



Rathaus Umschau

Mittwoch, 28. Januar 2026

Ausgabe 18

ru.muenchen.de

Als Newsletter unter muenchen.de/ru-abo

Inhaltsverzeichnis

Terminhinweise für Medien	2
Meldungen	2
› Kommunalwahlen: Versand der Wahlbenachrichtigungen startet	2
› Roadmap Urbane Logistik	3
› Weißenburger Straße: Ergebnisse des Fußgängerzonen-Tests	5
› „Mir zenen do!“ – Lesung in jiddischer und deutscher Sprache	7
Antworten auf Stadtratsanfragen	8
Anträge und Anfragen aus dem Stadtrat	
Pressemitteilungen städtischer Beteiligungsgesellschaften	

Terminhinweise für Medien

Wiederholung

Donnerstag, 29. Januar, 18 Uhr, Festsaal im Alten Rathaus

Oberbürgermeister Dieter Reiter begrüßt die Gäste zum Neujahrsempfang für Schülersprecher*innen und Verbindungslehrkräfte.

Achtung Redaktionen: Für eine Teilnahme am offiziellen Teil des Empfangs bitte Presseausweis bereithalten.

Wiederholung

Donnerstag, 29. Januar, 18.30 Uhr, Kulturzentrum LUISE, Ruppertstraße 5

Stadtrat Andreas Babor (Stadtratsfraktion der CSU mit FREIE WÄHLER) spricht in Vertretung des Oberbürgermeisters ein Grußwort anlässlich des Vereinsjubiläums „10 Jahre Münchner Freiwillige – Wir helfen“.

Meldungen

Kommunalwahlen: Versand der Wahlbenachrichtigungen startet

(28.1.2026) Das Kreisverwaltungsreferat beginnt heute mit dem Versand der Wahlbenachrichtigungen für die Kommunalwahlen. Diese werden sortiert nach Postleitzahlen chargenweise an rund 1,1 Millionen wahlberechtigte Münchner*innen verschickt. Das Schreiben informiert über den Wahlraum und dessen Barrierefreiheit und enthält alle Informationen zur Briefwahl. Wer bis Sonntag, 15. Februar, keine Post vom Wahlamt bekommen hat, aber alle Voraussetzungen zur Wahl erfüllt, sollte sich umgehend an das Wahlamt wenden. Eine Übersicht über die Voraussetzungen bietet die Website www.muenchen.de/kommunalwahl.

Informationen zur Briefwahl

Wahlberechtigte sollten sich nach Erhalt der Wahlbenachrichtigung schnell entscheiden, ob sie ihre Stimme per Briefwahl oder im Wahlraum abgeben möchten. Anträge auf Briefwahl sind online seit dieser Woche bis Montag, 2. März, um 11 Uhr möglich unter www.briefwahl-muenchen.de. Über Anträge per Post informiert die Wahlbenachrichtigung.

Aufgrund einer Änderung der bayerischen Gemeinde- und Landkreiswahlordnung dürfen Briefwahlunterlagen in diesem Jahr erst drei Wochen vor dem Wahltermin ausgestellt werden. Den Versand übernimmt die Deutsche Post ab Montag, 16. Februar. Wer die Briefwahlunterlagen erhalten hat, sollte möglichst bald wählen und den Wahlbrief an das Wahlamt zu-

rückschicken. Dieser muss bis Sonntag, 8. März, um 18 Uhr beim Wahlamt eingehen, um in die Auszählung zu kommen.

Von Montag, 16. Februar, bis Freitag, 6. März, um 15 Uhr können Wahlberechtigte ihre Wahlunterlagen auch persönlich im Kreisverwaltungsreferat (Ruppertstraße 11) sowie in den Bezirksinspektionen abholen und vor Ort wählen. Ab Dienstag, 3. März, rät das Wahlamt, Briefwahlunterlagen grundsätzlich persönlich abzuholen. Eine Übersicht über alle Ausgabestellen und Öffnungszeiten bietet die Website www.muenchen.de/ausgabestellen-briefwahl.

Kontakt zum Wahlamt

Alle Fragen zu den Kommunalwahlen beantwortet der Chatbot des Wahlamts rund um die Uhr unter www.muenchen.de/kommunalwahl. Das Wahlamt ist telefonisch unter 089/233-96233 und per E-Mail an wahlamt.kvr@muenchen.de erreichbar.

Roadmap Urbane Logistik

(28.1.2026) Mit dem Beschluss zur „Teilstrategie Wirtschaftsverkehr – Urbane Logistik“ im Januar 2023 hatte der Stadtrat die Erarbeitung einer Strategie für den innerstädtischen Wirtschaftsverkehr beschlossen. In mehreren Workshops mit den wichtigsten Stakeholdern hat das Mobilitätsreferat die „Roadmap Urbane Logistik 2035“ entwickelt – einen mehrstufigen Plan für den urbanen Wirtschaftsverkehr bis 2035.

Der Mobilitätsausschuss des Stadtrats hat sich in seiner heutigen Sitzung mit der Roadmap befasst und das Mobilitätsreferat einstimmig mit der Weiterentwicklung beauftragt.

Mit einem umfassenden Maßnahmenkatalog will die Stadt München in der „Roadmap Urbane Logistik 2035“ auf das wachsende Paketaufkommen, die ambitionierten Klimaziele sowie den hohen Parkdruck reagieren, mit dem dienstleistende Betriebe zu kämpfen haben. Das Ziel dabei ist es, den Wirtschaftsverkehr (flächen-)effizienter, leiser und bis 2035 nahezu emissionsfrei zu gestalten – ohne die Ver- und Entsorgungssicherheit der Bürger*innen und Unternehmen zu gefährden. Die Roadmap nimmt dabei die Liefer-, Lade- und Handwerksverkehre im Stadtgebiet, insbesondere in den hochverdichteten Innenstadtgebieten sowie im Bereich der historischen Altstadt, in den Fokus.

Oberbürgermeister Dieter Reiter: „Handwerks- und Lieferbetriebe müssen möglichst nah am Kunden parken können. Das vermeidet nervenaufreibende Park-Such-Verkehre und reduziert die Belastung für die Anwohnerinnen und Anwohner. Nicht alles kann mit dem Lastenrad bis zur Tür gebracht werden und gerade Handwerker brauchen kurze Wege, um schnell mit allen Geräten vor Ort sein zu können. Deshalb halte ich es für absolut wichtig, hier mit einem großen Maßnahmenpaket auf die unterschied-

lichen Anforderungen einzugehen und dieses gemeinsam mit den Wirtschaftsverbänden und -kammern weiterzuentwickeln.“

Mobilitätsreferent Georg Dunkel: „Mit der Roadmap wollen wir dazu beitragen, den Liefer- und Dienstleistungsverkehr zu modernisieren und eine effiziente, flächensparende und saubere Logistik als Rückgrat unserer Wirtschaft fördern. Gerade durch die Digitalisierung haben wir hier heute deutlich mehr Möglichkeiten als noch vor ein paar Jahren. Und die Entwicklung geht weiter – weshalb es uns wichtig ist, die Roadmap in den nächsten Jahren gemeinsam mit den Wirtschaftsverbänden und -kammern weiterzuentwickeln. Denn die Logistik nimmt auch eine Schlüsselrolle dabei ein, das Ziel der Landeshauptstadt München, bis 2035 klimaneutral zu werden, zu erreichen.“

Die „Roadmap Urbane Logistik“ beschreibt konkrete Maßnahmen, die sich in drei zeitliche Phasen bis 2035 gliedern und sieben Handlungsfelder umfassen – vom effektiven Flächenmanagement durch Ausbau und Digitalisierung von 2L (Laden, Liefern)- und 3L (Laden, Liefern, Leisten)-Zonen über den Ausbau anbieteroffener Übergabepunkte bis hin zum kommunalen Logistikmanagement.

