Landeshauptstadt
München

Rathaus Umschau

Mittwoch, 20. August 2025
Ausgabe 157
ru.muenchen.de
Als Newsletter oder Push-Nachricht
unter muenchen.de/ru-abo

Inhaltsverzeichnis

Terminhinweise für Medien **2**
Bürgerangelegenheiten **2**
Meldungen **2**
› Strafjustizzentrum: OB Reiter schreibt Ministerpräsident Dr. Söder 2
› Bier-Verkaufsverbot im Uni-Viertel wird außer Vollzug gesetzt 3
› Arbeitsstipendien für Désirée Opela und Sina Scherzant 5
Antworten auf Stadtratsanfragen **7**

Anträge und Anfragen aus dem Stadtrat
Pressemitteilungen städtischer Beteiligungsgesellschaften

Herausgeber: Presse- und Informationsamt der Landeshauptstadt München
Verantwortlich für den Inhalt: Stefan Hauf, Druck: Stadtkanzlei, Gemeinsame Anschrift: Rathaus, Marienplatz 8, 80313 München, Telefon 2 33-9 26 00, Telefax 2 33-2 59 53, presseamt@muenchen.de, www.muenchen.de/rathaus

Terminhinweise für Medien

Montag, 25. August, 11 Uhr, Fußgängerzone Kreuzung Neuhauser-/ Kaufinger-/Augustinerstraße/Färbergraben
Oberbürgermeister Dieter Reiter stellt gemeinsam mit Baureferentin Dr.-Ing. Jeanne-Marie Ehbauer eine Spendenkampagne für Baumpflanzungen in der Innenstadt vor.
Um die positive Wirkung von mehr Grün in der Altstadt zu verdeutlichen, stellt das Baureferat in den nächsten Tagen 80 baumartige Großsträucher in der Fußgängerzone auf. Die Pflanzgefäße stehen an Standorten, an denen nach einer vertieften technischen und denkmalpflegerischen Untersuchung des Baureferats das Pflanzen von Bäumen möglich wäre.
Über einen an den Gefäßen angebrachten QR-Code gelangt man für das Pflanzen möglichst vieler neuer Bäume in der Altstadt auf eine Spenden-Seite mit weiterführenden Informationen.
Achtung Redaktionen: Der Termin ist für Fotograf*innen geeignet.

Bürgerangelegenheiten

Mittwoch, 27. August, 19 Uhr, Neues Rathaus, Raum 144 (Zugang ist nicht rollstuhlgerecht)
Sitzung des Bezirksausschusses 4 (Schwabing-West).

Meldungen

Strafjustizzentrum: OB Reiter schreibt Ministerpräsident Dr. Söder
(20.8.2025) Der Freistaat Bayern will das Strafjustizzentrum an der Nymphenburger Straße verkaufen. Oberbürgermeister Dieter Reiter wendet sich daher heute in einem offenen Brief an Ministerpräsident Dr. Markus Söder. Das Schreiben hat folgenden Wortlaut: „Mit großer Sorge habe ich die Ankündigung des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr zur Kenntnis genommen, das ehemalige Strafjustizzentrum in der Nymphenburger Straße an private Investoren veräußern zu wollen. Ein solcher Schritt würde bedeuten, dass der Freistaat eine seiner letzten großen verfügbaren innerstädtischen Flächen aus der Hand gibt – ohne die Möglichkeit, aktiv Einfluss auf die Schaffung dringend benötigten bezahlbaren Wohnraums zu nehmen. Ein Verkauf an den Höchstbietenden würde

hingegen die Gentrifizierung und damit die Verdrängung in der Maxvorstadt sogar noch verstärken. Die Fehler, die beim Verkauf des ehemaligen Frauengefängnisses Neudeck oder des Universitätsgeländes ‚Alte Chemie' gemacht wurden, sollten jetzt nicht wiederholt werden. Vielmehr erwarte ich mir – genauso wie die in dieser Angelegenheit sehr engagierte Bürgerschaft – eine Veröffentlichung der Machbarkeitsstudie, die der Freistaat zur Entwicklung des Areals beauftragt hatte.
Die Münchnerinnen und Münchner leiden seit Jahren unter einer angespannten Wohnsituation. Als Stadtgesellschaft erwarten wir von der Bayerischen Staatsregierung, dass sie ihrer Verantwortung nachkommt und im Rahmen ihrer Möglichkeiten selbst für mehr bezahlbaren Wohnraum sorgt. Die Erfahrungen aus dem Verkauf der GBW-Wohnungen vor über zehn Jahren sollten uns allen eine deutliche Mahnung sein: Ein Rückzug des Freistaats aus der wohnungspolitischen Verantwortung verschärft die Probleme und hilft nicht den Menschen, die auf leistbare Wohnungen angewiesen sind.
Sehr geehrter Herr Ministerpräsident, ich fordere Sie daher nachdrücklich auf, den geplanten Verkauf zu stoppen. Stattdessen sollte der Freistaat bei seinem ursprünglich eingeschlagenen Weg bleiben und ein Konzept erarbeiten, das der Verantwortung für die Menschen in unserer Landeshauptstadt gerecht wird. Es wäre ein starkes Signal, wenn der Freistaat an dieser prominenten Stelle klar zeigen würde: Wir lassen die Münchnerinnen und Münchner nicht im Stich.
Ich habe meine Planungsbehörde beauftragt, die schon bestehenden Gespräche mit dem Freistaat zu intensivieren. Ziel muss es sein, auf schnellem und unbürokratischem Weg die Schaffung von Wohnraum zu ermöglichen. Hierfür stehe auch ich Ihnen und der Staatsregierung jederzeit für Gespräche zur Verfügung und bin überzeugt, dass der Freistaat für das Gelände an der Nymphenburger Straße einen Weg finden kann, der langfristig mehr leistbaren Wohnraum schafft – nicht weniger.
Herr Staatsminister Bernreiter erhält einen Abdruck des Schreibens."

Bier-Verkaufsverbot im Uni-Viertel wird außer Vollzug gesetzt

(20.8.2025 – teilweise voraus) Das Bier-Verkaufsverbot ab 22 Uhr im Uni-Viertel wird bis auf Weiteres außer Vollzug gesetzt, um eine gute Lösung finden zu können, die die Interessen von Anwohner*innen wahrt und gleichzeitig Freiräume für junge Menschen erhält. Das teilt Bürgermeister Dominik Krause mit: „Ich habe das KVR angewiesen, das Bier-Verkaufsverbot ab 22 Uhr für die fünf Kioske im Uni-Viertel außer Vollzug zu setzen. Junge Menschen brauchen in unserer Stadt Räume, wo sie sich aufhalten und feiern können, das gilt insbesondere für das Uni-Viertel. Junge Menschen sind besonders häufig von Armut betroffen, viele können sich Knei-

pen und Bars schlicht nicht leisten. Günstige Alternativen wie Kioske sind deshalb wichtig, um Gemeinschaft unabhängig vom Geldbeutel zu ermöglichen. Deshalb wird das Verbot zum Verkauf von Flaschenbier ab 22 Uhr außer Vollzug gesetzt, was faktisch bedeutet, dass ab kommendem Freitag wieder nach 22 Uhr Flaschenbier bei den Kiosken gekauft werden kann. Auch das Verbot zum Verkauf von To-Go-Alkohol ab 22 Uhr für die konzessionierte Gaststätte wird ab dann vorerst außer Vollzug gesetzt.
Gleichzeitig gilt: Die Interessen der Anwohnenden sind vollkommen berechtigt und es ist inakzeptabel, wenn Bürgersteige mit Glasscherben übersät sind und Hinterhöfe und Hauseingänge als Toiletten missbraucht werden. Um dies zu verhindern, habe ich das Baureferat gebeten, die Straßenreinigung häufiger in den betroffenen Straßenzügen einzusetzen. Gleichzeitig stehen die Kiosk-Betreiber*innen in der Pflicht, für Ruhe – auch im weiteren Umgriff ihrer Kioske – zu sorgen, etwa durch den Einsatz von Silencern. Ich erwarte, dass die Verkäufer*innen hier Verantwortung übernehmen. Zusätzlich habe ich das Sozialreferat gebeten, das Allparteiliche Konfliktmanagement (AKIM) und die Moderation der Nacht (MoNa) nochmals verstärkt im Uni-Viertel einzusetzen, um erneut zu versuchen die Konflikte zu lösen und Maßnahmen zu erarbeiten, die ein gutes Miteinander sicherstellen. MoNa und AKIM waren seit vielen Wochen im intensiven Einsatz im Uni-Viertel. Dieser kommunikative Ansatz hatte zu diesem Zeitpunkt allerdings nicht die erhoffte Wirkung.
Ich hoffe, dass wir im Sinne unseres Münchner Mottos ‚Leben und leben lassen' eine gute Lösung finden, die allen gerecht wird. In München muss es möglich sein, die Interessen von Anwohner*innen zu wahren und gleichzeitig Freiräume für junge Menschen zu erhalten.
Sollte sich in den kommenden Wochen erweisen, dass ein gutes Miteinander nicht möglich ist und die nächtlichen Belästigungen anhalten, werden wir das Bier-Verkaufsverbot für Kioske ab 22 Uhr wieder vollziehen müssen. Deswegen mein Appell an die Feiernden vor Ort: Wenn jeder ein bisschen Rücksicht nimmt, gelingt ein gutes Miteinander."

