

Nahmobilitätskonzept für den 23. Stadtbezirk Allach-Untermenzing

Gemeinsam Nahmobilität gestalten!

Bearbeitungszeitraum: 11/2024 - 05/2026

Nahmobilität in Allach-Untermenzing soll verbessert werden. Das Nahmobilitätskonzept zeigt den Fahrplan von schnell umsetzbaren Maßnahmen bis hin zu langfristigen Netzprojekten auf. Die Maßnahmen wurden dabei nicht nur fachlich erarbeitet, sondern durch Hinweise aus der Öffentlichkeitsbeteiligung mitgeprägt und geprüft. Entscheidend ist nun, die Maßnahmen Schritt für Schritt in abgestimmten Projekten umzusetzen.

Ausgangslage: In Allach-Untermenzing leben und arbeiten immer mehr Menschen. Damit steigen auch die Anforderungen an sichere, komfortable und barrierefreie Wege im Alltag. Dabei liegt der Fokus auf Wegen zu Fuß, mit dem Fahrrad sowie mit Bus und Bahn.

Grundlagen und Öffentlichkeitsbeteiligung: Das Nahmobilitätskonzept verbindet Fachanalysen mit den Rückmeldungen der Menschen in Allach-Untermenzing. Öffentlichkeitsveranstaltungen vor Ort und Onlinebefragungen fanden mehrfach statt. Ergänzend wurden Hinweise aus politischen und öffentlichen Anträgen ausgewertet und räumlich verortet. So wurden Problempunkte klar benannt und passende Maßnahmen abgeleitet.

Übergeordnete Ziele: Im Rahmen der Konzepterstellung wurde der Frage nachgegangen: „Was braucht Allach-Untermenzing in Bezug auf Nahmobilität und Erreichbarkeit?“ Die Auswertung aller Eingangsdaten zeigt, dass kurze Wege möglichst oft zu Fuß oder mit dem Fahrrad möglich sein sollen. Längere Wege sollen vor allem mit Bus und Bahn gut funktionieren. Außerdem sollen möglichst viele Menschen unabhängig von Alter oder Einschränkungen mobil sein können. Gleichzeitig soll die Verkehrssicherheit insgesamt steigen.

Bestandsanalyse: In Allach-Untermenzing wird im Vergleich zu anderen Teilen Münchens besonders häufig das Auto genutzt. Rund 41 % aller täglichen Wege – zum Beispiel zur Arbeit, zur Schule oder zum Einkaufen – werden mit dem Kfz zurückgelegt. Zu Fuß, mit dem Fahrrad und mit Bus und Bahn sind die Anteile im Vergleich zu den anderen Bezirken Münchens niedrig.

Im Bestand finden sich vor allem Einfamilienhäuser, Doppelhäuser und kleinere Mehrfamilienhäuser. Neuer Wohnraum entsteht durch Nachverdichtung sowie durch neue, dichtere Quartiere mit Mehrfamilienhäusern. Die Analyse lokaler Ziele wie medizinischer Versorgung, Supermärkte, Kinderbetreuung und Schulen zeigt, dass es im Stadtbezirk 23 eine Vielzahl an Einrichtungen gibt. Auffällig ist die räumliche Konzentration des Einzelhandels um den Bahnhof Allach. Dies trifft ebenfalls auf die medizinische Versorgung zu. Die Kinderbetreuung und Grundschulen sind dagegen relativ gleichmäßig über den gesamten Bezirk verteilt. Die Bündelung von Einrichtungen am Bahnhof Allach führt dazu, dass nur ein Teil der Bevölkerung diese fußläufig erreichen kann.

