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

Nahmobilitätskonzept für den 23. Stadtbezirk Allach-Untermenzing

Sitzungsvorlage Nr. 26-32 / V 00793

Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 11.11.2026 (VB)

Öffentliche Sitzung

Kurzübersicht

zum beiliegenden Beschluss

Anlass	Vergabebeschluss des Stadtrates vom 03.07.2024 zum Nahmobilitätskonzept für den 23. Stadtbezirk Allach-Untermenzing (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 12514). Vorlage der Ergebnisse der Gutachterleistungen.
Inhalt	Die Beschlussvorlage bildet den Auftakt zur Realisierung der Maßnahmenpakete des Nahmobilitätskonzepts im 23. Stadtbezirk Allach-Untermenzing. Mit Beschluss vom 03.07.2024 (Sitzungsvorlagen-Nr. 20-26 / V 12514) wurde die Stadtverwaltung beauftragt, mit Unterstützung eines externen Gutachters ein Nahmobilitätskonzept für den Stadtbezirk 23 Allach-Untermenzing zu erarbeiten. Das Projekt wurde durchgehend von einer umfangreichen Öffentlichkeitsbeteiligung begleitet. Gemeinsam mit den beauftragten externen Planungsbüros identifizierte das Mobilitätsreferat verkehrliche und freiraumplanerische Handlungsbedarfe und erarbeitete verschiedene Maßnahmen. Je nach vorgesehener Eingriffstiefe variieren die Auswirkungen auf den ruhenden und fließenden Verkehr und eröffnen unterschiedlich hohe Gestaltungsmöglichkeiten. Die Maßnahmen, die beispielsweise auch eine Neuordnung der bestehenden Flächen beinhalten, werden in der Beschlussvorlage aufgezeigt. In den kommenden Jahren sollen die Maßnahmenvorschläge geprüft und im Rahmen der personellen und haushalterischen Möglichkeiten umgesetzt werden. Aufgrund der Vielzahl und Kleinteiligkeit der Vorschläge ist eine Kostenschätzung zum heutigen Zeitpunkt nicht zielführend.
Gesamtkosten / Gesamterlöse	Die aufgezeigten Planungsleistungen werden aus den eigenen Budgetmitteln finanziert. Notwendige Vergaben werden aus der Nahmobilitätspauschale finanziert. Kleinere Planungsleistungen werden durch die zuständigen Fachstellen erbracht oder über den Rahmenvertrag des Mobilitätsreferats beauftragt. Kosten für Einzelmaßnahmen, die über eine Million Euro hinausgehen, werden dem Stadtrat zum Beschluss vorgelegt.

Klimaprüfung	Eine Klimaschutzrelevanz ist gegeben. Die zu erwartenden Auswirkungen sind positiv. Das Nahmobilitätskonzept setzt Anreize für eine nachhaltige klimaneutrale Mobilität. Die CO2-Einsparungen werden erst nach Planung, Beschluss und Umsetzung einzelner Maßnahmen entstehen.
Entscheidungsvorschlag	1. Der Stadtrat stimmt dem dargestellten weiteren Verfahren für das Nahmobilitätskonzept für den 23. Stadtbezirk Allach-Untermenzing zu. 2. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, die in den Umsetzungsempfehlungen gemäß Kapitel 6.2 des Abschlussberichts (Anlage 2) enthaltenen Maßnahmen im Rahmen der finanziellen und personellen Möglichkeiten zu überprüfen und die weiteren Schritte zur Umsetzung zu veranlassen. 3. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, sofern der betroffenen Maßnahmen dienlich, entsprechende Beteiligungsformate bzw. eine kommunikative Begleitung vorzusehen. 4. Das Kreisverwaltungsreferat wird gebeten, die unter Kapitel 6.2.5 des Abschlussberichts (Anlage 2) beschriebenen Straßenräume verstärkt zu überwachen. 5. Die SWM/MVG wird gebeten, die Ergebnisse aus der Konzeptstudie in den Umsetzungsempfehlungen 6.2.1 des Abschlussberichts (Anlage 2) in der jeweiligen Angebotsplanung einzubeziehen. 6. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird gebeten die Erkenntnisse aus dem Konzept in zukünftigen räumlichen Planungen zu beachten.
Gesucht werden kann im RIS auch unter	Nahmobilität, Umsetzungsstrategie, Öffentlichkeitsbeteiligung, Radverkehr, Fußverkehr, Querungsmöglichkeiten, Verkehrssicherheit, Car Sharing
Ortsangabe	23. Stadtbezirk Allach-Untermenzing

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

Nahmobilitätskonzept für den 23. Stadtbezirk Allach-Untermenzing

Sitzungsvorlage Nr. 26-32 / V 00793

Anlagen:

1. SrV-Verkehrserhebung: Mobilität in Städten – Steckbrief: Allach-Untermenzing
2. Abschlussbericht Nahmobilitätskonzept Allach-Untermenzing
3. Karte Umsetzungskonzept Maßnahmenübersicht
4. Stellungnahmen der Querschnitts- und Fachreferate

Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 11.11.2026 (VB)
Öffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis **Seite**

