



**MÜNCHEN  
UNTERWEGS**



# Nahmobilitätskonzept Allach-Untermenzing

Abschlussveranstaltung

# Begrüßung und Ablauf



Landeshauptstadt  
München  
**Mobilitätsreferat**



**Felicitas Leinauer**  
M.Sc. Regionalentwicklung



**Elias Pajares**  
Dr.-Ing.



**Dominik Ruof**  
M.Eng Urbane Mobilität



# Agenda

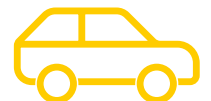
1. Begrüßung & Ablauf
2. Was ist Nahmobilität – und warum dieses Konzept?
3. Wie sind wir vorgegangen?
4. Was sind heute die wichtigsten Probleme im Alltag?
5. Was schlagen wir vor?
6. Wie kann die Umsetzung aussehen?  
  
- 10 Minuten PAUSE -
7. Fragen und Antworten
8. Wie geht es weiter? Was passiert schon?



# Ziele & Erwartungen an den Abend



- **Ergebnisse** der Beteiligung transparent vorstellen
- **Konzept & Maßnahmenpakete** zusammenfassend erläutern
- Einordnung zur **Umsetzung** geben
- **Fragen** beantworten – Verständnis klären



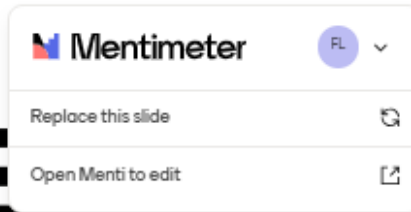
**Wichtiger Hinweis: Die Beteiligung ist abgeschlossen** – heute können **keine neuen Hinweise/Standorte** mehr in das Konzept aufgenommen werden.



Gehen Sie auf  
**www.menti.com**

Geben Sie diesen Code ein

**1776 0981**



Oder verwenden Sie den QR-Code.

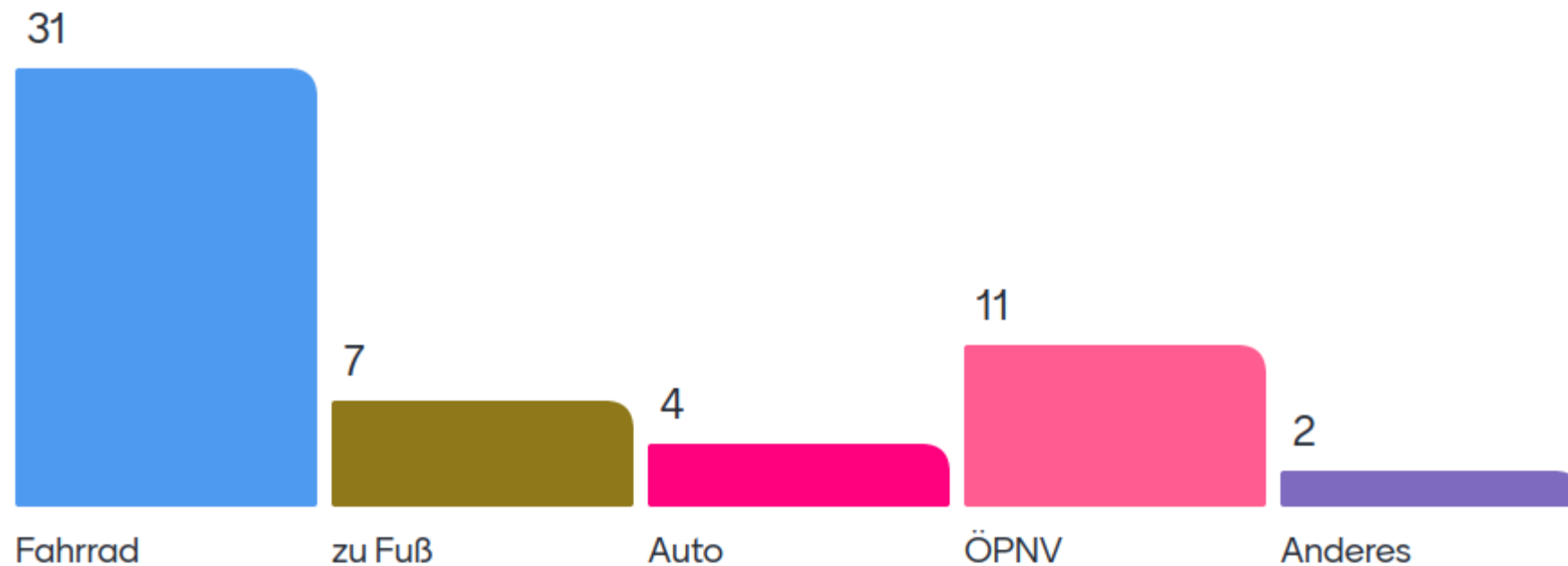


## Interaktives Umfragetool menti.com

- Mobile Daten / WLAN
- **Abstimmungen:** zwischendurch
- **Fragen (Q&A):** Fragensammlung in der Pause
- **Antworten:** gesammelt in der Abschlussrunde



## Wie sind Sie heute hergekommen?

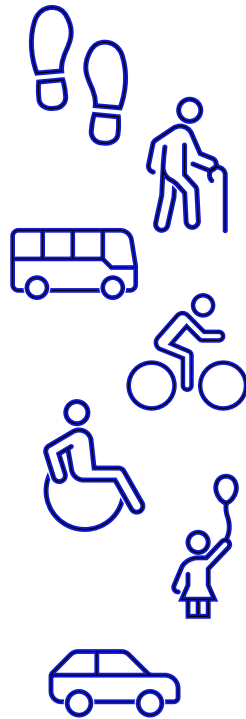
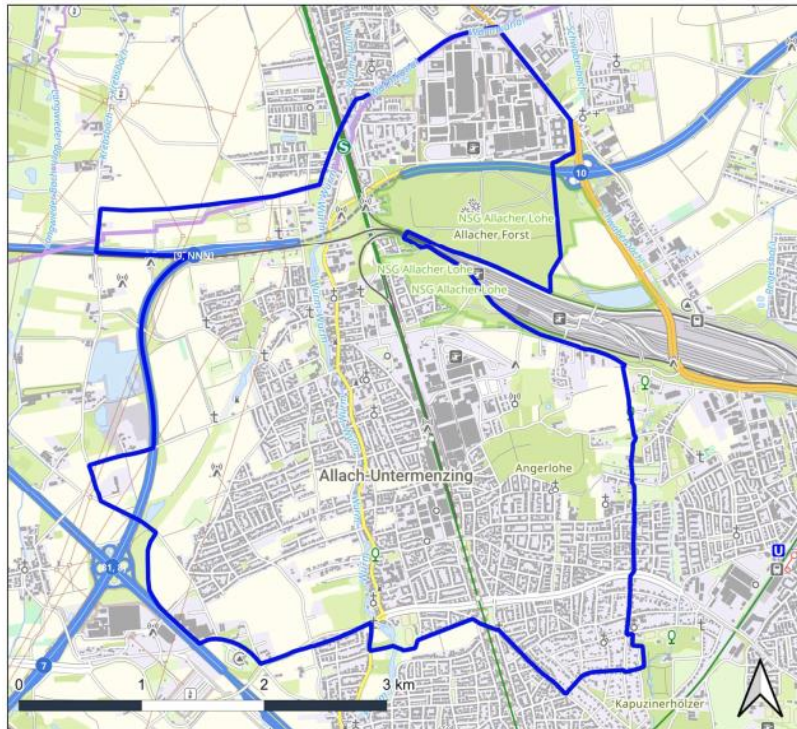




## Kapitel 2

# Was ist Nahmobilität – und warum dieses Konzept?

# Was ist Nahmobilität - ...?

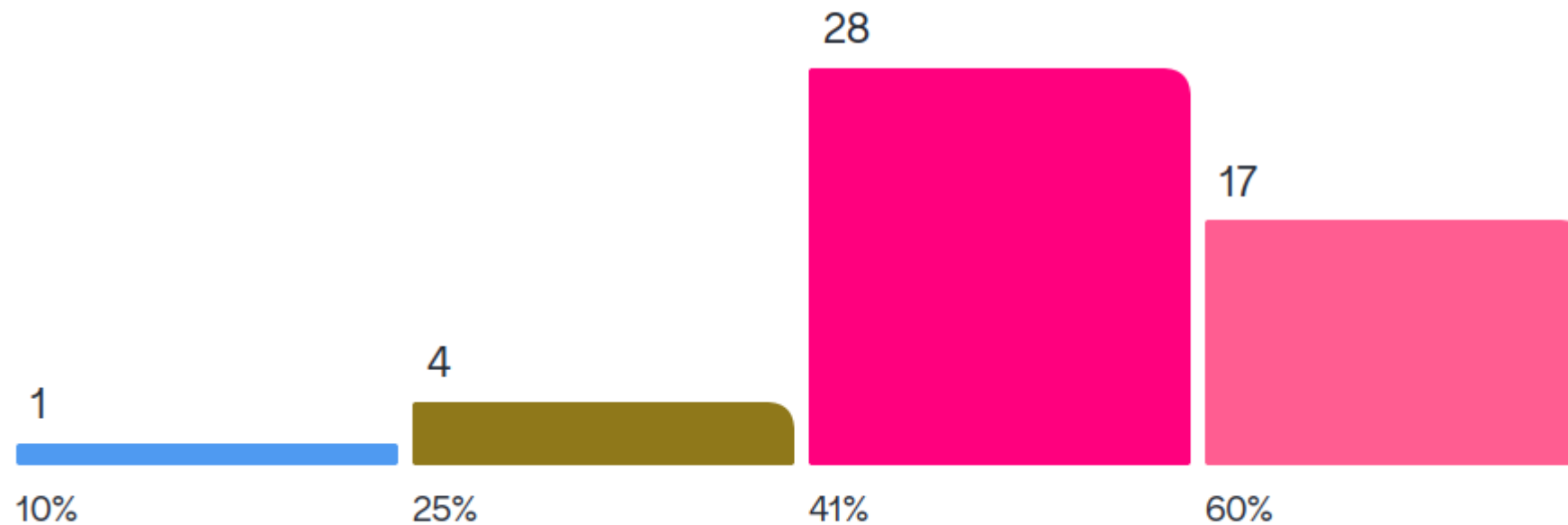


- Strategien zur Förderung der **Fortbewegung** in **unmittelbarer Nähe**
- Bevorzugt **umweltfreundliche** Verkehrsmittel, wie Gehen, Radfahren, Öffentliche Verkehrsmittel
- Nutzen von Nahmobilitätskonzepten
  - Verkehrsmittel **gleichberechtigt** betrachten
  - Verringerung der **Luftverschmutzung**
  - Erhöhung der **Lebensqualität**
  - Förderung **aktiver Mobilität**
  - Potentiale zur Umgestaltung **des öffentlichen Raums**

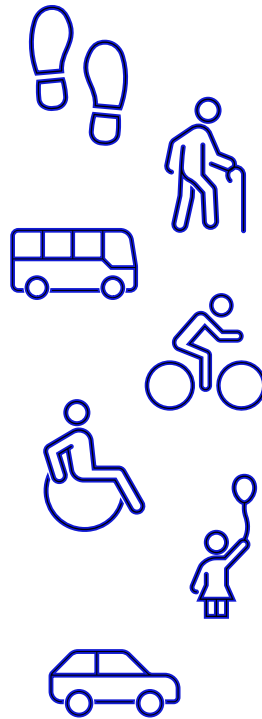
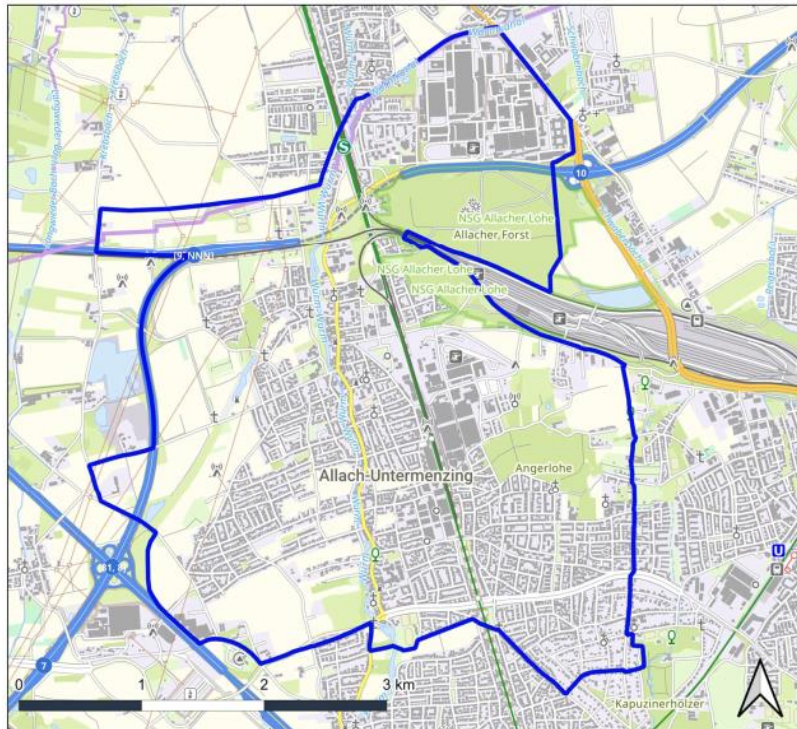
## Untersuchungsgebiet Allach-Untermenzing



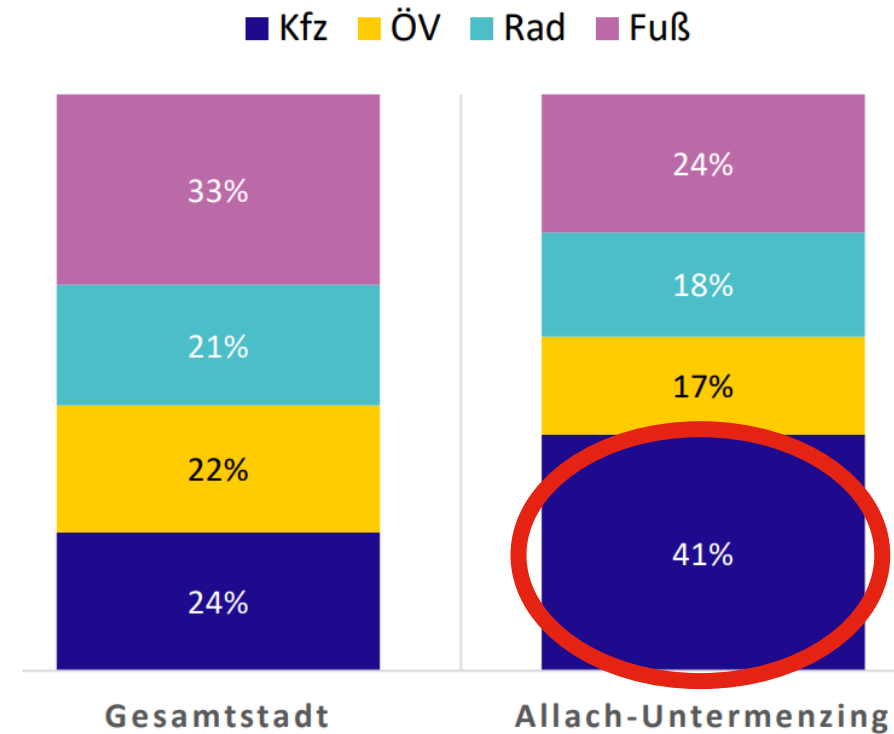
Wie hoch ist der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (Kfz-Verkehr) am Verkehr in Allach-Untermenzing (in %)?



# ... und warum dieses Konzept?



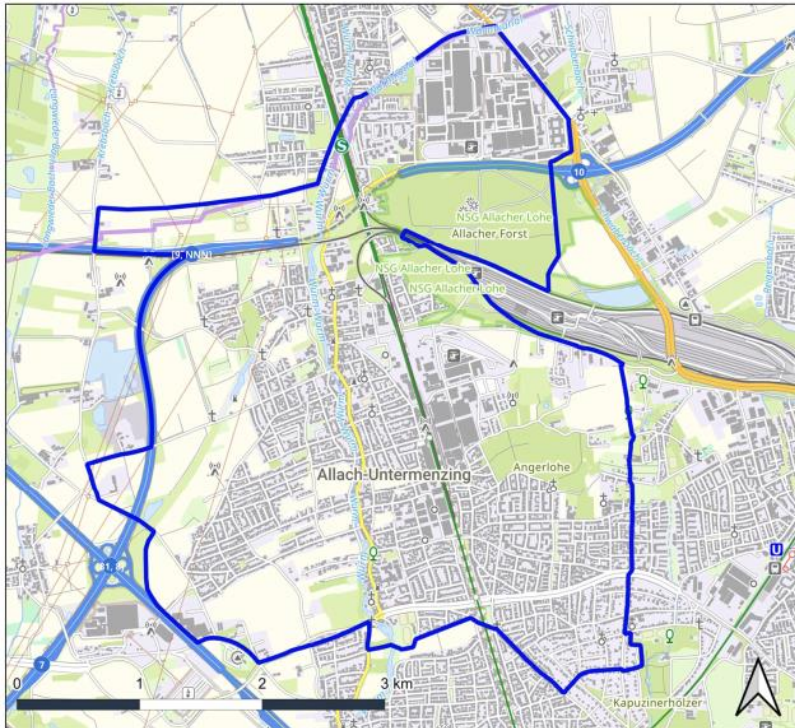
**Untersuchungsgebiet Allach-Untermenzing**



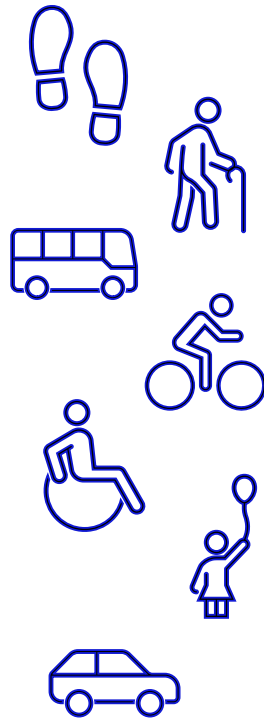
**Verkehrsmittelanteile (Wege)**

TU Dresden (2025). *Mobilität in Städten 2023 - Mobilitätssteckbrief für München.*

# ... und warum dieses Konzept?



**Untersuchungsgebiet Allach-Untermenzing**



- Hohe prognostizierte **Zunahme an Einwohnenden**
  - Höhere Nachfrage an Mobilität
  - Bedienung insb. durch umweltfreundliche Verkehrsformen
- **Unterstützung der Klimaschutzziele**
- Förderung der **Nahmobilität**
- Verknüpfung **städtebaulicher Aspekte** mit der **Verkehrsentwicklungsplanung**
- **Anträge und Empfehlungen** aus Bürgerschaft, Stadtratsfraktionen, Bezirksausschuss