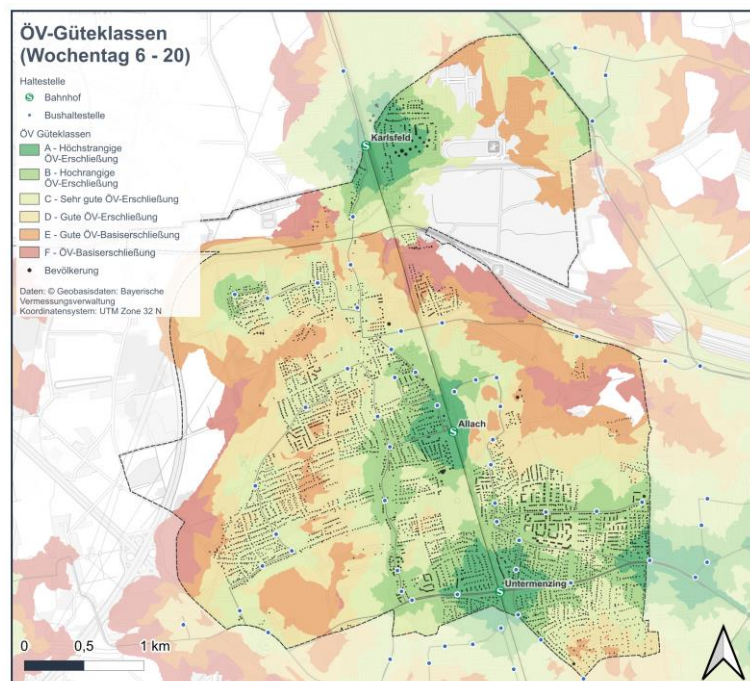


Abbildung 1: ÖV - Güteklassen (Wochentag 6 - 20 Uhr)

Der Bahnhof Allach ist der zentrale Umsteigepunkt für den öffentlichen Verkehr im Bezirk. Dort fahren die S-Bahnlinie S2 sowie mehrere Buslinien ab. Die Qualität des ÖPNV-Angebotes in Allach-Untermenzing ist im Vergleich zur Gesamtstadt jedoch unterdurchschnittlich (siehe Abbildung 1). Die Fahrten sind außerhalb der Hauptverkehrszeiten, also früh morgens und am Abend, oft reduziert. Auch am Wochenende ist das Angebot eingeschränkt. Zwar ist die Verbindung vom S-Bahnhof aus ins Stadtzentrum gut, sie ist jedoch stark von den Angeboten der S-Bahn abhängig und dadurch störanfällig. Alternativen sind kaum gleichwertig und zeitlich eingeschränkt. Verkehrsverbindungen in andere Außenbezirke sind unzureichend ausgebaut. Dadurch sind Reisezeiten mit dem ÖPNV innerhalb des Bezirks, in die meisten Nachbarbezirke und in die Nachbarkommunen meistens sehr viel länger als mit dem Kfz. Eine Ausnahme ist der Expressbus X36. Dieser bietet eine schnelle Verbindung in den Münchner Norden.

Wege für Fußgängerinnen, Fußgänger und Radfahrende sind in Allach-Untermenzing weniger gut verbunden als in anderen Münchner Bezirken. S-Bahn-Gleise, große Industrie- und Gewerbeflächen, der Rangierbahnhof und die A 99 schränken direkte Verbindungen für Zufußgehende und Radfahrende ein. Dadurch wird vor allem das Zufußgehen deutlich unattraktiver. Begehungen und Datenanalysen zeigen, dass der Straßenraum durch schmale Gehwege, fehlende Radwege und Flächenkonkurrenz mit dem parkenden Verkehr geprägt ist. So sind im historischen Ortskern und in den Wohngebieten die Gehwege häufig schmaler als die empfohlenen Mindestmaße. Das städtische Radvorrangnetz ist in Allach zwar planerisch festgelegt, aber größtenteils noch nicht umgesetzt. Das Radwegenetz ist insgesamt lückenhaft und geplante Radvorrangrouten greifen bestehende Fahrradstraßen und das ausgeschilderte Radnetz nur teilweise auf. Die meisten Unfälle mit einer Beteiligung von Fahrrad- oder Fußverkehr passieren in Allach-Untermenzing an Kreuzungen. Besonders auffällig ist die Eversbuschstraße, die im Zeitraum 2016–2023 über ihre gesamte Länge eine Häufung von Verkehrsunfällen zeigt.