I. Vortrag des Referenten ... 2
1. Management Summary ... 2
2. Ausgangslage ... 2
3. Mobilitätsgeschehen im 23. Stadtbezirk – Allach-Untermenzing ... 3
4. Projektumgriff Allach-Untermenzing ... 4
5. Projektablauf ... 4
6. Kommunikations- und Beteiligungskonzept ... 5
7. Bestandsaufnahme und Schwachstellenanlayse ... 5
8. Maßnahmenentwicklung ... 6
9. Umsetzungsempfehlungen ... 7
10. Umsetzungskonzept ... 9
11. Personal- und Sachmittel ... 10
12. Synergieeffekte ... 10
13. Klimaprüfung ... 10
14. Abstimmung mit den Querschnitts- und Fachreferaten ... 11
II. Antrag des Referenten ... 12
III. Beschluss ... 13

I. Vortrag des Referenten

Zuständig für die Entscheidung ist die Vollversammlung des Stadtrates gemäß § 4 Ziffer 9b der Geschäftsordnung des Stadtrats der Landeshauptstadt München nach Vorberatung im Mobilitätsausschuss.

1. Management Summary

Nach Beauftragung durch den Stadtrat im Sommer 2024 wurde durch Gutachterbüros unter Durchführung einer umfangreichen Öffentlichkeitsbeteiligung das Nahmobilitätskonzept für den 23. Stadtbezirk erarbeitet. Ziel ist es, den Anteil umweltfreundlicher Verkehrsmittel wie Fuß, Rad und öffentlicher Nahverkehr zu erhöhen, die Verkehrssicherheit zu verbessern und eine selbstbestimmte Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen zu ermöglichen.

Das Konzept umfasst eine Vielzahl von lokalen Maßnahmen, darunter den Ausbau der Fußverkehrsinfrastruktur und des Radwegenetzes, die Verbesserung der Querungsmöglichkeiten, die Optimierung des Busangebots sowie die Schaffung neuer Verbindungen für Fuß- und Radverkehr. Zudem werden Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung, Geschwindigkeitskontrolle und zur Förderung von Carsharing vorgeschlagen.

Die Umsetzung erfolgt schrittweise entsprechend der jeweiligen Maßnahme, rechtlichen Möglichkeiten und der Haushaltslage. Die Finanzierung erfolgt zunächst über eigene Budgetmittel. Das KVR wird gebeten die identifizierten Straßenräume vermehrt zu überwachen, PLAN und MVG werden gebeten die Erkenntnisse bei der weiteren Angebotsplanung zu berücksichtigen.

2. Ausgangslage

Mit Beschluss der Vollversammlung vom 03.07.2024 „Nahmobilitätskonzept für den 23. Stadtbezirk Allach-Untermenzing“ (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 12514) wurde die Stadtverwaltung beauftragt, gemeinsam mit externen Gutachterbüros ein Nahmobilitätskonzept für den Stadtbezirk zu erarbeiten und dem Stadtrat die Ergebnisse vorzulegen.

Es stehen Strategien im Vordergrund, die einerseits zur Entlastung des Stadtbezirks durch den Kfz-Verkehr beitragen und andererseits einen infrastrukturellen Ausbau zugunsten der Nahmobilität und der Aufenthaltsqualität ermöglichen. Der Prozess wurde von einem zweistufigen Beteiligungsformat unter dem Motto: *„Allach-Untermenzing: Gemeinsam Nahmobilität gestalten!“* begleitet. Als Ergebnis liegt ein stadtteilbezogenes Umsetzungskonzept mit zeitlich gestaffelten sowie räumlich verorteten Maßnahmenvorschlägen vor.

3. Mobilitätsgeschehen im 23. Stadtbezirk – Allach-Untermenzing

2023 hat die Landeshauptstadt München an der Haushaltsbefragung „Mobilität in Städten“ (SrV – System repräsentativer Verkehrsbefragungen | vgl. Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 17926) teilgenommen. Das Ergebnis zeigt auf, wie sehr sich das Mobilitätsgeschehen in München gegenüber dem Vergleichsjahr 2017 verändert hat. Erstmalig wurden in dieser Befragung auch spezifische Verkehrsdaten für die 25 Münchner Stadtbezirke erhoben. So betrug der Anteil der in München zu Fuß zurückgelegten Wege 2023 ca. 33% und fiel damit 9 Prozentpunkte höher aus als noch im Jahr 2017. Der Anteil, der in München mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege belief, sich 2023 auf ca. 21%, das sind 3% mehr als noch 2017. Der ÖPNV kam auf 22%. Der Anteil, der in München mit dem Kfz zurückgelegten Wege betrug 2023 ca. 24% und sank damit um 10 Prozentpunkte gegenüber 2017. Auch im Stadtbezirk 23 Allach-Untermenzing wird der weit überwiegende Anteil der Wege mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (ÖPNV, Fußverkehr, Radverkehr) zurückgelegt. Lagebedingt fallen der Anteil der Pkw-Nutzung höher und die Anteile des Fußverkehrs und des Radverkehrs niedriger aus als im gesamtstädtischen Durchschnitt.

