Landeshauptstadt
München

Rathaus Umschau

Montag, 20. Juli 2026
Ausgabe 135
ru.muenchen.de
Als Newsletter unter muenchen.de/ru-abo

Inhaltsverzeichnis

Terminhinweise für Medien **2**
Meldungen **5**
› Gedenktafel im Rathaus für die Opfer des Anschlags am OEZ 5
› Verkehrssicherer Umbau der Wolfratshauser Straße abgeschlossen 6
› MünchenBudget: „TanzPark-ett“ im Ostpark ab sofort geöffnet 9
› Parklizenzgebiet Pasing Süd geht nächsten Montag in Betrieb 10
› „zwischen dings“ in Giesing: Kreativ München fördert Projekt 11
› Meisterlich – Ausstellungen der Städtischen beruflichen Schulen 12
› Stadtspaziergang: Jüdisches Leben im Nachkriegs-Bogenhausen 13
Antworten auf Stadtratsanfragen **14**

Anträge und Anfragen aus dem Stadtrat
Pressemitteilungen städtischer Beteiligungsgesellschaften

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

Terminhinweise für Medien

Wiederholung
Dienstag, 21. Juli, 11.30 Uhr, Marienplatz
Bürgermeisterin Verena Dietl spricht anlässlich des internationalen Gedenktags für verstorbene Drogengebraucher*innen. Gemeinsam mit Angehörigen und Freund*innen wird der Verstorbenen gedacht und allen in der Drogen- und Suchthilfe engagierten Mitarbeiter*innen für ihre Arbeit gedankt. Der Gedenktag unter dem diesjährigen Motto „Verändern, um Leben zu retten!“ erinnert an die Drogengebraucher*innen, die an den Folgen ihres Drogenkonsums verstorben sind. In vielen Städten, Gemeinden und Kommunen in Deutschland finden Gedenkveranstaltungen, Gottesdienste und weitere Aktionen statt.

Wiederholung
Dienstag, 21. Juli, 12 Uhr, Rathaus, Grütznerstube
Bürgermeisterin Verena Dietl, Sozialreferentin Dorothee Schiwy, Gerd Grüneisl von Kultur & Spielraum e.V. und die amtierenden Oberbürgermeister von Mini-München stellen das Programm für die Spielstadt vor. Mini-München lädt vom 3. bis 21. August Kinder und Jugendliche in das Showpalast-Gelände in Fröttmaning ein. Die Veranstalter freuen sich auf bis zu 1.700 junge Bürgerinnen und Bürger pro Tag. Alle Kinder zwischen neun und 15 Jahren können mitmachen, kostenlos und ohne Anmeldung, in der dritten Woche auch ab sieben Jahren.

Wiederholung
Dienstag, 21. Juli, 15 Uhr, Grünfläche im Innenhof der Gabelsbergerstraße 11
Die Stadt und die Münchner Wohnen laden zu einer Gedenkveranstaltung für sieben jüdische Todesopfer des NS-Regimes in der Prinz-Ludwig-Straße ein. Dafür reisen Angehörige aus den Vereinigten Staaten und Israel an. Im Rahmen eines Gedenkakts sprechen Bürgermeisterin Mona Fuchs, Münchens Ehrenbürgerin Dr. h.c. mult. Charlotte Knobloch, Präsidentin der Israelitischen Kultusgemeinde München und Oberbayern, und Jörg Franzen, Chief Executive Officer (CEO) der Münchner Wohnen.
Um 16 Uhr folgt die Anbringung der Erinnerungszeichen in der Prinz-Ludwig-Straße 6, 6a und 10. Zu den Lebensgeschichten der Geehrten sprechen die Nachkommen Lindsay Knisely, Margaret Beyer und Jonathan Tsevi, Auszubildende der Münchner Wohnen und Dr. Svenja Jarchow, Vorsitzende des Bezirksausschusses 3 (Maxvorstadt).

Zum vierten Mal setzt die Abteilung Public History des Kulturreferats gemeinsam mit der Münchner Wohnen Erinnerungszeichen für ehemalige Bewohner*innen. Das Projekt ist zum festen Bestandteil der Berufsausbildung bei der Münchner Wohnen geworden.
Achtung Redaktionen: Für Anfragen und Bildmaterial wenden Sie sich an Dr. Dominik Petzold (im Auftrag des Kulturreferats), telefonisch unter 0170-2083481 sowie per E-Mail an presse.erinnerungszeichen@gmail.com.

Wiederholung
Dienstag, 21. Juli, 18 Uhr, Munich Urban Colab, Freddie-Mercury-Straße 5
Bürgermeisterin Mona Fuchs überreicht mit der Kreisverwaltungsreferentin Dr. Hanna Sammüller, dem Referenten für Arbeit und Wirtschaft, Dr. Christian Scharpf, dem Leiter des Kommunalreferats, Edwin Grodeke, und dem ersten Werkleiter der Münchner Stadtentwässerung, Bernd Fuchs, die Innovationspreise der Landeshauptstadt München 2026. Beim jährlichen Wettbewerb werden die besten Lösungsvorschläge zu vorgegebenen städtischen Challenges gekürt.
Die Gewinnerteams bekommen die Möglichkeit, ihre Bewerbungsidee gemeinsam mit der Stadtverwaltung weiterzuentwickeln und in realer Praxis zu testen. Die Bezirksinspektion des Kreisverwaltungsreferats, das Team Nachhaltig Wirtschaften aus dem Referat für Arbeit und Wirtschaft, der GeodatenService München im Kommunalreferat, das Sachgebiet Geografisches Kanalnetzinformationssystem der Münchner Stadtentwässerung sowie das IT-Referat werden die Umsetzung fachlich begleiten. Zudem bieten das Strascheg Center for Entrepreneurship, das LMU Innovation & Entrepreneurship Center, das Gründungszentrum founders@unibw, die UnternehmerTUM und die Start2 Group als Kooperationspartner des Wettbewerbs den Teams kompetente Unterstützung für die Umsetzungsphase.
Achtung Redaktionen: Zutritt zu der geschlossenen Veranstaltung nur mit Presseausweis. Um Anmeldung unter presse.raw@muenchen.de wird gebeten.

Mittwoch, 22. Juli, 18 Uhr, „Werk“ des Backstage, Reitknechtstraße 6
Dr. Christian Scharpf, Referent Referat für Arbeit und Wirtschaft, spricht anlässlich des Closings des Munich Startup Festivals. Im Anschluss übergibt er gemeinsam mit Arno Eggers, Leiter von Munich Startup, den mit 10.000 Euro dotierten Munich Startup Award.
Achtung Redaktionen: Eine Registrierung wird erbeten beim Veranstalter per E-Mail an presse@munich-startup.de.

Donnerstag, 23. Juli, 14 Uhr, Rathaus, Hauberrisser-Zimmer (Raum 200)
Bürgermeisterin Mona Fuchs überreicht die Medaille „München leuchtet – Den Freundinnen und Freunden Münchens“ an Dr. Hans-Peter Übleis, der seit 2015 ehrenamtlich als Vorstandsvorsitzender die Geschicke der Stiftung Literaturhaus München leitet. Als größte Institution dieser Art in Deutschland ist das Literaturhaus nicht nur ein zentraler Treffpunkt für Schriftsteller, Verleger, Buchhändler und Journalisten. Das Haus fungiert zudem als Forum für Lesende und bereichert mit seinen Veranstaltungen und Ausstellungen das kulturelle Leben der Münchnerinnen und Münchner. Mit seinem langjährigen ehrenamtlichen Engagement hat Dr. Übleis maßgeblich zum Erfolg des Literaturhauses beigetragen.