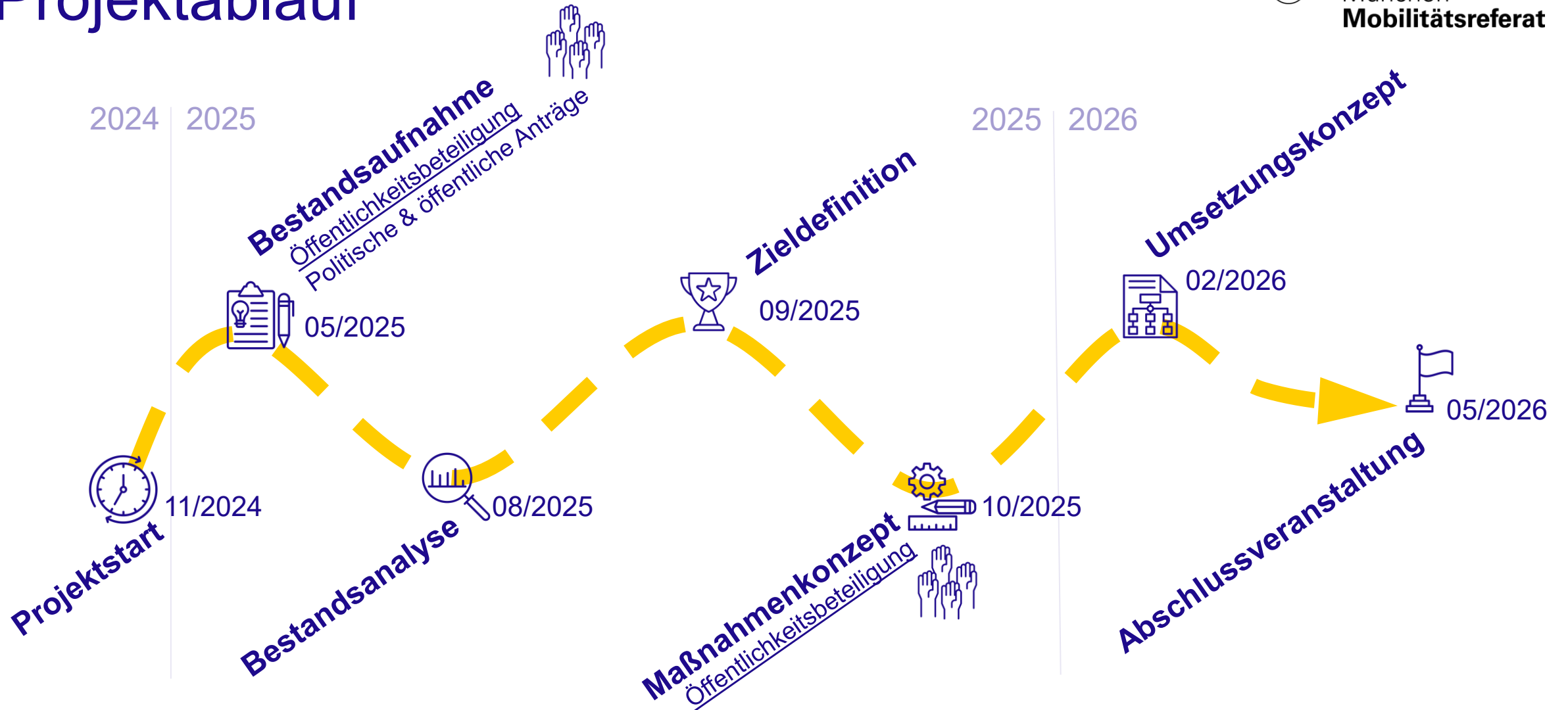


## Kapitel 3

# Wie Sind Wir Vorgegangen? (Daten und Hinweise aus dem Stadtteil)



# Projekttablauf






# Beteiligungsformate - Bestandsaufnahme



## Online

- **Wann:** Mai/Juni 2025
- **Wo:** [unser.muenchen.de](https://www.unser.muenchen.de)

Hier habe ich eine Idee!	Hier habe ich eine Idee!	Hier habe ich eine Idee!
 <p><b>Parken (Kfz und Rad)</b></p>	 <p><b>Kfz-Verkehr</b> <b>Parken (Kfz und Rad)</b> <b>Sharing-Angebote</b></p>	 <p><b>Fußverkehr</b></p>
<p>NAHMOBILITÄTSKONZEPT FÜR ALLACH-UNTERMENZING</p> <p><b>Kreuzung Manzostr./Von-Reuter-Str. Verkehr schlecht einsehbar</b></p> <p>Im Kreuzungsbereich (der von vielen Kindern auf dem Weg zur Schule überquert wird) parken sehr oft große Lieferwagen/Anhänger sehr dicht an der Kreuzung, hie...</p>	<p>NAHMOBILITÄTSKONZEPT FÜR ALLACH-UNTERMENZING</p> <p><b>Mobilitätspunkt Diamaltpark (Carsharing, E-Laden)</b></p> <p>Hier lässt sich über einen Mobilitätspunkt schnell und effektiv nachbessern. Carsharing hilft jungen Familien im Quartier, das gelegentlich genutzte Auto abz...</p>	<p>NAHMOBILITÄTSKONZEPT FÜR ALLACH-UNTERMENZING</p> <p><b>Zebrastreifen Franz-Nissl-Str/Ecke Georg-Reismüller-Str</b></p> <p>Der neue Zebrastreifen über die Georg-Reismüller-Str in Richtung Diamaltpark war ein Schritt in die richtige Richtung. Es wäre allerdings wünschenswert, wenn ...</p>
<p><b>Unterstützung</b></p> <p>4 Unterstützer*innen</p>	<p><b>Unterstützung</b></p> <p>17 Unterstützer*innen</p>	<p><b>Unterstützung</b></p> <p>1 Unterstützer*in</p>

## Analog

- **Wann:** 27. Mai 2025
- **Wo:** Marktplatz/Oertelplatz



## Fußverkehrscheck

- **Wann:** Juni 2025
- **Wo:** vier Routen im Bezirk



# Beteiligungsformate - Maßnahmenkonzept



## Online

- **Wann:** Oktober/November 2025
- **Wo:** [unser.muenchen.de](https://www.unser.muenchen.de)

## Analog

- **Wann:** 21. Oktober 2025
- **Wo:** Marktplatz/Oertelplatz

**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.**

Kosten: 🌟🌟🌟🌟🌟  
Umsetzungsdauer: 🕒🕒🕒🕒🕒

Die Maßnahme umfasst:

- **Gehwege bauen**, wo keine Gehwege vorhanden sind
- **Verbreitern Gehwege** an besonders schmalen oder gefährlichen Stellen
- **Zusatz** umgeben werden sollten Absichernde mit
- **mit Fußverkehr** (z.B. mit Rollstühlen oder Kinderwagen)
- **Weg** zu wichtigen Einrichtungen wie Kitas, Schulen, sozialen Angeboten
- **Absicherung** von Freizeitanlagen und wichtigen Verbindungswegen ohne Gehwege

Ort:  
**Beispiel:**

**Beispiel für eine neue Gehwegfläche:** Einmal von Haackel-Str. bis zum Ende der Straße und einen Teilbereich der Straße von Haackel-Str. bis zur Straße. Die Straße ist eine wichtige Verbindung mit einer Bushaltestelle weiter im Norden.

**Maßnahmensteckbrief:**

Wählen Sie die Maßnahmen aus, die Sie am wichtigsten finden. Sie können **maximal 5 Stimmen** vergeben.

**Erklärung zu den Maßnahmen-Steckbriefen:**

- 👉 = eher günstig, 👉👉 = eher teuer
- 🕒 = eher kurzfristig umsetzbar, 🕒🕒🕒 = eher langfristig umsetzbar

Kartengrundlagen: ©Bayerische Vermessungsverwaltung, Bearbeitung: Plan4Better und sweco.

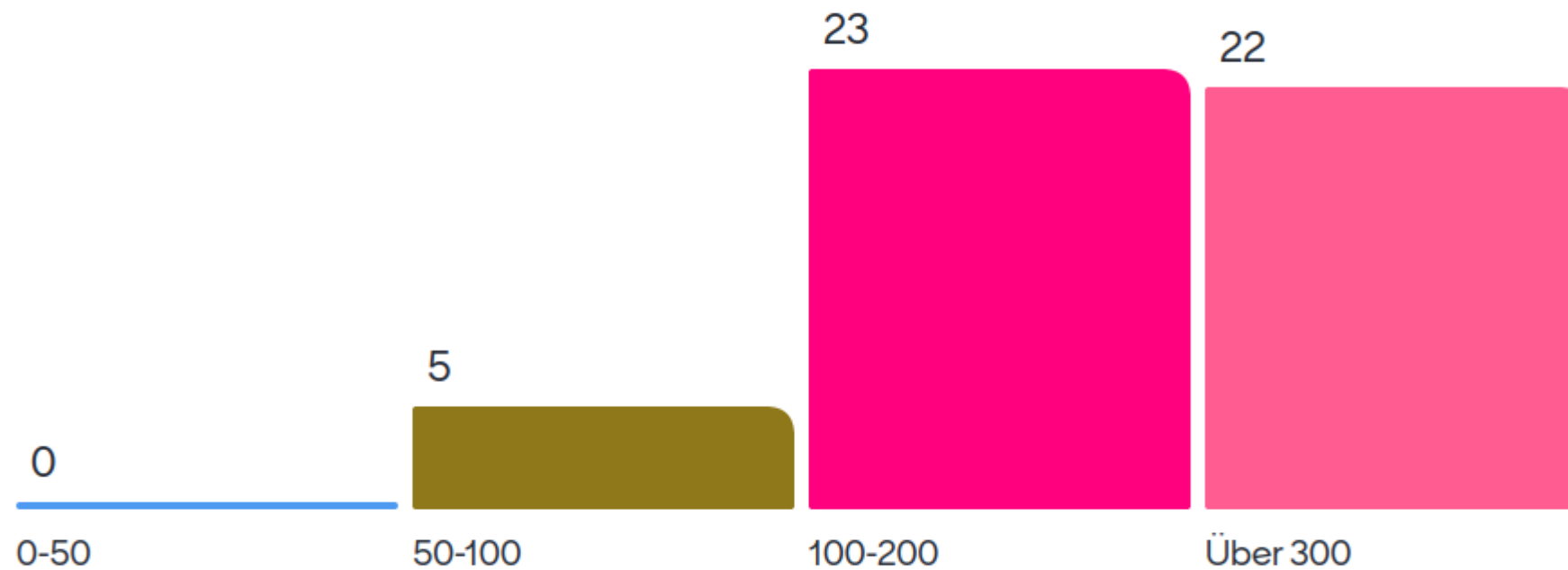
Sie dürfen 5 Stimmen gewichtet auf mehrere Antworten verteilen. Maximum 5 pro Antwort.

Mehr Infos	Mehr Infos	Mehr Infos
Fuß- UND RADVERKEHR: Fußverkehr – Gehwege ausbauen	Fuß- UND RADVERKEHR: Fußverkehr – Verkehrsberuhigung	Fuß- UND RADVERKEHR: Fußverkehr – Platz auf dem Gehweg – Parken verhindern





Wie viele Rückmeldungen haben wir im Rahmen der Beteiligung erhalten?



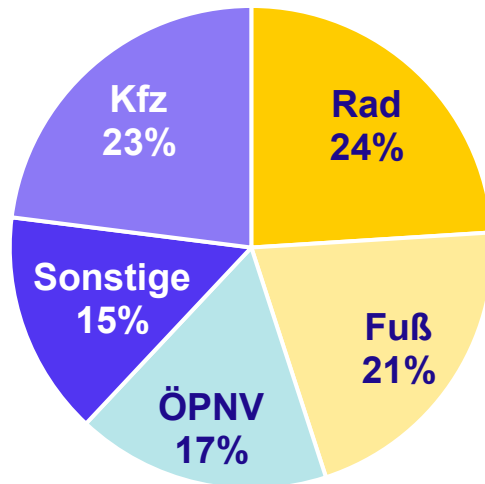
# Auswertung der Beteiligungsformate



## Eingegangene Rückmeldungen Bestandsanalyse

- ca. 215 Kommentare Online
- ca. 65 Kommentare Analog
- ca. 55 Kommentare Fußverkehrschecks

## Schwerpunkte der Kommentare



## Eingegangene Rückmeldungen Maßnahmenkonzept

- ca. 130 Rückmeldungen Online
- ca. 70 Rückmeldungen Analog

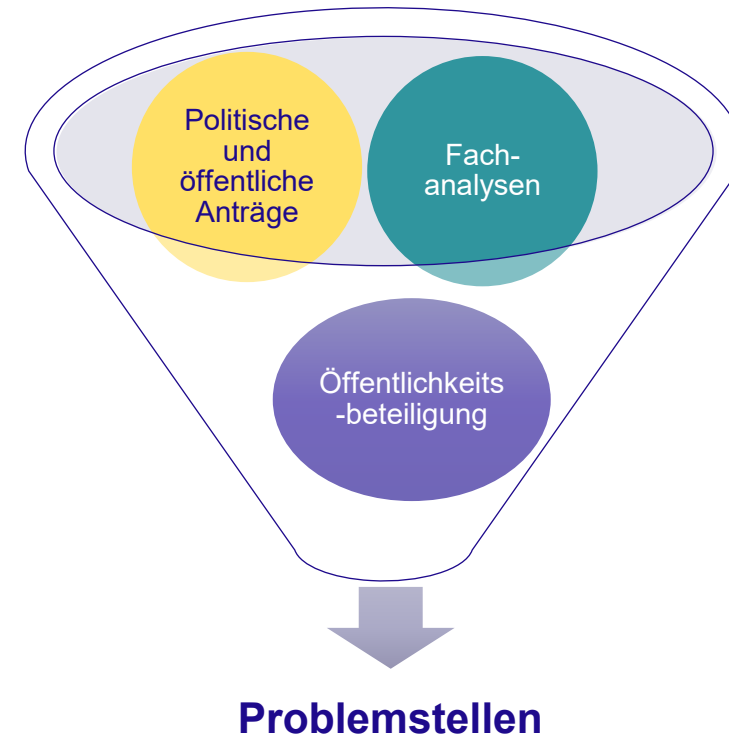
Nr.	Maßnahme	Votes	Ranking
14	Busverkehr - Mehr Busse, mehr Haltestellen	143	1
8	Radverkehr - Ausbau des Radwegenetzes	117	2
9	Straßenüberquerung - Fuß- und Radquerungen sicher machen	80	3
3	Platz auf dem Gehweg - Umgang mit Gehwegparken	62	4
12	Sicherheit - Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung 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 - Abstellflächen 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



## Fachanalysen

- Breite von Gehwegen im Bezirk
- Analyse der Radachsen
- Analyse der ÖPNV-Qualität und des Angebots
- Sichtbarmachen, wie schnell wichtige Alltagsziele zu Fuß oder mit dem Rad erreicht werden
- Unfälle der letzten Jahre
- Vergleiche mit der Gesamtstadt München

## Identifizierung von Problemstellen

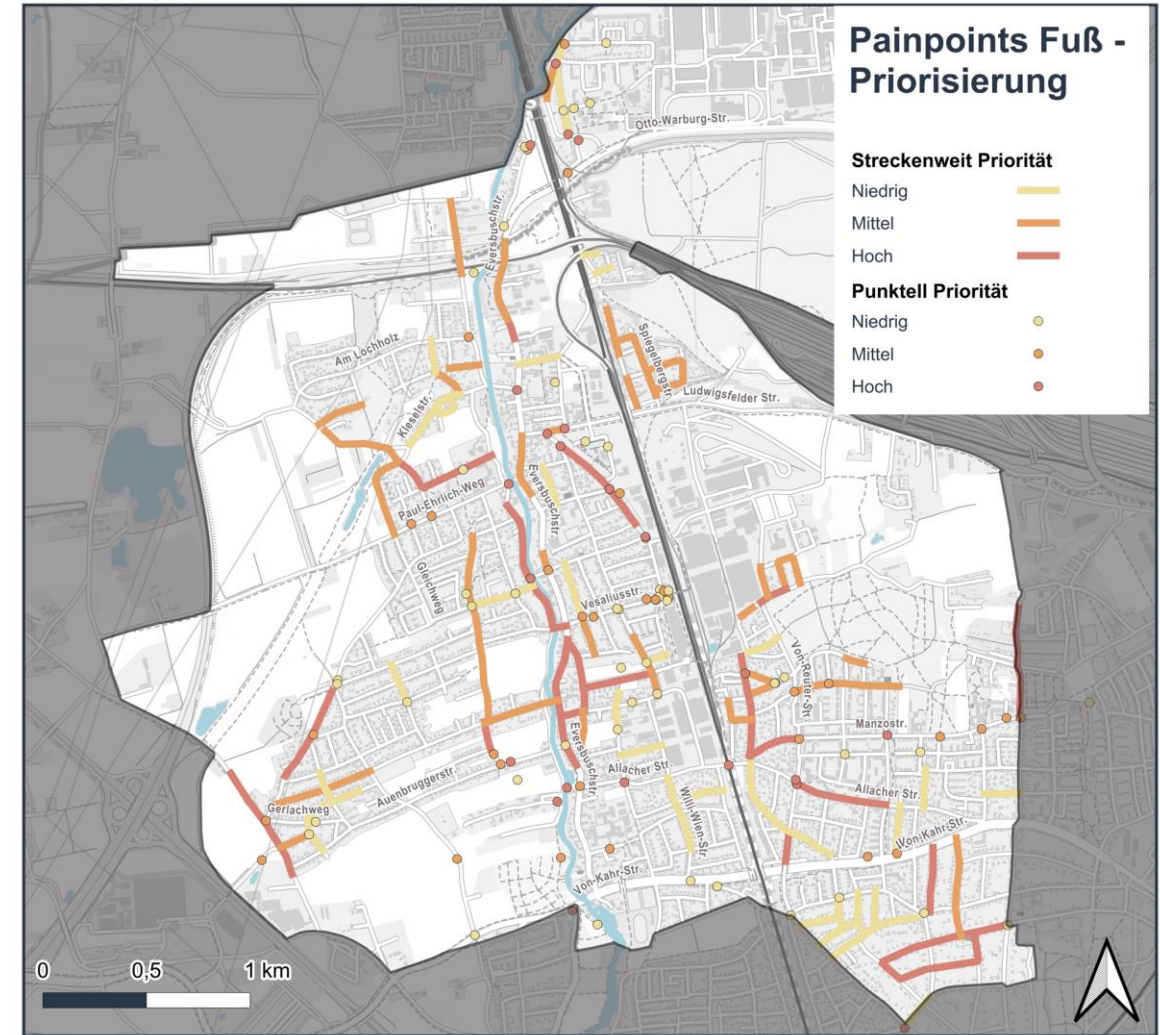


# Priorisierung

## Fuß- und Radverkehr - Bewertung der Problemstellen:

- **Bedeutung im Netz:**  
Hauptnetz, Nebennetz oder andere
  - **Bürgerrelevanz:**  
Fachanalysen, Öffentlichkeitsbeteiligung, Bewertung
  - **Wirkung für die Nahmobilität:**  
Sicherheitsproblem, Nutzung- & Funktionsproblem, Komfortproblem
- Aufteilung in Hoch-, Mittel- oder Niedrigpriorität

**ÖPNV & MIV:** fachliche Einordnung im Kontext der Nahmobilität



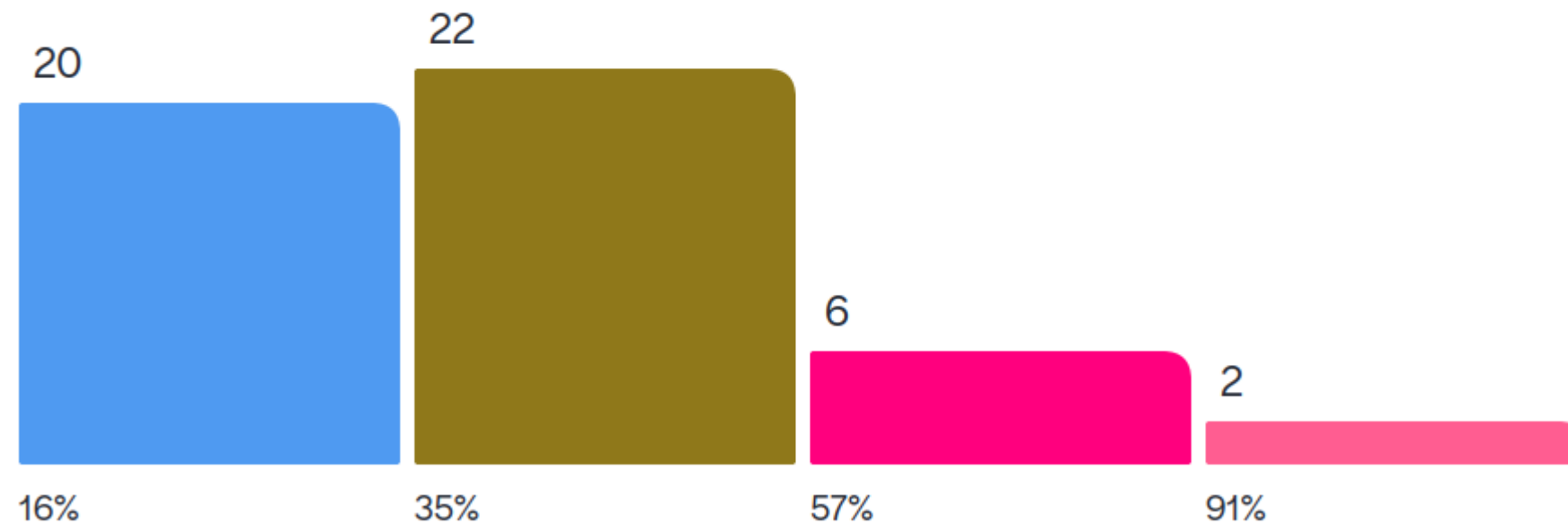


## Kapitel 4

# Was sind heute die wichtigsten Probleme im Alltag?



Wie viel % der Bevölkerung erreicht in Allach-Untermenzing innerhalb von 10 Minuten einen Supermarkt zu Fuß?