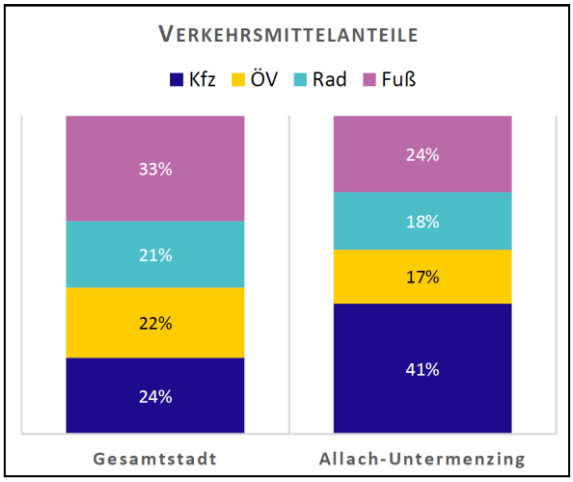


Abbildung 1: Verkehrsmittelanteile 2023 (Quelle: LHM)

Eine Übersicht über die Ergebnisse der Haushaltsbefragung „Mobilität in Städten“ für den 23. Stadtbezirk ist der Abbildung 1 zu entnehmen. Im Ergebnis der bezirklichen Auswertung von 2023 wurden im Stadtbezirk 23 Allach-Untermenzing 24% der Wege zu Fuß, 18% der Wege mit dem Fahrrad, 17% der Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln und 41% der Wege mit dem Kfz zurückgelegt.

Ausführliche Informationen finden sich unter: https://muenchenunterwegs.de/angebote/srv-2023 | Der Steckbrief über die Ergebnisse der Verkehrserhebung für Allach-Untermenzing ist ferner in Anlage 1 beigefügt.

4. Projektumgriff Allach-Untermenzing

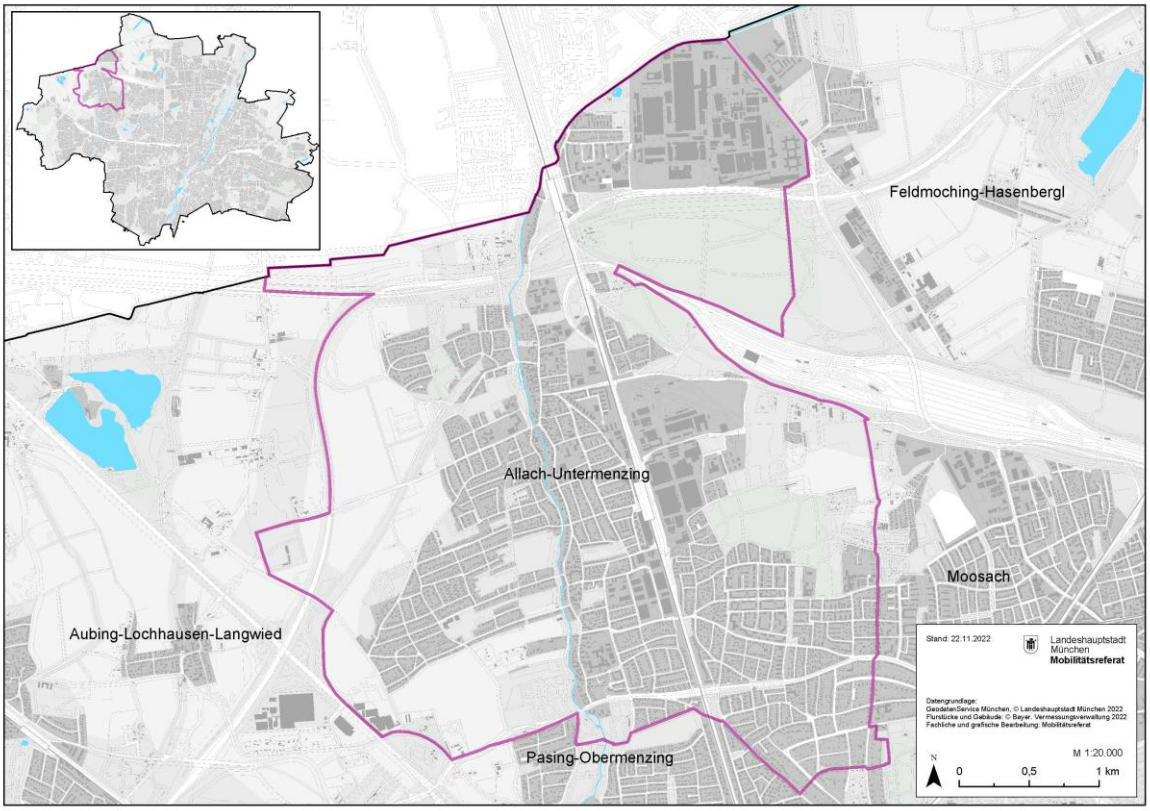


Abbildung 2: Umgriff 23. Stadtbezirk (Quelle LHM)

Das Projektgebiet entspricht dem Umgriff des 23. Stadtbezirks Allach-Untermenzing am nordöstlichen Rand der Landeshauptstadt München.

