



Landeshauptstadt
München
Mobilitätsreferat

München unterwegs

Mobilitätsreport 2025/2026



muenchenunterwegs.de



**MÜNCHEN
UNTERWEGS**

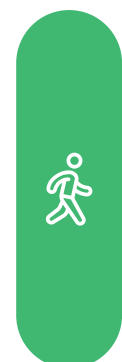
Inhalt



- 4 Mobilität in München:**
Daten und Fakten
- 6 Eine „Altstadt für alle“ –**
gestärkt für die Zukunft
- 8 „Vision Zero“ –**
sichere Straßen für alle
Verkehrsteilnehmenden
- 9 „Baustellen bewegen“ –**
Beschleunigung, weniger Still-
stände und mehr Transparenz



- 10 Öffentlicher Nahverkehr**
- 11 Eine neue Tramstrecke**
für München –
wie funktioniert das?
- 14 Die Mobilitätswende braucht**
einen starken Nahverkehr



- 15 Fußverkehr**
- 16 Umbau Stachus –**
neue Querung für Fuß- und
Radverkehr
- 16 Mehr Schulwegsicherheit –**
Schulstraßen
- 17 Was hat sich beim**
Fußverkehr getan?



- 18 Radverkehr**
- 19 Radverkehrsprojekte**
zum Anfassen
- 20 Mehr Bewegung –**
weniger Emissionen



- 21 Shared Mobility**
- 22 Carsharing –**
Autos nutzen, nicht besitzen
- 23 Mikromobilität in München –**
mit kleinen Fahrzeugen
flexibel unterwegs



- 24 Wirtschaftsverkehr München –**
Strategische Optimierung
der nachhaltigen
Ver- und Entsorgung



- 25 Motorisierter Individualverkehr**
- 26 Die Verkehrsleitzentrale –**
im Reich der Bildschirme

Liebe Münchnerinnen und Münchner, liebe Leserinnen und Leser,



das Mobilitätsreferat ist mit seinen nunmehr fast sechs Jahren immer noch eines der jüngsten Referate in München. Zuvor waren die Themen „Mobilität“ und „Verkehr“ in verschiedenen Häusern bearbeitet worden. Insbesondere weil die Herausforderungen durch die stetig wachsende Stadt, das Mehr an Verkehr und den begrenzten Platz immer weiter zunahmen, hat man sich entschieden, alle Kompetenzen zu diesem Thema in einem Haus zu bündeln. Das Mobilitätsreferat war entstanden – eine bis dahin deutschlandweit einmalige Organisationseinheit.

In zwei Geschäftsbereichen – „Strategie“ und „Verkehrs- und Bezirksmanagement“ – bearbeiten seither rund 500 Mitarbeiter*innen alle Belange rund um den Verkehr in München. Im Mobilitätsreferat ist die Verkehrsbehörde der Landeshauptstadt München angesiedelt, hier werden Baumaßnahmen im öffentlichen Raum genehmigt und koordiniert, Planungen für die Neuverteilung des Straßenraums angenommen und Projekte zu neuen und innovativen Verkehrsformen und -mitteln auf den Weg gebracht.

Nach dem Start des neuen Referats hat der Stadtrat außerdem sehr bald die erarbeitete „Mobilitätsstrategie 2035“ als Grundlage für unsere Arbeit beschlossen. Die Strategie besteht aus über einem Dutzend Teilstrategien, die die Belange der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden abbilden. Ein erster Meilenstein der Mobilitätsstrategie, dass bis zum Jahr 2025 mindestens 80 Prozent der Wege der Münchner*innen mit klimafreundlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden, konnte praktisch bereits erreicht werden (siehe auch Seite 4).

Zugleich erregt das Thema „Mobilität“ die Gemüter wie kein zweites. Das ist einerseits verständlich, denn Mobilität betrifft im Grunde alle. Andererseits wird dabei oft übersehen, welche tolle Projekte und Maßnahmen es in diesem Bereich gibt und welche engagierte Kolleg*innen dahinterstehen. Im Mobilitätsreferat versuchen wir jeden Tag mehr Mobilität auf gleichbleibendem Raum zu ermöglichen und dabei gleichzeitig die Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität zu verbessern. Und wir versuchen, Sie auf diesem Weg mitzunehmen, etwa bei der Neugestaltung des Straßenraums in der Altstadt mit unseren vielen Beteiligungsveranstaltungen. Dass viele Maßnahmen vor allem dennoch den bestmöglichen Kompromiss und nicht die für jede einzelne Person perfekte Lösung darstellen, liegt dabei in der Vielzahl der unterschiedlichen Bedürfnisse und Anforderungen begründet.

Im Sinne unserer Verkehrssicherheitskampagne *Merci Dir* (siehe auch Seite 8) wünsche ich mir mehr Gelassenheit und ein harmonisches Miteinander.

Mit der vorliegenden Broschüre möchten wir Ihnen einen Einblick in die Arbeit unseres Hauses geben und Sie auf dem herausfordernden Weg, die Mobilität in München fit für die Zukunft zu machen, mitnehmen.

**Wo auch immer Sie unterwegs sind:
Kommen Sie gut und sicher an.**

Georg Dunkel
Mobilitätsreferent

Mobilität in München: Daten und Fakten

Immer mehr Münchner*innen sind zu Fuß, mit dem Rad oder dem Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) unterwegs – ein wichtiges Ziel der Mobilitätsstrategie 2035 rückt in greifbare Nähe.

Die letzte Haushaltsbefragung „Mobilität in Städten – System repräsentativer Verkehrsbefragungen“ (SrV 2023) zeigt es: Die Mobilitätspolitik der Landeshauptstadt München wirkt, denn in 2023 wurden bereits über drei Viertel der Wege (76 Prozent) der Münchner*innen mit umweltverträglichen Verkehrsmitteln zurückgelegt. Damit ist München einem wichtigen Ziel der „Mobilitätsstrategie 2035“ bereits sehr nahe – nämlich bis 2025 80 Prozent aller Wege klimaschonend zurückzulegen, also zum Beispiel zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit dem öffentlichen Nahverkehr.

 muenchenunterwegs.de/2035

Die Anzahl der Wege, die die Münchner*innen täglich zurücklegen, hat sich im Vergleich zur letzten Befragung im Jahr 2017 kaum verändert. Deutlich geändert haben sich die Zwecke, zu denen diese Wege unternommen werden, und die genutzten Verkehrsmittel: Die Münchner Bevölkerung ist heute häufiger zu Fuß oder mit dem Rad unterwegs. Diese Entwicklung hängt eng mit der Veränderung der Wegezwecke zusammen. Der Anteil der beruflichen Wege hat gegenüber 2017 abgenommen, private Wege dagegen deutlich zugenommen. Hier spielen das Arbeiten im Homeoffice und die Abnahme der dienstlichen Wege eine große Rolle. Durchschnittlich befanden sich – über alle Wochentage hinweg betrachtet – 16 von 100 erwerbstätigen Münchner*innen im Homeoffice.

„Das Ziel, das wir uns in der Mobilitätsstrategie selbst gesetzt haben, dass bis zum Jahr 2025 acht von zehn Wegen der Münchner Bevölkerung mit umweltverträglichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden, ist fast erreicht. Das freut mich sehr und zeigt, dass wir auf dem richtigen Kurs sind.“

Dr. Martin Schreiner,
Geschäftsbereichsleiter Strategie im Mobilitätsreferat

Insgesamt ist das Mobilitätsverhalten der Münchner Bevölkerung flexibler geworden. Fast zwei Drittel der Befragten (62 Prozent) nutzen mehrere Verkehrsmittel. Das bedeutet: Sie sind innerhalb einer Woche mit zwei oder drei verschiedenen Verkehrsmitteln unterwegs – im Gegensatz zu 2017: Hier war es nur gut die Hälfte aller Befragten, die multimodal unterwegs war (53 Prozent).

Ganz offensichtlich haben die Münchner*innen zudem die Lust am Zufußgehen entdeckt: 33 Prozent aller Wege legte die Münchner Bevölkerung 2023 zu Fuß zurück – neun Prozent-Punkte mehr als 2017. Auch der Anteil der Wege, die mit dem Fahrrad zurückgelegt wurden, stieg in diesem Zeitraum – auf 21 Prozent (plus drei Prozent-Punkte). Der öffentliche Personennahverkehr erreichte 2023 mit 22 Prozent nahezu die „Vor-Corona“-Werte, während die Auto-nutzung deutlich zurückgegangen ist (von 34 auf 24 Prozent). Die in den vergangenen Jahren geplanten und umgesetzten Infrastrukturmaßnahmen, wie sicherere Gehwege, neue Radwege und die Entwicklung von Stadtquartieren nach dem Prinzip der „Stadt der kurzen Wege“, entsprechen dem Wandel im Mobilitätsverhalten, den die neuen Daten offenlegen. Und auch die vielen kleineren Maßnahmen, die das Zufußgehen und Radfahren sicherer machen, wie Geschwindigkeitsreduzierungen, neue Querungshilfen und zusätzliche Fahrradabstellanlagen, unterstützen die veränderten Gewohnheiten.

Ergebnisse: Studie „Mobilität in Städten – System repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV) 2023“, Technische Universität Dresden. Hierfür wurden über 40.000 Münchner*innen in 22.300 Haushalten zwischen Februar 2023 und Januar 2024 zu ihrem Mobilitätsverhalten befragt.

Für unterschiedliche Nutzungszwecke werden unterschiedliche Verkehrsmittel genutzt

Freizeit



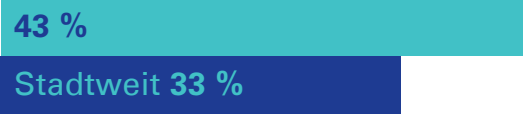
Arbeitsweg



Stadtteile im Vergleich

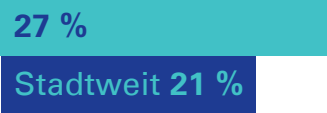
Höchster Fußverkehrsanteil

Altstadt-Lehel



Höchster Radverkehrsanteil

Sendling und Schwabing-West



Längste Wege im Stadtteilvergleich

Allach-Untermenzing



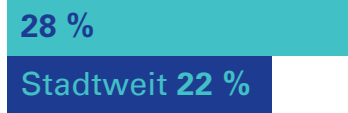
Geringster Kfz-Anteil

Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt



Höchster Anteil an Nutzer*innen des ÖPNV

Laim



Kürzeste Wege im Stadtteilvergleich

4,5 km



2,1 Fahrräder
hat jeder Haushalt
im Durchschnitt.

8,9 Prozent dieser Fahrräder
haben einen Elektroantrieb

0,8 Autos
besitzt jeder Haushalt
im Durchschnitt.

7 Prozent dieser Fahrzeuge
haben einen Elektroantrieb



87,6 Prozent aller
Personen sind an
einem Tag außer
Haus unterwegs.



Foto: LHM/MOR, DobnerAngermann



Foto: LHM/MOR, DobnerAngermann



Foto: LHM/MOR, DobnerAngermann

Eine „Altstadt für alle“ – gestärkt für die Zukunft

Die Münchner Altstadt ist sehr beliebt und belebt. Ganz unterschiedliche Ansprüche wie Wohnen, Arbeiten, Einkaufen, Versorgung, Kultur und Tourismus treffen hier aufeinander. In dem Projekt „Altstadt für alle“ wird untersucht, erkundet und diskutiert, wie der öffentliche Raum der Altstadt künftig neu und innovativ gestaltet werden kann – mit dem Ziel: eine Verbesserung des Straßenraums in der Altstadt zu erreichen.

Das Stadtzentrum soll zu einem Ort der Begegnung für alle werden.