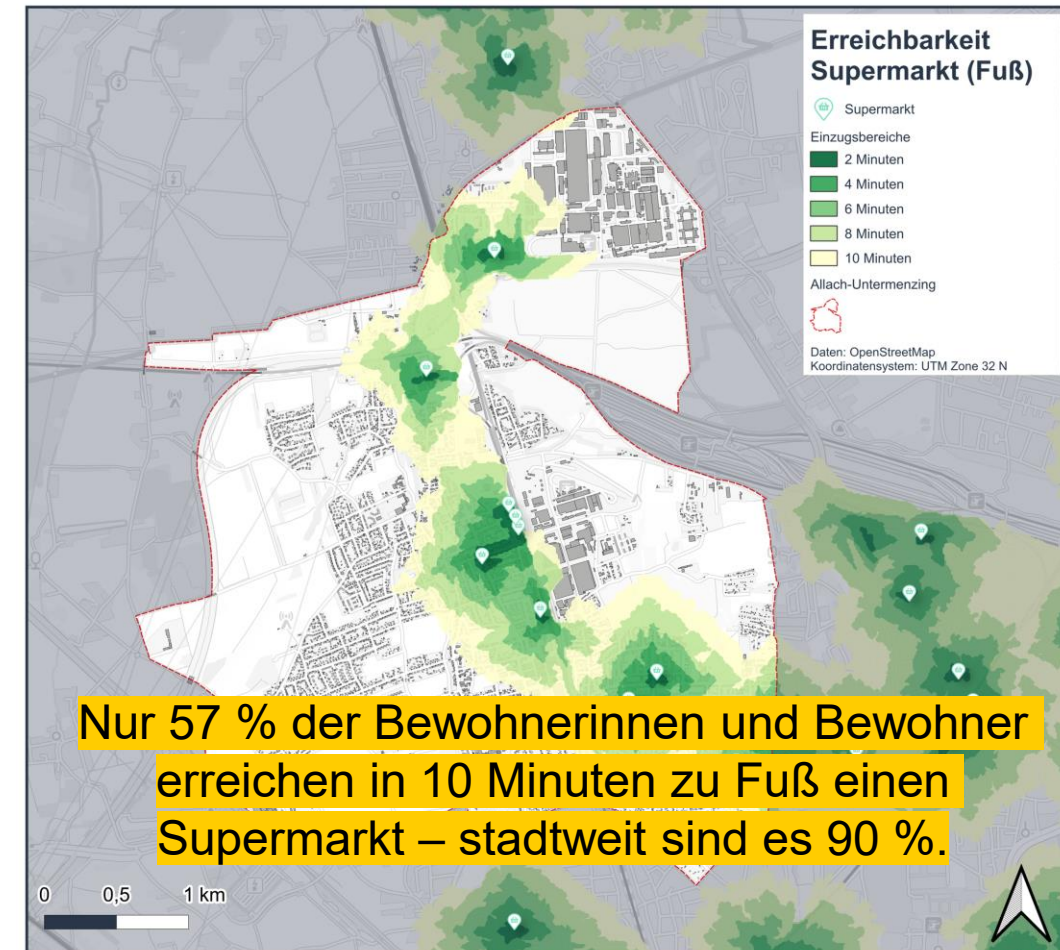


# Erreichbarkeit – Vergleich mit München



- **Ziele in Allach-Untermenzing sind schlechter erreichbar** als im Münchner Durchschnitt
- **Kindertagesbetreuung:** ähnlich gut erreichbar wie im Münchner Durchschnitt
- **Supermärkte:** geringe Erreichbarkeit insbesondere in Untermenzing da es dort keinen Supermarkt gibt

Reisezeit (Minuten)	Supermarkt		Hausarzt		Grundschule		Kindertagesbetreuung	
	Bezirk 23	LHM	Bezirk 23	LHM	Bezirk 23	LHM	Bezirk 23	LHM
2	2%	6%	2%	10%	1%	1%	8%	16%
4	16%	35%	12%	42%	5%	10%	37%	64%
6	31%	63%	26%	68%	16%	28%	68%	88%
8	44%	81%	47%	82%	34%	49%	88%	96%
10	57%	90%	63%	91%	51%	68%	97%	99%



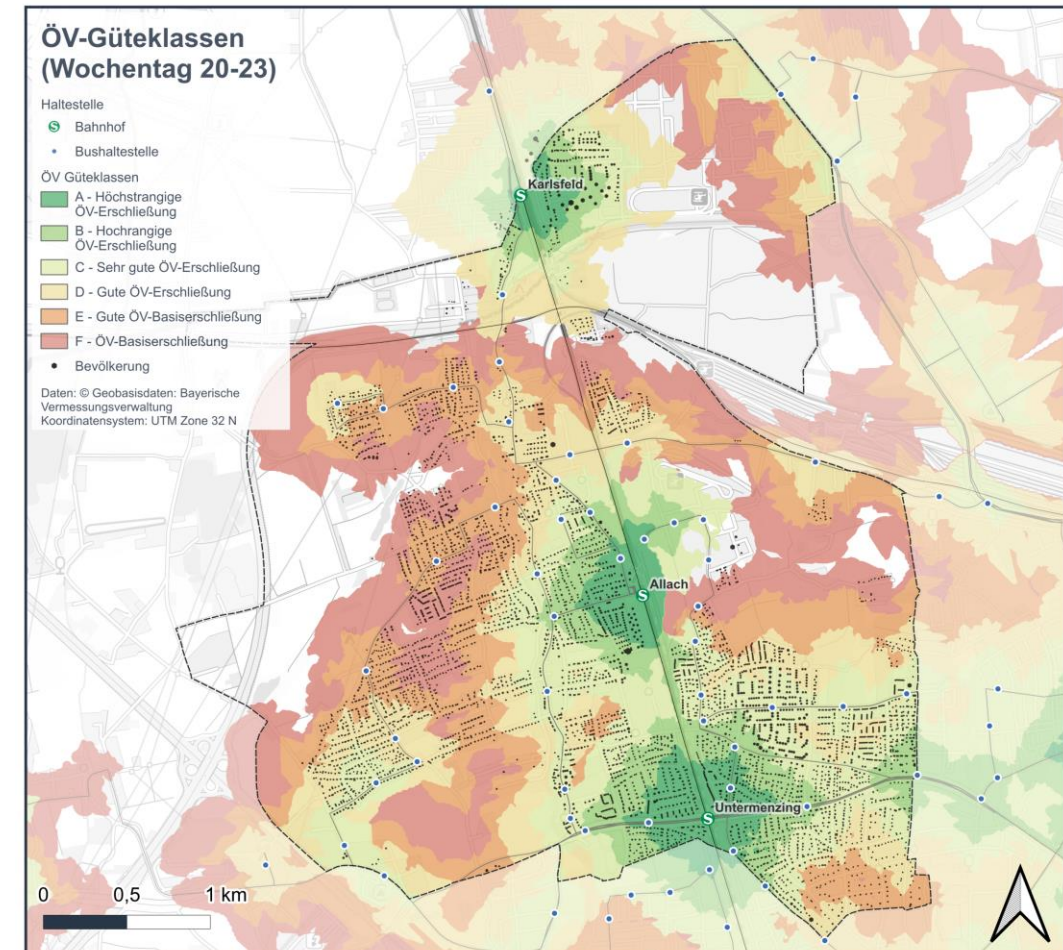
# ÖPNV Angebot – Vergleich mit Gesamtstadt



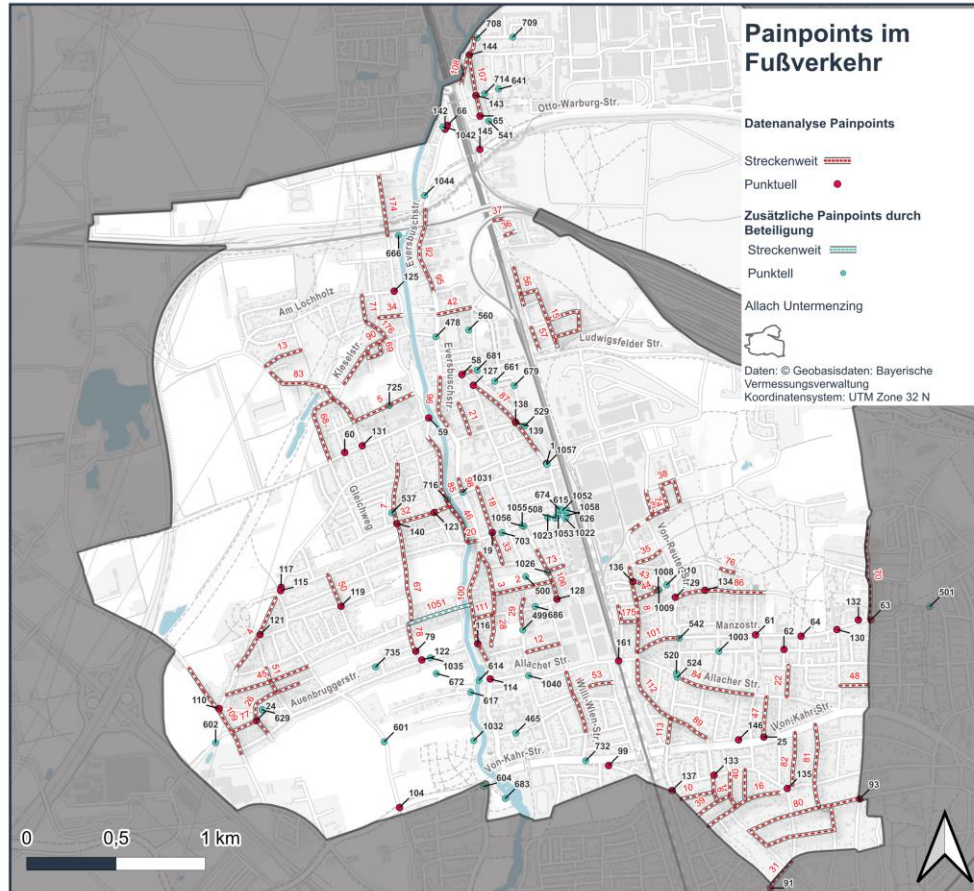
- **ÖPNV-Haltestellen:** räumlich ähnlich gut verteilt wie im Münchner Durchschnitt
- **Aber:** geringeres Angebot und niedrigere Taktung – besonders nachts und sonntags

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

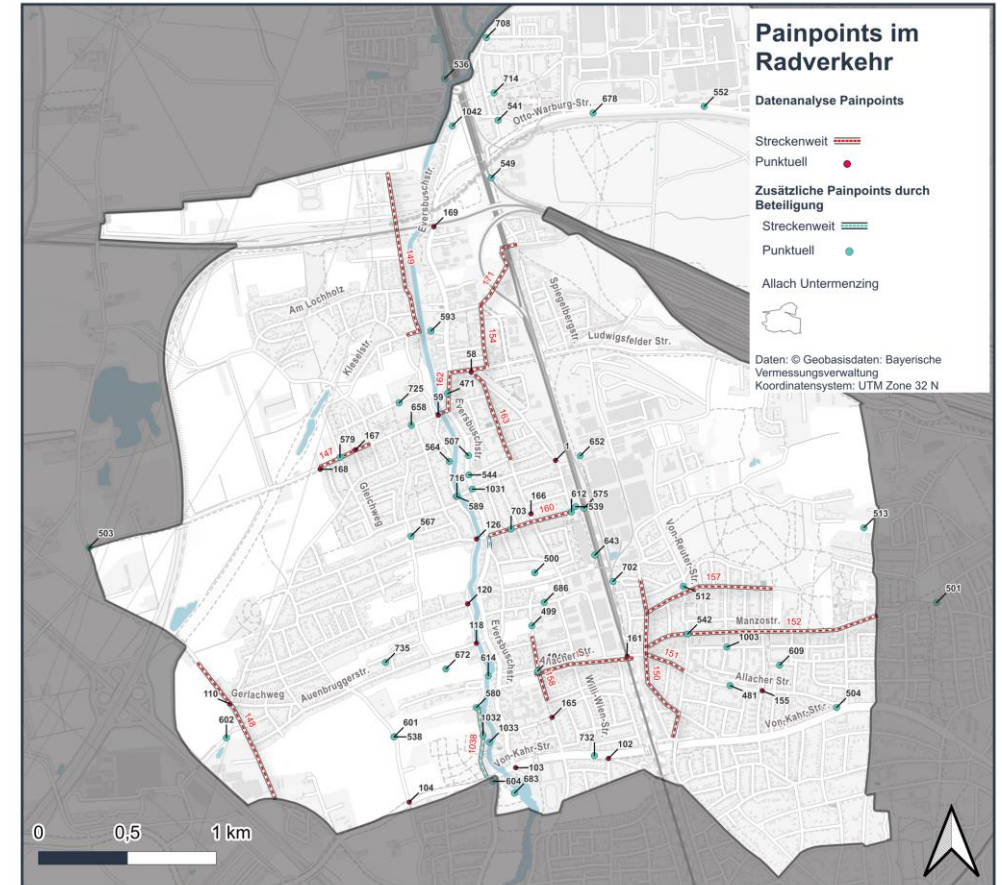
Nur 18 % der Bewohnerinnen und Bewohner haben eine sehr gute Bus- und Bahnanbindung – stadtweit sind es 46 %.