Die Handlungsfelder sollen durch konkrete Maßnahmen und Projekte mit Leben gefüllt werden. So ist etwa geplant, das Netz an sogenannten Mikro-Depots und anderer Infrastruktur für die Radlogistik weiter auszubauen. Auch das Konzept der anbieteroffenen Paketstationen, der „München Boxen“, soll weiter ausgerollt werden. Daneben ist der Ausbau der Zonen für Laden, Liefern und Leisten im Stadtgebiet geplant. Um Fehlbeparkungen der Zonen zu vermeiden, wurde außerdem an der Optimierung der Markierung und Beschilderung der Zonen gearbeitet. Unter anderem wurde die Markierung einiger Zonen im Stadtgebiet bereits um den Schriftzug „Lieferzone“ erweitert. Die Wirksamkeit wird nun evaluiert.

In einem anderen Pilotprojekt sollen zudem die Möglichkeiten der Digitalisierung von Lieferzonen getestet werden. Weil es zur besseren Nutzung der begrenzt verfügbaren Flächen im Stadtgebiet wichtig ist, dass Lieferfahrzeuge möglichst effizient genutzt und Leerfahrten vermieden werden, sollen Maßnahmen geprüft werden, die eine Integration von Ver- und Entsorgung ermöglichen. Auch durch eine Bündelung von Sendungen auf der letzten und vorletzten Meile – vom Depot zu den Endkund*innen beziehungsweise vom Verteilzentrum zu kleineren Depots – können Kapazitäten besser genutzt werden. Dafür sollen KI-gestützte Lösungen getestet werden.

Die „Roadmap Urbane Logistik 2035“ stellt eine strategische Grundausrichtung dar. Die Handlungsfelder und Projekte sollen fortlaufend und in Abstimmung mit den beteiligten Akteur*innen unter anderem in einem Runden Tisch Wirtschaftsverkehr weiterentwickelt werden. Seit Herbst 2025 wird zudem gemeinsam mit den Stakeholdern an einem Konzept für den schweren Güterverkehr gearbeitet.

Weißenburger Straße: Ergebnisse des Fußgängerzonen-Tests

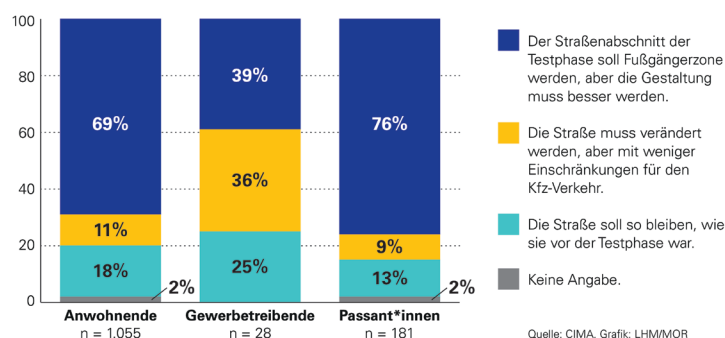
(28.1.2026) Rund 300 Anwohnende, Gewerbetreibende und weitere Interessierte sind gestern auf Einladung des Mobilitätsreferats und des Bezirksausschusses 5 (Au-Haidhausen) zusammengekommen, um sich über die Evaluationsergebnisse der Testphase der Fußgängerzone in der Weißenburger Straße zu informieren.

Bürgermeister Dominik Krause: „Eine große Mehrheit der Anwohner*innen und Passant*innen befürwortet eine Fußgängerzone in der Weißenburger Straße – sofern diese attraktiv gestaltet ist. Auch von den Gewerbetreibenden gibt es ein klares Votum für eine Veränderung. Das zeigt: Die Menschen rund um die Weißenburger Straße wünschen sich mehr Aufenthaltsqualität und Verkehrsberuhigung in ihrem Viertel. Sie wollen aber keinen Schnellschuss, sondern eine Gestaltung mit Hand und Fuß. Ich wünsche mir eine Lösung, die alle Interessen berücksichtigt. Denn Stadtgestaltung kann nur in einem guten Miteinander funktionieren.“

Mobilitätsreferent Georg Dunkel: „Die Testphase der Fußgängerzone in der Weißenburger Straße war heiß diskutiert – was nachvollziehbar ist, weil sich eine solche Änderung auf viele Menschen ausgewirkt hat. Während der Testphase hat sich einerseits bürgerschaftliches Engagement gezeigt, andererseits gab es bei manchen auch Unzufriedenheit. Am Ende waren sich aber die meisten einig, dass es eine Veränderung braucht. Auf dieser Einigkeit sollten wir aufbauen und gemeinsam die Zukunft der Weißenburger Straße gestalten.“

Vor und während der Testphase wurden Verkehrszählungen im betroffenen Straßenabschnitt zwischen dem Weißenburger und dem Pariser Platz und im umliegenden Straßennetz sowie Parkraumerhebungen im gesamten Lizenzgebiet Franzosenviertel durchgeführt. Die Zahlen zeigen, ob und wie sich die Fußgängerzone auf den Kfz-, Fuß-, Rad- und Lieferverkehr ausgewirkt hat. Daneben wurden Anwohnende, Gewerbetreibende und Passant*innen befragt. Außerdem floss das Feedback aus Informationsveranstaltungen, Bürgersprechstunden oder Mails in die Bewertung ein. Eine deutliche Mehrheit der Befragten über alle Nutzergruppen hinweg wünscht sich grundsätzlich eine Veränderung der Weißenburger Straße.

Was wünschen Sie sich zukünftig für den Abschnitt der Weißenburger Straße, in dem die Testphase stattgefunden hat?



Verkehrszahlen

Während der Testphase der Fußgängerzone nahm der Fußverkehr um rund 12 Prozent zu, blieb mit 91 Prozent allerdings überwiegend auf den Gehwegen. Der Kfz-Verkehr ging um rund 85 Prozent zurück, die verbleibenden etwa 15 Prozent waren vor allem auf Lieferverkehre und verstärkte Grundstückszufahrten mangels Parkmöglichkeiten am Straßenrand zurückzuführen. Der Parkdruck nahm zu, da im Bereich der Fußgängerzone keine Parkmöglichkeiten bestanden. Der Kfz-Verkehr verlagerte sich vor allem in die nächstgelegenen Umfahrungsmöglichkeiten, etwa in die Lothringer Straße westlich der Pariser Straße, gleichzeitig waren in anderen Straßenabschnitten, wie der Weißenburger Straße östlich des Pariser Platzes, etwas weniger Kfz unterwegs.

