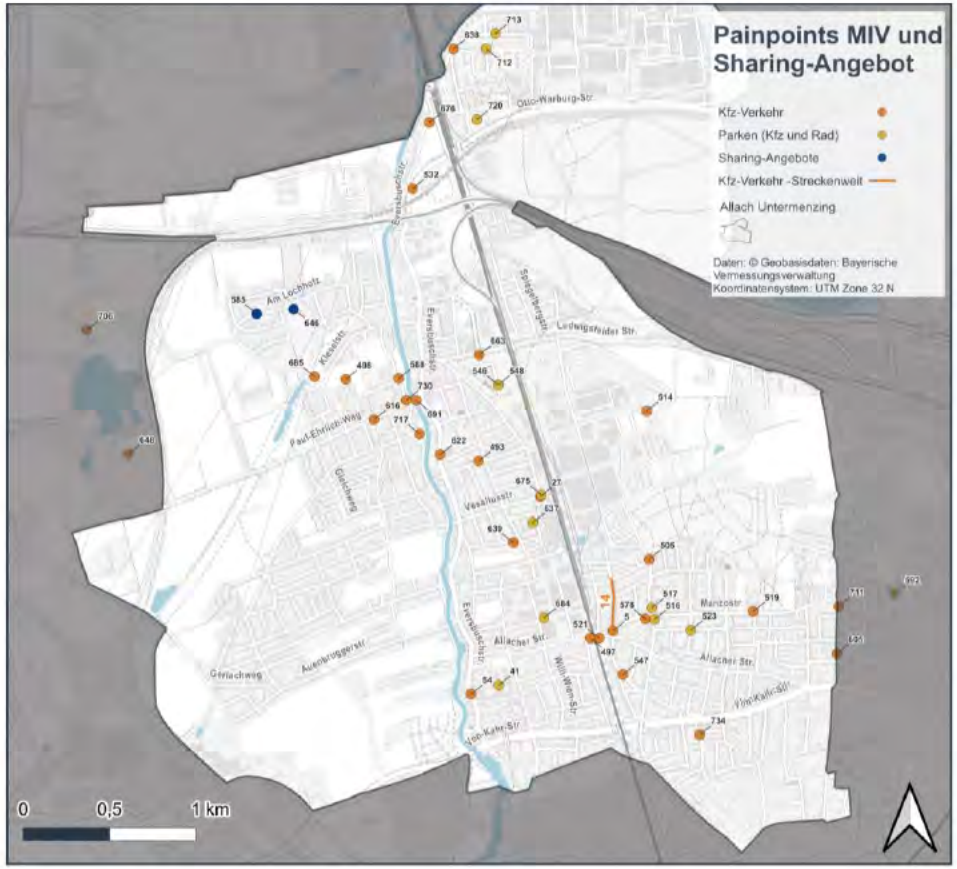


Abbildung 57: Pain Points MIV und Sharing-Angebot

Auf Basis der Rückmeldungen der Öffentlichkeit wurden in Allach verschiedene Pain Points identifiziert (siehe Abbildung 57). Diese befinden sich teilweise an tangentialen und nicht an Hauptstraßen, was darauf hinweist, dass es neben der allgemeinen Netzwerkinfrastruktur auch strukturelle und verhaltensbedingte Probleme gibt.

Tabelle 12: Zusammenfassende Darstellung der allgemeinen Kommentare Öffentlichkeitsbeteiligung - Themenfeld Kfz

Thema und Kurzerläuterung	Nummerierung gemäß Anhang I_Pain-Point-Liste
Verkehrsfluss und Stauprobleme Staus und Verkehrsüberlastungen, insbesondere während der Stoßzeiten, sind ein häufiges Problem. Dies führt zu langen Wartezeiten und erhöhtem Lärm- und Abgasausstoß.	○ **Einträge**: 635, 634, 632, 630, 492, 485, 469, 494, 656 (9) ○ **Unterstützende**: 19
Baustellen und Kfz-Belastung durch Neubaugebiete Mehr Verkehr durch Neubauten, Baustellen führen zu Umwegen, Lärm und Staus.	○ **Einträge:** 660, 635, 634, 630 (4) ○ **Unterstützende:** 18
Parkverhalten und Parkraummanagement Unerlaubtes Parken, insbesondere auf Gehwegen und in Kreuzungsbereichen. Dies behindert den Fußverkehr und führt zu unsicheren Verkehrssituationen.	○ **Einträge:** 682, 670, 673, 651, 486, 562, 571, 487, 590, 667, 558, 518, 660 (13) ○ **Unterstützende:** 16
Sicherheit und Geschwindigkeit Häufige Geschwindigkeitsüberschreitungen und mangelnde Geschwindigkeitskontrollen im Untersuchungsgebiet. Dies führt zu unsicheren Verkehrssituationen, insbesondere für Fuß- und Radverkehr. Genannt werden insb. Karl-von-Roth-Straße, Eversbuschstraße, Paul-Ehrlich-Weg- Krautheimstraße, Otto-Warburg-Straße.	○ **Einträge**: 719, 690, 658, 547, 546, 507, 650 (7) ○ **Unterstützende**: 3

Allgemeine Hinweise aus der Öffentlichkeitsbeteiligung – Kfz

Im Rahmen der Beteiligungsformate zur Bestandsanalyse konnten nicht alle Hinweise sinnvoll einem georeferenzierten Punkt zugeordnet werden. Diese allgemeinen Hinweise wurden wie in Kapitel 3.1 beschrieben unterschiedlichen Kategorien zugeordnet. Die übergeordneten Themen für den Kfz sind in Tabelle 12 dargestellt.

In der Kategorie MIV wurden insgesamt 42 allgemeine Hinweise erfasst und übergeordneten Themenfeldern zugeordnet. Die Rückmeldungen beziehen sich vor allem auf Staus und Verkehrsüberlastungen, insbesondere während der Stoßzeiten. Diese führen nach Ansicht der Bürger*innen zu mehr Lärm und Abgasen und beeinträchtigen dadurch die Aufenthaltsqualität. Zudem wird befürchtet, dass durch die geplanten Neubauprojekte zusätzlicher Verkehr entsteht und sich die Situation weiter verschärft. Wie bereits beim Fußverkehr betont, spielt auch das Thema Parken eine wichtige Rolle, etwa zur Freihaltung von Sichtbereichen und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit.

5 Zieldefinition

Ziel ist es, einen akzeptierten Ansatz zu entwickeln, der die Grundlage für die Maßnahmen sowie die darauf aufbauenden Umsetzungsempfehlungen und die Erfolgskontrolle bildet. Mit der Mobilitätsstrategie 2035 und den daraus hervorgehenden Teilstrategien hat die Landeshauptstadt München (LHM) bereits einen Fahrplan erstellt, welcher die Grundlagen einer nachhaltigen, städtischen Mobilität beschreibt und skizziert. Um die verschiedenen Konzepte und Strategien bestmöglich zu synchronisieren, sollen sich auch die Ziele für das vorliegende Nahmobilitätskonzept eng an den Zielen der stadtweiten Mobilitätsstrategie 2035 orientieren.

5.1 Leitziele für die Nahmobilität in Allach-Untermenzing

Die Mobilitätsstrategie 2035 definiert die in Abbildung 58 dargestellten Ziele. In Abstimmung mit der AG wird auf eine detaillierte Verschriftlichung der Ziele verzichtet, da diese bereits Teil der Mobilitätsstrategie 2035 sind.



Abbildung 58: Ziele der Mobilitätstrategie 2035

In Anlehnung an die Mobilitätsstrategie 2035 stechen fünf der neun Ziele besonders in Hinblick auf eine nachhaltige Förderung der Nahmobilität hervor. Die in Abbildung 58 rot umrandeten fünf Ziele werden auch für das Nahmobilitätskonzept Allach-Untermenzing herangezogen. Diese sind nachfolgend aufgelistet:

- Soziale Gerechtigkeit, soziale Teilhabe, Inklusion und Barrierefreiheit
- Lebensqualität und Allgemeinwohl durch eine am Menschen orientierte Mobilität
- Erreichbarkeit und Aufenthaltsqualität
- Qualität des Mobilitätsangebots (Zuverlässigkeit, Komfort)
- Leistungsfähigkeit, Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, im Zweifel vorrangig für den Umweltverbund

Die genannten Ziele der Mobilitätsstrategie 2035 bilden den übergeordneten Orientierungsrahmen für eine nachhaltige und zukunftsfähige Mobilität in Allach-Untermenzing. Um diese strategischen Zielsetzungen auf die lokalen Gegebenheiten und Bedürfnisse des Stadtbezirks zu übertragen, werden diese nachfolgend übersetzt. Diese Leitziele beschreiben, was Allach-Untermenzing braucht, um eine sichere, inklusive und umweltfreundliche Nahmobilität langfristig zu fördern:

„Was braucht Allach-Untermenzing?“

- *Kurze Distanzen/täglicher Bedarf werden/wird überwiegend zu Fuß, mit dem Fahrrad (aktive Mobilität) zurückgelegt.*
- *Mittlere Distanzen werden überwiegend im Umweltverbund zurückgelegt.*
- *Möglichst viele Menschen können an der Mobilität teilhaben.*
- *Die Verkehrssicherheit wird erhöht.*

5.2 Zielkonzept

Ausgehend von den beschriebenen Leitzielen wurde das folgende Zielkonzept entwickelt. Es unterscheidet zwischen Leitzielen und zielorientierten Maßnahmen:

- Die Leitziele beschreiben die angestrebte Zukunft in Allach-Untermenzing. Die zielorientierten Maßnahmen zeigen, wie diese konkret umgesetzt werden kann.
- Die zielorientierten Maßnahmen wurden sowohl aus den Leitzielen als auch aus den Ergebnissen der Öffentlichkeitsbeteiligung und den gutachterlichen Analysen abgeleitet. Eine ausführliche Darstellung der einzelnen Maßnahmen erfolgt in Kapitel 6.1 in Form von Maßnahmensteckbriefe

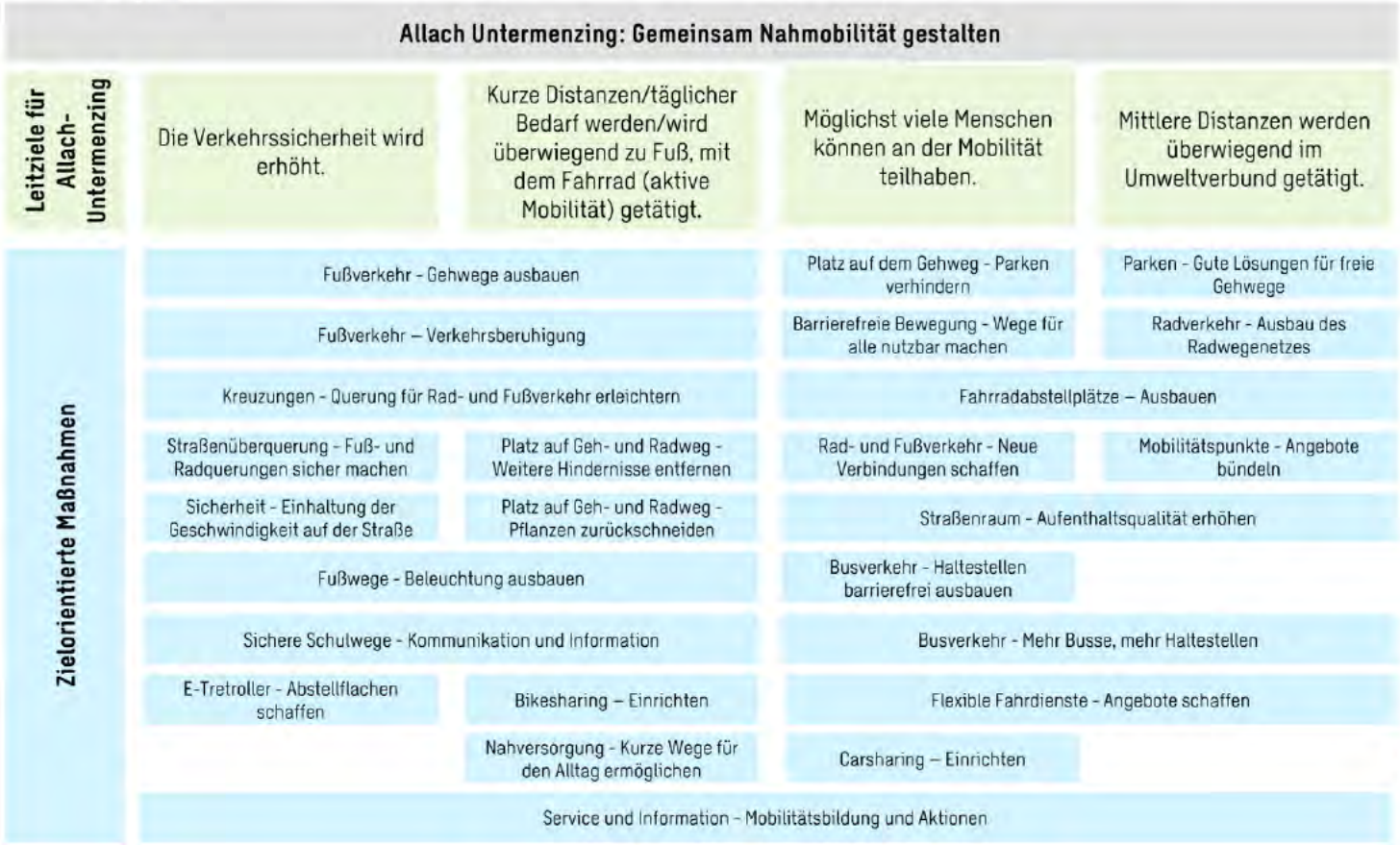


Abbildung 59: Zielkonzept Nahmobilitätskonzept Allach-Untermenzing

5.3 Umsetzungskontrolle und Monitoring

Zur Sicherstellung der Wirksamkeit und Fortschreibung des Nahmobilitätskonzepts wird ein zweistufiges System aus Umsetzungskontrolle und Monitoring empfohlen.

Umsetzungskontrolle

Die Umsetzungskontrolle dient der systematischen Überprüfung des Fortschritts bei der Umsetzung der empfohlenen Umsetzungsempfehlungen (vgl. Kapitel 6.2). Die Umsetzungsempfehlungen wurden im Rahmen von Steckbriefen erarbeitet und enthalten Angaben zu groben Kosten sowie zu Umsetzungszeithorizonten. Sie sind in Umsetzungsbündel - Tabellen

Tabelle 19 - Tabelle 25 übersichtlich und zusammenfassend dargestellt.

Zur Operationalisierung der Umsetzungskontrolle werden diese kurzfristigen, mittelfristigen und langfristigen Zeithorizonte für eine tabellarische Übersicht in Tabelle 13 aufgegriffen. Bei Maßnahmen mit einem Umsetzungszeitraum „von bis“ wurde jeweils der längere Zeithorizont angesetzt, um realistische Rahmenbedingungen für Planung, Finanzierung und Umsetzung zu berücksichtigen.

Tabelle 13 bildet eine orientierende Zielgröße für die Umsetzung der empfohlenen Maßnahmen in den jeweiligen Zeithorizonten ab. Die Umsetzungskontrolle ergibt sich aus dem systematischen Vergleich des jeweils erreichten Umsetzungsstands mit diesen Zielgrößen.

Tabelle 13: Zielgrößen der Umsetzungskontrolle

Jahre nach Veröffentlichung des Nahmobilitätskonzeptes	Anzahl an abgeschlossenen oder sich in Arbeit befindenden Umsetzungsempfehlungen gem. Umsetzungsbündel - Tabellen Tabelle 19 - Tabelle 25
2 Jahre	**22**
4 Jahre	22 + 25 = **47**
8 Jahre	22 + 25 + 10 = **57**

Die Umsetzungskontrolle ermöglicht es, die Umsetzungsgeschwindigkeit nachvollziehbar darzustellen. Damit fungiert sie zugleich als zentrales Steuerungsinstrument für die Weiterentwicklung des Nahmobilitätskonzepts. Die Bewertung sollte regelmäßig erfolgen, beispielsweise im Rahmen eines jährlichen oder zweijährlichen Berichts. Ergänzend kann dem Bezirksausschuss oder dem Stadtrat fortlaufend über den Stand der Maßnahmenumsetzung berichtet werden.

Monitoring

Ergänzend zur Umsetzungskontrolle wird ein Monitoring empfohlen, das unabhängig von der Anzahl oder Art der umgesetzten Maßnahmen erfolgt. Ziel ist es, die Gesamtentwicklung der Nahmobilität im Stadtbezirk Allach-Untermenzing zu beobachten und langfristige Trends zu erkennen. Als zentrale Indikatoren für das Monitoring werden vorgeschlagen:

- Erreichbarkeit (beispielsweise fußläufige Erreichbarkeit wichtiger Alltagsziele, ÖPNV-Angebotsdichte, ÖV-Güteklasse),
- Modal Split (Veränderungen im Anteil von Fuß-, Rad-, ÖPNV- und motorisiertem Individualverkehr),
- Verkehrssicherheit (beispielsweise Unfallzahlen, wahrgenommene Sicherheit).

Das Monitoring läuft unabhängig von der Maßnahmenerfüllung, da Veränderungen in diesen Indikatoren nicht immer unmittelbar auf einzelne Maßnahmen zurückgeführt werden können. Auch kann mitunter nicht ermittelt werden ob auch außerhalb des Konzeptes umgesetzte Maßnahmen oder allgemeine Trends einen Effekt entfalten. Vielmehr dient es der übergeordneten Bewertung der verkehrlichen Zielerreichung im Stadtbezirk und als fachliche Grundlage für eine mögliche Anpassung der Maßnahmenstrategie.

Durch die Kombination aus Umsetzungskontrolle und Monitoring kann das Nahmobilitätskonzept fortlaufend überprüft, bewertet und bei Bedarf gezielt weiterentwickelt werden.

6 Maßnahmenkonzept

Das Maßnahmenkonzept sieht einen zweistufigen Vertiefungsprozess vor:

- 1. Definition und Priorisierung übergreifender, konzeptioneller und zielorientierter Maßnahmen
- 2. Ableitung konkreter Umsetzungsempfehlungen.

Das Zusammenspiel der einzelnen Arbeitsschritte – von der Bestandsaufnahme bis hin zu den konkreten Umsetzungsempfehlungen – ist in Abbildung 60 dargestellt. Im Rahmen der Bestandsaufnahme wurden unterschiedlichste Problemstellen und Maßnahmenvorschläge ermittelt.

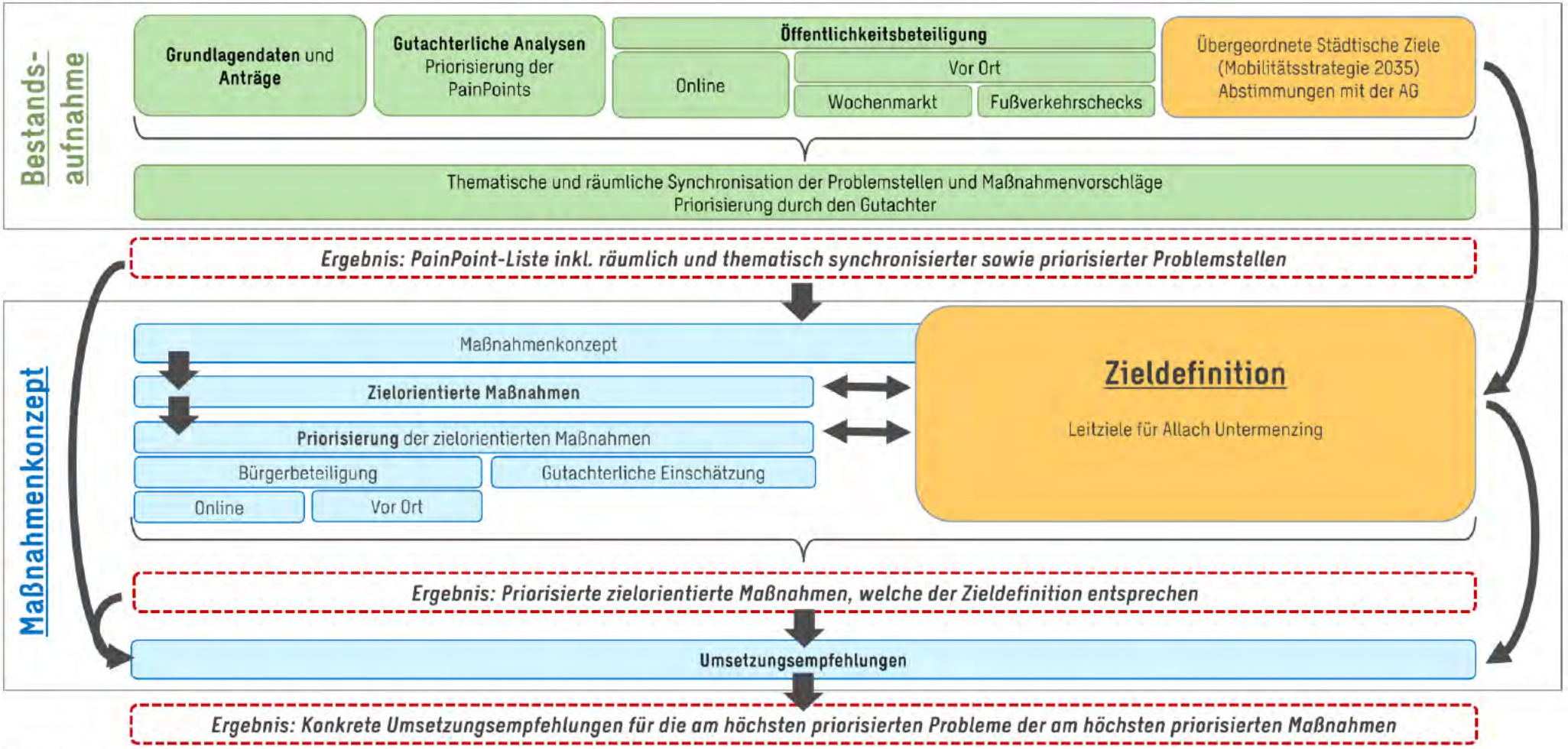


Abbildung 60: Schaubild Ablauf Maßnahmenkonzept

Grundlage hierfür waren gutachterliche Analysen sowie eine umfassende Öffentlichkeitsbeteiligung. Die Ergebnisse wurden thematisch und räumlich zusammengeführt und in einer Pain-Point-Liste dokumentiert (vgl. Anhang I). Anschließend erfolgte eine gutachterliche Priorisierung der Problemstellen, die die Basis für das Maßnahmenkonzept bildet.

Die Priorisierung der identifizierten Pain Points erfolgte anhand von drei zentralen Kriterien: der Lage der Pain Points innerhalb der Netzhierarchie, ihrer Bedeutung für die Bürgerschaft sowie ihrer Auswirkungen auf die Nahmobilität. Für das Kriterium „Wirkung auf die Nahmobilität" wurde die Schwere der Beeinträchtigung in drei Stufen bewertet: 1 Punkt steht für Komfortmängel, die die Nutzung vor allem qualitativ beeinträchtigen (z. B. Oberfläche/optischer Zustand). 2 Punkte kennzeichnen Nutzungs- und Funktionsmängel, die die regelkonforme bzw. konfliktarme Nutzung spürbar einschränken (z. B. Breiten, Engstellen, Barrieren, Beleuchtung, Kreuzungsgestaltung). 3 Punkte wurden vergeben, wenn ein Sicherheitsdefizit vorliegt bzw. ein erhöhtes Unfallrisiko entsteht (z. B. fehlende Querungen/Wegeführung, Netzlücken, Unfallschwerpunkte).

Jedes Kriterium wurde mit einer Punktzahl von 1 bis 3 bewertet je nach Erfüllung. Dabei kommt eine höhere Bepunktung einer höheren Relevanz gleich. Die genaue Bewertungssystematik wird in Tabelle 14 -
Tabelle 16 dargestellt.

Tabelle 14: Bewertung Bedeutung im Netz

Bewertung	Netzhierarchie
1 Punkt	Restliches Wegenetz
2 Punkte	Nebennetz
3 Punkte	Hauptnetz

Tabelle 15: Bewertung Bedeutung für die Bürgerschaft

Bewertung	Bedeutung für die Bürgerschaft
1 Punkt	Von einer Seite benannt (Gutachter, Beteiligung Online/Analog, Fußverkehrscheck)
2 Punkte	Von zwei Seiten benannt (Gutachter, Beteiligung Online/Analog, Fußverkehrscheck)
3 Punkte	Von drei Seiten benannt (Gutachter, Beteiligung Online/Analog, Fußverkehrscheck)
1 Extrapunkt	Bei mehr als 15 Up-Votes in der Onlinebeteiligung

Tabelle 16: Wirkung auf die Nahmobilität

Bewertung	Wirkung auf die Nahmobilität
1 Punkt	Komfortproblem (Optische Aufwertung, Oberflächenmangel)
2 Punkte	Nutzung- & Funktionsprobleme (Nutzungsbreite und Richtmaß, Nutzungskonflikt, Gemeinsame Geh-/Radwege mit Konfliktpotenzial, Beleuchtung, Barrierefreiheit, Engstellen, Gestaltung Kreuzung)
3 Punkte	Sicherheitsproblem (Unvollständiges Radwegenetz, Fehlende Wegeführung, fehlende Querung, Unfallschwerpunkt)

Für jeden Pain Point wurden die erzielten Punkte entsprechend der jeweiligen Kategorie addiert, sodass eine Gesamtsumme ermittelt werden konnte. Die Gesamtpunktzahl variiert zwischen 2 und 8, wobei ein Großteil der Bewertungen im mittleren Bereich bei etwa 4 bis 5 Punkten liegt. Um diese punktbasierte Bewertung in eine praktikable Priorisierung zu überführen, wurden drei Prioritätsklassen gebildet, die möglichst gleich groß ausgelegt sind. Pain Points mit einer Punktzahl von 4 oder weniger werden der Kategorie „niedrig" zugeordnet, Punkte mit einem Wert von 5 der Kategorie „mittel" und Bewertungen von 6 oder mehr Punkten der Kategorie „hoch".

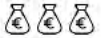
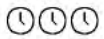
Tabelle 17: Klassifizierung nach Prioritätsstufen

Punktzahl	Klassifizierung nach Prioritätsstufen
1 bis 4 Punkte	Niedrig
5 Punkte	Mittel
> 6 Punkte	Hoch

Eine Priorisierung der Pain Points für MIV, ÖV und Sharing erfolgt in dieser Phase nicht, da diese nicht über dieselben Bewertungskriterien bewertbar sind. Diese Verkehrsmittel wurden im Fußverkehrs-Check nur begleitend berücksichtigt; der MIV sowie der ÖV sind bereits Bestandteil der Gutachteranalyse. Darüber hinaus stehen sie nicht immer in direktem Zusammenhang mit der Nahmobilität und fallen somit nicht eindeutig unter deren Wirkungsbereich. Gleichwohl wurden alle Pain Points aus den Kategorien MIV, ÖV und Sharing in den weiteren Auswertungen berücksichtigt, wobei der Fokus im weiteren Verlauf insbesondere auf Aspekten mit Relevanz für die Nahmobilität liegt.

Nach der Bestandsaufnahme wurden die übergeordneten Ziele der Nahmobilitätsstrategie 2035 für Allach-Untermenzing konkretisiert (vgl. Kapitel 5). Darauf aufbauend entstanden 25 zielorientierte Maßnahmen, jeweils in Steckbriefen ausgearbeitet, die sowohl zur Zielerreichung beitragen als auch die identifizierten Problemstellen adressieren; die Pain Points wurden jeweils klar den passenden Maßnahmen zugeordnet („Problem → Maßnahme"). Für konkrete Umsetzungsempfehlungen wurden diese Maßnahmen im Rahmen einer breit angelegten Öffentlichkeitsbeteiligung – online und vor Ort – priorisiert und abschließend fachgutachterlich ergänzt (vgl. Kapitel 6.2).

In den folgenden Kapiteln sind die Maßnahmen – untergliedert nach den Kategorien Fuß- und Radverkehr, Öffentlicher Nahverkehr & Sharing-Angebote, Aufenthaltsqualität sowie Sonstige – als Steckbriefe aufgeführt. Jeder Steckbrief enthält:

- Maßnahmentitel
- Zusammenfassung
- Kategorie
- Grobeinordnung Kosten *(kann lediglich sehr grob eingeordnet werden)*
  -  <100.00 €
  -  100.00 € - 1 Mio. €
  -  > 1 Mio. €
- Grobeinordnung Umsetzungsdauer *(kann lediglich sehr grob eingeordnet werden)*
  -  0 – 2 Jahre
  -  2 – 8 Jahre
  -  über 8 Jahre
- Beschreibung
- Verortung
- Beispiel Umsetzungsempfehlung *(nur teilweise)*

Die nachfolgenden Steckbriefe wurden ebenfalls zur Priorisierung der Maßnahmen für die Öffentlichkeitsbeteiligung herangezogen.

6.1 Zielorientierte Maßnahmen – Maßnahmensteckbriefe

6.1.1 Fuß- und Radverkehr

Fußverkehr – Gehwege ausbauen **M-1** Fuß- und Radverkehr

Fehlende Gehwege sollen neu gebaut werden und schmale Gehwege sollen verbreitert werden. So **ist genug Platz** für **alle** da – etwa für Kinderwagen, Rollstühle oder wenn Menschen nebeneinander gehen möchten.

Fuß- und Radverkehr

Priorisierung: Priorisierung abwarten

Grobeinordnung Kosten: €€ – €€€

Grobeinordnung Umsetzungsdauer: 🕒🕒 – 🕒🕒🕒

Beschreibung

Die Maßnahme umfasst:

- **Gehwege bauen**, wo keine Gehwege vorhanden sind.
- **Vorhandene Gehwege** an besonders schmalen oder gefährlichen Stellen **verbreitern**.
- Zuerst umgesetzt werden Abschnitte mit:
  - **viel Fußverkehr** (Wege zu Bus und Bahn oder Geschäften) sowie
  - **Wege zu wichtigen Einrichtungen** wie Kitas, Schulen oder sozialen Angeboten.
  - Abschnitte an Haupt- und wichtigen Verbindungsstraßen **ohne Gehwege.**



Orte

Arbeitsstand: Beispiel **wichtiger Stellen,** die genauer untersucht werden sollen:
Die Nummern der Standorte sind auf der Karte oben eingezeichnet.

- 4: Ernst-von-Haeckel-Str.: *Kein Gehweg - Bushaltestelle liegt in der Nähe*
- 5: Naglerstraße, Lauthstraße: *Kein Gehweg - Kita und Park liegen direkt an der Straße*
- 20: Nigglstraße: *Schmale Gehwege – wichtige Verbindung zur Eversbuschstraße*
- 85, 617: Behringstraße: *Kein Gehweg - Konflikte zwischen dem Fuß- und Radverkehr*
- 95, 100: Eversbuschstraße: *Gehweg nur auf einer Seite - hohe Verkehrsbelastung*

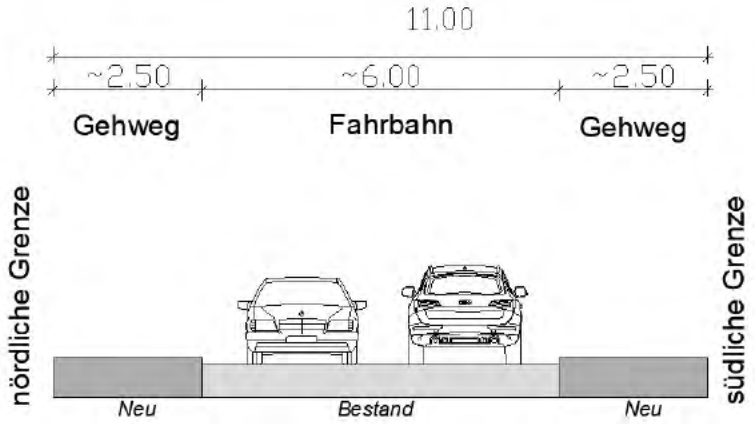
Beispiel

Beispiel für den oben genannten Ort: **4 Ernst-von-Haeckel-Straße**

Anlass: Es gibt **keine Gehwege** auf einem Teilstück der Ernst-von-Haeckel-Straße. Die Straße ist eine wichtige Verbindung mit einer Bushaltestelle weiter im Norden.

Maßnahmenvorschlag: Gehwege entlang der Straße einrichten.

Systemskizze 4_Ernst-von-Haeckel-Str.
Zielzustand
M 1:100





Ernst-von-Haeckel-Straße

Quelle: Bayerische Vermessungsverwaltung (www.geodaten.bayern.de)
Datenlizenz: Creative Commons Namensnennung 4.0 International Lizenz (CC BY 4.0) (https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.de)

Fußverkehr – Verkehrsberuhigung

Die Änderung von Verkehrsregeln soll Fußgänger*innen besser schützen - insbesondere dort, wo bisher keine Gehwege sind.

Fuß- und Radverkehr

Grobeinordnung Kosten:

Priorisierung: Priorisierung abwarten

Grobeinordnung Umsetzungsdauer:

Beschreibung

Verkehrsrechtliche **Anordnungen** (Verkehrsregelungen) **kosten** meist **weniger** und **können schneller** umgesetzt werden als bauliche Maßnahmen. Zum Beispiel:

- **Einbahnregelung:** Der gewonnene **Platz** kann **neu verteilt** werden.
- **Durchfahrtsverbote/Anlieger frei:** Weniger Kfz-Verkehr
- **Schulstraßen (zeitlich begrenzte Zufahrtsverbote):** Straßen vor Schulen werden zu Beginn und Ende des Unterrichts für den Kfz-Verkehr gesperrt.
- **Verkehrsberuhigter Bereich** (benötigt meist bauliche Maßnahmen, dadurch weniger schnell und günstig)
  - Erhöhung der **Aufenthaltsqualität** (Spielen, Radfahren, Treffen der Nachbarschaft) und Verbesserung der **Sicherheit.**
  - Alle müssen aufeinander achten: **Fußverkehr** hat **Vorrang** und **Autos** fahren mit **Schrittgeschwindigkeit**.
  - **Parken wird** durch Markierungen auf dem Boden **geordnet**.
-

Ort

Arbeitsstand: Beispiel **wichtiger Stellen,** die genauer untersucht werden sollen:
Die Nummern der Standorte sind auf der Karte oben eingezeichnet.

- 2, 3: Willstätterstraße: *Kein Gehweg - Parallelverbindung zur Eversbuschstraße*
- 78: Stieglstraße: *Kein Gehweg – wichtige Nord-Süd-Verbindung*
- 80: Lechelstraße und Rehsteig: *Kein Gehweg – Weg zur Schule*
- 82: Hormayrstraße: *Kein Gehweg – Weg zur Schule*



Beispiel für den oben genannten Ort: **2,3 Willstätterstraße**

Anlass: In der Willstätterstraße **fehlen Gehwege**. Da sie parallel zur wichtigen Verkehrsverbindung E-versbuschstraße verläuft, ist sie eine **attraktive Alternative für den Fußverkehr** und sollte entsprechend aufgewertet werden.

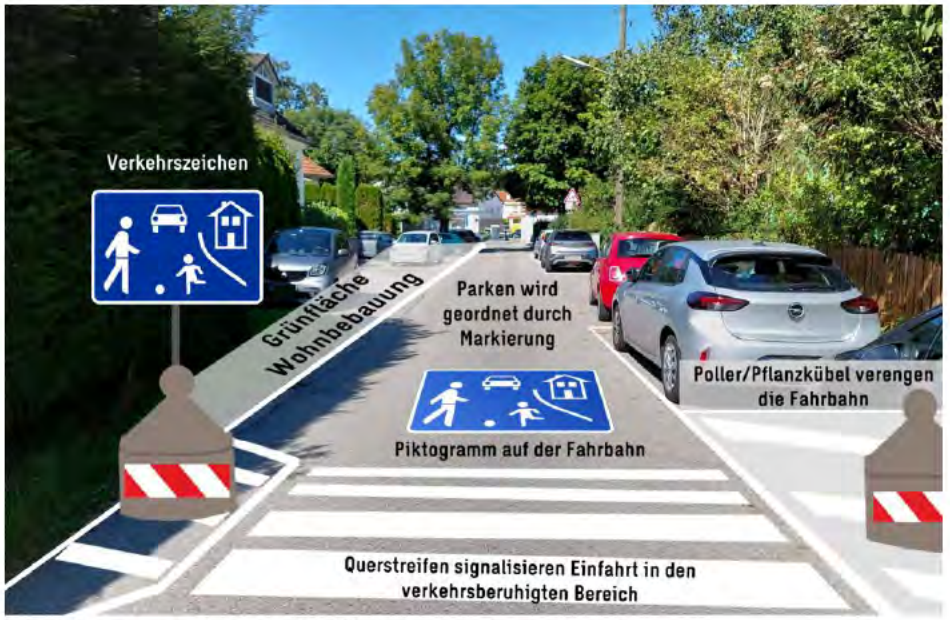
Maßnahmenvorschlag:

- **Verkehrsberuhigten Bereich** einrichten,
- **Parkflächen markieren**, um das Parken zu ordnen,
- **Begrünung** mit mobilen Beeten oder Stadtmöbeln zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität und um die Fahrbahn stellenweise zu verengen, was eine Reduktion der Fahrgeschwindigkeit erzwingt.