# Allgemeiner Überblick

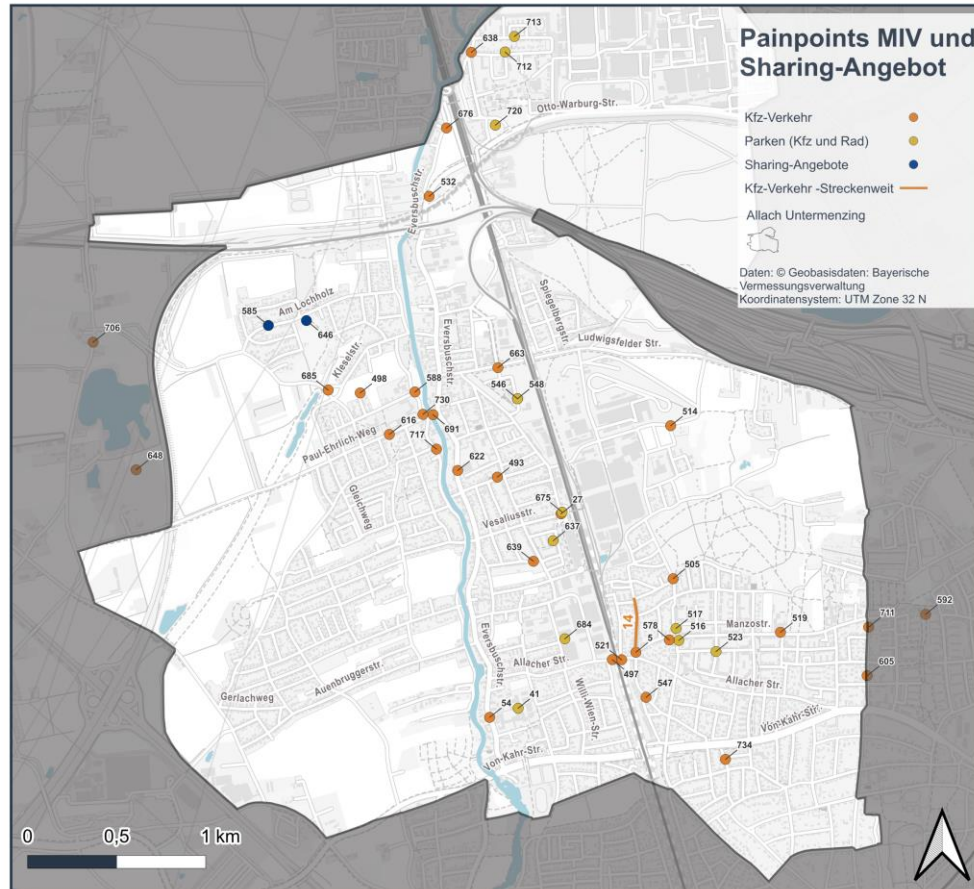


**Schwerpunkte Fußverkehr**

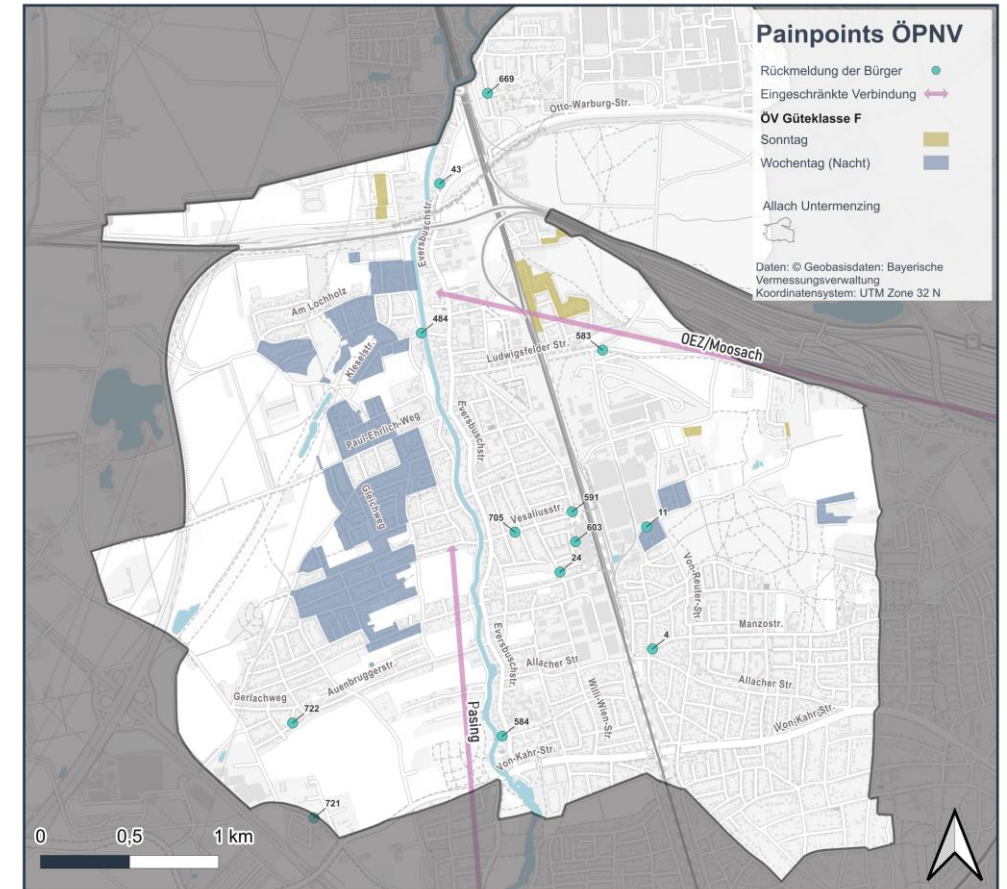


**Schwerpunkte Radverkehr**

# Allgemeiner Überblick

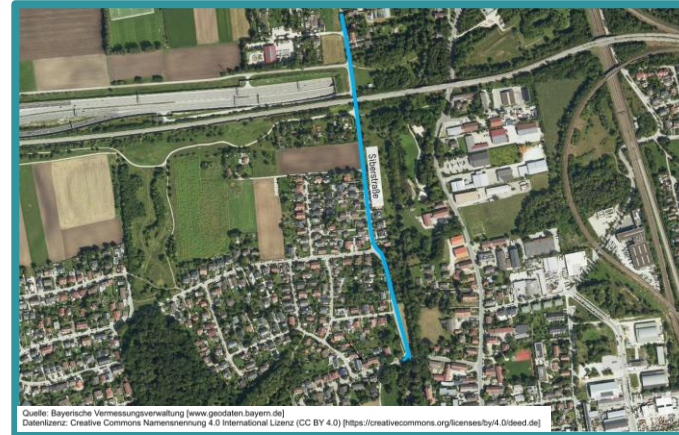
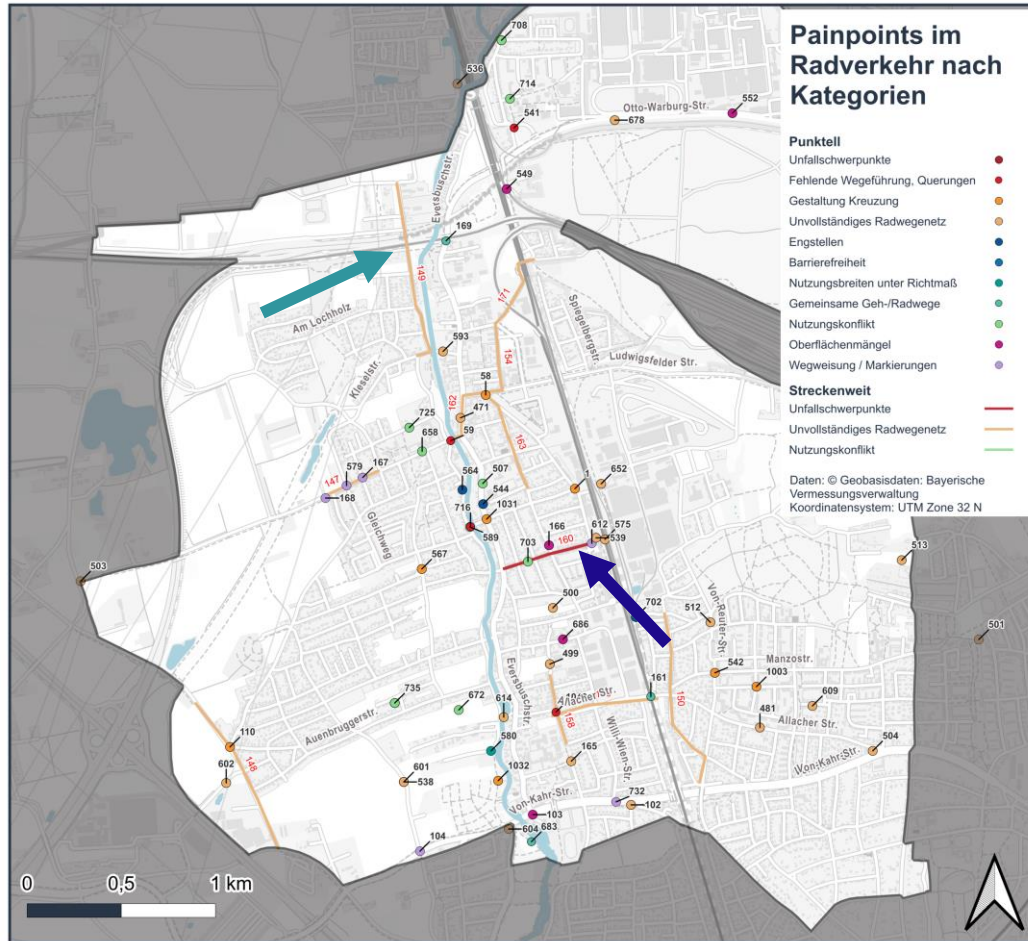


**Schwerpunkte MIV:** Rückmeldungen der Beteiligung



**Schwerpunkte ÖPNV:** geringes Angebot in Untermerzing und erschwerte Verbindungen Richtung Moosach/Pasing

# Beispiel - Ergebnisse



## Siberstraße

Die Straße wird stark von Radfahrenden genutzt, hat jedoch keine Radinfrastruktur. Sie schließt an eine Fahrradstraße an, gehört zum Radnetz und weist eine erhöhte Unfallzahl auf.

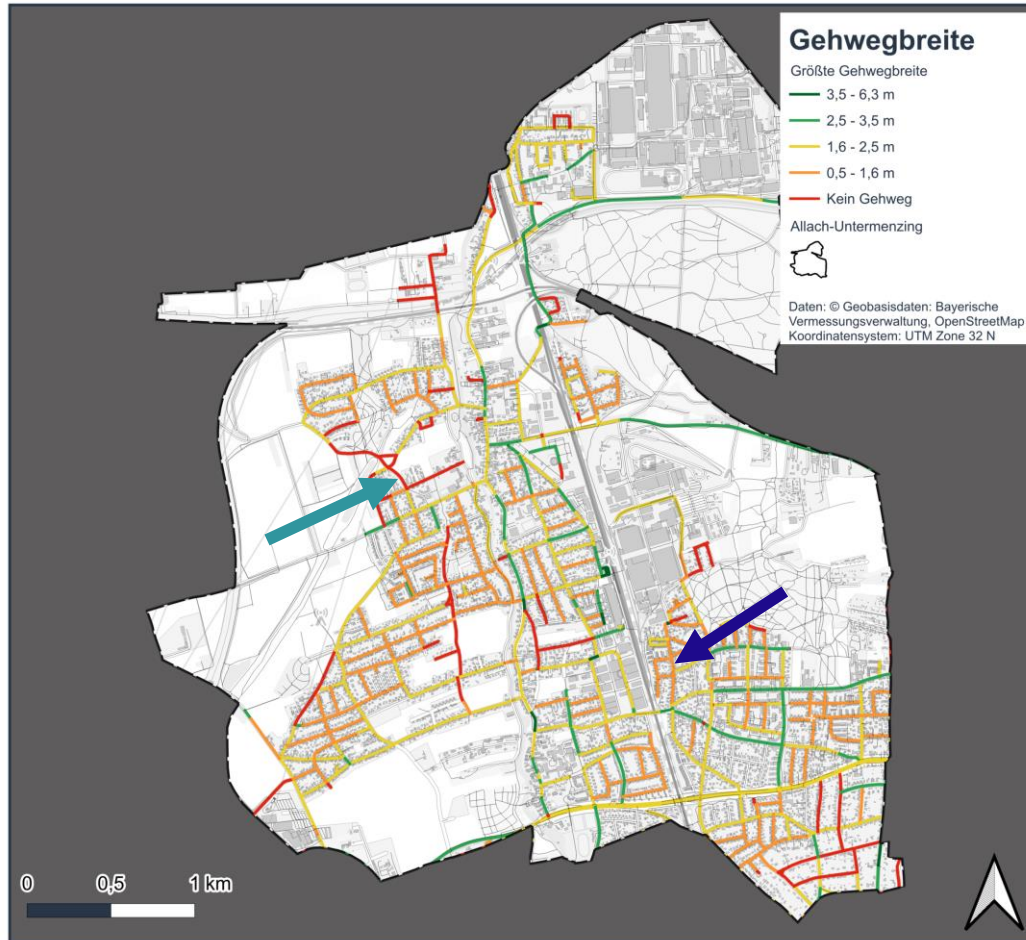


## Vesaliusstraße

Hauptverbindung in Richtung Bahnhof und Einzelhandel mit mehreren Unfällen mit Fuß- und Radverkehrsbeteiligung in der Vergangenheit.

## Zusammenfassung Radverkehr

# Beispiel - Ergebnisse



## Naglerstraße/Lauthstraße

Angrenzend an die Lauthstraße und die Naglerstraße befinden sich eine KiTa und Grünflächen. Es sind keine Gehwege vorhanden.

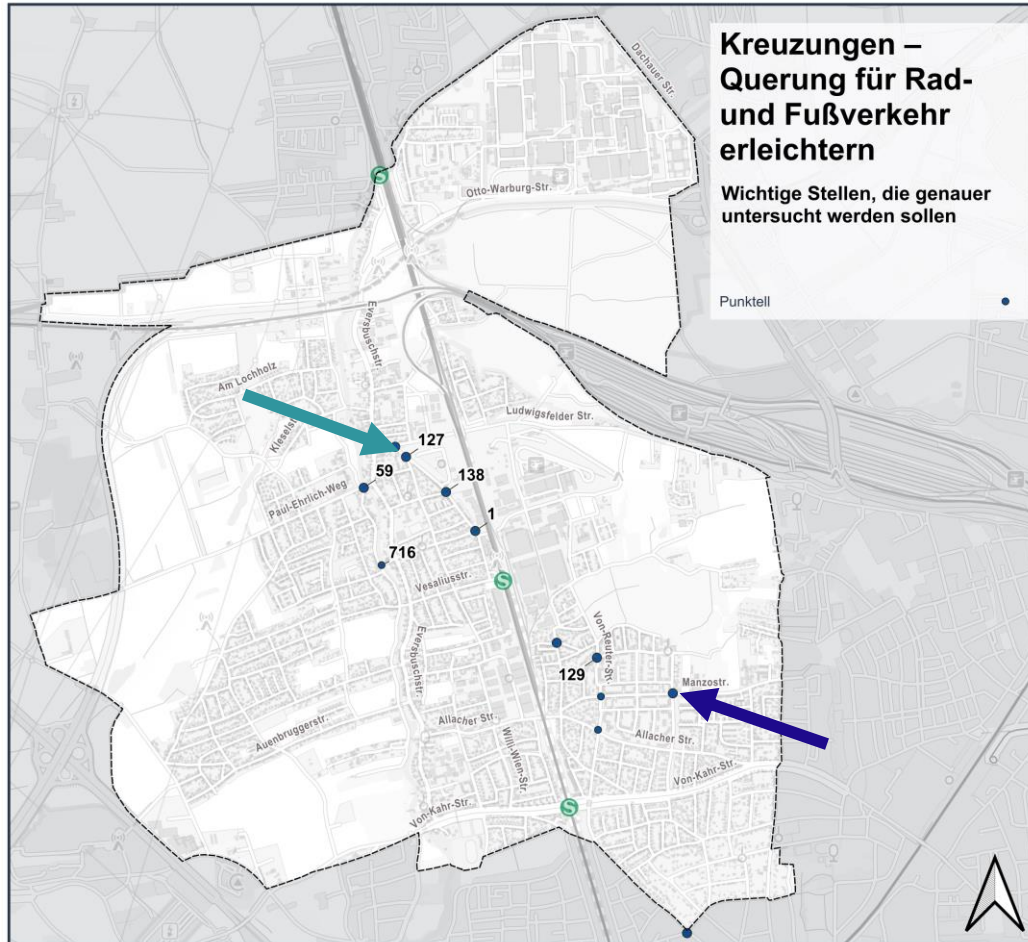


## Angerlohstraße

Gehwegbreiten zwischen 1,1 und 1,5 Metern. In Teilbereichen fehlen Gehwege.

## Gehwegverfügbarkeit und Gehwegbreiten

# Beispiel - Ergebnisse



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

Stark fahrdynamischer Knotenpunkt mit großer Querungsbreite zwischen den beiden Gehwegen.



## Manzostraße/Hiltlstraße

Unübersichtlicher, fahrdynamischer Knotenpunkt mit sensiblen Nutzungsgruppen (Schule) im Umfeld.

## Kreuzungsbereiche

Beispiel wichtiger Stellen, die genauer untersucht werden sollen





## Kapitel 5

# Was schlagen wir vor?



## „Was braucht Allach-Untermenzing?“

Kurze Distanzen/täglicher Bedarf werden/wird überwiegend zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt.

Mittlere Distanzen werden überwiegend im Umweltverbund zurückgelegt.

Möglichst viele Menschen können an der Mobilität teilhaben.

Die Verkehrssicherheit wird erhöht.

# Maßnahmen



Priorisierte Maßnahmen	Weitere Maßnahmen
Busverkehr – Mehr Busse, mehr Haltestellen	Sichere Schulwege – Kommunikation und Information
Radverkehr – Ausbau des Radwegenetzes	Flexible Fahrdienste – Angebote schaffen
Straßenüberquerung - Fuß- und Radquerungen sicher machen	Platz auf Geh- und Radweg – Pflanzen zurückschneiden
Platz auf dem Gehweg – Umgang mit Gehwegparken	Barrierefreie Bewegung – Wege für alle nutzbar machen
Sicherheit – Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung	Straßenraum – Aufenthaltsqualität erhöhen
Rad- und Fußverkehr – Neue Verbindungen schaffen	E-Tretroller – Abstellflächen schaffen
Carsharing – Einrichten	Parken – Gute Lösungen für freie Gehwege
Nahversorgung – Kurze Wege für den Alltag ermöglichen	Platz auf Geh- und Radweg – Weitere Hindernisse entfernen
Fußverkehr – Gehwege ausbauen	Fahrradabstellplätze – Ausbauen
Kreuzungen – Querung für Rad- & Fußverkehr sicherer machen	Fußwege – Beleuchtung ausbauen
Fußverkehr – Verkehrsberuhigung	Busverkehr - Haltestellen barrierefrei ausbauen
	Bikesharing – Einrichten
	Mobilitätspunkte - Angebote bündeln
	Service und Information – Mobilitätsbildung und Aktionen

# Maßnahmensteckbrief - Beispiel



## 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**

Grobeinordnung Kosten: €€€ – €€€€

**Priorisierung:** Priorisierung abwarten

Grobeinordnung Umsetzungsdauer: ⌚⌚ – ⌚⌚⌚

### Beschreibung

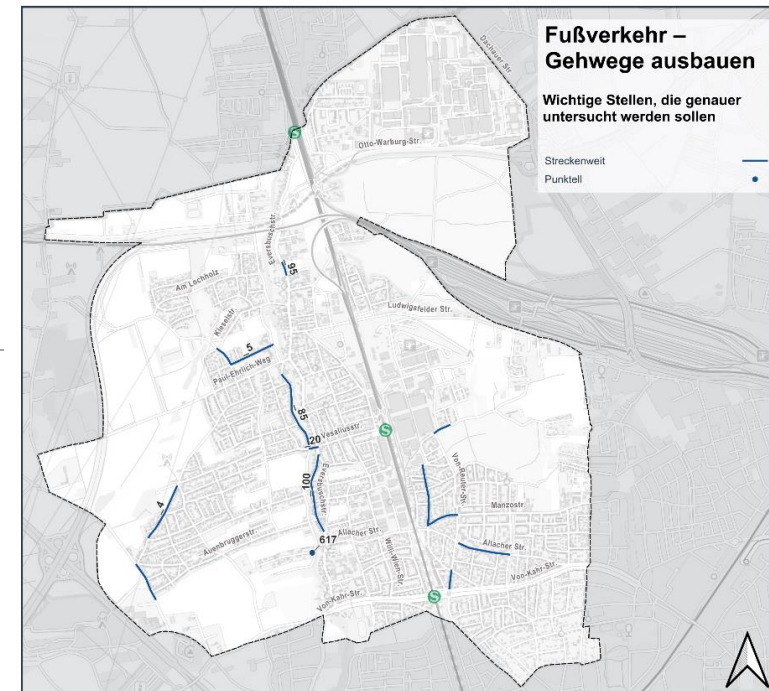
Die Maßnahme umfasst:

- **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: Lauthstraße/Naglerstraße: *Kein Gehweg - Kita und Park liegen direkt an der Straße*
- 20: Niggelstraße: *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*



# Maßnahmensteckbrief - Beispiel



## 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:

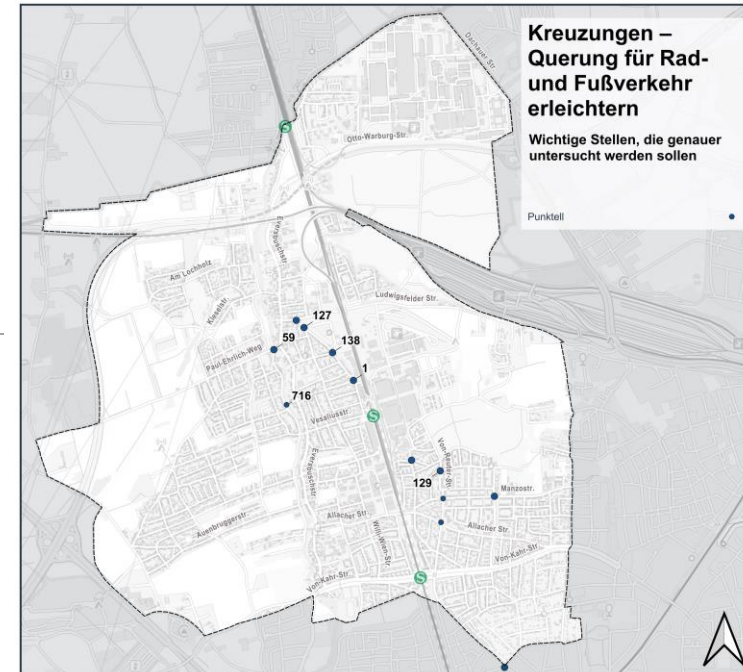
- **Radfahrstreifen** für links abbiegende Radfahrer\*innen,
- Vorgezogene **Aufstellbereiche** für den Radverkehr (Radfahrer\*innen dürfen vor den Autos an der Ampel stehen, um als erste losfahren zu können),
- Markierungen von **sinnvollen Querungsmöglichkeiten**,
- **Ausreichende Breiten** für Mittelinseln 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:** Beispiel **wichtiger Stellen**, die genauer untersucht werden sollen:  
*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*



# Umsetzungsempfehlungen - Beispiel



## Großeinordnung **Kosten**

- € < 100.00 €
- €€ 100.00 € - 1 Mio. €
- €€€ > 1 Mio. €

Bei Maßnahmen mit langfristigem Betrieb entspricht die Großeinordnung einem Zeitraum von 3 Jahren.