Die vielfältigen Bedürfnisse dieses intensiv genutzten Raumes sollen berücksichtigt werden, ohne die Erreichbarkeit der Angebote einzuschränken. Das Konzept „Altstadt für alle“ legt den Grundstein für die Neuordnung und Neugestaltung des öffentlichen (Park-)Raums und hat die Potenziale der freiwerdenden Flächen im Blick.

So hat der Stadtrat bereits im Dezember 2020 seine Vorstellungen zum Parkraum in der Altstadt in einem Beschluss festgehalten: Die Parkplätze in der Altstadt sollen umgewidmet werden und anderen Nutzungsmöglichkeiten zur Verfügung stehen,

um so Platz für mehr Aufenthaltsqualität zu schaffen. Mit einem Konzept zur öffentlichen Feinerschließung will die Stadt erreichen, dass sich alle innerhalb der Altstadt kleinräumig und oberirdisch auch ohne Auto fortbewegen können und so Platz geschaffen wird für alle diejenigen, die nicht aufs eigene Auto verzichten können: zum Beispiel Anwohnende, Patient*innen, Handwerks- und Lieferbetriebe.

Das innerstädtische Logistikkonzept Münchens soll dazu dienen, den Lieferverkehr effizienter, nachhaltiger und umweltfreundlicher zu gestalten. Es zielt darauf ab, den steigenden Lieferverkehr in der Stadt zu bewältigen, gleichzeitig die Belastung für die Umwelt zu reduzieren und dabei die Lebens-

qualität von Bewohner*innen und Besucher*innen zu erhöhen. 2026 startet ein Pilotprojekt, bei dem per App freie Lieferparkplätze einsehbar sind, sodass der Wirtschaftsverkehr gezielt in der Altstadt ausliefern kann.

Start im Graggenauer Viertel

Fuß- und Radverkehr, die öffentliche Feinerschließung, der Wirtschaftsverkehr, die Verkehre für die Ver- und Entsorgung und der motorisierte Individualverkehr werden im Konzept „Altstadt für alle“ sinnvoll aufeinander abgestimmt.

Die Umsetzung startet mit der Erarbeitung eines konkreten Konzepts im Graggenauer Viertel. Der Stadtrat hat das Konzept "Altstadt für alle" im Dezember 2025 grundsätzlich beschlossen: Kern des Beschlusses ist eine Unterscheidung der Straßen in der Altstadt in die Kategorien Stadtstraßen, Altstadtstraßen und Fußgängerzonen. Die „Stadtstraßen“ sind weiterhin für den allgemeinen Kfz-Verkehr vorgesehen. Sie erschließen die Altstadt beispielsweise für Besucher*innen, die dann direkt zu den Parkgaragen geleitet werden.

Stakeholder und Anwohnerschaft wurden im Vorfeld in einer Vielzahl von Öffentlichkeitsveranstaltungen wie Runden Tischen, Bürgerpanels und Fachrunden umfassend in die Konzepterstellung miteinbezogen.

Startschuss hierfür war eine Auftaktveranstaltung im Alten Rathaus am 18. Oktober 2023. Diese umfangreiche Beteiligung geht auch im weiteren Projektverlauf mit Veranstaltungen und Workshops weiter.

Hierzu entwickelt das Mobilitätsreferat ein neues stadtweites, digitales und zukunftsfähiges Parkleitsystem. In Stadtstraßen darf mit einer Ausnahmegenehmigung geparkt werden (diese gilt beispielsweise für Anwohnende, Menschen mit Behinderung, Handwerker*innen). „Altstadtstraßen“ hingegen dienen vor allem der Erschließung für Anwohnende und den Wirtschaftsverkehr. Darüber hinaus sollen sie nur bei konkreten Anliegen befahren werden; etwa für kurze Halte bei Arztpraxen, Hotels, Geschäften oder Gewerben. Auch in „Altstadtstraßen“ darf mit einer Ausnahmegenehmigung geparkt werden.

 muenchenunterwegs.de/altstadt-fuer-alle

Zum Hintergrund

Bereits 2019 hatte der Münchner Stadtrat den Grundsatzbeschluss für eine „Autofreie Altstadt“ und zum Altstadt-Radring gefasst. Das Mobilitätsreferat hat nach seiner Gründung im Jahr 2021 die Bearbeitung dieses komplexen und umfangreichen Auftrags übernommen und zum Konzept "Altstadt für alle" weiterentwickelt.

„Vision Zero“ – sichere Straßen für alle Verkehrsteilnehmenden

Die „Vision Zero“ ist ein zentrales Thema der städtischen Mobilitätspolitik und eine der Teilstrategien der Mobilitätsstrategie 2035, die durch das Mobilitätsreferat erarbeitet wird.

Keine Toten und Schwerverletzten auf Münchens Straßen – dieses Ziel verfolgt der Münchner Stadtrat. Deshalb hat er im April 2018 die „Vision Zero“ als Leitlinie für die Verkehrssicherheitsarbeit in München beschlossen. München ist mit diesem Ansatz nicht allein. Viele Städte und Länder verfolgen das Ziel, die Zahl der Verkehrsunfälle mit schweren Folgen zu senken. Menschen machen Fehler – auch im Straßenverkehr. Deshalb muss das Verkehrssystem so gestaltet sein, dass diese Fehler nicht zu tödlichen oder schweren Verletzungen führen. Mehr Tempo 30, sichere Querungen und übersichtlichere Kreuzungen sind nur drei von vielen Maßnahmen, mit denen das Mobilitätsreferat den Verkehr in München noch sicherer macht: Im Mittelpunkt stehen dabei besonders schutzbedürftige Menschen wie Zufußgehende, Ältere, Kinder und Radfahrer*innen.

Präventive Maßnahmen stehen im Zentrum der städtischen Bemühungen. Ziel ist es, Verkehrssicherheit bereits bei der Gestaltung des Straßenraums systematisch mitzudenken – beispielsweise durch mehr geschützte Rad- und Fußwege oder die Umsetzung von über 100 Fahrradstraßen. Ein großer Schwerpunkt der Vision-Zero-Arbeit ist die Schulwegsicherheit mit unter-

schiedlichen Lösungen wie Schulstraßen und Kreuzungsumbauten, die einen sicheren Weg zur Schule und nach Hause ermöglichen.

Alle städtischen Planungen werden schon im Vorfeld auf ihre Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit hin überprüft. Die Arbeitsgruppe „Sichere Kreuzungen“ hat aktuell den Schwerpunkt, die teilweise sehr gefährlichen sogenannten freilaufenden Rechtsabbieger um- oder rückzubauen, das heißt, die separaten Fahrspuren zu verbessern, auf denen man rechts abbiegen kann, ohne an der Ampel warten zu müssen. Von den

insgesamt 143 Stellen konnten bereits 33 mit Ampeln ausgestattet werden, sieben wurden baulich verändert und 35 befinden sich in der Planung oder Umsetzung. Darüber hinaus gewinnen die Projektverantwortlichen im Mobilitätsreferat mit einigen Pilotprojekten zusätzliche Erkenntnisse darüber, wie die Sicherheit im Straßenverkehr erhöht werden kann: zum

Beispiel beim Pilotprojekt zur Radwegeinfärbung an ÖPNV-Haltestellen oder beim Projekt zur gleichzeitigen Grünschaltung aller vier Fußgängerampeln an einer Ampelanlage im Bahnhofsviertel. Nicht zuletzt ist ein Schlüsselfaktor bei der Erreichung der Vision Zero eine konsequente und transparente Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit: Die erfolgreiche Merci-Dir-Kampagne des Mobilitätsreferates wurde im Frühjahr 2026 bei der Bayerischen Verkehrssicherheitskonferenz ausgezeichnet; sie informiert die Bürger*innen und motiviert sie, mit einer Kultur des Miteinanders dazu beizutragen, dass es zu weniger Unfällen auf Münchens Straßen kommt.

„Vision Zero ist für uns ein konkreter Arbeitsauftrag. Verkehrssicherheit beginnt bei jeder Entscheidung, die wir für den Straßenraum treffen. Deshalb denken wir sie von Anfang an mit und arbeiten jeden Tag daran, Risiken frühzeitig zu erkennen und den Straßenverkehr für alle sicherer zu gestalten.“

Matthias Mück, Verkehrssicherheitsbeauftragter im Mobilitätsreferat



Foto: LHM/MOR, DobnerAngermann

 muenchenunterwegs.de/visionzero

„Baustellen bewegen“ – Beschleunigung, weniger Stillstände und mehr Transparenz

Baustellen sind ein Zeichen von Veränderung und Fortschritt. Sie schaffen die Grundlage für eine moderne und leistungsfähige Infrastruktur – auch wenn sie zeitweise Geduld erfordern.

Im Mobilitätsreferat kümmert sich eine eigene Abteilung um das Thema Baustellen in München: Die Mitarbeitenden stellen Sondernutzungserlaubnisse aus, erlassen verkehrsrechtliche Anordnungen, ordnen Haltverbote an, stellen Baustellen- und Zufahrtserlaubnisse aus. Und sie kümmern sich um die Koordination großer Maßnahmen der öffentlichen Bauherren. Denn Baustellen gibt es viele in München: 2025 waren es mehrere Tausend, sie führten oft zu Verkehrsbehinderungen und verengten Straßenverhältnissen. Aber Baustellen bedeuten eben auch, dass die Stadt nicht stillsteht. Sie sind wichtig für die Weiterentwicklung Münchens und die Modernisierung unserer Infrastruktur: „Baustellen bewegen“ – ohne sie gäbe es keine Veränderung.

Im Frühjahr 2025 gab es auf Initiative des damaligen Oberbürgermeisters Dieter Reiter eine gesamtstädtische Baustellen-Initiative mit dem Ziel, die Baustellen im Stadtgebiet zu beschleunigen und die Kommunikation hierzu zu verbessern. Hier arbeiten das Mobilitätsreferat, das Kreisverwaltungs- und das Baureferat, die Münchner Stadtentwässerung sowie die Stadtwerke München (SWM) und die Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) eng zusammen. Im Zentrum des beschlossenen

Maßnahmenbündels steht eine Staffelung der Baustellengebühren für die Nutzung des öffentlichen Straßenraums. Hierdurch sollen Bauunternehmen und Bauherr*innen motiviert werden, mit weniger Fläche auszukommen und ihre Baumaßnahme möglichst zügig zum Abschluss zu bringen. Bisher blieb der Gebührentarif für die gesamte Dauer der Maßnahme gleich. Seit dem 1. Januar 2026 steigen die Kosten für die Nutzung des öffentlichen Straßenraums, je nach Größe der Baustelle und ihrer Dauer.

Zusätzlich wird seit Herbst 2025 an allen Baustellen – privaten wie öffentlichen – für mehr Transparenz und Information gesorgt: Baustellen, die länger als vier Wochen dauern, müssen mit einer immer aktuellen, gut sichtbaren Infotafel ausgestattet werden. Die Bauhinweisschilder der städtischen Baustellen im

„Baustellen mögen auf den ersten Blick störend erscheinen, aber sie sind immer auch ein Sinnbild für geplante Verbesserungen – auf der Straße und in der Stadtentwicklung. Und natürlich ist es unsere Aufgabe, dafür zu sorgen, dass sie für alle so sicher und schnell wie möglich abgewickelt werden können.“

Isabel Strehle, Geschäftsbereichsleiterin Verkehrs- und Bezirksmanagement im Mobilitätsreferat

Straßenraum (Baureferat, SWM, Münchner Stadtentwässerung) enthalten standardmäßig einheitliche Basisinformationen zur jeweiligen Maßnahme. Das Baureferat setzt überdies bei dafür infrage kommenden Bauprojekten, so war es beispielsweise beim Max-Josephs-Platz der Fall, verstärkt ergänzende Informationsangebote wie Banner oder Bauzaungalerien ein. Ein eigener Baustellenkontrolldienst im KVR ist für die Überprüfung der Baustellen zuständig.