Beispiel



Foto: Willstätterstraße



Beispielskizze: Verkehrsberuhigter Bereich in Wohnstraßen ohne aufwändige Bauarbeiten

Platz auf dem Gehweg – Umgang mit Gehwegparken

Durch weniger parkende Autos auf Gehwegen, entsteht mehr Bewegungsraum.

Fuß- und Radverkehr

Grobeinordnung Kosten:

Priorisierung: Priorisierung abwarten

Grobeinordnung Umsetzungsdauer:

Parkende **Autos** auf Gehwegen **behindern** oder **blockieren** Fußgänger*innen. **Parken ist im Normalfall auf Gehwegen verboten.**

Geparkte Autos an Kreuzungen versperren die Sicht und machen den Weg unsicher. Parken innerhalb von fünf Metern rund um Kreuzungen ist verboten.

Die Einhaltung dieser geltenden Regeln muss stärker kontrolliert werden.

Beschreibung

Diese Maßnahme umfasst:

- **Kontrollen, Markierungen**, **Poller** oder **hohe Bordsteine**.
- Einrichtung von Parkverboten

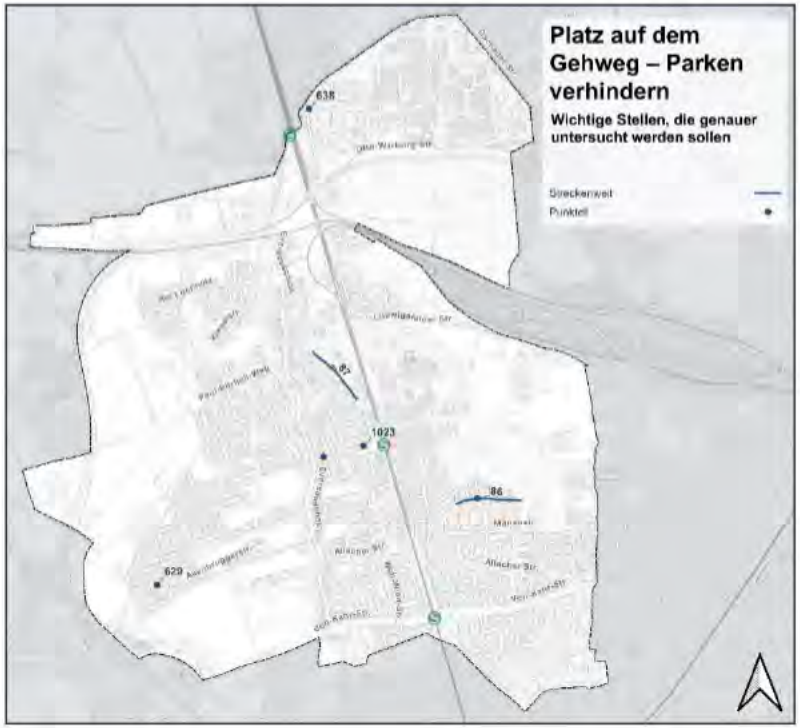
Wenn Parkplätze wegfallen, kann es **Interessenskonflikte** zwischen Fußverkehr, Anwohnenden, Geschäften und Autofahrenden geben. Deshalb setzt die Umsetzung auf:

- Begleitende **Information, Kommunikation und schrittweises Vorgehen, Regelmäßige Kontrolle.**

Ort

Arbeitsstand: Beispielstellen, zur weiteren Prüfung:
Die Nummern der Standorte sind auf der Karte oben eingezeichnet.

- 86: Rueßstraße: *Parken auf Gehweg*
- 87: Georg-Reißmüllerstraße: *Parken auf Gehweg*
- 629: Gerlachweg: *Parken auf Gehweg*
- 638: Bergetstraße/Zum Schwabenbächl: *Parken auf Gehweg*
- 1023: Vesaliusstraße: *Parken auf Gehweg*



Beispiel

Beispiel für einen der oben genannten Orte: **87 Georg-Reismüller-Straße**

Anlass: Die **Georg-Reismüller-Straße** ist eine wichtige Straße. Hier befinden sich Supermärkte, Geschäfte und der Weg zum Bahnhof. Auf der **Westseite parken Autos** auf dem **Gehweg.** Dadurch wird der **Gehweg** sehr **schmal**.

Maßnahmenvorschlag:

Verstärkte Kontrollen verbunden mit Informationsangeboten.

Wenn die Autos ganz auf der Straße parken, wird die Fahrbahn enger. Damit **Autos** und **Busse** sich weiterhin begegnen können, braucht es bei Wegfall des Gehwegparkens an einigen Stellen **Park-verbote.**



Foto: Parken auf dem Gehweg in der Rueßstraße

Platz auf Geh- und Radweg – Pflanzen zurückschneiden

Regelmäßiger Grünschnitt an den Gehwegen erhält den Platz, den zum Beispiel Kinderwägen oder Gehhilfen benötigen.

Fuß- und Radverkehr

Priorisierung: Priorisierung abwarten

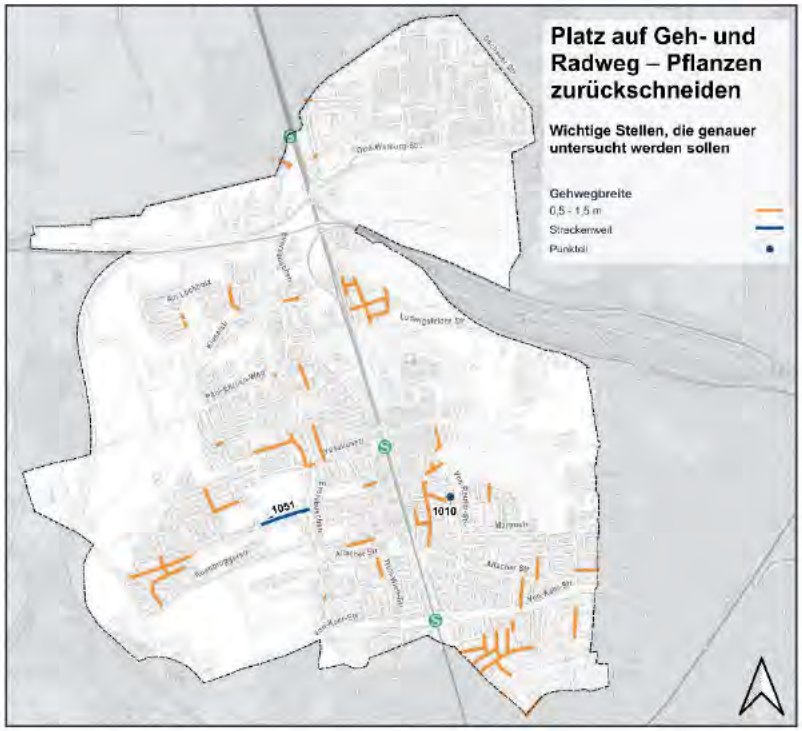
Grobeinordnung Kosten:

Grobeinordnung Umsetzungsdauer:

Beschreibung

In Allach-Untermenzing sind die **Gehwege** teilweise sehr **schmal**. Überhängende **Äste**, **Sträucher** oder **Hecken** machen Geh- und Radwege an einigen Stellen noch **enger**.

- **Regelmäßiger Rückschnitt** von Pflanzen ist nötig, um Geh- und Radwege freizuhalten.
- **Informationsverbreitung über Medien** im **Bezirk**.
- **Direktes Anschreiben mit Aufforderung zum Rückschnitt** an Anwohner*innen und Eigentümer*innen.



Ort

Die Auswertung zeigt die Breite der Wege **zum Zeitpunkt** der **Begehungen**. Dazu kommen die Rückmeldungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung. Die Umsetzung soll im ganzen Gebiet stattfinden. Zuerst dort, wo die **Gehwege zu schmal** sind, auf **Wegen** mit viel **Fußverkehr** und in der Nähe von **Haltestellen**. Die besonders schmalen Gehwege sind in der Abbildung markiert.

In der Bestandsaufnahme wurden außerdem die folgenden Straßen genannt:
Die Nummern der Standorte sind auf der Karte oben eingezeichnet.

- 1010: Pringsheimstraße: *Bewuchs*
- 1051: Theodor-Fischer-Straße: *Bewuchs*

Platz auf Geh- und Radweg – Weitere Hindernisse entfernen

M-5 Fuß- und Radverkehr

Hindernisse wie beispielsweise Mülltonnen und Werbeschilder werden an Engstellen entfernt oder verlegt, damit genügend Platz für den Fuß- und Radverkehr bleibt.

Fuß- und Radverkehr

Priorisierung: Priorisierung abwarten

Grobeinordnung Kosten: €

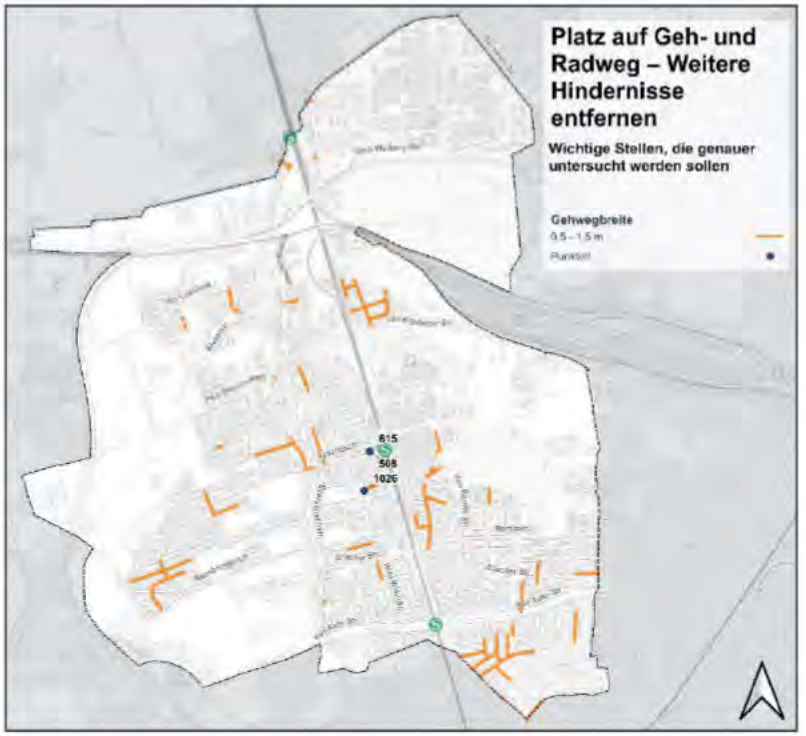
Grobeinordnung Umsetzungsdauer: 🕐 – 🕐🕐🕐

Beschreibung

Feste und mobile **Hindernisse** (z. B. Mülltonnen, Baustellenmaterial, Werbeschilder, Außengastronomie) **schränken** die **Breite** von Geh- und Radwegen **ein**.

Diese Maßnahme umfasst:

- **Hindernisse** auf Geh- und Radwegen **entfernen** oder alternative Plätze finden
- Zuerst Prüfung der **Wege**, **auf denen viele Menschen** zu Fuß oder mit dem Fahrrad **unterwegs** sind (vor allem **Schulwege** und **Haltestellen**)



Ort

Die Auswertung zeigt den **Stand zum Zeitpunkt** der **Begehungen**. Dazu kommen die Rückmeldungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung. Die Umsetzung soll im ganzen Gebiet stattfinden. Zuerst dort, wo die **Gehwege zu schmal** sind, auf **Wegen** mit viel **Fußverkehr** und in der Nähe von **Haltestellen**. Die besonders schmalen Gehwege sind in der Abbildung markiert.

In der Bestandsaufnahme wurden außerdem die folgenden Straßen genannt:
Die Nummern der Standorte sind auf der Karte oben eingezeichnet.

- 508, 615: Vesaliusstraße: *Baustelleneinrichtung und Aufsteller*
- 1026: Franz-Nißl-Straße/Robert-Hartig-Straße: *Stromkästen und Baustelleneinrichtung*

Barrierefreie Bewegung – Wege für alle nutzbar machen

M-5 Fuß- und Radverkehr

Wege und Kreuzungen werden so umgebaut, dass sie für alle Menschen – ob blind, mit Rollstuhl, Rollator oder Kinderwagen – nutzbar sind.

Fuß- und Radverkehr

Grobeinordnung Kosten: € – €€

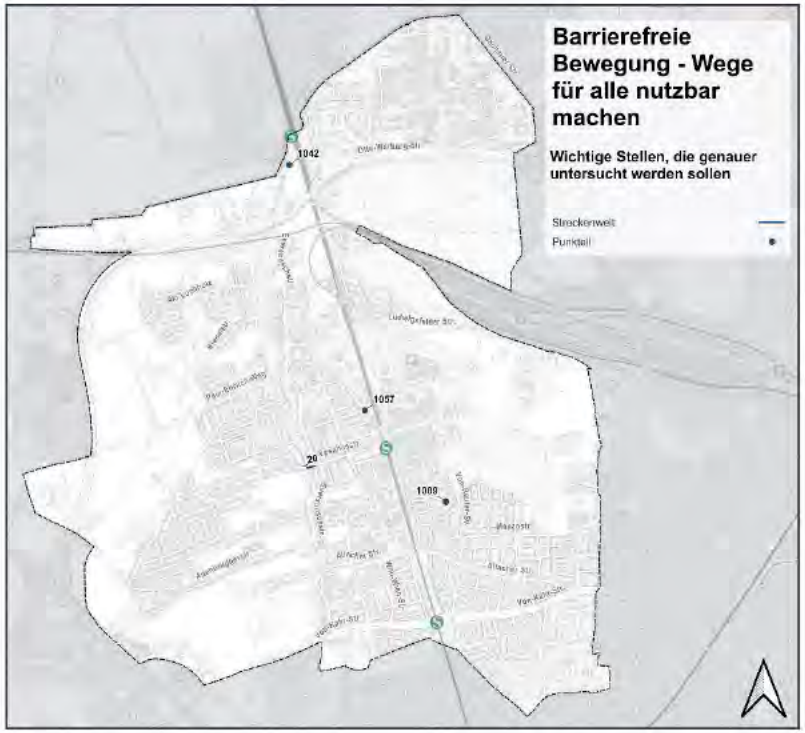
Priorisierung: Priorisierung abwarten

Grobeinordnung Umsetzungsdauer: 🕒🕒 – 🕒🕒🕒

Beschreibung

Diese Maßnahme umfasst:

- **Bordsteine** passend **gestalten**: **Menschen mit Sehbeeinträchtigungen** müssen sie **ertasten** und **Menschen mit Mobilitätseinschränkungen** müssen **problemlos** mit Rollator oder Rollstuhl darüberfahren können.
- **Leitsysteme (zum Beispiel Rillen im Boden)** einbauen, die man fühlen kann (Taktile Leitsysteme).
- **Hörsignale** an Ampeln und Bushaltestellen installieren (Akustische Leitsysteme/ Informationsansagen).
- **Wege besser erkennbar machen, Kontraste** und verschiedene **Oberflächen** nutzen.
- **Beleuchtung** an **Straßenüberquerungen** verbessern.



Ort

In vielen Bereichen im Untersuchungsgebiet ist die Barrierefreiheit nicht vollständig gegeben. Die genannten Punkte sind bei Sanierungs- und Straßenbaumaßnahmen zu berücksichtigen. Besonders wichtig sind:

- **Zugänge** zum **ÖPNV** (Bushaltestellen und S-Bahn)
- Wichtige Einrichtungen wie **Kitas**, **Schulen** oder **sozialen Angeboten**
- Orte mit vielen **Besucher*innen** (Bereich um den Oertelplatz)

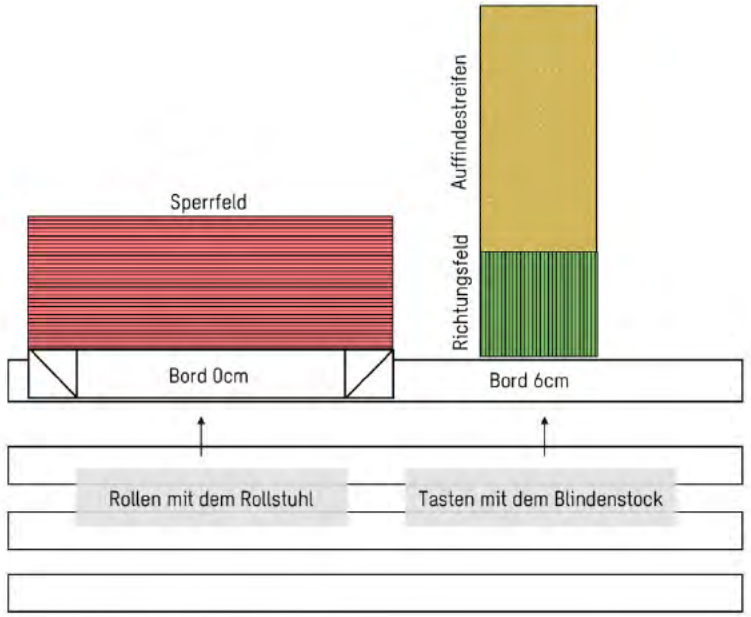
Im Rahmen der Bestandsanalyse wurden zudem diese Stellen erkannt:
Die Nummern der Standorte sind auf der Karte oben eingezeichnet.

- 20: Nigglstraße: *Aufstellbereich vor Ampel über die Eversbuschstraße*
- 1009: Karl-Gayer-Straße/Pringsheimstraße: *Fehlende Bordsteinabsenkungen*
- 1042: Eisolzrieder Straße: *Fehlende Bordsteinabsenkungen*
- 1057: Georg-Reismüller-Straße: *Fehlende Bordsteinabsenkungen*





Foto: Nigglstraße und Karl-Gayer-Straße/Pringsheimstraße



Beispiel barrierefreie Querungsstelle

Quelle: In Anlehnung an DIN 32984 – Deutsches Institut für Normung e.V.: Bodenindikatoren im öffentlichen Raum

Rad- und Fußverkehr – Neue Verbindungen schaffen

Zusätzliche, neue Verbindungen für den Fuß- und Radverkehr schaffen, um Umwege zu reduzieren und das Erreichen wichtiger Ziele zu erleichtern.

Fuß- und Radverkehr

Priorisierung: Priorisierung abwarten

Grobeinordnung Kosten: € – €€€

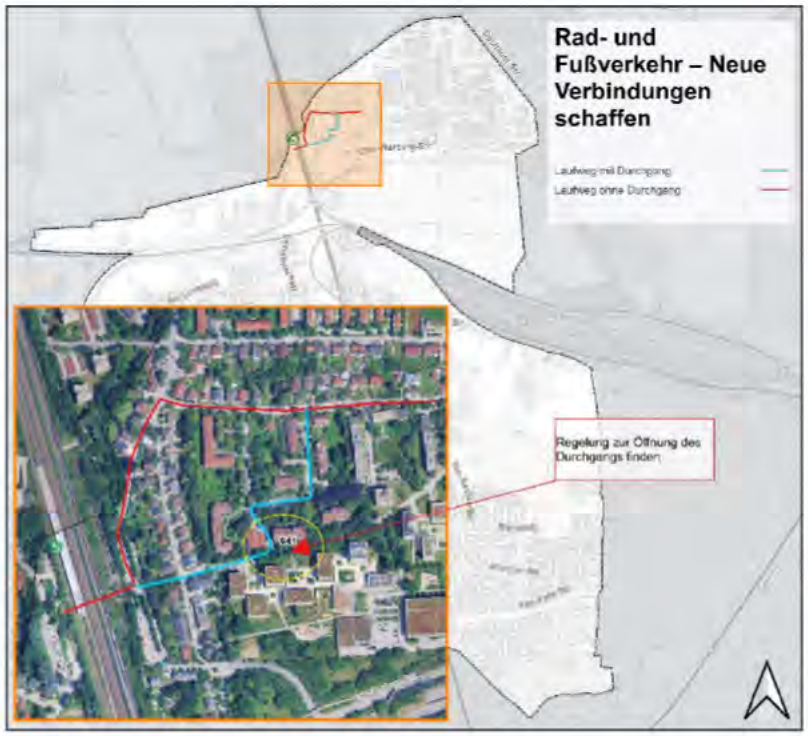
Grobeinordnung Umsetzungsdauer: ◷ – ◷◷◷

Beschreibung

Die **Würm** und die **Bahnlinie** können nur an **wenigen Stellen überquert** werden. Dadurch entstehen lange **Umwege**. Diese **Barrieren** verlaufen **von Nord** nach **Süd** und machen das Durchqueren des Bezirks schwierig.

Umwege sind störend und kosten Zeit. Deshalb werden lange Umwege oft vermieden und andere Verkehrsmittel genutzt.

Diese Maßnahme möchte bessere Verbindungen zu den wenigen bestehenden Querungen schaffen. So können Fuß- und Radverkehr direktere Wege nutzen.



Ort

Besonders wichtig ist, dass diese Orte gut erreichbar sind: **Kitas** und **Schulen**, **soziale Einrichtungen**, Bus- und S-Bahn**haltestellen,** Orte für Einkäufe des **täglichen Bedarfs** und **Freizeiteinrichtungen**.

- **Arbeitsstand: Beispielstellen,** zur weiteren Prüfung:
  Die Nummern der Standorte sind auf der Karte oben eingezeichnet.
- 614: *Verbindung zwischen Behringstraße und Allacher Straße*
- 641: *Anbindung S-Bahn Karlsfeld über Gustav-Otto-Bogen*

Beispiel

Beispiel für den oben genannten Ort: **641 Anbindung S-Bahn Karlsfeld über Gustav-Otto-Bogen**

Anlass: Der Durchgang zur S-Bahn am Gustav-Otto-Bogen 11 ist gesperrt. Über den Durchgang kann die S-Bahn-Station Karlsfeld schneller erreicht werden.

Maßnahmenvorschlag: Durchgang am Gustav-Otto-Bogen 11 für Fuß- und Radverkehr öffnen. So können Umwege vermieden werden.



Anbindung S-Bahn Karlsfeld über Gustav-Otto-Bogen

Radverkehr – Ausbau des Radwegenetzes

M-8 Fuß- und Radverkehr

Ausbau des Radverkehrsnetzes, um sichere und direkte Radverbindungen zu ermöglichen.

Fuß- und Radverkehr

Grobeinordnung Kosten: €€ – €€€

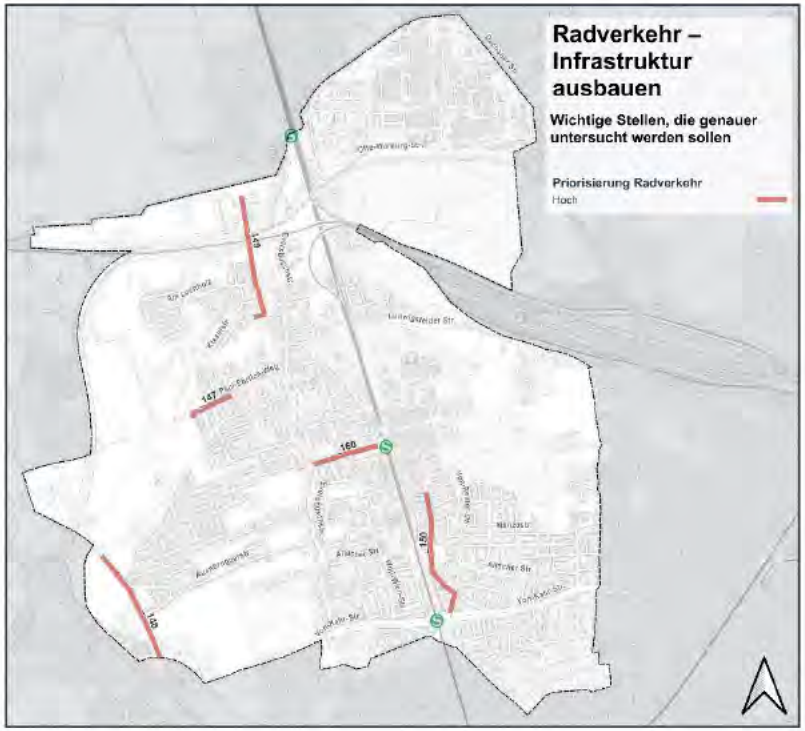
Priorisierung: Priorisierung abwarten

Grobeinordnung Umsetzungsdauer: 🕒🕒 – 🕒🕒🕒

Beschreibung

Diese Maßnahme umfasst:

- **Sichere Wege** für den Radverkehr einrichten.
- **Wege** an besonders schmalen oder gefährlichen Stellen **erweitern oder verbessern**.
- Am wichtigsten sind:
  - **Viel genutzte Abschnitte** (Wege zu S-Bahn, Nahversorgung und im Umfeld von Schulen)
  - Bereiche, die **keine Radwege** aufweisen, obwohl sie nach den **geltenden Regeln empfohlen werden.**



Ort

Arbeitsstand: Beispiel **wichtiger Stellen,** die genauer untersucht werden sollen:
Die Nummern der Standorte sind auf der Karte oben eingezeichnet.

- 147: Paul-Ehrlich-Weg: *Radweg endet auf der Fahrbahn*
- 148: Goteboldstraße: *Fehlende Führung für den Radverkehr; wichtige Freizeitroute*
- 149: Siberstraße: *Teil der ausgeschilderten Radroute ohne Führungsform, mehrere Unfälle*
- 150: Krautheimstraße/Angerlohstraße: *Teil der ausgeschilderten Radroute ohne Führungsform*
- 160: Vesaliusstraße: *Mehrere Unfälle, fehlende Führung für den Radverkehr*

Straßenüberquerung - Fuß- und Radquerungen sicher machen

M-9 Fuß- und Radverkehr

An besonders befahrenen Stellen werden sichere Querungsmöglichkeiten für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen eingerichtet, damit Straßen sicher und barrierefrei überquert werden können.

Fuß- und Radverkehr

Priorisierung: Priorisierung abwarten

Grobeinordnung Kosten: € – €€

Grobeinordnung Umsetzungsdauer: ◷ – ◷◷

Beschreibung

Unfälle im **Fußverkehr** und dem **Radverkehr** kommen vor allem an **Kreuzungen** und **Einmündungen** vor. Insbesondere für **Kinder**, **ältere Menschen** und **Menschen mit Behinderung**, die den Verkehr oft schlechter einsehen/einschätzen können, sind sichere Querungsmöglichkeiten wichtig.

Querungsstellen können wie folgt ausgebildet werden:

- **Ampel**
- **Zebrastreifen**
- **Anhebung der Fahrbahn** (Die Erhöhung der Straße im Querungsbereich führt dazu, dass Autos langsamer fahren.)
- **Mittelinsel** (Fläche für Fuß- und Radverkehr zwischen den Fahrspuren, es muss nur eine Fahrtrichtung am Stück überquert werden)
- **Vorgezogener Seitenraum** (Ausbuchtung des Gehwegs in die Straße im Bereich der Querung, um den zurückzulegenden Weg über die Straße kleiner zu machen)
- **Radfurt** (Markierter Bereich zum Queren mit dem Fahrrad)

Ort

Arbeitsstand: Beispiel **wichtiger Stellen,** die genauer untersucht werden sollen:
Die Nummern der Standorte sind auf der Karte oben eingezeichnet.

- 1: St. Johann-Str./Georg-Reismüller-Straße: *Weite Strecke von Gehweg zu Gehweg*
- 58: Georg-Reismüller-Straße/Ludwigsfelder Straße: *Mittleres Verkehrsaufkommen und wichtige Verbindung*
- 61: Manzostraße/Hitlstraße: *Weite Strecke von Gehweg zu Gehweg und schlechte Sicht*
- 129: Rueßstraße/Von-Reuter-Straße: *Weite Strecke von Gehweg zu Gehweg*
- 520, 524: Allacher Straße/Karl-von-Roth-Straße: *Mittleres Verkehrsaufkommen und wichtige Verbindung*



Beispiel

Beispiel für den oben genannten Ort: **1 St. Johann-Str. Georg-Reismüller-Straße**

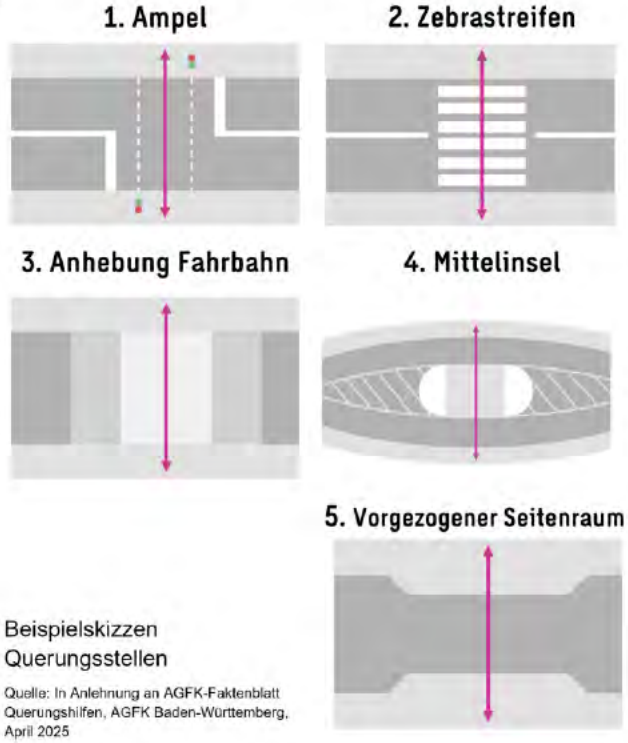
Anlass: Die **Breite** zum Überqueren der St. Johann-Str. ist **sehr groß** und damit dauert eine **Überquerung sehr lange**.

Maßnahmenvorschlag: Eine **schnell umsetzbare** und **kostengünstige Maßnahme** ist eine **Mittelinsel**. Bei Planung und Dimensionierung sind die Anforderungen aus dem Busverkehr zu berücksichtigen.



Sankt-Johann-Str./Georg-Reismüller-Straße

Quelle: Bayerische Vermessungsverwaltung (www.geodaten.bayern.de)
Datenlizenz: Creative Commons Namensnennung 4.0 International Lizenz (CC BY 4.0) (https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.de)



Beispielskizzen Querungsstellen

Quelle: In Anlehnung an AGFK-Faktenblatt Querungshilfen, AGFK Baden-Württemberg, April 2025

Kreuzungen – Querung für Rad- und Fußverkehr sicherer und einfacher machen

M-10 Fuß- und Radverkehr

An Kreuzungen werden Rad- und Fußverkehr geschützt und klar geführt.

Fuß- und Radverkehr

Priorisierung: Priorisierung abwarten

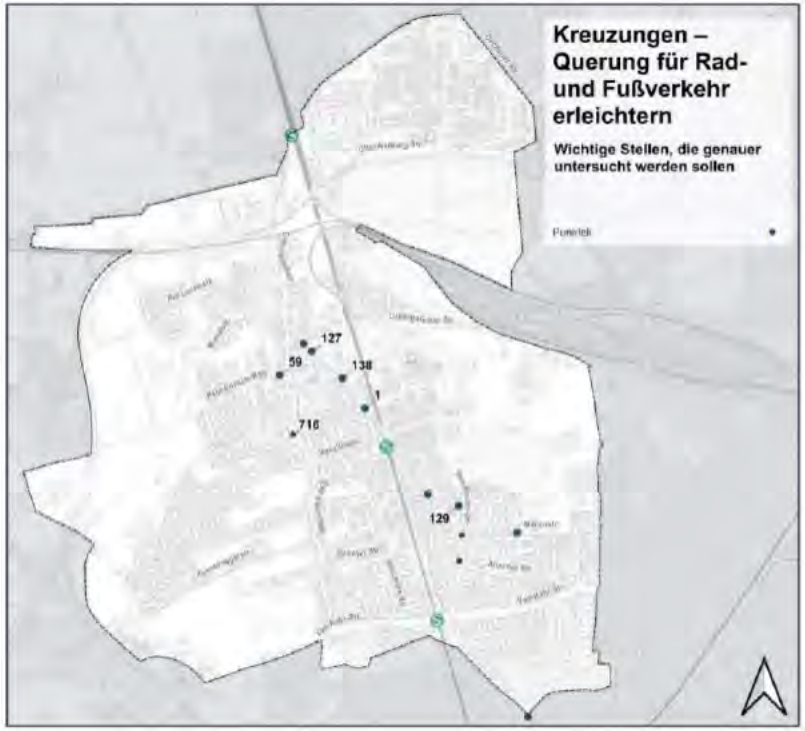
Grobeinordnung Kosten: €€ – €€€

Grobeinordnung Umsetzungsdauer: 🕒🕒 – 🕒🕒🕒

Beschreibung

An den Kreuzungen sollen diese Maßnahmen geprüft werden:

- **Radfahrstreifen** für **links** abbiegende Radfahrer*innen,
- Vorgezogene **Aufstellbereiche** für den Radverkehr (Radfahrer*innen dürfen vor den Autos an der Ampel stehen, um als erste losfahren zu können),
- Markierungen von **sinnvollen Querungsmöglichkeiten**,
- **Ausreichende Breiten** für Mittelinseln und sonstige **Querungshilfen,**
- Verbesserung der **Ampelschaltung** für den Fuß- und Radverkehr.
- Herstellen von **geschützten** und farblich **sichtbaren Übergängen** zwischen Gehweg und Fahrbahn.
- **Bordsteinabsenkungen** an Einfahrten und Querungen.



Ort

Priorisiert werden sollten Kreuzungen mit **erhöhtem Unfallaufkommen** sowie Kreuzungen auf wichtigen **Schulwegverbindungen**.

Arbeitsstand: Beispielstellen, zur weiteren Prüfung:
Die Nummern der Standorte sind auf der Karte oben eingezeichnet.

- 1: Sankt-Johann-Str./Georg-Reismüller-Straße: *Weite Strecke von Gehweg zu Gehweg*
- 127: Franz-Nißl-Straße/Georg-Reismüller-Straße: *Weite Strecke von Gehweg zu Gehweg*
- 129: Rueßstraße/Von-Reuter-Straße: *Gehwege im Kreuzungsbereich sehr schmal*
- 138: Höcherstraße/Georg-Reismüller-Straße: Parkende Autos im Kreuzungsbereich
- 59, 716: Kreuzungen entlang der Behringstraße: *Unklare Vorfahrt an den Kreuzungen*

Beispiel für den oben genannten Ort: **1 Sankt-Johann-Str./Georg-Reismüller-Straße**

Anlass: Die **Breite** zum Überqueren der St. Johann-Str. ist **sehr groß** und damit dauert eine **Überquerung sehr lange**.

Maßnahmenvorschlag: Statt einer Mittelinsel wie in Maßnahme 1.9 vorgestellt, die während des langen Weges zur Überquerung eine sichere Pause bietet, könnte durch **bauliche Veränderungen** der **Weg** zum Überqueren **verkürzt** werden. So kann gleichzeitig **Aufenthaltsraum** gewonnen werden, wie auf dem Bild zu sehen ist. Durch den größeren baulichen Eingriff ist diese Maßnahme teurer und die Umsetzung dauert länger. Bei Planung und Dimensionierung sind die Anforderungen aus dem Busverkehr zu berücksichtigen.

Beispiel



Prinzipdarstellung Neugestaltung Kreuzungsbereich - Davor

Quelle: Bayerische Vermessungsverwaltung [www.geodaten.bayern.de]
Datenlizenz: Creative Commons Namensnennung 4.0 International Lizenz (CC BY 4.0) [https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.de]



Prinzipdarstellung Neugestaltung Kreuzungsbereich - Danach

Quelle: Bayerische Vermessungsverwaltung [www.geodaten.bayern.de]
Datenlizenz: Creative Commons Namensnennung 4.0 International Lizenz (CC BY 4.0) [https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.de]

Fahrradabstellplätze – Ausbauen

M-11 Fuß- und Radverkehr

Mehr sichere und wettergeschützte Abstellmöglichkeiten schaffen.

Fuß- und Radverkehr

Grobeinordnung Kosten: €

Priorisierung: Priorisierung abwarten

Grobeinordnung Umsetzungsdauer:

Beschreibung

- **Wohnungsnahe Anlagen im öffentlichen Raum:**
  - Kurz- und Langzeitabstellplätze dort, wo viele Menschen wohnen.
  - Priorisierung von sicheren, wettergeschützten, gut beleuchteten Standorten.
- **Radabstellanlagen an öffentlichen Einrichtungen (Schulen, Rathäuser, Bibliotheken etc.):**
  - Ausreichend große, überdachte und sichere Abstellanlagen.
  - Regelmäßige Wartung und Kontrolle auf Zustand und Sicherheit.
- **Radabstellanlagen an Einkaufsmöglichkeiten (Supermärkte, ...)**
  - Ausreichend große, überdachte und sichere Abstellanlagen.
  - Regelmäßige Wartung und Kontrolle auf Zustand und Sicherheit.
- **Radabstellanlagen auf Privatgrund**
  - Städtische Unterstützung von Vermietern, Unternehmen und Eigentümergemeinschaften bei der Einrichtung bzw. Nachrüstung von Fahrradabstellplätzen.
  - Umsetzung durch Vorgaben in Bebauungsplänen, Satzungen, Förderprogrammen und Beratung.
- **Allgemeine Maßnahmen:**
  - Standardisierung von Radständern, Überdachungen und Beleuchtung.
  - Kennzeichnung und Ordnung des öffentlichen Raums.
  - Regelmäßige Kontrolle, Wartung und Entfernung von alten Fahrrädern.