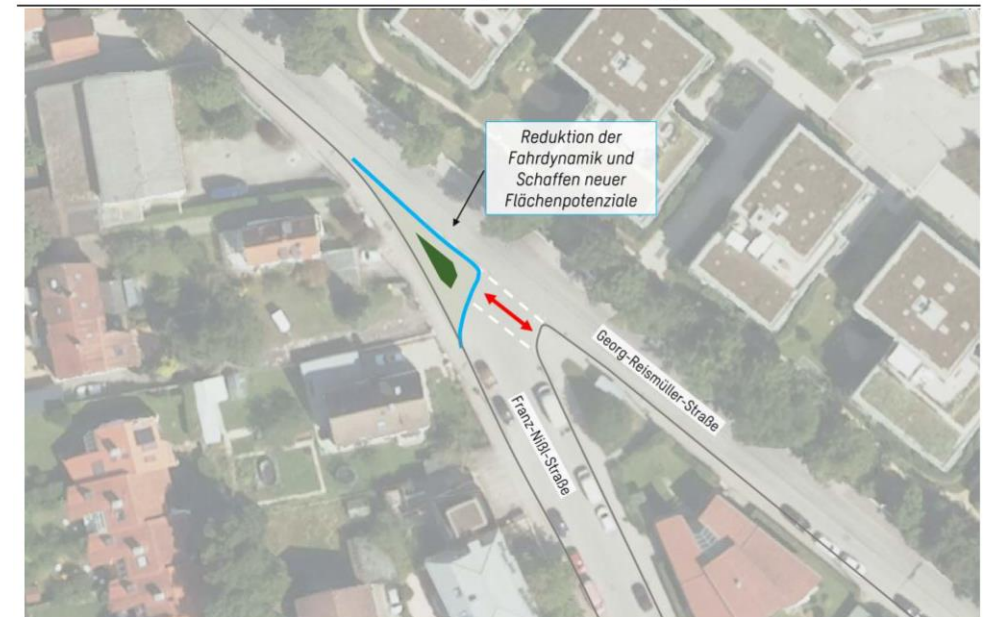
## Großeinordnung **Umsetzungsdauer**

- 🕒 0 – 2 Jahre
- 🕒🕒 2 – 8 Jahre
- 🕒🕒🕒 über 8 Jahre

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

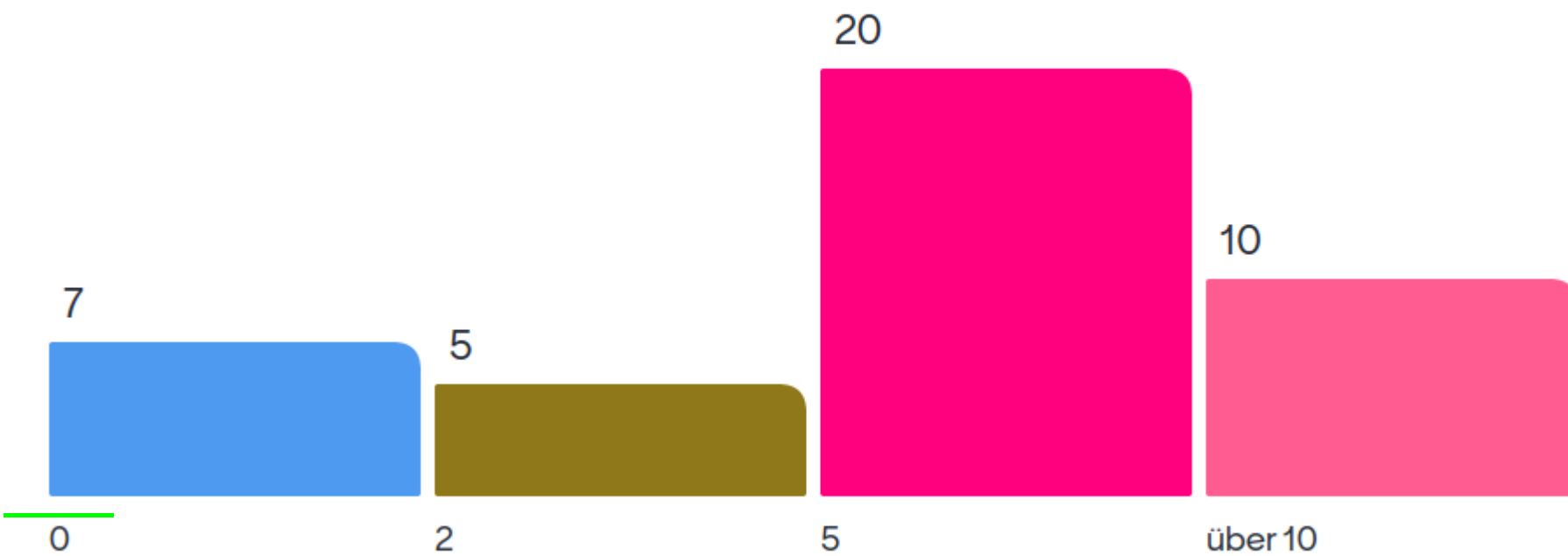
Quelle: Bayerische Vermessungsverwaltung [www.geodaten.bayern.de]  
Datenlizenz: Creative Commons Namensnennung 4.0 International Lizenz (CC BY 4.0) [https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.de]

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





Wie viele münchener Bezirke haben bereits ein Nahmobilitätskonzept?



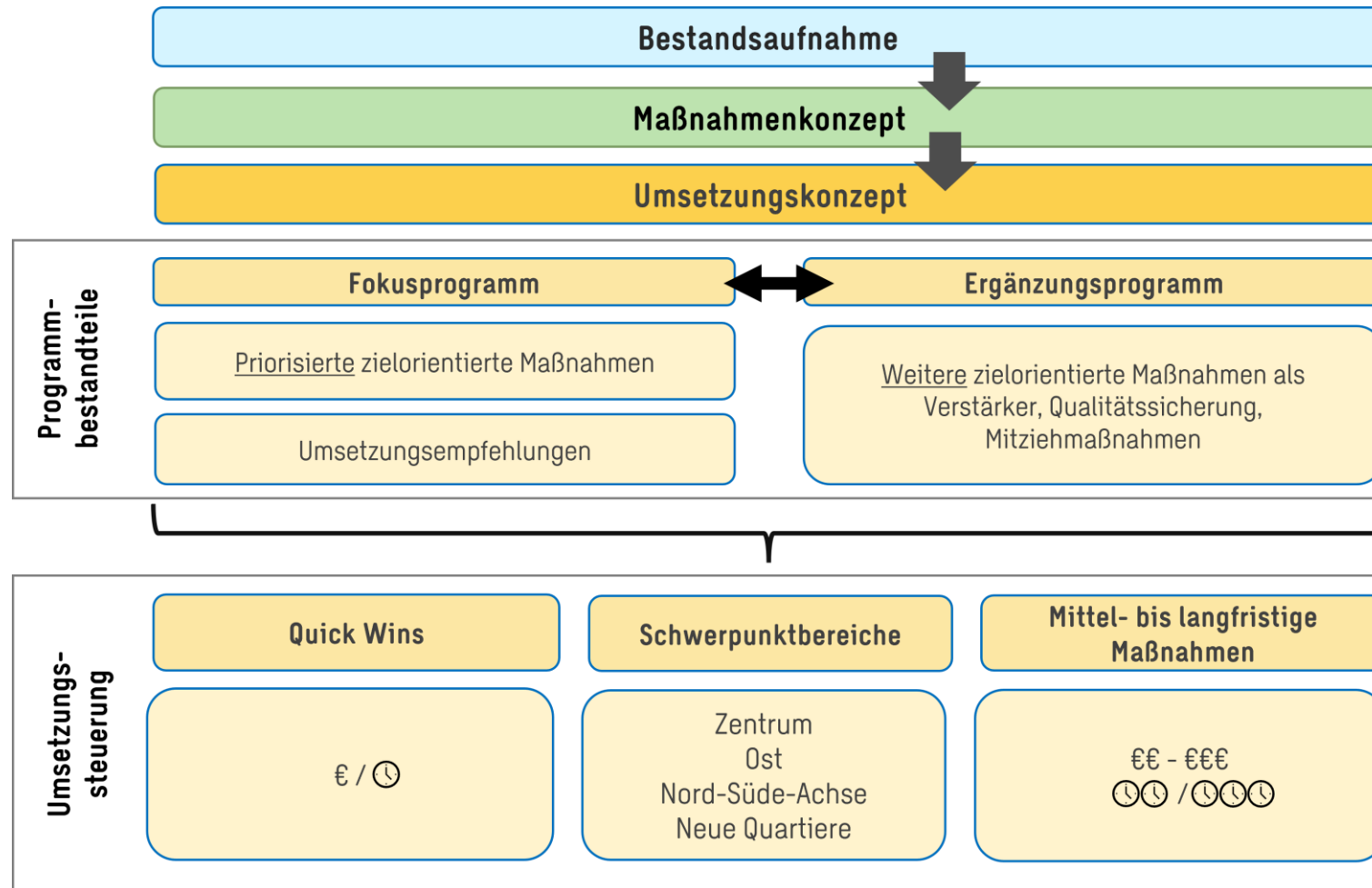


## Kapitel 6

# Wie kann die Umsetzung aussehen?



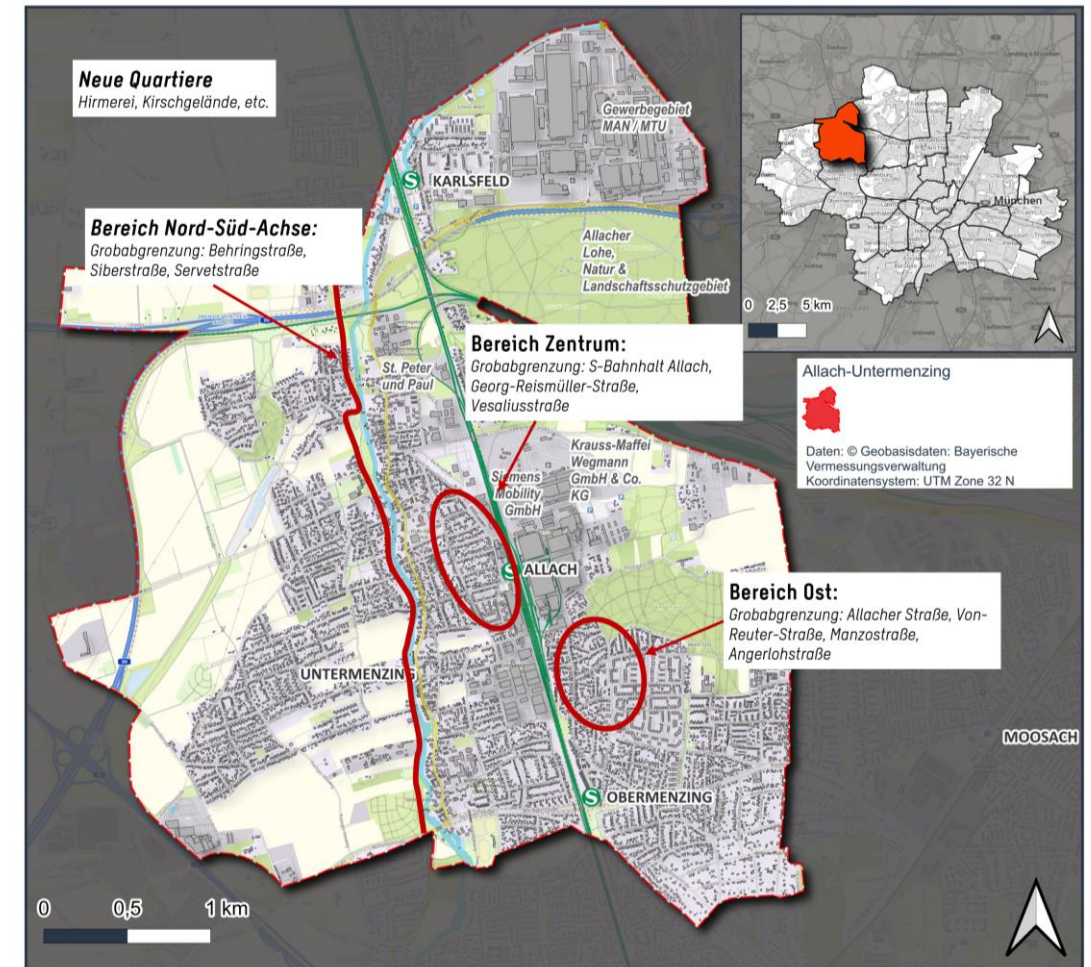
# Umsetzungskonzept



# Umsetzungskonzept



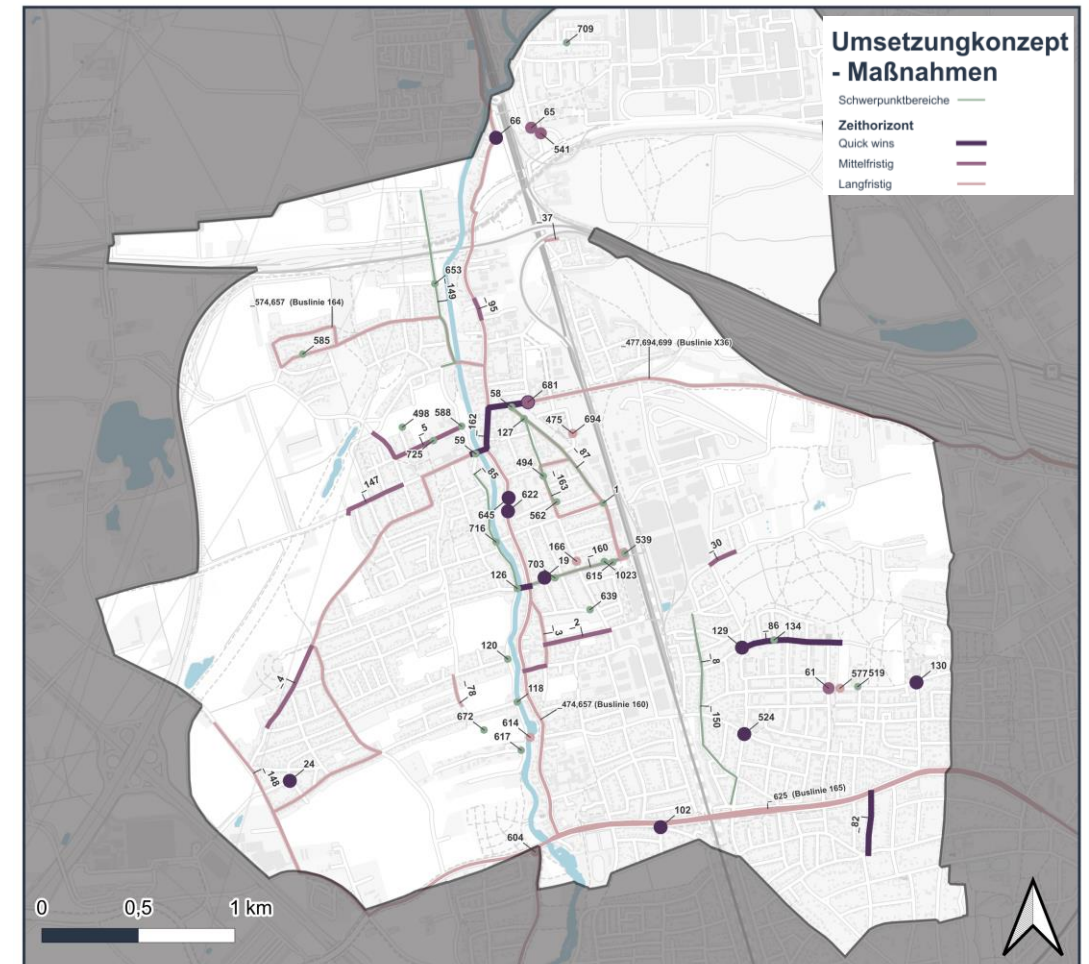
- Quick-Wins
- **Schwerpunktbereiche**
  - Zentrum
  - Ost
  - Nord-Süd-Achse
  - Neue Quartiere
- **Mittelfristige Maßnahmen**
- **Langfristige Maßnahmen**



# Umsetzungskonzept



- **Quick-Wins**
- **Schwerpunktbereiche**
  - Zentrum
  - Ost
  - Nord-Süd-Achse
  - Neue Quartiere
- **Mittelfristige Maßnahmen**
- **Langfristige Maßnahmen**



# Umsetzungskonzept – Bereich Zentrum



ID	Bezeichnung	Kurzbeschreibung	Fokusprogramm	€	🕒	Ergänzungsprogramm
1	St. Johann-Str./Georg-Reismüller-Straße	Einrichtung Gehweginsel und Mittelinsel	Kreuzungen - Querung für Rad- und Fußverkehr erleichtern	€€	🕒 - 🕒 🕒	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sichere Schulwege - Kommunikation und Information</li> <li>Barrierefreie Bewegung - Wege für alle nutzbar machen</li> <li>Straßenraum - Aufenthaltsqualität erhöhen</li> </ul>
58	Georg-Reismüller-Str./Ludwigsfelder Straße	Einrichtung einer Mittelinsel zur Querung der nördlichen Georg-Reismüller-Straße	Straßenüberquerung - Fuß- und Radquerungen sicher machen	€ - €€	🕒 - 🕒 🕒	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sichere Schulwege - Kommunikation und Information</li> <li>Barrierefreie Bewegung - Wege für alle nutzbar machen</li> <li>Straßenraum - Aufenthaltsqualität erhöhen</li> </ul>
87	Georg-Reismüller-Straße	Einrichtung von Parkverbotszonen	Platz auf dem Gehweg - Parken verhindern	€	🕒	<ul style="list-style-type: none"> <li>Barrierefreie Bewegung - Wege für alle nutzbar machen</li> <li>Parken – Gute Lösungen für freie Gehwege</li> <li>Service und Information – Mobilitätsbildung und Information</li> </ul>
127	Franz-Nißl-Straße/Georg-Reismüller Str.	Umbau Knotenpunkt	Kreuzungen - Querung für Rad- und Fußverkehr erleichtern	€€	🕒 🕒	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sichere Schulwege - Kommunikation und Information</li> <li>Barrierefreie Bewegung - Wege für alle nutzbar machen</li> <li>Straßenraum - Aufenthaltsqualität erhöhen</li> </ul>
160, 539,	Ost-West-Radverbindung	Verbesserung der Ost-West-Achse für den Radverkehr.	Radverkehr – Ausbau des Radwegnetzes	€ - €€	🕒 - 🕒 🕒	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sichere Schulwege - Kommunikation und Information</li> <li>E-Tretroller - Abstellflächen schaffen</li> <li>Fahrradabstellplätze - Ausbauen</li> </ul>
163	Franz-Nißl-Straße	Einrichtung einer Fahrradstraße mit zeitlich eingeschränktem Parkverbot.	Radverkehr – Ausbau des Radwegnetzes	€	🕒	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sichere Schulwege - Kommunikation und Information</li> <li>Parken - Gute Lösungen für freie Gehwege</li> <li>Fahrradabstellplätze - Ausbauen</li> </ul>
494, 562, 709	Franz-Nißl-Straße/Georg-Reismüller Straße	Prüfung von Einbahnstraßen im Zentrum von Allach.	Bereiche	€€	🕒 🕒	<ul style="list-style-type: none"> <li>Barrierefreie Bewegung - Wege für alle nutzbar machen</li> <li>Straßenraum - Aufenthaltsqualität erhöhen</li> <li>Service und Information - Mobilitätsbildung und Aktionen</li> </ul>
639	Franz-Nißl-Straße	Reduktion Kfz-Geschwindigkeiten durch Markierung und geänderte Vorfahrtsregelung	Sicherheit - Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung auf der Straße	€	🕒	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sichere Schulwege - Kommunikation und Information</li> <li>Straßenraum - Aufenthaltsqualität erhöhen</li> <li>Service und Information - Mobilitätsbildung und Aktionen</li> </ul>
615, 703, 1023,160	Vesaliusstraße	Prüfen der Radverkehrsführung hinsichtlich Verkehrsstärken und Richtlinienkonformität. Alternative Radverkehrsführung entlang der Hintermeierstraße.	Rad- und Fußverkehr – Neue Verbindungen schaffen	€ - €€	🕒 - 🕒 🕒	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fahrradabstellplätze – Ausbauen</li> <li>Service und Information - Mobilitätsbildung und Aktionen</li> </ul>

# Umsetzungskonzept – Beispiel

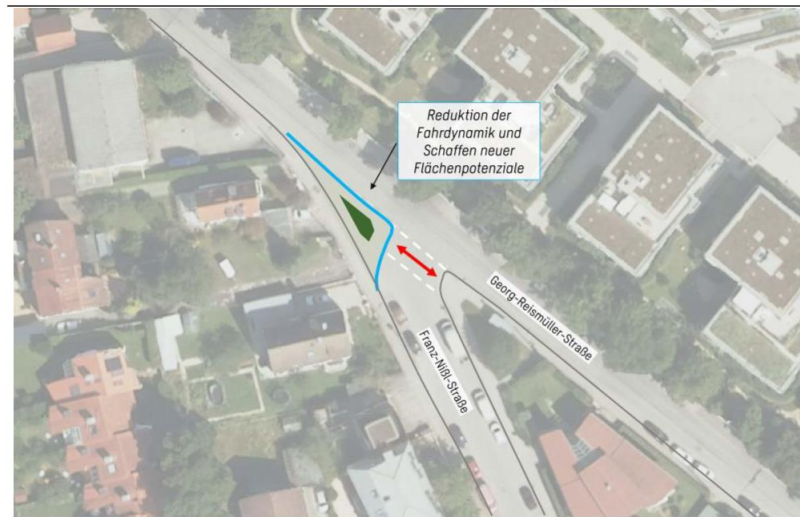


## Fokusprogramm

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.