Das Kreisverwaltungsreferat teilt darüber hinaus mit:

Das Verkaufsverbot von Bier für die fünf Kioske ab 22 Uhr ist ein scharfes Mittel, welches nur deshalb zum Einsatz kommt, weil alle anderen Maßnahmen ausgeschöpft sind. Die getroffene Maßnahme hat gezeigt, dass das Verbot notwendig war, damit das Recht der Anwohnenden auf Nachtruhe in den Fokus rückt.
Jede*r Gewerbetreibende trägt hier Verantwortung und muss dieser auch nachhaltig gerecht werden. Die nun von den Kioskbetreiber*innen in der Presse kommunizierte Bereitschaft muss jetzt auch durch konkrete Verbesserungen vor Ort umgesetzt werden.

Das KVR hat entgegen medialer Berichterstattung nie ein Verbot für den Verkauf von Chips ausgesprochen.
Es gilt für den Einzelhandel generell der Ladenschluss nach 20 Uhr. Für „Spätis" wie in anderen Bundesländern, die ein umfängliches Warensortiment über 20 Uhr hinaus verkaufen dürfen, gibt es in Bayern keine rechtliche Grundlage.
Es ist also keine Neuerung, dass sogenannte Kioske nach Ladenschluss (Bayern: 20 Uhr) nur ein begrenztes Warensortiment an jedermann verkaufen dürfen. Chips und harter Alkohol gehören nicht zum privilegierten Sortiment. Das ist die Entscheidung des bayerischen Gesetzgebers.

Arbeitsstipendien für Désirée Opela und Sina Scherzant
(20.8.2025) Die diesjährigen Arbeitsstipendien für Münchner Autor*innen werden an Désirée Opela und Sina Scherzant vergeben. Das beschloss der Feriensenat des Stadrats auf Empfehlung der Jury. Mit den 2015 von der Landeshauptstadt München eingerichteten Arbeitsstipendien werden jährlich Münchner Autor*innen gefördert, die sich mit ihrem Werk bereits literarisch ausgewiesen haben und im Literaturbetrieb in Erscheinung getreten sind. Die Arbeitsstipendien sind mit jeweils 8.000 Euro dotiert und werden für literarische Projekte vergeben; die Autor*innen müssen sich mit ihren Texten selbst bewerben.
Auszüge aus den Begründungen der Jury:
Désirée Opela: „Güstmann" (Romanprojekt)
„Désirée Opela klassifiziert ihr Romanprojekt im Exposé als eine ‚intime Science-Fiction', was mit Blick auf die Datierung seines ‚Spielraums' überrascht. Während heutige Politik markante Eckdaten wie die geplante Klimaneutralität ins Übermorgen der 40er Jahre verlegt, siedelt Désirée Opela ‚Güstmann' bereits im Jahr 2031 an, von heute an gerechnet also im Morgen einer durchaus überschaubaren zeitlichen Distanz. Und doch scheint der aus der Perspektive der jeweiligen Figuren erzählte Text, sein Personal und dessen Erfahrungen, Gedankengebäude und Bewusstseinslagen aus einer fernen, ja fremden Welt zu kommen. (…) Den Text durchzieht ein Geflecht des Ominösen, Mysteriösen und Rätselhaften: Was hat es mit den ‚Frauen, die verschwinden' auf sich, was mit dem ‚tableau' oder dem ‚Sozialsektor'? Welche ‚Substanzen' werden mit welchen Absichten und Wirkungen im ‚Labor' destilliert? (…) Ein Text, dessen Lektüre auf lohnende Weise irritiert, zuweilen verstört, auch ratlos, gerade deshalb aber vor allem gespannt und neugierig darauf macht, wie und wohin er sich zuletzt entwickeln wird. Besseres lässt sich über ein im Entstehen befindliches Romanprojekt kaum sagen!"
Sina Scherzant: „Ätna" (Romanprojekt)
„Ein Vulkanausbruch entsteht, wenn der Druck im Inneren des Vulkans durch Magma und Gase zu hoch wird. Wenn es ungesehen in den Tiefen

kocht und brodelt, bis es schließlich zur Explosion kommt. Auch im Leben und speziell im Unterleib von Lucia, der Protagonistin von Sina Scherzants neuem Roman, ist ein Kraftwerk zugange, das es nicht gut mit ihr meint. Es wird langsam, aber stetig gefüttert mit Schmerzen, denen die Ärzte außer Hormonen, die wiederum Depressionen verursachen, nichts entgegenzusetzen haben. Es wird angetrieben von der Hilflosigkeit und Fassungslosigkeit ob der undurchschaubaren Systeme und Machthaber*innen, die ungebremst die Welt zerstören und dafür noch mehrheitlich bejubelt werden. Man spürt: Hier steuert alles auf einen Ausbruch hin, der der Zerstörung Pompejis in nichts nachstehen wird. (…) Hand in Hand gehen bei Sina Scherzant immer Form und Inhalt. Die Wut und den Zynismus, den Lucia entwickelt, finden wir in einer soghaften, schnellen Sprache mit atemlos langen Satzgefügen ausgedrückt, in Metaphern so spitz und präzise wie Wespenstiche. Die Erzählstimme schmiegt sich virtuos an das Außen- und Innenleben der Figuren und bedient furchtlos die gesamte Klaviatur der deutschen Sprache. So kann man nicht anders, als den angekündigten Vulkanausbruch mit angehaltenem Atem zu erwarten."
Der Jury gehörten unter der Leitung von Kulturreferent Marek Wiechers an: Agnes Brunner (C.H. Beck Verlag), Jutta Czeguhn (Süddeutsche Zeitung), Dr. Klaus Hübner (Literatur in Bayern, Münchner Feuilleton), Dr. Johannes John (Bayerische Akademie der Wissenschaften), Franz Xaver Karl (Bayerischer Rundfunk), Pamela Scholz (Glockenbachbuchhandlung) sowie aus dem Stadtrat: Mo Lovis Lüttig und Thomas Niederbühl (beide Fraktion Die Grünen – Rosa Liste – Volt), Andreas Babor und Beatrix Burkhardt (beide Stadtratsfraktion der CSU mit FREIE WÄHLER) sowie Marian Offman (SPD-Fraktion).
Vollständige Jurybegründungen und weitere Informationen unter *https://stadt.muenchen.de/infos/arbeitsstipendien-literatur.html*.

Antworten auf Stadtratsanfragen

Mittwoch, 20. August 2025

Wären Trambahnen ohne Schienen in München eine gute Alternative?
Anfrage Stadtrats-Mitglieder Sabine Bär, Hans Hammer, Hans-Peter Mehling, Veronika Mirlach, Manuel Pretzl und Sebastian Schall (Stadtratsfraktion der CSU mit FREIE WÄHLER) vom 18.3.2024

Schon wieder Sperrung der S-Bahn-Stammstrecke trotz Großveranstaltungen: Wie kann das verhindert werden?
Anfrage Stadtrats-Mitglieder Nicola Holtmann und Tobias Ruff (Fraktion ÖDP/München-Liste) vom 12.5.2025

Wären Trambahnen ohne Schienen in München eine gute Alternative?
Anfrage Stadtrats-Mitglieder Sabine Bär, Hans Hammer, Hans-Peter Mehling, Veronika Mirlach, Manuel Pretzl und Sebastian Schall (Stadtratsfraktion der CSU mit FREIE WÄHLER) vom 18.3.2024

Antwort Mobilitätsreferent Georg Dunkel:

Zunächst möchten wir um Entschuldigung bitten, dass Sie bisher noch keine Rückmeldung von uns erhalten haben.