Sicherheit – Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung auf der Straße

Maßnahmen, damit der Kfz-Verkehr die vorgeschriebenen Geschwindigkeiten einhält.

Fuß- und Radverkehr

Grobeinordnung Kosten:

Priorisierung: Priorisierung abwarten

Grobeinordnung Umsetzungsdauer:

Beschreibung

Diese Maßnahme umfasst:

- **Geschwindigkeitskontrollen** des **Kfz-Verkehrs** (durch Blitzer, Verkehrsschilder, mobile Messgeräte).
- **Auch bauliche Veränderungen möglich**:
- **Fahrbahneinengungen** (auf engeren Fahrbahnen wie im Bild zu sehen, können Autos nicht so schnell fahren). Bei Planung und Dimensionierung sind die Anforderungen aus dem Busverkehr zu berücksichtigen.
  - **Schwellen,**
  - **Querungshilfen,**
  - optische **Verengungen.**
  - Zuerst werden viel **genutzte Fußgängerbereiche**, Schulwegen und Engstellen in den Blick genommen. Begleitet wird das Ganze mit Kommunikation, Information und regelmäßiger Kontrolle.



Ort

Die Auswertung beschränkt sich auf die Öffentlichkeitsbeteiligung. Geschwindigkeitsauswertungen durch Gutachter*innen haben nicht stattgefunden. **Wichtig** sind vor allem **Bereiche** mit **hohem Verkehrsaufkommen** und **Straßenzüge entlang wichtiger Einrichtungen** (wie **Schulen** und **soziale Einrichtungen**).

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden die folgenden Straßenzüge besonders häufig genannt:

- Eversbuschstraße: *Tempo 30 wird laut den Rückmeldungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung häufig überschritten.*
- Manzostraße: *Tempo 30 wird laut den Rückmeldungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung häufig überschritten. Wegen parkender Autos und dem Gegenverkehr fahren Fahrzeuge von Lücke zu Lücke, was zu starkem Beschleunigen und Abbremsen führt.*
- Franz-Nißl-Straße: *Tempo 30 wird laut den Rückmeldungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung häufig überschritten.*
- Georg-Reismüller-Straße: *Wegen parkender Autos und dem Gegenverkehr fahren Fahrzeuge von Lücke zu Lücke, was zu starkem Beschleunigen und Abbremsen führt.*



Foto: Verkehrsberuhigung durch Fahrbahneinengung

6.1.2 Öffentlicher Nahverkehr & Sharing Angebote

Busverkehr - Haltestellen barrierefrei ausbauen

M-13 Öffentlicher Nahverkehr und Sharing-Angebote

Bushaltestellen werden so umgebaut, dass sie für alle Menschen – auch mit Rollstuhl, Rollator oder Kinderwagen – sicher und bequem nutzbar sind.

Öffentlicher Nahverkehr und Sharing-Angebote

Grobeinordnung Kosten: €€

Priorisierung: Priorisierung abhängig auch vom Projekt OptiBus

Grobeinordnung Umsetzungsdauer: 🕒🕒 – 🕒🕒🕒

Beschreibung

Viele **Haltestellen** in Allach-Untermenzing sind **nicht barrierefrei**.

Diese Maßnahme umfasst:

- Haltestellen so umbauen, dass man ohne **Stufen in den Bus oder die Bahn** einsteigen kann.
- **Leitsysteme** auf dem **Boden**, die man **fühlen** kann (zum Beispiel Rillen oder Noppen) für blinde und sehbehinderte Menschen.
- Mehr **Licht** und einheitliche Ausstattung, wie **Sitzmöglichkeiten** und **Wetterschutz**

Ort

Zuerst sollten die Haltestellen umgebaut werden, die viele Menschen nutzen, die nahe bei **wichtigen Einrichtungen** liegen und die in einem **schlechten Zustand** sind.

Besonders wichtig sind die Haltestellen an der **Von-Kahr-Straße, Eversbuschstraße, Georg-Reismüller-Straße und Manzostraße**.

Weitere Haltestellen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung sind:
Die Nummern der Standorte sind auf der Karte oben eingezeichnet.

- 4: Krautheimstraße: *Bordsteinabsenkung im Ausstiegsbereich*
- 11: Angerlohstraße: *Keine Aufstellfläche*
- 43: Otto-Warburg-Straße: *Keine Sitzgelegenheiten*
- 583: Spiegelberg: *Keine Sitzgelegenheiten*
- 721: Campingplatz Obermenzing: *Keine Sitzgelegenheiten und Unterstand*

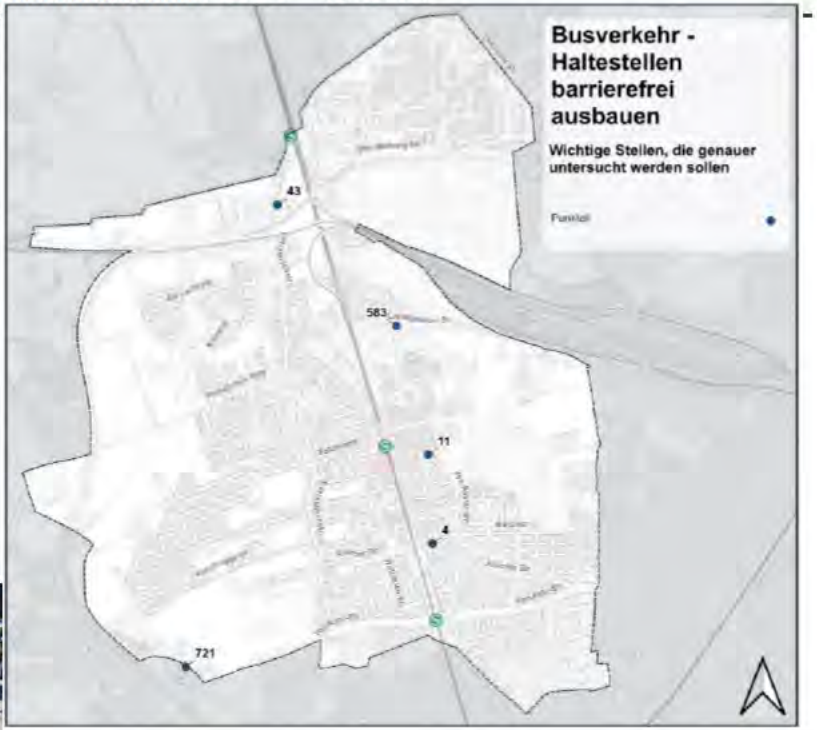




Foto Positivbeispiel: Haltestelle Pasinger Heuweg mit Sitzgelegenheit, Unterstand und Leitsystem

Busverkehr – Mehr Busse, mehr Haltestellen

M-14 Öffentlicher Nahverkehr und Sharing-Angebote

Busse fahren öfter und länger.

Öffentlicher Nahverkehr und Sharing-Angebote

Priorisierung: Priorisierung abwarten

Grobeinordnung Kosten: €€€

Grobeinordnung Umsetzungsdauer: 🕒🕒 – 🕒🕒🕒

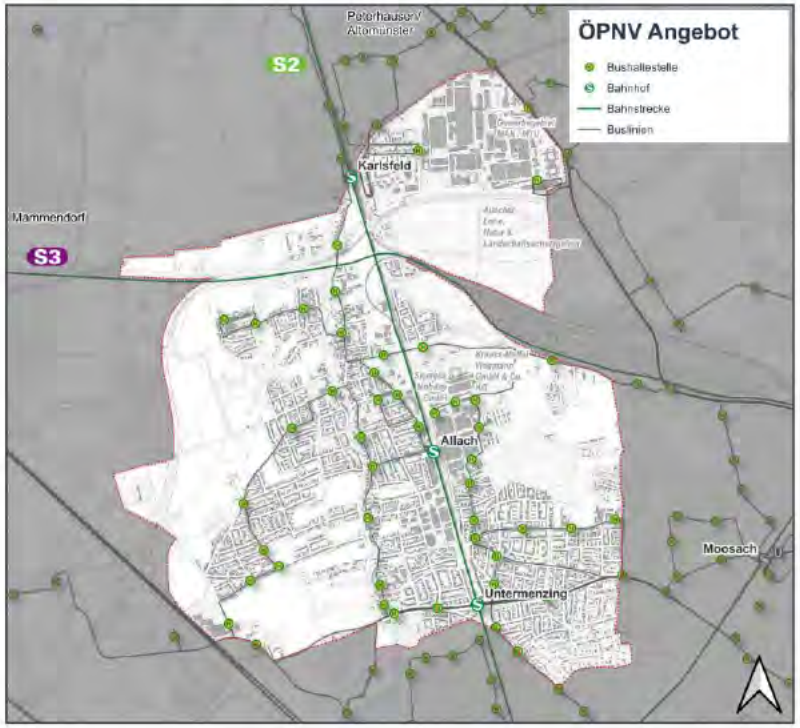
Beschreibung

Verbesserung des **Busverkehrs** in Allach-Untermenzing durch:

- **Häufigere Busfahrten** in den **Stoßzeiten** sowie **am Abend und am Wochenende.**
- **Bessere Verbindung** zu den **Nachbarbezirken** und in die **Innenstadt.**
- **Kurzfristige Maßnahmen** – kleine Verbesserungen können unabhängig vom Nahverkehrsplan umgesetzt werden, wenn Bedarf besteht oder Fördermittel verfügbar sind.
- **Langfristige Planung über Nahverkehrsplan** – Festlegung der Qualitätsstandards, Rahmenbedingungen und strategischen Ausrichtungen für den ÖPNV.

Ort

- Die **S-Bahn** fährt ins **Stadtzentrum**. Im Stadtbezirk selbst und für Verbindungen von **Ost nach West und nach Pasing** ist der **öffentliche Nahverkehr schwach ausgebaut**.
- Verbindungen, die nicht durch die Innenstadt führen, sind oft langsam und für den Nahverkehr wenig attraktiv im **Vergleich** zum Auto – eine Ausnahme ist der Expressbus X36.
- In weniger dicht besiedelten Gebieten und für Verbindungen, die nicht durch die Innenstadt führen sind die Fahrgastzahlen meist niedriger → gezielte **Prüfung** von **Verbesserungen notwendig.**



Flexible Fahrdienste – Angebote schaffen

M-15 Öffentlicher Nahverkehr und Sharing-Angebote

On-Demand-Verkehre sind flexible Busse, die fahren, wenn jemand sie bestellt. So kommen Menschen in Gegenden mit wenig Busverkehr schneller und einfacher ohne eigenes Auto an ihr Ziel.

Öffentlicher Nahverkehr und Sharing-Angebote

Grobeinordnung Kosten: €€€

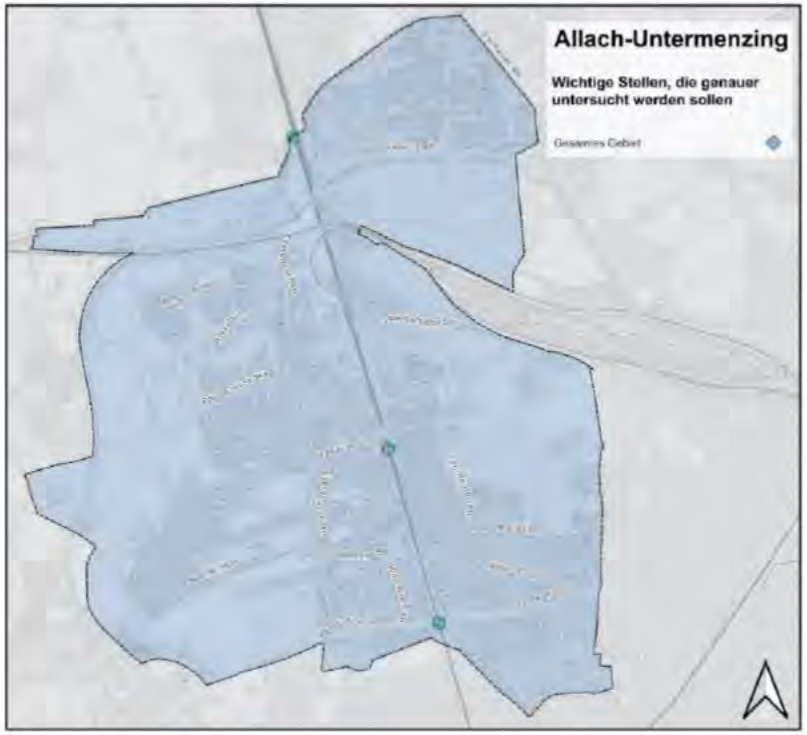
Priorisierung: Priorisierung abwarten

Grobeinordnung Umsetzungsdauer: 🕒🕒

Beschreibung

Ausbau von **On-Demand-Verkehren**, also flexiblen Bus- oder Kleinbusdiensten, die **bei Bedarf bestellt** werden:

- Fahrten können gezielt angefragt werden, besonders in **Randzeiten** oder in **Gebieten mit wenig Busverkehr**.
- On-Demand-Verkehre **ergänzen bestehende Buslinien** und **verbinden Wohngebiete** besser mit **wichtigen Zielen** und **Haltestellen** der **S-Bahn**.
- Die **Nutzung** soll **flexibel** und einfach sein, z. B. per **App** oder **Anruf**.
- Kurzfristig können Pilotprojekte gestartet werden, wenn Bedarf oder Fördermittel vorhanden sind.
- **Langfristig** sollen **On-Demand-Verkehre** in den **Nahverkehrsplan integriert** werden, um das **Angebot dauerhaft** zu **sichern**.



Ort

- Besonders sinnvoll in **Gebieten** mit **geringer Nachfrage** oder schwacher **ÖPNV-Abdeckung**.

Carsharing – Einrichten

M-16 Öffentlicher Nahverkehr und Sharing-Angebote

Ausbau von Carsharing-Stationen, sodass Bürger*innen flexibel Autos nutzen können, ohne selbst eines besitzen zu müssen.

Öffentlicher Nahverkehr und Sharing-Angebote

Grobeinordnung Kosten: €€

Priorisierung: Priorisierung abwarten

Grobeinordnung Umsetzungsdauer: 🕒🕒

Beschreibung

Carsharing-Angebote gibt es derzeit **nicht** in Allach Untermenzing. Mit einem solchen Angebot können **Fahrzeuge gemeinschaftlich** genutzt werden. So soll es Menschen ermöglicht werden, die Vorteile eines Autos zu nutzen, ohne selbst eines zu besitzen. Derzeit läuft eine Ausschreibung für die Bereitstellung von stationärem Carsharing an zahlreichen Standorten in München. Auch für den Stadtbezirk Allach-Untermenzing sind Standorte vorgesehen. Allerdings sind bislang nur wenige Stationen im Bezirk geplant, sodass **lediglich ein Teil der Bevölkerung** ein **wohnortnahes** Carsharing-Angebot nutzen werden kann.

Diese Maßnahme umfasst:

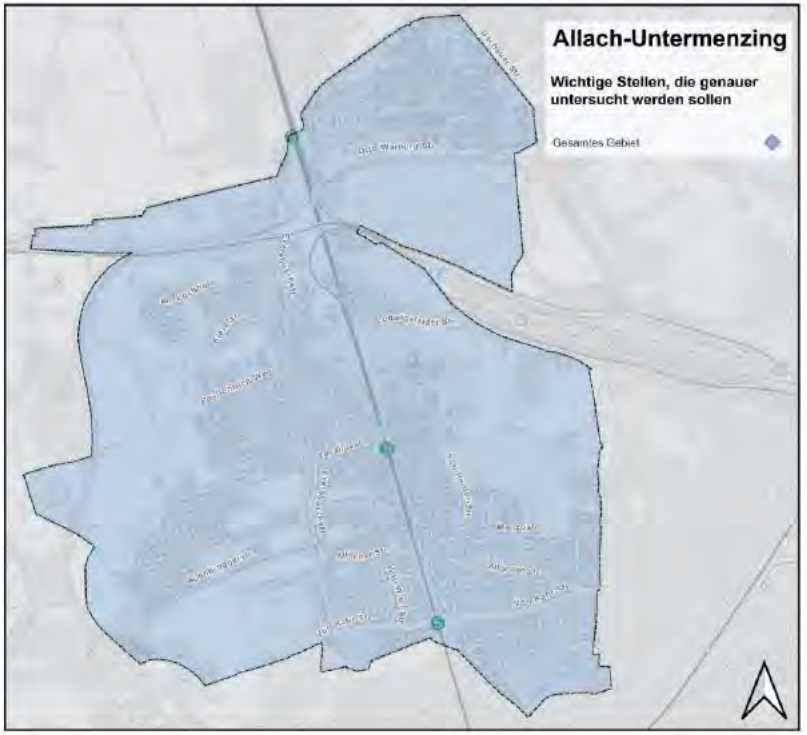
- **Flächendeckende Stationen**: Carsharing-Standorte so platzieren, dass möglichst viele Menschen sie nutzen können (idealerweise Netz mit 400 Meter Einzugsgebiet). Eine Verteilung der Stellplätze soll an den **Bedarf vor Ort** angepasst werden.
- **Kombination mit anderen Verkehrssystemen** – Verknüpfung mit dem ÖPNV und Mobilitäts-Apps für eine einfache Buchung und Nutzung.
- **Öffentlichkeitsarbeit** – Information der Bevölkerung über Vorteile von Carsharing.
- **Anreize und Tarifgestaltung** – reduzierte Parkgebühren, bevorzugte Stellplätze oder Förderungen; Tarife niedrig und transparent gestalten.

Ort

Schrittweise Einrichtung und Ausweitung:

- Standorte mit gutem **ÖPNV**, **dichter** Bevölkerung und knappem **Parkraum** → hier erreicht Carsharing die **größte Wirkung** (Reduktion von Pkw-Besitz, Platzgewinn im öffentlichen Raum).
- **Ergänzende Standorte** in schwächer erschlossenen Gebieten → hier dient Carsharing vor allem der **Daseinsvorsorge** (Mobilitätsgarantie), ist aber weniger wirtschaftlich und braucht oft höhere **kommunale Unterstützung**.





Bikesharing – Einrichten

M-17 Öffentlicher Nahverkehr und Sharing-Angebote

Bikesharing-Stationen werden in der Stadt ausgebaut, sodass Bürger*innen flexibel Fahrräder nutzen können, ohne selbst eines besitzen zu müssen.

Öffentlicher Nahverkehr und Sharing-Angebote

Grobeinordnung Kosten: €€

Priorisierung: Priorisierung abwarten

Grobeinordnung Umsetzungsdauer: –

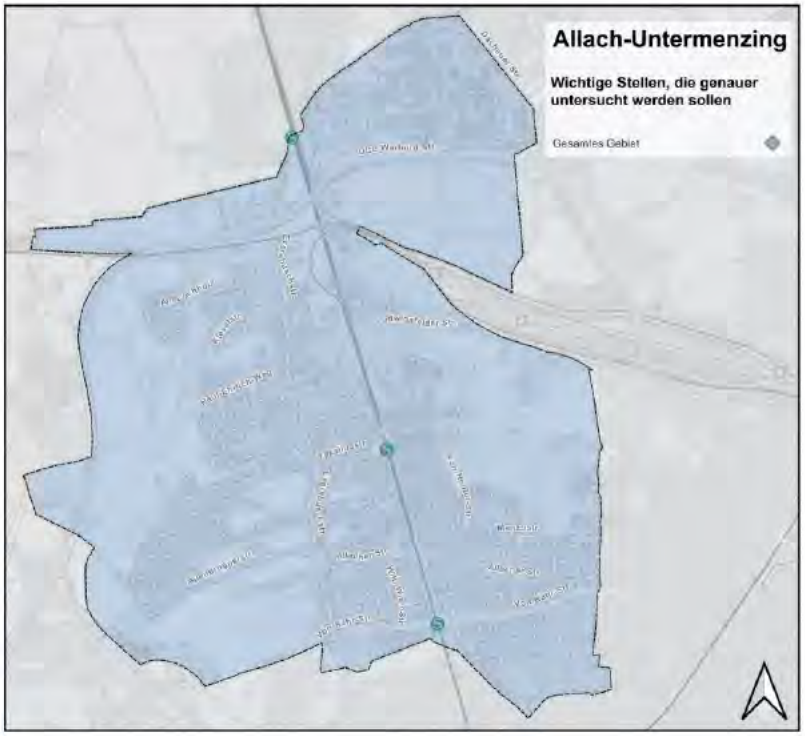
Beschreibung

Bikesharing-Angebote gibt es derzeit **nicht** in Allach Untermenzing. Bikesharing bietet **flexible Fahrräder** zum **Ausleihen**. Damit der ganze Stadtbezirk gut versorgt ist, sollte es ein System geben, bei dem die Räder an verschiedenen Standorten zurückgegeben werden können. Standortgebundenes Bikesharing kann besonders für Lastenräder, E-Bikes oder Rad-Anhänger eine sinnvolle Ergänzung sein Über Bikesharing könnten auch Angebots-Defizite des ÖPNV überbrückt werden (Nachhause-Weg abends und nachts).

Diese Maßnahme umfasst:

- **Flächendeckende Stationen** – dichtes Netz von Stationen zur optimalen Erreichbarkeit, unter Berücksichtigung lokaler Gegebenheiten.
- **Öffentlichkeitsarbeit** – Information der Bevölkerung über Vorteile.
- **Anreize und Tarifgestaltung** – transparente, niedrige Tarife und weitere Anreize für Nutzer*innen.
- **Standortwahl** – nahe ÖPNV, Carsharing, private Abstellanlagen, Geschäfte, Schulen, Arbeitsplätze und in dicht besiedelten Gebieten.
- **Flexibilität fördern** – sowohl stationsbasiertes als auch stationsunabhängiges Bikesharing anbieten, um unterschiedliche Nutzungsbedürfnisse abzudecken.

Nachtrag/Hinweis zum Bikesharing: Seit Mai 2026 wird MyRadl in Teilen des BA23 angeboten.



Ort

Schrittweise Einrichtung und Ausweitung:

- Standorte mit hohem **Fuß- und Radverkehr**, guter **ÖPNV**-Anbindung und dichter **Bevölkerung**. Bikesharing hat hier den größten Nutzen.
- **Ergänzende Standorte** in schwächer erschlossenen Gebieten. Dort dienen diese vor allem der Daseinsvorsorge (Mobilitätsgarantie), benötigen jedoch häufig höhere kommunale Förderung oder Querfinanzierung.



E-Tretroller – Abstellflächen schaffen

M-18 Öffentlicher Nahverkehr und Sharing-Angebote

Abstellorte für E-Tretroller werden klar geregelt, damit Gehwege, Radwege und öffentliche Plätze frei und sicher nutzbar bleiben.

Öffentlicher Nahverkehr und Sharing-Angebote

Grobeinordnung Kosten:

Priorisierung: Priorisierung abwarten

Grobeinordnung Umsetzungsdauer:

Beschreibung

Ungeordnet abgestellte **E-Tretroller versperren Gehwege, Zugänge und Querungen**. Sie sind besonders problematisch für mobilitätseingeschränkte Personen, Eltern mit Kinderwagen und auf Schulwegen.

Die Maßnahme umfasst:

- Einrichtung **von Abstellzonen** (z. B. markierte Flächen).
- **Standortprüfung** nach **Verkehrsaufkommen**, **Platzverhältnisse**, **Sicherheit**.
- Priorität auf **Bereiche** mit viel **Fuß- und Radverkehr**, ÖPNV-Haltestellen und zentrale Plätze.
- **Kooperation** mit Sharing-Anbietern zu Regeln und digitalen Abstellpflichten.
- Begleitende **Kommunikation** zur **Sensibilisierung** der Nutzenden.
- **Integration** mit bestehenden **Radabstellanlagen**, um Flächen effizient zu nutzen.
- **Ausbau des Angebots,** insbesondere in Bereichen mit hoher Nachfrage, sowie in Wohngebieten mit schlechter ÖPNV-Anbindung



Beispiel Abstellbereich für E-Tretroller und (Elektro-)Fahrräder

Ort

Schrittweise Einrichtung und Ausweitung:

- Festlegen von Abstellzonen in Bereichen mit besonders vielen ungeordnet abgestellten E-Tretroller und in Bereichen mit hoher Nachfrage, zum Beispiel an Bahnhöfen
- Mehr Angebot an Orten mit hoher Nachfrage, sowie auch in den Wohngebieten, um den Weg nach Hause ohne Auto zu erleichtern

Mobilitätspunkte - Angebote bündeln

M-19 Öffentlicher Nahverkehr und Sharing-Angebote

An Mobilitätspunkten gibt es an einem Ort Car- und Bikesharing, E-Tretroller und oft auch Bus oder Bahn

Öffentlicher Nahverkehr und Sharing-Angebote

Grobeinordnung Kosten:

Priorisierung: Priorisierung abwarten

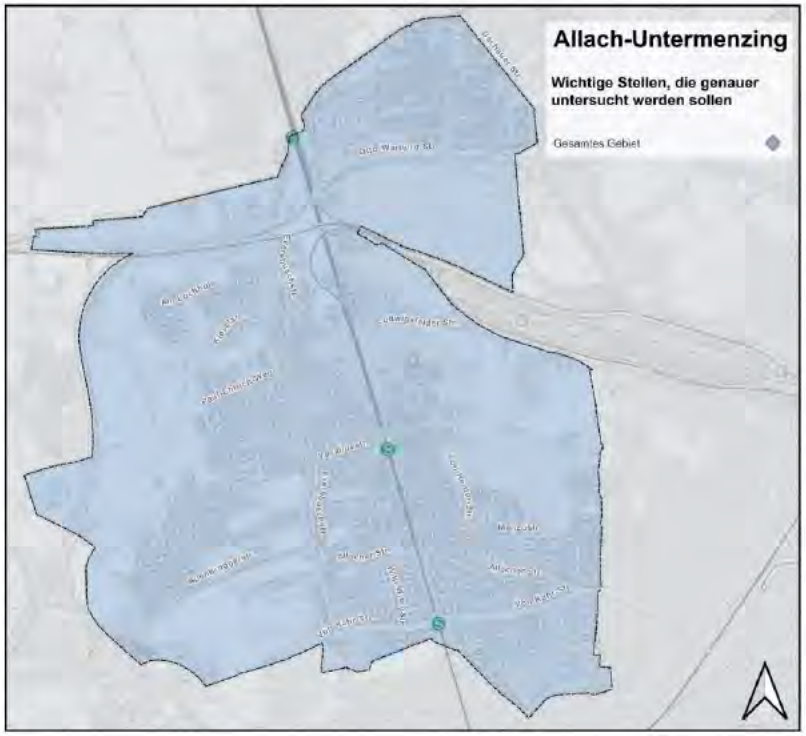
Grobeinordnung Umsetzungsdauer:

Beschreibung

Sharing-Angebote (Car-, Bike-, E-Tretroller-Sharing) sind oft im Straßenraum **verteilt.** Dadurch entstehen **unübersichtliche Situationen, Konflikte** mit **Fuß- und Radverkehr** und eine **geringe Sichtbarkeit der Angebote.** Nutzer*innen haben zudem **keinen klaren Anlaufpunkt** für die **Nutzung dieser Angebote.**

Die Maßnahme umfasst:

- Einrichtung von Mobilitätsstationen mit **unterschiedlicher Ausstattung** (Car-, E-Motorroller, E-Tretroller, Bike-, Lastenrad-Sharing)
- **Verknüpfung** mit ÖPNV-Haltestellen, Radabstellanlagen, ggf. Ladeinfrastruktur und weiteren Services (Paketstation, Radreparaturstation, Infomaterial).
- Klare **Flächenzuweisung** durch Markierungen, Abstellbügel oder bauliche Maßnahmen.
- **Einheitliches Erscheinungsbild** (Mobilitätspunkt München) zur Wiedererkennbarkeit.
- Begleitende **Öffentlichkeitsarbeit** zur Bekanntmachung der Standorte.



Ort

Schrittweise Entwicklung: Start mit Pilotstationen an zentralen Kreuzungen, anschließend Ausweitung in Wohnquartiere.



6.1.3 Aufenthaltsqualität

Straßenraum – Aufenthaltsqualität erhöhen **M-20** Aufenthaltsqualität

Straßenräume werden so gestaltet, dass sie nicht nur Verkehr aufnehmen, sondern auch zum Verweilen, Begegnen und sicheren Aufhalten einladen.

Aufenthaltsqualität

Grobeinordnung Kosten: €€

Priorisierung: Priorisierung abwarten

Grobeinordnung Umsetzungsdauer: ⏱⏱

Beschreibung

Viele **Straßenräume** sind **sehr** auf den **Autoverkehr ausgerichtet.** Das führt zu wenig Platz und Qualität für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen. **Fehlende Sitzflächen**, **Begrünung** und **Aufenthaltsbereiche** führen dazu, dass der Straßenraum weniger einladend ist.

Die Maßnahme umfasst:

- **Beruhigung** des **Verkehrs** (z. B. Fahrbahneinengungen, Tempo-30-Zonen, verkehrsberuhigte Bereiche).
- **Barrierefreiheit** verbessern, damit alle gut unterwegs sein können.
- **Straßen schöner** und **einladender** gestalten.
- Mehr **Aufenthaltsqualität** schaffen – mit Bänken, Bäumen, Beeten, Trinkwasserbrunnen und Schatten.
- **Kunst, Spiel-** und **Bewegungsmöglichkeiten** dort, wo es passt.
- **Besonderer Fokus** auf **Schulwege, zentrale Plätze** und **stark genutzte Straßen.**



Ort

Die Maßnahme sollte bei allen zukünftigen Baumaßnahmen mitgedacht und berücksichtigt werden.
Die Nummern der Standorte sind auf der Karte oben eingezeichnet.

- 127: Georg-Reismüller-Straße/Franz-Nißl-Straße: *Großer Kreuzungsbereich mit Potential zur Umgestaltung und Aufwertung*
- 1008: Karl-Gayer-Straße/Pringsheimstraße: *Vorhandene Fläche im Seitenraum mit Potential zur Aufwertung*
- 1042: Eisolzrieder Str.: *Großer Kreuzungsbereich mit Potential zur Umgestaltung und Aufwertung*



Fußwege – Beleuchtung ausbauen

M-21 Aufenthaltsqualität

Entlang wichtiger Fußwege werden zusätzliche oder modernisierte Straßenlampen installiert.

Aufenthaltsqualität

Priorisierung: Priorisierung abwarten

Grobeinordnung Kosten: €€

Grobeinordnung Umsetzungsdauer: 🕒🕒 – 🕒🕒🕒

Beschreibung

Teilweise sind Fußwege **kaum** oder **gar nicht beleuchtet.** Das führt zu **Unsicherheitsgefühlen**, **Stolpergefahren** und weniger Nutzung in der Dunkelheit. Besonders problematisch ist dies auf **Schulwegen**, in **Parks**, an **Haltestellen** und in **Unterführungen**.

Die Maßnahme umfasst:

- **Prüfen**, **wo Beleuchtung sinnvoll** ist – zum Beispiel dort, wo **viele Menschen** zu Fuß unterwegs sind oder wo **Sicherheit** besonders **wichtig** ist.
- **Installation** oder **Modernisierung** von **Beleuchtungssystemen** (energieeffizient, blendfrei, eventuell mit Bewegungsmeldern)

Ort

Die Auswertung beschränkt sich auf die Öffentlichkeitsbeteiligung. Im Rahmen der Analyse wurde durch den Gutachter keine Beleuchtungserfassung durchgeführt. **Priorisiert** werden sollten **Haupt**- und wichtige **Verbindungsstraßen** sowie **Bereiche** mit **viel Verkehr**, **Straßen** mit **ÖPNV-Haltestellen** und **wichtige Nutzungen** wie Schulen.

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden die folgenden Straßenzüge genannt:

- Georg-Reismüller-Str.
- Eversbuschstraße
- Spielplatz an der Stieglstraße

Für eine umfassende Bestandsaufnahme ist ein Beleuchtungskonzept notwendig.



6.1.4 Sonstige

Sichere Schulwege – Kommunikation und Information	M-22 Verkehrsmittelübergreifende Maßnahmen
Maßnahmen, die Schüler*innen dabei unterstützen sollen, sicher und selbstständig zur Schule zu kommen.	
Sonstige	**Grobeinordnung Kosten:**
Priorisierung: Priorisierung abwarten	**Grobeinordnung Umsetzungsdauer:**

Beschreibung

Wie können Schulwege noch sicherer werden?

- **Mobilitätsbeauftragte Person benennen:** Schulen benennen feste Ansprechpersonen, die den Austausch zwischen Schüler*innen- und Elternvertretungen, Verwaltung und weiteren Beteiligten übernehmen.
- **Kinderwegepläne erstellen:** Die Stadt erstellt Pläne, die Familien im Stadtteil bei der Planung sicherer Fußwege für die Kinder zur Schule und in der Freizeit unterstützt. Darin sind Informationen wie die Standorte von Schulweghelfer*innen, sicheren Querungsmöglichkeiten, breiten Gehwegen und ähnliches enthalten. Zur Erarbeitung der Kinderwegepläne soll das lokale Wissen von Kindern und Jugendlichen einbezogen werden.
- **Kommunikation stärken:** Ein wichtiger erster Schritt für Schulen ist, mit Kindern, Lehrkräften und Eltern über das Problem der Elterntaxis (Bring- und Holdienste der Eltern mit dem Auto) zu sprechen. Diese erhöhen den Verkehr im Umfeld der Schulen und damit das Risiko für Unfälle. Kindern wird die Möglichkeit eine selbstbestimmte Mobilität durch Bewegung zu erleben genommen.
- **Schüler*innen motivieren:** Mit Wettbewerben und Aktionen wie „Kreuz und Quer, „Fit in die Schule, fit für die Zukunft“ oder dem „Schulradeln“ werden Kinder spielerisch an das Laufen und Fahrradfahren herangeführt.



Beispiel Schulwegeplan mit empfohlenen Schulwegrouten, Aufmerksamkeitspunkten sowie Treffpunkten für Laufgemeinschaften

Parken – Gute Lösungen für freie Gehwege

M-23 Verkehrsmittelübergreifende Maßnahmen

Effiziente Nutzung des vorhandenen Parkraums, um Flächen im öffentlichen Raum freizuhalten.

Sonstige

Grobeinordnung Kosten: € – €€€

Priorisierung: Priorisierung abwarten

Grobeinordnung Umsetzungsdauer: 🕒🕒

Beschreibung

Wenn weniger Autos auf Gehwegen parken dürfen, braucht es andere Lösungen. Parkplätze sollen Teil eines umfassenden Plans sein, sowohl in neuen als auch in bestehenden Quartieren:

- **Quartiersgaragen**
  Parkplätze werden in zentralen Anlagen zusammengefasst, um das Parken auf der Straße zu reduzieren.
- **Regelungen für Bewohnerparken**
  Einführung von Parkgebühren, zeitlichen Begrenzungen sowie speziellen Parkbereichen für Bewohnende.
- **Wirtschafts- und Lieferverkehre**
  Klare Lade- und Lieferzonen sollen den Verkehr besser organisieren.
- **Nachhaltige Mobilität integrieren**
  Förderung von Carsharing, Fahrradabstellplätzen und einer guten Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr als Alternative zum eigenen Auto.

Ort

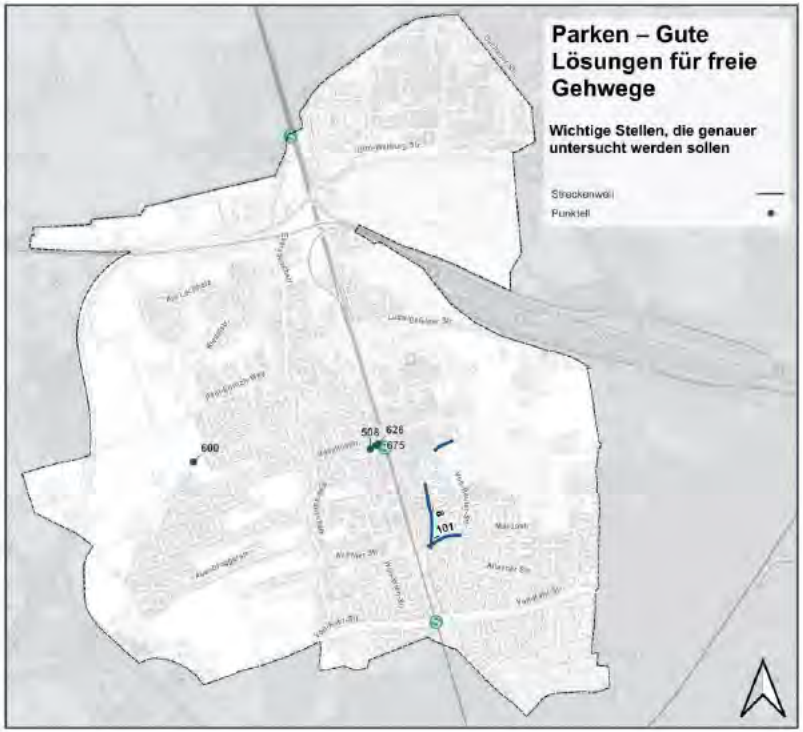
Die Auswertung beschränkt sich auf die Bestandsanalyse und die Öffentlichkeitsbeteiligung. Im Rahmen der Analyse wurde durch den Gutachter keine Parkraumerhebung durchgeführt.

