



Landeshauptstadt München, Mobilitätsreferat
80313 München

Georg Dunkel
Berufsmäßiger Stadtrat

An die Stadtratsfraktion
Die Grünen - Rosa Liste - Volt
Rathaus
Marienplatz 8
80331 München

Datum:
12.01.2026

Anwohner*innen vor Durchgangsverkehr schützen – Navihersteller in die Pflicht nehmen und verkehrslenkende Maßnahmen ergreifen

Antrag Nr. 20-26 / A 05471 von der Fraktion Die Grünen - Rosa Liste vom 27.02.2025, eingegangen am 27.02.2025

Sehr geehrte Damen* und Herren*,

In Ihrem oben genannten Antrag fordern Sie:

Die Verwaltung wird gebeten zu prüfen, wie Wohngebiete besser vor Durchgangs- bzw. Schleichverkehr geschützt werden können. Insbesondere geht es um Routenvorschläge von Navigationssystemen durch z.B. Wohnstraßen. Hierzu soll die Verwaltung mit Anbietern und Entwicklern von Navigationssystemen in engen Austausch treten und Möglichkeiten erarbeiten, gemeinsam die Steuerung des Verkehrs in der Stadt nach den Bedürfnissen der Kommune in die Hand zu nehmen.

Des Weiteren wird die Verwaltung gebeten, Maßnahmen in eigener Verantwortung und in Abstimmung mit den Bezirksausschüssen zu ergreifen, um betroffene Wohnviertel besser vor Durchgangsverkehr zu schützen. Beispielhaft genannt sind hier: Das Wohngebiet zwischen Ungererstraße, Dietlindenstraße und Mittleren Ring, das Wohngebiet zwischen Garmischer Straße, Hinterbärenbadstraße, Hansastraße und Albert-Roßhaupter-Straße oder das Wohngebiet zwischen Stadelheimer Straße und Chiemgaustraße.

Nach § 60 Abs. 9 Geschäftsordnung (GeschO) dürfen sich Anträge ehrenamtlicher Stadtratsmitglieder nur auf Gegenstände beziehen, für deren Erledigung der Stadtrat zuständig ist. Der Inhalt Ihres Antrages betrifft jedoch eine laufende Angelegenheit, deren Besorgung nach Art. 37 Abs. 1 Gemeindeordnung (GO) und § 22 GeschO dem

Oberbürgermeister obliegt, weshalb eine beschlussmäßige Behandlung im Stadtrat rechtlich nicht möglich ist.

Zu Ihrem Antrag vom 27.02.2025 teile ich Ihnen Folgendes mit:

Die verspätete Beantwortung bitten wir zu entschuldigen.

Das Mobilitätsreferat ist in regelmäßigen Austausch mit verschiedenen Navigationsdienstleistern.

Die Wahl der bevorzugten Route basiert stark auf der Klassifizierung von Straßen (Autobahn, Bundesstraße, Landstraße, usw.), um eine optimale Strecke zu finden. Laut Aussage der Navigationsdienstleister wird in der Regel immer die höchstmögliche Straßenkategorie bei der Routenberechnung priorisiert. In Ausnahmefällen (z.B. Unfall, Stau, Streckensperrung) wird jedoch eine oder mehrere Alternativrouten berechnet. In diesem Fall kann auch durch Wohngebiete geroutet werden.¹

Das Thema der Beeinflussung der Routenwahl durch kommunale Routingstrategien ist dabei immer wieder im Gespräch und wurde zumindest technisch bereits in mehreren mFund¹ Forschungsprojekten und dem ebenfalls mFund¹ geförderten Projekt SATURN², bei welchem das Mobilitätsreferat einer der Projektpartner war, erfolgreich getestet.

Bei der Umsetzung in den Realbetrieb zur Beeinflussung von Routing-Algorithmen sehen die Navigationsdienstleister allerdings ihre Kernkompetenzen berührt und sind als kommerziell agierender Anbieter am Markt einem gewissen Konkurrenzdruck ausgesetzt. Hier auf die speziellen Routingwünsche einer Stadt einzugehen, während die Konkurrenz das „schnellere“ oder „bessere“ Routing anbietet, würde laut den Anbietern dem Wettbewerbsgedanken entgegenstehen.

Eine ähnliche Antwort von Google auf eine Anfrage zum Routing durch Wohngebiete gab es bereits am 19.03.2021 an den BA 9 Neuhausen-Nymphenburg. Damals wurde folgende Aussage getätigt, welche bis heute noch volle Gültigkeit hat:

„Google hat zu der Thematik den Standpunkt, dass sie keine Änderung des Routings vornehmen, da Google sich nicht in der Rolle der Verkehrsplanung sieht, sondern als Informationslieferant bzgl. Verkehrslage und schnellster Routenmöglichkeit. Zudem möchte Google das Vertrauen ihrer Kunden nicht gefährden, wenn diese erfahren, dass Google nicht die schnellste Route anbietet, sondern extern gesteuerte Routen anzeigt. Des Weiteren möchte Google keinen Präzedenzfall schaffen, der zahlreiche Anfragen anderer Kommunen weltweit mit sich ziehen würde. [...] Zudem ist es eine Aufgabe der Verkehrs- und Stadtplanung, die Straßen der Wohngebiete so zu planen, dass diese von Vornherein unattraktiv für den Durchgangsverkehr sind.“

Inhaltlich ähnliche Aussagen kamen auch von den beiden Navigationsdienstleistern TomTom und HERE.