Dies alles mit der klaren Zielsetzung, private und öffentliche Maßnahmen möglichst effizient zu koordinieren und so lange wie nötig, aber gleichzeitig so kurz wie möglich, zuzulassen. Einen aktuellen Überblick über die größeren Baustellen im Stadtgebiet gibt die städtische Baustellenkarte.



Foto: LHM/MOR, LHM, Sauer

 muenchenunterwegs.de/baustellenkarte



MVVswipe

MVVswipe ist die einfachste Hilfe durch den Tarifdschungel. Das Angebot, das vom Mobilitätsreferat mitentwickelt wurde, ist in der MVV-App und der MVGO-App enthalten und funktioniert denkbar einfach: Vor Fahrtbeginn checken die Fahrgäste durch einfaches Wischen (englisch swipe) auf dem Smartphone ein. Am Ziel angekommen, checken die Fahrgäste mit einem zweiten Swipe einfach aus. Werden mehrere Fahrten an einem Tag zurückgelegt, rechnet MVVswipe die günstigste Kombination ab. Fahrgäste erhalten so immer den günstigsten Preis und müssen sich keine Gedanken über Zonen und Mehrfachfahrten machen. Das neue Angebot wird in München und Umgebung sehr gut angenommen: Rund ein halbes Jahr nach der Einführung von MVVswipe wurde im Juli 2025 bereits die einmillionste Fahrt registriert.



mvg.de/services/unsere-apps/mvgo/mvvswipe

Elektrifizierung Busflotte

U-Bahn und Tram werden in München bereits mit 100 Prozent Ökostrom betrieben – Schritt für Schritt werden nun auch die Busse auf Elektrobetrieb mit Ökostrom umgestellt. Spätestens 2035 soll der Busverkehr in München komplett elektrisch betrieben werden und damit einen wichtigen Beitrag zur Verkehrswende in München leisten. Elektrobusse sind nicht nur gut fürs Klima, sondern sie sind auch besonders leise unterwegs, und tragen damit zu einer lebenswerteren Stadt bei.



mvg.de/projekte/bus/elektromobilitaet

MINGA

Das Innovationsprojekt MINGA erforscht die Nutzung von fahrerlosen Verkehrssystemen in München. Diese sollen intelligent miteinander verknüpft und sinnvoll in das bestehende Netz des öffentlichen Personennahverkehrs integriert werden. Der Fokus liegt dabei auf der Automatisierung von On-Demand-Fahrzeugen und Bussen. MINGA läuft bis 2027, das Projektkonsortium besteht aus Akteur*innen der Verwaltung, Forschung, Wirtschaft und Industrie. Das Projekt wird durch das Bundesministerium für Verkehr (BMV) mit rund 13 Millionen Euro gefördert.



muenchenunterwegs.de/minga

BergBus 2.0

Nach dem erfolgreichen Start des Pilotprojekts „BergBus“ von 2021 bis 2023 hatte der Stadtrat das Mobilitätsreferat beauftragt, eine Lösung für den dauerhaften Betrieb zu finden. Seit 2024 rollt der BergBus 2.0 nun in Kooperation mit den Landkreisen Miesbach und Ostallgäu. Zwei Buslinien bringen die Münchner Outdoorfans entspannt ohne Auto an Wochenenden und Feiertagen in die Berge. Der Münchner BergBus ist in den MVV integriert; es gilt der MVV-Tarif, das Deutschlandticket ist gültig. Sitzplätze in den Bussen können in der MVV-App oder in der MVV-Auskunft (mvg.de/projekte/bus/elektromobilitaet) reserviert werden.



muenchenunterwegs.de/bergbus

Eine neue Tramstrecke für München – wie funktioniert das?

2025 hat die MVG insgesamt 127 Millionen Fahrgäste mit der Straßenbahn befördert, sechs Prozent mehr als im Vorjahr. Und es sollen noch mehr werden: Aber wie funktioniert eigentlich eine Tramplanung?

Vereinfacht gesagt lassen sich die Tramplanung und der Bau in drei Phasen einteilen, an denen das Mobilitätsreferat in enger Abstimmung mit Akteur*innen wie der SWM/MVG und dem Baureferat beteiligt ist. In Phase 1 wird geplant, wo die Tram langfahren soll, zudem wird die Trambahn in den Nahverkehrsplan aufgenommen, in Phase 2 folgt die Feinplanung mit der Aufteilung des zukünftigen Straßenraums und in Phase 3 wird gebaut. Wir haben uns die drei Phasen einmal genauer angesehen.

Phase 1: Prüfung und Planung der Machbarkeit

Aktuelles Beispiel: Machbarkeitsstudie Tram Daglfing

Thomas Strehmel atmet durch und lächelt. „Man lernt mit der Zeit, auch etwas Geduld zu entwickeln“, sagt der Leiter des Sachgebiets „ÖPNV Angebots- und Infrastrukturentwicklung“ im Mobilitätsreferat. Im vergangenen Jahr haben er und sein fünfköpfiges Team die Machbarkeitsstudie für die Tram Daglfing nach zweieinhalb Jahren Arbeit fertiggestellt. Wenn die Tram dann gebaut ist, soll sie die heutige Traminie 19 verlängern – von Berg am Laim bis ans nördliche Ende der Rennbahnstraße. Perspektivisch könnte sie sogar auch das geplante Entwicklungsgebiet im Münchner Nordosten mit erschließen.

Was hat denn so viel Zeit in Anspruch genommen? Auf der Karte sieht die Trasse eher banal aus – von A nach B, mit ein paar Kurven. Aber so einfach ist es nicht. Am Anfang, so Strehmel, hat man meist nur einen Startpunkt für die neue Linie und einen oder mehrere mögliche Zielpunkte. Dann geht die Arbeit los. Welche Routen kommen überhaupt in Frage? Welche ist schneller? Wo kann man mehr Menschen und damit potenzielle Fahrgäste erreichen? Welche Hindernisse, wie zum Beispiel Gewässer, Brücken, Autobahnen gibt es auf dem Weg? Wie hoch sind die Baukosten und wie verhalten die sich wiederum zur erwarteten Passagierzahl?

„Wenn eine Streckenvariante nur zwei Minuten längere Fahrzeiten beinhaltet, kann genau modelliert werden, für wie viele Menschen diese Strecke dann uninteressant wird, weil ein Anschluss dann zum Beispiel unattraktiver wird“, erklärt Strehmel. Das Ergebnis der ersten Grobplanung für die Tram Daglfing ergab sieben verschiedene Streckenführungen, die dann nach einem neu erarbeiteten Kriterienkatalog bewertet wurden – unter anderem ging es hier neben Kosten, der potenziellen Auslastung und der bautechnischen Machbarkeit auch um Umweltaspekte wie Baumfällungen oder die Gefährdung von Biotopen. So wurden aus sieben potenziellen Streckenverläufen zunächst vier, dann drei, dann zwei.

Schließlich einigte sich die Arbeitsgruppe aus Vertreter*innen von Mobilitätsreferat, MVG und Stadtwerken, dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung, dem Referat für Klima- und Umweltschutz, dem Baureferat und dem Gutachterbüro auf eine Variante und prüfte diese abschließend auf die Chancen, dass sich Bund und Freistaat an der Finanzierung beteiligen. Die Variante wird dem Stadtrat vorgestellt, gibt er sein Okay, findet die weitere Planung statt.



Foto: LHM/MOR

Neue Traminie 14 im Teilbetrieb.

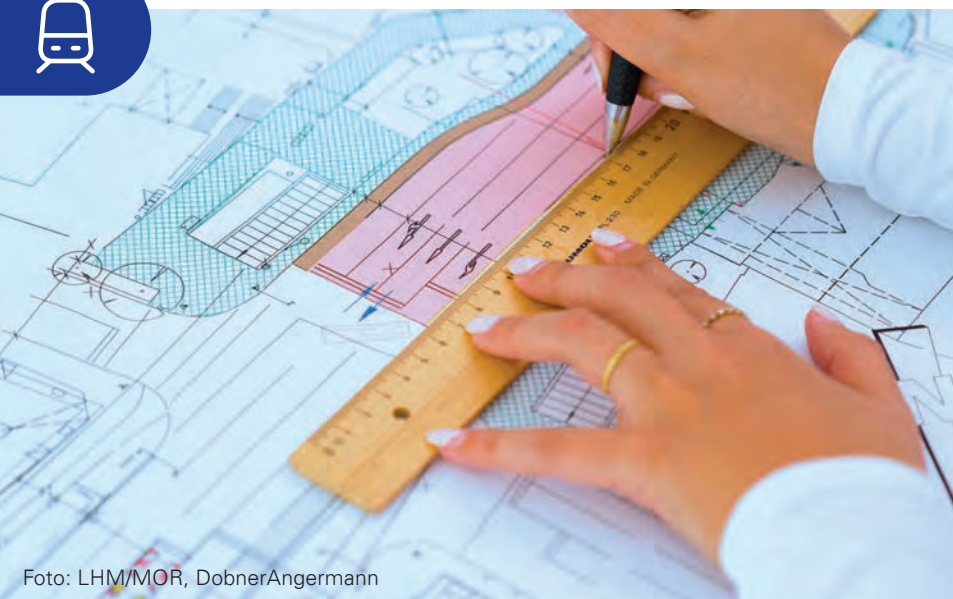


Foto: LHM/MOR, DobnerAngermann

Phase 2: Vor- und Entwurfsplanung

Aktuelles Beispiel: Tram Münchner Norden

Die Machbarkeitsstudie für die Tram Münchner Norden wurde in diesem Fall von den Stadtwerken München (SWM) erstellt. Nachdem die Studie vom Stadtrat beschlossen wurde, kam das Mobilitätsreferats-Team von Robert Adam ins Spiel: In Phase 2 der Tramplanung wird die Vorplanung und die Entwurfsplanung erarbeitet.

Die Tram Münchner Norden besteht aus zwei Abschnitten – im ersten Abschnitt wird die Tram von Schwabing Nord, wo die Tram 23 bislang endet, weitergeführt durch das Neubaugebiet Schwabing-Neufreimann bis zur Endhaltestelle am U-Bahnhof Kieferngarten, wo dann der Umstieg von der Tram in die U6 möglich wird. Der zweite Abschnitt verläuft dann von Neufreimann bis zur Haltestelle „Am Hart“ im Westen, dort trifft sie auf die U-Bahnlinie U2. An den beiden Endhaltestellen Kieferngarten und Am Hart sollen jeweils Wendeschleifen mit integriertem Busbahnhof errichtet werden.

Dafür muss nun der gesamte Streckenverlauf zentimetergenau geplant werden. „Der Straßenraum ist ja vorher schon genau aufgeteilt, aber wenn nun künftig eine Tram da durchfahren soll, beharrt natürlich jeder auf seinen Ansprüchen“, sagt Robert Adam. „2,5 Meter Gehweg, drei Meter Baumgraben, 2,2 Meter breite Parkplätze, ein Radweg, der den Anforderungen des Radentscheids genügen soll, Fahrbahnen, auf denen auch Busse fahren können, und die Feuerwehr, dann

muss natürlich auch ein paar Meter Platz für die neue Tram gemacht werden. Realität ist aber, dass nach zwölf Metern schon ein Haus kommt.“ Dann sind er und sein Team gefragt: mit den Stadtwerken, die die Federführung für die Tramplanung haben, und vielen anderen beteiligten Referaten und Fachstellen muss nun ein Kompromiss gefunden werden. Zusätzlich kompliziert wird es dadurch, dass nicht nur ein Kompromiss gefunden werden, sondern am Ende auch eine Planung stehen muss, die die Regierung von Oberbayern genehmigen kann. Denn diese hat das letzte Wort.