Folgende Bereiche wurden als besonders relevant für Verbesserungen zum Thema Parken eingestuft:
Die Nummern der Standorte sind auf der Karte oben eingezeichnet.

- 101: Manzostraße: *Viel Parkverkehr auf Straße mit mittlerer Verkehrsstärke*
- 508: Vesaliusstraße: *Viel Parkverkehr auf Straße mit mittlerer Verkehrsstärke*
- 626, 675: Bereich um den Oertelplatz: *Insbesondere Bedarf an Kurzzeitparken*
- 600: Ernst-von-Haeckel-Str.: *Viel Parkverkehr auf Straße mit mittlerer Verkehrsstärke; teilweise keine Gehwege*
- 8: Angerlohstraße: *Schmale Gehwege, mittlere Verkehrsstärke, Schulweg*

Alternative Parkmöglichkeiten prüfen, wie zum Beispiel:

- **Prüfung ob Supermarktparkplätze** abends **durch Vereinbarungen** mit den **Betreiber*innen** für das **Parken** genutzt werden können.
- Die **Tiefgarage** des **EVER.S** sollte **attraktiver werden**. In der Georg-Reismüller-Straße und Vesaliusstraße gibt es viele parkende Autos und wenig freie Parkplätze.



Nahversorgung – Kurze Wege für den Alltag ermöglichen

M-24 Verkehrsmittelübergreifende Maßnahmen

Angebote der Nahversorgung sollen gesichert und durch zusätzliche Standorte ergänzt werden, sodass alltägliche Wege zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt werden können.

Sonstige

Grobeinordnung Kosten: €

Priorisierung: Priorisierung abwarten

Grobeinordnung Umsetzungsdauer: 🕐 – 🕐🕐🕐

Beschreibung

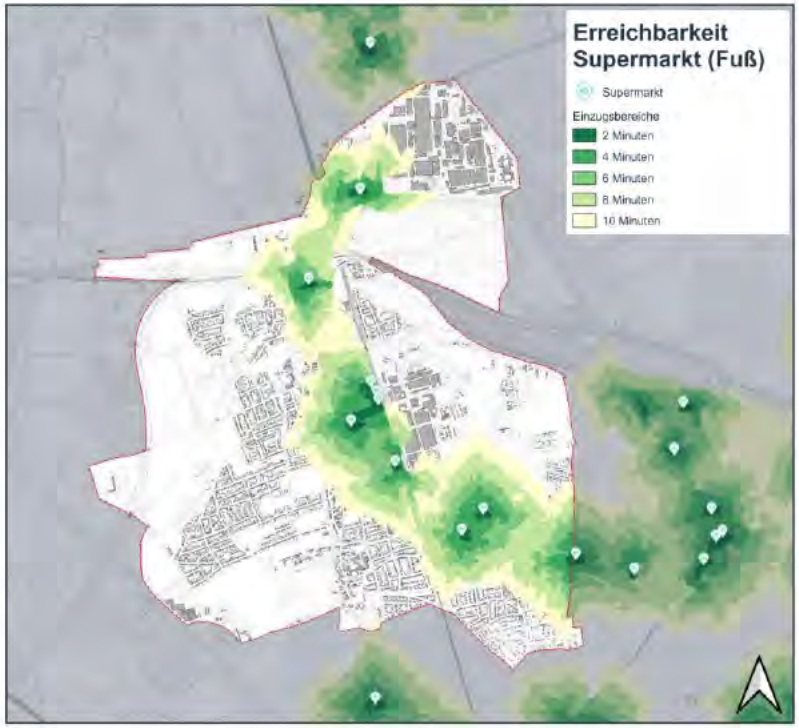
Wenn es in der Nähe von Wohnorten genügend Geschäfte und Dienstleistungen für den Alltag gibt, können viele **Erledigungen** bequem **ohne Auto** erfolgen. Die Stadt kann im Rahmen ihrer Möglichkeiten daraufhin wirken:

- **Bestehende Angebote bewahren** – Geschäfte für den täglichen Bedarf sollen in der Nähe bleiben.
- **Dezentrale Strukturen fördern** – kleinere Geschäfte direkt in den Wohngebieten schaffen, durch zukünftige Baupläne.
- **Leerstehende Ladenflächen** nutzen – freie Läden für Geschäfte des täglichen Bedarfs verwenden.
- **Wege verkürzen** – sichere und kurze Wege erleichtern Einkäufe zu Fuß oder mit dem Fahrrad.
- **Wohngebiete beleben** – mehr Einkaufsmöglichkeiten verbessern die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum.
- **Zusammenarbeit stärken** – Kommune, Handel und Eigentümer entwickeln gemeinsam gute Lösungen.

Ort

Beispiel Erreichbarkeit der Supermärkte in Allach-Untermenzing – siehe dafür Abbildung rechts:

- **Lebensmittelgeschäfte** sind hauptsächlich entlang der zentralen Verbindung von Karlsfeld bis zur Allacher Straße konzentriert.
- Folge: **Wohngebiete westlich** der **Eversbuschstraße** haben **keinen Zugang** zu Lebensmittelgeschäften **innerhalb** von **10 Gehminuten**.
- Das **gleiche Problem** besteht auch für **andere wichtige Ziele** wie Apotheken und Bäckereien.



Service und Information – Mobilitätsbildung und Aktionen

M-25 Verkehrsmittelübergreifende Maßnahmen

In Verwaltung, Politik und Öffentlichkeit werden Mobilitätsthemen regelmäßig und zielgruppengerecht kommuniziert.

Sonstige

Grobeinordnung Kosten:

Priorisierung: Priorisierung abwarten

Grobeinordnung Umsetzungsdauer:

Beschreibung

Öffentlichkeitsarbeit ist ein wichtiger Teil der Mobilitätsplanung. Sie sorgt für klare und offene Kommunikation, bietet Möglichkeiten zur Beteiligung und fördert ein besseres Miteinander im Verkehr. Gleichzeitig hilft Mobilitätsbildung dabei, bewusstes und verantwortungsvolles Verhalten zu entwickeln.

Die Kommunikation soll eine gute und sinnvolle **Ergänzung** zu schon **bestehenden Kommunikationsangeboten** des **Mobilitätsreferates** sein.

- **Regelmäßig informieren** – aktuelle Inhalte über Broschüren, Plakate, digitale Kanäle und Veranstaltungen teilen.
- **Rücksichtnahme** im **Straßenverkehr** fördern – Kampagnen und Aktionen für ein besseres Miteinander im Straßenverkehr organisieren.
- **Wissen** über **Mobilität stärken** – Programme in Schulen, Vereinen und Betrieben über nachhaltige Mobilität und sicheres Verhalten anbieten.
- Viele **verschiedene Formate** nutzen – Aktionen wie Stadtradeln, Informationsabende, Workshops und Online-Veranstaltungen.
- **Zusammenarbeit** mit **Arbeitgeber*innen** – Unternehmen einbeziehen, um herauszuarbeiten, wo die betriebliche Mobilität noch unterstützt werden kann. Die Maßnahmen können sowohl betriebliche Abläufe also auch die Mitarbeitermobilität betreffen. Angeknüpft werden kann hier an ein das Programm zum Betrieblichen Mobilitätsmanagement.

Themen

Aus der Öffentlichkeitsbeteiligung gehen diese relevanten Themen hervor:

- **Verhalten** in der **Fahrradstraße**
- **Verhalten** auf **gemeinsamen Geh**- und **Radwegen**
- **Abstellen** von E-Tretrollern
- Einhalten von Kfz-**Geschwindigkeiten**
- Gegenseitige **Rücksichtnahme** aller Verkehrsteilnehmenden



6.2 Umsetzungsempfehlungen

Im vorherigen Kapitel wurden die zielorientierten Maßnahmen in Steckbriefform dargestellt. Diese Maßnahmen tragen sowohl zur Erreichung der Leitziele bei und adressieren gleichzeitig die identifizierten Problemstellen (vgl. Anhang I). Für die Ableitung konkreter Umsetzungsempfehlungen werden die priorisierten Maßnahmen mit der priorisierten Pain-Point-Liste verknüpft.

Priorisierte Maßnahmen

Das Ergebnis der Maßnahmenpriorisierung ist in Tabelle 18 dargestellt. Die zehn Maßnahmen mit der höchsten Priorität sind dort rot hervorgehoben. Für diese Maßnahmen werden im weiteren Prozess konkrete Umsetzungsempfehlungen erarbeitet. Es handelt sich um folgende Maßnahmen:

- Busverkehr - Mehr Busse, mehr Haltestellen
- Radverkehr - Ausbau des Radwegenetzes
- Straßenüberquerung - Fuß- und Radquerungen sicher machen
- Platz auf dem Gehweg – Umgang mit Gehwegparken
- Sicherheit - Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung auf der Straße
- Rad- und Fußverkehr - Neue Verbindungen schaffen
- Carsharing – Einrichten
- Nahversorgung - Kurze Wege für den Alltag ermöglichen
- Fußverkehr - Gehwege ausbauen
- Kreuzungen - Querung für Rad- und Fußverkehr erleichtern
- Fußverkehr – Verkehrsberuhigung[4]

In Abstimmung mit der AG werden auf Basis dieser priorisierten Maßnahmen konkrete Umsetzungsempfehlungen ausgearbeitet. Für alle weiteren Maßnahmen wird auf die Steckbriefe in Kapitel 6.1 sowie die Zuordnung der Pain Points in Anhang I verwiesen.

Tabelle 18: Gesamtergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung zur Maßnahmenpriorisierung

Nr.	Maßnahme	Votes	Ranking
14	Busverkehr - Mehr Busse, mehr Haltestellen	143	1
8	Radverkehr - Ausbau des Radwegenetzes	117	2
9	Straßenüberquerung - Fuß- und Radquerungen sicher machen	80	3
3	Platz auf dem Gehweg - Umgang mit Gehwegparken	62	4
12	Sicherheit - Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung auf der Straße	54	5
7	Rad- und Fußverkehr - Neue Verbindungen schaffen	47	6
16	Carsharing – Einrichten	42	7
24	Nahversorgung - Kurze Wege für den Alltag ermöglichen	40	8
1	Fußverkehr - Gehwege ausbauen	38	9
10	Kreuzungen - Querung für Rad- und Fußverkehr erleichtern	33	10
22	Sichere Schulwege - Kommunikation und Information	32	11
15	Flexible Fahrdienste - Angebote schaffen	30	12
4	Platz auf Geh- und Radweg - Pflanzen zurückschneiden	26	13
6	Barrierefreie Bewegung - Wege für alle nutzbar machen	24	14
20	Straßenraum - Aufenthaltsqualität erhöhen	24	14
18	E-Tretroller - Abstellflachen schaffen	22	16
23	Parken - Gute Lösungen für freie Gehwege	22	16
5	Platz auf Geh- und Radweg - Weitere Hindernisse entfernen	21	18
2	Fußverkehr – Verkehrsberuhigung	20	19
11	Fahrradabstellplätze – Ausbauen	18	20
21	Fußwege - Beleuchtung ausbauen	18	20
13	Busverkehr - Haltestellen barrierefrei ausbauen	15	22
17	Bikesharing – Einrichten	14	23
19	Mobilitätspunkte - Angebote bündeln	10	24
25	Service und Information - Mobilitätsbildung und Aktionen	10	24
	Summe	**962**	
	Anzahl Teilnehmende	**195**	

[4] Diese zielorientiere Maßnahme wurde im Rahmen der Beteiligung nicht unter die zehn priorisierten Maßnahmen gewertet. Die Schwachstellenanalyse zeigt jedoch, dass in weiten Bereichen sehr schmale oder gar keine Gehwege im Seitenraum vorhanden sind. Um die Sicherheit und Attraktivität des Fußverkehrs sowie die Aufenthaltsqualität in diesen Bereichen zu erhöhen, eignen sich neben dem Ausbau von Gehwegen auch verkehrsberuhigende Maßnahmen. Aus fachlicher Sicht sollte diese Maßnahme in den Umsetzungsempfehlungen zusätzlich aufgenommen und weiter konkretisiert werden.

Priorisierte Pain-Point-Liste

Wie in Anhang I dargestellt, wurden sämtliche Pain Points, die direkt den Fuß- oder Radverkehr betreffen, im Rahmen der Bestandsanalyse priorisiert. Die Priorisierung erfolgte anhand der Kriterien:

- Netzwerk-Hierarchie
- Bedeutung für die Bürger*innen
- Effekt auf die Nahmobilität

Weitere Problemstellen, die beispielsweise aufgrund einer fehlenden räumlichen Zuordnung nicht mit dieser Systematik berücksichtigt werden konnten, wurden gutachterlich geprüft. Um die Vielzahl möglicher Umsetzungsempfehlungen auf ein bearbeitbares Maß zu reduzieren und gleichzeitig die wichtigsten Handlungsbedarfe gezielt zu adressieren, werden in den folgenden Schritten ausschließlich die höchst priorisierten Pain Points berücksichtigt.

In den folgenden Kapiteln sind die Umsetzungsempfehlungen – untergliedert nach den zielorientierten Maßnahmen – als Steckbriefe aufgeführt. Jeder Steckbrief enthält:

- Fortlaufende ID der Pain-Point-Liste
- Titel der Umsetzungsempfehlung
- Ausgangslage
- Beschreibung
- Grobeinordnung Kosten *(Können lediglich sehr grob eingeordnet werden. Bei Maßnahmen, welche einen langfristigen Betrieb (ÖPNV/Sharing) erfordern, entspricht die Grobeinordnung einem Zeitraum von 3 Jahren)*
  -  < 100.00 €
  -  100.00 € - 1 Mio. €
  -  > 1 Mio. €
- Grobeinordnung Umsetzungsdauer *(kann lediglich sehr grob eingeordnet werden)*
  -  0 – 2 Jahre
  -  2 – 8 Jahre
  -  über 8 Jahre
- Hinweise Richtlinien

6.2.1 Busverkehr – Mehr Busse, mehr Haltestellen

694, 699, 477	Taktverdichtung der Linie X36	🕐🕐 _ 🕐🕐🕐	💰💰💰

Ausgangslage: Der Ende 2019 eingeführte Expressbus bildet eine bedeutende und häufig die einzige schnelle Tangentialverbindung von Allach in den Münchner Norden. Die U-Bahn-Haltestellen Olympiaeinkaufszentrum, Oberwiesenfeld (U3), Frankfurter Ring (U2), sowie Studentenstadt und Alte Heide (U6) sind dadurch zügig erreichbar. Neben der guten Anbindung an Ziele im Münchner Norden bietet der X36 dadurch auch eine Alternative bei Störungen der S-Bahn, um die Münchner Innenstadt in innerhalb von 30 Minuten zu erreichen. Aktuell verkehrt der Bus von Montag bis Samstag zwischen 6 und 22 Uhr im 20-Minuten-Takt. An Sonntagen sowie nachts finden keine Fahrten statt, was ein Defizit darstellt. Der Vergleich der ÖV-Güteklassen aus Allach-Untermenzing mit dem Münchner Durschnitt zeigt insbesondere in den Abendstunden und dem Wochenende eine schwächere Erschließung und allgemein eine starke Abhängigkeit von einer zuverlässigen S-Bahn.

Beschreibung: Prüfung einer Angebotsausweitung mit Verkehrszeiten im 10-Minuten-Takt (mindestens in der Hauptverkehrszeit), Ausweitung der Fahrten am Sonntag sowie einer allgemeinen Betriebsverlängerung bis 23 Uhr.



Abbildung: Streckenverlauf MVG-Linie X36

Kartendarstellung: MVV GmbH

Hinweise Richtlinien: Münchner Nahverkehrsplan 2021, Mobilitätsstrategie 2035

625	Taktverdichtung der Linie 165	🕐🕐 _ 🕐🕐🕐	💰💰💰

Ausgangslage: Die Linie 165 übernimmt eine wichtige Rolle bei der Feinerschließung im Bezirk und sorgt zugleich für eine direkte Verbindung zur U-Bahnhaltestelle Westfriedhof. Die Linie verkehrt täglich im 20-Minuten-Takt. Montag bis Freitag erfolgt die Bedienung zwischen 5:30 und 21 Uhr, an Samstagen ab 7:30 Uhr. Sonntags ist das Angebot eingeschränkt zwischen 11-19 Uhr.

Beschreibung: Prüfung einer Angebotsausweitung mit Verkehrszeiten im 10-Minuten-Takt (mindestens in der Hauptverkehrszeit) sowie einer Verlängerung der Bedienzeiten in die späten Abendstunden. Auch gilt es zu prüfen, ob der Linienweg angepasst werden kann, um das aktuell in Entwicklung befindliche Kirschgelände anzubinden. Hierbei gilt es Umwege möglichst zu vermeiden.



Abbildung: Streckenverlauf MVG-Linie 165

Kartendarstellung: MVV GmbH

Hinweise Richtlinien: Münchner Nahverkehrsplan 2021, Mobilitätsstrategie 2035

474/577	Angebotsausweitung der Linie 160 bis Allach	🕐🕐 _ 🕐🕐🕐	💰💰

Ausgangslage: Die Buslinie 160 verbindet Allach, aus Richtung Karlsfeld kommend, mit Pasing. Der in der Beteiligung geäußerte Wunsch nach einer Aufwertung zur Expressbuslinie wird nicht weiterverfolgt, da nur geringes Potenzial für eine Fahrzeitverkürzung gesehen wird – aktuell ist die Fahrzeit lediglich etwa fünf bis zehn Minuten länger als mit dem Pkw. Ein Defizit zeigt sich hingegen bei der Taktung: Viele Verstärkerfahrten aus Pasing enden bereits an der Haltestelle Blutenburg oder am Allacher Bahnhof. Dies führt einerseits zu einem schwer merkbaren Fahrplan und andererseits dazu, dass auf weiten Teilen des Linienwegs lediglich ein 20-Minuten-Takt oder weniger angeboten wird. Insbesondere im Hinblick auf das Neubauprojekt an der Hirmerei mit rund 230 Wohneinheiten besteht ein erhöhter Bedarf an einer besseren Anbindung des nördlichen Allachs. Darüber hinaus bietet die Linie 160 eine wichtige Anbindung an das staatliche Gymnasium Karlsfeld, das im Schuljahr 2025/2026 eröffnet wurde. Die Bestandsanalyse zeigt, dass für den gesamten Bezirk eine verbesserte Anbindung nach Pasing erzielt werden sollte.

Beschreibung: Prüfung einer Angebotsausweitung damit alle Fahrten den kompletten Linienweg bedienen.

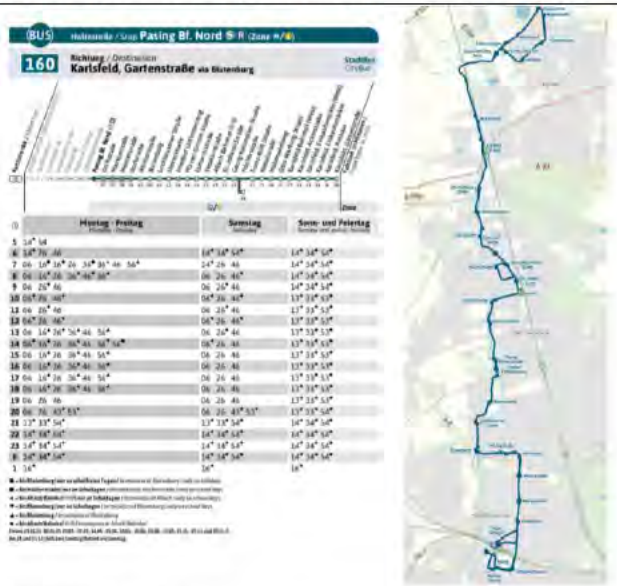


Abbildung: Aushangfahrplan und Streckenverlauf - Linie 160

Kartendarstellung: MVV GmbH

Hinweise Richtlinien: Münchner Nahverkehrsplan 2021, Mobilitätsstrategie 2035

574/657	Angebotsausweitung der Linie 164 bis Allach	🕐🕐 _ 🕐🕐🕐	💰💰

Ausgangslage: Die Buslinie 164 fährt zwischen der Augustenfelder-Straße in Allach und dem Westfriedhof von Montag bis Sonntag zwischen 05:30 und 21:00 Uhr im 20-Minutentakt sowie im 10-Minuten-Takt während der Hauptverkehrszeit an Schultagen. Die zusätzlichen Verstärkerfahrten enden jedoch bereits am Pasinger Heuweg. Ab 21 Uhr endet die Linie ebenfalls am Pasinger Heuweg und fährt nicht mehr bis zur Augustenfelder-Straße. Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2025 verkehrt der bisherige Rufbus als Ringlinie 164 zwischen 21.30 Uhr bis 1:15 Uhr als Regelangebot vom Bahnhof Allach über die Franz-Nißl-Straße, die Augustenfelder Straße und die Eversbuschstraße zurück zum S-Bahnhof Allach. Dadurch besteht ab 21 Uhr an der Haltestelle Riederstraße keine Busverbindung mehr.

Beschreibung: Prüfung einer Weiterführung der Linie in der nachmittäglichen Hauptverkehrszeit und am Abend bis zur Augustenfelder-Straße statt nur bis zum Pasinger Heuweg. Prüfung einer zukünftigen Bedienung der Riederstraße auch in den Abendstunden.



Abbildung: Aushangfahrplan und Streckenverlauf MVG-Linie 164

Kartendarstellung: MVV GmbH

Hinweise Richtlinien: Münchner Nahverkehrsplan 2021, Mobilitätsstrategie 2035

489/563	Neue Buslinie zur Anbindung Kirschgelände	🕐🕐 _ 🕐🕐🕐	💰💰💰

Ausgangslage: Es gibt derzeit nur den Bus 163, der eine Anbindung von Moosach bis Allach Ost bietet. Diese Verbindung fährt alle 20 Minuten. Zwischen Allach und Karlsfeld verkehrt der Bus 160, im 20-Minuten-Takt in der Hauptverkehrszeit und einem 40-Minuten-Takt in der Nebenzeit. In der Nähe des Bahnhofs Allach entsteht zudem das neue große Wohngebiet „Kirschgelände“, und auch ein Altenheim, was die Nachfrage erhöht; derzeit ist dort jedoch noch keine Busanbindung vorhanden.

Beschreibung: Prüfung, ob eine neue Buslinie eingerichtet werden kann, die Moosach, das Kirschgelände, den Bahnhof Allach und Karlsfeld miteinander verbindet. Für eine solche Linie oder die Anpassung vorhandener Linien zur Sicherstellung einer attraktiven Anbindung des Kirschgeländes ist eine separate Machbarkeitsanalyse erforderlich.

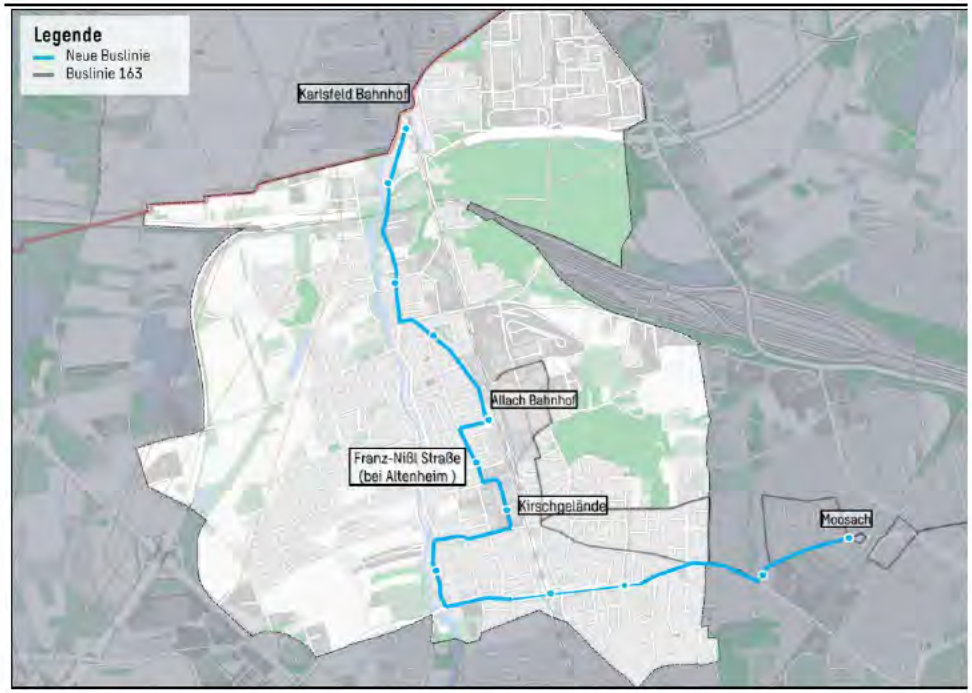


Abbildung: Vorschlag für eine neue Buslinie

Hinweise Richtlinien: Münchner Nahverkehrsplan 2021, Mobilitätsstrategie 2035

6.2.2 Radverkehr - Ausbau des Radwegenetzes

102	Jestelstraße		

Ausgangslage: Die Bauseweinallee führt einen Radweg, der den verkehrsberuhigten Bereich Jestelstraße kreuzt. Aufgrund dichter Vegetation können Fahrzeugführende aus der Jestelstraße die aus Westen kommenden Radfahrenden nicht rechtzeitig erkennen.

Beschreibung: Roteinfärbung des querenden Zweirichtungsradwegs zur Erhöhung der Aufmerksamkeit sowie regelmäßiger Grünschnitt zur Verbesserung und Sicherung der Sichtbeziehungen.



Jestelstraße

Quelle: Bayerische Vermessungsverwaltung [www.geodaten.bayern.de]
Datenlizenz: Creative Commons Namensnennung 4.0 International Lizenz (CC BY 4.0) [https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.de]

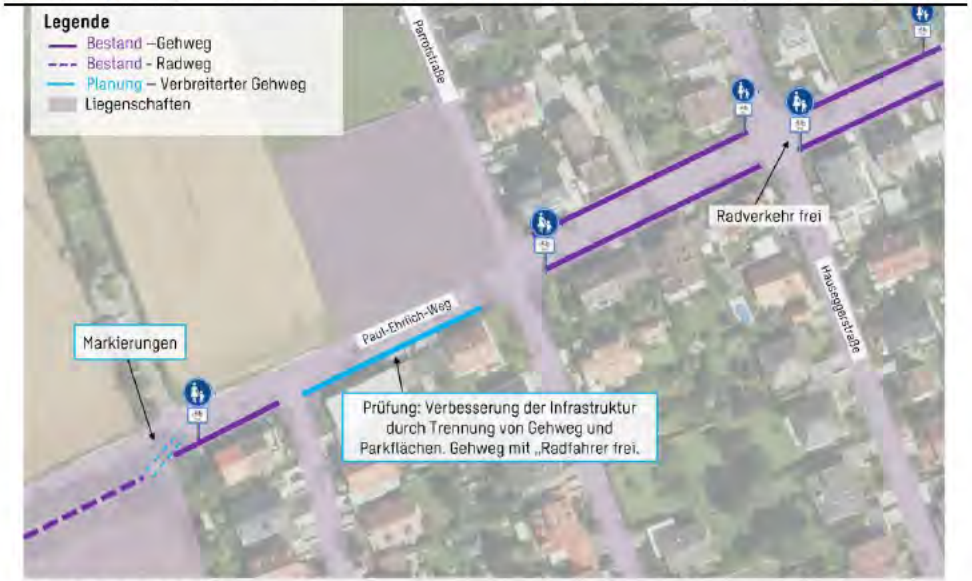
N

Hinweise Richtlinien: FGSV: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen 2010

147	Paul-Ehrlich-Weg		

Ausgangslage: Die Paul-Ehrlich-Straße ist Bestandteil einer ausgeschilderten Radroute. Während im östlichen Abschnitt eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h gilt, beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit im westlichen, unbebauten Abschnitt 50 km/h. In diesem Bereich ist ein baulich angelegter Radweg vorhanden. Als Anbindung aus/in Richtung Westen ist die Straße auch für den Kfz-Verkehr (Schwerverkehr) von besonderer Bedeutung.

Beschreibung: Verbreiterung des Gehwegs auf mindestens 2,5 m im Abschnitt zwischen der Parrotstraße und dem Zweirichtungsradweg in Hinblick auf eine Freigabe des Gehwegs für den Radverkehr („Fahrrad frei") entlang der gesamten Straße in Kombination mit der bestehenden Tempo-30-Regelung. Der sichere und zügige Radverkehr hat somit die Möglichkeit, offiziell im Mischverkehr zu fließen. Unsicherer Radverkehr kann bei entsprechenden Seitenraumbreiten in Schrittgeschwindigkeit offiziell auf dem Gehweg fahren. Das Konfliktrisiko zwischen dem Radweg im Westen und dem Mischverkehr sollte reduziert werden. Prüfung einer Überleitung des Radverkehrs vom Zweirichtungsradweg in den Mischverkehr am westlichen Ortseingang mittels Markierungen und Beschilderung.



Paul-Ehrlich-Weg

Quelle: Bayerische Vermessungsverwaltung [www.geodaten.bayern.de]
Datenlizenz: Creative Commons Namensnennung 4.0 International Lizenz (CC BY 4.0) [https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.de]

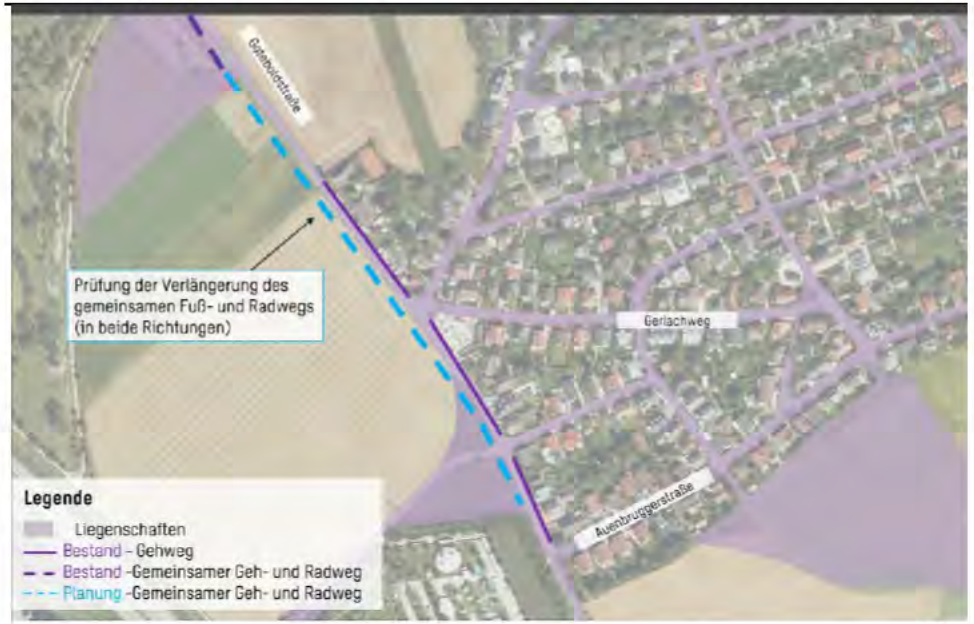
N

Hinweise Richtlinien: FGSV: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen 2010

148	Goteboldstraße		

Ausgangslage: Die Goteboldstraße ist für den Fuß- und Radverkehr insbesondere für den Freizeitverkehr und die Anbindung an den Langwieder und den Lußsee eine wichtige Verbindung. Sie ist Teil einer ausgeschilderten Radroute, die an beiden Enden – im Norden und im Süden – an einen Radweg anschließt. Zwischen 2018 und 2023 ereigneten sich auf diesem Abschnitt fünf Unfälle – drei davon unter Beteiligung des Radverkehrs. Der nördliche Teil außerhalb von München hat eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h und einen von der Fahrbahn getrennten gemeinsamen Geh- und Radweg. Auf dem südlichen Teil (LHM) gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h.

Beschreibung: Prüfung einer Weiterführung des im nördlichen Teil liegenden gemeinsamen Geh- und Radweges mit einer Breite von 3 m für den bidirektionalen Verkehr, einschließlich des erforderlichen Grunderwerbs auf der rund 350 m langen Strecke.



Goteboldstraße

Quelle: Bayerische Vermessungsverwaltung [www.geodaten.bayern.de]
Datenlizenz: Creative Commons Namensnennung 4.0 International Lizenz (CC BY 4.0) [https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.de]

Hinweise Richtlinien: FGSV: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen 2010

149, 653	Siberstraße		

Ausgangslage: Die Siberstraße wird sowohl von Kraftfahrzeugen als auch von Fahrradfahrenden stark genutzt. Für den Radverkehr ist jedoch keine Infrastruktur vorhanden. Zwischen 2017 und 2023 kam es in diesem Bereich zu acht Unfällen unter Beteiligung von Rad- oder Fußverkehr. Die Straße liegt im Anschluss an die Fahrradstraße Servetstraße und ist Teil des ausgeschilderten Radnetzes.

Beschreibung: Die Fahrradstraße in der Behringstraße sollte, wenn möglich bis zur Silberstraße verlängert werden, um eine durchgehende Nord-Südachse einzurichten und die Sicherheit zu erhöhen.



Siberstraße

Quelle: Bayerische Vermessungsverwaltung [www.geodaten.bayern.de]
Datenlizenz: Creative Commons Namensnennung 4.0 International Lizenz (CC BY 4.0) [https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.de]

Hinweise Richtlinien: FGSV: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen 2010

150	Karl-Von-Roth Straße und Angerlohstraße		

Ausgangslage: Der südliche Teil der Angerlohstraße ist eine Radvorrangroute. Aufgrund der parkenden Autos müssen Kraftfahrzeuge häufig von Lücke zu Lücke fahren und dabei beschleunigen, was für Radfahrende gefährlich ist. Die Straße ist zudem sehr schmal, mit einer Fahrbahnbreite von etwa 5,5 m und einem Gehweg von rund 1,2 m. In der Karl-von-Roth-Straße gab es zwei Unfällen zwischen 2016 und 2023.

Beschreibung: Der Abschnitt der Angerlohstraße, der Teil der Radvorrangroute ist, soll zur Fahrradstraße umgewandelt werden. Trotz der Einrichtung einer Fahrradstraße soll der Busverkehr weiterhin zugelassen sein. Die Einrichtung der Fahrradstraße sollte in Kombination mit einer Reduzierung von Parkständen einhergehen, um die Befahrbarkeit für den Radverkehr zu verbessern. In der Krautheimstraße soll bei bestehender Tempo-30-Regelung der Mischverkehr beibehalten werden. Aufgrund von Unfallhäufungen soll in der Karl-von-Roth-Straße die Radverkehrsführung verbessert werden (Fahrradstraße/getrennter Radweg). Darüber hinaus wird die Prüfung von Parkverbotszonen auf der Ostseite der Karl-von-Roth-Straße empfohlen um das Begegnen des Kfz-Verkehrs (insb. Bus – Bus) zu erleichtern. Alternativ wird empfohlen den Radverkehr im Zuge der Umsetzung des B-Planes Kirschgelände westlich der Bahn zu leiten (zwischen Hintermeierstraße und Allacher Straße).



Krautheimstraße/Angerlohstraße/Karl-Von-Roth Straße

Quelle: Bayerische Vermessungsverwaltung [www.geodaten.bayern.de]
Datenlizenz: Creative Commons Namensnennung 4.0 International Lizenz (CC BY 4.0) [https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.de]

Hinweise Richtlinien: FGSV: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen 2010

160, 615, 703, 1023	Vesaliusstraße		

Ausgangslage: Die Vesaliusstraße ist die Hauptanbindung aus/in Richtung Westen des Allacher Bahnhofs sowie den unterschiedlichen Nutzungen in diesem Bereich sowie entlang der Georg-Reißmüller-Straße. Die Fahrbahn ist rund 6,5 m breit und es verkehren sowohl Kfz inkl. mehrere Buslinien sowie der Radverkehr im Mischverkehr. Entlang der nördlichen Fahrbahn gilt durchgehend ein absolutes Halteverbot, auf der südlichen Fahrbahn ist Parken teilweise gestattet. Es gilt Tempo 30 km/h werktags zwischen 7 und 18 Uhr. Zwischen 2017 und 2024 haben sich entlang der Vesaliusstraße fünf Unfälle unter Beteiligung von Rad- und/oder Fußverkehr ereignet.

Beschreibung: Prüfung, ob der Radverkehr bei Fahrbahnbreiten zwischen 6 und 7 m richtlinienkonform bei Tempo 30 im Mischverkehr fließen kann. Gem. ERA ist die Führung im Mischverkehr bei den gegebenen Fahrbahnbreiten bis max. 400 Kfz/h verträglich. Als Alternative zur Radverkehrsführung in der Vesaliusstraße wird die Einrichtung einer Routenführung für den Radverkehr entlang der Hintermeierstraße vorgeschlagen (vgl. Ost-West-Radverbindung in Kapitel 6.2.2 Radverkehr - Ausbau des Radwegenetzes).