Der gewählte Untersuchungsraum zeichnet sich durch eine vergleichsweise dörfliche Grundstruktur aus und bringt vor diesem Hintergrund hinsichtlich Erschließung und Mobilität besondere Herausforderungen mit sich. Insbesondere der stetige Bevölkerungszuwachs bedingt einen hohen Verkehrsdruck, dem mit Hilfe eines stadtteilbezogenen Verkehrskonzepts begegnet werden soll.

5. Projektablauf

Nach öffentlicher Ausschreibung wurde am 30.09.2024 der Zuschlag für die Erarbeitung des Nahmobilitätskonzepts für den 23. Stadtbezirk Allach-Untermenzing mit Öffentlichkeitsbeteiligung an den Bieter Sweco GmbH mit dem Unterauftragsnehmer Plan4Better GmbH erteilt.

Der Prozess gliederte sich im Wesentlichen in zwei Phasen:

- Bestandsaufnahme und Schwachstellenanalyse sowie
- Erarbeitung des Maßnahmenkonzepts

Ausgangspunkt waren die Auswertungen der Grundlagendaten sowie die Sondierung der vorliegenden Anträge. Gutachterliche Analysen sowie die Priorisierung der Schwachstellen, sogenannter PainPoints, schlossen sich an. Im Zuge des Maßnahmenkonzepts wurden zielorientierte Maßnahmenpakete formuliert. Aufbauend auf diesen beiden Prozessschritten erfolgten Umsetzungsempfehlungen für jedes Maßnahmenpaket. Beide Phasen wurden durch eine breite Öffentlichkeitsbeteiligung begleitet (siehe Anlage 2, Schaubild

Projekt-Ablauf, Abschlussbericht, Seite 67).

6. Kommunikations- und Beteiligungskonzept

Der breite Beteiligungsprozess fand in drei Phasen statt.

Erste Beteiligungsphase: Bestandsaufnahme
Im Mai und Juni 2025 wurden die verkehrlichen und freiraumplanerischen Herausforderungen gemeinsam mit der Bevölkerung identifiziert. Dazu fand eine Onlinebeteiligung auf der Homepage unser.muenchen (https://unser.muenchen.de/nahmobilitaet-allachunter-menzing) statt sowie begleitend an einem Tag eine Pop-Up-Beteiligung am Allacher Wochenmarkt, um möglichst viele Menschen zu erreichen und Feedbackmöglichkeiten anzubieten. Zudem lud das Mobilitätsreferat Stakeholder aus dem Stadtbezirk zu vier verschiedenen Fußverkehrschecks ein, um vertiefte Informationen für ausgewählte Bereiche mit besonderer Relevanz für die Nahmobilität aus gutachterlicher Sicht zu erhalten ein. Synergien konnten durch die zeitliche Nähe der Veranstaltung „Kreuz & quer“ gezogen werden, wodurch das Thema Mobilität im Stadtbezirk bereits präsent war und Möglichkeiten zur Aktivierung genutzt werden konnten.

Zweite Beteiligungsphase: Priorisierung der Maßnahmenvorschläge
Um die aufbauend auf Analysen und Bestandsaufnahme erarbeiteten Maßnahmenvorschläge zu gewichten, wurde im Oktober 2025 ein zweiter Beteiligungsschritt durchgeführt. Für diesen wurden zu allen Maßnahmen Steckbriefe mit konkreten Verortungsvorschlägen ausgearbeitet und in die vier Kategorien „Fuß- und Radverkehr“, „Öffentlicher Nahverkehr & Sharing Angebote“, „Aufenthaltsqualität“ und „Sonstige“ gegliedert. Die Teilnehmenden hatten online auf unser.muenchen die Möglichkeit, sich über alle Maßnahmen zu informieren und die aus ihrer Sicht fünf wichtigsten Maßnahmen zu priorisieren. Zusätzlich gab es einen weiteren Vor-Ort-Termin am Allacher Wochenmarkt. Auch bei diesem wurden die Maßnahmensteckbriefe vorgestellt und es bestand die Möglichkeit, fünf Favoriten zu priorisieren.

Öffentliche Ergebnispräsentation
Ein Abschluss bildete die Informationsveranstaltung im Mai 2026, im Rahmen dessen die Ergebnisse des Konzepts der interessierten Öffentlichkeit vorgestellt wurden. Ziel des Beteiligungsprozesses und der fachlichen Konzeptentwicklung war es, umsetzbare Ideen mit realistischen Umsetzungsperspektiven zu formulieren, die breite Zustimmung finden.

Der Bezirksausschuss 23 – Allach-Untermenzing wurde in die kommunikative Begleitung eingebunden.

7. Bestandsaufnahme und Schwachstellenanlayse

Durch die beauftragten Büros wurde eine fachliche Bestandsaufnahme insbesondere mittels Datenauswertung und Begehungen durchgeführt (vgl. Kapitel 4.3 und 4.4 des Abschlussberichts in Anlage 2).

Betrachtet wurden bestehende Konzepte und Planungsgrundlagen der Stadt München, Unfallstatistiken, bestehendes Straßen- und Wegenetz, die Belastung durch den Motorisierten Individualverkehr (MIV), ÖPNV-Angebot, die Siedlungsstruktur und Bevölkerung sowie die Erreichbarkeit mittels der unterschiedlichen Verkehrsmittel.