Während Scootersharing vor Ort verfügbar ist, bestehen bisher keine Car- oder Bikesharing-Angebote. Die Gebietsabdeckung von Scootersharing im Stadtbezirk ist je nach Anbieter sehr unterschiedlich. Etwa 10 % der Bevölkerung sind gar nicht an das Scooter-Sharing angebunden.

Maßnahmenkonzept: Aus den Analysen und den Hinweisen aus der Beteiligung wurde ein Maßnahmen- und Umsetzungskonzept entwickelt. Dafür wurden insgesamt 25 Hauptmaßnahmen in Steckbriefen ausgearbeitet und im Rahmen einer Öffentlichkeitsbeteiligung priorisiert. Die folgenden Maßnahmen wurden dabei als besonders wichtig eingestuft und in 57 konkreten Umsetzungsempfehlungen weiterentwickelt (siehe Abbildung 2):

- Busverkehr: Mehr Busse, mehr Haltestellen
- Radverkehr: Ausbau des Radwegenetzes
- Straßenüberquerungen: Fuß- und Radquerungen sicher machen
- Platz auf dem Gehweg: Parken verhindern
- Sicherheit: Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung auf der Straße
- Rad- und Fußverkehr: Neue Verbindungen schaffen
- Carsharing: Einrichten
- Nahversorgung: Kurze Wege für den Alltag ermöglichen
- Fußverkehr: Gehwege ausbauen
- Kreuzungen: Querung für Rad- und Fußverkehr erleichtern
- Fußverkehr: Verkehrsberuhigung

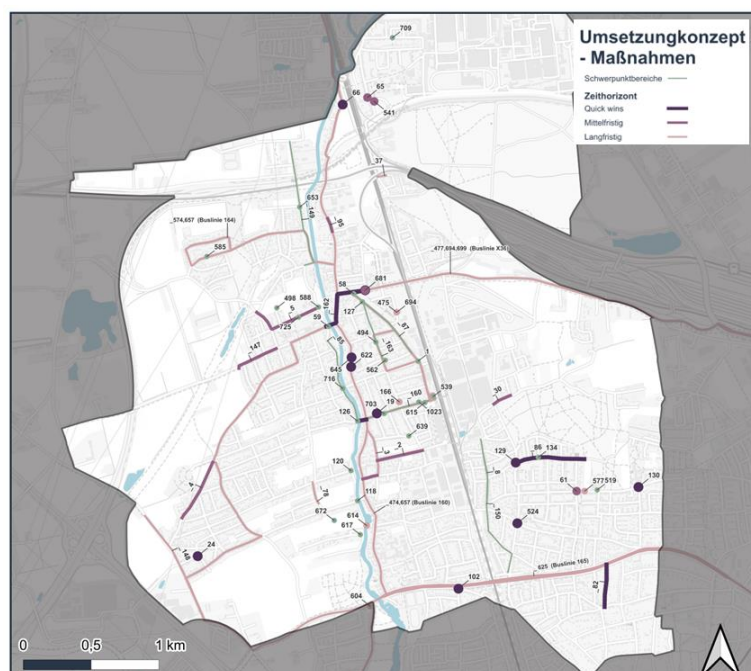


Abbildung 2: Umsetzungskonzept Maßnahmenübersicht

Diese Maßnahmen gehen als Fokusprogramm in das Umsetzungskonzept ein. Das Fokusprogramm dient damit als Kern des Umsetzungskonzeptes und als Grundlage für verwaltungsinterne Projektbildung.

Ergänzend zum Fokusprogramm beschreibt das Konzept unterstützende Maßnahmen, die zur Absicherung der Umsetzung beitragen. Vorgeschlagen werden Verbesserungen der Barrierefreiheit und der Verkehrssicherheit, insbesondere auf Schulwegen. Außerdem empfiehlt das Konzept Maßnahmen, um die Aufenthaltsqualität zu verbessern. Geh- und Radwege sollen besser nutzbar werden.