Vesaliusstraße

Quelle: Bayerische Vermessungsverwaltung [www.geodaten.bayern.de]
Datenlizenz: Creative Commons Namensnennung 4.0 International Lizenz (CC BY 4.0) [https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.de]

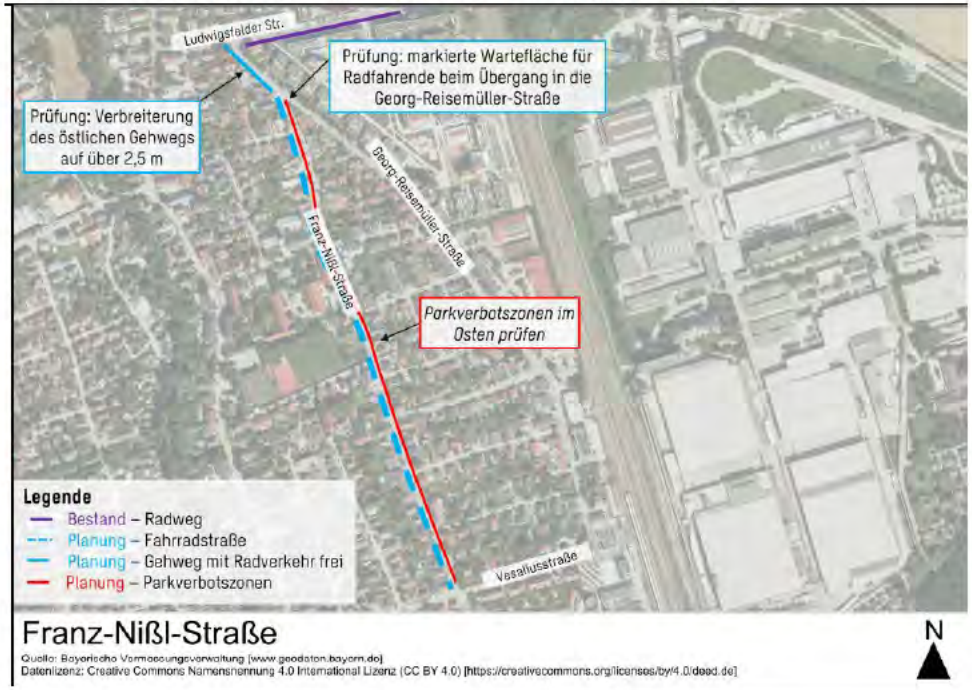
Hinweise Richtlinien: Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) und Verwaltungsvorschrift (VwV-StVO)

163	Franz-Nißl-Straße		

Ausgangslage: Die Franz-Nißl-Straße ist eine wichtige Nord-Süd-Verbindung zwischen Ludwigsfelder Straße und Von-Kahr-Straße. Es fehlt eine durchgehende Radverbindung von der Ludwigsfelder Straße zum Bahnhof Allach. Als Alternative zur Georg-Reisemüller-Straße soll eine Radverbindung über die Franz-Nißl-Straße geprüft werden.

Beschreibung: Prüfung der Umwandlung des nördlichen Abschnitts der Franz-Nißl-Straße (bis Vesaliusstraße) in eine Fahrradstraße mit zeitlich eingeschränktem Parkverbot, da diese Route Teil einer IR-IV-Radverkehrsverbindung ist. Als Lückenschluss zwischen dem Radweg der Ludwigsfelder Straße und der Franz-Nißl-Straße soll der nördliche Abschnitt der Georg-Reisemüller-Straße hinsichtlich der Radverkehrsführung geprüft werden. Denkbar ist eine Verbreiterung des östlichen Gehwegs (≥ 2,5 m) mit Freigabe für den Radverkehr. Zusätzlich ist eine Verbesserung des Knotenpunkts Franz-Nißl-Straße/Georg-Reismüller-Straße zur sicheren Führung des Radverkehrs aber auch in Bezug auf den Querungsverkehr zu Fuß (vgl. ID 127) zu prüfen

Prüfen, ob die einmündenden Straßen Feigstraße und Blumenbachstraße als Einbahnstraßen ausgewiesen werden können, um Konflikte mit dem Radverkehr im Bereich ihrer Einmündungen zu reduzieren.

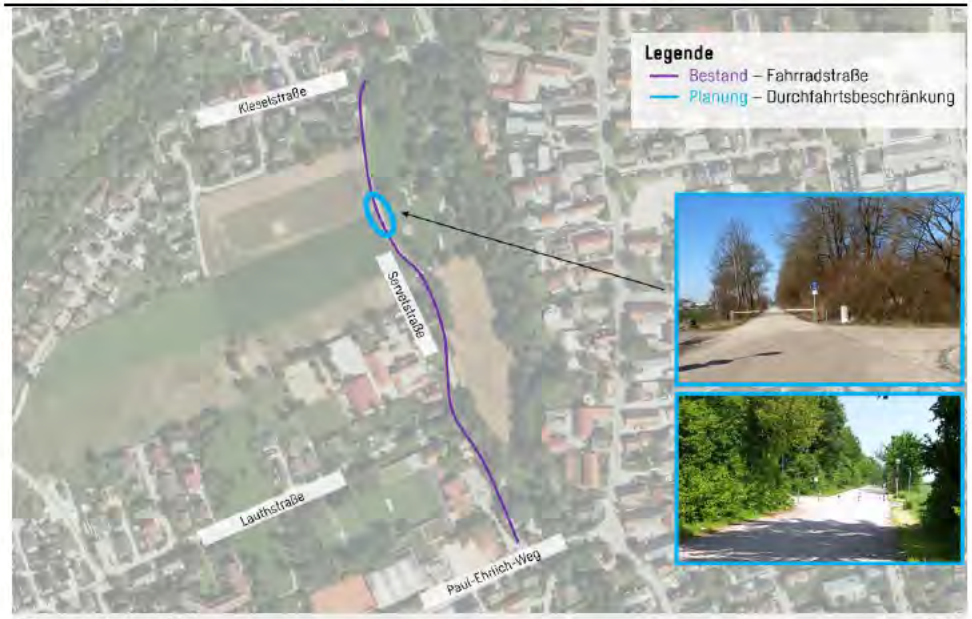


Hinweise Richtlinien: FGSV: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen 2010

498, 588, 672, 725	Servetstraße		

Ausgangslage: Die Servetstraße ist eine Fahrradstraße und die nördliche Weiterführung der Behringstraße. Diese ist sowohl an der südlichen Einfahrt als auch an der nördlichen Einfahrt mit dem Zusatz „Kfz-Anlieger frei" beschildert. Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden von mehreren Seiten eine erhöhte Kfz-Nutzung der Servetstraße als Ausweichroute der Eversbuschstraße benannt.

Beschreibung: Entlang der Servetstraße befinden sich Anlieger, welche auch zukünftig über die Servetstraße mit dem Kfz verkehren werden. Um den Ausweichverkehr der Eversbuschstraße über die Servetstraße vom Knotenpunkt Kleselstraße/Servetstraße bis Servetstraße/Paul-Ehrlich-Weg zu unterbinden werden Poller/Schranke auf Höhe der Sportanlage an der Würm empfohlen.



6.2.3 Straßenüberquerung - Fuß- und Radquerungen sicher machen

58	Georg-Reismüller-Str./Ludwigsfelder Straße	◷ - ◷◷	€ - €€

Ausgangslage: Der Knotenpunkt ist stark fahrdynamisch ausgebildet. Die Querungsdistanz über die Georg-Reismüller-Str. beträgt in der Ost-West-Achse rund 12 Meter. In der Ludwigsfelder Straße sowie der Georg-Reismüller Straße gilt im Bestand Tempo 50.

Beschreibung: Prüfung der Einrichtung einer Mittelinsel zur Reduzierung der Querungsdistanz. Durch den Bau einer Mittelinsel kann die Fahrdynamik beeinflusst und die Fahrzeuggeschwindigkeit in der Regel verringert werden. Zusätzlich wird die Integration barrierefreier Überquerungsstellen – einschließlich taktiler Bodenindikatoren – empfohlen (vgl. Maßnahme „Barrierefreie Bewegung – Wege für alle nutzbar machen" in Kapitel 6.1.1). Bei Planung und Dimensionierung sind die Anforderungen aus dem Busverkehr (mehrere Buslinien, welche den Knotenpunkt in alle Richtungen befahren) zu berücksichtigen.



Georg-Reismüller-Straße / Ludwigsfelder Straße

Quelle: Bayerische Vermessungsverwaltung (www.geodaten.bayern.de)
Datenlizenz: Creative Commons Namensnennung 4.0 International Lizenz (CC BY 4.0) (https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.de)

Hinweise Richtlinien:
FGSV: Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen, FGSV: Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen

61	Manzostraße/Hitlstraße	◷◷	€

Ausgangslage: Der Knotenpunkt Manzostraße/Hitlstraße ist fahrdynamisch ausgebildet und schwer einsehbar. Aufgrund des Spielplatzes und der Schule im direkten Umfeld ist mit sensiblen Nutzungsgruppen zu rechnen.

Beschreibung: Prüfung einer Mittelinsel. Diese verkürzt die Querungsdistanz und ermöglicht es dem Fußverkehr, die Straße in zwei Etappen zu überqueren. Dadurch muss jeweils nur auf eine Fahrbahn geachtet werden, was die Sicherheit deutlich erhöht und das Überqueren insbesondere für ältere Menschen, Kinder oder mobilitätseingeschränkte Personen erleichtert. Gleichzeitig wird die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs reduziert. Zusätzlich wird die Integration barrierefreier Überquerungsstellen – einschließlich taktiler Bodenindikatoren – empfohlen (vgl. Maßnahme „Barrierefreie Bewegung – Wege für alle nutzbar machen" in Kapitel 6.1.1). Bei Planung und Dimensionierung sind die Anforderungen aus dem Busverkehr (mehrere Buslinien) zu berücksichtigen. Es wird empfohlen, diese Stelle in die derzeit vom Mobilitätsreferat zu planende neue Raumaufteilung für die Manzostraße aufzunehmen.



Manzostraße / Hitlstraße

Quelle: Bayerische Vermessungsverwaltung (www.geodaten.bayern.de)
Datenlizenz: Creative Commons Namensnennung 4.0 International Lizenz (CC BY 4.0) (https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.de)

Hinweise Richtlinien:
FGSV: Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen, FGSV: Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen

66	Eversbuschstraße am Karlsfelder Bahnhof		

Ausgangslage: Von der S-Bahn Karlsfeld kommend existiert auf der Ostseite der Eversbuschstraße kein Gehweg. Zur Westseite (Gehweg) gibt es keine Querung. Für den Kfz-Verkehr gilt Tempo 30 km/h – Fahrdynamik und Stadtgrenze begünstigen höhere Geschwindigkeiten. Die Anforderungen an die Gestaltung einer verkehrssicheren Erreichbarkeit des schienengebundenen ÖV sind hoch. Mit schutzbedürftige Nutzungsgruppen ist zu rechnen.

Beschreibung: Einrichtung eines Fußgängerüberwegs im Bereich der südlichen Zufahrt/Rampe prüfen. Dieser Standort bietet insb. für mobilitätseingeschränkte Personengruppen Vorteile, da keine Treppen überwunden werden müssen. Der genaue Standort ist unter Berücksichtigung der Sichtbeziehungen festzulegen (Einsehbarkeit von 50 m muss gegeben sein).



Eversbuschstraße

Quelle: Bayerische Vermessungsverwaltung [www.geodaten.bayern.de]
Datenlizenz: Creative Commons Namensnennung 4.0 International Lizenz (CC BY 4.0) [https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.de]

Hinweise Richtlinien:
FGSV: Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen 2002
FGSV: Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen
FGSV: Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen

524	Allacher Straße/Von-Reuter-Straße		

Ausgangslage: Die Allacher Straße ist eine Vorfahrtsstraße und es gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Der geradlinige Verlauf und die Vorfahrtsregelung begünstigen höhere Geschwindigkeiten. Die Querung der Allacher Straße ist insb. auch für sensible Nutzungsgruppen für den Schulweg und den Zugang zum Jugendzentrum relevant. Zudem wird aufgrund der Haltestelle Von-Reuter-Straße und dem Nahversorger mit erhöhtem Fußverkehr gerechnet.

Beschreibung: Einrichtung einer Querungsstelle über die Allacher Straße prüfen. Hinsichtlich geringer Einrichtungskosten wird ein Fußgängerüberweg empfohlen. Momentan wird in der Verwaltung eine neue Raumaufteilung für die Allacher Straße erarbeitet. Die Umsetzungsempfehlung sollte dabei berücksichtigt und geprüft werden.



Allacher Straße/Von-Reuter-Straße

Quelle: Bayerische Vermessungsverwaltung [www.geodaten.bayern.de]
Datenlizenz: Creative Commons Namensnennung 4.0 International Lizenz (CC BY 4.0) [https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.de]

Hinweise **Richtlinien**:
FGSV: Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen, FGSV: Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen

681	Ludwigsfelder Straße/Schöllstraße		

Ausgangslage: Die Ludwigsfelder Straße ist die Haupteinfahrtsstraße nach Allach aus Richtung Osten. Zusammen mit der Eversbuschstraße ist sie eine der am stärksten befahrenen Straßen im Untersuchungsgebiet. Es gilt Tempo 50 km/h. Für das Erreichen der Grundschule an der Eversbuschstraße ist das Queren der Straße notwendig. Im Bestand gibt es eine LSA an den Knotenpunkten Eversbuschstraße und Am Münchfeld, deren Nutzung jedoch mit Umwegen verbunden sind.

Beschreibung: Einrichtung einer Mittelinsel über die Ludwigsfelder Straße prüfen. Diese Maßnahme sollte mit einer Temporeduktion und Anpassung der Radverkehrsführung einhergehen (vgl. 6.2.12 - Ludwigsfelder Straße).



Ludwigsfelder Straße/Schöllstraße

N

Quelle: Bayerische Vermessungsverwaltung (www.geodaten.bayern.de)
Datenlizenz: Creative Commons Namensnennung 4.0 International Lizenz (CC BY 4.0) (https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.de)

Hinweise **Richtlinien**:

FGSV: Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen, FGSV: Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen

6.2.4 Platz auf dem Gehweg – Umgang mit Gehwegparken

19	Untere Mühlstraße		

Dieser Pain Point wurde im Rahmen der Priorisierung als mittel eingeordnet. Aufgrund der hohen Priorisierung der zielorientierten Maßnahme „Platz auf dem Gehweg–Umgang mit Gehwegparken" wird dieser nachfolgend betrachtet:

Ausgangslage: In der unteren Mühlstraße beansprucht der ruhende Kfz-Verkehr teilweise den angrenzenden Gehweg. Die Parkstände sind derzeit für das Senkrechtparken eingerichtet. Mit Überhangstreifen ist gem. der Richtlinie EAR insgesamt eine Länge von 5,2 m für das Senkrechtparken erforderlich.

Beschreibung: Für das Schräg- oder Längsparken sind je nach Ausführung 5,05 m bzw. ~2,0 m notwendig. Um den Gehwegbereich freizuhalten wird die Prüfung einer Schräg- oder Senkrechtaufstellung empfohlen. .



Untere Mühlstraße

N

Quelle: Bayerische Vermessungsverwaltung (www.geodaten.bayern.de)
Datenlizenz: Creative Commons Namensnennung 4.0 International Lizenz (CC BY 4.0) (https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.de)

Hinweise Richtlinien: FGSV: Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs 23 (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), 2023)

86	Rueßstraße		

Dieser Pain Point wurde im Rahmen der Priorisierung als mittel eingeordnet. Aufgrund der hohen Priorisierung der zielorientierten Maßnahme „Platz auf dem Gehweg–Umgang mit Gehwegparken" wird dieser nachfolgend betrachtet:

Ausgangslage: Entlang der Rueßstraße sind die Gehwegbreiten unterschiedlich ausgebildet. In Teilbereichen sind diese breiter als 2,5 Meter, werden jedoch durch weit auf den Gehweg parkenden Kfz-Verkehr sowie Anhänger wieder eingeschränkt. Im östlichen Teil sollten aufgrund der begrenzten Flächenverfügbarkeit nur die vorhandenen Parkbuchten genutzt werden.

Beschreibung: Dort wo *Gehwege breiter als 2,5 m sind, kann das Gehwegparken mittels Markierung geordnet werden. In allen Fällen sind gem. der geltenden Richtlinien mindesten 2,5 m Gehweg freizuhalten. An Stellen, an denen die Fahrbahn zu schmal für Begegnungsverkehr wird, empfiehlt es sich Parkverbote auszuweisen.*



Rueßstraße

N

Quelle: Bayerische Vermessungsverwaltung (www.geodaten.bayern.de)
Datenlizenz: Creative Commons Namensnennung 4.0 International Lizenz (CC BY 4.0) (https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.de)

87	Georg-Reismüller-Straße		

Ausgangslage: Entlang der Georg-Reismüller-Straße ist auf der Ostseite durchgehend ein Parkverbot eingerichtet. Auf der Westseite ist das Parken in Teilbereichen erlaubt. Durch das Verbot und die Kontrolle des Gehwegparkens in diesem Bereich findet das Parken auf der Fahrbahn statt. Die Restfläche auf der Fahrbahn ist für den Begegnungsverkehr teilweise schmal (insbesondere bei der Begegnung zweier Busse).

Beschreibung: Prüfung weiterer Parkverbotszonen auf der Westseite, um Ausweichbereiche für den Begegnungsfall zu schaffen. Die Maßnahme steigert zudem die Stabilität des Busverkehrs und reduziert Anfahr- und Bremsvorgänge.



Georg-Reismüller-Straße

Quelle: Bayerische Vermessungsverwaltung [www.geodaten.bayern.de]
Datenlizenz: Creative Commons Namensnennung 4.0 International Lizenz (CC BY 4.0) [https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.de]

134	Naumannstraße/Rueßstraße		

Dieser Pain Point wurde im Rahmen der Priorisierung als mittel eingeordnet. Aufgrund der hohen Priorisierung der zielorientierten Maßnahme „Platz auf dem Gehweg–Umgang mit Gehwegparken" wir dieser nachfolgend betrachtet:

Ausgangslage: Die Wohnstraßen Wiebekingstraße, Naumannstraße, Karl-Schmolz-Straße haben eine Fahrbahnbreite von ca. 5,5 m. Geparkt wird einseitig und teilweise auf den Gehwegen.

Beschreibung: Einrichtung eines Einbahnringes, um Begegnungsverkehr zu verhindern und somit genügend Platz für das einseitige Parken auf der Straße zu haben. Es empfiehlt sich, Gehwegparken gleichzeitig zu unterbinden, um die Seitenräume freizuhalten.



Naumannstraße / Rueßstraße

Quelle: Bayerische Vermessungsverwaltung [www.geodaten.bayern.de]
Datenlizenz: Creative Commons Namensnennung 4.0 International Lizenz (CC BY 4.0) [https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.de]

6.2.5 Sicherheit - Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung auf der Straße

519	Manzostraße		

Ausgangslage: Die Manzostraße ist als Tempo-30-Zone ausgewiesen und wird von Buslinien befahren. Entlang der Straße liegt eine Schule. Die Bestandsanalyse zeigt eine herausfordernde Verkehrssituation in Bezug auf Geschwindigkeiten und Querung der Straße.

Beschreibung: An den Kreuzungen Manzostraße/Von-Reuter-Straße und Manzostraße/Hitlstraße wird die Prüfung von Mittelinseln empfohlen. Dies trägt insbesondere an den Kreuzungen zu mehr Sicherheit bei, da die Fahrbahn stellenweise eingeengt, der geradlinige Streckenverlauf unterbrochen und dadurch die Geschwindigkeit reduziert wird. Ergänzend wird die Markierung auf der Fahrbahn im Bereich der Schule empfohlen.

Bei Planung und Dimensionierung sind die Anforderungen aus dem Busverkehr zu berücksichtigen.

Es wird empfohlen, die Stellen in die derzeit vom Mobilitätsreferat zu planende neue Raumaufteilung für die Manzostraße aufzunehmen.



Manzostraße

Quelle: Bayerische Vermessungsverwaltung [www.geodaten.bayern.de]
Datenlizenz: Creative Commons Namensnennung 4.0 International Lizenz (CC BY 4.0) [https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.de]

N

Hinweise Richtlinien: FGSV: Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen

639	Franz-Nißl-Straße		

Ausgangslage: Die Franz-Nißl-Straße liegt in einer Tempo-30-Zone, wird jedoch gem. der Auswertung der Öffentlichkeitsbeteiligung regelmäßig von Pkw und Lkw deutlich schneller befahren. Die Straße hat sich im Laufe der Jahre zu einer inoffiziellen Verbindung zwischen den Geschäften in der Georg-Reismüller-Straße und den östlich der Bahnlinie gelegenen Gebieten entwickelt. Im südlichen Bereich wird ein Altenheim gebaut.

Beschreibung: Die vorgeschlagenen Umsetzungsempfehlungen sind abhängig von der Einrichtung einer Fahrradstraße (vgl. ID 163). Aus Gutachtersicht ist die Fahrradstraße die zu bevorzugende Lösung. Mit Einrichtung einer Fahrradstraße ist davon auszugehen, dass sich die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs reduzieren, da dieser dem Radverkehr untergeordnet ist. Falls die Einrichtung einer Fahrradstraße nicht erfolgt, wird empfohlen, die Geschwindigkeiten durch Markierungen und Fahrbahneinengungen (Reduktion der Fahrdynamik) sowie durch punktuelle Änderungen der Vorfahrtsregelung im nördlichen Straßenabschnitt zu senken. Insbesondere im Bereich des geplanten Altenheims im Süden sowie der KiTa im Norden ist mit sensiblen Nutzendengruppen zu rechnen.



Franz-Nißl-Straße

Quelle: Bayerische Vermessungsverwaltung [www.geodaten.bayern.de]
Datenlizenz: Creative Commons Namensnennung 4.0 International Lizenz (CC BY 4.0) [https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.de]

N

622/645	Eversbuschstraße		

Ausgangslage: Der in Allach gelegene Abschnitt der Eversbuschstraße ist durch eine Einzelanordnung auf 30 km/h beschränkt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h wird gem. der Rückmeldungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung regelmäßig überschritten. Die Straße ist mit zahlreichen 30er-Schildern ausgestattet, und an mehreren Kreuzungen sowie in der Nähe der Schule sind Lichtsignalanlagen zur Querung vorhanden.

Beschreibung: Im Bereich der Schulen kann die Markierung „(Achtung) Schule" zu einer besseren Sichtbarkeit beitragen, die Aufmerksamkeit erhöhen und dadurch die Geschwindigkeiten reduzieren. Zusätzlich wird der Einsatz von Geschwindigkeitsdisplays empfohlen, um die Verkehrsteilnehmer*innen unmittelbar auf ihre tatsächliche Geschwindigkeit hinzuweisen. Ergänzend sollte geprüft werden, ob die Zonenanfänge durch optische und/oder bauliche Elemente (z. B. farbige Markierungen mit „Torwirkung" oder punktuelle Einengungen) deutlicher hervorgehoben werden können, um das Geschwindigkeitsniveau dauerhaft zu senken. Zur weiteren Erhöhung der Schulwegsicherheit wird empfohlen, die Signalsteuerung in den Schulspitzen (Schulbeginn/-ende) fußverkehrsfreundlich auszurichten. Bei Planung und Dimensionierung sind die Anforderungen aus dem Busverkehr (mehrere Buslinien) zu berücksichtigen.



6.2.6 Rad- und Fußverkehr - Neue Verbindungen schaffen

604	Querung Mühlangerstraße	◷ - ◷◷	💰 - 💰💰

Ausgangslage: Aus Pasing-Obermenzing führt ein Radweg entlang der Würm in Richtung Allach und wird an der Stadtteilgrenze zu Allach-Untermenzing an die Pippinger Straße geführt. Um von der Pippinger Straße weiter auf die Behringstraße zu gelangen, ist sowohl das Queren der Pippinger Straße als auch der Mühlanger Straße notwendig und somit mit zweimaliger Wartezeit verbunden. Diese Kreuzung ist Teil einer geplanten Radverkehrsroute für Allach-Untermenzing.

Beschreibung: Zur Stärkung der Nahmobilität und zur attraktiveren Gestaltung der Nord-Süd-Verbindung zwischen Allach und Pasing-Obermenzing wird empfohlen, den Knotenpunkt Pippinger Straße/Mühlangerstraße für den Fuß- und Radverkehr zu verbessern. Der Nutzen einer Unterführung wird im Verhältnis zu den Bau- und Unterhaltskosten als gering eingeschätzt, da im unmittelbaren Umfeld bereits verkehrssichere Querungsmöglichkeiten bestehen. Als Vorzugsvariante wird daher die Prüfung einer zusätzlichen Furt im östlichen Knotenpunktarm empfohlen. Durch diese Maßnahme kann die Anzahl der erforderlichen Straßenquerungen von zwei auf eine reduziert werden. Dies führt zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie zu einer Verkürzung der Querungszeiten.



Pippinger Straße

Quelle: Bayerische Vermessungsverwaltung (www.geodaten.bayern.de)
Datenlizenz: Creative Commons Namensnennung 4.0 International Lizenz (CC BY 4.0) (https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.de)

Hinweise Richtlinien: FGSV: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen 2010

614	Verbindung Behringstraße und Allacher Straße	◷◷◷	💰💰💰

Ausgangslage: Aus dem östlichen Teil des Untersuchungsgebietes gibt es keine direkte Anbindung an die westlich der Würm gelegene Fahrradstraße in der Behringstraße. Alle Verbindungen laufen zumindest für Teilstücke auf der stark vom Kfz geprägten Eversbuschstraße. Von der Allacher Straße zur Fahrradstraße Behringstraße müssen Fuß- und Radverkehr derzeit rund 200 Meter nach Norden in die Eversbuschstraße ausweichen und anschließend die Brücke an der Auenbruggerstraße nutzen.

Beschreibung: Der Park zwischen der Eversbuschstraße und der Behringstraße auf Höhe der Allacher Straße befindet sich auf städtischer Liegenschaft. Entlang des inoffiziell genutzten Trampelpfads wird die Prüfung eines Geh- und Radweges inkl. Brückenanbindung an die Behringstraße empfohlen. Die Brücke sollte im südlichen Teil des Parks errichtet werden, um die Brückenlänge zu verringern und direkt an die LSA anzuschließen.



Verbindung zwischen Behringstraße und Allacher Straße

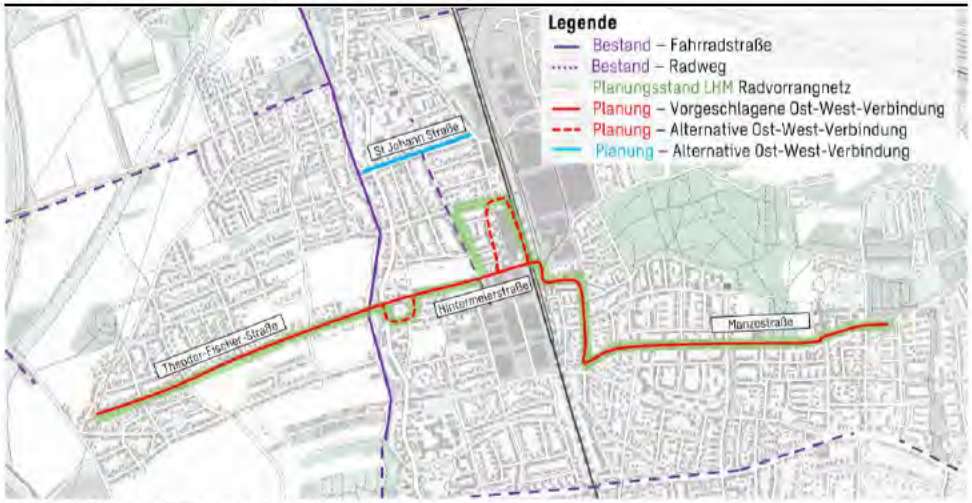
Quelle: Bayerische Vermessungsverwaltung (www.geodaten.bayern.de)
Datenlizenz: Creative Commons Namensnennung 4.0 International Lizenz (CC BY 4.0) (https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.de)

Hinweise Richtlinien: FGSV: Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen

Analyse 160, 539	Ost-West-Radverbindung		

Ausgangslage: Allach-Untermenzing verfügt mit der Behringstraße eine Fahrradstraße, die in Nord-Süd-Richtung große Teile des Bezirks durchquert und parallel zur Eversbuschstraße verläuft. Eine Ost-West-Verbindung besteht derzeit nur im nördlichen und südlichen Teil Allachs über den Paul-Ehrlich-Weg, der Ludwigsfelder Straße und der Von-Kahr-Straße. Diese Verbindungen sind jedoch nicht durchgängig miteinander verknüpft. Zudem ist eine direkte Anbindung wichtiger Zielorte mit dem Fahrrad derzeit nicht ausreichend gewährleistet.

Beschreibung: Eine Radvorrangroute der Radverkehrsplanung LHM ist derzeit als Ost-West-Verbindung über die Manzostraße und die Theodor-Fischer-Straße geplant (grün). Die geplante Route verläuft dabei auf einem kurzen Abschnitt über die Eversbuschstraße und macht einen Umweg über die Vesaliusstraße. Zur Herstellung einer direkteren Verbindung ohne Führung über die Eversbuschstraße wird die Prüfung einer alternative Trassenführung empfohlen (rote Linie). Am östlichen Ende der Hintermeierstraße befindet sich gleichzeitig die Anlieferung/Parken für das EVERS. Hier sind Maßnahmen zur Sicherung des Radverkehrs notwendig. Am westlichen Ende der Hintermeierstraße verkehrt die vorgeschlagene Route über einen bestehenden privaten Weg, sodass Nutzungsrechte/Grunderwerb erforderlich werden. Als Rückfallebene werden die rot gestrichelten Routenvorschläge empfohlen. Ergänzend ist zu prüfen, ob die St.-Johann-Straße weiter nördlich als zusätzliche Ost-West-Verbindung genutzt werden kann, um eine direkte Radverbindung von der Behringstraße zu den Supermärkten in der Georg-Reismüller-Straße (Nahversorgung-Radverbindung) herzustellen.



Ost-West-Fahrradverbindung

N

Quelle: Bayerische Vermessungsverwaltung [www.geodaten.bayern.de]
Datenlizenz: Creative Commons Namensnennung 4.0 International Lizenz (CC BY 4.0) [https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.de]

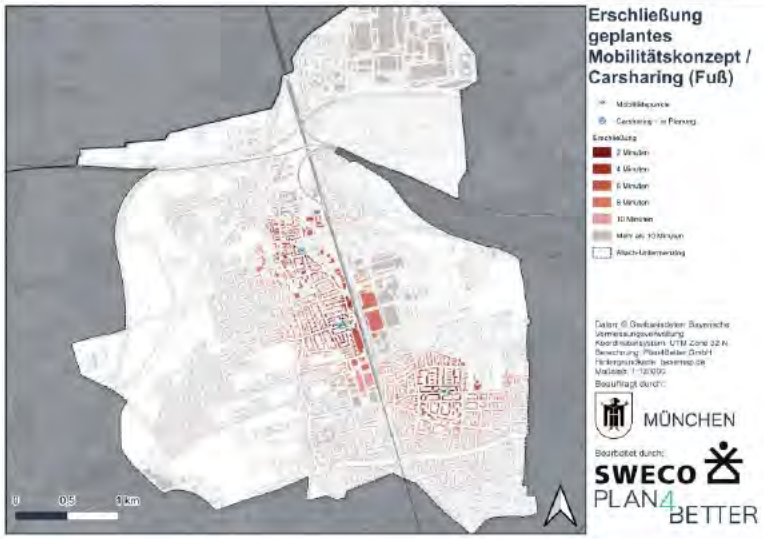
6.2.7 Carsharing – Einrichten

475/585	Ausweitung stationsbasiertes Carsharing und Mobilitätspunkte		

Ausgangslage: Im Stadtteil Allach besteht derzeit kein Carsharing-Angebot. Die nächstgelegenen Stationen befinden sich in Pasing, Moosach oder Laim. Durch die aktuell laufende städtische Ausschreibung für stationsbasiertes Carsharing und die Planung vom Mobilitätspunkten ist der Ausbau auch im Stadtbezirk 23 vorgesehen.

Hierbei ist das System für stationsbasiertes Carsharing für Fahrzeuge des Unternehmens reserviert, welches die Ausschreibung gewinnt und es folgt nach dem Prinzip, dass das Fahrzeug an der entsprechenden Station nach Ende der Buchung wieder zurückgeben werden müssen. Mobilitätspunkte hingegen sind reservierte Stellflächen für eine Fülle an Angeboten wie Mikromobilität, Carsharing und Bikesharing in der Regel im Umfeld von ÖV-Haltepunkten. Zum aktuellen Zeitpunkt sind im Stadtbezirk zwei Mobilitätspunkte und an drei Standorten insgesamt fünf Stellplätze für Carsharing-Fahrzeuge. Die geplanten Angebote reichen gleichwohl nicht aus, um den gesamten Bezirk mit Carsharing abzudecken. So sind große Teile des Bezirks weiter als 10 Minuten von einer Carsharingstation bzw. einem Mobilitätspunkt entfernt.

Beschreibung: Es wird empfohlen, neben den bereits geplanten Stationen sowohl reine Carsharing-Stationen als auch Mobilitätspunkte weiter auszubauen. Die Carsharing-Stationen sollten so platziert werden, dass möglichst viele Menschen ein wohnortnahes Angebot nutzen können. Besonders in Neubaugebieten wie der Hirmerei oder dem Kirschgelände sollte öffentliches Carsharing von Anfang an in die Entwicklung integriert werden.

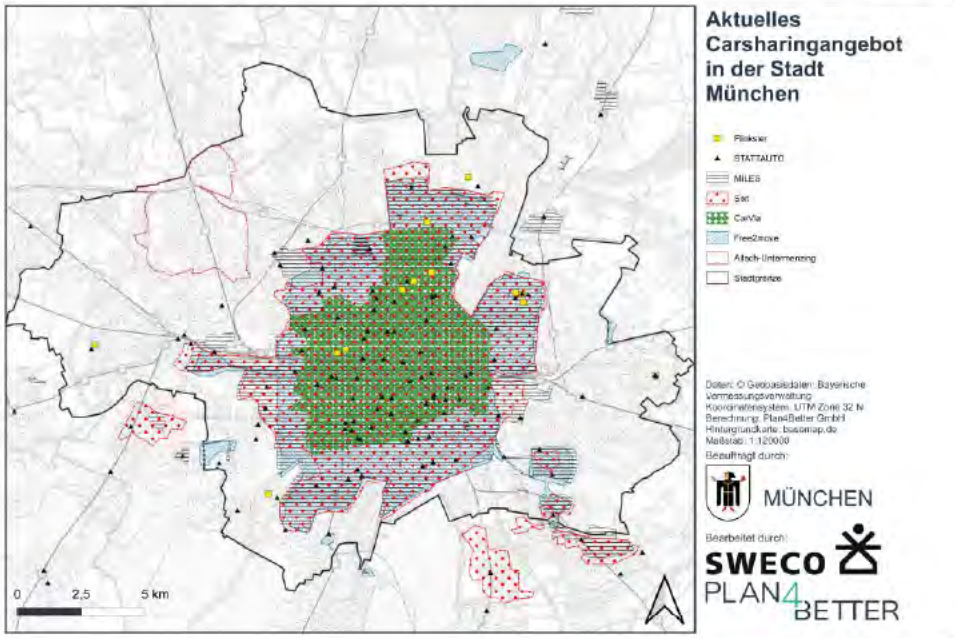


467	Ausweitung stationsloses Carsharing		

Ausgangslage: Im Stadtbezirk 23 wird derzeit kein Free-Floating-Carsharing von privaten Anbietern auf eigenwirtschaftlicher Basis angeboten. Diese konzentrieren ihre Dienste stattdessen vorrangig auf dichter besiedelte und zentralere Stadtteile.

Durch fortschreitende Nachverdichtung und Neubauprojekte könnte Allach-Untermenzing für Carsharing-Anbieter jedoch zunehmend wirtschaftlich interessant werden. Zusätzlich könnte die in München wachsende Anzahl reservierter Parkflächen für Carsharing-Fahrzeuge – nicht zu verwechseln mit den ausgeschriebenen Carsharing-Stationen – das System aus Nutzendensicht attraktiver machen und so ebenfalls seine Wirtschaftlichkeit steigern.

Empfehlung: Es wird angeraten, aktiv den Dialog mit den Anbietern zu suchen und in enger Abstimmung mit der Sharing-Abteilung der Landeshauptstadt München zu prüfen, welche Anreize geschaffen werden könnten, um die Ausweitung der Servicegebiete im Free-Floating-Carsharing auf den Bezirk zu ermöglichen. Die Umsetzung dieser Maßnahme sollte zudem koordiniert mit dem geplanten Ausbau des stationsbasierten Angebots erfolgen.