Um die Schwachstellen für die Nahmobilität im Stadtbezirk zu identifizieren, wurden die oben benannten ermittelten Daten analysiert sowie Begehungen mit Fotoanalysen

durchgeführt. Mit dieser fachlichen Analyse wurden die Anmerkungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung gleichberechtigt überlagert.

8. Maßnahmenentwicklung

Zur Erarbeitung der Maßnahmen wurde ein Zielkonzept für die Nahmobilität definiert. Unter der zentralen Frage „Was braucht Allach-Untermenzing?“ wurden folgende Leitziele formuliert:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit,
- Teilhabe aller an der Mobilität,
- Tätigung kurzer Distanzen überwiegend zu Fuß und / oder mit dem Rad und
- Tätigung mittlerer Distanzen überwiegend im Umweltverbund

Diese fügen sich in die Leitbilder der Mobilitätsstrategie 2035 für München (siehe Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 03507) ein.

Aus den oben genannten Leitzielen sowie aus den fachlichen Analysen und Anregungen im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden insgesamt 25 zielorientierte Maßnahmen abgeleitet und in die folgenden Kategorien eingeordnet: „Fuß- und Radverkehr“, „Öffentlicher Nahverkehr & Sharing-Angebote“, „Aufenthaltsqualität“ sowie „Sonstige“. Für jeden Maßnahmenvorschlag wurde ein ausführlicher Steckbrief erarbeitet (siehe Anlage 2, Abschlussbericht, Kapitel 6.1).

Aufbauend auf der Bestandsaufnahme wurden verortete sogenannte „PainPoints“ (Schwach- bzw. Problemstellen) identifiziert, priorisiert und den einzelnen Maßnahmen zugeordnet.

9. Umsetzungsempfehlungen



Abbildung 3: Verortung Umsetzungsempfehlungen, siehe Abschlussbericht Seite 140, Abbildung 63 „Umsetzungskonzept Maßnahmenübersicht“ & Anlage 3 zum Beschluss (Quelle: Sweco GmbH mit plan4better)

Entsprechend der erfolgten Priorisierung wurden zwölf Maßnahmenbündel vertieft untersucht und für eine Umsetzung empfohlen:

Busverkehr: Mehr Busse, mehr Haltestellen
Konkret vorgeschlagen werden vier Einzelmaßnahmen, um die ÖPNV-Anbindung flächendeckend im Stadtbezirk zu verbessern. Sie umfassen die Taktverdichtung der Linien X36, und 165 sowie die Angebotsausweitung der Linien 160 bis Allach sowie die der Linie 164 bis Allach. Die Umsetzung liegt federführend bei der Angebotsplanung der Stadtwerke München und ist tendenziell als langfristig einzustufen.

Radverkehr: Ausbau des Radwegenetzes
Für den Radverkehr sollen sichere Wege eingerichtet werden, insbesondere in hochfrequentierten Straßenabschnitten sowie in Bereichen ohne begleitende Radwege, in denen gemäß aktuell geltenden Vorschriften solche empfohlen werden. Der Fokus der Betrachtungen liegt dabei auf den Bereichen Jestelstraße, Paul-Ehrlich-Weg, Goteboldstraße, Siberstraße, Karl-Von-Roth-Straße und Angerlohstraße, Franz-Nißl-Straße sowie

Servetstraße.

Straßenüberquerung: Fuß- und Radquerungen sicher machen
Unfälle mit Beteiligung von Fußgänger*innen und Radfahrer*innen kommen vermehrt an Kreuzungen und Einmündungen vor. Insbesondere schwächere Personengruppen wie Kinder, ältere Menschen und Menschen mit Beeinträchtigungen sind hier benachteiligt. Mit Blick auf die Verkehrssicherheit und die Barrierefreiheit sollen durch ortsspezifische Maßnahmen sichere Querungsmöglichkeiten entstehen. Dies können beispielsweise Lichtsignalanlagen, Zebrastreifen oder bauliche Maßnahmen und Verengungen der Fahrbahn sein. Umsetzungsschwerpunkte liegen hier auf der Georg-Reismüller-Straße / Ludwigsfelder Straße, Manzostraße / Hiltlstraße, Eversbuschstraße am Karlsfelder Bahnhof, Allacher Straße / Von-Reuter-Straße sowie der Ludwigsfelder Straße / Schöllstraße.

Platz auf dem Gehweg: Parken verhindern
In zahlreichen Straßen in München hat in den letzten Jahren das nicht angeordnete, rechtswidrige Gehwegparken Einzug gehalten. Aktuell erarbeitet das Mobilitätsreferat einen Vorschlag zum systematischen Vorgehen in Bezug auf das Gehwegparken und sieht vor, den Stadtrat damit gesondert zu befassen. Dabei sollen für die Verwaltung geltenden Rahmenbedingungen aufgezeigt und Kriterien verabschiedet werden, in welchen Fällen Gehwegparken aufgelöst werden sollte bzw. muss und in welchen Fällen es angeordnet werden kann.