Reduktion der Fahrdynamik und Schaffen neuer Flächenpotenziale

Georg-Reismüller-Straße / Franz-Nißl-Straße

Quelle: Bayerische Vermessungsverwaltung [www.gisdaten.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

## Ergänzungsprogramm

Sichere Schulwege – Kommunikation und Information	M-22 Verkehrsmittelübergreifende Maßnahmen
---	--

Maßnahmen, die Schüler\*innen dabei unterstützen sollen, sicher und selbstständig zur Schule zu kommen.

<b>Sonstige</b>	Grobenordnung Kosten: 🏠
<b>Priorisierung:</b> Priorisierung abwarten	Grobenordnung Umsetzungsdauer: 🕒

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.
- Kinderwegpläne 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 Kinderwegpläne 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 Elternaxis (Bring- und Holdende 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...“ in die Schule, ist für die Zukunft! oder dem „Schulradler“ werden Kinder spielerisch an das Laufen und Fahrradfahren herangeführt.

<b>Beschreibung</b>	Grobenordnung Kosten: 🏠
<b>Priorisierung:</b> Priorisierung abwarten	Grobenordnung Umsetzungsdauer: 🕒

Viele **Straßenräume** sind sehr auf den **Autovekehr** ausgerichtet. Das führt zu wenig Platz und Qualität für Fußgänger\*innen und Radfahrer. **Fehlende Stützflächen, 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.

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.

<b>Fuß- und Radverkehr</b>	Grobenordnung Kosten: 🏠 🏠
<b>Priorisierung:</b> Priorisierung abwarten	Grobenordnung Umsetzungsdauer: 🕒 🕒

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/ Informationsanlagen).
- Wege besser erkennbar machen**, **Kontraste** und verschiedene **Oberflächen** nutzen.
- Beleuchtung** an **Straßenüberquerungen** verbessern.

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 Oerterplatz)
- Im Rahmen der Bestandsanalyse wurden zudem diese Stellen erkannt:
- 20: Niggstraße: **Aufsteigbereich vor Ampel** über die Evertbuschstraße
  - 1009: Karl-Gayer-Straße/Pringsheimerstraße: **Fehlende Bordsteinabsenkungen**
  - 1042: Eisolzrieder Straße: **Fehlende Bordsteinabsenkungen**
  - 1057: Georg-Reismüller-Straße: **Fehlende Bordsteinabsenkungen**

<b>Straßenraum – Aufenthaltsqualität erhöhen</b>	M-20 Aufenthaltsqualität
--	--------------------------

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

<b>Aufenthaltsqualität</b>	Grobenordnung Kosten: 🏠
<b>Priorisierung:</b> Priorisierung abwarten	Grobenordnung Umsetzungsdauer: 🕒

Viele **Straßenräume** sind sehr auf den **Autovekehr** ausgerichtet. Das führt zu wenig Platz und Qualität für Fußgänger\*innen und Radfahrer. **Fehlende Stützflächen, 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.

**Schulwege, zentrale Plätze und stark genutzte Straßen.**

Wichtige Stellen, die genauer untersucht werden sollten

Wichtige Stellen, die genauer untersucht werden sollten

Wichtige Stellen, die genauer untersucht werden sollten



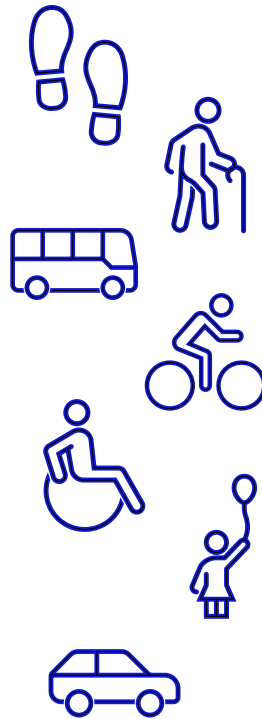
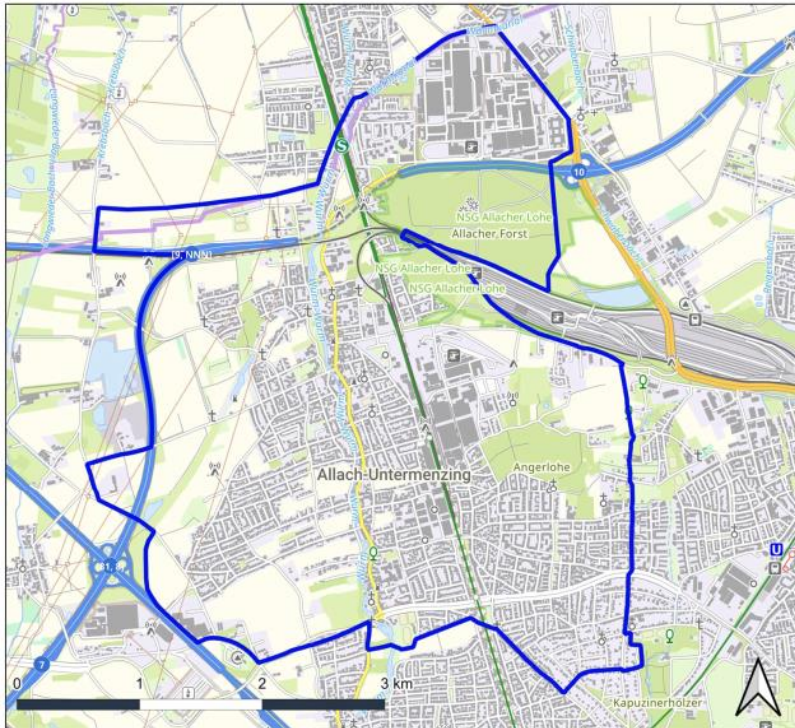
## Kapitel 7

# Fragen & Antworten





Antworten siehe Anhang dieser Präsentation (S. 48 - 55)



**Wir sammeln Ihre Fragen  
Mentimeter oder Zettel**

**10 Minuten**

[www.menti.com](https://www.menti.com)

**Zugangsgode:**

**17760981**





## Kapitel 8

# Wie geht's weiter?

# Was passiert schon?



# Umsetzung



## Stadtratsbeschluss

Festlegung der Ergebnisse als verbindliche Handlungsempfehlung

→ Auftrag an die Verwaltung Maßnahmen zu prüfen & schrittweise umzusetzen

**Rad im Viertel** September 2026

**Stationsbasiertes Car-Sharing** in der Vesaliusstraße

**Bike-Sharing** myradl

**Informationskampagne** zum Abstellen von E-Tretrollern



Landeshauptstadt  
München  
**Mobilitätsreferat**



**MÜNCHEN  
UNTERWEGS**

# Vielen Dank!

Landeshauptstadt München  
Mobilitätsreferat  
Geschäftsleitung

**GB 2 Verkehrs- und Bezirksmanagement**  
Bezirksmanagement Nord-West  
E-Mail: [gb2.121.mor@muenchen.de](mailto:gb2.121.mor@muenchen.de)

[muenchenunterwegs.de](https://muenchenunterwegs.de)



Frage	Antwort
Liegt der Schwerpunkt des Konzepts abseits des Autos?	Der Schwerpunkt des Nahmobilitätskonzepts liegt auf dem Umweltverbund und orientiert sich ausdrücklich an den Zielen der Münchner Mobilitätsstrategie 2035. Im Mittelpunkt stehen der Fußverkehr, der Radverkehr und der öffentliche Nahverkehr. Der Kfz-Verkehr wird immer dann betrachtet, wenn er die Nahmobilität unmittelbar beeinflusst, etwa durch Sicherheitsdefizite, Barrieren oder Nutzungskonflikte im Straßenraum.
Gut, dass wir ein Nahmobilitätskonzept haben. Wann gibt es ein Fernmobilitätskonzept für Pendler und Andere?	Stadtbezirksübergreifende Verkehre werden in der Mobilitätsstrategie 2035 und dem daraus folgenden "Sustainable Urban Mobility Plan" (kurz: SUMP; deutsch: Nachhaltiger Städtischer Mobilitätsplan) betrachtet. Dieser wird aus 16 Teilstrategien bestehen, eine davon "Region & Pendlermobilität".
Wann wird für die übrigen Stadtteile ein Nahverkehrskonzept entwickelt?	Derzeit ist in keinem weiteren Stadtbezirk ein Nahmobilitätskonzept in Erarbeitung. Stadtweit wird der aus der Mobilitätsstrategie 2035 folgende "Sustainable Urban Mobility Plan" (kurz: SUMP; deutsch: Nachhaltiger Städtischer Mobilitätsplan) entwickelt, zudem werden in verschiedenen Projekten einzelne Quartiere und Nachbarschaften betrachtet.
Nur mal so: Die Methode war gut. Die Beschränkung mit Klimaschutz, Rad und Gehweg nicht. Da geht noch was. Klasse Arbeit vom Umsetzungsteam!	/
Erst einmal: Grosses Lob! Bin begeistert,	/
Wie viele Einwohner hat Allach-Untermenzing?	ca. 36.000 Einwohner zum 31.12.2025 (Statistisches Amt München)
Haben die Vorschläge Elemente, die den massiven Zuzug und das damit einhergehende zusätzliche Verkehrsaufkommen auffangen können?	Für die größeren städtebaulichen Entwicklungsmaßnahmen wurden auf Ebene der Bauleitplanung Erschließungs- und Mobilitätslösungen entwickelt. Die Maßnahmen des Nahmobilitätskonzeptes sollen die verstärkte Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes durch die neuen Bewohner*innen unterstützen.
Wird durch die neuen Wohngebiete wie Kirschgelände mit mehr PKW-Verkehr gerechnet?	Durch den Zuzug von Menschen wird sich die Anzahl der täglich zurückgelegten Wege erhöhen. Ein Teil dieser Wege wird auch mit dem Pkw zurückgelegt werden.
Wie wurden die neuen Quartiere wie die Kirschgärten im Nahmobilitätskonzept berücksichtigt- z.B. Busanbindung, Radwege - wo die vorhandenen Straßen im Umfeld des neuen Quartiers sehr eng sind?	Neue Quartiere wie bspw. das Kirschgelände werden im Nahmobilitätskonzept berücksichtigt, indem ihre übergeordnete Einbindung in das bestehende Fuß-, Rad- und ÖPNV-Netz betrachtet wird. Der Fokus liegt auf sicheren und direkten Verbindungen sowie auf der Prüfung einer verbesserten ÖPNV-Anbindung, etwa durch mögliche Busangebote. Gleichzeitig können im Rahmen des stadtteilweiten Konzepts keine detaillierten Erschließungskonzepte für einzelne Neuentwicklungen erarbeitet werden. Das Nahmobilitätskonzept definiert übergeordnete Maßnahmen und Zielrichtungen, während konkrete Erschließungslösungen für einzelne Neubauvorhaben im Rahmen der jeweiligen Beileitplanverfahren zu entwickeln sind.
Wie werden die Kirschgärten mit mehreren (hundert?) Wohnungen verkehrstechnisch angebunden?	Die Erschließung des Kirschgeländes wurde im Rahmen des Bauleitplanverfahrens untersucht und entwickelt. Informationen dazu sind hier abrufbar: <a href="https://stadt.muenchen.de/infos/kirschgelaende.html">https://stadt.muenchen.de/infos/kirschgelaende.html</a>
Konzept für den Tunnel an der Allacher Straße im Kontext zu den Kirschgärten	Die Unterführung an der Allacher Straße wird in dem Projekt zum Umbau der Allacher Straße betrachtet. Da hier bereits viele Lösungen untersucht, mit dem Bezirksausschuss diskutiert und derzeit in einer Stadtratsvorlage vorbereitet werden, hat das Nahmobilitätskonzept die Allacher Straße nicht erneut behandelt. Die Erschließung des Kirschgeländes wurde im Rahmen des Bauleitplanverfahrens untersucht und entwickelt. Informationen dazu sind hier abrufbar: <a href="https://stadt.muenchen.de/infos/kirschgelaende.html">https://stadt.muenchen.de/infos/kirschgelaende.html</a>
Was ist mit der Allacher Unterführung?	Die Unterführung an der Allacher Straße wird in dem Projekt zum Umbau der Allacher Straße betrachtet. Da hier bereits viele Lösungen untersucht, mit dem Bezirksausschuss diskutiert und derzeit in einer Stadtratsvorlage vorbereitet werden, hat das Nahmobilitätskonzept die Allacher Straße nicht erneut behandelt.
Wie wird das Nadelöhr (Unterführung Allacher Straße) besonders auch im Hinblick auf das Kirschgelände für Fuß- und Radverkehr künftig gestaltet?	Die Unterführung an der Allacher Straße wird in dem Projekt zum Umbau der Allacher Straße betrachtet. Da hier bereits viele Lösungen untersucht, mit dem Bezirksausschuss diskutiert und derzeit in einer Stadtratsvorlage vorbereitet werden, hat das Nahmobilitätskonzept die Allacher Straße nicht erneut behandelt. Die Erschließung des Kirschgeländes wurde im Rahmen des Bauleitplanverfahrens untersucht und entwickelt. Informationen dazu sind hier abrufbar: <a href="https://stadt.muenchen.de/infos/kirschgelaende.html">https://stadt.muenchen.de/infos/kirschgelaende.html</a>

Wurde die S-Bahn Unterführung in der Allacher Straße beachtet, wurden hierfür Ideen eingereicht? Falls ja, sind sie in der engeren Auswahl oder warum würden sie nicht übernommen.	Die Unterführung an der Allacher Straße wird in dem Projekt zum Umbau der Allacher Straße betrachtet. Da hier bereits viele Lösungen untersucht, mit dem Bezirksausschuss diskutiert und derzeit in einer Stadtratsvorlage vorbereitet werden, hat das Nahmobilitätskonzept die Allacher Straße nicht erneut behandelt.
Wird die Unterführung der Allacher Straße bezüglich Neubau Kirschgelände noch einmal betrachtet?	Die Unterführung an der Allacher Straße wird in dem Projekt zum Umbau der Allacher Straße betrachtet. Da hier bereits viele Lösungen untersucht, mit dem Bezirksausschuss diskutiert und derzeit in einer Stadtratsvorlage vorbereitet werden, hat das Nahmobilitätskonzept die Allacher Straße nicht erneut behandelt.
Ist die Verbesserung der Nahversorgung in Untermenzing auch mit Maßnahmen belegt?	Auf Basis der Erreichbarkeitsanalysen wurde festgestellt, dass große Wohnbereiche keinen Zugang zu Supermärkten, Apotheken oder Hausärzten innerhalb von zehn Gehminuten haben. Darauf aufbauend enthält das Umsetzungskonzept die verkehrsmittelübergreifende Maßnahme „Nahversorgung – kurze Wege für den Alltag ermöglichen“. Darunter ist die gutachterliche Empfehlung zu verstehen die "Stadt der kurzen Wege" zu fördern und zu unterstützen. Die Einflussmöglichkeit der Stadt auf die Verteilung der Hausärzte oder auch des Einzelhandels sind begrenzt, die betroffenen Referate arbeiten aber bereits intensiv an einer stadtweit bestmöglichen Versorgung.
Sie erwähnten zu Beginn die Erreichbarkeit von sozialen Infrastrukturen, Sieht Ihr Programm auch hier Massnahmen vor?	Die Maßnahmenvorschläge zielen darauf ab, die Mobilitätsangebote im Stadtbezirk sicherer und attraktiver zu gestalten. Dadurch soll allen Bevölkerungsgruppen eine selbstbestimmte Mobilität ermöglicht werden und die Erreichbarkeit aller Einrichtungen verbessert werden.
Haben Sie bei der Umsetzung/Empfehlung einen Fokus auf die Maßnahmen gesetzt, die unsere Kinder (Schulwege, aber auch Wege zur Kita) direkt betreffen?	In dem Konzept wurden Problemstellen nach klaren Kriterien priorisiert, dabei wurden wichtige Wege höher priorisiert als Nebenrouten. Diese wichtigen Wege umfassen die zentralen Alltagsverbindungen im Stadtteil und schließen auch Wege zu Schulen und Kitas mit ein. Zusätzlich floss die Verkehrssicherheit stark in die Bewertung ein, wobei Stellen mit erhöhtem Unfallrisiko besonders hoch priorisiert wurden. Damit werden Schul- und Kitawege dort gezielt berücksichtigt, wo sie auf wichtigen und sicherheitsrelevanten Routen liegen. Die Maßnahme "Sichere Schulwege – Kommunikation und Information" nennt darüber hinaus Handlungsempfehlungen, die Schüler*innen dabei unterstützen sollen, sicher und selbstständig zur Schule zu kommen.
Sind Fahrradstrassen rund um die Schulen geplant?	Fahrradstraßen werden im Nahmobilitätskonzept vorgeschlagen, auch in Bereichen, die für Schulwege relevant sind, allerdings nicht pauschal rund um alle Schulen, sondern gezielt auf bestimmten Straßenzügen. Ziel ist es sichere und zusammenhängende Radverbindungen zu schaffen und den Radverkehr gegenüber dem Kfz-Verkehr zu stärken. Diese Maßnahmen sind mit dem Schwerpunkt „Sichere Schulwege“ verknüpft und sollen die selbstständige und sichere Mobilität von Kindern und Jugendlichen verbessern.
Sind die beiden auf dem Paul- Ehrlich-Weg markierten Querungen auch als priorisiert markiert? Auch ein Zubringer zur städtischen Kita im Paul-Ehrlich-Weg	Die Maßnahmenvorschläge im Paul-Ehrlich-Weg (insbesondere zur Verbesserung der Rad-Infrastruktur) sind in den gutachterlichen Umsetzungsempfehlungen enthalten.
Die Stelle Lauthstrasse/Ecke Naglerstrasse grenzt tatsächlich an zwei Kitas und ist auch ein Zubringer für die städtische Kita im Paul-Ehrlich-Weg	/
Wie wird es unterstützt, das Fahrradfahren in Allach-Untermenzing? Es ist gerade ziemlich gefährlich	Das Nahmobilitätskonzept unterstützt das Fahrradfahren in Allach-Untermenzing gezielt, indem es den Handlungsbedarf an heute als unsicher wahrgenommenen Stellen benennt und konkrete Verbesserungen im bestehenden Straßennetz vorschlägt. Zentrale Ansatzpunkte sind die Schaffung durchgängiger und verständlicher Radverbindungen, die Entschärfung von Konflikten mit dem Kfz-Verkehr sowie eine Reduzierung von Geschwindigkeiten, insbesondere auf schmalen und unübersichtlichen Straßen. Vorgesehen sind unter anderem neue oder aufgewertete Radachsen, Abschnitte mit Fahrradstraßen, sichere Querungen sowie Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung, die auch Schulwege einbeziehen.
Sind mehr Fahrradwege geplant?	Die gutachterlichen Umsetzungsempfehlungen enthalten Vorschläge zum Ausbau des Radwegenetzes, für neue Verbindungen und für sichere Radverkehrsquerungen.