Das ist zwar alles äußerst kompliziert und langwierig, weil immer wieder um die beste Lösung gerungen werden muss und die unterschiedlichen Interessen abgewogen werden müssen, aber es lohnt sich: „Ohne den Tramausbau ist die Verkehrswende gar nicht möglich“, sagt Robert Adam. Er und sein Team freuen sich, dass die Planung nach mehreren Jahren

Arbeit nun endlich Realität wird. Mit dem sogenannten Trassierungsbeschluss hat der Stadtrat die Planung bestätigt und die SWM

können den Antrag auf Planfeststellung bei der Regierung von Oberbayern einreichen. Mit dem Abschluss des Planfeststellungsverfahrens nun liegt die Genehmigung für den ersten Abschnitt vor, das Genehmigungsverfahren für den zweiten Abschnitt steht noch an. 2025 war Baubeginn für Abschnitt 1, der Bau des zweiten Abschnitts soll, Stand jetzt, Ende 2027 angegangen werden – und wenn alles nach Plan läuft, sind beide Abschnitte zu Beginn der 2030er Jahre fertiggestellt. Für die zukünftig rund 15.000 neuen Einwohner*innen von Neufreimann bedeutet dies eine hochwertige ÖPNV-Anbindung – die auch für viele andere Fahrgäste schnellere ÖPNV-Verbindungen ermöglicht.

Der gesamte Streckenverlauf muss zentimetergenau geplant werden.



Foto: LHM/MOR, DobnerAngermann

Phase 3: Baustellenorganisation und Umsetzung

Aktuelles Beispiel: Tram-Westtangente

Wenn eine neue Tramstrecke komplett durchgeplant ist, startet der Bau. In einer Millionenstadt wie München ist das alles andere als banal. Das zeigt sich derzeit beim Bau der Tram-Westtangente, die seit Anfang 2024 gebaut wird. Auf 8,3 Kilometern Länge wird sie künftig vom Nymphenburger Romanplatz bis zur Aidenbachstraße in Obersendling das Nahverkehrsangebot im Westen von München deutlich verbessern. Bis es so weit ist, heißt es: bauen, bauen und bauen.

„Unsere Arbeit startet, wenn wir den Verkehrsphasenplan von den Stadtwerken bekommen“ sagt Thomas Brigl, im Mobilitätsreferat zuständig für das Baustellenmanagement bei Großbaustellen. Im Verkehrsphasenplan ist die ungefähre Verkehrsführung dargestellt

und der Bauablauf in seinen verschiedenen Bauphasen. Dann prüfen er und seine Mitarbeitenden den Plan auf Herz und Nieren: Ist die Baustelle so angelegt, dass alle Verkehrsteilnehmenden sie sicher passieren können? Im Fokus stehen die schwächsten Verkehrsteilnehmenden, das sind die Fußgänger*innen und der Radverkehr. Auch andere Dinge müssen berücksichtigt werden: Was ist mit Bushaltestellen, die verlegt werden müssen, gibt es Behindertenparkplätze, die ersetzt werden müssen, was ist mit der Müllabfuhr, kommen Anwohner*innen und Zulieferbetriebe an die einzelnen Gebäude? Am Ende wird von einem Ingenieurbüro ein Verkehrszeichenplan

Im Fokus stehen die schwächsten Verkehrsteilnehmenden, das sind die Fußgänger*innen und der Radverkehr.

erstellt, der die Grundlage für die Einrichtung der Baustelle ist. Das Mobilitätsreferat ist dafür zuständig, dass am Ende auch der Verkehr noch fließt und der Plan so auch umsetzbar ist.

Besonders knifflig sind dabei die Ampeln, die an den insgesamt 22 Kreuzungen auf der Baustrecke immer wieder angepasst, umgesetzt, neu programmiert werden müssen. Hierfür ist Boris Soljic zuständig. „Baustellenmanagement ist sehr dynamisch. Oft wird eine Baustelle kurzfristig anders geplant, und wir müssen oft schnell entscheiden und dabei dennoch die geltenden Richtlinien einhalten, die für Lichtsignalanlagen gelten“, erzählt er. Die Verantwortung ist groß, denn bei einer falschen Planung könnte es zu Unfällen kommen. Dennoch soll der Verkehr weiter, so gut es eben geht, fließen. Dafür ist das Mobilitätsreferat auch regelmäßig vor Ort – sei es, um die

Baustelleneinrichtung zu begleiten oder um die Ampeln neu zu programmieren, und das für jede einzelne Bauphase neu.

Und: Oft ändern sich auch kurzfristig Dinge. Weltkriegsmunition wird gefunden, Mitarbeitende der Baufirmen sind krank, Wettereinflüsse, fehlende Spezialmaschinen, zu wenig Platz im Baufeld... die Liste ist lang. Das macht die Arbeit anstrengend, aber „wenn dann nach der Baustelle die Tram vorbeifährt, ist das ein gutes Gefühl, denn ich habe einen Beitrag geleistet und es ist auch mein Baby“, sagt Verena Weitzel, die mit Thomas Brigl im Bereich Großbaustellen arbeitet. Am 28. Februar 2026 war es dann so weit – die Tram fuhr auf dem ersten Teilstück von Laim bis nach Pasing auf ihrer Jungfernfahrt über die neu verlegten Gleise.



Foto: LHM/MOR, DobnerAngermann





Die Mobilitäts- wende braucht einen starken Nahverkehr

Der öffentliche Nahverkehr wurde in München in den vergangenen Jahren kontinuierlich gestärkt – sowohl durch zahlreiche kleinere Maßnahmen mit großer Wirkung als auch durch umfassende Ausbauprojekte.

Seit 2021 wurden beispielsweise viele Buslinien beschleunigt: Gerade im Stoßverkehr stehen Busse häufig im Stau, Fahrzeitverluste von fünf oder sechs Minuten sind keine Seltenheit. Die Busbeschleunigungen sorgen dafür, dass die Busse schneller und zuverlässiger fahren. Gleichzeitig können so die gesetzlichen Anforderungen zur Luftreinhaltung und zum Lärmschutz sowie die Ziele des Klimaschutzes besser erreicht werden. In manchen Straßen sind für die Beschleunigung abschnittsweise spezielle Busspuren markiert worden, andernorts sind Ampelanlagen optimiert oder Haltverbote eingerichtet worden, damit die Straßen in beide Richtungen gleichzeitig befahren werden können. Aktuell sind auf 0,5 Prozent des Straßennetzes Busspuren eingerichtet. Rund 800 von 1.100 Ampeln sind so geschaltet, dass der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) möglichst zügig vorankommt.

Parallel hierzu hat der Stadtrat in den vergangenen Jahren mehrere wichtige Großprojekte zum Ausbau des Trambahnnetzes beschlossen. Einige befinden sich in der Planung, andere bereits in der Umsetzung – der Ausbau der Tram-Westtangente entlang der Fürstenrieder Straße ist im ersten Teilstück von Laim nach Pasing bereits abgeschlossen. Der Spatenstich zur Tram Münchner Norden erfolgte im Oktober 2025.

„Der Öffentliche Nahverkehr ist das Rückgrat des Umweltverbunds. Der Ausbau ist ein wichtiger Schritt Richtung Mobilitätswende.“

**Georg Dunkel,
Mobilitätsreferent**

Die Planungen zur Tram-Nordtangente und Johanneskirchen werden trotz der aktuellen Haushaltslage weitergeführt. Und auch über die Stadtgrenzen hinaus gehen die Überlegungen im Trambahnausbau weiter:

Eine Machbarkeitsstudie für eine Streckenführung bis nach Dachau wurde ebenfalls 2025 beschlossen.

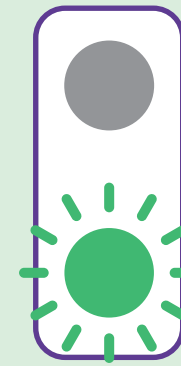
Die Nutzungszahlen im ÖPNV haben 2025 erfreulicherweise wieder das Vor-Corona-Niveau erreicht: 621 Millionen Fahrgäste wurden

2025 befördert, 6 Millionen mehr als 2024. Daher sind Forschungsvorhaben wie das Projekt MINGA, das zu automatisiertem Nahverkehr in München forscht, wichtig: Automatisierte und digital vernetzte Angebote des ÖPNV können zu einer effizienteren Nutzung des Straßenraums beitragen sowie neue Möglichkeiten schaffen, von A nach B zu kommen. (Mehr Informationen zu MINGA muenchenunterwegs.de/minga)

Das ist gerade in Zeiten, in denen es schwieriger wird, Fahrpersonal für den öffentlichen Nahverkehr zu finden, ein entscheidender Vorteil dieser Systeme. Zudem verbessert sich durch die digitale Kommunikation der Fahrzeuge untereinander die Routenplanung, da Streckenführungen optimiert und Ab- und Ankunftszeiten besser abgestimmt werden können.



Foto: LHM/MOR, DobnerAngermann



Länger grün

Bei dem Pilotprojekt "Bedarfsgerechte Grünzeitverlängerung für Fußgänger*innen" erhalten mobilitätseingeschränkte Menschen ihren Bedürfnissen entsprechend eine längere Grünphase an Ampeln, um sie sicher überqueren zu können. An vier Ampeln testet das Mobilitätsreferat die innovative Technik, die per Handy-App ausgelöst wird.

muenchenunterwegs.de/laenger-gruen

Rundum Grün

„Rundum Grün“ – ursprünglich ein Pilotprojekt, um die Sicherheit für Fußgänger*innen und andere Verkehrsteilnehmende an Ampeln zu erhöhen: Dabei haben seit Sommer 2024 an der Testampel an der Kreuzung Goethe- und Landwehrstraße alle Fußgänger*innen gleichzeitig grün, man kann also ganz frei die Kreuzung überqueren. Die Wirkung des einjährigen Pilotversuchs und die Vorteile der innovativen Ampelschaltung wurden wissenschaftlich untersucht und nach den positiven Ergebnissen in den Dauerbetrieb überführt.

muenchenunterwegs.de/rundum-gruen

Nachbarschaftsviertel

In Barcelona heißen sie „Superblocks“, in Berlin „Kiezblocks“, in München sollen sie Nachbarschaftsviertel heißen – in Quartieren soll mehr Platz für Menschen und Begrünung entstehen und der Kfz-Verkehr beruhigt werden. Das Westend soll den Anfang machen, wobei Bezirksausschuss und lokale Akteur*innen eng eingebunden werden.

muenchenunterwegs.de/nachbarschaftsviertel-in-muenchen

Bus mit Füßen

Der „Bus mit Füßen“ richtet sich an Schüler*innen der Klassen 1 bis 4. Dabei laufen Gruppen von rund fünf Kindern gemeinsam mit einem Erwachsenen zur Schule. Der Tag startet mit gemeinsamer Bewegung an der frischen Luft und die Kinder lernen spielerisch die Verkehrsregeln.

muenchenunterwegs.de/bus-mit-fuessen



Testphase: Fußgänger- zone Weißener Straße

In Haidhausen entstand zeitlich begrenzt, von August 2024 bis Juli 2025, in der Weißener Straße eine Fußgängerzone. Die Testphase ist im Anschluss evaluiert worden und Ende Januar 2026 stellten Projektverantwortliche des Mobilitätsreferats diese Erkenntnisse Interessierten in einer Informationsveranstaltung vor. Die Evaluation hat gezeigt: Eine deutliche Mehrheit der Befragten wünscht sich grundsätzlich eine Aufwertung des Straßenraums. Die präsentierten Ergebnisse und das gesammelte Feedback fließen in die Beschluss-erstellung ein, die voraussichtlich 2026 den politischen Gremien zum weiteren Vorgehen vorgelegt werden soll.

muenchenunterwegs.de/weissenburgerstrasse



Umbau Stachus – neue Querung für Fuß- und Radverkehr



Foto: LHM/MOR, DobnerAngermann

Der Stachus ist nicht nur einer der bekanntesten Plätze Münchens – sondern auch eine zentrale Verbindungsachse für den Fußverkehr zwischen Hauptbahnhof und Marienplatz. Zu manchen Tageszeiten überqueren bis zu 3.000 Menschen pro Stunde am Stachus die Straße.