In Ihrer Anfrage vom 18.3.2024 legen Sie folgenden Sachverhalt zu Grunde:
„Der Trambahnausbau in München kommt nicht vom Fleck. Andere Städte setzen auf verschiedene Varianten von ‚schienenlosen Trambahnen', um unkompliziert und effizient auf zumeist bestehender Infrastruktur ein leistungsfähiges ÖPNV-Angebot zu machen. Beispiele wären der ART in China, die ‚Trackless Tram' in Perth, diverse Städte mit Doppelgelenkbussen, die auch wiederholt in München getestet wurden, sowie der TransEra, der ab 2025 in Istanbul getestet werden soll.
Deswegen fragen wir den Oberbürgermeister:

1. *Wie hoch sind die reinen Baukosten und die Lebenszykluskosten für den Fahrbahnbau aufgeschlüsselt nach Ausführung in Asphalt, Beton und Trambahngleis?*
2. *Wie unterscheiden sich Lärmemissionen von Trambahnen und Trambahnen ohne Schienen (auch rein elektrisch betriebene Modelle sind zu berücksichtigen)?*
3. *Wie unterscheidet sich die Belastung der Infrastruktur durch Vibrationen?*
4. *Mit welchem Vorlauf wären veränderte Routenführungen bei den Systemen möglich?*
5. *Wie schnell ließen sich erste Neubaustrecken realisieren?*
6. *Welche Kostenvorteile bestehen durch eventuell geteilte Infrastruktur (Werkstätten, Betriebshöfe, etc.)?"*

Herr Oberbürgermeister Reiter hat mir Ihre Anfrage zur Beantwortung zugeleitet. Bevor ich die darin aufgeworfenen Fragen einzeln beantworte, möchte ich mich zu Ihrer Anfrage zusammenhängend und in Abstimmung mit den SWM wie folgt äußern:

Wir bedanken uns für Ihre Anfrage, die unter anderem auch Realisierungszeiten von Verkehrswege-Neubauten thematisiert. In der Tat dauern Planungs- und Genehmigungsprozesse in Deutschland noch zu lange. Deren

Vereinfachung und Beschleunigung liegt jedoch nicht in der Befugnis eines Verkehrsunternehmens oder der Kommunalverwaltung, sondern beim Gesetzgeber.

Der Aussage, dass „Straßenbahnprojekte in München nicht vom Fleck kommen“, können wir uns jedoch nicht anschließen. Der Bau der Tram-Westtangente in München schreitet konsequent voran. Deren Tangentenfunktion zwischen mehreren radial orientierten U-, S-, Bus- und Trambahnlinien erfordert hohe Transportkapazität, die sich u.a. wegen der möglichen Belastbarkeit von Verkehrsknoten nur mit Straßenbahnen, nicht aber mit Doppelgelenkbussen darstellen lässt. Die Straßenbahn bietet signifikante Vorteile in Transportkapazität und ist international in vielen Städten erfolgreich wieder eingeführt worden.

Innerhalb der letzten 15 Jahre wurden in zahlreichen Städten weltweit, darunter in China, den USA, Australien und Europa Straßenbahnsysteme neu eingeführt oder erweitert. Beispiele in Europa sind Städte wie Straßburg und Basel, deren Straßenbahnnetze unter anderem bis nach Deutschland erweitert wurden. Straßenbahn ohne Schienen sind keine neue Erfindung. Unter dem Begriff „Tram sur pneus“ wurde das System in den 90er Jahren bereits in Clement-Ferrand, Frankreich eingeführt und erprobt. Heute kennt man dieses Transportmittel in erster Linie unter „ART“ in China oder „Trackless Tram“ in Perth.

In erster Linie bleiben es Busse mit erhöhter Transportkapazität und dem Bedarf an einem besonderen Fahrweg. Ein „Mitschwimmen“ im normalen Verkehr einer Stadt und die Nutzung der vorhandenen Businfrastruktur sowohl im öffentlichen Raum als auch bei den Werkstätten und der Abstellung ist ohne weiteres nicht möglich. Während die Länge der Straßenbahn in München zukünftig auf bis zu 54m angedacht ist, ist die Länge eines nicht spurgeführten Systems deutlich limitierter. Dies bedeutet im Umkehrschluss einen höheren Bedarf an Fahrpersonal für solche besondere Bussysteme.

Straßenbahnen wie auch das von Ihnen angesprochene Bussystem können ihre Leistungsfähigkeit nur dann zu 100% ausspielen, wenn sie einen besonderen Bahnkörper bzw. besondere Busspur erhalten. Während jedoch die Straßenbahn auf begrünten Gleis einen erheblichen Beitrag zum Regenwasser-Management und Stadtklima beiträgt, kann eine Busspur nur als weiteres Asphaltband ohne ökologischen Mehrwert durch die Stadt gezogen werden.

Energetisch gesehen ist die Straßenbahn das sparsamere und energieeffizientere Verkehrsmittel, denn zum einen wird sie extern mit Energie versorgt und zum anderen kann sie Bremsenergie in das Netz zurückspeisen und damit den Gesamtenergiebedarf erheblich reduzieren. Das Bussystem wiederum benötigt entweder Batterien oder Brennstoffzellen, die zusätzliches Gewicht in das Fahrzeug bringen und damit den Energieverbrauch erhöhen, sowie gesonderte Ladeinfrastruktur in Form von Ladepunkten bzw. Wasserstofftankstellen.
Selbstverständlich müssen Straßenbahngleise regelmäßig instandgehalten werden. Dies gilt aber auch für ein solches Bussystem, das auf eine Spurführung angewiesen ist. Wie bei vielen Busspuren ist damit zu rechnen, dass sich die Fahrbahnbeläge innerhalb kürzester Zeit mittels Spurrillenbildung, Wellenbildung und/oder Schlaglöchern ungewöhnlich rasch abnutzen. Dadurch verschlechtert sich der Fahrkomfort für die Fahrgäste und die Notwendigkeit von Reparaturen lassen die Kosten ansteigen.

Stadtverträgliche Verkehrsplanung muss unter vielseitigen Aspekten von Transportkapazität, über Raumbedarf bis hin zur Stadtgestaltung und im wahrsten Sinne Klimatisierung ein ganzes Portfolio an Anforderungen zu einer sinnvollen Synthese führen. Und genau das spiegelt der Verkehrsmittel-Mix der SWM/MVG wider.

Die MVG/SWM betreibt U-Bahnen, Straßenbahnen und Busse. Durch die Nutzung der Vorteile der unterschiedlichen Verkehrsmittel und deren Vernetzung bieten wir den Bürger*innen einen nachhaltigen Nahverkehr unter Berücksichtigung wirtschaftlicher Vorgaben. Der sinnhafte Ausbau dieser drei Verkehrsträger steht im Vordergrund unserer Strategie. Ein solches Bussystem wie von Ihnen angesprochen lässt sich weder in das Bus- noch das Straßenbahnsystem integrieren und müsste als völlig neuer Verkehrsträger geplant und umgesetzt werden und wäre damit eine kostenintensive Stand-Alone-Lösung.

Ihre Fragen beantworte ich einzeln wie folgt:

Frage 1:
Wie hoch sind die reinen Baukosten und die Lebenszykluskosten für den Fahrbahnbau aufgeschlüsselt nach Ausführung in Asphalt, Beton und Trambahngleis?

Antwort:
Die Frage zu Investitions- und Unterhaltskosten für den Fahrbahnbau aufgeschlüsselt nach diesen Kategorien kann an dieser Stelle nicht beantwortet werden.

Frage 2:
Wie unterscheiden sich Lärmemissionen von Trambahnen und Trambahnen ohne Schienen (auch rein elektrisch betriebene Modelle sind zu berücksichtigen)?