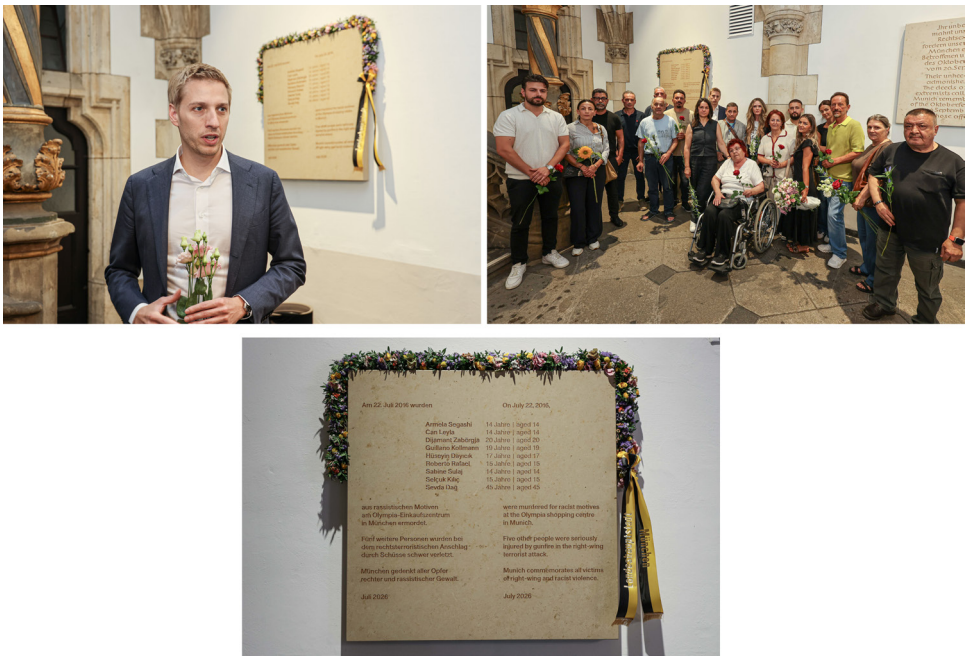
Donnerstag, 23. Juli, 14 Uhr, Aula der Städtischen Berufsschule zur Berufsintegration, Balanstraße 208
Anlässlich des Festaktes zum zehnjährigen Bestehen der Städtischen Berufsschule zur Berufsintegration sprechen Bürgermeisterin Verena Dietl und Stadtschulrat Florian Kraus Grußworte, Oberstudiendirektor Eric Fincks begrüßt die Gäste.
Die Städtische Berufsschule zur Berufsintegration ist ein Kompetenzzentrum für den Unterricht mit Neuzugewanderten und Geflüchteten zwischen 15 und 20 Jahren. Die Ziele am Ende der zwei Schuljahre sind der erfolgreiche oder qualifizierende Mittelschulabschluss sowie die Vermittlung in eine Ausbildung oder an eine weiterführende Schule.
Für ihre Erfolge in der Integration von Zugewanderten erfährt die Berufsschule Anerkennung weit über die Stadtgrenzen hinaus. Gerade erst teilte die SWM Bildungsstiftung mit, dass sie ihren Förderpreis 2026 an die Städtische Berufsschule zur Berufsintegration verleiht.
Achtung Redaktionen: Der Termin ist für Foto- und Videoaufnahmen geeignet. Für eine Teilnahme ist eine Akkreditierung bis Mittwoch, 22. Juli, 18 Uhr, per E-Mail an presse.rbs@muenchen.de erforderlich.

Donnerstag, 23. Juli, 18 Uhr, Rathaus, Ratstrinkstube
Bürgermeisterin Mona Fuchs empfängt eine Delegation aus Harare anlässlich des 30-jährigen Bestehens der Städtepartnerschaft München – Harare.

Meldungen

Gedenktafel im Rathaus für die Opfer des Anschlags am OEZ
(20.7.2026 – teilweise voraus) Zum zehnten Jahrestag des rechtsterroristischen Anschlags am Olympia-Einkaufszentrum gedenkt die Stadt München am Mittwoch, 22. Juli, am einstigen Tatort an der Hanauer Straße der Opfer. Als Zeichen der Erinnerung an einen der schwersten Anschläge der Stadtgeschichte hat die Stadt am Freitag gemeinsam mit Angehörigen der Opfer eine Gedenktafel im Durchgang zum Prunkhof des Rathauses enthüllt. An dem Gedenkakt nahmen Angehörige aller Todesopfer, Oberbürgermeister Dominik Krause, Bürgermeisterin Mona Fuchs und Mitglieder des Stadtrats teil.
Oberbürgermeister Dominik Krause: „Zehn Jahre nach dem rechtsterroristischen Anschlag am Olympia-Einkaufszentrum geben wir den Ermordeten einen zentralen Platz zur Erinnerung. Die Gedenktafel am Rathaus erinnert namentlich an alle neun Opfer. Zudem soll sie uns alle mahnen, entschieden gegen Rechtsextremismus und Rassismus einzutreten."
Kulturreferent Marek Wiechers: „Die Erinnerung an die Opfer im Stadtraum muss sichtbar bleiben. Erinnerungskultur ist eine Grundlage für unser gemeinsames, demokratisches Grundverständnis und soll Zeichen sein, dass rechtsterroristisches Denken und Handeln keinen Platz in unserer Gesellschaft haben."
Am 22. Juli 2016 hatte der Täter aus rassistischen Gründen neun Menschen getötet und weitere verletzt. Die Opfer waren überwiegend Jugendliche und junge Erwachsene. Die Inschrift auf der Tafel erinnert an die neun Ermordeten Armela Segashi, Can Leyla, Dijamant Zabërgja, Guiliano Kollmann, Hüseyin Dayıcık, Roberto Rafael, Sabine Sulaj, Selçuk Kılıç und Sevda Dağ sowie an fünf weitere Personen, die durch Schüsse schwer verletzt wurden. Zudem werden das rassistische Motiv und der rechtsterroristische Charakter der Tat benannt.
Die steinerne Tafel geht auf einen gemeinsamen Antrag aller Stadtratsfraktionen der vergangenen Amtsperiode zurück und wurde in enger Abstimmung mit den Familien umgesetzt. Neben der neuen Gedenktafel erinnert seit 2018 eine weitere Tafel an das rechtsextreme Oktoberfest-Attentat vom 26. September 1980.
Am Mittwoch, 22. Juli, findet zum zehnten Jahrestag des Attentats am OEZ ab 16 Uhr eine Gedenkveranstaltung am Denkmal „Für Euch" an der Hanauer Straße statt. Sie wurde gemeinsam von den Familien der Todesopfer und der Landeshauptstadt München organisiert. Es sprechen Angehörige, Bundespräsident Frank-Walter Steinmeier, Landtagspräsidentin Ilse Aigner und Oberbürgermeister Dominik Krause. Die Veranstaltung ist

öffentlich und barrierefrei zugänglich. Aufgrund von Sicherheitsvorkehrungen muss auf Taschen und Rucksäcke verzichtet werden.
Weitere Informationen unter *https://ru.muenchen.de/2026/134/Gedenkakt-zum-10-Jahrestag-des-Attentats-am-OEZ-125271.*



Als Zeichen der Erinnerung an den rechtsterroristischen Anschlag am Olympia-Einkaufszentrum hat die Stadt gemeinsam mit Angehörigen der Opfer eine Gedenktafel im Durchgang zum Prunkhof des Rathauses enthüllt. (Fotos: Michael Nagy/Presseamt)

Verkehrssicherer Umbau der Wolfratshauser Straße abgeschlossen
(20.7.2026) Das Baureferat hat die Arbeiten an der Wolfratshauser Straße im Abschnitt zwischen Josephinenstraße und Siemensallee fertiggestellt. Der Umbau schließt eine Lücke im Wegenetz für klimaschonende Mobilität. Es ist eine neue, komfortable und durchgängige Fuß- und Radverbindung entlang der Wolfratshauser Straße zwischen Solln und Obersendling entstanden.
Zum Abschluss der Arbeiten machten sich Baureferentin Dr.-Ing. Jeanne-Marie Ehbauer, Mobilitätsreferent Georg Dunkel und der Vorsitzende des Bezirksausschusses Thalkirchen-Obersendling-Forstenried-Fürstenried-Solln, Dr. Ludwig Weidinger, vor Ort ein Bild von der fertigen Maßnahme. Bei einem Termin an der neuen Querung nördlich der Noestraße informierten sie sich über die Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr, die barrierefreien Bushaltestellen sowie die erneuerte Fahrbahn.
Baureferentin Dr.-Ing. Jeanne-Marie Ehbauer: „Der verkehrssichere Umbau der Wolfratshauser Straße verbessert die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer*innen. Radfahrende und Fußgänger*innen haben nun mehr Platz

und eine klarere Führung. Gleichzeitig haben wir die Straße barrierefrei und zukunftsfähig umgebaut. Unser ganzheitlicher Planungsansatz hat aber auch den Baumschutz, den Umweltschutz und das an dieser Stelle besondere Landschaftsbild berücksichtigt."
Mobilitätsreferent Georg Dunkel: „Die Wolfratshauser Straße ist eine wichtige Verkehrsader aus dem Süden; nicht nur für den Kfz-Verkehr, sondern auch für den Radverkehr. Mit dem Abschluss der Arbeiten ist eine wichtige Lücke für die Radfahrenden geschlossen worden. Und auch jene, die zu Fuß unterwegs sind, profitieren von den neuen Gehwegen und den besseren Querungsmöglichkeiten. So ist die Wolfratshauser Straße sicherer für alle Verkehrsteilnehmenden geworden. Außerdem möchte ich mich an dieser Stelle bei allen für ihre Geduld und ihr Verständnis während der Bauzeit bedanken."
Der Vorsitzende des Bezirksausschusses Thalkirchen-Obersendling-Forstenried-Fürstenried-Solln, Dr. Ludwig Weidinger: „Der verkehrssichere Ausbau dieses Abschnitts der Wolfratshauser Straße wird schon seit Jahrzehnten gefordert und wir sind froh, dass diese verkehrssichere Verbindung zwischen Solln und Obersendling nach langer Planung zum Nutzen aller Verkehrsteilnehmer endlich realisiert wurde."
Die Wolfratshauser Straße ist Teil der Bundesstraße B 11. Sie ist eine wichtige Hauptverkehrsstraße und zugleich eine wichtige Radroute zwischen dem Münchner Süden und der Innenstadt. Vor dem Umbau fehlten in Teilbereichen durchgängige Geh- und Radwege. Zudem entsprach der Straßenaufbau nicht dem Stand der Technik. Auf 1.020 Metern hat das Baureferat nun neue Geh- und Radwege mit Sicherheitsstreifen errichtet. Das Queren der stark befahrenen Straße ist jetzt leichter. Zwei neue Querungsstellen in der Fahrbahnmitte erhöhen die Sicherheit für Fußgänger*innen und Radfahrende. Die Querungsinsel bei der Großhesseloher Straße schafft zusätzlich Platz für linksabbiegende Fahrzeuge und verbessert den Verkehrsfluss.
Ein besonderer Schwerpunkt lag auf der Kreuzung Noestraße. Hierfür wurde die Planung Anfang 2026 nochmals angepasst. Ziel war eine sichere und verständliche Führung für alle. Radfahrende und Fußgänger*innen können die Kreuzung nahezu ohne Höhenunterschied queren. Für Menschen mit Sehbeeinträchtigung gibt es Bodenindikatoren zur Orientierung. Entsprechende Verbesserungen wurden auch an der Beuerberger Straße und der Ascholdinger Straße umgesetzt.
Zwischen den beiden Bushaltestellen „Krankenhaus Martha-Maria" hat das Baureferat eine barrierefreie Querung gebaut. Für Rollstuhl- und Rollatornutzer*innen ist der Bordstein auf 0 Zentimeter abgesenkt. Für blinde und sehbehinderte Menschen bleibt eine 6 Zentimeter hohe Bordsteinkante ertastbar. Bodenindikatoren und akustische Signale an der Am-