Dieser hohen Belastung war die bisherige Querung nicht mehr gewachsen und bot auch nicht die nötige Sicherheit: Häufig mussten die Fußgänger*innen sehr gedrängt an der Ampel warten, standen dabei auch teilweise auf dem Radweg und außerdem war die Querung nicht barrierefrei. Im Juni 2025 startete deshalb der Umbau der Querung, der im November 2025 abgeschlossen wurde. Die Arbeiten hat die Stadt mit den ohnehin am Stachus anstehenden Arbeiten von SWM und MVG zeitlich verknüpft. So konnten beim Umbau Zeit und Kosten gespart werden.

Zentrales Ziel: Die bauliche Trennung von Gehweg und Radfart, um die Verkehrssicherheit und den Komfort zu erhöhen. Gleichzeitig wurde der Platz für Radfahrende und Fußgänger*innen verdoppelt. Außerdem wurde der Ausbau barrierefrei gestaltet. Es gibt keine Bordsteinkante mehr, was für Menschen mit Rollstuhl, Rollator oder Kinderwagen das Queren sicherer und komfortabler macht, und es gibt ein Tastbord und ein Bodenleitsystem für blinde Menschen mit Taststock und Menschen mit Seheinschränkungen.



Foto: LHM/MOR, DobnerAngermann

Mehr Schulwegsicherheit – Schulstraßen

Grundschulkinder haben meist einen Schulweg, den sie gut allein zu Fuß, mit dem Roller oder dem Fahrrad zurücklegen können. Viele Kinder werden dennoch mit dem Auto gebracht und so entsteht vor Schulen oft ein erhöhtes Verkehrsaufkommen – verbunden mit Sicherheitsrisiken für die Kinder.

Hier können so genannte Schulstraßen Abhilfe schaffen: Straßen werden morgens für einen kurzen Zeitraum für den Kraftfahrzeugverkehr gesperrt, wodurch die Schulwegsicherheit erhöht und die selbständige Mobilität von Kindern gefördert wird. Für Eltern, die ihre Kinder weiterhin mit dem Auto bringen müssen, werden Bringzonen in naheliegenden Straßen eingerichtet. Von dort aus können die Kinder die letzten Meter zur Schule sicher und eigenständig zurück-

legen. Im März 2025 hat der Mobilitätsausschuss des Stadtrats grundsätzlich beschlossen, Schulstraßen erstmals in München einzuführen; im Frühjahr 2026 wurde die erste Schulstraße in Trudering umgesetzt, die zweite folgte im Juni 2026 ebenfalls in Trudering-Riem.



muenchenunterwegs.de/schulstrassen



Was hat sich beim Fußverkehr getan?

Die systematische und gezielte Förderung des Fußverkehrs in München erhöht die Lebensqualität aller in München.

Der Fußverkehr ist in München mittlerweile die wichtigste Verkehrsart. Die jüngsten Datenerhebungen zeigen es: 33 Prozent aller Wege legte die Münchner Bevölkerung 2023 zu Fuß zurück und fast neun von zehn Münchner*innen (88 Prozent) gehen auch gerne zu Fuß (vergleiche auch "Schwerpunkt Mobilität in München", Seite 5). Der Anteil des Fußverkehrs in München lag 2017 noch bei 24 Prozent und ist bis 2023 um neun Prozentpunkte gestiegen, mehr als bei allen anderen Mobilitätsarten. In München hat sich, wie in ganz Deutschland, seit der Coronapandemie das Mobilitätsverhalten verändert, nicht zuletzt durch mehr Homeoffice.

Seit 2022 gibt es eine eigene Teilstrategie für den Fußverkehr. Ihr Ziel ist eine systematische, gezielte und strukturelle Fußverkehrsförderung. In den vergangenen Jahren wurde häufig anlassbezogen agiert. In der Teilstrategie definieren die Expert*innen nunmehr Strukturen, Vorgaben und Arbeitsinstrumente für die Verwaltung und planen Pilotprojekte – insgesamt sind 35 Maßnahmen vorgesehen. Neben dem Fußverkehr selbst soll auch die allgemeine Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum gesteigert werden. Hier geht es um Platz und dessen Verteilung, aber auch um die Teilhabe aller, mit der Barrierefreiheit als einer wichtigen Voraussetzung.

Seit Gründung des Mobilitätsreferats wurden wichtige Projekte für den Fußverkehr gestartet und getestet. Zum Beispiel der Pilotversuch „Rundum Grün“ oder auch die testweise eingeführte Fußgängerzone in der Weißenburger Straße in Haidhausen (siehe Seite 15). Des Weiteren hat das Mobilitätsreferat probeweise die Radwege an unterschiedlichen Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs eingefärbt, um

hierdurch Konflikte zwischen Radfahrenden und Fußgänger*innen zu entschärfen. Über den Sommer 2024 ist mit dem AltstadtMobil ein innovativer Ansatz für die Mobilität in der Altstadt für ältere und geheingeschränkte Menschen erprobt worden. Und seit Beginn 2025 läuft das Pilotprojekt zur bedarfsgerechten Verlängerung von Grünphasen an Ampelanlagen, die getestet, inwiefern so für entsprechende Bevölkerungsgruppen eine leichtere Überquerung von Kreuzungen ermöglicht werden soll.

Der Umbau der Zeppelinstraße (siehe Seite 19) war eine weitere wichtige Maßnahme, die sowohl für den Fuß- als auch für den Radverkehr die Verkehrssituation entscheidend verbessert hat, ebenso wie der erfolgreiche Umbau der Querungsmöglichkeiten am

Stachus (siehe Seite 16). Und natürlich gibt es auch kleinere, aber dennoch wichtige Maßnahmen wie die „Pumuckl-Ampeln“ im Lehel und in Freiam, die den Spaziergang zu einem kleinen Highlight machen.

Der Wichtigkeit des Fußverkehrs für die Münchner Mobilität wurde durch die Gründung eines eigenen Sachgebiets „Fußverkehr und Öffentlicher Raum“ 2023 innerhalb

des Mobilitätsreferats Rechnung getragen. Der Fußverkehrsbeauftragte, Ronald Benke, ist Ansprechpartner für alle Belange des Fußverkehrs, sowohl für die Öffentlichkeit mit entsprechenden Anfragen als auch für die Politik und die Verwaltung. Wenn beispielsweise eine Straße neu geplant und der Straßenraum neu aufgeteilt wird, berät er zu den Fußverkehrsbelangen.

„Mit unserer Arbeit möchten wir zeigen, welche Vorteile das Zufußgehen hat. Es fördert die körperliche und geistige Gesundheit, die physische Entwicklung von Kindern, ist kommunikativ, flächeneffizient und für alle bezahlbar. Ohne Zweifel gewinnt München mit einem Mehr an Fußverkehr ein großes Stück Lebensqualität.“

Ronald Benke,
Fußverkehrsbeauftragter im Mobilitätsreferat



muenchenunterwegs.de/teilstrategie-fussverkehr

Fahrradpark- haus Hirtenstraße

Die Bauarbeiten am Hauptbahnhof – unter anderem zur zweiten S-Bahn-Stammstrecke sowie zum Neubau des Empfangsgebäudes und des Starnberger Flügelbahnhofs – wirken sich auch auf den Radverkehr aus. Um den Wegfall von Fahrradstellplätzen während der Bauzeit zu kompensieren, hat das Mobilitätsreferat ein Konzept für mindestens 1.000 Fahrradstellplätze entwickelt, das der Stadtrat im Februar 2025 beschlossen hat. Ein zentraler Baustein dabei ist das neue Fahrradparkhaus Hauptbahnhof in der Marsstraße mit Zugang von der Hirtenstraße aus, das eröffnet wurde.


[muenchenunterwegs.de/
fahrradparken-hauptbahnhof](https://muenchenunterwegs.de/fahrradparken-hauptbahnhof)

Radl-Dult

Die Radl-Dult ist das jährlich stattfindende, große Festival des Mobilitätsreferats rund um das Thema Fahrrad. Herzstück der Dult ist der große Radflohmarkt. 2026 waren rund 7.000 Menschen am Mariahilfplatz und haben das vielfältige Programm genossen, von Spielen für Groß und Klein und fahrrad-spezifischen Workshops über spektakuläre BMX-Shows bis hin zu Radl-Checks und Live-Konzerten.


[muenchenunterwegs.de/
radl-dult](https://muenchenunterwegs.de/radl-dult)

Meldeplatt- form Radverkehr

Die Meldeplattform ist das offene Ohr der Stadt zum Thema Radverkehr. Sei es ein spontanes Lob, ein Hinweis auf einen fehlenden oder verbesserungswürdigen Radweg, Verschmutzungen oder einfach eine generelle Frage. Hier können Interessierte ihr Anliegen mitteilen und damit einen Beitrag leisten, um das Radfahren in München Stück für Stück sicherer und attraktiver zu machen.


[muenchenunterwegs.de/
meldeplattform-rad-
verkehr](https://muenchenunterwegs.de/meldeplattform-radverkehr)

STADTRADELN und Schulradeln

Jedes Jahr treten die Münchner*innen beim STADTRADELN und Schulradeln mächtig in die Pedale. Jede*r kann teilnehmen und im Team oder auch allein in einem festgelegten Zeitraum möglichst viele Kilometer auf dem Rad zurücklegen. München verzeichnete 2025 dabei erneut Rekorde: 925 Teams und 127 Münchner Schulen haben teilgenommen, alle Teilnehmenden haben gemeinsam mehr als 4,1 Millionen Kilometer zurückgelegt und entsprechend viele Tonnen an CO₂ eingespart.


[muenchenunterwegs.de/
stadtradeln-und-schulradeln](https://muenchenunterwegs.de/stadtradeln-und-schulradeln)

Radl- Checks

Bei den vielen kostenfreien Radl-Checks des Mobilitätsreferats kommen die Radl-Expert*innen jedes Jahr in die Münchner Stadtviertel und prüfen vor Ort Fahrräder auf ihre Verkehrstauglichkeit. Zum Service gehören das Nachjustieren von Bremsen und Sattel sowie die Überprüfung von Licht, Reflektoren und Reifendruck. Die Checks sind kostenlos, eine Anmeldung ist nicht nötig. Aktuelle Termine finden sich in der Übersicht auf München unterwegs, der Webseite des Mobilitätsreferats.


[muenchenunterwegs.de/
fahrrad-sicherheitschecks](https://muenchenunterwegs.de/fahrrad-sicherheitschecks)



Foto: LHM/MOR, DobnerAngermann



Foto: LHM/MOR, DobnerAngermann

Radverkehrsprojekte zum Anfassen

Mehr Platz, mehr Sicherheit, mehr Aufenthaltsqualität: Drei Erfolgsgeschichten zu umgesetzten Radverkehrsmaßnahmen.