Antwort:
Zur Beantwortung dieser Frage sind Messfahrten erforderlich, die weder die LHM noch die SWM bisher in Auftrag gegeben haben. Daher lässt sich diese Frage aktuell nicht beantworten.

Frage 3:
Wie unterscheidet sich die Belastung der Infrastruktur durch Vibrationen?

Antwort:
Diese Frage lässt sich an dieser Stelle nicht beantworten. Hierzu sind Messungen erforderlich, die weder die LHM noch die SWM bisher durchgeführt haben (und auch eigenständig nicht durchführen können).

Frage 4:
Mit welchem Vorlauf wären veränderte Routenführungen bei den Systemen möglich?

Antwort:
Diese Frage lässt sich nicht detailliert beantworten, allerdings bestehen bereits andere Ansätze zur Flexibilisierung der Routenführung bei gleichzeitigem Kapazitätsausbau. Das Forschungsprojekt MINGA befasst sich u.a. mit der technischen Weiterentwicklung des Systems Bus. Zwei Solobusse sollen mittels einer elektronischen Deichsel gekuppelt werden können und als Verband verkehren, wobei nur das vordere Fahrzeug durch eine*n Fahrer*in besetzt ist und der nachfolgende Bus durch mehrere technische Systeme dem vorausfahrenden exakt folgt. Dieses technische System bietet ein enormes Potential auf Basis der etablierten Bustechnik und könnte perspektivisch auch längere Fahrzeugeinheiten ermöglichen. Diese benötigten dann aber auch einen komplett vom MIV abgetrennten Fahrweg und entsprechend lange Haltestellen.

Frage 5:
Wie schnell ließen sich erste Neubaustrecken realisieren?

Antwort:
Diese Frage lässt sich detailliert nicht beantworten. Ein wichtiges Qualitätsmerkmal eines leistungsfähigen und störungsarmen Nahverkehrssys-

tems sind vom MIV getrennte Fahrbahnen, um am MIV-Stau vorbeizufahren und kurze, attraktive Fahrzeiten zu ermöglichen. Diese Merkmale wären auch bei einem derartigen System wie einer Tram ohne Schienen erforderlich.
Die batteriebetriebenen Busfahrzeuge benötigen aufgrund ihrer Fahrzeuglänge, ihres Gewichts und der begrenzten Batteriekapazitäten heute und auch in absehbarer Zeit regelmäßige Nachladepunkte auf der Strecke und an den Endpunkten. Es bestehen demnach umfangreiche Infrastrukturausbaubedarfe.
Es ist daher von keiner schnelleren Inbetriebnahme von Neubaustrecken mit schienenlosen Trambahnen im Vergleich zu Trambahnen mit Schienen auszugehen.

Frage 6:
Welche Kostenvorteile bestehen durch eventuell geteilte Infrastruktur (Werkstätten, Betriebshöfe, etc.)?

Antwort:

Hinsichtlich der Infrastruktur muss aufgrund der größeren Fahrzeuglänge gegenüber dem bestehenden Busverkehr von neuen Werkstatt- und Betriebshofanlagen mit entsprechenden Kosten und Planungs-, Genehmigungs- und Bauzeiträumen ausgegangen werden.
Ein effizienter Einsatz von Finanzmitteln und Ressourcen sollte sich auf die bestehenden Systeme mit hohen Transportkapazitäten U-Bahn, Tram und Bus und deren technische Weiterentwicklung sowie auf neue flexible Systeme zur zeitlichen und räumlichen Ergänzung konzentrieren.

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

Schon wieder Sperrung der S-Bahn-Stammstrecke trotz Großveranstaltungen: Wie kann das verhindert werden?
Anfrage Stadtrats-Mitglieder Nicola Holtmann und Tobias Ruff (Fraktion ÖDP/München-Liste) vom 12.5.2025

Antwort Mobilitätsreferent Georg Dunkel:

In Ihrer Anfrage vom 12.5.2025 legen Sie folgenden Sachverhalt zu Grunde:
„Am Wochenende des 10./11. Mai 2025 war die Münchner S-Bahn-Stammstrecke aufgrund von Bauarbeiten schon wieder gesperrt. Schon wieder war an diesem Wochenende der Veranstaltungskalender übervoll: Parallel fanden die Lange Nacht der Musik, das Frühlingsfest auf der Theresienwiese, der Giro di Monaco, der 100. Geburtstag des Deutschen Museums und ein Heimspiel des FC Bayern statt.
Trotz des absehbaren Andrangs wurden die städtischen Verkehrsangebote offenbar nicht verstärkt. Viele Bürger:innen und der Verein Trambahnfreunde e.V. äußerten ihr Unverständnis darüber, dass solche Überschneidungen immer wieder auftreten. Die Fraktion ÖDP/München-Liste bemängelte zum Beispiel bereits die Sperrungen der Stammstrecke an den Adventswochenenden 2024. Auf unseren Antrag wurde geantwortet, man würde bei künftigen Angebotsplanungen unser Anliegen aufnehmen.[1] Das ist aber nun wieder nicht geschehen.
Die wiederholte schlechte Abstimmung zwischen der Deutschen Bahn, dem MVV, der MVG und der Landeshauptstadt München führt regelmäßig zu Unmut bei Fahrgästen und stellt die Funktionsfähigkeit des öffentlichen Verkehrs bei Großveranstaltungen in Frage.

1 Antrag und Antwort 20-26 / A 05247"

Herr Oberbürgermeister Reiter hat mir Ihre Anfrage zur Beantwortung zugeleitet: Die verspätete Beantwortung bitten wir zu entschuldigen. Die in der Anfrage aufgeworfenen Fragen beantworte ich wie folgt:

Frage 1:
Wann und auf welchem Weg wurde die Landeshauptstadt München über die Sperrung der S-Bahn-Stammstrecke am 10./11. Mai 2025 informiert?

Antwort:
Die S-Bahn-Stammstrecke ist einer der am höchsten belasteten Schienenwege in Europa. Zur Hauptverkehrszeit verkehren bis zu 30 Züge pro Stunde und Richtung. Somit verkehren pro Tag bis zu 1.000 Züge auf der Stammstrecke. Dementsprechend hoch ist der Wartungsaufwand, um die Strecke instand zu halten. Die Deutsche Bahn setzt hierfür Sperrpausen

ein, die in der Regel ein ganzes Wochenende dauern. Bereits seit Jahren etabliert ist dabei die Sperrpause am zweiten Maiwochenende sowie am dritten Oktoberwochenende, an dem die Stammstrecke regulär zwischen Ostbahnhof und Pasing gesperrt wird.
Aufgrund zusätzlicher Arbeiten wie beispielswiese die Errichtung und Inbetriebnahme des neuen elektronischen Stellwerks München-Ost mussten diese Sperrpausen in der letzten Zeit jedoch häufiger durchgeführt werden. Über diese Sperrpausen wird dabei jeweils einige Wochen im Voraus informiert, unter anderem auf der Website *https://www.s-bahn-muenchen.de/fahren/baustellen/stammstrecke*.
Die Stadt München wird dabei über anstehende Baumaßnahmen in der Regel nicht gesondert informiert.

Frage 2:
Welche Abstimmungen finden im Vorfeld geplanter Sperrungen oder Baumaßnahmen zwischen DB Netz, MVV, MVG und der Landeshauptstadt München statt?

Antwort:
Zur Beantwortung dieser Frage haben wir um eine Stellungnahme bei der MVG gebeten. Diese teilte uns Folgendes mit:

„Im Rahmen regelmäßiger Abstimmungen auf Arbeitsebene informieren sich die S-Bahn und die MVG gegenseitig über anstehende Baumaßnahmen und stimmen ggf. Verstärkungsbedarfe ab. Am betreffenden Wochenende beschränkte sich die Verstärkung auf eine Ausweitung des Angebotes der Buslinie 130 und der Linie U4. Aufgrund der Ressourcensituation ist eine großzügige Verstärkung der Tram/U-Bahn derzeit insbesondere bei größeren Sperrungen der Stammstrecke leider nicht realisierbar."

Frage 3:
Gibt es regelmäßige Koordinierungsrunden zu Großveranstaltungen und Infrastrukturmaßnahmen? Falls nein: Plant die Landeshauptstadt, solche Formate künftig einzuführen oder einzufordern?