Kurzfristiger Fokus liegt im Betrachtungsraum auf der Untere Mühlstraße, Rueßstraße, Georg-Reismüller-Straße und der Naumannstraße / Rueßstraße.

Sicherheit: Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung auf der Straße
Durch verstärkte Geschwindigkeitskontrollen sowie ggf. bauliche Veränderungen wie Fahrbahneinengungen sollen die Überschreitungen der Höchstgeschwindigkeit minimiert werden. Der Fokus liegt auf den im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung benannten Schwerpunktbereichen in der Manzostraße, der Franz-Nißl-Straße sowie der Eversbuschstraße.

Rad- und Fußverkehr: Neue Verbindungen schaffen
Sowohl die Würm als auch die Bahnlinie stellen starke Barrieren für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen im Stadtbezirk dar. Die vorhandenen Querungsmöglichkeiten sollen langfristig besser an das bestehende Fuß- und Radverkehrsnetz angebunden werden, um direktere Wege zu ermöglichen. Schwerpunkte bilden die Verbindung zwischen Behringstraße und Allacher Straße sowie eine übergeordnet verbesserte Ost-West-Radverbindung.

Carsharing - Einrichten (Angebote ermöglichen | Stationen einrichten)
Carsharing-Angebote ermöglichen es Menschen, die Vorteile eines Autos zu nutzen, ohne selbst eines besitzen zu müssen. Flächendeckende Stationen sollen möglichst viele Menschen wohnortnah erreichen Zudem schafft eine Kombination mit anderen Verkehrssystemen zusätzliche Vorteile. Das Mobilitätsreferat sieht vor, entsprechende Mobilitätspunkte im Projektgebiet zu errichten.

Nahversorgung: Kurze Wege für den Alltag ermöglichen
Eine wohnortnahe Versorgung durch ausreichend Geschäfte und Dienstleistungsangebote ermöglicht es, möglichst viele alltägliche Erledigungen ohne Auto zu bewältigen. Unter Wahrung des historischen Zentrums Allach wird die Stadtverwaltung darauf hinwirken, bestehende Angebote zu bewahren sowie dezentrale Strukturen mit kurzen Wegen zu Supermärkten und ärztlicher Versorgung zu fördern.

Fußverkehr: Gehwege ausbauen
In Straßenräumen mit einem hohen Anteil an Fußverkehr, insbesondere entlang wichtiger Haupt- und Verbindungsstraße sowie an Wegen zu sensiblen Einrichtungen wie Kitas, Schulen oder sozialen Einrichtungen sollen fehlende Gehwege ergänzt werden. Schmale Gehwege sind gemäß den allgemeinen Empfehlungen zu verbreitern. Räume mit erhöhtem Gefährdungspotenzial sollen baulich angepasst werden. Die Schwerpunkte liegen im Wesentlichen auf der Esmarchstraße Ernst-Haeckl-Straße, der Naglerstraße / Lauthstraße, der Angerlohstraße Süd, der Nigglstraße, der Angerlohstraße Nord, der Eversbuschstraße sowie der Behringstraße.

Kreuzungen: Querung für Rad- und Fußverkehr erleichtern
An den Kreuzungsbereichen soll der Rad- und Fußverkehr klar geführt werden. Priorisiert werden Kreuzungen mit erhöhtem Unfallaufkommen sowie wichtige Schulwegverbindungen. Besonderes Augenmerk liegen auf der St. Johann-Straße / Georg-Reismüller-Straße, der Behringstraße/Paul-Ehrlich-Weg, der Mannertstraße und Zum Schwabenbächl, der Behringstraße, der Franz-Nißl-Straße/Georg-Reismüller Straße, der Rueßstraße / Von-Reuter-Straße, der Manzostraße / Ernst-von-Beling-Straße

Fußverkehr: Verkehrsberuhigung
Durch Änderung verkehrsrechtlicher Regelungen und sofern eine Übereinstimmung mit den Vorgaben der Straßenverkehrsordnung besteht, können insbesondere Bereiche ohne ausreichende Schutzanlagen für Fußgänger*innen auch ohne bauliche Maßnahmen optimiert werden. Dazu zählen bspw. Schulstraßen, Durchfahrtsverbote oder Verkehrsberuhigte Bereiche. Schwerpunkte bilden hier die Willstätterstraße, die Stieglstraße, die Lechelstraße und der Rehstieg sowie die Hormayrstraße.

Maßnahmenbündel
Für einige Schwerpunktbereiche wurden von den Gutachtern zusätzlich Kombinationen aus Maßnahmen vorgeschlagen. So sollen beispielsweise in der westlichen Ludwigsfelderstraße mit Hilfe einer Geschwindigkeitsbegrenzung und damit einhergehend geänderter Radwegführung sowie einer neuen Querungsstelle für Fußgänger*innen Verbesserungen erzielt werden. In der Vesaliusstraße sind zusätzliche Parkverbote und alternative Führungen des Radverkehrs zu überprüfen. Empfehlungen hinsichtlich einer Einbahnstraßenregelung werden für die Franz-Nißl-Straße und die Georg-Reißmüller-Straße ausgesprochen. In Tempo-30-Zonen entlang nicht mehr benutzungspflichtigen baulichen Radwegen wird die Anbringung des Verkehrszeichens „Gehweg“ (VZ 23) mit dem Zusatz „Radverkehr frei“ (1022-10) empfohlen.