Zeppelinstraße

Die Zeppelinstraße verläuft parallel zur Isar in der Au und ist ein wichtiger Teil des östlichen Isarradwegs. Jeden Tag fahren hier 7.000 bis 10.000 Radfahrer*innen entlang. Von der Umgestaltung profitieren sowohl Fußgänger*innen als auch Radfahrende, die hier nun sicherer unterwegs sind als zuvor. Auf den 400 Metern des neuen, 4,5 Meter breiten Zwei-Richtungs-Radwegs ist genug Platz für Radfahrende. Alle, die in Ruhe an der Isar zu Fuß unterwegs sind, haben ebenfalls mehr Raum und sind vom Radverkehr räumlich durch einen Baumstreifen getrennt. Ende 2025 war auch die Neugestaltung vor dem Kino „Museum Lichtspiele“ abgeschlossen – es gibt eine neue, barrierefreie Querung für den Fuß- und Radverkehr, die mit einem Bodenleitsystem für Blinde und Sehbehinderte ausgestattet ist. Und, genau wie auch schon an der Zeppelinstraße, sind zusätzliche Radabstellplätze eingerichtet worden.

Maximiliansplatz/Altstadtradling

Für dieses Stück des Altstadt-Radlring wurde eine Autofahrspur umgewandelt – dadurch entstand viel Platz für den Fuß- und Radverkehr. Wie überall am Altstadt-Radling wurden die neuen Radwege grün eingefärbt. Nach Abschluss der Bauarbeiten zeigt sich: Die Sicherheit für die Radfahrer*innen und Fußgänger*innen wurde deutlich verbessert, gleichzeitig fließt auch der Autoverkehr nach wie vor gut.

St.-Magnus-Straße

Breitere und sichere Radwege, bessere Querungsmöglichkeiten, mehr Bäume und mehr Aufenthaltsqualität, unter anderem auch durch mehr Platz für die Außengastronomie: Die zirka 550 Meter lange St.-Magnus-Straße in Harlaching zeigt sich nach dem Umbau völlig verändert. Sie wird bereits seit Jahren intensiv von Radfahrer*innen im Alltags- und insbesondere auch im Freizeitverkehr zum Perlacher Forst genutzt. Die bislang sehr schmalen Radwege sind nun in beide Richtungen auf 2,50 Meter verbreitert worden und verlaufen getrennt von Fuß- und Autoverkehr. Zudem hat die Stadt 25 neue Bäume gepflanzt und 50 neue Radabstellplätze geschaffen. Der Umbau leistet auch einen Beitrag zur „Vision Zero“, also zur Sicherheit im Straßenverkehr: Die Kreuzungssituation an der stark frequentierten Einmündung zur Grünwalder Straße ist nach dem Umbau und Rückbau des sogenannten freilaufenden Rechtsabbiegers deutlich übersichtlicher und sicherer für den Rad- und Fußverkehr. In beide Fahrtrichtungen gibt es nun eine Kfz-Spur weniger, der Verkehrsfluss ist weiterhin gewährleistet.



Mehr Bewegung – weniger Emissionen



Foto: LHM/MOR, DobnerAngermann

Radfahren in München soll sicher sein und Spaß machen. Die aktuellsten Erhebungen zeigen, dass die Bemühungen der Stadt in die richtige Richtung gehen: Der Anteil der Radfahrenden ist in den vergangenen Jahren konstant gestiegen und liegt nun bei rund 21 Prozent.

Aktuell gibt es bereits über 100 Fahrradstraßen in München und auch beim Ausbau der Infrastruktur konnte einiges erreicht werden. Bei den Umbaumaßnahmen steht aber nicht nur der Radverkehr im Fokus: Der Fußverkehr wird mitgedacht, der Wirtschaftsverkehr integriert und beispielsweise wie an der St.-Magnus-Straße auch ein Mehr an Außenflächen für die Gastronomie erreicht. Auch der Umbau des Sendlinger-Tor-Platzes hat große Verbesserungen für den Rad- und Fußverkehr geschaffen.

Der Großteil aller baulichen Verbesserungen für den Radverkehr geschieht aufgrund der Umsetzung der beiden Bürgerbegehren Radentscheid und Altstadt-Radring aus dem Jahr 2019. In diesem Zusammenhang hat der Stadtrat eine Vielzahl an Maßnahmen beschlossen, von denen auch schon einige auf die Straße gebracht werden konnten.

Natürlich werden auch bei weiteren Umbauprojekten die Gestaltungsrichtlinien zur Raumaufteilung gemäß des Radentscheids berücksichtigt, sodass auch hier breite, sichere und komfortable Radwege entstehen – wie beispielsweise in der Wolfratshauser Straße und der Karl-Theodor-Straße.

Das Ziel aller Projekte ist es, bei einem Umbau stets die Aufenthaltsqualität und die Verkehrssicherheit für alle zu steigern. Dieser ganzheitliche Ansatz führt dazu, dass die Kosten für die Radverkehrsinfrastruktur bei den Umbauprojekten oft nur etwa 10 bis 20 Prozent der Gesamtkosten ausmachen. Der übrige Teil entfällt beispielsweise auf die Sanierung der Fahrbahnen, die Anpassung der Entwässerung oder den Umbau der Gehwege.

„Um dem wachsenden Radverkehrsanteil gerecht zu werden, müssen wir die Infrastruktur weiter ausbauen. Aber mir ist sehr wichtig, dass wir bei unseren Umbauprojekten ganzheitlich denken, also auch den Fußverkehr, die Aufenthaltsqualität und die Verkehrssicherheit im Fokus haben.“

Dr. Florian Paul
Radverkehrsbeauftragter der Landeshauptstadt München

Projekte, die bereits gebaut oder in den kommenden Jahren umgesetzt*:

- Giesinger Berg/Martin-Luther-Straße
- Karl-Theodor-Straße
- Boschetsrieder Straße
- Domagkstraße
- Schwanthalerstraße
- Elisenstraße
- Truderinger Straße
- Kreuzungsbereich Dachauer Straße, Wintrichring und Georg-Brauchle-Ring

Bereits fertiggestellte Maßnahmen*:

- Rheinstraße
- Lindwurmstraße
- Zeppelinstraße
- Teilabschnitte Altstadt-Radring
- St.-Magnus-Straße
- Querung Stadelheimer Straße
- Wolfratshauser Straße

* Stand August 2026



Foto: LHM/MOR, DobnerAngermann



Foto: LHM/MOR, DobnerAngermann

Shared Mobility in München – ein Überblick

Ob Auto, Fahrrad oder E-Tretroller – die verschiedenen Shared-Mobility-Angebote machen es möglich, ohne eigenes Fahrzeug flexibel in München unterwegs zu sein. Das Mobilitätsreferat fördert das breite Angebot an geteilten Mobilitätsmöglichkeiten als Ergänzung zu Bus, Tram und Bahn.

Welche Shared-Mobility-Angebote gibt es aktuell in München?

- Carsharing wird in zwei Formen angeboten: Beim stationsbasierten Carsharing werden Fahrzeuge an festen Stationen ausgeliehen und zurückgegeben. Beim freefloating Carsharing können Fahrzeuge innerhalb des jeweiligen Geschäftsgebiets flexibel angemietet und abgestellt werden. (Mehr hierzu auf der folgenden Seite)
- Mit MyRadl verfügt die Stadt über ein städtisches, standortbasiertes Bikesharing-System, das München und die Region miteinander vernetzt. Ergänzt wird es durch weitere Bikesharing-Angebote von einer Reihe von Unternehmen – für größere Transporte oder den Einkauf gibt es auch die Möglichkeit, Lastenräder auszuleihen.
- An vielen Stellen in der Stadt können E-Tretroller gemietet werden – sie eignen sich besonders für kurze Strecken. Auch E-Motorroller stehen als Sharingfahrzeuge zur Verfügung. (Mehr Informationen zur sogenannten Mikromobilität auf Seite 23)

So funktioniert die Nutzung

Die meisten Shared-Mobility-Angebote werden über eine App (MVGO, MVV oder direkt beim Anbieter) genutzt. Nach einer einmaligen Registrierung können Fahrzeuge spontan gebucht werden. Die Abrechnung erfolgt nach genutzter Zeit oder Kilometern.

Mobilitätspunkte – alles an einem Ort

Mobilitätspunkte bündeln verschiedene Mobilitätsangebote und erleichtern den Wechsel zwischen den Verkehrsmitteln. Dort befinden sich Carsharing-Stellplätze sowie geteilte Abstellflächen für Fahrräder und E-Tretroller. Häufig liegen außerdem Haltestellen von Bus, Tram oder U-Bahn in unmittelbarer Nähe. Informationsstelen auf der Straße und digitale Karten, etwa in der MVGO-App, unterstützen bei der Orientierung.

So fördert die Landeshauptstadt München die geteilte Mobilität

Die Landeshauptstadt München plant und errichtet Mobilitätspunkte, Carsharing-Stellplätze sowie geteilte Abstellflächen für Mikromobilitätsangebote und sorgt für deren geordnete Nutzung. Mit MyRadl wurde zudem ein eigenes Bikesharing-System aufgebaut. Gemeinsam mit Partner*innen entwickelt die Stadt die Angebote kontinuierlich weiter, um nachhaltige Mobilität zu stärken, den Parkraum zu entlasten und die Lebensqualität zu erhöhen.

Die Vorteile

Shared Mobility ergänzt den öffentlichen Nahverkehr, erleichtert die Kombination verschiedener Verkehrsmittel, spart Platz im öffentlichen Raum und trägt dazu bei, Verkehr und Emissionen zu reduzieren. So leistet sie einen wichtigen Beitrag zu einer nachhaltigen und lebenswerten Stadt.



Carsharing – Autos nutzen, nicht besitzen

Autos in Deutschland stehen den größten Teil des Tages ungenutzt herum – im Schnitt 22 Stunden und 48 Minuten. Ein eigenes Auto rechnet sich deshalb erst bei einer jährlichen Nutzung von mehr als 12.500 Kilometern. Wer weniger fährt, ist mit einem Carsharing-Auto günstiger dran.

Das Mobilitätsreferat fördert den Ausbau von Carsharing in München, weil es als zentraler Bestandteil moderner urbaner Mobilität viele Vorteile birgt: Es bietet eine effiziente und umweltfreundliche Alternative zum eigenen Auto. Zudem leistet Carsharing einen aktiven Beitrag dazu, dass die knappen Flächen in unserer wachsenden Stadt effizient genutzt werden, denn ein Carsharing-Fahrzeug kann bis zu 16 private Autos ersetzen und so Platz im öffentlichen Raum schaffen.

Das Angebot in München ist groß – rund um die Uhr ist es möglich, ein Fahrzeug zu buchen, abzuholen und zurückzugeben – ganz ohne Personal vor Ort. Die Abrechnung erfolgt meist nach Zeit, gefahrenen Kilometern oder einer Kombination aus beidem. Betriebskosten wie Kraftstoff, Wartung und Versicherung sind dabei bereits inbegriffen. Ob man das Auto für eine kurze Alltagsfahrt braucht, für einen Tagesausflug in die Berge oder einen zweiwöchigen Urlaub in Italien: In München finden Menschen stets das passende Angebot.



Zu erkennen sind die speziellen Parkplätze an diesem Verkehrsschild: Es zeigt vier Personen rund um ein geteiltes Fahrzeug.

Wichtig ist: Auf Carsharing-Parkplätzen mit dem Zusatzschild "STATTAUTO" oder "CarVia" darf nur ein Fahrzeug des jeweiligen Anbieters parken. Privatfahrzeuge und allgemeine (freefloating) Carsharingautos können vom Anbieter kostenpflichtig abgeschleppt werden.

Grundsätzlich werden beim Carsharing zwei verschiedene Modelle unterschieden:

Beim stationsbasierten Carsharing werden die Fahrzeuge an festen Stationen abgeholt und müssen dort auch wieder abgestellt werden.