<p>Was bringen Fahrradstraßen für die Radfahrer?</p>	<p>Fahrradstraßen verbessern die Situation für Radfahrende vor allem, weil sie den Radverkehr klar in den Mittelpunkt stellen. Autos sind dort nur nachrangig zugelassen und müssen sich anpassen, was zu weniger und langsamerem Kfz-Verkehr führt. Dadurch sinkt das Unfallrisiko und das Radfahren wird spürbar sicherer und stressärmer, insbesondere in engen Straßen. Zudem dürfen Radfahrende nebeneinander fahren, was vor allem für Kinder und auf Schulwegen wichtig ist. Insgesamt schaffen Fahrradstraßen verständliche, durchgängige Routen und stärken die Akzeptanz des Radverkehrs im Alltag.</p>
<p>Wird der Pasinger Heuweg ab Mühlangerstrasse nach Norden mit einem Radweg erweitert?</p>	<p>Im Bereich des Bebauungsplanes Nr. 2197 "Pasinger Heuweg" wird der Pasinger Heuweg für den Bau einer Feuerwache und einer Geothermie ausgebaut. Nördlich des Bebauungsplanumgriffes fehlt derzeit der Grundbesitz sowie die planungsrechtliche Grundlage für einen weiteren Ausbau der Straße.</p>
<p>Vorfahrt für Fahrräder auf der Behringstraße? Kein Stop und Go.</p>	<p>Die Behringstraße ist eine wichtige Nord-Süd-Verbindung für den Rad- und Fußverkehr. Um die Sicherheit zu verbessern, empfehlen die Gutachterbüros Markierungen, die die Wartepflicht deutlich machen und die Aufmerksamkeit erhöhen sollen. Zusätzlich soll geprüft werden, ob die Behringstraße an den Einmündungen Vorfahrt erhält, um den Radverkehr attraktiver zu machen. Voraussetzung dafür ist eine klare Beschilderung und Markierung an jedem Knotenpunkt.</p>
<p>Sind Lastenradabstellplätze am Bahnhof Untermenzing geplant?</p>	<p>Zusätzliche Radabstellanlagen am Bahnhof Untermenzing sind nicht Bestandteil des Nahmobilitätskonzeptes.          Sie können sich jedoch für die Errichtung von Lastenradstellplätzen einsetzen und Ihr Anliegen dem lokal zuständigen Bezirksausschuss 23 (BA) vorstellen. Da der öffentliche Raum in München begrenzt ist, müssen meist Kompromisse gefunden werden. Sollte der BA Ihren Antrag befürworten, kann er einen oder mehrere konkrete Standortwünsche dem Baureferat mit der Bitte um Prüfung übermitteln. Wenn dem Baureferat der Bedarf an Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum vom Mobilitätsreferat bestätigt wird, unterbreitet das Baureferat entsprechende Umsetzungsvorschläge.          Weitere Informationen und einen Musterantrag finden Sie hier: <a href="https://muenchenunterwegs.de/angebote/hilfestellung-neue-fahradabstellplaetze-beantragen">https://muenchenunterwegs.de/angebote/hilfestellung-neue-fahradabstellplaetze-beantragen</a></p>
<p>Gibt es die Möglichkeit für eine direkte und schnellere Verbindung nach Moosach Bhf.?          Wären Querverbindungen des ÖPNV zu den UBahnstationen Moosach/Westfriedhof hilfreich?          Besteht die Möglichkeit einer direkten Busverbindung zwischen Allach und Moosach?</p>	<p>Im Herbst 2025 begann das Projekt Optibus bei der MVG. In diesem Projekt wird das gesamte, bestehende ÖPNV-Netz im Zusammenhang mit allgemeinen Entwicklungen in der Landeshauptstadt München analysiert. Aufbauend auf der Analyse wird das Busnetz mit den bestehenden Ressourcen neu ausgerichtet und zukunftssicher umgestaltet. Hierbei werden auch neue Verbindungen, wie zwischen Moosach und Allach, untersucht. Das Nahmobilitätskonzept empfiehlt die Prüfung einer solchen neuen Buslinien.</p>
<p>Welche konkreten Empfehlungen haben Sie für den ÖPNV, insbesondere zu den Busverbindungen?</p>	<p>Konkret empfiehlt das Nahmobilitätskonzept für den ÖPNV in Allach-Untermenzing vor allem Ausweitungen und Anpassungen im Busverkehr, um fehlende tangentielle Verbindungen und schwache Randzeiten zu verbessern. Ein zentraler Punkt ist die Taktverdichtung der Buslinie 165 in der Hauptverkehrszeit sowie zusätzliche Fahrten am Abend, perspektivisch auch zur besseren Anbindung des neuen Quartiers Kirschgelände.          Für die Buslinie 164 wird empfohlen zu prüfen, ob sie nachmittags und abends wieder durchgehend bis zur Augustenfelder Straße geführt werden kann. Darüber hinaus sieht das Konzept die Prüfung einer neuen Buslinie vor, die Moosach, das Kirschgelände, den Bahnhof Allach und ggf. Karlsfeld verbindet. Ergänzend werden barrierefreie Haltestellen, besser ausgestattete Umsteigepunkte an den Bahnhöfen sowie flexible Bedienformen wie Rufbusangebote in schwach nachgefragten Zeiten empfohlen, um Lücken zu schließen.</p>
<p>Welche Maßnahmen sind im Bereich ÖPNV/ Busverbindungen von der SBahn in die Randbezirke ab 21Uhr und am Wochenende geplant?</p>	<p>Im Herbst 2025 begann das Projekt Optibus bei der MVG. In diesem Projekt wird das gesamte, bestehende ÖPNV-Netz im Zusammenhang mit allgemeinen Entwicklungen in der Landeshauptstadt München analysiert. Aufbauend auf der Analyse wird das Busnetz mit den bestehenden Ressourcen neu ausgerichtet und zukunftssicher umgestaltet. Hierbei liegt ein besonderer Fokus unter anderem auf die Erschließung von Randbezirken.</p>
<p>Wie kann man ÖPNV auch abends und spät nachts anbieten, ohne dass es die Kosten für die Stadt sprengt?          Können Rufbusse angeboten werden? Auch spät nachts?</p>	<p>Aufgrund der aktuellen finanziellen Lage der Landeshauptstadt München sind derzeit Ausweitungen im ÖPNV nur bei zwingend notwendigen Maßnahmen, wie z.B. die Anbindung von Schulen, möglich. Weitere Maßnahmen können derzeit nicht umgesetzt werden. Im Projekt Optibus wird zurzeit das gesamte, bestehende ÖPNV-Netz im Zusammenhang mit allgemeinen Entwicklungen in der Landeshauptstadt München analysiert. Aufbauend auf der Analyse wird das Busnetz mit den bestehenden Ressourcen neu ausgerichtet und zukunftssicher umgestaltet. Neben umzusetzende Maßnahmen werden auch zukünftige Maßnahmen entwickelt, die das neu ausgerichtete Netz bei einer besseren finanziellen Lage komplementieren werden.</p>

<p>Wann kommt der X36 auch am Sonntag und spät abends?</p>	<p>Aufgrund der aktuellen finanziellen Lage der Landeshauptstadt München sind derzeit Ausweitungen im ÖPNV nur bei zwingend notwendigen Maßnahmen möglich. Weitere Maßnahmen können derzeit nicht umgesetzt werden. Unabhängig davon betont das Nahmobilitätskonzept die Relevanz einer Ausweitung des Angebots der Buslinie X36. Bei einer besseren finanziellen Lage kann gemäß der Analysen und Planungen der MVG das Netz komplementiert werden.</p>
<p>Wie werden die Güteklassen im ÖPNV bewertet? Welche Maßnahmen werden daraus abgeleitet und wer ist dann dafür zuständig?</p>	<p>Für die kombinierte Bewertung der ÖPNV-Erschließungs- und Bedienungsqualität wurde der ursprünglich aus der Schweiz stammende Indikator der ÖV-Güteklassen verwendet. Dieser berechnet die ÖV-Güte aus einer Kombination aus der Art des verfügbaren Verkehrsmittels und dem gefahrenen Takt auf Ebene der Haltestelle sowie der Entfernung, die zurückgelegt werden muss, um die jeweilige Haltestelle zu erreichen. Im Nahmobilitätskonzept werden Empfehlungen zur Angebotsausweitung (Takt, Bedienzeitraum, Linienweg) für mehrere Linien ausgesprochen. Für das Bus-, Tram- und U-Bahnangebot ist die MVG zuständig.</p>
<p>Wie schätzen Sie die Wirksamkeit der vorgeschlagenen 60 Massnahmen ein? Wird sich die ÖV-Güteklasse dadurch signifikant erhöhen oder ist der Handlungsspielraum zu gering?</p>	<p>Die 60 Maßnahmen sind wirksam im Sinne vieler kleiner Verbesserungen, vor allem für die Fuß- und Radmobilität sowie für die Erreichbarkeit von Haltestellen. Eine signifikante Erhöhung der ÖV-Güteklasse ist dadurch jedoch nicht zu erwarten, da diese vor allem von dem Verkehrsmittel (Bus, Tram, U-Bahn, S-Bahn), dem Takt und der Linienführung abhängt – Bereiche, die im Konzept nur begrenzt beeinflusst werden. Einzelne Maßnahmen könnten zwar potenziell auch auf den Takt einwirken, hierzu sind jedoch weitere Prüfungen erforderlich. Kurz: Der Handlungsspielraum reicht für spürbare Qualitätsgewinne im Umfeld des ÖPNV, aber nicht für einen strukturellen Sprung der ÖV-Güteklasse ohne zusätzliche, übergeordnete Angebotsentscheidungen.</p>
<p>Die Anregungen mit den meisten Unterstützern aus dem Stadtbezirk: Expressbusse nach Allach+Moosach, sowie die U-Bahn Verlängerung aus Moosach. Was empfehlen Sie hier?</p>	<p>Mittelfristig sind Expressbusse und Angebotsverbesserungen im Busnetz der wirksamste und realistische Weg. Die U-Bahn bleibt ein langfristig zu untersuchendes Entwicklungsziel.</p>
<p>Wann kommt unsere U-,Bahn?</p>	<p>Derzeit gibt es keine Planungen für eine U-Bahnverlängerung nach Allach-Untermenzing.</p>
<p>Gibt es Pläne zur Reduzierung des Schwerlastverkehrs im Bezirk?</p>	<p>Das Nahmobilitätskonzept verfolgt keinen eigenständigen Ansatz zur Steuerung oder Umleitung des Schwerverkehrs. Sein Schwerpunkt liegt ausdrücklich auf der Förderung des Umweltverbunds – also Fuß-, Rad- und öffentlichem Verkehr – im Einklang mit den Zielen der Münchner Mobilitätsstrategie 2035.</p>
<p>Vielorts würde ich ein Fahrverbot für LKW über 3,6 t begrüßen- wie sehen Sie das? Z.B. Eversbuschstr, Angerlohstr., von Reutherstr., etc.</p>	<p>Grundsätzlich steht das Straßennetz allen Verkehrsteilnehmern zur Verfügung, eine Einschränkung des LKW-Verkehrs ist nur mit einer das übliche Maß einer Großstadt übersteigenden Gefahrenlage rechtssicher zu begründen. Zu beachten ist auch die Relevanz des Schwerlastverkehrs für den Güterverkehr und damit die Versorgung der Stadt.</p>
<p>In der Willi-Wien-Str. fahren oft unerlaubt LKWs. Wird dies kontrolliert?</p>	<p>Kontrollen werden entsprechend der vorhandenen Kapazitäten durchgeführt.</p>
<p>Ist es geplant, Durchgangsverkehr aus den Wohngebieten zu nehmen? Z.B. Franz-Nißl-Straße oder Theodor-Fischer-Straße?</p>	<p>Für einzelne Straßen – etwa die Franz-Nißl-Straße oder die Theodor-Fischer-Straße – werden Maßnahmen wie die Prüfung einer Fahrradstraße oder verkehrsorganisatorische Anpassungen vorgeschlagen. Diese zielen in erster Linie darauf ab, die Geschwindigkeit zu senken, die Verkehrssicherheit zu erhöhen und die Straße stärker auf den Rad- und Anliegerverkehr auszurichten. Mögliche Auswirkungen auf den Kfz-Durchgangsverkehr sowie Verlagerungseffekte auf andere Straßen oder das Hauptstraßennetz werden dabei ausdrücklich als Prüfgegenstand benannt, jedoch nicht als verbindliches Ziel oder festgelegte Umleitungsstrategie.</p>
<p>Wie soll der Verkehr in der Siberstraße sicherer werden ? Die Siberstraße ist bereits Tempo 30 - Zone. Der Kfz Verkehr, insbesondere die Pendler aus dem Raum Dachau müssen anders gelenkt werden.</p>	<p>Aufbauend auf einer Bürgerversammlungsempfehlung aus dem Jahr 2025 zum Thema "Sicherer Radweg zum neuen Gymnasium München-Nord" hat das Mobilitätsreferat die Möglichkeiten in der Siberstraße eingehend geprüft. Die entsprechende Beschlussvorlage soll dem Bezirksausschuss vor der Sommerpause vorgelegt werden.</p>

Siberstrasse als Fahrradstrasse: wie und wohin wird der Autoverkehr umgeleitet? Eine alleinige Kennzeichnung wird die Situation nicht verbessern	Auch in einer Fahrradstraße mit Freigabe für den Kfz-Verkehr bliebe der Kfz-Verkehr mit angepasster Geschwindigkeit zulässig. Grundsätzlich sollte der motorisierte Individualverkehr vorrangig auf dem Hauptstraßennetz geführt werden und die Siberstraße als sichere Radverbindung gestärkt werden. Aufbauend auf einer Bürgerversammlungsempfehlung aus dem Jahr 2025 zum Thema "Sicherer Radweg zum neuen Gymnasium München-Nord" hat das Mobilitätsreferat die Möglichkeiten in der Siberstraße ausführlich geprüft. Die entsprechende Beschlussvorlage soll dem Bezirksausschuss vor der Sommerpause vorgelegt werden.
Sollte die Siberstraße nicht für den Autoverkehr gesperrt werden und stattdessen eine Verbindung oberhalb des Allacher Tunnels zur Eversbuschstraße gebaut werden?	Die Flächen oberhalb des Allacher Tunnels befinden sich nicht im Besitz der Landeshauptstadt. Der Neubau von Straßen ist mit erheblichen Kosten und Umweltauswirkungen verbunden, Belastungen durch Kfz-Verkehr werden verlagert. Die Prüfung von Straßenneubauten für den Motorisierten Individualverkehr ist nicht Bestandteil des Nahmobilitätskonzeptes.
Transitverkehr über die Eversbuschstraße ist immens und wird durch Baustelle des Allacher Tunnels ansteigen. Gibt es für das Problem des Durchfahrtverkehrs einen Lösungsansatz?	Ziel des Nahmobilitätskonzeptes Allach-Untermenzing ist es, langfristige Verbesserungen auf Stadtbezirksebene zu erreichen. Die temporär erhöhten Belastungen durch Bundesbaustellen werden dabei nicht mitbetrachtet. Mit dem Verkehrsmanagement während der Sanierung des Allacher Tunnels hat sich ein MZM-Projekt (mobile zukunft münchen & region) befasst: <a href="https://www.mzm-allianz.net/projekte/verkehrsmanagement-waehrend-der-sanierung-des-allacher-tunnels/">https://www.mzm-allianz.net/projekte/verkehrsmanagement-waehrend-der-sanierung-des-allacher-tunnels/</a> Die stadtbezirksübergreifenden Verkehre werden in der Mobilitätsstrategie 2035 und dem daraus folgenden "Sustainable Urban Mobility Plan" (kurz: SUMP; deutsch: Nachhaltiger Städtischer Mobilitätsplan) betrachtet.
Die Eversbuschstraße und die Seitenstrassen kollabieren. Was macht die Stadt dagegen?	Stadtbezirksübergreifende Verkehre werden in der Mobilitätsstrategie 2035 und dem daraus folgenden "Sustainable Urban Mobility Plan" (kurz: SUMP; deutsch: Nachhaltiger Städtischer Mobilitätsplan) betrachtet. Ziel der Mobilitätsstrategie ist unter anderem eine Stärkung des Umweltverbundes und damit die Verlagerung von Kfz-Fahrten auf andere Mobilitätsformen. Das Nahmobilitätskonzept kann die Erreichung dieser Ziele auf Stadtbezirksebene unterstützen.
Warum wurde die Eversbuschstraße als wichtigste Nord-Süd-Tangente nicht erwähnt?	Im Rahmen der Öffentlichkeitsveranstaltung war es aufgrund des Umfangs der Ergebnisse nicht möglich alle Untersuchungen und Umsetzungsempfehlungen vorzustellen. Insbesondere in den fachlichen Analysen wird immer wieder auf die Eversbuschstraße eingegangen. Auch in den konkreten Maßnahmenvorschlägen finden sich mehrere Einzelsituationen entlang der Eversbuschstraße.
Wurde ein Konzept für den Verkehrsfluss/ Rückstau auf der Eversbuschstraße/ Paul Ehrlich Weg mit einbezogen?	Auf Grund der historischen städtebaulichen Struktur um die Eversbuschstraße und ihrer Bedeutung im Hauptstraßennetz sind umfassende Änderungen an der Straße derzeit nicht möglich. Die Umsetzungsempfehlungen enthalten Maßnahmen für Einzelbereiche entlang der Eversbuschstraße sowie des Paul-Ehrlich-Wegs.
Konzept für die Eversbuschstrasse	Auf Grund der historischen städtebaulichen Struktur um die Eversbuschstraße und ihrer Bedeutung im Hauptstraßennetz sind umfassend Änderungen an der Straße derzeit nicht möglich. In den letzten Jahren wurde bereits Tempo 30 eingeführt. Die Umsetzungsempfehlungen enthalten Maßnahmen für Einzelbereiche entlang der Eversbuschstraße.
Allacher Tunnel: gibt es Maßnahmen, um die Auswirkungen der Sperrung auf den Bezirk zu beherrschen?	Ziel des Nahmobilitätskonzeptes Allach-Untermenzing ist es, langfristige Verbesserungen auf Stadtbezirksebene zu erreichen. Die temporär erhöhten Belastungen durch Bundesbaustellen werden dabei nicht mitbetrachtet. Mit dem Verkehrsmanagement während der Sanierung des Allacher Tunnels hat sich ein MZM-Projekt (mobile zukunft münchen & region) befasst: <a href="https://www.mzm-allianz.net/projekte/verkehrsmanagement-waehrend-der-sanierung-des-allacher-tunnels/">https://www.mzm-allianz.net/projekte/verkehrsmanagement-waehrend-der-sanierung-des-allacher-tunnels/</a>
Gibt es eine Einschätzung der Auswirkung der Sperrung des Allacher Tunnels (A99)?	Ziel des Nahmobilitätskonzeptes Allach-Untermenzing sind langfristige Verbesserungen auf Stadtbezirksebene zu erreichen. Temporär erhöhte Belastungen durch Bundesbaustellen werden dabei nicht mitbetrachtet. Mit dem Verkehrsmanagement während der Sanierung des Allacher Tunnels hat sich ein MZM-Projekt (mobile zukunft münchen & region) befasst: <a href="https://www.mzm-allianz.net/projekte/verkehrsmanagement-waehrend-der-sanierung-des-allacher-tunnels/">https://www.mzm-allianz.net/projekte/verkehrsmanagement-waehrend-der-sanierung-des-allacher-tunnels/</a>
Wurde die Sanierung vom Allacher Tunnel und potentielle Umfahrungen dadurch in das Konzept mit einbezogen?	Ziel des Nahmobilitätskonzeptes Allach-Untermenzing sind langfristige Verbesserungen auf Stadtbezirksebene zu erreichen. Die temporär erhöhte Belastungen durch Bundesbaustellen wird dabei nicht mitbetrachtet. Mit dem Verkehrsmanagement während der Sanierung des Allacher Tunnels hat sich ein MZM-Projekt (mobile zukunft münchen & region) befasst: <a href="https://www.mzm-allianz.net/projekte/verkehrsmanagement-waehrend-der-sanierung-des-allacher-tunnels/">https://www.mzm-allianz.net/projekte/verkehrsmanagement-waehrend-der-sanierung-des-allacher-tunnels/</a>
Station für Leihautos im Bezirk einrichten	In der Vesaliusstraße nahe des Allacher Bahnhofs stehen seit Mai 2026 Car-Sharing-Fahrzeuge von stattauto zur Miete bereit. Weitere Fahrzeuge werden in den größeren Neubaugebieten stationiert werden. Langfristig ist ein stärker Ausbau auch in den Stadtrandbezirken wie Allach-Untermenzing geplant.
Wo und wie viele Carsharingstationen	In der Vesaliusstraße nahe des Allacher Bahnhofs stehen seit Mai 2026 Car-Sharing-Fahrzeuge von stattauto zur Miete bereit. Weitere Fahrzeuge werden in den größeren Neubaugebieten stationiert werden. Langfristig ist ein stärker Ausbau auch in den Stadtrandbezirken wie Allach-Untermenzing geplant.