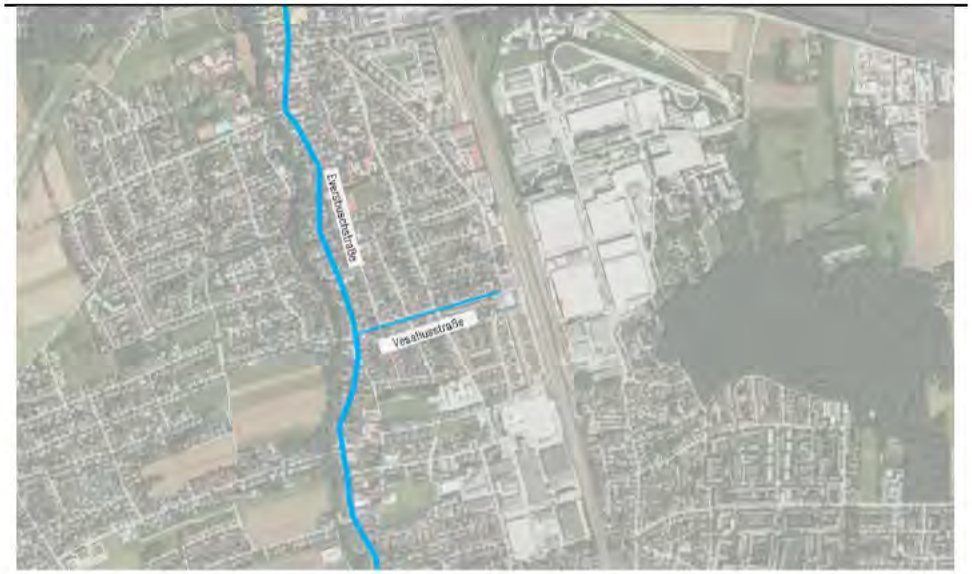


6.2.8 Nahversorgung - Kurze Wege für den Alltag ermöglichen

Analyse	**Bestehenden Einzelhandel im historischen Teil erhalten**	🕐🕐	€

Ausgangslage: Die Eversbuschstraße und die Vesaliusstraße sind zwei Straßen im historischen Kern Allachs, entlang derer sich viele kleine lokale Geschäfte befinden, die die Lebensqualität im Viertel sowie die Nähe zu wichtigen Dienstleistungen gewährleisten. Zudem sind in der Umgebung des Bahnhofs Allach neue Zentren und Angebote entstanden.

Beschreibung: Es ist besonders darauf zu achten, die lokalen Geschäfte entlang der Eversbuschstraße und der Vesaliusstraße zu erhalten und zu fördern, da sie die Nahversorgung sichern und maßgeblich zur Lebensqualität sowie zur Identität des Viertels beitragen. Angesichts wirtschaftlicher Herausforderungen und der sinkenden Attraktivität durch neu entstehende konkurrierende großflächige Gewerbeeinheiten sollten in Abstimmung mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung gezielt Maßnahmen geprüft und umgesetzt werden, um diese lokalen Einrichtungen wirksam zu unterstützen und zu schützen.



Eversbuschstraße/Vesaliusstraße

Quelle: Bayerische Vermessungsverwaltung [www.geodaten.bayern.de]
Datenlizenz: Creative Commons Namensnennung 4.0 International Lizenz (CC BY 4.0) [https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.de]

N

Analyse	**Kurze Wege zu Supermärkten**	🕐🕐	€

Ausgangslage: Ein Zugang zu einem Supermarkt innerhalb von 10 Minuten zu Fuß ist in weiten Teilen des Bezirks nicht gegeben. So sind Wohngebiete in Untermenzing und im Westen Allachs deutlich über 10 Minuten Fußweg von einem Supermarkt gelegen.

Beschreibung: Es sollte geprüft werden, ob in den bisher nicht abgedeckten Wohngebieten Standorte für neue Supermärkte erschlossen werden können. Durch die fortschreitende Nachverdichtung in den Quartieren steigt das lokale Kaufkraftpotenzial. Gleichzeitig ist darauf zu achten, dass sich der Einzelhandel nicht weiter ausschließlich entlang der Bahnlinie konzentriert, um auch anderen Standorten die Chance zu geben, sich wirtschaftlich erfolgreich zu entwickeln.



Kurze Wege zum Supermarkt

Quelle: Bayerische Vermessungsverwaltung [www.geodaten.bayern.de]
Datenlizenz: Creative Commons Namensnennung 4.0 International Lizenz (CC BY 4.0) [https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.de]

N

Analyse	**Kurze Wege zu Hausärzten**		

Ausgangslage: Ein Zugang zu einem Hausarzt innerhalb von 10 Minuten zu Fuß ist weder im gesamten westlichen Teil von Allach noch im südlichen Bereich möglich.

Beschreibung: Im Stadtbezirk 23 Allach-Untermenzing sind derzeit 18 Hausärzte tätig (Personenzählung). Mit einer Dichte von 2.013 Einwohnern pro Hausarzt liegt der Stadtbezirk unter dem städtischen Durchschnitt von 1.390 Einwohnern pro Hausarzt (Stand: 12/2024). Ungeachtet dessen sind die Handlungsmöglichkeiten der Landeshauptstadt München in diesem Bereich stark eingeschränkt. Die maßgeblichen Rahmenbedingungen werden durch die Bedarfsplanungs-Richtlinie des Gemeinsamen Bundesausschusses sowie die Vorgaben der Kassenärztlichen Vereinigung Bayerns (KVB) bestimmt. Der Planungsbereich München gilt nach der Bedarfsplanung der KVB insgesamt als überversorgt, sodass derzeit keine weiteren Zulassungen möglich sind, sondern bestehende Praxen aus anderen Teilen des Stadtgebiets nach Allach-Untermenzing umziehen müssten. Jedoch entscheiden Ärzte im Rahmen ihrer Niederlassungsfreiheit weitgehend eigenständig über ihren Praxisstandort. Eine gezielte kommunale Steuerung der räumlichen Verteilung ist daher kaum möglich. Die Landeshauptstadt München wirkt jedoch im Zuge der räumlichen Gesundheitsplanung daraufhin, dass Möglichkeiten zur Schaffung geeigneter Räumlichkeiten für Arztpraxen im Rahmen von Bauleitplanung und Baugenehmigung ausgeschöpft werden.



Kurze Wege zum Hausarzt

Quelle: Bayerische Vermessungsverwaltung (www.geodaten.bayern.de)
Datenlizenz: Creative Commons Namensnennung 4.0 International Lizenz (CC BY 4.0) (https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.de)

6.2.9 Fußverkehr - Gehwege ausbauen

2, 111	Esmarchstraße		

Ausgangslage: Die Esmarchstraße bindet im Westen direkt an die Eversbuschstraße an und führt in Richtung Osten bis zum Kirschgelände. Im unten dargestellten Straßenabschnitt ist nur auf der Nordseite ein Gehweg vorhanden. In Hinblick auf die geplante Nutzungsänderung im Kirschgelände sind hochwertige Verkehrsflächen für die aktive Mobilität besonders wichtig.

Beschreibung: Einrichtung eines Gehweges auf der Südseite der Straße. Derzeit befinden sich zwischen Fahrbahn und Wohnbebauung unbefestigte Flächen, welche vom Kfz-Verkehr beparkt werden und sich für den Ausbau eines Gehweges anbieten. Für die Einrichtung von Gehwegen sehen die Richtlinien eine Mindestbreite von 2,5 m vor.



Esmarchstraße

Quelle: Bayerische Vermessungsverwaltung [www.geodaten.bayern.de]
Datenlizenz: Creative Commons Namensnennung 4.0 International Lizenz (CC BY 4.0) [https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.de]

Hinweise Richtlinien:
FGSV: Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen 2002
FGSV: Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen 2006

4	Ernst-Haeckel-Straße		

Ausgangslage: Ein Gehweg ist auf keiner der beiden Straßenseiten vorhanden. Durch die parkenden Autos ist der Fußverkehr gezwungen auf der Fahrbahn zu laufen. Die Straße liegt in einem Wohngebiet. Im Norden befindet sich die Bushaltestelle „Riederstraße", welche von der Linie 164 angebunden wird.

Beschreibung: Einrichtung eines Gehweges auf der Ostseite der Straße. Derzeit befinden sich zwischen Fahrbahn und Wohnbebauung unbefestigte Flächen, welche vom Kfz-Verkehr beparkt werden und sich für den Ausbau eines Gehweges anbieten. Für die Einrichtung von Gehwegen sehen die Richtlinien eine Mindestbreite von 2,5 m vor. Bei Planung und Dimensionierung sind die Anforderungen aus dem Busverkehr (Linie 164) zu berücksichtigen.



Ernst-Haeckel-Straße

Quelle: Bayerische Vermessungsverwaltung [www.geodaten.bayern.de]
Datenlizenz: Creative Commons Namensnennung 4.0 International Lizenz (CC BY 4.0) [https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.de]

Hinweise Richtlinien:
FGSV: Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen 2002
FGSV: Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen 2006

5	Naglerstraße, Lauthstraße		

Ausgangslage: Im Kreuzungsbereich der Naglerstraße/Lauthstraße liegt eine Kita. In beiden Straßenzügen sind keine Seitenräume für den Fußverkehr vorhanden. Aufgrund der Kita sowie des Zugangs zum Park ist in diesem Bereich verstärkt mit besonders schutzbedürftigen Fußgänger*innen zu rechnen.

Beschreibung: Einrichtung eines Gehweges entlang der Lauth- sowie der Naglerstraße. Derzeit befinden sich zwischen Fahrbahn und Wohnbebauung unbefestigte Flächen, welche vom Kfz-Verkehr beparkt werden und sich für den Ausbau eines Gehweges anbieten. Für die Einrichtung von Gehwegen sehen die Richtlinien eine Mindestbreite von 2,5 m vor.



Naglerstraße, Lauthstraße

Quelle: Bayerische Vermessungsverwaltung (www.geodaten.bayern.de)
Datenlizenz: Creative Commons Namensnennung 4.0 International Lizenz (CC BY 4.0) (https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.de)

Hinweise Richtlinien:
FGSV: Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen 2002
FGSV: Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen 2006

8	Angerlohstraße Süd		

Ausgangslage: Die Angerlohstraße hat im Schnitt eine Fahrbahnbreite von 5,5 m und beidseitig variierende Gehwegbreiten zwischen 1,1 m und 1,5 m. Die Angerlohstraße ist eine wichtige Nord-Süd Achse östlich der Bahnlinien und bindet unter anderem die Gewerbeflächen von Siemens an. Zudem verkehrt die Buslinie 163 auf diesem Streckenabschnitt. Durch das Parken auf der Fahrbahn ist der zur Verfügung stehende Verkehrsraum sehr schmal, sodass sich Kfz teilweise mit starker Beschleunigung von Lücke zu Lücke tasten.

Beschreibung: Gem. der ID 150 wird empfohlen, die Angerlohstraße als der Teil der Radvorrangroute zu einer Fahrradstraße umzuwandeln Die Einrichtung der Fahrradstraße sollte in Kombination mit einer Reduzierung von Parkständen einhergehen, um die Befahrbarkeit für den Radverkehr zu verbessern. Durch diese Maßnahme ist von einer Geschwindigkeitsreduktion des Kfz-Verkehrs auszugehen. Zudem werden Sichtachsen durch die Reduktion von Parkständen für den Fußverkehr verbessert. Eine zusätzliche Verbreiterung der Gehwegflächen ist wünschenswert und wird im Rahmen einer Detailprüfung empfohlen. Gleichzeitig wird die Umsetzbarkeit breiterer Gehwegflächen aufgrund der geringen Straßenraumbreiten sowie der Anbindung durch den ÖPNV als fragwürdig eingeschätzt.

Vgl. ID 150 in Kapitel 6.2.2 Radverkehr - Ausbau des Radwegenetzes

Hinweise Richtlinien:
FGSV: Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen 2002
FGSV: Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen 2006

20	Nigglstraße		

Ausgangslage: Der Verkehrsraum in der östlichen Nigglstraße zwischen Behring- und Eversbuschstraße ist insgesamt schmal. Die Fahrbahn ist 5,10 m breit, die Seitenräume messen 1,20 m (Nordseite) bzw. 1,10 m (Südseite).

Beschreibung: Die Verbreiterung der Gehwegflächen ist nur durch zusätzlichen Grunderwerb möglich. Aufgrund der angrenzenden Bebauung wird die Umsetzung als unrealistisch eingeschätzt.

Im Sinne der Nahmobilitätsförderung kommen demnach lediglich die Einschränkung der Fahrbahnbreite sowie die Gleichberechtigung der Verkehrsteilnehmenden in Frage. Die Voraussetzungen für die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereiches liegen jedoch voraussichtlich nicht vor. Bei einer weiteren Einschränkung der Fahrbahnbreite kann der Abschnitt nur noch im Einrichtungsverkehr befahren werden. Verlagerungseffekte sind zu Prüfen.



Quelle: Bayerische Vermessungsverwaltung [www.geodaten.bayern.de]
Datenlizenz: Creative Commons Namensnennung 4.0 International Lizenz (CC BY 4.0) [https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.de]

Hinweise Richtlinien:
FGSV: Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen 2002
FGSV: Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen 2006

30	Angerlohstraße Nord		

Ausgangslage: Entlang der Angerlohstraße befindet sich zwischen der Von-Reuter-Straße und der Reinhard-von-Frank-Straße eine Lücke im Fußverkehrsnetz. In diesem Bereich befindet sich der Zugang zu einem Spielplatz/Bolzplatz, somit sind hier viele Kinder als besonders sensible Nutzungsgruppen vertreten.

Beschreibung: Lückenschluss durch die Einrichtung eines Gehweges auf knapp 50 m entlang der Angerlohstraße (Südseite). Die dafür benötigte Fläche befindet sich im Besitz der LHM. Da keine Bebauung direkt an den potenziellen Gehweg grenzt, wird eine Gehwegbreite von 2,1 m als ausreichend erachtet. Bei Planung und Dimensionierung sind die Anforderungen aus dem Busverkehr (Linie 163) zu berücksichtigen.



Quelle: Bayerische Vermessungsverwaltung [www.geodaten.bayern.de]
Datenlizenz: Creative Commons Namensnennung 4.0 International Lizenz (CC BY 4.0) [https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.de]

Hinweise Richtlinien: FGSV: Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen 2002

95	Eversbuschstraße	⏲⏲	💰💰

Ausgangslage: Die Eversbuschstraße ist die zentrale Nord-Süd-Verbindung durch Allach-Untermenzing und vergleichsweise stark befahren (vgl. Kapitel 4.4.7). Entlang des Straßenzugs liegen verschiedene Nutzungen, unter anderem Schulen und Einzelhandel. Die Gehwegbreiten liegen an vielen Stellen unter der Empfehlung von 2,5 m. Im nachfolgend dargestellten Planausschnitt fehlt der Gehweg auf der Ostseite komplett.

Beschreibung: Lückenschluss durch die Einrichtung eines Gehweges auf rund 90 m zwischen Hausnummer 194 und 200. Die dafür benötigte Fläche befindet sich **nicht** im Besitz der LHM. Für die Einrichtung des Gehweges ist folglich Grunderwerb erforderlich. Bei Planung und Dimensionierung sind die Anforderungen aus dem Busverkehr (mehrere Buslinien) zu berücksichtigen.



Hinweise Richtlinien: FGSV: Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen 2002

85, 617, 716	Behringstraße	⏲⏲	💰💰-💰💰💰

Ausgangslage: Die Behringstraße ist im südlichen Teil als gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr beschildert und geht weiter nördlich in eine Fahrradstraße mit dem Zusatz „Anlieger frei" über. Entlang der Fahrradstraße sind keine Seitenräume für den Fußverkehr vorhanden. Fußgänger*innen müssen grundsätzlich die Gehwege benutzen. Auf der Fahrbahn (hier: Fahrradstraße) dürfen sie nur gehen, wenn kein Gehweg oder Seitenstreifen vorhanden ist. Trifft man innerorts auf eine Fahrradstraße ohne Gehweg oder Seitenstreifen, ist es dem Fußverkehr erlaubt, am rechten oder linken Fahrbahnrand zu gehen (§ 25 Abs. 1 StVO).

Aufgrund der naturnahen Wegeführung sowie der durchgehenden Nord-Süd-Achse wird die Behringstraße als alternative zur stark durch den Kfz-Verkehr belasteten Eversbuschstraße vom Rad- als auch vom Fußverkehr genutzt. In ihrer Struktur zieht sie Familien, Senior*innen, Jogger*innen sowie Pendler*innen auf dem Rad gleichermaßen an. Die Straßenverkehrsordnung

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden von mehreren Seiten Konflikte zwischen dem Fuß- und dem Radverkehr in diesem Bereich benannt.

Beschreibung: Im Hinblick auf eine attraktive Wegeführung für den Rad- und den Fußverkehr wird der Ausbau der Behringstraße empfohlen. Mit einem Ausbau und der Einrichtung von Gehwegen können Fuß- und Radverkehr sicher verkehren.

Zudem wird die Markierung von Haifischzähnen in den Kreuzungsbereichen empfohlen vgl. ID 59, 118, 120, 126 Behringstraße

Die Ausweisung eines gemeinsamen Geh- und Radweges oder eines verkehrsberuhigten Bereiches über die gesamte Länge sind hinsichtlich der Attraktivität für den Radverkehr nicht zu empfehlen.

Hinweise Richtlinien: FGSV: Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen 2002

6.2.10 Kreuzungen - Querung für Rad- und Fußverkehr erleichtern

1	St. Johann-Str./Georg-Reismüller-Straße	🕐 - 🕐🕐	💶💶

Ausgangslage: Die Georg-Reismüller-Straße ist eine wichtige Nord-Süd-Verbindung mit direkter Anbindung an den S-Bahnhalt Allach. Entlang der Straße befinden sich wichtige Ziele des Einzelhandels. Es gilt Tempo 50. Teilweise sind die Querungsdistanzen der anknüpfenden Straßen sehr groß. Im Knotenpunktarm der St.-Johann-Straße beträgt die Strecke von Gehweg zu Gehweg rund 14 m. Zudem ist der Knotenpunkt stark fahrdynamisch ausgebildet.

Beschreibung: Prüfung des Umbaus des Knotenpunktes mit weniger fahrdynamischer Ausbildung. Hierfür bieten sich reduzierte Eckradien sowie Gehwegvorziehungen an. Dadurch werden Querungsdistanzen verkürzt, Abbiegegeschwindigkeiten gesenkt und die Aufenthaltsqualität erhöht. Es wird eine barrierefreie Ausführung mit taktilen Elementen empfohlen. Ergänzend und in Abhängigkeit der Ausbildung der Gehwegvorziehung wird empfohlen die Einrichtung einer Mittelinsel zur weiteren Reduktion der Querungsdistanz zu prüfen. Bei Planung und Dimensionierung sind die Anforderungen aus dem Busverkehr (Linie 160) zu berücksichtigen.



Sankt-Johann-Str./Georg-Reismüller-Straße

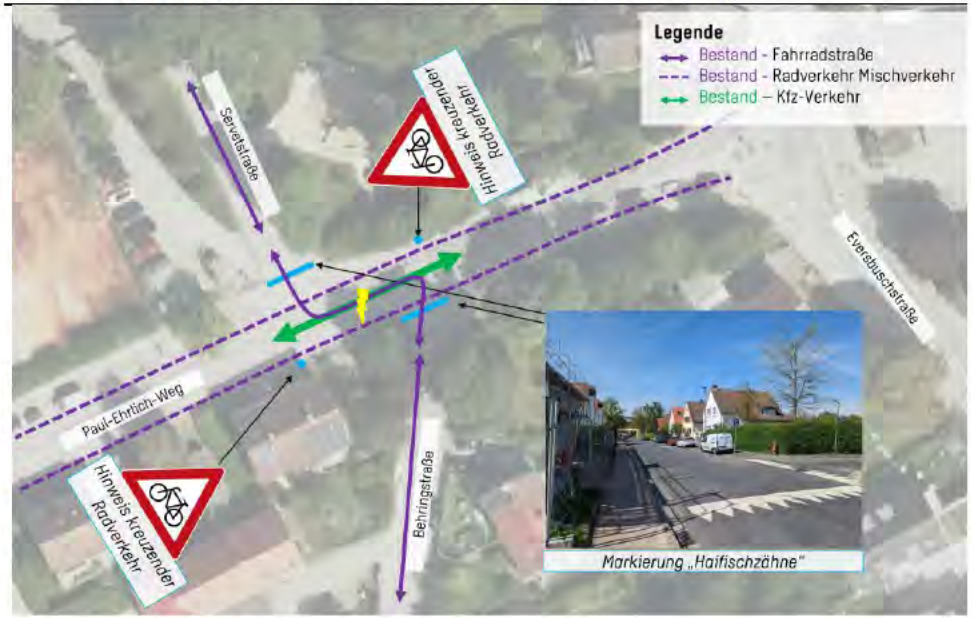
Quelle: Bayerische Vermessungsverwaltung [www.geodaten.bayern.de]
Datenlizenz: Creative Commons Namensnennung 4.0 International Lizenz (CC BY 4.0) [https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.de]

Hinweise Richtlinien: FGSV: Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen 2002

59	Behringstraße/Paul-Ehrlich-Weg	🕐	💶

Ausgangslage: Am Knotenpunkt Paul-Ehrlich-Weg/Servetstraße/Behringstraße quert die Fahrradstraße den Paul-Ehrlich-Weg. In der Vergangenheit ereigneten sich in diesem Bereich mehrere Unfälle unter Beteiligung des Radverkehrs.

Beschreibung: Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Markierung und Beschilderung. .



Behringstraße / Paul-Ehrlich-Weg

Quelle: Bayerische Vermessungsverwaltung [www.geodaten.bayern.de]
Datenlizenz: Creative Commons Namensnennung 4.0 International Lizenz (CC BY 4.0) [https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.de]

Hinweise Richtlinien: FGSV: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen 2010

65, 541	Mannertstraße und Zum Schwabenbächl		

Ausgangslage: Aus der Mannertstraße kommend endet der Gehweg Richtung S-Bahn mitten im Knotenpunkt. Im Kurvenbereich gibt es keine sichere Querung.

Von der Gerberau kommend gibt es keine sichere Querungsmöglichkeit über die Straße am Schwabenbächl zur Fortsetzung des Fuß- und Radweges in der Wilhelm-Zwölfer-Straße. Die Straße zum Schwabenbächl ist die Haupterschließung der Gerberau und gleichzeitig Zugang zur S-Bahn Karlsfeld. Die Verkehrsstärke ist vergleichsweise hoch (vgl. Kapitel 4.4.7) und es gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h.

Beschreibung: Es wird die Prüfung einer Bedarfsampel für den Fuß- und Radverkehr über die Straße Zum Schwabenbächl empfohlen.



Mannertstraße / Zum Schwabenbächl

Quelle: Bayerische Vermessungsverwaltung (www.geodaten.bayern.de)
Datenlizenz: Creative Commons Namensnennung 4.0 International Lizenz (CC BY 4.0) (https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.de)

Hinweise Richtlinien: FGSV: Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen 2002

118, 120, 126,	Behringstraße		

Ausgangslage: Die Behringstraße verläuft als gemeinsamer Geh- und Radweg (im Süden) und Fahrradstraße (im Norden) parallel zur Eversbuschstraße und bietet dem Rad- und Fußverkehr eine gute Alternative zum Hauptstraßennetz auf der Nord-Süd-Achse. Entlang der Knotenpunkte der Behringstraße insbesondere mit der Auenbruggerstraße, Theodor-Fischer-Straße und Nigglstraße kommt es regelmäßig zu Vorfahrtskonflikten mit dem Kfz-Verkehr. Auch aus der Analyse der Unfallhäufigkeiten (vgl. Kapitel 4.4.3) gehen diese Punkte als Unfallstellen hervor.

Beschreibung: Das Verkehrszeichen 342 „Haifischzähne" ist eine Fahrbahnmarkierung in Form weißer Dreiecke, deren Spitzen in Richtung Fahrzeug zeigen. Durch die Markierung wird die Wartepflicht hervorgehoben und die Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmenden erhöht. Entlang der Behringstraße wird die Einrichtung dieser Haifischzähne empfohlen, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

Zur Verbesserung der Attraktivität für die Radfahrenden wird empfohlen, die Vorfahrtsberechtigung der Behringstraße gegenüber ihrer Einfahrtsstraßen zu prüfen. Essenziell ist die Kenntlichmachung dieser Regelung durch Beschilderung und Fahrbahnmarkierung an jedem Knotenpunkt.



Behringstraße

Quelle: Bayerische Vermessungsverwaltung (www.geodaten.bayern.de)
Datenlizenz: Creative Commons Namensnennung 4.0 International Lizenz (CC BY 4.0) (https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.de)

Hinweise Richtlinien: StVO -Anlage 3 (zu § 42 Absatz 2) – Richtzeichen – Abschnitt 8 Markierungen

127	Franz-Nißl-Straße/Georg-Reismüller Str.		

Ausgangslage: Der Knotenpunkt Franz-Nißl-Straße/Georg-Reismüller-Str. ist stark fahrdynamisch ausgebildet. Die Querungsdistanz zwischen den beiden Gehwegen ist sehr groß.

Beschreibung: Prüfung des Umbaus des Knotenpunktes mit weniger fahrdynamischer Ausbildung. Hierfür bieten sich das Vorziehen des nordwestlichen Seitenbereichs und damit die Reduktion der Eckradien an. Hierdurch wird einerseits mehr Platz im Seitenraum gewonnen und gleichzeitig die Querungsdistanz zur Querung der Franz-Nißl-Straße verkürzt. Die Wendekreisradien für Müllfahrzeuge sind als Bemessungsgröße zu berücksichtigen.



Georg-Reismüller-Straße / Franz-Nißl-Straße

Quelle: Bayerische Vermessungsverwaltung [www.geodaten.bayern.de]
Datenlizenz: Creative Commons Namensnennung 4.0 International Lizenz (CC BY 4.0) [https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.de]

Hinweise Richtlinien: FGSV: Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen 2006

129	Rueßstraße/Von-Reuter-Straße		

Ausgangslage: Am Knotenpunkt Rueßstraße/Von-Reuter-Straße ist der nordwestliche Gehweg sehr schmal. Aufgrund der Schule in der Rueßstraße wird hier mit besonders sensiblen Nutzungsgruppen gerechnet. Zudem sind Querungsdistanzen am genannten Knotenpunkt teilweise groß oder die Sichtbeziehungen durch falsch parkende Kfz versperrt.

Beschreibung: Als günstige und schnell umsetzbare Maßnahme wird eine Sperrflächenmarkierung empfohlen. Gleichzeitig sollten die Querungsstellen durch Markierung angedeutet und mit Pollern gesichert werden. So wird der Seitenraum vergrößert, die Querungsdistanz verringert und das Falschparken unterbunden.



Rueßstraße / Von-Reuther-Straße

Quelle: Bayerische Vermessungsverwaltung [www.geodaten.bayern.de]
Datenlizenz: Creative Commons Namensnennung 4.0 International Lizenz (CC BY 4.0) [https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.de]

Hinweise Richtlinien: FGSV: Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen 2002

130	Manzostraße/Ernst-von-Belingstraße		

Ausgangslage: Der Knotenpunkt Manzostraße/Ernst-von-Belingstraße befindet sich direkt vor dem Altenheim MÜNCHENSTIFT. Zudem befindet sich am östlichen Ende der Manzostraße eine große KiTa. Der Knotenpunkt ist stark fahrdynamisch ausgebildet und die Querungsdistanz groß. Es wird mit besonders sensiblen Nutzungsgruppen gerechnet.

Beschreibung: Als günstige und schnell umsetzbare Maßnahme wird eine Sperrflächenmarkierung empfohlen. Gleichzeitig sollten die Querungsstellen durch Markierung angedeutet und mit Pollern gesichert werden. So wird der Seitenraum vergrößert, die Querungsdistanz verringert und das Falschparken unterbunden.



Manzostraße / Ernst-von-Beling-Straße

N

Quelle: Bayerische Vermessungsverwaltung (www.geodaten.bayern.de)
Datenlizenz: Creative Commons Namensnennung 4.0 International Lizenz (CC BY 4.0) (https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.de)

6.2.11 Fußverkehr – Verkehrsberuhigung

3	Willstätterstraße	🕐🕐 _ 🕐🕐🕐	💰

Ausgangslage: Die Willstätterstraße liegt im südlichen Drittel des Untersuchungsgebietes und verläuft parallel zur stark befahrenen Eversbuschstraße. Im Bestand ist diese mit dem Verkehrszeichen 260 Verbot für Kraftfahrzeuge und Zusatz „Anlieger frei" und Tempo 20 km/h beschildert. Es sind keine Gehwege vorhanden und der Straßenzug ist von Wohnbebauung geprägt. Auf dem parallel verlaufenden Abschnitt der Eversbuschstraße sind die Seitenräume schmal und eine Verbreiterung aufgrund der vorhandenen Bebauung schwer umsetzbar.

Beschreibung: Ausweisung eines verkehrsberuhigten Bereiches (vgl. Zielorientierte Maßnahme M-2 in Kapitel 6.1.1) über den Verlauf der Willstätterstraße. Hierdurch wird der Fußverkehr geschützt und eine attraktive Alternativverbindung zur Eversbuschstraße geschaffen. Da sich die Straße teilweise im Privatbesitz befindet, wird die Umsetzung als Mittel- bis Langfristig eingeordnet.



Quelle: Bayerische Vermessungsverwaltung (www.geodaten.bayern.de)
Datenlizenz: Creative Commons Namensnennung 4.0 International Lizenz (CC BY 4.0) (https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.de)

Hinweise Richtlinien:
StVO -Anlage 3 (zu § 42 Absatz 2) – Richtzeichen – Abschnitt 4 Verkehrsberuhigter Bereich
Verwaltungsvorschrift StVO

78	Stieglstraße	🕐 _ 🕐🕐🕐	💰 _ 💰💰💰

Ausgangslage: Die Stieglstraße ist eine Nord-Südachse westlich der Würm. Die Fahrbahnbreite der Straße variiert je nach Abschnitt zwischen 3 m und 4,5 m, Gehwege sind keine vorhanden. Es gilt Tempo 30. Teilweise grenzt die Fahrbahn direkt an Bebauung, teilweise haben sich unbefestigte Trampelpfade neben der Fahrbahn gebildet.

Beschreibung: Die Vorzugsvariante ist der Ausbau eines straßenbegleitenden Fußweges. Aufgrund der mangelnden Flächenverfügbarkeit und dem notwendigen Grunderwerb ist die eine zeitnahe Umsetzung unrealistisch. Auch die Voraussetzungen für die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereiches liegen voraussichtlich nicht vor. Zudem bietet die Stieglstraße für den Radverkehr eine attraktive Nord-Süd-Verbindung, welche mit einem verkehrsberuhigten Bereich eingeschränkt wird. Es wird die Prüfung einer zulässigen Geschwindigkeit von 20 km/h empfohlen, um den Fuß- und Radverkehr möglichst gleichermaßen zu schützen. Ergänzende Plateauaufpflasterungen (insb. im Bereich des Spielplatzes) können die gefahrenen Geschwindigkeiten baulich reduzieren und die Verkehrssicherheit weiter erhöhen. Die Wiederaufnahme des derzeit ruhenden Bauleitplanverfahrens wird empfohlen.



Quelle: Bayerische Vermessungsverwaltung (www.geodaten.bayern.de)
Datenlizenz: Creative Commons Namensnennung 4.0 International Lizenz (CC BY 4.0) (https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.de)

Hinweise Richtlinien: FGSV: Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen 2006

80	Lechelstraße und Rehsteig		

Ausgangslage: Die Straßenzüge Lechelstraße und Rehsteig verlaufen in einem überwiegend durch Wohnnutzung geprägten Gebiet und sind schmal. Aktuell gilt Tempo 30; abschnittsweise ist mit Verkehrszeichen 260 „Verbot für Kraftfahrzeuge“ und Zusatz „Anlieger frei“ beschildert. Entlang der Lechelstraße befinden sich zwei Kirchen, sowie in der Nähe eine Grund- und Mittelschule – damit ist mit sensiblen Nutzungsgruppen mit hohem Fuß- und Querungsbedarf sowie unregelmäßigen Spitzen bei An- und Abreise zu rechnen. Die geringe Breite, parkende Fahrzeuge und punktuell eingeschränkte Sichtbeziehungen führen zu Konflikten und mindern die Aufenthalts- und Wegequalität.

Beschreibung: Ausweisung eines verkehrsberuhigten Bereiches (vgl. Zielorientierte Maßnahme M-2 in Kapitel 6.1.1) über den Verlauf oder Teilbereiche der genannten Straßenzüge.



Lechelstraße und Rehsteig

Quelle: Bayerische Vermessungsverwaltung [www.geodaten.bayern.de]
Datenlizenz: Creative Commons Namensnennung 4.0 International Lizenz (CC BY 4.0) [https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.de]

Hinweise Richtlinien:
StVO -Anlage 3 (zu § 42 Absatz 2) – Richtzeichen – Abschnitt 4 Verkehrsberuhigter Bereich
Verwaltungsvorschrift StVO
FGSV: Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen 2006

82	Hormayrstraße		

Ausgangslage: Der Straßenzug Hormayrstraße bindet im Norden an die Von-Kahr-Straße an und verläuft in einem überwiegend durch Wohnnutzung geprägten Gebiet. Es gilt Temo 30, Einbahnrichtung von Nord nach Süd sowie Verkehrszeichen 260 „Verbot für Kraftfahrzeuge“ und Zusatz „Anlieger frei“. Es sind keine Seitenräume für den Fußverkehr vorhanden.

Beschreibung: Ausweisung eines verkehrsberuhigten Bereiches (vgl. Zielorientierte Maßnahme M-2 in Kapitel 6.1.1).



Hormayrstraße

Quelle: Bayerische Vermessungsverwaltung [www.geodaten.bayern.de]
Datenlizenz: Creative Commons Namensnennung 4.0 International Lizenz (CC BY 4.0) [https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.de]

Hinweise Richtlinien:
StVO -Anlage 3 (zu § 42 Absatz 2) – Richtzeichen – Abschnitt 4 Verkehrsberuhigter Bereich
Verwaltungsvorschrift StVO
FGSV: Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen 2006

6.2.12 Bereiche

37, 165	Radverkehrsführung bei Tempo 30	🕐 - 🕐🕐🕐	💰 - 💰💰💰

Ausgangslage - Allgemein für den Untersuchungsraum: Im Untersuchungsgebiet gibt es einige baulich angelegte Radwege, welche aufgrund der Einführung von Tempo 30 nicht mehr gewidmet sind. Den Verkehrsteilnehmenden ist teilweise nicht klar, wo sie mit dem Rad fahren sollen bzw. dürfen. Gem. der Richtlinie ERA sind benutzungspflichtige Radwege bei Tempo 30 und Kfz-Stärken < 800 Kfz/h auszuschließen. Im überwiegenden Teil der Erschließungs- und Sammelstraßen im Untersuchungsgebiet werden diese Verkehrsstärken gem. M3-Verkehrsmodell nicht erreicht (vgl. Kapitel 4.4.7)

Beschreibung: Für Straßen in denen die Kfz-Stärken bei Tempo 30 km/h < 800 Kfz/h und die Gehwegbreiten >3 m sind, wird die folgende Beschilderung empfohlen:

- VZ 239 „Gehweg" mit dem Zusatzschild 1022-10 „Radverkehr frei"



Der sichere und zügige Radverkehr hat somit die Möglichkeit offiziell im Mischverkehr zu fließen. Gleichzeitig werden die häufig sehr schmalen Gehwegbereiche vergrößert. Unsicherer Radverkehr kann in Schrittgeschwindigkeit offiziell auf dem Gehweg fahren.

Bei anstehenden Umbau- oder Sanierungsarbeiten im Seitenraum sollen trennende Bord-/Kantensteine zwischen (ehem.) Radweg und Gehweg zurückgebaut bzw. abgesenkt werden. Ziel ist eine eindeutige, barrierearme Seitenraumgestaltung und die Vermeidung von „Scheinradwegen". Die Umsetzung erfolgt bedarfsabhängig und ist nicht zwingende Voraussetzung für die Beschilderungsmaßnahme.

Hinweise Richtlinien: FGSV: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen 2010

55, 162, 681	Ludwigsfelder Straße	🕐	💰

Ausgangslage: Die Ludwigsfelder Straße ist die Haupteinfahrtsstraße nach Allach aus Richtung Osten. Zusammen mit der Eversbuschstraße ist sie eine der am stärksten befahrenen Straßen im Untersuchungsgebiet. Es gilt Tempo 50 km/h. Im westlichen Teil der Ludwigsfelder Straße sind keine Radverkehrsanlagen vorhanden. Der Radverkehr fließt im Mischverkehr und wird in Richtung Diamaltpark östlich des Knotenpunktes Georg-Reismüller-Straße/Ludwigsfelder Straße in den Seitenraum geführt. Die Gehwegbereiche sind insbesondere im Bereich östlich des genannten Knotenpunktes mit rund 1,1 m sehr schmal.

Beschreibung: Einrichtung einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h entlang der Ludwigsfelder Straße zwischen Eversbuschstraße und Schöllstraße. Der Radweg zwischen der Georg-Reismüller-Straße und Am Kesselhaus soll dem Fußverkehr zugeteilt werden. Der Radverkehr fließt in beiden Richtungen im Mischverkehr. Mit der Beschilderung VZ 239 „Gehweg" mit dem Zusatzschild 1022-10 „Radverkehr frei" kann der sichere und zügige Radverkehr somit offiziell im Mischverkehr zu fließen. Unsicherer Radverkehr kann in Schrittgeschwindigkeit offiziell auf dem Gehweg fahren. Zwischen Schöllstraße und Am Kesselhaus wird die Prüfung einer Querungsstelle empfohlen (vgl. ID 681 in Kapitel 6.2.3 Straßenüberquerung - Fuß- und Radquerungen sicher machen). Bei Planung und Dimensionierung sind die Anforderungen aus dem Busverkehr (mehrere Buslinien) zu berücksichtigen.