pel unterstützen zusätzlich bei der Orientierung. Auch die Bushaltestellen „Krankenhaus Martha-Maria“ selbst wurden neu angeordnet und barrierefrei ausgebaut. Die Haltekanten sind für Buszüge geeignet und ermöglichen einen stufenlosen Einstieg. Davon profitieren insbesondere mobilitätseingeschränkte Fahrgäste, Besucher*innen des Krankenhauses, ältere Menschen, Menschen mit Kinderwagen sowie Fahrgäste mit Gepäck.
Das Baureferat hat außerdem die Fahrbahn erneuert und die Straßenentwässerung verbessert. Niederschlagswasser kann in Teilbereichen über seitliche Mulden versickern. Damit wird die Entwässerung an den Stand der Technik angepasst und überwiegend nach dem Schwammstadtprinzip umgesetzt.
Bei der Planung wurde darauf geachtet, Eingriffe in Natur und Landschaft so gering wie möglich zu halten. Eine stadtbildprägende Esche nördlich der Noestraße bleibt erhalten. Der neue Geh- und Radweg führt um den Baum herum. Für den Ausbau mussten Gehölze und 29 Bäume entfernt werden. Das Baureferat pflanzt 17 Bäume neu. Zusätzlich wird das Laubwäldchen nördlich der Noestraße mit angeschlossener Obstwiese um mehr als 3.000 Quadratmeter erweitert.
Die Projektkosten liegen bei rund 13,5 Millionen Euro. Voraussichtlich werden rund 3,65 Millionen Euro zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden sowie rund 97.500 Euro für den barrierefreien Umbau der Bushaltestellen über das Bayerische Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz gefördert.
Achtung Redaktionen: Weitere Informationen zum Projekt gibt es im Beschluss des Bauausschusses des Stadtrats vom 7. März 2023 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 08740).

Baureferentin Dr.-Ing. Jeanne-Marie Ehbauer, der Vorsitzende des Bezirksausschusses 19, Dr. Ludwig Weidinger, und Mobilitätsreferent Georg Dunkel an der fertig umgebauten Wolfratshauser Straße (Foto: Baureferat)

MünchenBudget: „TanzPark-ett“ im Ostpark ab sofort geöffnet
(20.7.2026) An einem lauen Sommerabend im Park das Tanzbein schwingen – so etwas hatte sich die Initiatorin wohl vorgestellt, als sie ihren Vorschlag „TanzPark-ett“ beim MünchenBudget 2025 eingereicht hatte. Ab sofort ist die neue öffentliche Tanzfläche im Ostpark offiziell eröffnet, und es kann ein neuer Treffpunkt für alle, die gerne tanzen, entstehen.

Das „TanzPark-ett“ im Ostpark (Foto: LHM)

Das „TanzPark-ett“ ist – nach den Wasserbänken am Lenbachhaus – der zweite Gewinner-Vorschlag aus dem MünchenBudget 2025, den die Stadtverwaltung, in diesem Fall das Baureferat (Gartenbau), umgesetzt hat. Künftig steht die Tanzfläche allen Interessierten kostenlos zur Verfügung. Sie befindet sich im Ostpark zwischen dem Michaelibad und dem Michaeli-Biergarten und lädt zum gemeinsamen Tanzen, Üben und zu Begegnungen ein. Infos zur Nutzung und Belegung sind auf einer Infotafel direkt vor Ort zu finden.
Das „TanzPark-ett“ gliedert sich dabei in die Beteiligungsaktion „Hallo Ostpark!“ des Baureferats (Gartenbaus) ein, mit der bis zum 25. September temporäre Nutzungen ausprobiert, Ideen gesammelt und Erfahrungen ausgetauscht werden. Ziel ist es, den Park für die Zukunft weiterzuentwickeln und ihn als Ort für Bewegung und Begegnung zu stärken. Das „TanzPark-ett“ wird über den Aktionszeitraum hinaus vor Ort bleiben.
Mit dem MünchenBudget stellt die Stadt jährlich ein Budget für Ideen aus der Stadtgesellschaft zur Verfügung. Das Besondere: Die Münchner*innen reichen die Vorschläge selbst ein und entscheiden anschließend auch, welche Projekte umgesetzt werden. Das „TanzPark-ett“ gehört zu den zehn Gewinnerprojekten des ersten MünchenBudget 2025.
Informationen zu allen Gewinner-Vorschlägen aus 2025 gibt es unter *https://unser.muenchen.de/muenchenbudget2025*

Parklizenzgebiet Pasing Süd geht nächsten Montag in Betrieb

(20.7.2026) Am Montag, 27. Juli, wird das neue Parklizenzgebiet „Pasing Süd“ im Stadtbezirk Pasing-Obermenzing in Betrieb genommen. Das Gebiet wird begrenzt von den Bahngleisen im Norden, der Gräf- und der Engelbertstraße im Süden, der Lortzing- und der Maria-Eich-Straße im Westen sowie der Georg-Habel-Straße im Osten.

Bereits seit Anfang Juli wurden im Gebiet vorbereitende Arbeiten vorgenommen, damit die notwendigen Beschilderungen sowie – wo erforderlich – Parkscheinautomaten rechtzeitig zur Einführung der Parkraumbewirtschaftung vorhanden sind. Mittlerweile ist ein Großteil der Verkehrszeichen im Gebiet aufgestellt, die neuen Parkregelungen gelten ab 27. Juli.

Die häufigsten Parkregeln in dem neuen Lizenzgebiet sind

- das **Bewohnerparken**, wobei das Parken Bewohner*innen mit einem gültigen Parkausweis vorbehalten ist,
- das **Mischparken mit Parkschein**, wobei sowohl Bewohner*innen mit Parklizenz als auch Besucher*innen parken dürfen; für Besucher*innen ist das Parken gebührenpflichtig,
- und das **Mischparken mit Parkscheibe bis vier Stunden**, wobei sowohl Bewohner*innen mit Parklizenz als auch Besucher*innen parken dürfen. Für Besucher*innen ist die Parkdauer auf maximal vier Stunden begrenzt, für Bewohner*innen mit Parklizenz ist das Parken zeitlich nicht begrenzt.

Daneben wird es **Mischformen** geben, die den im Tagesverlauf wechselnden Verkehrssituationen angepasst sind und die Belange der gewachsenen Viertel mit einer lebendigen Mischung aus Wohnen, Gewerbe und Arbeiten widerspiegeln. An Straßenabschnitten mit Gewerbeeinheiten, Einzelhandel etc. sind teilweise Kurzzeitparkflächen und Lieferbereiche eingerichtet, um auch die Belange des Wirtschaftsverkehrs zu erfüllen.

Bewohner*innen mit eigenem Auto und ohne Stellplatz auf Privatgrund können für das neue Parklizenzgebiet einen Parkausweis mit einer Gültigkeitsdauer von einem oder zwei Jahren beantragen. Informationen für Bewohner*innen und Besucher*innen, Gebietskarten und alles Wissenswerte zum Online-Antrag von Bewohnerparkausweisen gibt es unter *muenchenunterwegs.de/parken*. Die Kontrolle der neuen Parkregeln und des verbotswidrigen Parkens erfolgt durch die Kommunale Verkehrsüberwachung im Kreisverwaltungsreferat.

Das Angebot an öffentlichen Parkplätzen in Städten ist begrenzt. Gerade hochfrequentierte Gebiete leiden unter dem Verkehr der Parkplatzsuchenden, der Lärm, Stau und Abgase verursacht. Die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung – zum Beispiel mit neuen Parklizenzgebieten – soll helfen, den verschiedenen Bedarfen an öffentlichen Parkplätzen gerecht zu werden.