Auch der Ausbau von Beleuchtung, Abstellmöglichkeiten und Haltestellen wird empfohlen. Ergänzend schlägt das Konzept zusätzliche Mobilitätsangebote wie flexible Fahrdienste, Sharing-Angebote und Mobilitätspunkte vor. Informations- und Bildungsangebote runden die unterstützenden Maßnahmen ab.

Weiteres Vorgehen – zeitliche und räumliche Bündelung:

Im Umsetzungskonzept werden die Maßnahmen nach Ort und empfohlener zeitlicher Umsetzung sortiert. So entstehen Projekte, die Schritt für Schritt umgesetzt werden können. Der Einstieg erfolgt über kurzfristig wirksame Projekte. Weitere Vorhaben werden im Hinblick auf den Realisierungszeitraum in mittelfristig (2–8 Jahre) und langfristig (über 8 Jahre) umsetzbar gegliedert.

Die Maßnahmen werden räumlich in vier Schwerpunktbereiche (siehe Abbildung 3) zusammengefasst.

So werden sie nicht einzeln, sondern nach Möglichkeit abgestimmt umgesetzt und Synergien genutzt:

- Im *Schwerpunktbereich Zentrum* treffen viele Verkehrsmittel aufeinander und der Platz ist knapp. Der Fokus liegt auf Verbesserungen an Kreuzungen, Straßenüberquerungen sowie Ordnung auf den Gehwegen.
- Im *Schwerpunktbereich Ost* prägen wichtige Schulwegbeziehungen und schmale Straßenräume die Situation. Es stehen sichere, gut verständliche Straßenüberquerungen, die Entschärfung von Engstellen sowie wichtigen Radverbindungen im Vordergrund.
- Die Nord-Süd-Achse wird als zusammenhängende und wichtige Strecke für den Fuß- und Radverkehr betrachtet. Ziel ist es, dass Zufußgehende und Radfahrende dort sicher und übersichtlich unterwegs sind und Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden reduziert werden.
- Im *Schwerpunkt Neue Quartiere* bietet geplanter Zuzug die Chance, nachhaltige Mobilität von Beginn an als Standard zu etablieren. Es werden hier insbesondere Angebote wie Carsharing und Mobilitätspunkte gebündelt.

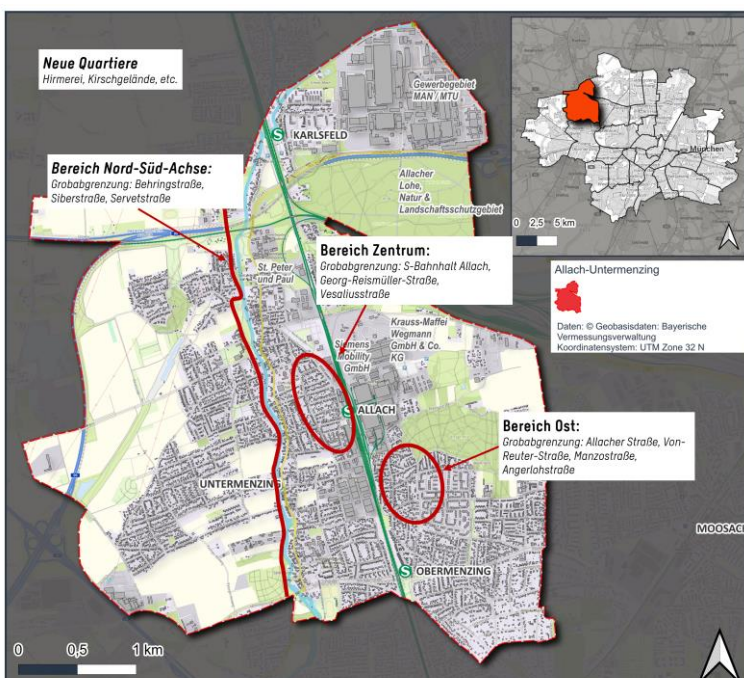


Abbildung 3: Umsetzungskonzept Schwerpunktbereiche