<p>Gibt es die Möglichkeit, am Allacher Bahnhof sowohl Carsharing als auch Myradl anzubieten?</p>	<p>In der Vesaliusstraße nahe des Allacher Bahnhofs stehen seit Mai 2026 Car-Sharing-Fahrzeuge von stattauto zur Miete bereit. Das Shared-Mobility Konzept für den Stadtbezirk 23 (Mobilitätspunkte, Carsharing-Standorte und geteilte Abstellflächen für Mikromobilität) ist mit dem Bezirksausschuss abgestimmt und wird zeitnah angeordnet und umgesetzt. Der Standort am Allacher Bahnhof wird dabei priorisiert behandelt. Das regionale Bikesharing-System MyRadl operiert dabei zusammen mit anderen Mikromobilitätsangeboten auf geteilten Abstellflächen und wo möglich in virtuellen Zonen.</p>
<p>Schaffung von gebündelten Parkflächen zum Abbau von Gehwegparken?</p>	<p>Das Mobilitätsreferat bereitet derzeit eine Beschlussvorlage mit einem Vorschlag zur systematischen Neuordnung des Gehwegparkens für den Münchner Stadtrat vor. Ziel ist es, im gesamten Stadtgebiet regelkonforme und sichere Zustände im Straßenraum zu schaffen und gleichzeitig die konkrete örtliche Parkplatzsituation zu berücksichtigen.</p>
<p>Wir sind Anwohner der Tubeufstraße, die genau wie die Angerlohe keine Gehwege besitzt. Ist angedacht im Zuge der Anpassungen der Angerlohe auch den angrenzenden Straßen Aufmerksamkeit zu widmen?</p>	<p>Die fachlichen Analysen und die Auswertung der Öffentlichkeitsbeteiligung haben nicht zur Entwicklung von priorisierten Maßnahmen für die Tubeufstraße geführt. Gleichwohl wird bei der Umsetzung einzelner Maßnahmen, wie bspw. in der Angerlohstraße, auch das umliegende Straßennetz mitbetrachtet.</p>
<p>Wie kann man das Problem verkehrsgefährdenden Verhaltens lösen? (Radler ohne Licht, zugeparkte Kreuzungen). Die Polizei kann da nicht sein bzw nimmt es nicht ernst</p>	<p>Das Konzept schlägt vor, verkehrsgefährdendes Verhalten auch über Service, Information und Mobilitätsbildung anzugehen. Dazu zählen zielgerichtete Informations- und Mitmachaktionen zu Themen wie z.B. Verhalten in der Fahrradstraße, Verhalten auf gemeinsamen Geh- und Radwegen, Abstellen von E-Tretrollern, Einhalten von Kfz-Geschwindigkeiten, gegenseitige Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmenden. Für sichere Schulwege empfiehlt das Konzept Schulwegpläne, Elterninformation und Aktionen vor Ort, um gefährliches Verhalten nachhaltig zu reduzieren.</p>
<p>Wie gut/schlecht ist aktuell die Luftqualität?</p>	<p>Aktuelle Werte zur Luftqualität an der Messstelle München Allach können auf der Homepage des Bayerischen Landesamt für Umwelt abgerufen werden.</p>
<p>Sind die ganzen E-Roller auf Gehwegen wirklich nötig?</p>	<p>Grundsätzlich dürfen E-Tretroller auf Gehwegen abgestellt werden. Behinderndes Abstellen ist unzulässig und wird durch die Kommunale Verkehrsüberwachung und die Polizei sanktioniert. Die Stadt München treibt den Ausbau von verpflichtenden Abstellflächen massiv voran, um wildes Parken auf Gehwegen zu verhindern. Seit Oktober 2022 haben die Mikromobilitätsanbieter der „Plattform Shared Mobility“ (PSM) mit dem E-Scooter-Melder eine Meldeseite für falsch abgestellte Fahrzeuge eingeführt. Bürger*innen können störende oder nicht regelkonform abgestellte E-Scooter anbieterübergreifend unter <a href="https://www.scooter-melder.de/">https://www.scooter-melder.de/</a> melden. Auf dieser Seite können Sie mit wenigen Klicks den Grund der Meldung angeben (z. B. „Falschparker“, „Vandalismusschäden“ oder „umgestoßenes Fahrzeug“) und ein Foto hochladen. Eine Angabe Ihrer persönlichen Daten ist nicht erforderlich.</p>
<p>Wie hoch sind die Gesamtkosten des Nahmobilitätskonzeptes?</p>	<p>Die Konzepterstellung durch externe Fachplaner inklusive Öffentlichkeitsbeteiligung kostete ~150.000€.</p>
<p>Wieviel kostet das Konzept insgesamt in EUR?</p>	<p>Die Konzepterstellung durch externe Fachplaner inklusive Öffentlichkeitsbeteiligung kostete ~150.000€.</p>
<p>Wie werden die Maßnahmen finanziert?</p>	<p>Auf Grund der aktuellen Haushaltstage ist derzeit vorgesehen die nächsten Umsetzungsschritte über die Budgetmittel des Referats zu finanzieren. Kostenintensive Baumaßnahmen mit Grunderwerb werden dem Stadtrat bei gegebener Zeit zum Beschluss vorgelegt.</p>
<p>Bitte mit Blick auf Verfahren der Öffentlichkeitsbeteiligung: bessere Info.. Man muss schon sehr aufmerksam sein, um davon zu erfahren. Schade auch, dass nach TN keine Mail zur heutigen Veranstaltung</p>	<p>Der Auftrag zur Erstellung eines Nahmobilitätskonzeptes wurde 2024 durch einen öffentlichen Stadtratsbeschluss unter Einbindung des Bezirksausschusses erteilt. Die Phasen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden über folgende Kanäle kommuniziert: Pressemitteilung, Homepage der Stadt München und des Mobilitätsreferats, Social Media-Auftritt des Mobilitätsreferats, Aushang in den Schaukästen des Bezirksausschusses, Aushang in Stadtbücherei, Aushang im ASZ, Plakate im öffentlichen Raum, E-Mail an Schulen und Elternbeiräte, E-Mail an größeren Firmen und Vereine, E-Mail an FAM und orange.planet sowie Religionsgemeinschaften mit der Bitte um weitere Verteilung. E-Mails an Einzelpersonen, die sich auf unser.muenchen beteiligt haben, sind aus Datenschutzgründen nicht möglich. Die Fachabteilungen erhalten keinen Zugriff auf die personenbezogenen Daten, damit die Beteiligung auch anonym möglich ist. Wir freuen uns über Vorschläge, wie wir Sie im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten besser informieren können.</p>

<p>Von dem Mobilitätskonzept habe ich erst vor 2 Wochen erfahren - woran liegt das?</p>	<p>Der Auftrag zur Erstellung eines Nahmobilitätskonzeptes wurde 2024 durch einen öffentlichen Stadtratsbeschluss unter Einbindung des Bezirksausschusses erteilt. Die Phasen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden über folgende Kanäle kommuniziert: Pressemitteilung, Homepage der Stadt München und des Mobilitätsreferats, Social Media-Auftritt des Mobilitätsreferats, Aushang in den Schaukästen des Bezirksausschusses, Aushang in Stadtbücherei, Aushang im ASZ, Plakate im öffentlichen Raum, E-Mail an Schulen und Elternbeiräte, E-Mail an größeren Firmen und Vereine, E-Mail an FAM und orange.planet sowie Religionsgemeinschaften mit der Bitte um weitere Verteilung. Wir freuen uns über Vorschläge, wie wir Sie im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten besser informieren können.</p>
<p>Werden Bürgereingaben zur Nahmobilität auch zukünftig strukturiert betrachtet?</p>	<p>Eingehende Vorschläge aus der Öffentlichkeit werden im Einzelfall geprüft und mit bereits vorhandenen Anträgen und Projekten abgeglichen. Eine übergeordnete Auswertung wie in diesem Projekt ist im Rahmen der laufenden Verwaltung nicht möglich.</p>
<p>Wer wäre Ansprechpartner, wenn man eine Anliegerstrasse beantragen möchte (Tubaufstraße Nähe Angerlohe)? Im Zuge der Verkehrsberuhigung und um sich vor LKW- und Parkverkehr von Siemens zu schützen?</p>	<p>Anfragen zu Einzelsituationen können an <a href="mailto:mobilitaetsreferat@muenchen.de">mobilitaetsreferat@muenchen.de</a> gestellt werden. Von dort werden sie an die passende Fachabteilung weitergeleitet.</p>
<p>Wie wird der Zubringerverkehr für eine in Ausbau befindliche Industrie (Siemens/ KMG) im Wohngebiet (Krautheim - und Angertohstraße) plus Ludwigsgelderstraße gedacht?</p>	<p>Die Erschließung im Bereich der Erweiterung des Werksgeländes von KNDS Deutschland GmbH &amp; Co. KG wird im Rahmen des Bauleitplanverfahrens Nr. 1713a betrachtet. Die Hauptzufahrt zu dem Gelände erfolgt direkt über die Ludwigsfelder Straße.</p>
<p>Wurden die größeren Verkehrsachsen im Bezirk (von-Kahr, Eversbusch, Allacher) miteinbezogen oder sind die ausgeklammert?</p>	<p>Im Konzept wurden die großen Verkehrsachsen wie Von-Kahr-Straße, Eversbuschstraße und Allacher Straße bezüglich Ihrer Bedeutung für das Fuß- und Radwegenetz sowie den ÖPNV betrachtet. Grundlegende Umgestaltungen im Hauptstraßennetz sind aufgrund des Fokus auf die Nahmobilität nicht Teil des Umsetzungskonzeptes. Maßnahmen mit starker Wirkung auf den Kfz-Verkehr und das übergeordnete Straßennetz werden nicht festgelegt. Für solche wäre eine gesamtverkehrliche Prüfungen nötig. Die Verkehrsachsen sind im Nahmobilitätskonzept nicht ausgeklammert, werden aber nur punktuell betrachtet, zum Beispiel bei sicheren Querungen oder Verbesserungen für Fuß- und Radverkehr, ohne ihre Netzfunktion grundsätzlich zu verändern.</p>
<p>Werden noch mehr Markierungen und Regeln die Probleme nicht eher verschärfen?</p>	<p>Das Konzept zeigt, dass viele der heutigen Probleme gerade durch fehlende oder unklare Regelungen entstehen. Am häufigsten genannt werden fehlende Wegeverbindungen, unklare Querungen und Nutzungskonflikte, etwa durch ungeordnetes Parken oder schlechte Sicht an Kreuzungen . Das Konzept sieht Markierungen und Regeln deshalb gezielt als Ordnungsinstrumente, zum Beispiel um Parken zu bündeln, Gehwege freizuhalten und Sichtbeziehungen zu verbessern, was die Sicherheit erhöht und Konflikte reduziert . Verkehrsregelungen werden außerdem als schnell umsetzbare und verständliche Maßnahmen beschrieben, insbesondere dort, wo bauliche Lösungen fehlen, etwa in Straßen ohne Gehweg oder auf Schulwegen.</p>
<p>Welche Gedanken haben Sie zu sicheren Ost-West-Fahrradverbindungen, speziell zu den Einkaufszentren?</p>	<p>Für sichere Ost-West-Fahrradverbindungen – insbesondere zur Anbindung der Einkaufszentren – besteht in Allach-Untermenzing Handlungsbedarf. Während mit der Behringstraße eine Nord-Süd-Achse vorhanden ist, sind Ost-West-Verbindungen bislang nur abschnittsweise vorhanden und nicht durchgängig miteinander verknüpft. Vorgeschlagen wird daher eine Radvorrangroute über die Manzostraße und die Theodor-Fischer-Straße. Um eine direktere und sicherere Verbindung zu schaffen, soll eine alternative Trassenführung ohne Umweg über die Eversbuschstraße geprüft werden. Dabei sind insbesondere Nutzungskonflikte im Bereich der Hintermeierstraße und des Einkaufszentrums EVERS zu berücksichtigen. Ergänzend wird vorgeschlagen über die St.-Johann-Straße eine zusätzliche direkte Radverbindung zu den Supermärkten in der Georg-Reismüller-Straße herzustellen.</p>
<p>Wo sind die Vorschläge zum Autoverkehr geblieben? Folie 11? Etwas 25%?</p>	<p>Vorschläge zum Kfz-Verkehr wurden im Nahmobilitätskonzept ausschließlich dort berücksichtigt, wo sie unmittelbare Auswirkungen auf den Fuß- und Radverkehr sowie auf die Nahmobilität haben – etwa bei Verkehrsberuhigung, sicheren Querungen oder einzelnen Fahrradstraßen. Auch die im Rahmen der Beteiligung eingegangenen Vorschläge zum Autoverkehr wurden in diesem Kontext aufgegriffen. Vorschläge, die primär auf die Steuerung oder Umleitung des Kfz-Verkehrs im höherrangigen Straßennetz abzielen, sind dagegen nicht Gegenstand des Konzepts. Die Planung des übergeordneten Straßennetzes wird auf Ebene der Gesamtstadt betrachtet, entsprechend der Mobilitätsstrategie 2035 und dem daraus folgenden "Sustainable Urban Mobility Plan" (kurz: SUMP; deutsch: Nachhaltiger Städtischer Mobilitätsplan).</p>
<p>Wenn Erkenntnisse zu Kfz vorliegen, sind hierbau auch LKWs umfasst?</p>	<p>Dort wo Vorschläge zum Kfz-Verkehr berücksichtigt wurden, beziehen sich diese auch auf den Schwerlastverkehr (LKW).</p>

Wie geht es konkret weiter? Welche Maßnahmen werden wann und wie umgesetzt? Wie ist der Entscheidungsprozess ?	Das Konzept wird dem Stadtrat zur Beschlussfassung vorgelegt. Mit dem Beschluss soll die Verwaltung beauftragt werden, die Maßnahmen zu überprüfen und im Lauf der kommenden Jahre und entsprechend der finanziellen, personellen und rechtlichen Möglichkeiten umzusetzen. Zum jetzigen Zeitpunkt kann noch nicht benannt werden, welche Maßnahmen wann umgesetzt wird. Der Abschlussbericht, der dem Stadtratsbeschluss beiliegen wird, wird eine grobe Einordnung dazu aufzeigen.
Werden Ihre Umsetzungsempfehlungen tatsächlich umgesetzt oder welche Hürde würde da noch zu überwinden sein?	Erster Schritt auf dem Weg zur Umsetzung ist der Beschluss durch den Stadtrat. Anschließend werden die Maßnahmen im Rahmen des Möglichen umgesetzt. Hürden können durch finanzielle Engpässe, (bundes-)rechtliche Auflagen, fehlendes Personal oder notwendigen Grunderwerb entstehen.
Wie wird LHM die Vorschläge umsetzen?	Die Maßnahmenvorschläge werden bei entsprechender Beauftragung durch den Stadtrat im Rahmen der Priorisierung, sowie der zeitlichen und finanziellen Einordnung und der rechtlichen Möglichkeiten umgesetzt.
Das Konzept soll dem Stadtrat vorgelegt werden. Wie lautet die Beschlussvorlage?	Mit der Beschlussvorlage soll das Mobilitätsreferat damit beauftragt werden, die Maßnahmen im Rahmen des Möglichen und der Zuständigkeit umzusetzen. SWM/MVG, Planungsreferat und Kommunalreferat werden gebeten die entsprechenden Maßnahmenvorschläge in zukünftigen Planungen zu beachten.
Wird es zu einem späteren Zeitpunkt ( ca in einem Jahr) eine Rückmeldung der LHM geben, welche Vorschläge umgesetzt wurden/werden etc.	Ein Monitoring ist im zweijährigen Turnus geplant. Die Ergebnisse werden Stadtrat und auch der Öffentlichkeit zur Kenntnis vorgelegt.
Wird das Konzept bzw. der Abschlussbericht veröffentlicht, so dass man alle Ergebnisse und vorgeschlagenen Maßnahmen bzw. Empfehlungen im Detail nachlesen kann? (Frage mehrfach mit untersch. Wortlaut gestellt)	Spätestens mit dem Stadtratsbeschluss wird der gesamte Abschlussbericht veröffentlicht.
Kann man die Präsentation downloaden?	Die Präsentation wurde auf muenchen.unterwegs veröffentlicht.
Wird dann im Herbst vom Stadtrat beschlossen, welches der 60 Projekte umgesetzt wird?	Momentan sieht der Beschluss die Beauftragung der Verwaltung zur Überprüfung und schrittweisen Umsetzung des gesamten Konzeptes vor. Wie die Entscheidung des Stadtrates dazu ausfällt kann erst nach Beschlussfassung mitgeteilt werden.
Wie wird über die weiteren Schritte zur Umsetzung der Maßnahmen informiert?	Ein Monitoring ist im zweijährigen Turnus geplant. Die Ergebnisse werden Stadtrat und auch der Öffentlichkeit zur Kenntnis vorgelegt. Ein Konzept zur Information und ggf. Beteiligung bei Einzelmaßnahmen der Öffentlichkeit wird noch erarbeitet.