„zwischen dings“ in Giesing: Kreativ München fördert Projekt

(20.7.2026) Ab sofort ist das temporäre Kreativprojekt „zwischen dings“ in der Tegernseer Landstraße 80 gestartet. Dabei handelt es sich um einen multifunktionalen Kunst-, Arbeits- und Veranstaltungsort, der die aktive Einbindung der Öffentlichkeit in künstlerische Prozesse fördert sowie einen offenen Raum für Austausch, Lernen und gemeinsames Arbeiten schafft. Das Projekt ist für einen Zeitraum von sechs Monaten angelegt und wird von einem interdisziplinären Team aus sieben Münchner Kreativschaffenden verantwortet.

Die Verbindung von Atelier, Galerie, Workshop- und Veranstaltungsort lässt neue Schnittstellen zwischen Kunstproduktion, Kulturvermittlung und gesellschaftlicher Teilhabe entstehen. Künstlerisches Arbeiten wird vor Ort sichtbar und erlebbar, während Workshops, Artist Talks, Co-Working-Formate und weitere Veranstaltungen kontinuierliche Begegnungen zwischen Kunstschaffenden, Nachbarschaft und Öffentlichkeit ermöglichen.

Gleichzeitig reagiert das Projekt auf die strukturellen Herausforderungen der Münchner Kunst- und Kreativszene, insbesondere auf den Mangel an bezahlbaren Arbeits-, Präsentations- und Begegnungsräumen. Durch die temporäre, kollektiv organisierte Nutzung entsteht ein Ort, der nicht nur dem eigenen Team, sondern auch externen Künstler*innen und Kreativen aus dem bestehenden Netzwerk offensteht.

Kreativ München, als kommunale Fördereinrichtung für die Kultur- und Kreativwirtschaft, unterstützt das Projekt gemeinsam mit dem Kulturreferat im Rahmen des Fonds für innovative kulturelle Zwischennutzung mit einer Fördersumme von 5.285 Euro.

Über Kreativ München

Kreativ München – als referatsübergreifend arbeitendes Team, gemeinsam getragen vom Kommunalreferat, Kulturreferat und Referat für Arbeit und Wirtschaft – fördert die Münchner Kultur- und Kreativwirtschaft und ist zentrale Anlaufstelle für alle kultur- und kreativschaffenden Unternehmer*innen und Selbständigen. Ziel ist es, die Rahmenbedingungen für die Branche in allen elf Teilmärkten entlang der gesamten Wertschöpfungskette zu verbessern. Das Team bietet kostenfreie Beratungen bei unternehmerischen Herausforderungen, organisiert Qualifizierungsformate, vernetzt mit anderen Kreativunternehmen und Branchen, verbessert die Sichtbarkeit der Kultur- und Kreativbranche und unterstützt Unternehmer*innen bei der internationalen Markterschließung und der Suche nach leistbaren Räumen. Mehr Infos unter *kreativ-muenchen.de*

Achtung Redaktionen: Bildmaterial (© Stefan Grau) von der Eröffnung kann heruntergeladen werden unter *https://dap.muenchen.de/index.php/s/UaOarfQ6fX3P71O.*

Meisterlich – Ausstellungen der Städtischen beruflichen Schulen
(20.7.2026) Wie jedes Jahr präsentieren die beruflichen Schulen der Stadt die Abschlussarbeiten und Meisterstücke ihrer Absolvent*innen in öffentlichen Ausstellungen. Interessierte sind eingeladen, die handwerklichen Meisterleistungen zu bewundern und sich über die Ausbildungswege zu informieren.
Die Ausstellungen finden wie folgt statt:
Deutsche Meisterschule für Mode I Designschule München
- 22. Juli, 18 Uhr: Ausstellungseröffnung Kommunikationsdesign (geöffnet 23./24. Juli, 16 bis 22 Uhr), Roßmarkt 15
- 23. Juli, 19 Uhr: Salonmodenshow „Body of light", Bergson Kunstkraftwerk, Am Bergson Kunstkraftwerk 2
- 23. Juli, 21 Uhr: Abschlusskollektionen Klasse Entwurf, Bergson Kunstkraftwerk, Am Bergson Kunstkraftwerk 2
- 24. Juli, 19 Uhr: Salonmodenshow „Body of light" 19 Uhr, Bergson Kunstkraftwerk, Am Bergson Kunstkraftwerk 2
- 24. Juli, 21 Uhr: Abschlusskollektionen Modedesign, Bergson Kunstkraftwerk, Am Bergson Kunstkraftwerk 2

Weitere Infos unter *www.demo-to-go.com*.
HOLZSTEINGOLD
Ausstellung der Meisterarbeiten der
- Städtischen Berufsfachschule sowie der Meisterschule für das Holzbildhauerhandwerk
- Städtischen Fach- und Meisterschule für das Steinmetz- und Steinbildhauerhandwerk
- Städtischen Meisterschule für das Gold- und Silberschmiedehandwerk

Freitag, 24. Juli, bis Dienstag, 28. Juli, täglich (außer Sonntag) 14 bis 19 Uhr, Luisenstraße 9-11.
Weitere Infos unter *www.bfs-bildhauer-muenchen.de/holzsteingold2026*.
Meisterschulen am Ostbahnhof – Metallbau
Freitag, 24. Juli, 10 bis 16 Uhr: Ausstellung der Meisterstücke der Meisterschule Metallbau, Meisterschulen am Ostbahnhof, Werkstätten der Meisterschule Metallbau im Erdgeschoss (Raum B0.09/B0.017), Mühldorfstraße 6.
Münchner Farbe-Schulen
Ausstellung der Meisterprüfungsarbeiten
- der Städtischen Meisterschule für das Maler- und Lackiererhandwerk
- der Städtischen Meisterschule für das Vergolderhandwerk
- der Städtischen Fachschule für Farb- und Lacktechnik

im neuen Schulgebäude Carl-Wery-Straße 41.
Montag und Dienstag, 27./28. Juli, 10 bis 17 Uhr, Mittwoch, 29. Juli, 10 bis 13 Uhr.

Weitere Infos unter *www.fachschule-muenchen.de*.

Über das berufliche Schulsystem

Das berufliche Schulsystem der Stadt ist mit rund 43.000 Schüler*innen an 88 städtischen beruflichen Schulen ein wichtiger Bestandteil der Münchner Bildungslandschaft. Durch seine hohe Durchlässigkeit trägt es wesentlich zur Bildungsgerechtigkeit in der Stadt bei.

Die beruflichen Schulen eröffnen Absolvent*innen allgemeinbildender Schulen vielfältige Anschlussmöglichkeiten. Auch junge Menschen, die einen Bildungsgang abgebrochen haben, erhalten die Chance, ihre Ausbildung fortzusetzen und neue Bildungswege einzuschlagen. So unterstützen die Schulen sie dabei, den Aufstieg durch Bildung zu verwirklichen. Gleichzeitig leisten sie einen wichtigen Beitrag zur Fachkräftesicherung in der Metropolregion München.

Die Fachschulen der Stadt bieten hervorragende Möglichkeiten zur beruflichen Weiterbildung auf Bachelor-Niveau. Mit insgesamt 29 städtischen Fachschulen – darunter Meister- und Technikerschulen – deckt das Angebot ein breites Spektrum ab. Es reicht von Technik über Mode und Kunst bis hin zu Ernährung und Sozialem.

Stadtspaziergang: Jüdisches Leben im Nachkriegs-Bogenhausen

(20.7.2026) Die Monacensia im Hildebrandhaus lädt am Donnerstag, 23. Juli, 16.30 Uhr, zu einem kostenfreien Stadtspaziergang auf den Spuren jüdischen Lebens im Bogenhausen der Nachkriegszeit mit der Historikerin und Autorin Lilly Maier ein.

Nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs entwickelte sich das Gebiet rund um die Möhlstraße zu einem zentralen Ort jüdischen Lebens in München und darüber hinaus. In ehemals beschlagnahmten Villen entstanden Hilfsorganisationen, medizinische Einrichtungen und kulturelle Institutionen für jüdische Holocaust-Überlebende. Eine Synagoge, Schule, Apotheke und ein Krankenhaus prägten bald das Viertel. Berühmt wurde die Möhlstraße zudem durch den jüdischen Markt, der wöchentlich tausende Münchner*innen anzog.

Treffpunkt für den Rundgang ist der Friedensengel. Er dauert etwa eineinhalb Stunden und endet an der Monacensia im Hildebrandhaus. Eine Anmeldung ist nicht erforderlich.

Die Veranstaltung ist Teil des Begleitprogramms zur Dauerausstellung „Maria Theresia 23. Biografie einer Münchner Villa“, die in der Monacensia im Hildebrandhaus zu sehen ist.

Weitere Informationen zur Monacensia unter *www.monacensia.org*.