Die Buchung erfolgt in der Regel im Voraus über die Webseite oder App des Anbieters. Dieses Modell eignet sich besonders für planbare Fahrten, etwa für Wochenendausflüge, größere Besorgungen oder regelmäßige Strecken. Im öffentlichen Raum gibt es aktuell 197 stationsbasierte Fahrzeuge von STATT-AUTO und CarVia an 108 Standorten.

Beim freefloating Carsharing können Fahrzeuge innerhalb eines festgelegten Geschäftsgebiets – zum Beispiel innerhalb des Innenstadtbereichs von München – flexibel geparkt und genutzt werden.

Auch am Stadtrand werden immer mehr Bereiche als Geschäftsgebiete aufgenommen, die genauen Abhol- und Rückgabegebiete sind in den Apps der Anbieter ersichtlich. Die Ortung, Buchung und Öffnung des Fahrzeugs erfolgt per App. Eine vorherige Reservierung ist meist nicht notwendig. Freefloating-Angebote sind ideal für spontane Fahrten oder Kurzstrecken im Stadtgebiet. Stunden- und Tagespakete ermöglichen zudem auch längere Fahrten zu festen Preisen.

Fahrzeuge von Münchner Freefloating-Anbietern können in allen Parklizenzen in München kostenlos im öffentlichen Straßenraum abgestellt werden. Um das Carsharing in München noch attraktiver und bequemer zu machen, hat der Stadtrat entschieden, dass in München 600 Stellplätze für stationsbasiertes Carsharing und 1.000 für freefloating Carsharing geschaffen werden.

 muenchenunterwegs.de/carsharing

Mikromobilität in München – mit kleinen Fahrzeugen flexibel unterwegs

Mikromobilität gewinnt in München zunehmend an Bedeutung. Sie ergänzt den öffentlichen Nahverkehr, fördert eine nachhaltige Mobilität und trägt dazu bei, den Verkehr in der Stadt effizienter und umweltfreundlicher zu gestalten.

Unter Mikromobilität wird allgemein das Angebot an kleinen Fahrzeugen verstanden – häufig elektrisch angetrieben und für kurze Distanzen ausgelegt: zum Beispiel geteilte Fahrräder, Pedelecs, Lastenräder, E-Tretroller oder E-Motorroller, die eine flexible Fortbewegung ermöglichen. Damit dies möglichst sicher und konfliktfrei funktioniert, setzt die Landeshauptstadt München auf ein abgestimmtes System aus Shared-Mobility-Angeboten, geteilten Abstellflächen und digitalen Hilfen.

Geteilte Abstellflächen

Geteilte Abstellflächen schaffen feste Orte zum Abstellen von E-Tretrollern, Bikesharing-Angeboten und oftmals E-Motorrollern. Sie halten Gehwege frei, erhöhen die Verkehrssicherheit und reduzieren Nutzungskonflikte – insbesondere in stark frequentierten Bereichen. Die Flächen sind durch eine grün-weiße Bodenmarkierung, weiße Piktogramme sowie Schilder mit Fahrzeugsymbolen gekennzeichnet.

Rund um die Abstellflächen sorgen Geofences, das sind virtuelle Abstellverbotszonen mit einem in der Regel 100 Meter großen Radius, dafür, dass die Miete nur auf einer freigegebenen Fläche beendet werden kann.



Foto: LHM/MOR, DobnerAngermann

Außerhalb des Altstadtrings ist das Abstellen auch abseits der geteilten Abstellflächen und Geofences möglich. Beim Abstellen gilt immer: Fahrzeuge dürfen niemanden behindern oder gefährden. Behindernd abgestellte E-Tretroller und Fahrräder können von der Kommunalen Verkehrsüberwachung (KVÜ) oder von der Polizei sanktioniert werden. Abstellfotos, Hinweise in den Apps und KI-gestützte Systeme der Anbieter tragen zusätzlich dazu bei, Fehlparken zu reduzieren. In der Münchner Altstadt gelten besondere Regelungen: Dort kann die Miete zum Beispiel von E-Tretrollern ausschließlich auf gekennzeichneten Abstellflächen beendet werden, die dort ein engmaschiges Netz bilden, so dass man immer einen Abstellort in der Nähe findet.

 muenchenunterwegs.de/elektrotretroller-sharing

Neu: MyRadl – das Bikesharing-System für München und die Region

Mit MyRadl steht München seit Frühjahr 2026 ein regionales, standortbasiertes Bikesharing-System zur Verfügung. Räder und Pedelecs können kommunenübergreifend ausgeliehen und an einem MyRadl-Standort zurückgegeben werden. Die Standorte werden in der MVV-App, der MVGO und der nextbike-App angezeigt und sollten vor der Rückgabe überprüft werden. Viele befinden sich an geteilten Abstellflächen.

 myradl.de



Wirtschaftsverkehr – Strategische Optimierung der nachhaltigen Ver- und Entsorgung

Ein funktionierender und effizienter Wirtschaftsverkehr ist das Rückgrat einer erfolgreichen Stadt. Durch optimierte Logistik, moderne Infrastruktur und nachhaltige Transportmittel wird die Ver- und Entsorgung nicht nur konkurrenzfähig gehalten, sondern auch umweltverträglicher gestaltet.

Für eine Großstadt wie München ist ein funktionierender und effizienter Wirtschaftsverkehr von zentraler Bedeutung. Denn nur so können Güter zu den Händler*innen und zu Haushalten gebracht werden, Handwerksbetriebe vor Ort tätig werden oder auch Abfall abtransportiert werden. Gleichzeitig sollen die Verkehrssicherheit und die Aufenthaltsqualität in München gestärkt und die Emissionen aus dem Verkehr bis 2035 deutlich gesenkt werden. In München macht der Wirtschaftsverkehr gut ein Drittel des Gesamtverkehrs aus, in der Altstadt mit ihren vielen Geschäften sogar gut 60 Prozent.

Um all das miteinander zu vereinen, hat der Stadtrat im Februar 2026 den strategischen Rahmen für die Weiterentwicklung des Wirtschaftsverkehrs beschlossen: die Teilstrategie „Wirtschaftsverkehr – Roadmap Urbane Logistik“ innerhalb der Mobilitätsstrategie 2035. Dabei arbeitet das Mobilitätsreferat eng mit den Vertreter*innen der Münchner Wirtschaft zusammen. Die Roadmap sorgt dafür, dass die Stadt zuverlässig ver- und entsorgt wird und gleichzeitig negative Effekte wie beispielsweise die Anzahl der Lieferwägen, die in zweiter Reihe oder auf dem Gehweg parken, reduziert werden können.

Das Mobilitätsreferat erarbeitet laufend Maßnahmen, die sich unter anderem mit dem effektiven Flächen- und Ressourcenmanagement, Maßnahmen zur Förderung emissionsfreier Antriebe und der Verlagerung von Liefer- und Serviceverkehren auf Lastenräder sowie der Förderung von anbieterübergreifenden Paketboxen befassen. Sie sollen zur Verbesserung des Wirtschaftsverkehrs beitragen und den Zielen der Teilstrategie Wirtschaftsverkehr entsprechen.

Zwei zentrale Maßnahmen aus der Teilstrategie befinden sich bereits in der Umsetzung: die Weiterentwicklung der Radlogistik sowie die Ausweitung, Optimierung und Digitalisierung von Ladezonen.

Bei der Radlogistik nimmt München mittlerweile in Deutschland eine führende Position ein. Ziel ist es, bis zu 30 Prozent des Liefer- und Dienstleistungsverkehrs mit Lastenrädern abzuwickeln. Lastenräder können mittlerweile ganze Paletten transportieren und werden auch von Handwerksbetrieben, die wenig Material mit sich führen, gerne für Serviceeinsätze genutzt. Auch Personen ohne Führerschein können sie fahren, und für sie findet sich immer ein Parkplatz – ein großer Vorteil gerade in der Münchner Innenstadt. Bereits im August 2023 hat die Stadt dafür den Radlogistik-Hub am Viehhof eröffnet. Im Juli 2025 ist nun als zweiter Schritt der XXL-Hub an der Paketposthalle in Betrieb genommen worden. Er bietet auf 2.000 Quadratmetern große Lagerräume, aber auch eine Werkstatt für die Lastenräder, einen Aufenthaltsraum und einen Showroom, und ist eine der größten Drehscheiben für Lieferungen und Dienstleistungen mit dem Lastenrad in Deutschland.

Die Ladezonen, oder 3L-Zonen (Laden, Liefern, Leisten), spielen für die Weiterentwicklung des Wirtschaftsverkehrs eine wichtige Rolle. Denn diese speziell für den Wirtschaftsverkehr reservierten Zonen erleichtern nicht nur den Alltag von Handwerksbetrieben, Pflegediensten und Lieferdiensten, sondern tragen auch zur Sicherheit bei. Denn überall, wo es Ladezonen gibt, muss nicht mehr in zweiter Reihe gehalten werden – was immer auch eine Gefahrenquelle für andere Verkehrsteilnehmende darstellt. Wenn derzeit Straßen umgebaut werden, wird die Planung von Ladezonen direkt mitgedacht und umgesetzt. In den vergangenen Jahren sind so bereits über 200 zusätzliche 3L-Zonen in München entstanden, bis 2035 sollen es insgesamt 1.000 werden. Um deren Verfügbarkeit in Echtzeit anzuzeigen und so Geschwindigkeit und Effizienz weiter zu steigern, hat das Mobilitätsreferat im Frühjahr 2026 ein entsprechendes Pilotprojekt gestartet, bei dem die Ladezonenbelegung über eine App eingesehen werden kann.

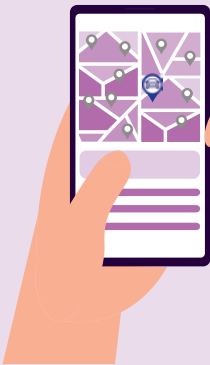
muenchenunterwegs.de/wirtschaftsverkehr

Park+Ride / Bike+Ride

Auf P+R-Anlagen können Pendler*innen ihr Auto abstellen, um mit den öffentlichen Verkehrsmitteln weiterzufahren. Das Angebot richtet sich an alle, die Stau und Parkplatzproblemen aus dem Weg gehen wollen – gleichzeitig wird so der Verkehr in der Innenstadt reduziert. Ähnlich funktioniert das Bike+Ride-Prinzip – derzeit gibt es hierfür 4.800 Stellplätze für Räder, oftmals im Umfeld einer der P+R-Anlagen. Während Autoparker*innen zahlen müssen, ist die Nutzung der B+R-Anlagen für die Radler*innen kostenlos. Außerdem gibt es das Park+Bike-Prinzip, das derzeit an fünf P+R-Anlagen getestet wird. Hier wird das Auto ebenfalls geparkt – aber die Fahrt mit dem eigenen oder einem Leihfahrrad fortgeführt.

muenchenunterwegs.de/parkride-in-muenchen

Handyparken



Mehr als eine Million Nutzer*innen lösen ihre Parkscheine in München bereits digital per App. Das ist einfach und sicher – ohne Bargeld und ohne Suche nach dem Parkscheinautomaten. Neben digitalen Parkscheinen können auch Echtzeitinformationen zu Baustellen, ÖPNV- und Shared-Mobility-Angeboten, SWM-Ladesäulen und Park+Ride-Anlagen in der App abgerufen werden. Und: Auch beim Parken mit einem E-Fahrzeug, das seit 2025 sogar für drei Stunden kostenlos ist (vorher: zwei Stunden), kann die HandyParken-App genutzt werden. Wird das E-Fahrzeug länger als drei Stunden geparkt, verrechnet die App die kostenfreien Stunden automatisch. Und seit Mai 2026 unterstützt die App auch bei der Parkplatzsuche, indem sie mehrere Routen und die Prognose für die Parkplatzsuche anzeigt. So kann man aus verschiedenen Routen wählen, um möglichst schnell und umweltfreundlich ans Ziel zu kommen. Denn eine Option ist es, sich Routen anzeigen zu lassen, auf denen ein Parkplatz in der Nähe von öffentlichen Verkehrsmitteln liegt, mit denen man häufig sogar schneller zum Ziel kommt.