Hinweise Richtlinien: FGSV: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen 2010

494, 562, 705	Franz-Nißl-Straße/Georg-Reißmüller Straße		

Ausgangslage: Die Franz-Nißl-Straße sowie insbesondere die Georg-Reismüllerstraße werden sowohl vom Fußverkehr, Radverkehr, Kfz-Verkehr (fließend und ruhend) sowie dem ÖPNV genutzt. Aufgrund der begrenzten Flächenverfügbarkeit ist die Situation für den ÖPNV sowie den Radverkehr an vielen Stellen herausfordernd.

Beschreibung: Um die Flächen hinsichtlich der Förderung der Nahmobilität neu zu verteilen wird die Prüfung von Einbahnregelungen in der Georg-Reismüller-Straße und der Vesaliusstraße vorgeschlagen. Dabei sind Verlagerungseffekte unbedingt zu berücksichtigen und zu ermitteln. Eine solche Maßnahme hat gleichzeitig Einfluss auf die Busverkehrsplanung und bedingt somit eine enge Abstimmung mit der MVG und Prüfung der Befahrbarkeit aller Straßen sowie Anpassungen der Fahrpläne.

Durch die Einrichtung von Einbahnregelungen kann die Fahrbahn für den fließenden Kfz-Verkehr in ihrer breite reduziert werden und Platz für den Fußverkehr, Radverkehr und den Aufenthalt umgestaltet werden.

Im Rahmen einer Prüfung wird empfohlen auch die Vesaliusstraße sowie die St. Johann-Straße mitzudenken.



Georg-Reißmüller-Straße/Franz-Nißl-Straße

Quelle: Bayerische Vermessungsverwaltung (www.geodaten.bayern.de)
Datenlizenz: Creative Commons Namensnennung 4.0 International Lizenz (CC BY 4.0) (https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.de)

Hinweise Richtlinien: Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) und Verwaltungsvorschrift (VwV-StVO)

7 Umsetzungskonzept

Ziel dieses Umsetzungskonzeptes ist es, die im Maßnahmenkonzept (vgl. Kapitel 6) erarbeiteten zielorientierten Maßnahmen sowie die daraus abgeleiteten konkreten Umsetzungsempfehlungen in ein lösungsorientiertes und handhabbares Umsetzungsprogramm zu überführen. Damit wird eine Brücke zwischen der konzeptionellen Ebene und der Umsetzungsebene geschlagen – insbesondere durch eine zeitliche und räumliche Bündelung der Inhalte. Das Umsetzungskonzept unterstützt zudem, die Umsetzungsschritte verwaltungsintern zu strukturieren, Zuständigkeiten anzubahnen und eine schrittweise Beschluss- und Realisierungsfähigkeit vorzubereiten.

Um sowohl die prioritären, konkretisierten Umsetzungsempfehlungen zu strukturieren als auch unterstützende Maßnahmen vollständig zu berücksichtigen, empfiehlt sich eine Gliederung in zwei Programmbestandteile, die in der Umsetzung zusammenwirken (vgl. Abbildung 61):

- **Fokusprogramm:**
  Das Fokusprogramm enthält die konkret ausgearbeiteten Umsetzungsempfehlungen, die aus den am höchsten priorisierten, zielorientierten Maßnahmen abgeleitet wurden. Die Umsetzungsempfehlungen wurden hierfür als Steckbriefe dargestellt und enthalten eine Grobeinordnung der Kosten (< 100.000 €/100.000 €–1 Mio. €/über 1 Mio. €) sowie eine Grobeinordnung der Umsetzungsdauer (0–2/2–8/über 8 Jahre). Für Umsetzungsempfehlungen die einen langfristigen Betrieb (ÖPNV/Sharing) erfordern, wird für die Grobkosten ein Zeitraum von drei Jahren angesetzt. Das Fokusprogramm dient damit als Kern des Umsetzungskonzeptes und als Grundlage für verwaltungsinterne Projektbildung und Ressourcenplanung.
- **Ergänzungsprogramm:**
  Das Ergänzungsprogramm umfasst alle weiteren zielorientierten Maßnahmen aus Kapitel 6.1, die im Rahmen der Umsetzungsempfehlungen nicht weiter konkretisiert wurden. Diese Maßnahmen sind nicht „nachrangig“, sondern werden als querschnittliche Unterstützungsbausteine verstanden, die die Umsetzung des Fokusprogramms wirkungsorientiert absichern. Sie erfüllen insbesondere drei Rollen:

  1. **Verstärker (Wirkungshebel):** Erhöhen die Wirksamkeit der Fokusmaßnahmen (unter anderem durch Kommunikation/Information, Mobilitätsbildung, sichere Schulwege, Serviceangebote).
  2. **Qualitätssicherung im Betrieb:** Sichern die Dauerhaftigkeit und Nutzbarkeit im Alltag (unter anderem durch Unterhalt/Vegetation, Abstellordnung, Beseitigung von Engstellen, Betriebsorganisation).
  3. **Synergiemaßnahmen:** Sollten bei jeder baulichen/verkehrsrechtlichen Umsetzung effizient mitgeplant werden (unter anderem Barrierefreiheit, Beleuchtung, Aufenthaltsqualität, Abstellanlagen).

  Damit ist das Ergänzungsprogramm kein separates Maßnahmenpaket, sondern ein verbindlicher Prüf- und Mitziehrahmen: Bei jeder konkretisierten Umsetzungsempfehlung des Fokusprogramms ist zu prüfen, welche Bausteine des Ergänzungsprogramms zweckmäßig ergänzend berücksichtigt bzw. mit umgesetzt werden sollten.

Zur Umsetzungssteuerung werden die Inhalte beider Programmbestandteile zusätzlich in Umsetzungsbündeln geordnet (vgl. Abbildung 61). Diese Umsetzungsbündel stellen damit keine weitere Programmkategorie dar, sondern dienen der zeitlichen und räumlichen Bündelung der Umsetzung und damit einer handhabbaren Projektbildung.

Ziel ist es, kurzfristig sichtbare Verbesserungen zu ermöglichen und gleichzeitig mittlere und langfristige Vorhaben frühzeitig zu sichern und vorzubereiten.

Die Umsetzung folgt drei Grundprinzipien:

- **Einstieg über kurzfristig wirksame Projekte („Quick Wins“) (0–2 Jahre):**
  Kurzfristig realisierbare Maßnahmen mit schneller Sicherheits- und Komfortwirkung. Das Ergänzungsprogramm wirkt hier vor allem über Qualitätssicherung im Betrieb sowie über Verstärker.

- **Bündelung in räumlichen Schwerpunktbereichen:**
  Bündelung mehrerer Maßnahmen in räumlich zusammenhängenden Teilräumen, um Planungs- und Umsetzungsprozesse zu koordinieren und Synergien zu heben. Das Ergänzungsprogramm wird hierbei systematisch mitgeführt und dient zugleich der Qualitätssicherung im Betrieb.
- **Einordnung nach Zeithorizonten:**
  Neben Quick Wins und den Schwerpunktbereichen werden Vorhaben nach Umsetzbarkeit und Vorlauf in mittelfristige sowie langfristige Maßnahmen eingeordnet. Mittelfristige Maßnahmen (Umsetzungsdauer 2–8 Jahre) sind Vorhaben, die nicht zu den Schwerpunktbereichen gehören und nicht den langfristigen Maßnahmen zugeordnet werden.

  Langfristige Maßnahmen sind Vorhaben mit hoher Netz- und Systemwirkung (insbesondere neue Verbindungen bzw. größere Umgestaltungen), deren Realisierung i. d. R. erst langfristig erfolgt (Realisierungshorizont > 8 Jahre). Aufgrund des hohen Finanzierungs-, Abstimmungs-, Organisations- oder Planungsaufwands sollten sie frühzeitig angestoßen werden. Das Ergänzungsprogramm unterstützt diese Vorlaufphase über Verstärker und definiert Anforderungen für die spätere Qualitätssicherung im Betrieb, zudem sind Synergiemaßnahmen bei den Planungen zu berücksichtigen.

  Die genannten Zeithorizonte beziehen sich auf den voraussichtlichen Realisierungszeitraum der Maßnahmen und sind nicht als Zeitpunkt des Projektstarts zu verstehen. Um eine Umsetzung innerhalb von 2–8 Jahren bzw. im langfristigen Horizont zu erreichen, müssen zentrale Schritte frühzeitig angestoßen werden.

Die nachfolgenden Unterkapitel folgen dieser Logik. Inhaltlich werden die Umsetzungsprojekte des Fokusprogramms den jeweiligen Umsetzungsbündeln zugeordnet und um passende Bausteine des Ergänzungsprogramms ergänzt.

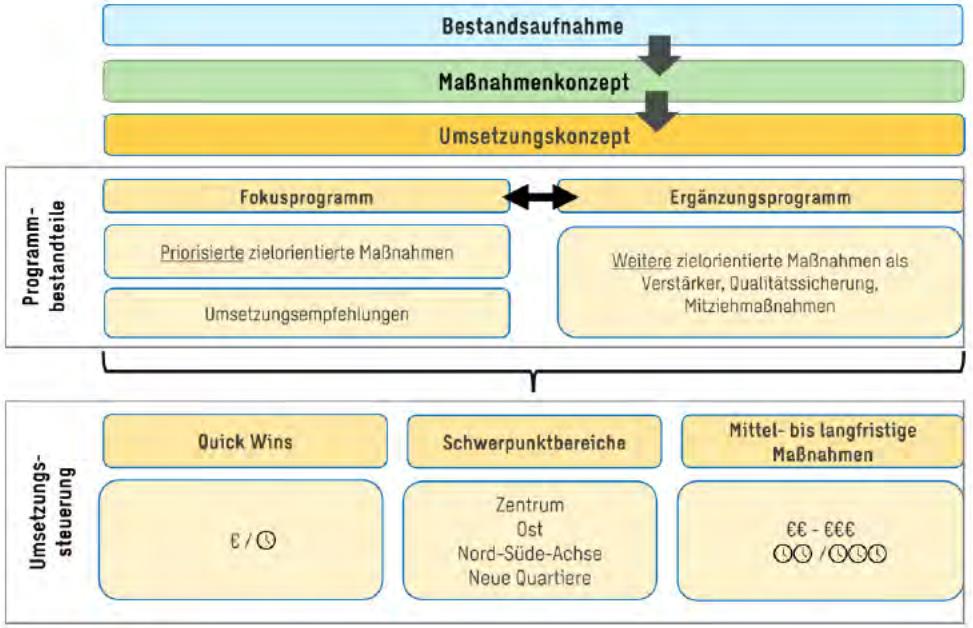


Abbildung 61: Ablauf Umsetzungskonzept

Je Umsetzungsbündel wird die ID (vgl. Kapitel 6.2 und Anhang I_Pain-Point-Liste), die Bezeichnung, Kurzbeschreibung, Fokusprogramm, Grobeinordnung, Kosten und Realisierungszeitpunkt sowie die jeweils drei wichtigsten ergänzend mitzuziehenden Bausteine des Ergänzungsprogrammes aufgeführt. Die Reihenfolge erfolgt gem. der aufsteigenden Nummerierung der IDs und hat keine Bedeutung in Bezug auf die Wertigkeit oder Umsetzungsreihenfolge.

7.1 Quick Wins

Die Quick Wins bündeln kurzfristig realisierbare Umsetzungsempfehlungen aus dem Fokusprogramm, die mit geringem Vorlauf eine lokale Wirkung auf Sicherheit, Komfort und Ordnung im Straßenraum erzielen und damit einen sichtbaren Einstieg in die Umsetzung ermöglichen. In Tabelle 19 sind daher vor allem Maßnahmen enthalten, die kurzfristig anordnungs- bzw. markierungsfähig oder mit überschaubarem baulichem Aufwand umsetzbar sind (z. B. Parkraumnachordnung zur Vermeidung von Gehwegparken, Querungshilfen/FGÜ und Barrierefreiheit, Verkehrsberuhigung, punktuelle Verbesserungen der Rad-/Fußverkehrsführung sowie Temporeduktion).

Als besonders relevante Bausteine des Ergänzungsprogramms werden bei den Quick Wins in Tabelle 19 vor allem solche Maßnahmen mitgeführt, die die Sofortwirkung verstärken, die Nutzbarkeit im Alltag absichern und bei kleinen Eingriffen ohne großen Mehraufwand mit umgesetzt werden können. Dazu zählen insbesondere „Barrierefreie Bewegung – Wege für alle nutzbar machen“, weil viele Quick Wins an Querungen und Gehwegen ansetzen, „Platz auf Geh- und Radweg – Pflanzen zurückschneiden“ und „Platz auf Geh- und Radweg – weitere Hindernisse entfernen“, weil Sichtbeziehungen und nutzbare Breiten häufig die unmittelbare Wirkung bestimmen, sowie „Parken – gute Lösungen für freie Gehwege“, weil die Wirksamkeit vieler punktueller Eingriffe wesentlich von einer funktionierenden Parkordnung abhängt. Ergänzend sind je nach Maßnahme „Fußwege – Beleuchtung ausbauen“ sowie „Sichere Schulwege – Kommunikation und Information“ relevant, insbesondere bei Querungen, Schulumfeldern und Verkehrsberuhigung.

7.2 Schwerpunktbereiche

Die Schwerpunktbereiche (vgl. Abbildung 62) bündeln Umsetzungsprojekte aus dem Fokusprogramm in räumlich zusammenhängenden Teilräumen, um Maßnahmen nicht isoliert, sondern in einer abgestimmten Gesamtlogik umzusetzen. Dadurch können Planungs-, Abstimmungs- und Bauprozesse effizienter organisiert und Synergien genutzt werden.

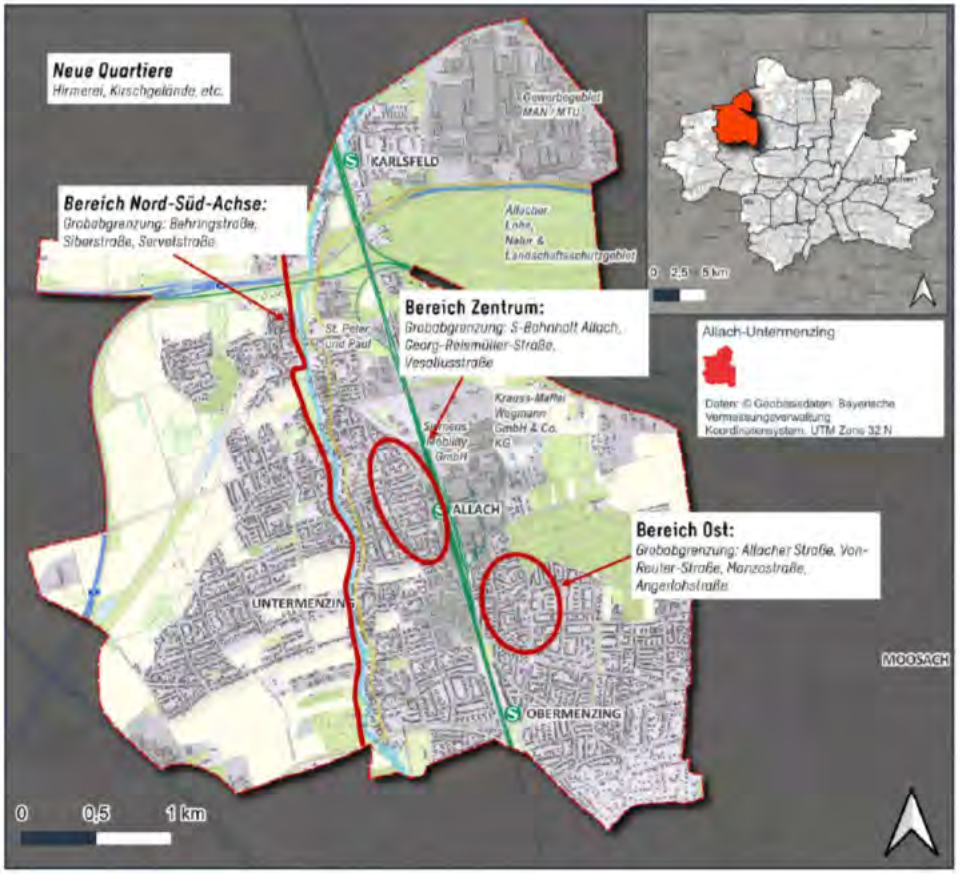


Abbildung 62: Umsetzungskonzept Schwerpunktbereiche

Die Unterkapitel gliedern sich in die Teilräume Zentrum, Ost, Nord–Süd-Achse und Neue Quartiere und enthalten jeweils eine tabellarische Zusammenstellung der Projekte im Teilraum.

7.2.1 Zentrum

Im Schwerpunktbereich Zentrum treffen viele unterschiedliche Verkehrsmittel und eine ausgeprägte Flächenkonkurrenz aufeinander. Entsprechend bündeln die in Tabelle 20 aufgeführten Projekte vor allem Eingriffe an Knotenpunkten und Querungen, etwa mit Gehwegnasen und Mittelinseln sowie dem Umbau von Knotenpunkten, um Querungen für Fuß- und Radverkehr zu erleichtern und Konflikte zu reduzieren. Zusätzlich wird die Ordnung im Seitenraum als Voraussetzung der Wirksamkeit adressiert, beispielsweise über Parkverbotszonen zur Vermeidung von Gehwegparken, ergänzt durch Mobilitätsinformation. Im Ergänzungsprogramm liegt der Fokus daher besonders auf Bausteinen, die in einem dichten, stark frequentierten Raum Steuerung und Ordnung absichern und die Nutzung erleichtern, insbesondere Beleuchtung, Abstellflächen für E-Tretroller, Hindernisse entfernen, Barrierefreiheit, Aufenthaltsqualität und Fahrradabstellplätze.

7.2.2 Ost

Der Schwerpunktbereich Ost ist geprägt durch wichtige Schulwegbeziehungen und Wohnbereiche mit teils sehr schmalen Straßenräumen. Entsprechend zielen die Umsetzungsempfehlungen aus Tabelle 21 stark auf sichere, gut verständliche Querungen und eine Entschärfung von Engstellen. Das zeigt sich unter anderem. an Knotenpunktumbauten und Querungshilfen wie Mittelinseln sowie an Parkverbotszonen, die Flächenkonflikte im Seitenraum reduzieren sollen. Parallel werden netzwirksame Radverbindungen gestärkt, etwa über die Verbesserung einer Ost-West-Achse sowie eine Fahrradstraße in der Franz-Nißl-Straße, teils kombiniert mit Parkregelungen und Geschwindigkeitsmaßnahmen. Folgerichtig ist das Ergänzungsprogramm hier besonders schulwegorientiert und engstellenbezogen auszurichten, vor allem über Kommunikation/Information zu sicheren Schulwegen, Barrierefreiheit, Parken für freie Gehwege, Mobilitätsbildung sowie ergänzend Abstellbereiche für E-Scooter und Fahrradabstellplätze.

7.2.3 Nord-Süd-Achse

Die Nord-Süd-Achse wird als zusammenhängender Bewegungsraum betrachtet und ist eine stark genutzte Verbindung für Fuß- und Radverkehr. Im Bestand treten Konflikte sowohl zwischen Rad und Fuß als auch zwischen Rad und Kfz auf, weshalb Kontinuität und Klarheit der Führung entscheidend sind. Tabelle 22 spiegelt das durch einen Schwerpunkt auf Knotenpunktsicherung und Markierungslösungen, den Ausbau von Gehwegen sowie die Weiterführung von Fahrradstraßen wider. Zusätzlich wird mit einem Modalfilter ein Eingriff zur Reduktion von Durchgangsverkehr aufgeführt, um die Achse für den Radverkehr verträglicher zu gestalten. Im Ergänzungsprogramm sind hier insbesondere Bausteine relevant, die Konflikte im Betrieb reduzieren und die Lesbarkeit der Führung erhöhen, vor allem Mobilitätsbildung/Aktionen, Beleuchtung, Barrierefreiheit, Aufenthaltsqualität sowie die Sicherung von Sichtbeziehungen, etwa durch Rückschnitt.

7.2.4 Neue Quartiere

Im Schwerpunkt Neue Quartiere erzeugen geplanter Zuzug und neue Wohnentwicklungen nicht nur zusätzlichen Verkehr, sondern auch die Chance, nachhaltige Mobilität von Beginn an als Standard zu etablieren. Tabelle 23 setzt genau hier an, indem sie den Ausbau von Carsharing (stationslos und stationsbasiert) und Mobilitätspunkten in neuen Wohnquartieren bündelt und mit weiteren Angeboten wie Bikesharing, flexiblen Fahrdiensten, Abstellflächen sowie Mobilitätsbildung kombiniert. Ergänzend werden Maßnahmen zur Nahversorgung adressiert, um kurze Wege zu fördern und damit Alltagsmobilität insgesamt nachhaltiger zu organisieren. Im Ergänzungsprogramm sollten daher insbesondere die Bausteine zur Förderung nachhaltiger Mobilität konsequent mitgeführt und als Empfehlung verankert werden, vor allem Mobilitätspunkte, Sharing-Angebote, Abstell- und Ordnungslösungen sowie Service, Information und Mobilitätsbildung.

7.3 Mittel bis langfristige Maßnahmen

Die mittel- und langfristigen Maßnahmen umfassen Vorhaben, die aufgrund ihres Umfangs, ihrer Komplexität oder Verortung nicht als Quick Wins oder Schwerpunktbereichsprojekte umgesetzt werden können, zugleich aber eine wichtige Wirkung für Sicherheit, Komfort und Netzqualität entfalten. Dabei wird zwischen mittelfristigen Maßnahmen (2–8 Jahre) und langfristigen Maßnahmen mit hoher Wirkung (Realisierungshorizont > 8 Jahre/hoher Vorlauf) unterschieden. Das Ergänzungsprogramm wird in beiden Zeithorizonten als verbindlicher Mitzieh- und Prüfrahmen verstanden: Es unterstützt in der mittelfristigen Umsetzung die alltagstaugliche Ausgestaltung (zum Beispiel Barrierefreiheit, Ordnung, Beleuchtung) und in der langfristigen Perspektive vor allem die Qualitätssicherung und die frühzeitige Definition von Anforderungen, die später in Planung und Betrieb wirksam werden.

7.3.1 Mittelfristige Maßnahmen

Die mittelfristigen Maßnahmen aus Tabelle 24 bündeln Projekte, die nicht den räumlichen Schwerpunktbereichen zugeordnet sind, jedoch innerhalb von 2 bis 8 Jahren realistisch umsetzbar sind. Inhaltlich zeigt diese einen klaren Schwerpunkt auf dem Ausbau der Fußverkehrsinfrastruktur: Mehrere Maßnahmen zielen auf die Einrichtung bzw. den Lückenschluss von Gehwegen ab. Ergänzt wird dies durch punktuelle Eingriffe zur Sicherung von Querungen und zur Verringerung von Querungsdistanzen bzw. Kfz-Geschwindigkeiten.
Aus dem aufgeführten Ergänzungsprogramm wird deutlich, dass die Wirksamkeit der Maßnahmen stark von der Alltagstauglichkeit im Betrieb abhängt: Wiederkehrend werden Barrierefreiheit sowie „Parken – gute Lösungen für freie Gehwege“ als zentrale Ergänzungen geführt. Gleichzeitig wird der Schulwegbezug in der Priorisierung sichtbar. Insgesamt dienen die mittelfristigen Maßnahmen damit vor allem der Schließung grundlegender Infrastrukturdefizite (fehlende Gehwege, Engstellen, Querungslücken) und schaffen die Voraussetzungen für durchgängige, sichere Wegeketten im Alltag.

7.3.2 Langfristige Maßnahmen

Die langfristigen Maßnahmen (vgl. Tabelle 25) umfassen Vorhaben mit hoher Netz- und Systemwirkung, deren Realisierung einen längeren Vorlauf benötigt und deshalb frühzeitig als strategische Entwicklungslinie zu sichern ist. Der Zeithorizont (> 8 Jahre) beschreibt dabei den voraussichtlichen Umsetzungs-/Realisierungszeitraum – er bedeutet ausdrücklich nicht, dass erst in einigen Jahren begonnen wird: Um die Umsetzung überhaupt zu ermöglichen, müssen Planung, Abstimmungen, Flächen-/Trassensicherung sowie Finanzierungs- und Zuständigkeitsklärungen frühzeitig angestoßen werden.

Inhaltlich zeigen sich in den langfristigen Maßnahmen drei zentrale Stoßrichtungen. Erstens liegt ein Schwerpunkt auf verkehrsberuhigenden Maßnahmen im Fußverkehr. Das Ergänzungsprogramm unterstreicht, dass diese Maßnahmen besonders stark über Aufenthaltsqualität, Barrierefreiheit, Parkraum-/Gehwegordnung und schulwegbezogene Kommunikation wirken.

Zweitens werden Netzlückenschlüsse und neue Verbindungen für den Rad- und Fußverkehr als langfristige Strukturmaßnahmen adressiert. Hierbei dient das Ergänzungsprogramm als betriebliche Qualitätssicherung mit Vegetationsrückschnitt, dem Entfernen von Hindernissen sowie Beleuchtung und Barrierefreiheit, um die zukünftigen Verbindungen im Alltag zuverlässig nutzbar zu machen.

Drittens wird eine Angebotsentwicklungen im Busverkehr durch Linienverlängerungen und Taktverdichtungen adressiert. Als ergänzende Bausteine werden hierfür wiederkehrend barrierefreie Haltestellen, die Bündelung an Mobilitätspunkten, sowie die Verknüpfung mit Bikesharing und flexiblen Fahrdiensten aufgeführt, um die ÖPNV-Wirkung über den reinen Fahrplan hinaus zu erhöhen.

Die folgenden Abbildung *63* zeigt in Form einer Übersichtskarte die empfohlenen Maßnahmen unterteilt in den zeitlichen Horizont (Quick Wins, mittelfristig, langfristig) sowie die Schwerpunktbereiche. Über die vermerkten ID-Bezeichnungen sind die Maßnahmenvorschläge mit den Maßnahmenvorschlägen von Tabelle 19 bis Tabelle 25 verknüpft.

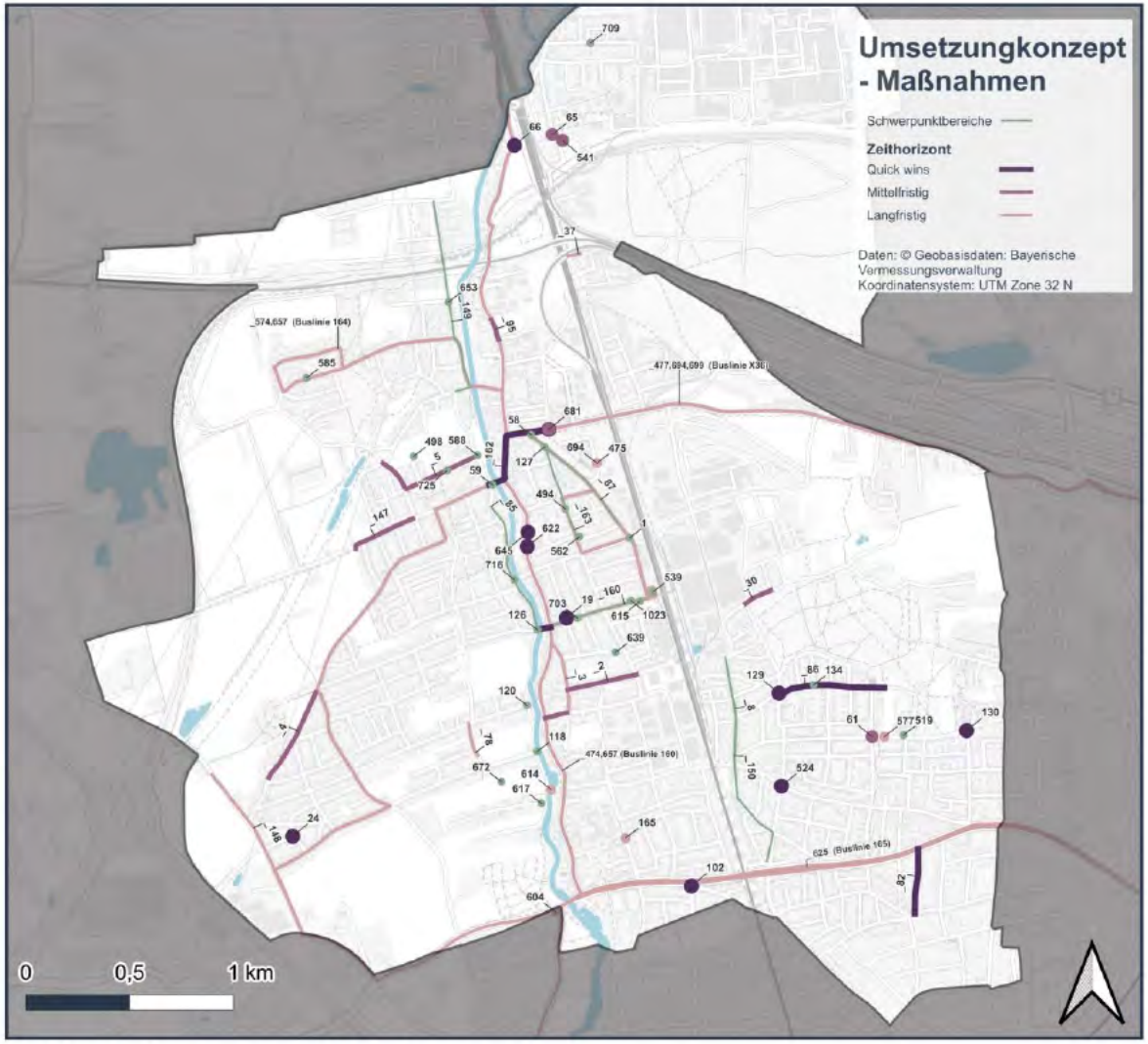


Abbildung 63: Umsetzungskonzept Maßnahmenübersicht

7.4 Umsetzungsbündel - Tabellen

Tabelle 19: Umsetzungskonzept – Quick Wins

ID	Bezeichnung	Kurzbeschreibung	Fokusprogramm	€	🕓	Ergänzungsprogramm
19	Untere Mühlstraße	Einrichtung Schräg- oder Längsparken	Platz auf dem Gehweg - Umgang mit Gehwegparken	€	🕓	• Barrierefreie Bewegung - Wege für alle nutzbar machen • Platz auf Geh- und Radweg - Weitere Hindernisse entfernen • Parken - Gute Lösungen für freie Gehwege
20	Niggistraße	Einrichtung Einbahnstraße prüfen	Fußverkehr - Gehwege ausbauen	€	🕓	• Straßenraum - Aufenthaltsqualität erhöhen • Platz auf Geh- und Radweg - Pflanzen zurückschneiden
55, 162, 681	Ludwigsfelder Straße	Verbesserung der Rad- und Fußverkehrsführung bei gleichzeitiger Temporeduktion des Kfz-Verkehrs.	Bereiche	€	🕓	• Barrierefreie Bewegung - Wege für alle nutzbar machen • Straßenraum - Aufenthaltsqualität erhöhen • Platz auf Geh- und Radweg - Weitere Hindernisse entfernen
66	Eversbuschstraße am Karlsfelder Bahnhof	Einrichtung eines Fußgängerüberweges und Herstellen der Barrierefreiheit	Straßenüberquerung - Fuß- und Radquerungen sicher machen	€	🕓	• Barrierefreie Bewegung - Wege für alle nutzbar machen • Platz auf Geh- und Radweg - Pflanzen zurückschneiden • Fußwege - Beleuchtung ausbauen
24	Lechelstraße und Rehsteig	Ausweisung verkehrsberuhigter Bereich	Fußverkehr Verkehrsberuhigung	€	🕓	• Sichere Schulwege - Kommunikation und Information • Straßenraum - Aufenthaltsqualität erhöhen • Parken – Gute Lösungen für freie Gehwege
82	Hormayrstraße	Ausweisung verkehrsberuhigter Bereich	Fußverkehr Verkehrsberuhigung	€	🕓	• Sichere Schulwege - Kommunikation und Information • Straßenraum - Aufenthaltsqualität erhöhen • Parken – Gute Lösungen für freie Gehwege
86	Rueßstraße	Freihalten von Gehwegen auf mind. 2,5 m.	Platz auf dem Gehweg - Umgang mit Gehwegparken	€	🕓	• Barrierefreie Bewegung - Wege für alle nutzbar machen • Parken - Gute Lösungen für freie Gehwege • Service und Information – Mobilitätsbildung und Information
102	Jestelstraße	Verbesserung der Sichtbeziehungen und Markierung	Ausbau des Radwegenetzes	€	🕓	• Platz auf Geh- und Radweg - Pflanzen zurückschneiden • Platz auf Geh- und Radweg - Weitere Hindernisse entfernen
129	Rueßstraße/ Von-Reuter-Straße	Markierung Sperrflächen und Sicherung mittels Pollern	Kreuzungen - Querung für Rad- und Fußverkehr erleichtern	€	🕓	• Sichere Schulwege - Kommunikation und Information • Barrierefreie Bewegung - Wege für alle nutzbar machen • Fußwege - Beleuchtung ausbauen
130	Manzostraße/Ernst-von-Beling-Straße	Markierung Sperrflächen und Sicherung mittels Pollern	Kreuzungen - Querung für Rad- und Fußverkehr erleichtern	€	🕓	• Sichere Schulwege - Kommunikation und Information • Barrierefreie Bewegung - Wege für alle nutzbar machen • Fußwege - Beleuchtung ausbauen
524	Allacher Straße/Von-Reuter-Straße	Einrichtung Fußgängerüberweg	Straßenüberquerung - Fuß- und Radquerungen sicher machen	€	🕓	• Sichere Schulwege - Kommunikation und Information • Platz auf Geh- und Radweg - Pflanzen zurückschneiden • Fußwege - Beleuchtung ausbauen
622, 645	Eversbuschstraße	Markierung und Geschwindigkeitsanzeigen im Bereich der Schulen	Sicherheit - Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung auf der Straße	€	🕓	• Sichere Schulwege - Kommunikation und Information • Straßenraum - Aufenthaltsqualität erhöhen • Service und Information - Mobilitätsbildung und Aktionen

Grobeinordnung Kosten (Können lediglich sehr grob eingeordnet werden; Grobkosten für Empfehlungen mit einem langfristigen Betrieb (ÖPNV/Sharing) entsprechen einem Zeitraum von 3 Jahren): €: < 100.00 €; 🕓: 0 - 2 Jahre; €€: 100.00 € - 1 Mio. €; 🕓🕓: 2 – 8 Jahre; €€€: > 1 Mio. €; 🕓🕓🕓: über 8 Jahre

Grobeinordnung Umsetzungsdauer (Können lediglich sehr grob eingeordnet werden)

Tabelle 20: Umsetzungskonzept – Schwerpunktbereich Zentrum

ID	Bezeichnung	Kurzbeschreibung	Fokusprogramm	€	🕒	Ergänzungsprogramm
1	St. Johann-Str./Georg-Reismüller-Straße	Einrichtung Gehwegnase und Mittelinsel	Kreuzungen - Querung für Rad- und Fußverkehr erleichtern	€€	🕒 - 🕒🕒	• Sichere Schulwege - Kommunikation und Information • Barrierefreie Bewegung - Wege für alle nutzbar machen • Straßenraum - Aufenthaltsqualität erhöhen
58	Georg-Reismüller-Str./ Ludwigsfelder Straße	Einrichtung einer Mittelinsel zur Querung der nördlichen Georg-Reißmüller-Straße	Straßenüberquerung - Fuß- und Radquerungen sicher machen	€ - €€	🕒 - 🕒🕒	• Sichere Schulwege - Kommunikation und Information • Barrierefreie Bewegung - Wege für alle nutzbar machen • Straßenraum - Aufenthaltsqualität erhöhen
87	Georg-Reismüller-Straße	Einrichtung von Parkverbotszonen	Platz auf dem Gehweg - Umgang mit Gehwegparken	€	🕒	• Barrierefreie Bewegung - Wege für alle nutzbar machen • Parken – Gute Lösungen für freie Gehwege • Service und Information – Mobilitätsbildung und Information
127	Franz-Nißl-Straße/Georg-Reismüller Str.	Umbau Knotenpunkt	Kreuzungen - Querung für Rad- und Fußverkehr erleichtern	€€	🕒🕒	• Sichere Schulwege - Kommunikation und Information • Barrierefreie Bewegung - Wege für alle nutzbar machen • Straßenraum - Aufenthaltsqualität erhöhen
160, 539,	Ost-West-Radverbindung	Verbesserung der Ost-West-Achse für den Radverkehr.	Radverkehr – Ausbau des Radwegnetzes	€ - €€	🕒 - 🕒🕒	• Sichere Schulwege - Kommunikation und Information • E-Tretroller - Abstellflächen schaffen • Fahrradabstellplätze - Ausbauen
163	Franz-Nißl-Straße	Einrichtung einer Fahrradstraße mit zeitlich eingeschränktem Parkverbot.	Radverkehr – Ausbau des Radwegnetzes	€	🕒	• Sichere Schulwege - Kommunikation und Information • Parken - Gute Lösungen für freie Gehwege • Fahrradabstellplätze - Ausbauen
494, 562, 709	Franz-Nißl-Straße/Georg-Reißmüller Straße	Prüfung von Einbahnstraßen im Zentrum von Allach.	Bereiche	€€	🕒🕒	• Barrierefreie Bewegung - Wege für alle nutzbar machen • Straßenraum - Aufenthaltsqualität erhöhen • Service und Information - Mobilitätsbildung und Aktionen
639	Franz-Nißl-Straße	Reduktion Kfz-Geschwindigkeiten durch Markierung und geänderte Vorfahrtsregelung	Sicherheit - Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung auf der Straße	€	🕒	• Sichere Schulwege - Kommunikation und Information • Straßenraum - Aufenthaltsqualität erhöhen • Service und Information - Mobilitätsbildung und Aktionen
615, 703, 1023,160	Vesaliusstraße	Prüfen der Radverkehrsführung hinsichtlich Verkehrsstärken und Richtlinienkonformität. Alternative Radverkehrsführung entlang der Hintermeierstraße.	Rad- und Fußverkehr – Neue Verbindungen schaffen	€ - €€	🕒 - 🕒🕒	• Fahrradabstellplätze – Ausbauen • Service und Information - Mobilitätsbildung und Aktionen