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

Antworten auf Stadtratsanfragen

Montag, 20. Juli 2026

Sichere Radwegenden schnell umsetzen
Antrag Stadtrats-Mitglieder Paul Bickelbacher, Mona Fuchs, Nimet Gökmenoğlu, Gunda Krauss, Sofie Langmeier, Gudrun Lux, Christian, Smolka, Florian Schönemann und Andreas Voßeler (Fraktion Die Grünen – Rosa Liste) vom 24.4.2025

Verkehrsberuhigung St.-Anna-Straße
Antrag Stadtrats-Mitglieder Paul Bickelbacher, Mona Fuchs, Gunda Krauss, Sofie Langmeier, Gudrun Lux, Florian Schönemann und Christian Smolka (Fraktion Die Grünen – Rosa Liste) vom 23.5.2025

Sicherer Radweg an der Chiemgaustraße
Antrag Stadtrats-Mitglieder Marie Burneleit, Stefan Jagel, Thomas Lechner und Brigitte Wolf (Die Linke / Die PARTEI Stadtratsfraktion) vom 9.9.2025

Umbau der Haltestelle „Schäufeleinstraße“
Antrag Stadträtin Alexandra Gaßmann (Stadtratsfraktion der CSU mit FREIE WÄHLER) vom 12.11.2025

Einbahnstraßen in Laim
Antrag Stadträtin Alexandra Gaßmann (Stadtratsfraktion der CSU mit FREIE WÄHLER) vom 26.11.2025

Optimierung der Baustellenabwicklung Stadtmuseum
Anfrage Stadtrat Hans Hammer (Stadtratsfraktion der CSU mit FREIE WÄHLER) vom 19.12.2025

Für eine leistungsfähige Isarparallele: Verbreiterung des Radwegs an der Widenmayerstraße
Antrag Stadtrats-Mitglieder Paul Bickelbacher, Mona Fuchs, Dominik Krause, Sofie Langmeier, Gudrun Lux, Florian Schönemann, Christian Smolka und Felix Sproll (Fraktion Die Grünen – Rosa Liste – Volt) vom 16.2.2026

Warnstreiks im Nahverkehr - Schaden oder Nutzen?
Anfrage Stadtrat Alexander Reissl (Stadtratsfraktion der CSU mit FREIE WÄHLER) vom 19.3.2026

Sichere Radwegenden schnell umsetzen
Antrag Stadtrats-Mitglieder Paul Bickelbacher, Mona Fuchs, Nimet Gökmenoğlu, Gunda Krauss, Sofie Langmeier, Gudrun Lux, Christian, Smolka, Florian Schönemann und Andreas Voßeler (Fraktion Die Grünen – Rosa Liste) vom 24.4.2025

Antwort Mobilitätsreferent Georg Dunkel:

Zunächst bitten wir um Verzeihung für die Überschreitung der Beantwortungsfrist und bedanken uns für die gewährte Fristverlängerung.

In Ihrem oben genannten Antrag fordern Sie die sofortige Verbesserung bestehender Radwegenden mit einfachen Lösungen, um unter anderen ihre Sicherheit und Übersichtlichkeit zu verbessern.

Nach § 60 Abs. 9 GeschO dürfen sich Anträge ehrenamtlicher Stadtratsmitglieder nur auf Gegenstände beziehen, für deren Erledigung der Stadtrat zuständig ist.
Sie beantragen die Verbesserung der Sicherheit und Einrichtung möglichst fehlerverzeihender Radinfrastruktur durch „einfache“ Lösungen in Form von Markierungen und Beschilderungen; um eine Pflichtaufgabe der Straßenverkehrsbehörde zu erfüllen. Eine Prüfung erfolgt deshalb im Tagesgeschäft auch unabhängig von einer Beantragung durch den Stadtrat als Geschäft der laufenden Verwaltung. Der Inhalt des Antrages betrifft damit eine laufende Angelegenheit, deren Besorgung nach Art. 37 Abs. 1 GO und § 22 GeschO dem Oberbürgermeister obliegt.
Eine beschlussmäßige Behandlung der Angelegenheit im Stadtrat ist daher rechtlich nicht möglich.

Zu Ihrem Antrag vom 24.4.2025 teilen wir Ihnen daher Folgendes mit:

Das Mobilitätsreferat der Landeshauptstadt München hat sich in den letzten Jahren verstärkt mit der Prüfung von Radwegenden befasst. Von Bürgerseite wurden insgesamt über 100 Radwegenden an den Oberbürgermeister mit der Bitte um Überprüfung unter dem Titel „Warum hört der Radweg hier auf?“ weitergegeben. In der Rathaus Umschau vom 9.9.2022 wurde ein Teil davon sehr schnell beantwortet. Aktuell wird weiter intensiv am Thema Radwegenden gearbeitet. Dazu findet unter anderem ein verstärkter Austausch zu dem Thema zwischen den Straßenplaner*innen des Bezirksmanagements und den Bereichen der Straßenverkehrsbehörde Radverkehr und Lichtsignalanlagen statt.

In vielen der untersuchten Fälle geht es um die Überleitung des Radverkehrs von einem baulichen Radweg oder Radfahrstreifen in den Mischverkehr. An diesen Stellen ist es besonders wichtig, Radfahrende in eine sichere Ausgangsposition gegenüber dem motorisierten Fahrverkehr zur gemeinsamen möglichst konfliktfreien Nutzung der Fahrbahn zu bringen. Aufgrund der angespannten Haushaltslage wird dabei verstärkt nach Lösungen gesucht, die eine Überleitung sicherer gestalten, aber keine bauliche Umgestaltung voraussetzen. Bei ohnehin vorgesehenen baulichen Maßnahmen – wie zum Beispiel Sanierungen der Fahrbahn – wird zudem versucht, Synergien zu nutzen.

Die insbesondere im Jahr 2022 vermehrt und gebündelt gemeldeten Radwegenden sind zu etwa 83% bearbeitet. Die Prüfung der ausstehenden gemeldeten Radwegenden erfolgt derzeit. Bei einem nicht unerheblichen Anteil der gemeldeten noch nicht bearbeiteten Stellen handelt es sich um regelkonforme Überleitungen in den Mischverkehr ohne dringenden Handlungsbedarf. Die gemeldeten Stellen werden auch im Hinblick auf mögliche Umsetzungs-Synergien weiter beobachtet. Bei anderen Örtlichkeiten wird sich durch bereits vorgesehene oder abgeschlossene Planungen mit baulichen Anpassungen mit der Zeit eine Verbesserung für den Radverkehr einstellen.

Oberste Priorität haben stets Örtlichkeiten, bei denen konkrete Gefahrensituationen festgestellt werden. Insbesondere bei diesen Örtlichkeiten werden möglichst mit überschaubarem Aufwand kurzfristig umsetzbare Verbesserungen gesucht. Denkbare und eingesetzte Maßnahmen sind und waren dabei Piktogramme, zusätzliche Beschilderungen, Markierungen, Einfärbungen oder die Reduzierung von Parkplätzen (durch die Anordnung von Halteverboten). Die Maßnahmen im Einzelfall sind dabei stets mit verschiedenen Beteiligten (z.B. Polizei, BA, verwaltungsintern) abzustimmen. Auch vermeintlich „einfache“ Maßnahmen erfordern immer zahlreiche Abstimmungsprozesse und eine sorgfältige Abwägung, was entsprechend Zeit und Kapazitäten in Anspruch nimmt. Zudem muss die Umsetzung der Maßnahmen in eine bereits umfangreiche und dichte Auftragsliste eingetaktet werden.

Radwegenden, die beispielsweise schon verbessert werden konnten, sind der Nockherberg, an dem eine Piktogrammkette markiert wurde, die Ludwigsfelder Straße, an der die bauliche Einleitung des Radverkehrs in Anlehnung an Bild 13 der ERA umgesetzt wurde und das Radwegende Oskar-von-Miller-Ring | Fürstenstraße, an dem der Radweg als Teil des Altstadt-Radlrings weitergebaut wurde. Weiterhin wurden im Bereich der

Bahnunterführung in der Chiemgaustraße zwischen Schwanseestraße und Pfälzer-Wald-Straße | Aschauer Straße aktuell verschiedene Maßnahmen wie die Markierung bzw. Erweiterung von Piktogrammen, die Verlängerung der markierten Ausleitung in den Mischverkehr auf der Südseite oder eine Geschwindigkeitsreduzierung auf der Nordseite in die Wege geleitet, deren Umsetzung durch das Baureferat bereits erfolgen konnte bzw. im Frühjahr vorgesehen ist.

Unabhängig von den gemeldeten Radwegenden wird das Mobilitätsreferat im Sinne des übergeordneten Ziels der „Vision Zero“ selbstständig hinsichtlich der Überprüfung von Radwegenden tätig. Entscheidend für die Priorisierung ist im Interesse der Unfallvermeidung an erster Stelle die Gefahrenlage vor Ort. Im Sinne der vorstehenden Systematik wird das Mobilitätsreferat fortlaufend etwa aufgrund von Anliegen aus der Bürgerschaft an Verbesserungen zu Radwegenden arbeiten.

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

Verkehrsberuhigung St.-Anna-Straße
Antrag Stadtrats-Mitglieder Paul Bickelbacher, Mona Fuchs, Gunda Krauss, Sofie Langmeier, Gudrun Lux, Florian Schönemann und Christian Smolka (Fraktion Die Grünen – Rosa Liste) vom 23.5.2025

Antwort Mobilitätsreferent Georg Dunkel:

Zunächst möchte ich mich für die verspätetete Antwort auf Ihren oben genannten Antrag entschuldigen.