Für den Radverkehr war die Fußgängerzone während der Testphase in Schrittgeschwindigkeit freigegeben, dementsprechend waren rund 18 Prozent mehr Radler*innen als vorher dort unterwegs. Die Befragungen ergaben, dass grundsätzlich Einverständnis mit dem Radverkehr in der Fußgängerzone bestand, es jedoch auch Probleme bei der Einhaltung der Regeln – zum Beispiel dem Fahren in Schrittgeschwindigkeit – gab. Lieferungen waren während der Testphase zeitlich eingeschränkt möglich, mit einer gesonderten Erlaubnis konnte aber auch außerhalb der Lieferzeiten in die Fußgängerzone eingefahren werden. Etwa 41 Prozent der Liefervorgänge fanden außerhalb der Lieferzeit statt.

Einkaufsstandort „Weißenburger Straße“

Bei der Befragung der Passant*innen wurde als Besuchsgrund hauptsächlich „Einkaufen“ genannt, etwa 11,6 Prozent häufiger als vor der Testphase. Auch bei den Anwohnenden war „Einkaufen“ der Hauptbesuchsgrund, allerdings mit einem leichten Rückgang um 3,5 Prozent gegenüber der Zeit vor der Testphase.

Von den Gewerbetreibenden, deren Läden im Abschnitt der Fußgängerzone liegen, nahmen knapp die Hälfte an der Befragung teil. Davon gab wiederum etwa die Hälfte an, dass es seit dem Beginn der Testphase hinsichtlich der Kundenfrequenzierung sowie hinsichtlich des Umsatzes zu keinen oder positiven Entwicklungen gekommen sei. Die andere Hälfte gab eine Verschlechterung an. Zudem sorgten sie sich um die Erreichbarkeit ihrer Geschäfte für die Kundschaft.

Aufenthaltsqualität

„Verweilen“ als Zweck des Aufenthalts im Abschnitt der Fußgängerzone hat sich während der Testphase mehr als verdreifacht beziehungsweise verfünffacht – von zuvor etwa 9 Prozent auf 28,8 Prozent unter den befragten Anwohnenden, von 7,2 Prozent auf 37,6 Prozent bei den Passant*innen. Zudem zeigte sich während der Testphase eine große Einsatzbereitschaft der Bürgerschaft für die Aufwertung des Straßenraums. Die

temporäre Umgestaltung des Straßenabschnitts lud nur bedingt dazu ein, auf der Fahrbahn zu laufen – mehrfach wurde der Wunsch nach einer wertigen, umfassenderen Ausstattung geäußert.

Nach der Vorstellung der Ergebnisse kamen noch einmal alle Beteiligte – Mobilitätsreferent Georg Dunkel, der Bezirksausschuss sowie Vertreter*innen der Bürgerinitiative, Anwohnende und Gewerbetreibende – bei einer Diskussion zu Wort.

Die vorgestellten Ergebnisse und das zusätzlich in der Informationsveranstaltung gesammelte Feedback fließen in die Beschlussfassung ein, die Mitte des Jahres den politischen Gremien vorgelegt werden soll.

„Mir zenen do!“ – Lesung in jiddischer und deutscher Sprache

(28.1.2026) Das Literaturarchiv Monacensia lädt am Sonntag, 1. Februar, 18 Uhr, zur Lesung „Mir zenen do!“ im Erinnerungsort BADEHAUS, Kolpingplatz 1 in Wolfratshausen, ein. Dr. Rachel Salamander und Dr. Beno Salamander lesen aus Texten der sogenannten „Schejres Haplejte“, jiddisch für „Rest der Geretteten“.

Mit diesem Begriff bezeichneten sich jüdische Überlebende der Shoah, die unmittelbar nach der Befreiung begannen, ihre Erfahrungen literarisch zu verarbeiten. Zwischen 1945 und Anfang der 1950er Jahre entstanden autobiografische Erzählungen, Romane, Gedichtsammlungen sowie zahlreiche jüdische Presseerzeugnisse auf Jiddisch oder Hebräisch. Diese Texte zählen zu den frühesten literarischen Auseinandersetzungen mit der nationalsozialistischen Verfolgung und dokumentieren persönliche Erfahrungen im besetzten Nachkriegsdeutschland.

In die Lesung führt Felicitas Friedrich, Kulturvermittlerin der Monacensia, ein. Maren Solty von den Münchner Kammerspielen liest die deutschen Übersetzungen der jiddischen Texte. Im Anschluss sprechen Rachel und Beno Salamander, die ihre Kindheit von 1951 bis 1956 im DP-Lager Föhrenwald verbrachten, mit Rhiannon Moutafis, wissenschaftliche Mitarbeiterin am Erinnerungsort BADEHAUS, über Kultur und Literatur im DP-Lager Föhrenwald.

Der Eintritt beträgt 20 Euro beziehungsweise 5 Euro für Schüler*innen, Auszubildende und Studierende. Eine Anmeldung ist erforderlich per E-Mail an info@erinnerungsort-badehaus.de oder telefonisch unter 08171-2572502.

Weitere Informationen zur Monacensia unter www.monacensia.org.

Achtung Redaktionen: Pressekontakt per E-Mail an monacensia.presse@muenchen.de.

Antworten auf Stadtratsanfragen

Mittwoch, 28. Januar 2026

Verkehrswende endlich einleiten – Vorfahrt für das Rad 7

Brauchbare Radrouten durch die Altstadt über die Residenzstraße

Antrag Stadtrats-Mitglieder Paul Bickelbacher, Herbert Danner, Katrin Habenschaden und Anna Hanusch (Fraktion Die Grünen – Rosa Liste) vom 10.5.2019

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

Antrag Stadtrats-Mitglieder Paul Bickelbacher, Mona Fuchs, Nimet Gökmenoğlu, Gunda Krauss, Sofie Langmeier, Gudrun Lux, Angelika Pilz-Strasser, Florian Schönemann und Christian Smolka (Fraktion Die Grünen – Rosa Liste) vom 27.2.2025

Vorläufer für U9 Nordabschnitt: Neue direkte Linie Schwabing – Hauptbahnhof Tram 29

Stadtrats-Mitglieder Professor Dr. Jörg Hoffmann, Gabriele Neff, Richard Progl und Fritz Roth (FDP BAYERNPARTEI Stadtratsfraktion) vom 10.6.2025

Vermehrte Wiedereinführung und Ausweitung von Grünpfeil-Regelungen für Autofahrer an geeigneten Kreuzungen in München

Antrag Stadtrats-Mitglieder Leo Agerer, Andreas Babor, Michael Dzeba, Alexandra Gaßmann, Dr. Michael Haberland, Winfried Kaum, Dr. Evelyne Menges, Veronika Mirlach und Matthias Stadler (Stadtratsfraktion der CSU mit FREIE WÄHLER) vom 20.11.2025

Verkehrswende endlich einleiten – Vorfahrt für das Rad 7**Brauchbare Radrouten durch die Altstadt über die Residenzstraße**

Antrag Stadtrats-Mitglieder Paul Bickelbacher, Herbert Danner, Katrin Habenschaden und Anna Hanusch (Fraktion Die Grünen – Rosa Liste) vom 10.5.2019

Antwort Mobilitätsreferent Georg Dunkel:

Wir bitten die verspätete Beantwortung zu entschuldigen. Die Geschäftsordnungsfrist konnte aufgrund der Abhängigkeit der Residenzstraße von den beiden angrenzenden Plätzen, dem Max-Joseph-Platz und dem Odeonsplatz, leider nicht eingehalten werden. Wir bedanken uns für die gewährten Fristverlängerungen.