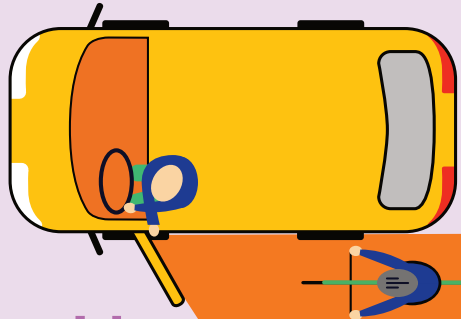
muenchenunterwegs.de/handyparken

Park- lizen- gebiete



In München gibt es mittlerweile knapp 80 Parklizenzzgebiete, die Anwohnenden das Parken erleichtern. Während sie – mit dem entsprechenden Parkausweis – parken dürfen, müssen andere Autofahrer*innen Gebühren bezahlen. Auf diese Weise sorgt die Verwaltung dafür, dass der Parkraum in München effizient genutzt wird. Denn in den innenstadtnahen Wohngebieten ist das Angebot an öffentlichen Parkplätzen für dort Lebende, Arbeitende oder Besucher*innen begrenzt. Gleichzeitig wird durch die Parklizenzzgebiete der Verkehr, der durch die Parkplatzsuche entsteht, verringert – ein Beitrag zu Klimaschutz und Aufenthaltsqualität.

muenchenunterwegs.de/parken



„Dooring“ – Unfälle vermeiden

Wenn Autofahrer*innen unvermittelt die Tür öffnen, führt dies leicht zu Unfällen mit Radfahrer*innen. Das sogenannte „Dooring“ ist eine der häufigsten Unfallursachen bei Unfällen zwischen Autos und Fahrrädern. Zur Vermeidung hilft vor allem der Schulterblick vor dem Aussteigen aus dem Auto und der sogenannte „holländische Griff“: Bei dieser einfachen Methode öffnet die aussteigende Person die Tür mit der Hand, die weiter vom Griff entfernt ist – vom Fahrersitz aus also mit der rechten Hand. Dadurch dreht sich der Oberkörper automatisch nach hinten und beim Blick durch das Fenster ist viel besser erkennbar, ob sich zum Beispiel jemand auf dem Fahrrad nähert.

muenchenunterwegs.de/schulterblick



Foto: LHM/MOR, DobnerAngermann

Die Verkehrsleitzentrale – im Reich der Bildschirme

In der Münchner Verkehrsleitzentrale beobachten Mitarbeitende des Mobilitätsreferats den Verkehr in den Tunneln am Mittleren Ring und schreiten bei Bedarf ein, um die Sicherheit zu erhöhen. Ein Vor-Ort-Besuch.

Im Nordwesten von München steht das Technische Betriebszentrum des Baureferats – hier werden unter anderem Verkehrs- und Straßenschilder gelagert, aber hier sitzt auch die Verkehrsleitzentrale München. Ein Name, der zunächst eher technisch und etwas langweilig klingt. Bis man den Raum betritt, in dem die Verkehrsleitzentrale arbeitet: Mit den hohen Decken und vielen Monitoren sieht es ein wenig aus wie das Kontrollzentrum von Cape Canaveral, dem Weltraumbahnhof der NASA.

Seit rund zwei Jahren ist Adil Badruk, 28, hier beruflich zuhause. Eine rund 17 Meter lange und drei Meter

hohe Wand Videowand steht hier, auf der in mehr als hundert Einzelbildern Ausschnitte von Verkehrsüberwachungskameras aus ganz München live übertragen werden. Davor: zwei Reihen von Schreibtischen mit noch mehr Monitoren und noch mehr Live-Kamerabildern. In dem großen Raum hat das Baureferat einen Bereich, in dem es die Infrastruktur wie Ampelanlagen und Kameras überwacht sowie in einem anderen Teil die Polizei, die für Verkehrswarnmeldungen, Ampelregelungen und die Verkehrsüberwachung zuständig ist. Und schließlich vier Arbeitsplätze des Mobilitätsreferats, an denen Adil Badruk und seine Kolleg*innen den Verkehr in Münchens Tunneln überwachen und bei Ereignissen und Zwischenfällen – wie beispielsweise Unfällen oder Pannen – mit Schaltungen der Verkehrsleittechnik eingreifen, um Verkehrssituationen zu entschärfen.

„Es ist schon sehr anstrengend, man muss trainieren, sich lange zu konzentrieren“, sagt Adil Badruk, vor sich an seinem Arbeitsplatz acht Monitore, vier Computermäuse, einen Joystick zur Steuerung von Kameras und ein Nummerntableau, um Kameras direkt auf einen seiner Monitore zu schalten. „Ich habe heute den Luise-Kiesselbach-Tunnel, den Heckenstal-



Foto: LHM/MOR, DobnerAngermann

lertunnel und den Altstadttring-Tunnel im Blick“, ergänzt er. Den acht Monitoren vor sich gilt sein Hauptaugenmerk. Diese zeigen Kamerabilder, aber auch so genannte Detektionen, bei denen die Kameras eine Abweichung von der normalen Autobewegung feststellen und diese automatisch melden. Gerade gibt es in den Tunneln, die Badruk überwacht, 255 Detektionen. Klingt viel, aber „das sind fast alles Meldungen von langsam fahrenden oder stehenden Autos. Kein Wunder, es ist Wochenendverkehr und wir haben Stau, dennoch müssen alle Meldungen einzeln überprüft werden“, sagt Adil Badruk.

Hotspots sind die Tunnel am Mittleren Ring, hier haben der Luise-Kiesselbach-Tunnel und der Altstadttringtunnel die modernste Technik. Von der Verkehrsleitzentrale aus kann das Mobilitätsreferat dort Spuren sperren, die Tempoanzeigen verändern oder auch, wenn nötig, den Tunnel komplett sperren. Dann versperren vor dem Tunnel Schranken die Zufahrt, wie man das von Bahnübergängen kennt. Und auch Durchsagen im Tunnel können die Kolleg*innen machen, wenn sich zum Beispiel Fußgänger*innen in die Tunnel verirren sollten.

Plötzlich meldet sich der Kollege von nebenan: „728 könnte ein Unfall sein.“ Gemeint ist die Kamera 728 im Luise-Kiesselbach-Tunnel, Adil Badruk schaltet sie auf seinen Monitor. „Ich mache die Schaltungen“, sagt er. Er sperrt mit schnellen Mausklicks eine Spur und regelt im Tunnel die Geschwindigkeitsbegrenzungen auf 30 km/h. „Ich schaue, was los war“, sagt der Kollege und spult auf der Kamera zurück. „Spurwechsel, ein Klassiker“, sagt die Polizei von hinten. Dann sieht man es auf dem Monitor: Das Auto kam von rechts und hat dabei den Lastwagen auf dem Mittelstreifen übersehen und leicht touchiert. Kein großer Unfall, aber natürlich ist es jetzt wichtig, dass die anderen Autos langsam an die Unfallstelle heranhelfen, damit nicht noch mehr passiert.

Dieser kleinere Vorfall ist ein Routinevorgang für Badruk und die Kollegen. Aber jederzeit kann das auch ganz anders sein: Im Herbst 2024 fährt nachts ein Transporter in den Luise-Kiesselbach-Tunnel ein, der bereits am Unterboden Feuer gefangen hat. Auf den Kamerabildern kann man sehen, wie der Fahrer den noch kleinen Brand bemerkt, rechts ranfährt und aussteigt. Den geschulten Augen der Kolleg*innen in der Verkehrsleitzentrale ist es zu verdanken, dass sie

aus den vielen Monitoren das richtige Bild herausgreifen, dieses richtig einschätzen, sofort handeln und den Tunnel komplett sperren. Denn innerhalb von wenigen Minuten ist das Fahrzeug komplett in Flammen aufgegangen, durch die Rauchentwicklung ist kurz danach das Kamerabild weg. Kaum ausdenken, was passiert wäre, wenn noch viele weitere Autos in den Tunnel eingefahren wären. „Wir sind die oberste Verkehrsbehörde, wir entscheiden. Aber oft muss das innerhalb von Sekunden geschehen. Tunnel sperren? Abwarten? Wenn man die Situation falsch einschätzt, können die Folgen gravierend sein“, sagt Badruk.

20 Kolleg*innen des Mobilitätsreferats arbeiten in der Verkehrsleitzentrale im Drei-Schicht-System – die

Verkehrsleitzentrale ist an 365 Tagen 24 Stunden lang besetzt. Hilfreich, neben einer guten Konzentrationsfähigkeit: gute Stadtkenntnisse. Denn bei den vielen Bildern kann man schnell den Überblick verlieren –

steht das Auto in Fahrtrichtung Nord oder Süd? Welche Tunnelleinfahrt? Wenn die Rettungsdienste verständigt werden, müssen die Informationen präzise sein, damit nicht wertvolle Minuten verloren gehen, weil die Feuerwehr beispielsweise versehentlich in die falsche Tunnelröhre geschickt wurde.

Der Job ist anstrengend, keine Frage. Aber: „Was mir sehr gut gefällt ist, dass man Menschen helfen kann, dass man Folgeschäden verhindern kann. Und es gibt auch Highlights: Wir unterstützen zum Beispiel die Polizei ganz konkret bei der Sicherheitskonferenz und schalten die Ampelanlagen so, dass die Staatsoberhäupter schnell und sicher durch die Stadt kommen.“ Zudem, so Badruk, sei es zwar während der Schicht anstrengend – aber im Gegensatz zu anderen Berufen nehme man hier garantiert keine Arbeit mit nach Hause.

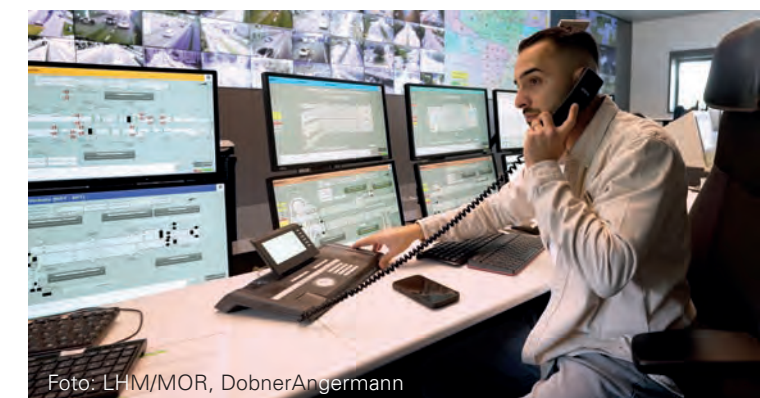


Foto: LHM/MOR, DobnerAngermann

Impressum

Herausgeberin

Landeshauptstadt München
Mobilitätsreferat
Marienplatz 8
80331 München
mobilitaetsreferat@muenchen.de

Konzept und Text: Falko Müller, Mobilitätsreferat
Grafik und Illustrationen: 19null8 kreativagentur, Susanne Großmann
Titelbild: LHM/MOR, DobnerAngermann
Papier: 100% Recycling-Papier

Stand: September 2026



muenchenunterwegs.de



**MÜNCHEN
UNTERWEGS**