In diesem fordern Sie, die Durchfahrt der St.-Anna-Straße zwischen der Pfarrkirche und der Klosterkirche St.-Anna auf Höhe der Hausnummer 25 im direkten Anschluss an den Abbau der dortigen Baustelle für den PKW-Verkehr zu sperren.

Nach § 60 Abs. 9 Geschäftsordnung (GeschO) dürfen sich Anträge ehrenamtlicher Stadtratsmitglieder nur auf Gegenstände beziehen, für deren Erledigung der Stadtrat zuständig ist. Die mit dem Antrag angestrebte Regelung bezieht sich auf den Vollzug der Straßenverkehrsordnung (StVO). Der Inhalt Ihres Antrages betrifft damit 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 23.5.2025 teilen wir in Abstimmung mit dem Oberbürgermeister Folgendes mit:

Die St.-Anna-Straße ist derzeit als allgemeine Ortsstraße gewidmet. Auf Höhe der St.-Anna-Straße 25, 80538 München, besteht seit mehreren Jahren eine baustellenbedingte Durchfahrtssperre für den Kfz-Verkehr. Die Baustelle ist nach aktuellem Stand noch bis zum 21.6.2026 genehmigt. Der Seitenraum ist als gemeinsamer Geh- und Radweg (Zeichen 240) ausgewiesen, sodass für den Fuß- und Radverkehr eine Durchlässigkeit gegeben ist.

Bezüglich des Wunsches, die baustellendingte zuletzt bestehende Durchfahrtssperre für den Kfz-Verkehr aufrechtzuerhalten, sieht die zuständige Straßenverkehrsbehörde derzeit keine Möglichkeit, dies rein straßenverkehrsrechtlich umzusetzen. Vielmehr ist für die Weiterverfolgung dieses Projektansatzes die Prüfung und Einleitung eines straßenrechtlichen Widmungsverfahrens erforderlich.

Mit Beschluss des Bezirksausschusses 1 – Altstadt Lehel vom 22.1.2026, Sitzungsvorlage Nr. 20-26/V 18004, wurde das Baureferat beauftragt, die erforderliche Widmungsänderung zur Einrichtung einer Fußgängerzone vorzunehmen und in Zusammenarbeit mit dem Mobilitätsreferat und unter Berücksichtigung des gefassten Änderungsbeschlusses eine kurz- und mittelfristige Gestaltung als verkehrsberuhigter Bereich vorzunehmen.

Durch den zwischenzeitlich gefassten Beschluss ist ein nahtloser Übergang nach Ende der Baustellensituation durch Anpassung der Verkehrsanordnung als verkehrsberuhigter Bereich sowie – nach Abschluss des Widmungsverfahrens – Umgestaltung als Fußgängerbereich sichergestellt.

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

Sicherer Radweg an der Chiemgaustraße
Antrag Stadtrats-Mitglieder Marie Burneleit, Stefan Jagel, Thomas Lechner und Brigitte Wolf (Die Linke / Die PARTEI Stadtratsfraktion) vom 9.9.2025

Antwort Mobilitätsreferent Georg Dunkel:

Zunächst möchten wir uns für die verspätetete Rückmeldung entschuldigen und bedanken uns für die gewährte Fristverlängerung.

In Ihrem oben genannten Antrag fordern Sie Sofortmaßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit von Radfahrenden an der Bahnunterführung in der Chiemgaustraße nach der Kreuzung Schwanseestraße. Weiter soll geprüft werden, wie ein von der Fahrbahn getrennter Radweg angelegt 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. Inhaltlich geht es vorliegend durch die geforderten Sofortmaßnahmen um den Vollzug der Straßenverkehrsordnung und ggf. baulichen Kleinmaßnahmen. Beides fällt unter Geschäfte der laufenden Verwaltung.

Zu Ihrem Antrag vom 9.9.2025 kann ich Ihnen daher in Abstimmung mit dem Oberbürgermeister Folgendes mitteilen:

Sofortmaßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit von Radfahrenden an der Bahnunterführung in der Chiemgaustraße

Auf der Chiemgaustraße, im Abschnitt zwischen Schwanseestraße und Aschauerstraße (Südseite), ist die von der Fahrbahn getrennte Radverkehrsanlage unterbrochen.

Der Radverkehr wird für ca. 200 m auf der B2R (Mittlerer Ring) im Mischverkehr weitergeführt. Aktuelle Verkehrszahlen belegen eine sehr hohe Verkehrsbelastung durch Kraftfahrzeuge (Kfz). Dem Fahrverkehr stehen in Fahrtrichtung Ost zwei Fahrspuren zur Verfügung.

Der bauliche Radweg endet ca. 50 m östlich des Knotens Schwansee-/Chiemgaustraße. Der Radverkehr wird mittels einer rot markierten Tasche

auf die Fahrbahn zur Weiterfahrt im Mischverkehr geleitet und ca. 100 m westlich der Aschauer Straße weitergeführt.

Im August 2025 wurde, beauftragt durch das Mobilitätsreferat, die Sicherheit der Radwegauffahrt durch eine Markierungsänderung erhöht. Ergänzend steht die Umsetzung eines Ausbaus des abgesenkten Randsteins durch den Straßenbaulastträger noch aus.

Der Kfz-Verkehr wird durch eine einschlägige Beschilderung am Knoten Schwanseestraße und wiederholend im direkten Vorfeld des Radwegendes frühzeitig auf die Situation von Radverkehr auf der Fahrbahn aufmerksam gemacht. Die Positionierung des Verkehrszeichens am Radwegende wurde in einem Ortstermin im Herbst letzten Jahres als nicht optimal beurteilt, weshalb eine Anpassung zur verbesserten Wahrnehmung veranlasst wurde.

Im Zuge der Fahrbahnsanierung im Jahr 2022 hatte das Mobilitätsreferat aus Verkehrssicherheitsgründen bereits Maßnahmen ergriffen, wie die Anpassung und Roteinfärbung des Radwegendes sowie die Markierung einer Piktogrammkette „Fahrrad“ im Abschnitt der sogenannten „Radweglücke“.

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit wurde aus Gründen der Sicherheit des auf die Fahrbahn wechselnden Radverkehrs im Jahr 2024 ca. 10 m westlich des baulichen Radwegendes auf 30 km/h für den Streckenabschnitt der Radweglücke beschränkt. Die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit soll eine verträgliche Radverkehrsführung auf der Fahrbahn im Mischverkehr erwirken und die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erhöhen.

Infolge weiterhin bestehender Konflikte auch mit Unfallfolge, einhergehend mit einer vermehrten Beschwerdelage, wurden durch das Mobilitätsreferat weitere Maßnahmen zur Entschärfung der Gefahrenlage erarbeitet und konnten bereits als Sofortmaßnahmen umgesetzt werden.

So wurden im November 2025 die Piktogramme „Fahrrad“ erweitert bzw. durch größere ersetzt. Auch wurde zusätzlich zur bestehenden Beschilderung ein Piktogramm des Verkehrszeichens 138 StVO (Radverkehr) westlich des Radwegendes auf die Fahrbahn markiert. Damit soll die Aufmerksamkeit hinsichtlich des auf die Fahrbahn wechselnden Radverkehrs erhöht und eine weitere Sensibilisierung des Kfz-Verkehrs erzielt werden.

Des Weiteren ist geplant, das Radwegende weiter zu optimieren. Hierfür ist es notwendig, die Mittellinie zwischen den Fahrspuren zu versetzen. Da diese Maßnahme mit dem Einsatz eines Spezialgerätes verbunden ist, konnte dies durch den Straßenbaulastträger 2025 noch nicht vollzogen werden.
Das Mobilitätsreferat hat im Zuge der Prüfungen im Herbst 2025 auch auf der Nordseite in Fahrtrichtung Westen weitere Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit veranlasst. So ist u.a. auch für diese Fahrtrichtung eine auf den maßgeblichen Abschnitt beschränkte Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h vorgesehen. Zudem soll die Freigabe der Gehbahn für den Radverkehr erfolgen. Zur Vermeidung von Konflikten im Seitenraum werden Sinnbilder zur Verdeutlichung der gemeinsamen, nicht benutzungspflichtigen Verkehrsführung Fuß-/Radverkehr aufgebracht. Infolge der Engstelle in der Eisenbahnunterführung, in der kein gemeinsamer Fuß- und Radverkehr möglich ist, wird eine Beschilderung „Radfahrer absteigen“ angebracht. Der Bezirksausschuss wurde zu den beabsichtigten Maßnahmen bereits angehört und hat zugestimmt.

Anlage eines von der Fahrbahn getrennten Radweges

Die Chiemgaustraße ist im vorgenannten Bereich durch äußerst beengte Platzverhältnisse gekennzeichnet, die insbesondere im Unterführungsbereich des Brückenbauwerks nur durch bauliche Veränderungen im Rahmen einer Sanierung behoben werden können. Die mittel- bis langfristige Realisierung einer baulichen Lösung obliegt der Zuständigkeit der Deutschen Bahn AG. Daran anknüpfend strebt das Mobilitätsreferat die beidseitige Schaffung einer geeigneten Radverkehrsanlage an.