In Ihrem oben genannten Antrag fordern Sie:

- „1. Die Hauptroute der Nord-Süd-Querung der Altstadt verläuft zukünftig vom Odeonsplatz über die Residenzstraße, den Max-Josephs-Platz, den Hofgraben (in Nord-Süd-Richtung) und die Pfisterstraße zur Sparkassenstraße*
- 2. Die Residenzstraße wird hierfür zur reinen Fahrradstraße (ohne Kfz-Verkehr) mit breiten Gehsteigen auf der Westseite und einer ca. 4m breiten Fahrrad-Fahrbahn. Am Odeonsplatz sowie beim Eingang in die Residenz bzw. zur Pfälzer Weinstube sind entsprechende Querungshilfen mit Pflasterstreifen/ggf. Zebrastreifen für Zufußgehende vorzusehen.*
- 3. Der Max-Josephs-Platz wird als Platzfläche mit gemeinsamem Fuß- und Radverkehr im Sinne eines Shared Space gestaltet.*
- 4. Die Wendemöglichkeit für Kfz, die weder den Hofgraben noch die Opern-Tiefgarage nutzen, wird östlich des Hofgrabens verlegt.*
- 5. Die Verbindung von der Sparkassenstraße über die Falkenturmstraße zur Alfons-Goppel-Straße bleibt als wichtige Verbindung zum Englischen Garten Teil des Routennetzes für den Radverkehr.*
- 6. Der Beschluss wird dem Stadtrat nach der Sommerpause 2019 vorgelegt.“*

Ihr Einverständnis vorausgesetzt, erlaube ich mir, Ihren Antrag vom 10.5.2019 auf dem Schriftweg zu beantworten, und teile Ihnen Folgendes mit:

Bereits in der Sitzungsvorlage „Max-Joseph-Platz-Darstellung der Untersuchungsergebnisse und weiteres Vorgehen“ (Sitzungsvorlage Nr. 20-26/V 03016), die in der Vollversammlung am 26.4.2023 behandelt wurde, hat die Stadtverwaltung Stellung zu dem Antrag bezogen.

Damals wurde Folgendes ausgeführt:

Laut dem Stadtratsbeschluss „Nord-Süd-Querung der Altstadt für den Radverkehr“ vom 19.11.2015, Sitzungsvorlage Nr. 14-20/V 04125, verläuft die bestehende Nord-Süd-Querung der Altstadt vom Hofgarten ausgehend über die Alfons-Goppel-Straße und die Sparkassenstraße Richtung Viktualienmarkt. Diese Route ist dementsprechend auch im ausgeschilderten Radnetz der LHM enthalten und vor Ort entsprechend beschildert. Derzeit erarbeitet das Mobilitätsreferat in Abstimmung mit dem Baureferat und den Vertreter*innen des Radentscheid München ein Radvorrangnetz für ganz München (gemäß Beschluss der Vollversammlung „Quartalsbeschluss zur Umsetzung des Bürgerbegehrens Radentscheid 3. und 4. Maßnahmenbündel“ vom 30.9.2020, Sitzungsvorlage Nr. 20-26/V 01458), welches den bisher geltenden Verkehrsentwicklungsplan Radverkehr (VEP-R) von 2002 ablösen wird. Auch hier ist vorgesehen, dass die Radroute weiterhin über die Alfons-Goppel-Straße und Sparkassenstraße verläuft. Selbstverständlich steht den Radler*innen aber auch die Residenzstraße zur Verfügung, sodass jederzeit selbst gewählt werden kann, welche (beschilderte) Route befahren wird.

Die Residenzstraße und der Max-Joseph-Platz, außerhalb der Tiefgarageneinfahrt und -ausfahrt, verbleiben eine Fußgängerzone mit den aktuell bestehenden Zusätzen. Die Tiefgaragenzufahrt wird wie im Kapitel 3.2 „Interimskonzept“ beschrieben umgestaltet, damit mehr Platz für den Aufenthalt zur Verfügung steht. Wie unter 3. ausgeführt wird das Mobilitätsreferat die Verlegung der Wendeschleife nach Osten prüfen.

Der Antrag blieb daraufhin auf Votum des Mobilitätsausschusses aufgegriffen.

Am 30.4.2025 hat die Vollversammlung des Stadtrats zudem über den „Radschnellweg Münchner Norden, Abschnitt 1 (Altstadt-Radring) – Verkehrliche Funktionen der Briener Straße östlich der Oskar-von-Miller-Rings, des Odeonsplatzes und der Ludwigstraße südlich der Von-der-Tann-Straße – Auslobung Freiraumplanerischer Realisierungswettbewerb mit Ideenteil“ (Sitzungsvorlage Nr. 20-26/V 15606) entschieden. Hier wurde in Kapitel 5.1 ähnlich wie in oben zitiertem Beschluss ausgeführt:

Laut dem Stadtratsbeschluss „Nord-Süd-Querung der Altstadt für den Radverkehr“ vom 19.11.2015, Sitzungsvorlage Nr. 14-20/V 04125, verläuft die bestehende Nord-Süd-Querung der Altstadt vom Hofgarten ausgehend über die Alfons-Goppel-Straße und die Sparkassenstraße Richtung

Viktualienmarkt. Diese Route ist dementsprechend auch im ausgeschilderten Radnetz enthalten und vor Ort entsprechend beschildert. Derzeit erarbeitet das Mobilitätsreferat in Abstimmung mit dem Baureferat und den Vertreter*innen des Radentscheid München ein Radvorrangnetz für München. Auch hier ist vorgesehen, dass die Radroute weiterhin über die Alfons-Goppel-Straße und Sparkassenstraße verläuft. Selbstverständlich steht den Radler*innen aber auch die Residenzstraße zur Verfügung, so dass jederzeit selbst gewählt werden kann, welche Route befahren wird. Der Platz vor der Feldherrnhalle bleibt verkehrlich wie bereits im Bestand als Fußgängerzone bestehen. Die Gestaltung des Platzes wird mit besonderem Fokus auf den Fußverkehr als Ideenteil in den Wettbewerb aufgenommen und soll vorrangig auf die Belange des Fußverkehrs, v.a. von flanierenden Menschen, Aufenthalt und die Verwendung des Platzes für Veranstaltungen, ausgerichtet sein. Dabei ist darauf zu achten, dass die Standards der Fußgängerzone zu Barrierefreiheit in die Neugestaltung mit einfließen.

Mit diesen Beschlüssen wurden die Grundlagen für die künftige Gestaltung des Odeonsplatzes und (bedingt) auch des Max-Joseph-Platzes gelegt. Da in beiden Fällen entgegen einer Fahrradstraße und zugunsten der bestehenden Situation (Fußgängerzone, Rad frei) entschieden wurde, wird eine künftige Umgestaltung der Residenzstraße zur Fahrradstraße als mit diesen Planungen nicht kompatibel gesehen.