Weitergehende Details der einzelnen Umsetzungsempfehlungen können den jeweiligen Steckbriefen im Kapitel 6.2 des Abschlussberichts (siehe Anlage 2) entnommen werden.

Grundsätzlich gilt es zu berücksichtigen, dass für einige Umsetzungsempfehlungen Privatgrund erworben werden muss. Dazu sind unter Umständen rechtliche Verfahren notwendig und zusätzliche Kosten entstehen bei der Umsetzung.

10. Umsetzungskonzept

Das Umsetzungskonzept (siehe Anlage 2, Kapitel 7 und Anlage 3) überführt die dargelegten Umsetzungsempfehlungen in ein lösungsorientiertes und handhabbares Programm. Es gliedert sich in ein Fokusprogramm, mit prioritär anzugehenden und zeitnah umzusetzenden Maßnahmen sowie in ein Ergänzungsprogramm, das entweder mit Hilfe kommunikativer Maßnahmen, Qualitätssicherung im Sinne von Unterhalt oder mittels umfangreicherer baulicher Anpassungen und verkehrsrechtlicher Anordnungen die Wirkung der Hauptmaßnahmen perspektivisch unterstützt.

Beide Programmbestandteile sind zeitlich und räumlich gebündelt, so dass kurzfristig sichtbare Verbesserungen ermöglicht und mittel- bis langfristige Vorhaben frühzeitige vorbereitet werden können.

- **Zeitliche Gliederung**: Kurzfristig (Quick-Wins, 0-2 Jahre), Mittelfristig (2-8 Jahre), Langfristig (>8 Jahre)

  Über die zeitliche Einteilung hat die Landeshauptstadt München die Möglichkeit, sogenannte „quick wins“ aufzuspüren und die Maßnahmen mit schneller Sicherheits- und Komfortwirkung einzuleiten. Vorhaben mit längerem Planungshorizont sind identifiziert und können unter Berücksichtigung der Haushaltslage zum gegebenen Zeitpunkt realisiert werden.

- **Räumliche Bündelung** für mittel- und langfristige Maßnahmen: Zentrum, Ost, Nord-Süd-Achse, Neue Quartier

  Aufgrund einer grundsätzlich hohen verkehrlichen und städtebaulichen Komplexität und der Vielzahl an unterschiedlichen Anforderungen an den Straßenraum ist es notwendig, gedachte Planungen nicht unabhängig voneinander zu realisieren, sondern im Gesamtzusammenhang zu betrachten und eine in sich abgestimmte Planung im Raum zu forcieren. So können Synergie- und Mitzieheffekte generiert werden.

11. Personal- und Sachmittel

Die aktuelle haushalterische Situation der Landeshauptstadt München erfordert es, die unter Kapitel 9 skizzierten Umsetzungsempfehlungen unter der Maßgabe zu bewerten, dass diese mit mittelfristiger bis langfristiger Perspektive schwerpunktmäßig als Zielsetzung gesehen werden müssen. Die dazu notwendigen Planungsleistungen werden aus den eigenen Budgetmitteln bzw. über die Nahmobilitätspauschale finanziert. Kosten für Einzelmaßnahmen, die über eine Million Euro hinausgehen, werden dem Stadtrat zum Beschluss vorgelegt.

Vor diesem Hintergrund wird das Mobilitätsreferat derzeit weder Personal- noch Sachmittel anmelden.

Die erforderlichen Haushaltsmittel werden im Rahmen des Lenkungskreises Rad- und Fußverkehr angemeldet und im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung im Haushalt des Mobilitätsreferats veranschlagt.

12. Synergieeffekte

Um mögliche Synergieeffekte zu nutzen, sieht das Mobilitätsreferat vor, die aufgeführten Maßnahmenvorschläge in MORmaps (das MOR-interne Onlinetool zur Darstellung der Geodaten des Mobilitätsreferats zusammen mit den städtischen Basisdaten) einzupflegen. Dadurch soll sichergestellt werden, dass diese bei zukünftigen Planungen einbezogen werden. Auch die Evaluation der einzelnen Vorschläge kann dadurch vereinfacht werden.

13. Klimaprüfung

Eine Klimaschutzrelevanz ist gegeben: Ja, positiv

Mit dem Nahmobilitätskonzept für den 23. Stadtbezirk Allach-Untermenzing liegt eine

integrierte Grundlage vor, um die Nahmobilität in einem der am stärksten wachsende Münchner Stadtbezirke zielgerichtet weiterzuentwickeln. Anlass und Handlungsdruck ergeben sich insbesondere aus der erwarteten starken Zunahme der Wohnberechtigten 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. Zu den Zielen des Konzepts zählen die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Erhöhung des Anteils der aktiven Mobilität (Fuß- und Radverkehr) für kurze Distanzen und die Stärkung des Umweltverbundes, sowie eine verbesserte Barrierefreiheit. Das Nahmobilitätskonzept enthält kurz-, mittel- und langfristig umsetzbare Maßnahmen. Im Rahmen der Realisierung erster Maßnahmen im Kontext des Nahmobilitätskonzepts sollen vielfältige Anreize für eine klimafreundliche Mobilität geschaffen werden. Durch veränderte Raumaufteilungen können klimafreundliche Potenziale gehoben werden. Konkrete Treibhausgas-Einsparungen werden erst nach Planung, Beschluss und Umsetzung einzelner Maßnahmen entstehen.