Grobeinordnung Kosten *(Können lediglich sehr grob eingeordnet werden; Grobkosten für Empfehlungen mit einem langfristigen Betrieb (ÖPNV/Sharing) entsprechen einem Zeitraum von 3 Jahren):* €: < 100.00 € €€: 100.00 € - 1 Mio. € €€€: > 1 Mio. €
Grobeinordnung Umsetzungsdauer *(Können lediglich sehr grob eingeordnet werden)* 🕒: *0 - 2 Jahre* 🕒🕒: 2 – 8 Jahre 🕒🕒🕒: über 8 Jahre

Tabelle 21: Umsetzungskonzept – Schwerpunktbereich Ost

ID	Bezeichnung	Kurzbeschreibung	Fokusprogramm	€	🕒	Ergänzungsprogramm
8	Angerlohstraße Süd	Einrichtung Gehwege	Fußverkehr - Gehwege ausbauen	€€	🕒🕒	• Platz auf Geh- und Radweg - Pflanzen zurückschneiden • Platz auf Geh- und Radweg - Weitere Hindernisse entfernen • Barrierefreie Bewegung - Wege für alle nutzbar machen
134	Naumannstraße/ Rueßstraße	Einrichtung von einem Einbahnring, um Gegenverkehr zu verhindern	Platz auf dem Gehweg - Umgang mit Gehwegparken	€	🕒	• Straßenraum - Aufenthaltsqualität erhöhen • Parken - Gute Lösungen für freie Gehwege • Service und Information - Mobilitätsbildung und Aktionen
150	Angerlohstraße	Fahrradstraße in der Angerlohstraße bei gleichzeitiger Reduktion der Parkplätze auf der Straße.	Radverkehr – Ausbau des Radwegenetzes	€	🕒	• Sichere Schulwege - Kommunikation und Information • Straßenraum - Aufenthaltsqualität erhöhen • E-Tretroller - Abstellflächen schaffen • Parken - Gute Lösungen für freie Gehwege • Service und Information - Mobilitätsbildung und Aktionen
150	Karl-Von-Roth Straße	Verbesserung der Radverkehrsführung in der Karl-von-Roth-Straße mittels Fahrradstraße/Radweg bei gleichzeitiger Reduktion der Parkplätze auf der Straße.		€€	🕒🕒	
150	Radroute westlich der Bahntrasse	Alternative Radverkehrsführung im Zuge der Umsetzung des B-Planes Kirschgelände westlich der Bahn.		€€	🕒🕒	
519	Manzostraße	Geschwindigkeitsreduktion durch Mittelinseln sowie Markierung	Sicherheit - Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung auf der Straße	€€	🕒🕒	• Sichere Schulwege - Kommunikation und Information • Straßenraum - Aufenthaltsqualität erhöhen • Service und Information - Mobilitätsbildung und Aktionen

Grobeinordnung Kosten *(Können lediglich sehr grob eingeordnet werden; Grobkosten für Empfehlungen mit einem langfristigen Betrieb (ÖPNV/Sharing) entsprechen einem Zeitraum von 3 Jahren):* €: < 100.00 € 🕒: *0 - 2 Jahre* €€: 100.00 € - 1 Mio. € 🕒🕒: 2 – 8 Jahre €€€: > 1 Mio. € 🕒🕒🕒: über 8 Jahre

Grobeinordnung Umsetzungsdauer *(Können lediglich sehr grob eingeordnet werden)*

Tabelle 22: Umsetzungskonzept – Schwerpunktbereich Nord-Süd-Achse

ID	Bezeichnung	Kurzbeschreibung	Fokusprogramm	€	🕓	Ergänzungsprogramm
59	Behringstraße/Paul-Ehrlich-Weg	Markierung und Beschilderung im Kreuzungsbereich	Kreuzungen - Querung für Rad- und Fußverkehr erleichtern	€	🕓	• Service und Information - Mobilitätsbildung und Aktionen • Fußwege - Beleuchtung ausbauen
118, 120, 126	Behringstraße	Markierung im Kreuzungsbereich („Haifischzähne“)	Kreuzungen - Querung für Rad- und Fußverkehr erleichtern	€	🕓	• Platz auf Geh- und Radweg - Pflanzen zurückschneiden • Straßenraum - Aufenthaltsqualität erhöhen • Service und Information - Mobilitätsbildung und Aktionen
85 617, 716	Behringstraße	Fußverkehr – Gehwege ausbauen	Bereiche	€€ - €€€	🕓🕓	• Barrierefreie Bewegung - Wege für alle nutzbar machen • Straßenraum - Aufenthaltsqualität erhöhen • Fußwege - Beleuchtung ausbauen
149, 653	Siberstraße	Weiterführung der Fahrradstraße in der Siberstraße	Radverkehr – Ausbau des Radwegenetzes	€	🕓 - 🕓🕓	• Barrierefreie Bewegung - Wege für alle nutzbar machen • Straßenraum - Aufenthaltsqualität erhöhen • Service und Information - Mobilitätsbildung und Aktionen
498, 588 672,725	Servetstraße	Einrichtung eines Modalfilters auf Höhe der Sportanlage, um Durchgangsverkehr zu unterbinden	Radverkehr – Ausbau des Radwegenetzes	€	🕓	• Service und Information - Mobilitätsbildung und Aktionen
604	Querung der Mühlangerstraße	Verbesserung der Querung der Mühlangerstraße für den Radverkehr	Rad- und Fußverkehr - Neue Verbindungen schaffen	€ - €€	🕓 - 🕓🕓	• Bikesharing – Einrichten • Platz auf Geh- und Radweg - Pflanzen zurückschneiden • Fußwege – Beleuchtung ausbauen

Tabelle 23: Umsetzungskonzept – Schwerpunktbereich Nord-Neue Quartiere

ID	Bezeichnung	Kurzbeschreibung	Fokusprogramm	€	🕓	Ergänzungsprogramm
467	Ausweitung Carsharing im Freefloating	Ausweitung der Servicegebiete im stationslosen Carsharing in Koordination mit dem geplanten Ausbau des stationsbasierten Angebots.	Carsharing – Einrichten	€	🕓	• E-Tretroller – Abstellflächen schaffen • Bikesharing – Einrichten • Service und Information - Mobilitätsbildung und Aktionen
475, 585	Ausweitung stationsbasiertes Carsharing und Mobilitätspunkte	Ausbau des Sharing-Angebotes insbesondere in neuen Wohnquartieren und dort, wo viele Menschen ein wohnortnahes Angebot nutzen können.	Carsharing – Einrichten	€€	🕓	• Flexible Fahrdienste – Angebote schaffen • E-Tretroller – Abstellflächen schaffen • Fahrradabstellplätze - Ausbauen • Bikesharing – Einrichten • Mobilitätspunkte – Angebote bündeln • Service und Information - Mobilitätsbildung und Aktionen
Analyse	Kurze Wege zu Hausärzten	Weitere Anreize zur Ansiedlung von Hausärzten insbesondere in den analysierten defizitären Bereichen.	Nahversorgung - Kurze Wege für den Alltag ermöglichen	€	🕓🕓	• Flexible Fahrdienste – Angebote schaffen • Mobilitätspunkte – Angebote bündeln • Service und Information - Mobilitätsbildung und Aktionen
Analyse	Kurze Wege zu Supermärkten	Weitere Anreize zur Ansiedlung von Supermärkten insbesondere in den analysierten defizitären Bereichen abseits der Bahnlinie.	Nahversorgung - Kurze Wege für den Alltag ermöglichen	€	🕓🕓	• Flexible Fahrdienste – Angebote schaffen • Mobilitätspunkte – Angebote bündeln • Service und Information - Mobilitätsbildung und Aktionen
Analyse	Bestehenden Einzelhandel im historischen Teil erhalten	Wirksame Unterstützung, Schutz und Erweiterung „dezentraler“ Einrichtungen	Nahversorgung - Kurze Wege für den Alltag ermöglichen	€	🕓🕓	• Flexible Fahrdienste – Angebote schaffen • Mobilitätspunkte – Angebote bündeln • Service und Information - Mobilitätsbildung und Aktionen

Grobeinordnung Kosten *(Können lediglich sehr grob eingeordnet werden; Grobkosten für Empfehlungen mit einem langfristigen Betrieb (ÖPNV/Sharing) entsprechen einem Zeitraum von 3 Jahren):* €: < 100.00 € 🕓: *0 - 2 Jahre* €€: 100.00 € - 1 Mio. € 🕓🕓: 2 – 8 Jahre €€€: > 1 Mio. € 🕓🕓🕓: über 8 Jahre

Grobeinordnung Umsetzungsdauer *(Können lediglich sehr grob eingeordnet werden)*

Tabelle 24: Umsetzungskonzept – Mittelfristige Maßnahmen

ID	Bezeichnung	Kurzbeschreibung	Fokusprogramm	€	🕒	Ergänzungsprogramm
2, 111	Esmarchstraße	Einrichtung Gehwege	Fußverkehr - Gehwege ausbauen	€ - €€	🕒🕒	• Straßenraum - Aufenthaltsqualität erhöhen • Barrierefreie Bewegung - Wege für alle nutzbar machen • Parken – Gute Lösungen für freie Gehwege
4	Ernst-Haeckel-Straße	Einrichtung Gehwege	Fußverkehr - Gehwege ausbauen	€€	🕒🕒	• Straßenraum - Aufenthaltsqualität erhöhen • Barrierefreie Bewegung - Wege für alle nutzbar machen • Parken – Gute Lösungen für freie Gehwege
5	Naglerstraße, Lauthstraße	Einrichtung Gehwege	Fußverkehr - Gehwege ausbauen	€€	🕒🕒	• Sichere Schulwege - Kommunikation und Information • Barrierefreie Bewegung - Wege für alle nutzbar machen • Parken – Gute Lösungen für freie Gehwege
30	Angerlohstraße Nord	Lückenschluss durch Einrichtung Gehweg auf der Südseite der Angerlohstraße	Fußverkehr - Gehwege ausbauen	€	🕒 - 🕒🕒	• Sichere Schulwege - Kommunikation und Information • Platz auf Geh- und Radweg - Pflanzen zurückschneiden • Parken – Gute Lösungen für freie Gehwege
61	Manzostraße/Hitlstraße	Einrichtung einer Mittelinsel zur Reduktion der Querungsdistanz sowie Reduktion der Kfz-Geschwindigkeiten	Straßenüberquerung - Fuß- und Radquerungen sicher machen	€	🕒🕒	• Sichere Schulwege - Kommunikation und Information • Barrierefreie Bewegung - Wege für alle nutzbar machen • Fußwege - Beleuchtung ausbauen
95	Eversbuschstraße	Einrichtung Gehweg	Fußverkehr - Gehwege ausbauen	€€	🕒🕒	• Straßenraum - Aufenthaltsqualität erhöhen • Platz auf Geh- und Radweg - Pflanzen zurückschneiden • Barrierefreie Bewegung - Wege für alle nutzbar machen
65 541	Mannertstraße und Zum Schwabenbächl	Kreuzungen - Querung für Rad- und Fußverkehr erleichtern	Kreuzungen - Querung für Rad- und Fußverkehr erleichtern	€€	🕒🕒	• Barrierefreie Bewegung - Wege für alle nutzbar machen • Straßenraum - Aufenthaltsqualität erhöhen • Service und Information - Mobilitätsbildung und Aktionen
147	Paul-Ehrlich-Weg	Verbreiterung Gehweg inkl. „Radverkehr frei". Überleitung vom Zweirichtungsradweg in den Mischverkehr am westlichen Ortseingang.	Ausbau des Radwegenetzes	€ - €€	🕒 - 🕒🕒	• Platz auf Geh- und Radweg - Pflanzen zurückschneiden • Platz auf Geh- und Radweg - Weitere Hindernisse entfernen • Parken - Gute Lösungen für freie Gehwege
681	Ludwigsfelder Straße	Einrichtung einer Mittelinsel zur Querung der Ludwigsfelder Straße	Straßenüberquerung - Fuß- und Radquerungen sicher machen	€ - €€	🕒 - 🕒🕒	• Barrierefreie Bewegung - Wege für alle nutzbar machen • Fußwege - Beleuchtung ausbauen

Grobeinordnung Kosten (Können lediglich sehr grob eingeordnet werden; Grobkosten für Empfehlungen mit einem langfristigen Betrieb (ÖPNV/Sharing) entsprechen einem Zeitraum von 3 Jahren): **€**: < 100.00 € **€€**: 100.00 € - 1 Mio. € **€€€**: > 1 Mio. €
Grobeinordnung Umsetzungsdauer (Können lediglich sehr grob eingeordnet werden) 🕒: 0 - 2 Jahre 🕒🕒: 2 – 8 Jahre 🕒🕒🕒: über 8 Jahre

Tabelle 25: Umsetzungskonzept – Langfristige Maßnahmen

ID	Bezeichnung	Kurzbeschreibung	Fokusprogramm	€	🕓	Ergänzungsprogramm
3	Willstätterstraße	Ausweisung verkehrsberuhigter Bereich	Fußverkehr Verkehrsberuhigung	€	🕓🕓 - 🕓🕓🕓	• Sichere Schulwege - Kommunikation und Information • Straßenraum - Aufenthaltsqualität erhöhen • Parken – Gute Lösungen für freie Gehwege
78	Stieglstraße	Einrichtung Fußweg im Seitenraum (langfristig) Ausweisung Tempo 20 (kurzfristig)	Fußverkehr Verkehrsberuhigung	€ - €€€	🕓 - 🕓🕓🕓	• Sichere Schulwege - Kommunikation und Information • Straßenraum - Aufenthaltsqualität erhöhen • Parken – Gute Lösungen für freie Gehwege
37, 165	Radverkehrsführung bei Tempo 30	Klare Regelung zum Radfahren im Seitenraum	Bereiche	€ - €€€	🕓 - 🕓🕓🕓	• Sichere Schulwege - Kommunikation und Information • Service und Information - Mobilitätsbildung und Aktionen • Parken – Gute Lösungen für freie Gehwege
148	Goteboldstraße	Weiterführung des gemeinsamen Geh- und Radweges westseitig der Goteboldstraße	Radverkehr – Ausbau des Radwegnetzes	€€	🕓🕓 - 🕓🕓🕓	• Barrierefreie Bewegung - Wege für alle nutzbar machen • Straßenraum - Aufenthaltsqualität erhöhen • Service und Information - Mobilitätsbildung und Aktionen
474, 577	Angebotsausweitung der Linie 160 bis Allach	Angebotsausweitung damit alle Fahrten den kompletten Linienweg bedienen.	Busverkehr – Mehr Busse, mehr Haltestellen	€€	🕓🕓 - 🕓🕓🕓	• Flexible Fahrdienste - Angebote schaffen • Busverkehr - Haltestellen barrierefrei ausbauen • Mobilitätspunkte - Angebote bündeln
477, 694, 699,	Taktverdichtung der Linie X36	Angebotsausweitung in der Hauptverkehrszeit auf einen 10-Minuten-Takt sowie zusätzlichen Fahrten am Sonntag und abends.	Busverkehr – Mehr Busse, mehr Haltestellen	€€€	🕓🕓 - 🕓🕓🕓	• Flexible Fahrdienste - Angebote schaffen • Busverkehr - Haltestellen barrierefrei ausbauen • Mobilitätspunkte - Angebote bündeln
574, 657	Angebotsausweitung der Linie 164 bis Allach	Weiterführung aller Fahrten in der Hauptverkehrszeit am Nachmittag & am Abend bis Augustenfelder Straße. Bedienung der Riederstraße abends.	Busverkehr – Mehr Busse, mehr Haltestellen	€€	🕓🕓 - 🕓🕓🕓	• Flexible Fahrdienste - Angebote schaffen • Busverkehr - Haltestellen barrierefrei ausbauen • Mobilitätspunkte - Angebote bündeln
614	Verbindung Behringstraße und Allacher Straße	Verknüpfung der Behringstraße mit einer Anbindung in Richtung Osten, um das Fahren entlang der Eversbuschstraße möglichst zu reduzieren.	Rad- und Fußverkehr - Neue Verbindungen schaffen	€€€	🕓🕓🕓	• Barrierefreie Bewegung - Wege für alle nutzbar machen • Platz auf Geh- und Radweg - Pflanzen zurückschneiden • Fußwege – Beleuchtung ausbauen
625	Taktverdichtung der Linie 165	Angebotsausweitung in der Hauptverkehrszeit auf einen 10-Minuten-Takt sowie zusätzlichen Fahrten am Abend. Zukünftige Anbindung Kirschgelände.	Busverkehr – Mehr Busse, mehr Haltestellen	€€€	🕓🕓 - 🕓🕓🕓	• Flexible Fahrdienste - Angebote schaffen • Busverkehr - Haltestellen barrierefrei ausbauen • Mobilitätspunkte - Angebote bündeln
489, 563	Neue Buslinie zur Anbindung Kirschgelände	Attraktive Anbindung des neuen Quartiers Kirschgelände an den ÖPNV.	Busverkehr – Mehr Busse, mehr Haltestellen	€€€	🕓🕓 - 🕓🕓🕓	• Flexible Fahrdienste - Angebote schaffen • Busverkehr - Haltestellen barrierefrei ausbauen • Mobilitätspunkte - Angebote bündeln

Grobeinordnung Kosten *(Können lediglich sehr grob eingeordnet werden; Grobkosten für Empfehlungen mit einem langfristigen Betrieb (ÖPNV/Sharing) entsprechen einem Zeitraum von 3 Jahren):* €: < 100.00 € €€: 100.00 € - 1 Mio. € €€€: > 1 Mio. €
Grobeinordnung Umsetzungsdauer *(Können lediglich sehr grob eingeordnet werden)* 🕓: *0 - 2 Jahre* 🕓🕓: 2 – 8 Jahre 🕓🕓🕓: über 8 Jahre

7.5 Weitergehende Themen / Pain Points

Im Rahmen der Bestandsaufnahme und der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden Problemstellen und Hinweise für verschiedene Verkehrsmittel erfasst und in der Pain-Point-Liste (Anhang I) je Verkehrsmittel in separaten Tabellenblättern dokumentiert. Dabei basiert die Zusammenstellung nicht nur auf Rückmeldungen aus der Beteiligung, sondern auch auf der gutachterlichen Datenanalyse und sowie Begehungen. Die Liste enthält außerdem eine Struktur zur Einordnung (unter anderem „Berücksichtigt in Maßnahmen“ und „Zusätzliche Erklärungen“) und macht transparent, an welchen Stellen eine Überführung in das Maßnahmenprogramm des Nahmobilitätskonzepts möglich ist und wo dies nicht in gleicher Weise erfolgt.

Dass einzelne Hinweise nicht als konkrete Maßnahme im Nahmobilitätskonzept ausgearbeitet werden können, liegt vor allem am Charakter dieser Themen:

Teilweise handelt es sich um Fragestellungen, die primär auf Kfz-seitige Netzfunktionen und -steuerung abzielen und damit eigenständige, gesamt verkehrliche Prüfungen und Abwägungen erfordern. Das betrifft zum Beispiel Umleitungs- bzw. Durchbindungsüberlegungen sowie Einbahnregelungen und Lenkungslogiken für den Kfz-Verkehr. Da eine solche Regelung insbesondere im zentralen Bereich eine große Wirkung entfalten würde, wurde lediglich eine Prüfempfehlung für die Franz-Nißl-Straße/Georg-Reismüller-Straße aufgenommen. In der Pain-Point-Liste wurde entsprechend vermerkt, dass im Rahmen des Nahmobilitätskonzeptes keine finale Empfehlung für Kfz-Umleitungen bzw. bedeutende Umgestaltungen des höherrangigen Netzes gegeben werden kann.

Ebenso finden sich Hinweise, die thematisch nicht in das Nahmobilitätskonzept fallen (Punkte außerhalb des Planungsgebietes, E-Ladeinfrastruktur).

8 Zusammenfassung und Ausblick

Mit dem Nahmobilitätskonzept für den 23. Stadtbezirk Allach-Untermenzing liegt eine integrierte Grundlage vor, um die Nahmobilität in einem der am stärksten wachsenden Münchner Stadtbezirke zielgerichtet weiterzuentwickeln. Anlass und Handlungsdruck ergeben sich insbesondere aus der erwarteten Zunahme der Wohnberechtigten um 33,2 % zwischen 2019 und 2040 sowie aus dem im städtischen Vergleich sehr hohen Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) am Modal Split (41 %) bei gleichzeitig niedrigen Anteilen von Rad-, Fuß- und ÖPNV-Nutzung. Vor diesem Hintergrund wurden Analyse, Beteiligung und Maßnahmenentwicklung so verzahnt, dass sowohl fachliche Ergebnisse als auch die lokalen Erfahrungen und Prioritäten der Stadtgesellschaft abgebildet werden.

Aufbauend auf den Ergebnissen der Bestandsanalyse und den Rückmeldungen aus dem Beteiligungsprozess wurden die Leitziele und das Zielkonzept konkretisiert, mit Fokus auf kurzen Wegen im Alltag, der Stärkung des Umweltverbundes auf mittleren Distanzen, Teilhabe möglichst vieler Menschen an der täglichen Mobilität und einer erhöhten Verkehrssicherheit. Daraus wurden zielorientierte Maßnahmen abgeleitet, die sowohl aus den Leitzielen als auch aus den Ergebnissen der Öffentlichkeitsbeteiligung und den gutachterlichen Analysen hervorgehen. Diese sind in Kapitel 6.1 als insgesamt 25 Maßnahmensteckbriefe mit den Schwerpunkten Fuß- und Radverkehr, Öffentlicher Nahverkehr & Sharing-Angebote, Aufenthaltsqualität sowie Sonstige konkretisiert. Ergänzend werden in Kapitel 6.2 Umsetzungsempfehlungen thematisch gebündelt dargestellt. Diese adressieren Busverbindungen, das Fuß- und Radwegenetz inkl. Querungen, Kreuzungen und Linienführungen, Sharing-Angebote, Nahversorgung und die Kfz-Verkehrsberuhigung. Damit liegt nicht nur ein Zielbild, sondern ein handlungsorientiertes Maßnahmenportfolio vor, das räumlich und thematisch an den identifizierten und von Bürger*innen bestätigten Schwachstellen ansetzt.

Ein zentrales Ergebnis des Prozesses ist zudem die systematische Dokumentation der identifizierten Problemstellen und Hinweise („Pain Points“) in der Pain-Point-Liste (Anhang I). Die Pain Points wurden je Verkehrsmittel in separaten Tabellenblättern erfasst und basieren nicht nur auf Rückmeldungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung, sondern auch auf gutachterlichen Datenanalysen sowie Begehungen. In den Tabellen wird transparent nachvollziehbar, an welchen Stellen eine Überführung in das Maßnahmenprogramm möglich war und wo dies nicht in gleicher Weise erfolgt ist (zum Beispiel aufgrund anderer Zuständigkeiten oder weitergehender Prüfbedarfe).

Mit dem Umsetzungskonzept wird das Maßnahmenportfolio in ein strukturiertes Umsetzungsprogramm überführt. Es gliedert die Umsetzung in Quick Wins als kurzfristig realisierbare Maßnahmen mit geringem Vorlauf und schneller lokaler Wirkung. Die Empfehlungen beinhalten hierbei Markierungen/Anordnungen oder bauliche Themen mit überschaubarem Aufwand. Darüber hinaus bündelt es Projekte aus dem Fokusprogramm in vier räumlichen Schwerpunktbereichen: Zentrum, Ost, Nord-Süd-Achse und Neue Quartiere. So wird sichergestellt, dass Maßnahmen nicht isoliert, sondern möglichst in einer abgestimmten Gesamtlogik umgesetzt werden. Hierdurch sollen Planungs-, Abstimmungs- und Bauprozesse effizienter organisierbar und Synergien nutzbar werden. Ergänzt wird dies um die Einordnung mittel- bis langfristiger Maßnahmen, sodass sowohl schnell sichtbare Verbesserungen als auch strategische Entwicklungsschritte parallel angestoßen und über die Zeit sinnvoll aufeinander aufgebaut werden können.

Für die Verstetigung wird ein zweistufiges System aus Umsetzungskontrolle und Monitoring (vgl. Kapitel 5.3) empfohlen: Die Umsetzungskontrolle überprüft den Fortschritt der Maßnahmenumsetzung anhand definierter Umsetzungsziele und Zeithorizonte und dient zugleich als Steuerungsinstrument. Das Monitoring beobachtet unabhängig davon die langfristige Entwicklung zentraler Indikatoren wie Erreichbarkeit, Modal Split sowie Verkehrssicherheit. So wird die Wirkung nicht nur über „abgearbeitete Maßnahmen“, sondern auch über die tatsächliche Entwicklung der Nahmobilität im Bezirk bewertbar.

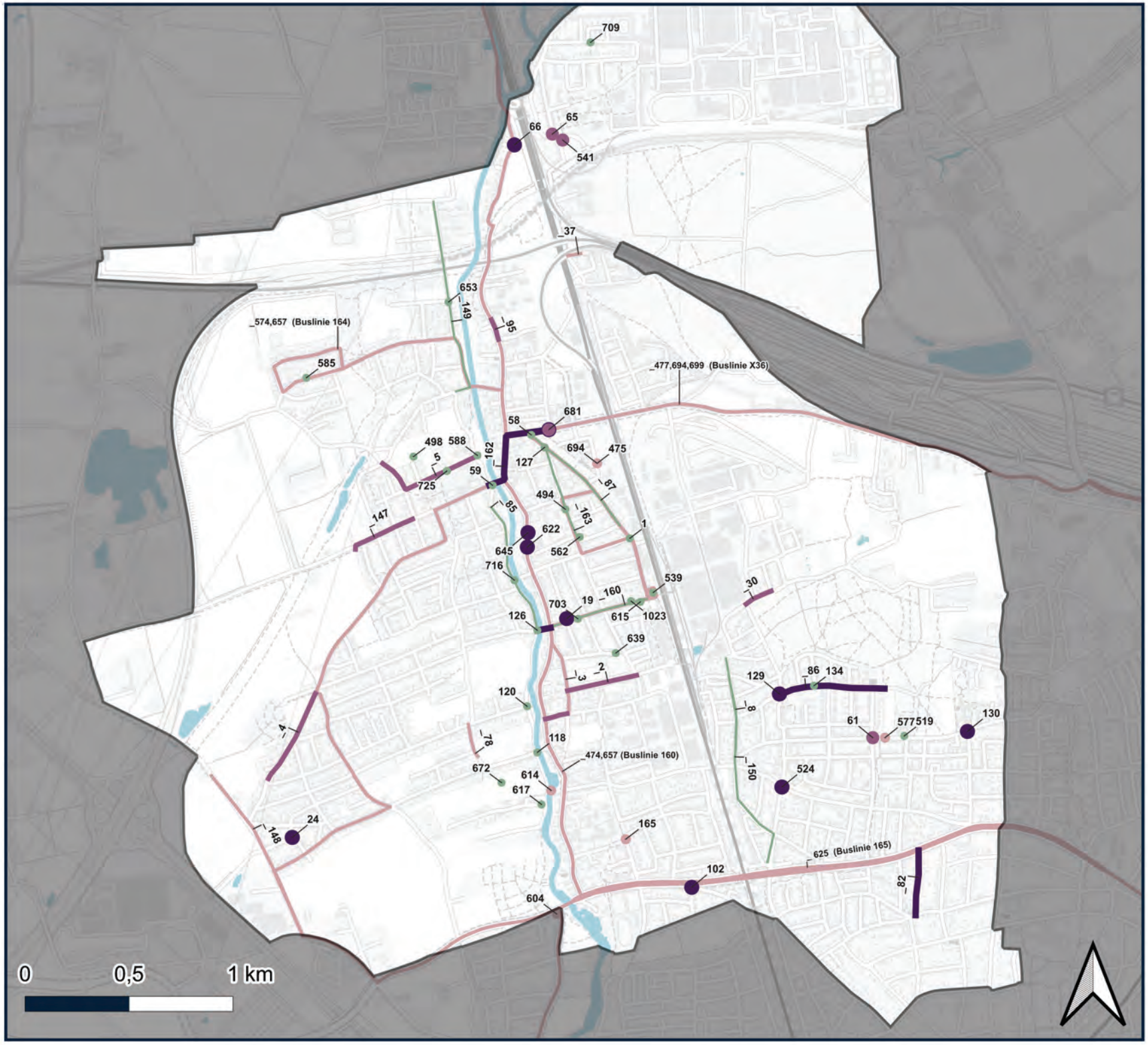
Für die nächsten Schritte liegt damit ein konkreter Handlungsrahmen vor, um die Umsetzung verwaltungsintern zu strukturieren. Die Umsetzungsempfehlungen wurden im Prozess aus den Ergebnissen der Öffentlichkeitsbeteiligung und den gutachterlichen Analysen abgeleitet und sollen die benannten Bedarfe und Prioritäten im Stadtbezirk bestmöglich abbilden. Kurzfristig gilt es, insbesondere die Quick Wins als sichtbaren Einstieg zeitnah anzustoßen; parallel dazu sollten die

längerfristigen Prozesse über Schwerpunktbereiche sowie mittel- und langfristige Maßnahmen frühzeitig in Planung und Abstimmung gegeben werden, um Realisierungszeiträume realistisch zu berücksichtigen.

Mit der voranschreitenden Verdichtung und den geplanten Quartiersentwicklungen entsteht die Chance, Allach-Untermenzing nicht nur baulich weiterzuentwickeln, sondern den Stadtbezirk insgesamt lebenswerter zu machen: durch eine nachhaltige Stärkung der Nahmobilität, mehr Sicherheit im Straßenraum, bessere Erreichbarkeit im Alltag und eine spürbar höhere Aufenthaltsqualität. Was heute vielfach als zusätzliche Belastung wahrgenommen wird, kann so zum konkreten Gewinn werden – wenn neue und bestehende Quartiere konsequent mit kurzen, barrierearmen und sicheren Wegen, attraktiven Aufenthaltsorten sowie guten Verknüpfungen zu ÖPNV und Sharing-Angeboten gestaltet werden. Wachstum wird damit zum Impuls für einen Stadtbezirk, in dem Mobilität einfacher, verlässlicher und angenehmer funktioniert – und in dem mehr Menschen ihre täglichen Wege selbstbestimmt, sicher und gerne zu Fuß, mit dem Rad oder mit dem ÖPNV zurücklegen können.

Umsetzungkonzept - Maßnahmen

Anlage 3



Schwerpunktbereiche

Zeithorizont

Quick wins

Mittelfristig

Langfristig

Daten: © Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung
Koordinatensystem: UTM Zone 32 N
Berechnung: Plan4Better GmbH
Hintergrundkarte: basemap.de
Maßstab: 1:24000

Beauftragt durch:

MÜNCHEN

Bearbeitet durch:

SWECO

PLAN4BETTER

Datum: 13.08.26
Telefon: 233 – 45000
Telefax: 233 – 45003
Frau Dr. Sammüller
bdr.kvr@muenchen.de

Kreisverwaltungsreferat
Die Referentin

Nahmobilitätskonzept für den 23. Stadtbezirk Allach-Untermenzing;
Sitzungsvorlage Nr. 26 - 32 / V 00793

An das Mobilitätsreferat

Sehr geehrte Damen und Herren,

das Kreisverwaltungsreferat zeichnet den am 30.07.26 übermittelten Entwurf zur o.g. Beschlussvorlage unter Verweis auf folgende Hinweise mit:

Die Kommunale Verkehrsüberwachung führt in den genannten Straßenzügen (Manzostraße, Franz-Nißl-Straße, Eversbuschstraße) bereits jetzt Geschwindigkeitskontrollen durch. Eine verstärkte Überwachung der Einhaltung von Tempo 30 durch die Kommunale Verkehrsüberwachung in diesem Bereich kann im Rahmen der personellen und technischen Einsatzmöglichkeiten erfolgen.

Bzgl. der fachlichen Beurteilung durch die Branddirektion sind zur Beschlussvorlage zudem folgende Anmerkungen zu berücksichtigen:

Brandschutztechnische Belange können betroffen sein, wenn Aufstellflächen auf öffentlichen Grund oder Feuerwehrzufahrten durch bauliche Maßnahmen eingeschränkt werden. Dies ist dann im Rahmen der Umsetzungsplanung zu prüfen.
Die Erfahrungen aus der Praxis zeigen, dass durch die Einschränkung des Gehwegparkens negative Auswirkungen auf die verbleibende Durchfahrtsbreite zu erwarten sind. Erschwernisse und Hindernisse bezüglich der Befahrbarkeit mit dem ÖPNV und der Ver- und Entsorgung fallen hier deutlich früher auf als Durchfahrtsprobleme im Einsatzfall. Wegen den zu erwartenden Verlagerungseffekten kann der zu geringen oder sehr deutlich eingeschränkten Durchfahrtsbreite auch nicht nachhaltig mit Halteverboten begegnet werden. Aus Sicht der Hauptabteilung IV des Kreisverwaltungsreferates, Branddirektion, sind hier detaillierte Betrachtungen und Abstimmungen erforderlich. Die Mitzeichnungsfähigkeit ist unter Beachtung der vorher genannten Hinweise gegeben.

Wir bitten darum, die Stellungnahme der Sitzungsvorlage beizufügen.

Mit freundlichen Grüßen

i.V. [redacted]
Dr. Hanna Sammüller
Kreisverwaltungsreferentin

[LHM-intern]

Datum: 12.08.2026
Telefon: 0 233-24484
[redacted]
plan.step-stellungnahmen@muenchen.de

Referat für Stadtplanung und Bauordnung
Stadtentwicklungsplanung
PLAN-HAI-11-V

Sitzungsvorlage 26-32 V / 00793 „Nahmobilitätskonzept für den 23. Stadtbezirk Allach Untermenzing“

An das MOR (per E-Mail an beschlusswesen.mor@muenchen.de)

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung stimmt dem o. g. Beschlussentwurf ohne Einwände zu.

Die Vorlage wird auch unter den Aspekten der Perspektive München und der sozialen Grundlagen ausdrücklich begrüßt.
PLAN HA I/21 (Handlungsräume) ist derzeit mit einer Handlungsraum-Untersuchung in Allach-Untermenzing befasst. Dabei wurden viele der in der Beschlussvorlage angesprochenen Punkte seitens des Bezirksausschusses 23 auch gegenüber PLAN HA I/21 adressiert. Der Austausch zwischen MOR und PLAN HA I/21 wird fortgesetzt.

Gez. [redacted]

Von: lhm.mobilitaet GM
An: Beschlusswesen MOR
Betreff: Erinnerung: Anfrage Stellungnahme 26-32 / V 00793 Nahmobilitätskonzept 23. Stadtbezirk
Datum: Mittwoch, 2. September 2026 09:09:43
Anlagen: image001.png
image002.png
image003.png
image004.png

Sehr geehrte Damen und Herren,

die SWM/MVG zeichnen die vorliegende Beschlussvorlage ohne weitere Anmerkungen mit.

Freundliche Grüße

[redacted]

SWM – Stadtwerke München
Büro Geschäftsführung Mobilität
Trainees
Telefon: +49 89 2191-2855

[redacted]@swm.de
www.swm.de

Stadtwerke München GmbH, Emmy-Noether-Straße 2, 80992 München; Geschäftsführung: Dr. Florian Bieberbach (Vorsitzender), Helge-Uve Braun, Dr. Karin Thelen, Dr. Gabriele Jahn; Sitz München; Registergericht München HRB 121 920; Aufsichtsratsvorsitzender Oberbürgermeister Dominik Krause
Die Datenschutzhinweise der Stadtwerke München GmbH finden Sie unter https://www.swm.de/datenschutz/swm-gmbh

Diese E-Mail samt Anlagen ist vertraulich und nur für den genannten Menschen bestimmt. Sollten Sie diese E-Mail-Nachricht versehentlich erhalten haben, informieren Sie uns bitte und löschen Sie diese E-Mail. Es ist nicht zulässig, unbeabsichtigt erhaltene Informationen Dritten zu offenbaren, sie zu kopieren, weiterzuleiten oder in sonstiger Weise zu verwenden.