In der Alfons-Goppel-Straße werden vom Mobilitätsreferat derzeit die rechtlichen Voraussetzungen geprüft, wie durch eine teilweise Einfahrtssperre für Kraftfahrzeuge der Verkehr reduziert und besser geordnet werden kann. In einem weiteren Schritt soll außerdem die Ein- und Ausstiegssituation im Bereich der Haltezone für Reisebusse verbessert werden. Durch diese Maßnahmen soll auch für Radfahrende die Verkehrssicherheit erhöht werden.

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

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

Antrag Stadtrats-Mitglieder Paul Bickelbacher, Mona Fuchs, Nimet Gökmenoğlu, Gunda Krauss, Sofie Langmeier, Gudrun Lux, Angelika Pilz-Strasser, Florian Schönemann und Christian Smolka (Fraktion Die Grünen – Rosa Liste) vom 27.2.2025

Antwort Mobilitätsreferent Georg Dunkel:

In Ihrem oben genannten Antrag fordern Sie:

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

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

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

Zu Ihrem Antrag vom 27.2.2025 teile ich Ihnen Folgendes mit:

Die verspätete Beantwortung bitten wir zu entschuldigen. Das Mobilitätsreferat ist in regelmäßigem Austausch mit verschiedenen Navigationsdienstleistern.

Die Wahl der bevorzugten Route basiert stark auf der Klassifizierung von Straßen (Autobahn, Bundesstraße, Landstraße, usw.), um eine optimale

Strecke zu finden. Laut Aussage der Navigationsdienstleister wird in der Regel immer die höchstmögliche Straßenkategorie bei der Routenberechnung priorisiert. In Ausnahmefällen (z.B. Unfall, Stau, Streckensperrung) wird jedoch eine oder mehrere Alternativrouten berechnet. In diesem Fall kann auch durch Wohngebiete geroutet werden.¹

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

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

Eine ähnliche Antwort von Google auf eine Anfrage zum Routing durch Wohngebiete gab es bereits am 19.3.2021 an den BA 9 Neuhausen-Nymphenburg. Damals wurde folgende Aussage getätigt, welche bis heute noch volle Gültigkeit hat:

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

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

Aus Gesprächen und Projekten (siehe TEMPUS Projekt, Sitzungsvorlage Nr. 20-26/V 01980) mit der Automobilindustrie hat sich tatsächlich eine gewisse Offenheit der Fahrzeughersteller gegenüber der Integration von kommunalen Routenvorschlägen gezeigt. Bei der Frage der Umsetzung

in den Serienbetrieb wurde allerdings deutlich, dass der Entwicklungsaufwand (Software- und Hardwareanpassung) in keiner Relation zum erwarteten Nutzen für den Fahrzeugkäufer steht. Somit lässt sich aus Sicht der Automobilhersteller aktuell kein gewinnbringendes Geschäftsmodell mit dieser Technologie realisieren.

Eine Beeinflussung der Routenführung aus kommunaler Sicht ist daher im Moment nur mit verkehrsrechtlichen Anordnungen, also etwa Einbahnregelungen, Geschwindigkeitsreduzierungen oder „Anlieger frei“ Beschilderung, oder baulichen Änderungen im Straßenraum wie dem Neu- oder Rückbau von Straßen oder Mittelteilern möglich.

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

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

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

Ausblick:

Die Richtlinie 2010/40/EU der Europäischen Union soll die Entwicklung innovativer Verkehrstechnologien zur Schaffung intelligenter Verkehrssysteme (IVS) fördern. Mit der Änderungsrichtlinie 2023/2661/EU hat die Europäische Union die vorgenannte Richtlinie überarbeitet und aktualisiert, um neue entstehenden Diensten wie der vernetzten und automatisierten Mobilität, Mobilitätsanwendungen auf Abruf und dem multimodalen Ver-

kehr Rechnung zu tragen. Vgl.: <https://eur-lex.europa.eu/DE/legal-content/summary/the-deployment-of-intelligent-transport-systems-in-europe.html>

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

Diese Entwicklungen bleiben abzuwarten.

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

- 1 Innovationsinitiative des Bundesministeriums für Verkehr zur Förderung von Forschungs- und Entwicklungsprojekte rund um digitale datenbasierte Anwendungen für die Mobilität der Zukunft.
<https://www.bmv.de/DE/Themen/Digitales/mFund/Ueberblick/ueberblick.html>
- 2 StrATEGIEkonformes mUltimodales RoutiNg- SATURN
<https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/DG/mfund-projekte/saturn.html>

Vorläufer für U9 Nordabschnitt: Neue direkte Linie Schwabing – Hauptbahnhof Tram 29

Stadtrats-Mitglieder Professor Dr. Jörg Hoffmann, Gabriele Neff, Richard Progl und Fritz Roth (FDP BAYERNPARTEI Stadtratsfraktion) vom 10.6.2025

Antwort Mobilitätsreferent Georg Dunkel:

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

In Ihrem oben genannten Antrag fordern Sie, dass die MVG zum Fahrplanwechsel eine neue direkte Tram zwischen Domagapark und Hauptbahnhof einrichtet. Außerdem fordern Sie, dass dem Stadtrat die voraussichtlich erforderlichen Mittel dargestellt werden und die Finanzierung aus der Umschichtung bislang nicht genutzter Budgetmittel bzw. Haushaltsansätze erfolgt.

Ihr Einverständnis vorausgesetzt, erlaube ich mir, Ihren Antrag mit Brief zu beantworten.

Zu Ihrem Antrag vom 10.6.2025 teile ich Ihnen Folgendes mit:

Der ÖPNV in München steht leider auch in den kommenden Jahren vor sehr großen Herausforderungen. Die nach wie vor angespannte Finanzsituation der Landeshauptstadt München lässt wenig Spielraum für Angebotsausweitungen zu. Eine kurzfristige Entspannung der Situation ist nicht zu erwarten.

Angebotsausweitungen werden seitens der Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG) und des Mobilitätsreferates daher dort angestrebt, wo die Nachfrage deutlich ansteigt bzw. stadtplanerische Maßnahmen (z.B. Erschließung neuer Schulstandorte und von Neubaugebieten) eine zeitnahe Nachfragesteigerung mit hoher Wahrscheinlichkeit erwarten lassen. Ebenso finden die Richtlinien der Qualitätskriterien des Nahverkehrsplans (NVP) bei der Ausgestaltung des Fahrplanangebots Berücksichtigung. Ein darüberhinausgehender Ausbau des ÖPNV kann aktuell nur planerisch-konzeptionell vorbereitet werden.

Darüber hinaus wurde die SWM/MVG um Stellungnahme gebeten, die Folgendes mitteilen:

„Eine Tramverbindung zwischen Schwabing Nord und dem Hauptbahnhof bringt einige auf den ersten Blick nicht offensichtliche Problematiken mit sich.



Ein Abbiegen von der Ottostraße in die Prielmayerstraße ist aufgrund der äußerst komplexen Signalisierung im Bereich Karlsplatz (Stachus) und Lenbachplatz im Linienbetrieb nicht möglich.