Das Baureferat betreut mit dem Mobilitätsreferat in diesem Zusammenhang aktuell eine Verkehrstechnische Untersuchung (VTU) inklusive Raumaufteilung im Zuge der geplanten Erneuerung der Eisenbahnüberführung an der Chiemgaustraße. Mit Erneuerung der Eisenbahnüberführung durch die Deutsche Bahn AG, kann auch eine für alle Verkehrsteilnehmenden verbesserte Situation geschaffen werden.

Die Einrichtung einer eigenen Radverkehrsanlage in Form eines von der Fahrbahn getrennten Radweges wäre aktuell aufgrund der vorliegend beengten Situation nur durch einen Fahrspurentfall möglich. Mit Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit soll es dem Radverkehr ermöglicht werden, auf der Fahrbahn im Mischverkehr in etwa angleichendem Tempo voranzukommen. Der Kfz-Verkehr hingegen erhält eine längere Reaktionszeit, um auf den auf die Fahrbahn wechselnden Radverkehr aufmerksam

zu werden. Eine den Kfz-Verkehr zusätzlich einschränkende Maßnahme in Form eines Fahrspurentfalls wäre aus Sicht des Mobilitätsreferates, auch hinsichtlich der Bedeutung der B2R, nicht verhältnismäßig.

Im Rahmen der vorliegenden örtlichen Bedingungen, wurden verschiedene Maßnahmen wie dargelegt umgesetzt bzw. werden ergriffen und alle aktuell verkehrsrechtlich möglichen Mittel ausgeschöpft, um die Radverkehrssicherheit an der südlichen Chiemgaustraße zu gewährleisten. Mit den zusätzlich veranlassten Maßnahmen wird die Verkehrssicherheit im Sinne der Vision Zero weiter verbessert.

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

Umbau der Haltestelle „Schäufeleinstraße“
Antrag Stadträtin Alexandra Gaßmann (Stadtratsfraktion der CSU mit FREIE WÄHLER) vom 12.11.2025

Antwort Mobilitätsreferent Georg Dunkel:

Zunächst möchten wir uns für die verspätete Rückmeldung entschuldigen.

In Ihrem oben genannten Antrag fordern Sie die Landeshauptstadt München (LHM) auf, die Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG) um Prüfung zu bitten, ob beim geplanten Umbau der Bushaltestelle „Schäufeleinstraße“ diese in Richtung Süden, in den Zubringer auf der Landsberger Straße, versetzt werden kann.

Wir haben die Stadtwerke München GmbH/Ressort Mobilität (SWM/MVG) um Stellungnahme zu Ihrem Antrag vom 12.11.2025 gebeten und teilen Ihnen in Abstimmung mit dem Oberbürgermeister – Ihr Einverständnis vorausgesetzt – Folgendes mit:

Stellungnahme der SWM/MVG:
„Die Verlegung der Bushaltestelle Schäufeleinstraße von der Friedenheimer Straße in die Parallelfahrbahn der Landsberger Straße wird abgelehnt aufgrund erheblicher Nachteile für den Buslinienverkehr und die mitfahrenden Fahrgäste.

In der Parallelfahrbahn gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h, während auf der Hauptfahrbahn der Landsberger Str. bis zu 60 km/h gefahren werden darf. Das allein ergibt auf dem rund 460 Meter langen Streckenabschnitt eine Mehrfahrzeit von 30 Sekunden für jede Busfahrt.
Zusätzlich werden weitere Verlustzeiten auf der Parallelfahrbahn für den Buslinienverkehr anfallen, wenn an Hindernissen (z.B. ein- oder ausparkenden Pkw, abgestellte Lieferfahrzeuge, Müllfahrzeuge bei der Tonnenleerung) nicht vorbeigefahren werden kann oder Radfahrende nicht überholt werden können.
Die Ausfahrt aus der Parallelfahrbahn an der Einmündung Friedenheimer Straße ist signalisiert und es stehen nur sehr kurze Freigabezeiten zur Verfügung. Eine effektive ÖPNV-Beschleunigung wäre so nicht möglich, da weitere Verlustzeiten, ggf. auch für die Busse in der Gegenrichtung, anfallen werden.
Für eine Haltestelle in der Parallelfahrbahn würden zudem Stellplätze entfallen.

Ein großer Rückstau durch den barrierefreien Ausbau der Bushaltestelle in der Friedenheimer Straße ist im Übrigen nicht zu befürchten."

Das Mobilitätsreferat als zuständige Fachdienststelle der Stadtverwaltung schließt sich dieser Einschätzung an.

Den verlängerten Fahrzeitbedarfen für den Buslinienverkehr auf der Nebenfahrbahn (insbesondere durch Tempo 30 und nur sehr kurze Freigabezeiten am Ampelsignal) stehen bei einem für den Fahrgastwechsel haltenden Bus in der Friedenheimer Straße in Richtung Süden nur geringe Beeinträchtigungen gegenüber, bei denen aufgrund der örtlichen Situation nicht von größeren Rückstauungen auszugehen ist (Nebenstraßennetz, maximal 1 Bushalt alle 10 Minuten in Richtung Süden).

Die verkehrlichen Anforderungen eines weiter zügigen und unbehinderten Buslinienbetriebs überwiegen insoweit den geäußerten Bedenken zu einem etwaig kurzzeitigen Rückstau im Bereich der Zufahrt zu privaten Stellplatzanlagen.

Die Haltestelle in Richtung Süden soll daher nicht in die Nebenfahrbahn der Landsberger Straße umverlegt werden.

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

Einbahnstraßen in Laim
Antrag Stadträtin Alexandra Gaßmann (Stadtratsfraktion der CSU mit FREIE WÄHLER) vom 26.11.2025

Antwort Mobilitätsreferent Georg Dunkel:

In Ihrem oben genannten Antrag fordern Sie:
„Die Stadtverwaltung wird gebeten, an folgenden Stellen in Laim die Möglichkeiten der Anordnung von Einbahnstraßen zu prüfen und sofern rechtlich möglich anzuordnen:
1. *Riegerhofstraße*
2. *Wimpfenerstraße/FreiburgerPlatz/Tuttlingerstraße“*

Ihr Einverständnis vorausgesetzt, erlaube ich mir Ihren Antrag auf dem Schriftweg zu beantworten.

Zu Ihrem Antrag vom 26.11.2025 teilen wir Ihnen Folgendes mit:

Das Mobilitätsreferat geht davon aus, dass die Forderung nach Prüfung und Anordnung von Einbahnstraßen aus der Thematik des Gehwegparkens resultiert.

Zunächst möchten wir Sie darauf hinweisen, dass das Abstellen von Fahrzeugen auf Gehwegen nach den Vorgaben der Straßenverkehrsordnung nicht erlaubt ist. Zum Parken ist je nach örtlicher Situation der rechte Seitenstreifen bzw. der rechte Fahrbahnrand zu benutzen. Eine ausreichende Durchfahrtbreite auf der Straße muss dabei gewährleistet bleiben.
Nur in Ausnahmefällen kann das Parken mit zwei Rädern auf dem Gehweg durch die Straßenverkehrsbehörde zugelassen werden. Diese Stellen sind mit dem entsprechenden Verkehrszeichen oder einer Parkflächenmarkierung gekennzeichnet. Auf Grund der geringen Verkehrsstärken ist es in der Regel nicht notwendig, in diesen Straßen Einbahnstraßen anzuordnen, so dass sie in beide Richtungen befahren werden können und der Verkehr flüssig bleibt. In aller Regel sind die Straßen schmal und in der Mitte verbleibt eine Fahrgasse, die sich Autofahrende im Begegnungsverkehr teilen. Dies erfolgt unter Nutzung von Parklücken bzw. Grundstückszufahrten und durch Verständigung. Dieser Umstand ist für Tempo 30-Zonen nicht untypisch und dient dem ohnehin dort gewollten niedrigen Geschwindigkeitsniveau.

Im Ergebnis bleibt festzuhalten, dass das Thema „Errichtung von Einbahnstraßen in Tempo 30-Zonen“ für gewöhnlich nicht dazu führen würde, Park-

raum zu erhalten bzw. zu genieren, da die örtlichen Straßenprofile schmal sind (die Fahrbahnbreite beträgt in der Regel ca. 5,50m, was bedingt, dass auf der Straße generell nur einseitig geparkt werden kann). Zudem gilt zu bedenken, dass Einbahnstraßen nur dann eingerichtet werden können, wenn eine Gefahrenlage vorliegt. Bei einer anzunehmenden Einrichtung von Einbahnstraße wäre außerdem zu beachten, dass dies für Anwohnende zu Umwegen führt.

Das Mobilitätsreferat bereitet derzeit eine Beschlussvorlage mit einem Vorschlag zur systematischen Neuordnung des Gehwegparkens für den Münchner Stadtrat vor. Ziel ist es, im gesamten Stadtgebiet regelkonforme und sichere Zustände im Straßenraum zu schaffen, gleichzeitig jedoch die zuvor beschriebenen Interessenslage und die konkrete örtliche Situation zu berücksichtigen. Die genannten Straßen werden im Zuge der Beschlussvorlage berücksichtigt.