Aus Gesprächen und Projekten (siehe TEMPUS Projekt, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 01980) mit der Automobilindustrie hat sich tatsächlich eine gewisse Offenheit der Fahrzeughersteller gegenüber der Integration von kommunalen Routenvorschlägen gezeigt. Bei der Frage der Umsetzung in den Serienbetrieb wurde allerdings deutlich, dass der Entwicklungsaufwand (Software- und Hardwareanpassung) in keiner Relation zum erwarteten Nutzen für den Fahrzeugkäufer steht. Somit lässt sich aus Sicht der Automobilhersteller aktuell kein gewinnbringendes Geschäftsmodell mit dieser Technologie realisieren.

Eine Beeinflussung der Routenführung aus kommunaler Sicht ist daher im Moment nur mit

verkehrsrechtlichen Anordnungen, also etwa Einbahnregelungen, Geschwindigkeitsreduzierungen oder „Anlieger frei“ Beschilderung, oder baulichen Änderungen im Straßenraum wie dem Neu- oder Rückbau von Straßen oder Mittelteilern möglich.

In der Praxis wird das Mobilitätsreferat wo es rechtlich darstellbar ist, in Wohngebieten, in denen aufgrund von Erhebungen hinsichtlich zu hoher Durchgangsverkehre und/oder erhöhter Unfallaufkommen eine Gefahrenlage vorliegt und entsprechend Handlungsbedarf gegeben ist, in Abstimmung mit dem örtlichen Bezirksausschuss und der Polizei verkehrsregelnde Maßnahmen, die Verbote oder Beschränkungen des fließenden Verkehrs beinhalten, ergreifen. Gegebenenfalls sind auch bauliche Maßnahmen zu erwägen. Dabei muss die Erreichbarkeit des Quartiers sichergestellt bleiben sowie eine Verdrängung in umliegende Wohnstraßen ausgeschlossen werden.

Solche Anordnungen oder bauliche Änderungen werden nach Aussagen der Navigationsdienstleister TomTom und HERE sehr zeitnah in ihren Routingalgorithmen übernommen und bei der Routenwahl berücksichtigt. So findet ein Routing durch „Anwohner frei“-beschilderten Straßen nur statt, wenn das Ziel oder der Start innerhalb dieses Gebiets liegt.

Die Vorgehensweise des Routings bei Google bei solchen Anordnungen wird nicht offen kommuniziert. Das Mobilitätsreferat vermutet einen Algorithmus, welcher das Nutzerverhalten mit einbezieht. Bei einer Einbahnstraße etwa wird der Algorithmus feststellen, dass kein KFZ-Verkehr mehr in einer Richtung fließt und somit auch in dieser Richtung nicht mehr routen. Bei einer Beschilderung mit „Anwohner frei“ kann allerdings nicht ausgeschlossen werden, dass weiterhin ein Routing durch solche Gebiete stattfinden wird.

Ausblick:

Die Richtlinie 2010/40/EU der Europäischen Union soll die Entwicklung innovativer Verkehrstechnologien zur Schaffung intelligenter Verkehrssysteme (IVS) fördern. Mit der Änderungsrichtlinie 2023/2661/EU hat die Europäische Union die vorgenannte Richtlinie überarbeitet und aktualisiert, um neue entstehenden Diensten wie der vernetzten und automatisierten Mobilität, Mobilitätsanwendungen auf Abruf und dem multimodalen Verkehr Rechnung zu tragen. Vgl.: <https://eur-lex.europa.eu/DE/legal-content/summary/the-deployment-of-intelligent-transport-systems-in-europe.html>

Die Richtlinie ist in allen EU-Mitgliedsstaaten bis Ende 2028 umzusetzen. Der Bundesgesetzgeber arbeitet dementsprechend derzeit an der Fortschreibung des Mobilitätsdatengesetzes. Im Hinblick auf Maßnahmen der Navigation und Verkehrslenkung sollen Navigationsdienstleister künftig verpflichtet sein, straßenverkehrsrechtliche Anordnungen in ihren Routenvorschlägen zu berücksichtigen. Im Gegenzug wird auch der behördliche Daten-Flow an die Navigationsdienstleister standardisiert und (datenschutzrechtlich) geregelt.

Diese Entwicklungen bleiben abzuwarten.

Fußnoten:

¹ Innovationsinitiative des Bundesministeriums für Verkehr zur Förderung von Forschungs- und Entwicklungsprojekte rund um digitale datenbasierte Anwendungen für die Mobilität der Zukunft. <https://www.bmv.de/DE/Themen/Digitales/mFund/Ueberblick/ueberblick.html>

² StrATEGiekonformes mUltimodales RoutiNg - SATURN
<https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/DG/mfund-projekte/saturn.html>

Um Kenntnisnahme von den vorstehenden Ausführungen wird gebeten. Wir gehen davon aus, dass die Angelegenheit damit abgeschlossen ist.

Mit freundlichen Grüßen

Georg Dunkel
Berufsmäßiger Stadtrat
Mobilitätsreferent