Da auf dem Hauptbahnhofgleis Richtung Süden zusätzlich zur neuen wendenden Linie die Linien 16, 17 und 19 verkehren, ist das Abwarten einer Wendezeit hier ausgeschlossen. Die Wendezeit (Zeit zwischen Ankunft und Abfahrt an der Endhaltestelle) trägt jedoch erheblich zu einem stabilen Betrieb bei, unter anderem um aufgetretene Verspätungen nicht auf die Gegenrichtung zu übertragen. Auf dem Rückweg Richtung Schwabing Nord über die Bayerstraße wäre zudem mangels Haltestelle kein Halt an der aufkommensstarken Haltestelle Karlsplatz (Stachus) möglich.

Wir bedauern, dass wir Ihrer Forderung aus den genannten Gründen daher leider nicht nachkommen können. Für die Relation zwischen Schwabing Nord und Hauptbahnhof steht Ihnen die Tram und U-Bahn mit einem Umstieg am Scheidplatz zur Verfügung bei einer Reisezeit von circa 20 Minuten.“

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

Vermehrte Wiedereinführung und Ausweitung von Grünpfeil-Regelungen für Autofahrer an geeigneten Kreuzungen in München

Antrag Stadtrats-Mitglieder Leo Agerer, Andreas Babor, Michael Dzeba, Alexandra Gaßmann, Dr. Michael Haberland, Winfried Kaum, Dr. Evelyne Menges, Veronika Mirlach und Matthias Stadler (Stadtratsfraktion der CSU mit FREIE WÄHLER) vom 20.11.2025

Antwort Mobilitätsreferent Georg Dunkel:

In Ihrem oben genannten Antrag fordern Sie: *„Die Stadtverwaltung der Landeshauptstadt München (LHM) wird beauftragt, eine Prüfung und schrittweise Wiedereinführung von Grünpfeilen für den motorisierten Individualverkehr an geeigneten Kreuzungen im Stadtgebiet München vorzunehmen. Dabei sollen Kreuzungen identifiziert werden, an denen durch die Einführung eines Grünpfeils eine Verbesserung des Verkehrsflusses erzielt werden kann.“*

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

Zu Ihrem Antrag vom 20.11.2025 teile ich Ihnen Folgendes mit:

Ein Grünpfeilschild (Verkehrszeichen Z. 720), welches das Rechtsabbiegen an einer Lichtsignalanlage (LSA) trotz Rotlicht erlaubt, darf nur dann angebracht werden, wenn die Verkehrssicherheit auch weiterhin gewährleistet werden kann. Zu diesem Zweck enthält die Verwaltungsvorschrift für die Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) auch eine Reihe von Ausschlusskriterien. Ein Ausschlusskriterium ist u.a. der Umstand, dass die betroffene LSA dem Schutz von Behinderten oder älteren Menschen dient.

An derzeit 907 von insgesamt 1153 LSA im Hoheitsbereich der Landeshauptstadt München sind die signalgesicherten Fußgängerfurten mit sogenannten Zusatzeinrichtungen für Sehbehinderte (ZEB) ausgestattet, welche die Freigabe sowohl akustisch als auch taktil anzeigen. Dies entspricht somit einem Anteil von inzwischen rund 79%. Im Zuge des altersbedingten Austauschs der Steuergeräte von LSA wird sich dieser Anteil

auch weiterhin erhöhen. Unser Ziel ist die Vollausrüstung aller relevanten LSA mit ZEB.

Da sehbehinderte Mitbürger*innen nicht erkennen können, ob sich eine an einem Grünpfeilschild rechtsabbiegende Kraftfahrer*in auch korrekt verhält (Stopp an der Haltlinie, langsames Rollen bis zur Sichtlinie, etc.), ist hier nach Auffassung des Mobilitätsreferates zum Schutz dieser schwächsten Verkehrsteilnehmer*innen die Montage eines klassischen Grünpfeilschildes (Verkehrszeichen Z. 720) unzulässig. Bereits vorhandene klassische Grünpfeilschilder (Verkehrszeichen Z. 720) müssen folglich bei Neuausrüstung mit ZEB in der Regel auch entfernt werden.

Eine wie von Ihnen angeregte „vermehrte Wiedereinführung und Ausweitung von Grünpfeil-Regelungen für Autofahrer*innen an geeigneten Kreuzungen in München“ ist basierend auf der oben genannten Faktenlage nicht mehr erreichbar. Die derzeit noch im Hoheitsbereich der Landeshauptstadt München befindlichen klassischen Grünpfeilschilder (Verkehrszeichen Z. 720) sind zumeist an solchen Stellen montiert, welche sehr spezifische Besonderheiten aufweisen und beispielsweise aufgrund fehlender relevanter Fußgängerfurten von den Ausschlusskriterien nicht betroffen sind.

Ich bitte um Verständnis, dass wir Ihr Anliegen somit nicht berücksichtigen können.

Von den vorstehenden Ausführungen bitte ich Kenntnis zu nehmen und gehe davon aus, dass die Angelegenheit damit abgeschlossen ist.

Anträge und Anfragen aus dem Stadtrat

Mittwoch, 28. Januar 2026

Mobilfunkloch Bogenhausen

Anfrage Stadtrat Alexander Reissl (Stadtratsfraktion der CSU mit FREIE WÄHLER)

Pachtvertrag der Vereinsgaststätte "LaOla"

Antrag Stadtrats-Mitglieder Andreas Babor, Sabine Bär, Delija Balidemaj, Beatrix Burkhardt, Alexandra Gaßmann, Ulrike Grimm und Rudolf Schabl (Stadtratsfraktion der CSU mit FREIE WÄHLER)

Blick in den Heizungskeller: Vorteile erneuerbarer Energien anschaulich vermitteln

Antrag Stadtrats-Mitglieder Anne Hübner, Marian Offman, Dr. Julia Schmitt-Thiel und Andreas Schuster (SPD-Fraktion)

Zebrastreifen in der Sparkassenstraße dauerhaft und sichtbar umsetzen!

Antrag Stadtrats-Mitglieder Anne Hübner, Stefanie Krammer, Barbara Likus, Lars Mentrup, Klaus Peter Rupp und Andreas Schuster (SPD-Fraktion)

Instandhaltung Touristenattraktion Jagdmuseum in der Fußgängerzone

Anfrage Stadtrats-Mitglieder Daniel Stanke, Markus Walbrunn und Iris Wassill (AfD)

ANFRAGE

An Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter

Rathaus, Marienplatz 8, 80331 München



29.01.2026

Mobilfunkloch Bogenhausen

Der Münchner Merkur berichtet in seiner Ausgabe vom Montag, 19. Januar erneut über ein Mobilfunkloch in Bogenhausen. Verursacht sei es durch den Abbau von Mobilfunkmasten auf einem Hotel im Tucherpark. Ferner wird berichtet, dass einem Mobilfunkbetreiber die Nutzung eines städtischen Grundstückes für einen Mobilfunkmasten abgelehnt wurde.