Antwort:
Im Vorfeld geplanter Sperrungen finden in der Regel keine Koordinierungsrunden statt. Die Bauherr*innen DB InfraGo sowie MVG achten in ihrer Baustellenplanung bereits darauf, dass diese nicht zu Zeiten wichtiger Großveranstaltungen wie dem Münchner Oktoberfest, absehbaren Großmessen oder Konzerten stattfinden. Zudem wird versucht, Baumaßnah-

men zeitlich und räumlich so zu koordinieren, dass sich diese nicht gegenseitig beeinflussen.
Aufgrund der großen Anzahl an Veranstaltungen im Stadtgebiet wird es jedoch nie vollständig möglich sein, eine zeitliche Überschneidung von Veranstaltungen und Baumaßnahmen komplett zu verhindern. Die Einrichtung einer solcher zusätzlichen Koordinierungsrunde erachten wir daher als nicht zielführend.

Frage 4:
Welche Möglichkeiten hat die Stadt, auf MVG oder MVV einzuwirken, damit bei Ausfällen oder Sperrungen das städtische Angebot gezielt angepasst oder ausgeweitet wird?

Antwort:
Für die Betriebsplanung, also auch die Planung von Schienenersatzverkehren oder die Verstärkung von Grundtakten anderer Verkehrsmittel, sind die Verkehrsunternehmen selbst zuständig. In der Vergangenheit gab es beispielsweise häufiger eine durch die Deutsche Bahn bestellte Taktverdichtung auf der Linie 19 oder der U5.
Wir gehen zudem davon aus, dass die Verkehrsunternehmen alles daransetzen, die Auswirkungen auf ihre Fahrgäste möglichst gering zu halten. Eine Intervention seitens der Stadt München wäre insofern wenig zielführend.

Frage 5:
Welche Maßnahmen sieht der Oberbürgermeister, um die Abstimmung zwischen den Verkehrsakteuren insgesamt zu verbessern – insbesondere im Hinblick auf die Verlässlichkeit und Belastbarkeit des Nahverkehrs bei Großereignissen?

Antwort:
Siehe Antwort auf 4. Wir weisen zudem darauf hin, dass Baumaßnahmen häufig bereits Jahre im Voraus geplant werden und daher nicht beliebig abgesagt und verschoben werden können. Veranstalter*innen können zudem darauf achten, Veranstaltungen nicht für das zweite Maiwochenende oder das dritte Oktoberwochenende zu planen, da hier jährlich wiederkehrend Baumaßnahmen stattfinden.

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

Anträge und Anfragen aus dem Stadtrat

Mittwoch, 20. August 2025

Widersprüchliche Entscheidungen beim „Bierverkaufsverbot“ – hat der Bürgermeister seinen zuständigen Bereich noch im Griff?
Anfrage Stadträte Manuel Pretzl und Thomas Schmid (Stadtratsfraktion der CSU mit FREIE WÄHLER)

Wie ernst meint es der Oberbürgermeister mit der Kontrolle öffentlicher Baustellen?
Anfrage Stadtrats-Mitglieder Leo Agerer, Sabine Bär, Hans Hammer, Hans-Peter Mehling und Thomas Schmid (Stadtratsfraktion der CSU mit FREIE WÄHLER)

Was hat es mit der „Geisterbaustelle“ Westermühlstraße auf sich?
Anfrage Stadträte Hans Hammer und Hans-Peter Mehling (Stadtratsfraktion der CSU mit FREIE WÄHLER)

Strafjustizzentrum: Freistaat in die Verantwortung nehmen
Antrag Stadtrats-Mitglieder Kathrin Abele, Simone Burger, Anne Hübner, Dr. Christian Köning und Lars Mentrup (SPD-Fraktion)

Keine Verschleppung von Armutsbericht und Armutskonferenz – Sofortige Handlungsfähigkeit der Fachstelle Armutsbekämpfung sicherstellen
Antrag Stadtrats-Mitglieder Marie Burneleit, Stefan Jagel, Thomas Lechner und Brigitte Wolf (Die Linke / Die PARTEI Stadtratsfraktion)

Verschiebung von Armutsbericht und Armutskonferenz – Welche Priorität hat Armut noch für das Sozialreferat?
Anfrage Stadtrats-Mitglieder Marie Burneleit, Stefan Jagel, Thomas Lechner und Brigitte Wolf (Die Linke / Die PARTEI Stadtratsfraktion)

Stadtrat

Impressum: Die presserechtliche Verantwortung für die nachfolgenden Anträge und Anfragen liegt bei den jeweiligen Stadtratsmitgliedern. Alle: Rathaus, 80313 München; Druck: Stadtkanzlei

CSU-FW-Fraktion im Stadtrat | Tel.: 089 233 92650 | Fax: 089 233 92747 | csu-fw-fraktion@muenchen.de

ANFRAGE

An Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter

Rathaus, Marienplatz 8, 80331 München

20.08.2025

Widersprüchliche Entscheidungen beim „Bierverkaufsverbot“ – hat der Bürgermeister seinen zuständigen Bereich noch im Griff?

In der vergangenen Woche wurde von der zuständigen Kreisverwaltungsreferentin, Dr. Hanna Sammüller, ein „Bierverkaufsverbot“ ab 22:00 Uhr für die „Spätis“ im Univiertel erlassen. Nur wenige Tage später hob der zuständige Bürgermeister für das Kreisverwaltungsreferat, Dominik Krause, diese Entscheidung wieder auf. Beide sind Mitglieder derselben Partei, den Grünen. Dieses widersprüchliche Vorgehen wirft erhebliche Fragen zur politischen und administrativen Konsistenz innerhalb der Stadtspitze auf. Es entsteht der Eindruck, dass Entscheidungen vorschnell, unkoordiniert und ohne ausreichende Abwägung getroffen und anschließend unter medialem Druck revidiert werden. Dies untergräbt die Glaubwürdigkeit der Verwaltung und führt bei Bürgerinnen, Bürgern und Betroffenen zu erheblicher Verunsicherung.

Daher fragen wir den Oberbürgermeister:

1. Wie erklärt sich die Stadtspitze die widersprüchlichen Entscheidungen von Kreisverwaltungsreferentin Frau Dr. Sammüller und Herrn Bürgermeister Krause in derselben Angelegenheit?

2. Hat der Oberbürgermeister diese Entscheidung in seiner urlaubsbedingten Abwesenheit unterstützt bzw. wurde er vor der Entscheidung von Herrn Krause hierüber informiert? Falls nein, ist eine solche Entscheidung, wie die des Herrn Bürgermeister Krause, während einer Stellvertretung so üblich?

3. Ist es zutreffend, dass das Kreisverwaltungsreferat und damit auch die Referentin dem Geschäftsbereich von Bürgermeister Krause zugeordnet sind? Wenn ja, wie ist es möglich, dass eine Entscheidung seiner Referentin von ihm wenige Tage später kassiert wird?

4. Hat Bürgermeister Krause seine Entscheidung allein aufgrund des öffentlichen und medialen Drucks getroffen?

5. Warum erweckt Herr Bürgermeister Krause öffentlich den Anschein, als sei er nicht in die ursprüngliche Entscheidung seiner eigenen Parteikollegin und Referentin eingebunden gewesen? War er das? Trägt der Bürgermeister Krause als zuständiger Referatsbürgermeister für das Kreisverwaltungsreferat nicht die politische Verantwortung für Entscheidungen seiner Referentin?

6. Wie soll die Öffentlichkeit das Vertrauen in die Konsequenz und Ernsthaftigkeit städtischer Entscheidungen behalten, wenn innerhalb einer Woche zwei führende Vertreter derselben Partei (Die Grünen) diametral entgegengesetzte Beschlüsse vertreten?

7. Kennt Bürgermeister Krause die Zuständigkeiten in seinem Geschäftsbereich und warum wurde nicht zuvor im Rahmen der Abwägung vor Erlass etwaiger Auflagen für das Univiertel eine einheitliche Linie zwischen Referentin und Bürgermeister gefunden?

8. Welche Kriterien führten ursprünglich im Rahmen der Abwägung (Verhältnismäßigkeit) zum Erlass des „Bierverkaufsverbots“ und welche zur schnellen Aufhebung? Welche Abstimmungen haben im Vorfeld zwischen Bürgermeister Krause und seiner Parteikollegin Frau Dr. Sammüller stattgefunden, bevor das Verbot erlassen wurde?