Das Ergebnis der Klimaschutzprüfung wurde mit dem RKU vorab abgestimmt.

14. Abstimmung mit den Querschnitts- und Fachreferaten

Die Beschlussvorlage ist mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung und dem Kreisverwaltungsreferat abgestimmt.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung stimmt der Beschlussvorlage zu und begrüßt diese unter den Aspekten der Perspektive München und der sozialen Grundlagen ausdrücklich. Zudem wird auf die derzeit laufende Handlungsraum-Untersuchung in Allach-Untermenzing hingewiesen.

Das Kreisverwaltungsreferat stimmt der Beschlussvorlage zu und übermittelt folgende Hinweise:

- In den genannten Straßenzügen werden bereits Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt – eine verstärkte Überwachung ist nur im Rahmen der personellen und technischen Möglichkeiten umsetzbar.
- Bauliche Maßnahmen können Aufstellflächen auf öffentlichem Grund oder Feuerwehrzufahrten einschränken. Dies ist im Rahmen der Umsetzungsplanung zu überprüfen.
- Bei einer möglichen Einschränkung des Gehwegparkens könnten sich Auswirkungen auf die verbleibende Durchfahrtsbreite ergeben, die die Befahrbarkeit für ÖPNV, Ver- und Entsorgungsfahrzeuge sowie Einsatzfahrzeuge beeinträchtigen könnten. Um langfristig optimale Lösungen zu entwickeln, ist es sinnvoll, die Situation frühzeitig im Detail zu analysieren und mit der Hauptabteilung IV des Kreisverwaltungsreferates, Branddirektion, abzustimmen. So lassen sich nachhaltige und ausgewogene Maßnahmen finden, die allen Anforderungen gerecht werden.

Das Mobilitätsreferat bedankt sich für die Mitzeichnung und die Hinweise und wird diese in den weiteren Umsetzungsschritten beachten und auf die betroffenen Referate bei Bedarf zukommen.

Das Baureferat und das Kommunalreferat haben einen Abdruck der Beschlussvorlage erhalten. Die Stadtwerke München GmbH | Ressort Mobilität (SWM(MVG) stimmen der Beschlussvorlage zu.

Anhörung des Bezirksausschusses

In dieser Beratungsangelegenheit ist die Anhörung der betroffenen Bezirksausschüsse vorgeschrieben (vgl. Anlage 1 der BA-Satzung). Das Gremium des Bezirksausschusses 23 Allach-Untermenzing wurden um eine Stellungnahme gebeten.

Die Stellungnahme des Bezirksausschusses 23 Allach-Untermenzing wird als Hinweis-/Ergänzungsblatt nachgereicht.

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

II. Antrag des Referenten

1. Der Stadtrat stimmt dem dargestellten weiteren Verfahren für das Nahmobilitätskonzept für den 23. Stadtbezirk Allach-Untermenzing zu.
2. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, die in den Umsetzungsempfehlungen gemäß Kapitel 6.2 des Abschlussberichts (Anlage 2) enthaltenen Maßnahmen im Rahmen der finanziellen und personellen Möglichkeiten zu überprüfen und die weiteren Schritte zur Umsetzung zu veranlassen.
3. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, sofern der betroffenen Maßnahmen dienlich, entsprechende Beteiligungsformate bzw. eine kommunikative Begleitung vorzusehen.
4. Das Kreisverwaltungsreferat wird gebeten, die unter Kapitel 6.2.5 des Abschlussberichts (Anlage 2) beschriebenen Straßenräume verstärkt zu überwachen.
5. Die SWM/MVG wird gebeten, die Ergebnisse aus der Konzeptstudie in den Umsetzungsempfehlungen 6.2.1 des Abschlussberichts (Anlage 2) in der jeweiligen Angebotsplanung einzubeziehen.
6. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird gebeten die Erkenntnisse aus dem Konzept in zukünftigen räumlichen Planungen zu beachten.

III. Beschluss

nach Antrag.

Die endgültige Beschlussfassung über den Beratungsgegenstand obliegt der Vollversammlung des Stadtrates.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der / Die Vorsitzende — Der Referent

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

Georg Dunkel
Berufsmäßiger Stadtrat

IV. Abdruck von I. mit III.

über Stadtratsprotokolle (D-II/V-SP)

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

V. Wv. Mobilitätsreferat MOR-GL5

1. Die Übereinstimmung des vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An die SWM/MVG
3. An das Baureferat
4. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung
5. An das Kommunalreferat

   Mit der Bitte um Kenntnisnahme.

Am

Mobilitätsreferat, Beschlusswesen