Ich bitte um die Beantwortung der folgenden Fragen

1. Für welches Grundstück hat der Mobilfunkbetreiber die Nutzung durch einen Mobilfunkmasten beantragt?
2. Warum wurde die Nutzung von der Stadtverwaltung abgelehnt?
3. Wer in der Stadtverwaltung hat den Antrag abgelehnt?
4. Wie passt diese Ablehnung zu den mehrfach vom Stadtrat beschlossenen Aufträgen an die Stadtverwaltung, die Mobilbetreiber beim Ausbau eines leistungsfähigen Mobilfunknetzes zu unterstützen?

Alexander Reissl

Stadtrat

ANTRAG

An Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter

Rathaus, Marienplatz 8, 80331 München



28.01.2026

Pachtvertrag der Vereinsgaststätte “LaOla”

Die Landeshauptstadt München möge zwischen den Vertragsparteien vermitteln, so dass der Pachtvertrag der Vereinsgaststätte “LaOla” im Vereinsheim der städtischen Bezirkssportanlage an der Görzer Straße 55 mit dem bisherigen Pächter fortgesetzt wird.

Begründung

Betroffen ist der Betrieb “LaOla – Restaurant & Bar” im Vereinsheim auf der Bezirkssportanlage Görzer Straße 55 in München. Der Pächter ist zudem der ehrenamtliche Präsident des MSV Bajuwaren. Verpächter ist die Paulaner Brauerei Gruppe GmbH & Co. KGaA. Das Pachtverhältnis besteht seit 9 Jahren. Zu den auf dem Gelände ansässigen Vereinen gehören der MSV Bajuwaren, die Munich Cowboys, der FC Alemannia München, Centro Argentino und der Schlösslgarten. Das Vereinsheim dient regelmäßig als beliebter Treffpunkt für Kinder- und Jugendmannschaften, Eltern, Ehrenamtlichen und Trainer, war Ort für Vereinsveranstaltungen und Feiern. Die Gaststätte erfreut sich auch bei der Nachbarschaft größter Beliebtheit.

Im September 2025 wurde das Vertragsverhältnis von der Verpächterin zum 31.12.2025 gekündigt. Hintergrund waren wohl zu geringe Bierabnahmemengen. Nach einem Bericht der tz vom 10.01.2026 seien anstelle der vertraglichen 60 Hektoliter nur rund die Hälfte verkauft worden. Um die vertraglichen Vorgaben zu erfüllen, müssten an 200 Öffnungstagen ca. 60 Halbe verkauft werden. Doch der Bierumsatz ist in Deutschland deutlich zurückgegangen und das Publikum auf der Bezirkssportanlage sind überwiegend Kinder und Jugendliche. Der Verkauf von alkoholischen Getränken sollte jedoch in einer Sportgaststätte mit vielen Jugendmannschaften kein Maßstab für eine Kündigung sein.

Andreas Babor (Initiative)

Stadtrat

Delija Balidemaj

Stadtrat

Ulrike Grimm

Stadträtin

Rudolf Schabl

Stadtrat

Beatrix Burkhardt

Stadträtin

Alexandra Gaßmann

Stadträtin

Sabine Bär

Stadträtin

Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus

München, 28.01.2026

Blick in den Heizungskeller: Vorteile erneuerbarer Energien anschaulich vermitteln

ANTRAG

Das Referat für Klima- und Umweltschutz wird beauftragt, im Rahmen der bereits stattfindenden Quartiersarbeit positive Beispiele aus den Vierteln zu zeigen und den Bewohnerinnen und Bewohnern anschaulich die (wirtschaftlichen) Vorteile erneuerbarer Energiequellen zu vermitteln.

Es ist zu prüfen, inwieweit das Handwerk und die in diesem Bereich aktive Zivilgesellschaft dabei miteinbezogen werden können.

BEGRÜNDUNG

Manche Menschen haben Vorbehalte gegenüber einer erneuerbaren Energie- und Wärmeversorgung, die oft aus Verunsicherung und widersprüchlichen Informationen resultieren.

Die Erfahrung der Innung für Sanitär, Heizung und Klima und zivilgesellschaftlichen Akteuren zeigt, dass diesen Vorbehalten mit anschaulichen, positiven Beispielen aus der Nachbarschaft wirksam begegnet werden kann. Eine denkbare Maßnahme ist die gemeinsame Besichtigung eines umgerüsteten Heizungskellers mit anschaulichen Erfahrungsberichten durch die Eigentümer und begleitet durch die Quartiersberatung. Dabei sollte auch auf die Wirtschaftlichkeit der Investitionen hingewiesen werden.

SPD-Fraktion

Dr. Julia Schmitt-Thiel
Anne Hübner
Marian Offman
Andreas Schuster
Mitglieder des Stadtrates

Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus

München, 28.01.2026

Zebrastreifen in der Sparkassenstraße dauerhaft und sichtbar umsetzen!

ANTRAG

Der verblassende gelbe Zebrastreifen in der Sparkassenstraße soll schnellstmöglich (sobald das Wetter es zulässt) dauerhaft weiß markiert und damit verstetigt werden.

BEGRÜNDUNG

Der Zebrastreifen zwischen Sparkasse und dem Alten Rathaus hat sich bewährt. Menschen, die zu Fuß unterwegs sind, können endlich sicher die Sparkassenstraße queren. Nachdem der Fußgängerüberweg derzeit nur provisorisch markiert ist, bitten wir Mobilitäts- und Baureferat um eine dauerhafte Umsetzung noch in diesem Frühjahr.

SPD-Fraktion

Anne Hübner
Andreas Schuster
Barbara Likus
Lars Mentrup
Stefanie Krammer
Klaus Peter Rupp
Mitglieder des Stadtrates

Anfrage



Herrn Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus
80331 München

München, 27.1.2026

Anfrage

Instandhaltung Touristenattraktion Jagdmuseum in der Fußgängerzone

Im städtischen Jagdmuseum sind seit längerem nur noch sieben von 36 Schließfächern für Besucher funktionstüchtig. In der Abteilung Waldtiere hängt ein Hinweis, dass Funktionsstörungen bei den interaktiven Informationsbildschirmen bestehen. Viele lassen sich nicht mehr bedienen. Ebenso gibt es vereinzelt digitale und elektrische Funktionsausfälle im vorderen, überarbeiteten Eingangsbereich sowie der Abteilung Fischerei. Im Bereich Invasive Arten wird mehrfach auf Schautafeln mit konkreten Beispielen dargetan, dass das Fleisch von Waschbären und Nutria genießbar sei und zu Lebensmitteln wie Wurst und Pasteten verarbeitet werden könnte.

Das Museum wird gerne von Familien mit Kindern besucht und liegt mitten in der Fußgängerzone der Altstadt. Im derzeitigen Zustand ist es für Touristen kein Aushängeschild und ebenso wenig für die Digitalisierung. Mit den verharmlosenden Hinweisen bezüglich der Verarbeitung von Waschbären und Nutria sind sogar Gefahren für die Gesundheit von Verbrauchern zu befürchten.