9. Wurde sowohl vor Erlass der Auflagen als auch vor der Rücknahme der Auflagen das Gespräch mit den betroffenen Anwohnern und Unternehmern gesucht? Falls nein, warum nicht und wann wird eine Rücksprache mit den eigentlich Betroffenen endlich geschehen?

10. Wurde die Entscheidung zum Verbot zu vorschnell und einseitig gefällt, ohne die notwendigen Beteiligungen oder Folgenabschätzungen vorzunehmen?

11. Welche Vorkehrungen wird die Stadt künftig treffen, um solch widersprüchliche und unklare Vorgehensweisen innerhalb der Verwaltung zu verhindern? Wie gedenkt die Stadtspitze künftig sicherzustellen, dass Entscheidungen in sensiblen Fragen der öffentlichen Ordnung und Sicherheit nicht durch parteiinterne Widersprüche ad absurdum geführt werden?

12. Wie will die Stadt das Vertrauen von Bürgerinnen und Bürgern in die Verlässlichkeit und Beständigkeit städtischer Entscheidungen in dieser Frage wiederherstellen?

Manuel Pretzl (Initiative)
Fraktionsvorsitzender

Thomas Schmid
Stadtrat

CSU-FW-Fraktion im Stadtrat: 089 233 92650 | Fax: 089 233 92747 | csu-fw-fraktion@muenchen.de

ANFRAGE

An Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter

Rathaus, Marienplatz 8, 80331 München

20.08.2025

Wie ernst meint es der Oberbürgermeister mit der Kontrolle öffentlicher Baustellen?

Der Stadtrat hat im Juli entschieden, die Bedingungen für die „nichtöffentlichen Baustellen“ in München und deren Umfang sowie die Betriebsdauer stärker zu reglementieren und finanziell zu verteuern, um damit die Beeinträchtigung der Münchner Bevölkerung zu reduzieren. Gegen den Wunsch der Stadtratsfraktion CSU mit FREIE WÄHLER wurde jedoch auch entschieden, keine vergleichbaren Maßnahmen für so genannte „öffentliche Baustellen“ zu veranlassen.

Letzteres wurde vor allem damit begründet, keine zusätzliche Bürokratie innerhalb der Verwaltung zu schaffen und auch keine Finanzmittel innerhalb der Verwaltung von so wörtlich „links nach rechts zu schaufeln“. Ergänzend wurde seitens der Verwaltung selbst darauf verwiesen, dass zukünftig der Umfang (in Fläche und Zeitdauer) „öffentlicher Baustellen“ stärker kontrolliert werden soll und die Verursacher im Falle von „Übertreibungen“ (wie unnötig langer Baustellenbetreib ohne aktives Arbeiten oder unnötiger Flächenverbrauch für den Baustellenbetrieb) angemahnt und zu Reduzierungsmaßnahmen aufgefordert werden sollen.

Dies erlauben wir uns, anhand von drei nachstehend aufgeführten, aktuellen Beispielen, zu hinterfragen:

1) Baustelle der Stadtwerke München GmbH (SWM) an der Rosenheimer Straße unmittelbar vor der Einmündung Friedenstraße in Fahrtrichtung Innenstadt

Hier werden die beiden Fahrspuren ca. 300 m vor der Einmündung wegen einer privaten Baustelle zunächst auf eine Spur verringert und dann ca. 50m vor dem Einmündungsbereich erneut, wegen der „öffentlichen“ Baustelle der SWM, auf eine Spur verringert und anschließend in die Busspur geleitet, welche sich der ankommende Verkehr dann auch noch durch Einfädelung mit dem vorfahrtsberechtigten Busverkehr der Münchner Verkehrsgesellschaft teilen muss. Eine behelfsmäßige Fortführung von Geh- und Radweg (gemeinsame Nutzung bis zur Einmündung) wurde eingerichtet. Benötigt wird diese Baustelle von den SWM im Rahmen der Einbringung von Fernwärmeleitungen als Anbindung des Eckgebäudes Rosenheimer-/Friedensstraße an das bereits in der Straße verlegte Fernwärmenetz. Die Baustelleneinrichtung in der existenten Art wurde bereits im Juni getätigt und zunächst mit einem Hinweisschild der SWM versehen, welches

auf eine Dauer von April - Mai 2025 (!!) verwies. Immerhin schon nach zwei Tagen wurde das Schild überklebt und mit dem Hinweis auf eine Baustellendauer von Juli bis September versehen. Ca. 3-4 Tage wurde vor Ort mit einem Bagger der Kanal zum Gebäude aufgegraben und mit Spundwänden versehen. Seit diesem Zeitpunkt ist auf der Baustelle keinerlei Betrieb zu beobachten. Der tägliche Rückstau im morgendlichen Berufsverkehr reicht teilweise bis zur Anzinger Straße zurück und es kommt immer wieder zu kritischen Situationen im Bereich der gemeinsamen Nutzung der Busspur mit dem MIV rund um die Einmündung Friedensstraße.

Wir fragen deshalb den Oberbürgermeister:

a) Wie lange soll der beschriebene Baustellenbetrieb der SWM mit Verkehrsgefährdung hier noch andauern, ohne dass tatsächlich gearbeitet wird?

b) Wie lange dauert es tatsächlich, den Fernwärmeanschluss für das Gebäude herzustellen, die Grube zu verfüllen und die Baustelle zurückzubauen?

c) Warum wird eine solch örtlich kritische Baustelle seitens der SWM nicht nur so lange wie für die tatsächlichen Baumaßnahmen nötig und nicht so zeitlich beschränkt wie möglich betrieben?

d) Wann wurde diese „öffentliche Baustelle“ durch die genehmigende Verwaltung hinsichtlich des zeitlichen und flächenmäßigen Umfangs sowie eines aktiven Baubetriebs überprüft?

2) Nutzung der überwiegenden Fläche des Parkplatzes am „Schwanseeplatz“ als Materiallagerflächen durch die SWM

Entlang der Ständlerstraße wurde von der Schwanseestraße bis zur Trambahnwerkstätte an der Ständlerstraße und weiter bis zur Einmündung der Traunreuter Straße ein Baustellenbetrieb über zwei der drei Fahrspuren aufgebaut und durch die SWM gelegentlich daran gearbeitet. Hierfür wurde bereits seit mehr als einem halben Jahr ein großer Teil des Parkplatzes am sog. „Schwanseeplatz“ abgegrenzt und zu Materiallagerzwecken verwendet. Diese Fläche ist zwischenzeitlich kaum noch mit Material belegt, aber weiterhin dem Verkehr entzogen.

Wir fragen deshalb den Oberbürgermeister:

a) Wann wird der Baustellenbetrieb (derzeit nur noch zwischen der Trambahnwerkstätte und der Traunreuter Straße) endlich beendet und die Baustelle endgültig zurückgebaut.

b) Wann wird der vollständige Parkplatz am „Schwanseeplatz“ geräumt und der Öffentlichkeit wieder vollständig zur Nutzung zugänglich gemacht?

c) Wie und in welchen Abständen werden vergleichbare „öffentliche Baustellen“ durch die Verwaltung zukünftig kontrolliert und dafür gesorgt, dass der Umgriff so gering wie möglich, die Bauzeit so kurz wie möglich und der Baustellenbetrieb nur so lange wie unbedingt nötig erfolgt?

3) Baustellen-Sperrung der freilaufenden Abbiegung von der Floriansmühlstraße in die Freisinger Landstraße

Hier wurde eine Baustelle durch die SWM eingerichtet, um Reparaturen an der Wasserleitung durchzuführen. Das Baustellenschild vor Ort besagt, dass die Baumaßnahmen Ende Juli 2025 abgeschlossen sein sollten. Tatsächlich ist der derzeitige Baustellenzustand schon seit Mitte Juli 2025 unverändert. Die Grube ist verfüllt und der Kies fertig gerüttelt, es fehlt lediglich die ordnungsgemäße Wiederherstellung der Asphalt-/Teerschicht.

Wir fragen deshalb den Oberbürgermeister:

a) Wann wird der Baustellenbetrieb abgeschlossen und die Baustelle zurückgebaut.

b) Werden durch die zuständigen Verwaltungsteile die avisierten Zeiträume eines Baustellenbetriebs z.B. der SWM kontrolliert und überprüft, ob das vorgesehene Baustellenende auch eingehalten und die Baustelle zurückgebaut wird?

Hans-Peter Mehling (Initiative)
Stadtrat

Leo Agerer
Stadtrat

Hans Hammer
Stadtrat

Sabine Bär
Stadträtin

Thomas Schmid
Stadtrat

CSU-FW-Fraktion im Stadtrat | Tel.: 089 233 92650 | Fax: 089 233 92747 | csu-fw-fraktion@muenchen.de

ANFRAGE

An Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter

Rathaus, Marienplatz 8, 80331 München

20.08.2025

Was hat es mit der „Geisterbaustelle“ Westermühlstraße auf sich?

Der Bildzeitung vom 14.08.25 ist zu entnehmen, dass in der Westermühlstraße seit 04.08.2025 wegen einer Baustelle 50 Parkplätze durch das Aufstellen von Halteverbotsschildern geräumt wurden, dort bisher (Stand: 14.08.2025) aber noch keinerlei Arbeiten begonnen haben[1]. Des Weiteren scheint in der Stadtverwaltung auf Anfrage der Bildzeitung hin vom Baureferat bis hin zum Mobilitätsreferat (MOR) niemand Bescheid zu wissen, wer das Aufstellen dieser Halteverbotsschilder genehmigt hat. Auf Recherche der Bildzeitung hat sich ergeben, dass die Stadtwerke München GmbH (SWM) die Schilder aufgestellt haben, um den Straßenbelag zu sanieren aber die ausführende Firma „krankheitsbedingt […] den Arbeitsbeginn leider um zwei Wochen verschieben“ musste.

Vor diesem Hintergrund bitten wir daher um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Ist die Darstellung in der BILD über die sogenannte „Geisterbaustelle“ richtig?
2. Warum wurde das absolute Halteverbot nicht zumindest temporär wieder aufgehoben, bis die Baumaßnahmen tatsächlich begonnen werden?
3. Warum wussten laut Darstellung der BILD scheinbar weder das Baureferat noch das MOR über diese Maßnahme Bescheid?
4. Sind die SWM berechtigt, eigenmächtig Parkverbotszonen festzulegen und zu beschildern?
5. War das MOR informiert und hat es diese Parkverbotszonen genehmigt?
6. Falls die SMW nicht berechtigt sind, Parkverbotszonen festzulegen und zu beschildern und diese Parkverbotszone vom MOR nicht genehmigt war, wie konnte es dann zu der Beschilderung kommen?

Hans Hammer (Initiative)
Stadtrat

Hans-Peter Mehling
Stadtrat

[1] https://www.bild.de/regional/muenchen/muenchen-mysterioese-parkplatz-sperrung-sorgt-fuer-verwirrung-689c6b3fb7e38d4fabb21bd7

SPD
FRAKTION
IM MÜNCHNER
STADTRAT

Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus

München, 20.08.2025

Strafjustizzentrum: Freistaat in die Verantwortung nehmen

A N T R A G

ANTRAG

Der Oberbürgermeister soll sich beim Freistaat dafür einsetzen, dass dieser sein Versprechen einhält und das Gelände des Strafjustizzentrums selbst entwickelt. Dazu gehört auch, dass die zugesagte Machbarkeitsstudie veröffentlicht wird, um für Transparenz zu sorgen. Auf dem Gelände soll dringend bezahlbarer Wohnraum entstehen – statt teurer Büros oder Luxuswohnungen.

BEGRÜNDUNG

Der Freistaat hat angekündigt, das Strafjustizzentrum zu verkaufen, anstatt selbst Wohnraum zu schaffen. Ein Verkauf an den Höchstbietenden würde jedoch die Gentrifizierung in der Maxvorstadt weiter vorantreiben und Verdrängung verschärfen – so wie wir es bereits beim Gelände der LMU-Chemie, beim neuen Apple-Standort oder beim Frauengefängnis Neudeck erlebt haben.

Auch der Freistaat trägt Verantwortung für München und die Menschen, die hier wohnen. Ursprünglich wollte er mit dem Projekt zeigen, wie eine Umbaustadt (Wohnen auf ehemaligen Büroflächen) aussehen kann. Zu diesem Versprechen muss er stehen – statt mitten im Prozess eine Kehrtwende einzulegen.

SPD-Fraktion

Simone Burger
Anne Hübner
Dr. Christian Köning
Kathrin Abele
Lars Mentrup

Mitglieder des Stadtrates

An den Oberbürgermeister
Herr Dieter Reiter
80331 München

Die Linke
Die PARTEI
Stadtratsfraktion München

München, 20. August 2025

Antrag

Keine Verschleppung von Armutsbericht und Armutskonferenz – Sofortige Handlungsfähigkeit der Fachstelle Armutsbekämpfung sicherstellen

Das Sozialreferat wird beauftragt, umgehend alle notwendigen Schritte einzuleiten, damit der nächste Armutsbericht spätestens im Jahr 2026 vorgelegt und die nächste Armutskonferenz ebenfalls spätestens 2026 durchgeführt werden kann. Hierfür sind die Stellen der Fachstelle Armutsbekämpfung unverzüglich wiederzubesetzen oder durch geeignete Übergangslösungen (z. B. Abordnungen, externe Vergaben, Kooperationen mit wissenschaftlichen Einrichtungen) sicherzustellen.

Begründung

Die angekündigte Verschiebung des Armutsberichts auf 2028 und der Armutskonferenz auf 2027 ist ein sozialpolitischer Skandal. In einer Stadt wie München, in der die Lebenshaltungskosten explodieren und die soziale Spaltung immer tiefer greift, ist es unverantwortlich, die zentrale Grundlage für politische Entscheidungen (aktuelle Daten zur Armutslage) um Jahre zu verzögern.

Statt Transparenz über die sozialen Realitäten herzustellen, werden dringend notwendige Analysen verschleppt. Dass der Personalmangel und ein Stellenstopp hierfür als Begründung angeführt werden, offenbart, dass die Armutsbekämpfung im Sozialreferat und im Rathaus keine Priorität besitzt.

Gerade für armutsbetroffene Menschen, für Alleinerziehende, für Menschen ohne ausreichendes Einkommen, die tagtäglich mit steigenden Mieten und Lebenshaltungskosten kämpfen, ist diese Verzögerung ein Schlag ins Gesicht. Die Verschiebung signalisiert: Die Armut in München wird politisch ausgesessen, anstatt sie endlich entschlossen zu bekämpfen.

Die Landeshauptstadt München darf den dringend benötigten Armutsbericht und die Armutskonferenz nicht auf den Sankt-Nimmerleinstag verschieben. Der Stadtrat muss klarstellen, dass die Fachstelle Armutsbekämpfung unverzüglich arbeitsfähig gemacht wird und Armutsbekämpfung höchste politische Priorität hat.

Initiative:
Stadtrat Stefan Jagel

Stadtratsfraktion
Die Linke / Die PARTEI
dielinke-diepartei@muenchen.de
Telefon: 089/233-25 235
Rathaus, 80331 München

Gezeichnet:
Stadträtin Marie Burneleit
Stadträtin Brigitte Wolf
Stadtrat Thomas Lechner

Stadtratsfraktion
Die Linke / Die PARTEI
dielinke-diepartei@muenchen.de
Telefon: 089/233-25 235
Rathaus, 80331 München

An den Oberbürgermeister
Herr Dieter Reiter
80331 München

Die Linke
Die PARTEI
Stadtratsfraktion München

München, 20. August 2025

Anfrage

Verschiebung von Armutsbericht und Armutskonferenz – Welche Priorität hat Armut noch für das Sozialreferat?

Das Sozialreferat hat mitgeteilt, dass der nächste Armutsbericht erst im Jahr 2028 vorgelegt und die nächste Armutskonferenz erst im Jahr 2027 stattfinden soll – entgegen den bisherigen Planungen (Armutsbericht 2026, Armutskonferenz 2025).

Die Verschiebung des Armutsberichts und der Armutskonferenz um jeweils zwei Jahre bedeutet nicht nur einen organisatorischen Verzug, sondern hat auch schwerwiegende politische und soziale Folgen. Der Armutsbericht ist eine der zentralen Grundlagen für eine faktenbasierte Sozialpolitik in München. Er liefert nicht nur statistische Daten, sondern zeigt auch Handlungsperspektiven auf, wie Armut wirksam bekämpft werden kann.