Der Oberbürgermeister wird gebeten folgende Fragen zu beantworten:

1. Wann wurden die Mängel an der Aufbewahrungsschließfächern wem gemeldet?
2. Warum sind diese nicht sofort behoben worden?
3. Bis wann ist der Mangel an den Schließfächern voraussichtlich abgestellt?
4. Warum befindet sich der Großteil der Informationsbildschirme in defektem Zustand?
5. Seit wann besteht dieser Zustand?
6. Welche Firma hat die Anlagen eingebaut und ist für die Wartung zuständig?
7. Wann wurde die Firma benachrichtigt und um Mangelbehebung gebeten?
8. Falls es hierzu kein Datum gibt, wieso wurden die Mängel nicht gemeldet und zur Behebung aufgefordert?
9. Warum wird in der Ausstellung zu invasiven Arten nicht bekannt gemacht, dass der Verzehr von Waschbären und Nutria mit gesundheitlichen Risiken verbunden ist? Nutria können von Trichinen befallen sein und Waschbären sind zu zwei Drittel Überträger von Spulwürmern. Nachdem die Trichinenbeschau pro Tier ca. 30 Euro kostet, ist es bei den maximal 10 Kg schweren Nutrias nicht rentabel, diese durchführen zu lassen. Eine Infektion mit Trichinen und Spulwürmern kann schwere Gesundheitsschäden auslösen oder tödlich enden.

Antrag



Initiative:

Iris Wassill
ea. Stadträtin

Markus Walbrunn
ea. Stadtrat

Daniel Stanke
ea. Stadtrat

Pressemitteilungen städtischer Beteiligungsgesellschaften

Mittwoch, 28. Januar 2026

MVG Geschäftsführer Ingo Wortmann wechselt nach Oberhausen

Pressemitteilung SWM

Franziska Kett ist Eliteschülerin des Sports 2025 in München

Pressemitteilung Stadtsparkasse München

(teilweise voraus)

Veränderung in der SWM Geschäftsführung

MVG Geschäftsführer Ingo Wortmann wechselt nach Oberhausen

(28.1.2026) Nach zwei erfolgreichen Amtszeiten wechselt der Geschäftsführer Mobilität der Stadtwerke München und Vorsitzende der Geschäftsführung der Münchner Verkehrsgesellschaft, Ingo Wortmann, aus familiären Gründen in seine Heimat Nordrhein-Westfalen und übernimmt dort zum Sommer die Geschäftsführung der Stadtwerke Oberhausen.

In den vergangenen 10 Jahren hatte Ingo Wortmann das Ressort Mobilität bei den SWM geprägt und entscheidende Weichen gestellt, um den öffentlichen Nahverkehr in der Landeshauptstadt weiter auszubauen und in eine sichere und nachhaltige Zukunft zu führen. Unter seiner Führung wurden der Bau und die Inbetriebnahme der neuen MVG-Leitstelle sowie des neuen Bus-Betriebshofs umgesetzt. Zudem erfolgte die Planung und der Baustart für die Tram-Westtangente sowie den Tram-Ausbau Münchner Norden. Nicht zuletzt wurde mit dem Bau barrierefreier Trambahn-Haltestellen begonnen und die Elektrifizierung der Busflotte vorangetrieben.

„Mit Ingo Wortmann verabschieden wir zum 31. Juli einen absoluten Nahverkehrs-Experten, der die Modernisierung von U-Bahn, Trambahn und Bus in München konsequent vorangetrieben und die Mobilitätssparte der SWM erfolgreich durch die herausfordernden Corona-Jahre gesteuert hat“, so Münchens Oberbürgermeister und Aufsichtsratsvorsitzender der Stadtwerke München, Dieter Reiter. „Seine Entscheidung, nach über 30 Jahren in der Ferne dem Ruf der Heimat und der Familie zu folgen, kann ich natürlich gut verstehen – auch wenn ich sie bedaure. Für seine

weitere berufliche und private Zukunft wünsche ich ihm weiterhin viel Erfolg und alles Gute.“

„Ich danke Ingo Wortmann sehr herzlich für die sehr gute Zusammenarbeit in den vergangenen Jahren und seinen außerordentlichen Einsatz für das Unternehmen“, so Dr. Florian Bieberbach, Vorsitzender der Geschäftsführung der Stadtwerke München.

„Mit seiner ausgewiesenen Expertise in allen Nahverkehrs-Fragen und seinem strategischen Weitblick hat er unzählige Impulse gesetzt, von denen wir nicht nur im Ressort Mobilität, sondern auch bei den SWM insgesamt profitiert haben.“

„Ich blicke dankbar zurück auf zehn ereignisreiche und arbeitsintensive Jahre, in denen ich zahlreiche zukunftsrelevante Projekte für die Stadt München abschließen oder auf einen guten Weg bringen konnte“, so Ingo Wortmann. „Daher ist nun ein guter Zeitpunkt gekommen, um mich neuen Zielen in meiner Heimat zu widmen. Ich danke allen Kolleginnen und Kollegen bei den SWM sehr herzlich für die vielen gemeinsamen Erfahrungen und Erfolge und freue mich auf eine spannende neue Aufgabe als Geschäftsführer der Stadtwerke Oberhausen.“

Pressemitteilung, 28. Januar 2026

Franziska Kett ist Eliteschülerin des Sports 2025 in München

München (sskm). Die Stadtsparkasse München hat gemeinsam mit dem Deutschen Sparkassen- und Giroverband (DSGV) Franziska Kett als Eliteschülerin des Jahres 2025 ausgezeichnet. Die 21-jährige Fußballspielerin des FC Bayern wurde an der Eliteschule des Sports (Gymnasium München-Nord) für ihre herausragenden sportlichen Erfolge und als Vorbild für junge Athletinnen und Athleten geehrt.

Im Rahmen der Preisverleihung übergab Sabine Schölzel, Vorständin der Stadtsparkasse München, im Namen des DSGV einen Förderscheck in Höhe von 7.700 Euro an die Eliteschule des Sports. „Wir sind stolz, Franziska Kett für ihre sportlichen Höchstleistungen zu ehren. Ihr Engagement und ihr Teamgeist spiegeln die Werte wider, die wir als Sparkasse fördern – Verantwortung, Durchhaltevermögen und Gemeinschaft“, so Schölzel. Zusätzlich erhielt Franziska Kett ihre Urkunde als Eliteschülerin des Jahres.

In ihrer sportlichen Laufbahn gewann Franziska Kett mit dem FC Bayern die Deutsche Meisterschaft sowie den DFB-Pokalsieg und erreichte mit der Nationalmannschaft den dritten Platz bei der Europameisterschaft 2025. Diese Erfolge waren die Grundlage für die Auszeichnung.

Zum Hintergrund:

Die Stadtsparkasse München wurde 1824 gegründet und ist Marktführerin im Privat- und Firmenkundengeschäft in München. Im Geschäftsjahr 2024 erzielte sie einen Jahresüberschuss von 48 Millionen Euro und ist mit einer Bilanzsumme von 23 Milliarden Euro die viertgrößte Sparkasse Deutschlands. Die Stadtsparkasse München beschäftigt 2.353 Mitarbeitende, davon 254 Auszubildende und betreibt 41 Filialen im Stadtgebiet. Im vergangenen Jahr hat sie für mehr als 300 gemeinnützige Projekte rund 3,1 Millionen Euro gespendet: [Unser Engagement | Stadtsparkasse München](#). Stand: 31.12.2024

Ansprechpartner für die Presse:

Cornelia Klaila
089 2167-47301
presse@sskm.de

Sebastian Sippel
089 2167-47314
presse@sskm.de