Gerade in einer Stadt, in der die Mieten und Lebenshaltungskosten zu den höchsten in Deutschland gehören und die soziale Ungleichheit weiter zunimmt, ist es unverantwortlich, auf aktuelle Daten und Analysen mehrere Jahre zu verzichten. Die Betroffenen – insbesondere Alleinerziehende, Menschen mit geringem Einkommen und Haushalte, die auf Transferleistungen angewiesen sind – benötigen politische Maßnahmen, die auf einer aktuellen und fundierten Datengrundlage beruhen. Der Armutsbericht enthielt auch immer Handlungsempfehlungen.

Die Begründung, dass wegen des Stellenstopps die Fachstelle Armutsbekämpfung nicht arbeitsfähig sei, wirft zudem schwerwiegende Fragen nach den politischen Prioritäten auf. Gerade auch vor dem Hintergrund, dass der Armutsbericht offenbar kürzer geplant ist, ist eine Verschiebung nicht nachvollziehbar. Während in anderen Bereichen Mittel und Personal aufgestockt wurden, scheint die Armutsbekämpfung nachrangig behandelt zu werden. Dies sendet das fatale Signal, dass die Stadtgesellschaft mit der wachsenden sozialen Spaltung alleingelassen wird.

Die regelmäßige Veröffentlichung des Armutsberichts ist im Koalitionsvertrag festgeschrieben[1]. Dass diese Verpflichtung nun aus organisatorischen Gründen ausgehebelt werden soll, stellt einen Bruch mit den eigenen politischen Zielsetzungen dar. Auch die Verschiebung der Armutskonferenz – eines wichtigen Forums für Austausch, Öffentlichkeitsarbeit und Beteiligung – zeigt, dass Transparenz und Dialog über Armut in München ausgebremst werden.

[1] https://www.gruene-muenchen.de/wp-content/uploads/2020/04/Druckfassung_Koalitionsvertrag-2020_2026.pdf - Seite 17

Stadtratsfraktion
Die Linke / Die PARTEI
dielinke-diepartei@muenchen.de
Telefon: 089/233-25 235
Rathaus, 80331 München

Aus diesem Grund ist es dringend notwendig, die Hintergründe der Verschiebung transparent zu machen und die Stadtgesellschaft zu informieren, welche Schritte ergriffen werden, um den politischen Schaden und die Verzögerung in der Armutsbekämpfung zu begrenzen.

Wir bitten daher den Oberbürgermeister, folgende Fragen zu beantworten:

1. Welche konkreten Maßnahmen wurden unternommen, um die zeitgerechte Erstellung des Armutsberichts trotz Stellenbesetzungsstopps sicherzustellen?

2. Warum wurde der Stellenbesetzungsstopp auch auf die Fachstelle Armutsbekämpfung angewendet, obwohl es sich hierbei um eine für die Stadtgesellschaft zentrale Aufgabe handelt?

3. Inwiefern wurden alternative Lösungen geprüft, um den Armutsbericht dennoch 2026 vorzulegen (z. B. externe Vergabe, Kooperation mit Hochschulen, temporäre Abordnungen aus anderen Referaten)?

4. Welche Daten zur Armutsentwicklung in München sind derzeit verfügbar und in welcher Form können diese regelmäßig (mindestens jährlich) der Öffentlichkeit und dem Stadtrat zugänglich gemacht werden?

5. Wie gedenkt das Sozialreferat, die Verzögerung bei der Armutskonferenz zu kompensieren, um den Dialog mit Fachöffentlichkeit, Zivilgesellschaft und Betroffenen sicherzustellen?

6. Warum ist es nicht möglich, wie z. B. das Monitoring des Sozialreferates oder die Jahrbücher des Statistischen Amtes eine jährliche Aktualisierung und dies z.B. nur online zu erstellen?

Initiative:
Stadtrat Stefan Jagel

Gezeichnet:
Stadträtin Marie Burneleit
Stadträtin Brigitte Wolf
Stadtrat Thomas Lechner

Stadtratsfraktion
Die Linke / Die PARTEI
dielinke-diepartei@muenchen.de
Telefon: 089/233-25 235
Rathaus, 80331 München

Pressemitteilungen städtischer Beteiligungsgesellschaften

Mittwoch, 20. August 2025

Artenschutz in Aktion: Hellabrunns neuer Zuchthengst für Przewalski-Urwildpferde
Pressemitteilung Tierpark Hellabrunn

Die presserechtliche Verantwortung für die nachfolgenden Pressemitteilungen liegt jeweils bei der Beteiligungsgesellschaft, die sie herausgibt.

Hellabrunn
DER MÜNCHNER TIERPARK

Presseeinladung **Tierische Neuigkeiten**

Artenschutz in Aktion: Hellabrunns neuer Zuchthengst für Przewalski-Urwildpferde

München, 20.08.2025 – Mit dem Ziel, eine genetisch wertvolle Zuchtgruppe im Rahmen des Europäischen Erhaltungszuchtprogramms (EEP) aufzubauen, beherbergt der Tierpark Hellabrunn seit Juli 2025 einen neuen Przewalski-Hengst aus dem Zoo Edinburgh. Gemeinsam mit zwei Stuten aus Ungarn und Deutschland soll der junge Hengst künftig einen wichtigen Beitrag zur Erhaltung dieser stark gefährdeten Wildpferdeart leisten – ein konkretes Beispiel für die bedeutende Rolle moderner Zoos im internationalen Artenschutz.

Der Verlust ihres Lebensraums durch Umwandlung in Weideflächen, die dadurch erst möglichen Einkreuzung mit Hauspferden sowie Wilderei trieben das Przewalski-Urwildpferd an den Rand der Ausrottung. Ende der 1960er-Jahren wurde das letzte freilebende Exemplar gesichtet. Nur durch gezielte Zuchtprogramme in menschlicher Obhut konnte die Art überleben. Dank international koordinierter Bemühungen – wie dem EEP – wurden bereits Wiederansiedlungsprojekte in geeigneten Lebensräumen umgesetzt. Tierparks wie Hellabrunn haben in der Vergangenheit das Überleben gesichert und wollen auch zukünftig wieder eine Schlüsselrolle übernehmen– was einen hohen personellen und finanziellen Einsatz und viel Arbeit „im Hintergrund“ erfordert. Die wissenschaftliche Betreuung des Zuchtprogramms, die Forschung und Öffentlichkeitsarbeit spielen dabei eine wesentliche Rolle.

Aus diesem Anlass laden wir Vertreterinnen und Vertreter der Presse herzlich ein, den neuen Hengst um die Hellabrunner Przewalskipferd-Gruppe kennenzulernen – und mehr über die Artenschutzarbeit des Tierparks in diesem Bereich zu erfahren.

Wann: Dienstag, 26.08.2025 um 11:00 Uhr an der Przewalskipferd-Anlage in Hellabrunn

Treffpunkt um 10:45 Uhr, Flamingo-Eingang Tierpark Hellabrunn

Gesprächspartner vor Ort:
Dr. h.c. Rasem Baban, Vorstand und Tierparkdirektor
Dr. Christine Gohl, Tierärztin und Vet Adviser im EEP für Przewalskipferde
Dr. Eric Diener, Artenschutzkurator

Wichtige Hinweise:

Wir bitten Sie um vorherige **Anmeldung bis Montag, 25.08.25** unter presse@hellabrunn.de mit der Angabe der Personen, Kontaktdaten und der Redaktion.

Weitere Informationen:
Lisa Reininger
Pressesprecherin
Münchener Tierpark Hellabrunn AG
Tierparkstr. 30, 81543 München
Tel: +49(0)89 62508-718
Fax: +49(0)89 62508-52
Email: presse@hellabrunn.de
Website: www.hellabrunn.de

Münchener Tierpark Hellabrunn AG
Vorsitzende des Aufsichtsrates:
Verena Dietl, 3. Bürgermeisterin
Vorstand: Dr. h.c. Rasem Baban
Eingetragen in das Handelsregister
des Amtsgerichts München, HRB 42030
UST-IdNr.: DE 129 521 751