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

Optimierung der Baustellenabwicklung Stadtmuseum
Anfrage Stadtrat Hans Hammer (Stadtratsfraktion der CSU mit FREIE WÄHLER) vom 19.12.2025

Antwort Mobilitätsreferent Georg Dunkel:

Zunächst möchte ich mich für die gewährte Fristverlängerung bedanken. Die Geschäftsordnungsfrist konnte leider nicht eingehalten werden. Die zuständige Fachabteilung ist derzeit mit einer hohen Arbeitslast konfrontiert. Die Ende 2024 initiierte notwendige Haushaltskonsolidierung konfrontiert die Münchner Stadtverwaltung mit einer herausfordernden Personalsituation. Kürzungen im Finanz- und Personalhaushalt waren und bleiben zwingend erforderlich. Hiervon ist auch das Mobilitätsreferat betroffen und hat Stellen abgegeben. Die personellen Kapazitäten der zuständigen Abteilung Temporäre Anordnungen (MOR-GB2.3) sind derzeit auf 76% zurückgefahren. Im Gegenzug muss die Abteilung zusätzliche Pflichtaufgaben im Bereich der kritischen Infrastruktur übernehmen. Eine ordnungsgemäße Beantwortung innerhalb der vorgesehenen Fristen war daher nicht möglich.

In Ihrer Anfrage vom 19.12.2025 führen Sie aus, dass es im Zuge der Sanierung des Stadtmuseums seit Oktober 2025 zu erheblichen Einschränkungen für den Radverkehr und den Kfz-Verkehr im Rosental kommt, und bitten um Prüfung möglicher Optimierungen der Baustellenabwicklung sowie alternativer Flächennutzungen.

Der Oberbürgermeister hat mir Ihre Anfrage zur Beantwortung zugeleitet. Die darin aufgeworfenen Fragen beantworte ich wie folgt:

Frage 1:
Besteht die Möglichkeit, die Baustelleneinrichtung so zu organisieren, dass diese Einschränkungen mindestens verringert, bestenfalls aber ganz verhindert werden?

Antwort:
Die Baustelleneinrichtung wurde im Vorfeld sowie fortlaufend im Rahmen des Genehmigungsverfahren für verkehrsrechtliche Anordnungen intensiv mit allen beteiligten internen und externen Dienststellen abgestimmt und optimiert. Ziel ist es stets, die verkehrlichen Auswirkungen auf das notwendige Maß zu begrenzen.

Die aktuell beanspruchten Flächen stellen bereits das für die Bauabwicklung erforderliche Minimum dar. Eine weitere Reduzierung würde die Bauabläufe erheblich beeinträchtigen und zu einer Verlängerung der Bauzeit sowie damit verbunden zu länger andauernden Einschränkungen führen.

Frage 2:
Wurden in der Gesamtabwägung auch Flächen auf angrenzenden städtischen Plätzen geprüft?

Antwort:
Im Rahmen der Planung wurden auch alternative Flächen im Umfeld, insbesondere angrenzende städtische Plätze, in Abwägung einbezogen.

Eine Verlagerung von Baustelleneinrichtungsflächen würde jedoch zusätzlichen Baustellenverkehr zwischen Lager- und Baustellenflächen erzeugen und damit die Verkehrsbelastung im Umfeld insgesamt erhöhen. Darüber hinaus würden sich zusätzliche Konfliktpunkte mit dem Fuß- und Radverkehr ergeben.

Zudem bestehen im Bereich des St.-Jakobs-Platzes erhöhte sicherheitsrechtliche Anforderungen aufgrund sensibler Nutzungen und Schutzobjekte. Auch aus brandschutztechnischer Sicht ist eine Nutzung nur unter engen Voraussetzungen möglich, insbesondere unter Sicherstellung ausreichender Rettungs- und Querungsmöglichkeiten.

Weiterhin erfüllen die genannten Flächen wichtige öffentliche Nutzungsfunktionen, unter anderem für Veranstaltungen, Sondernutzungen (z.B. Kunstaktionen) und Märkte. Eine zusätzliche Inanspruchnahme durch Baustelleneinrichtungsflächen würde die Nutzbarkeit für Bürger*innen erheblich einschränken und die Aufenthaltsqualität im Umfeld deutlich beeinträchtigen.

Insgesamt wurde daher im Rahmen der Gesamtabwägung der aktuell gewählte Standort der Baustelleneinrichtung als die geeignetste Lösung bewertet.

Für eine leistungsfähige Isarparallele: Verbreiterung des Radwegs an der Widenmayerstraße
Antrag Stadtrats-Mitglieder Paul Bickelbacher, Mona Fuchs, Dominik Krause, Sofie Langmeier, Gudrun Lux, Florian Schönemann, Christian Smolka und Felix Sproll (Fraktion Die Grünen – Rosa Liste – Volt) vom 16.2.2026

Antwort Mobilitätsreferent Georg Dunkel:

in Ihrem oben genannten Antrag fordern Sie einen kostengünstigen Ausbau der Radinfrastruktur an der Widenmayerstraße zwischen Maximilliansbrücke und Max-Joseph-Brücke. Hierfür wird der Entfall der Parkplätze an der Ostseite vorgeschlagen. Als Zeitfester für die Umsetzung des Bauvorhabens führen Sie das Jahr 2027 an.

Eine beschlussmäßige Behandlung der o.g. Angelegenheit im Stadtrat wird zu einem späteren Zeitpunkt mit Erarbeitung des entsprechenden Entscheidungsvorschlages vorgesehen. Mit dieser Rückmeldung stellen wir den aktuellen Zwischenstand zum Projekt vor. Ihr Einverständnis vorausgesetzt, wird daher Ihr Antrag anhand des folgenden Antwortschreibens beantwortet.

Die sogenannte Isarparallele stellt einen wesentlichen Bestandteil der Radverkehrsinfrastruktur in München dar, insbesondere durch die Führung des Zweirichtungsradwegs entlang der Isar. Die direkte Verbindung für die Nord-Süd-Richtungen ist als Anbindung für Radfahrende in besonderer Weise effizient und attraktiv. Darüber hinaus fördert der Weg entlang der Isar nicht nur die schnelle Erreichbarkeit verschiedener Ziele, sondern bietet den Nutzer*innen auch die Gelegenheit, sich in einer naturnahen Umgebung fortzubewegen.

Insgesamt tragen die Gestaltung und Nutzung des Radwegs entlang der Isar zur Verbesserung der urbanen Lebensqualität bei und unterstützen die Förderung nachhaltiger Mobilitätsformen in der Stadt. Deswegen wurde die Verwaltung mit den Beschlüssen zum Radentscheid (Sitzungsvorlage Nr. 14- 20/V 15585, Nr. 14- 20/V 17708, Nr. 20- 26/V 01458 und Nr. 20 - 26/V 06921) beauftragt, unter anderem die Verbesserung der Radinfrastruktur im Straßenzug Erhardtstraße, Steinsdorfstraße, Widenmayerstraße bis zur Luitpoldbrücke vorzusehen.

Zum aktuellen Zeitpunkt laufen projektbezogene Abstimmungen mit allen betroffenen Referaten und Dienststellen, um die Vielzahl der unter-

schiedlichen Belange wie z.B. Barrierefreiheit, Aufenthaltsqualität, ÖPNV, Infrastruktur (Ver- und Entsorgungsleitungen), Klimaschutz und auch die rechtlichen Rahmenbedingungen – in erster Linie des Straßenverkehrsrechts – zu berücksichtigen.

Im Bereich der Widenmayerstraße plant die Münchner Städtentwässerung (MSE) das Großprojekt „Sammler links der Isar" zum Ausbau des Kanalsystems. Die Maßnahme befindet sich derzeit im Anfangsstadium des Planungsprozesses und wird voraussichtlich ab 2030 zur Ausführung kommen. Im gesamtstädtischen Baustellenmanagement ist für dieses Zieljahr ein entsprechender „Ausführungsblock" reserviert.

Aufgrund der örtlichen Verhältnisse ist es geplant, diesen Kanal in unterirdischer Bauweise herzustellen. Die Maßnahme sieht jedoch punktuell maßgebende bauliche Eingriffe sowohl in den Fahrbahn- als auch Seitenbereich entlang der gesamten Strecke vor. Oberfläche und Untergrund können daher nur gemeinsam und gesamthaft konzipiert werden.

Das Maßnahmenportfolio der Infrastrukturerneuerung ist stadtweit in seiner Anzahl aber ebenso in seiner räumlichen Ausdehnung immens und als Pflichtaufgabe von vorrangiger Bedeutung und Dringlichkeit. Gerade Großprojekte haben dabei die Eigenschaft, durch eine frühzeitig integrierte Planung Synergien unterschiedlicher Belange und Bedarfe zu nutzen und Baumaßnahmen schließlich gebündelt anzugehen. Mehrfachbaustellen und in Summe Mehrfacheinschränkungen im Straßenverkehr werden dadurch vermieden.

Das Mobilitätsreferat beabsichtigt, im Rahmen des MSE-Projekts sowie im Zuge dessen Oberflächenwiederherstellung die Raumaufteilung zugunsten des Umweltverbundes zu verbessern. Vorschläge, die Radverkehrsinfrastruktur im Sinne Ihres Stadtratsantrags sowie im Weiteren der Anregungen der Initiator*innen des Münchner Radentscheids weiterzuentwickeln, werden wir fachlich prüfen und, soweit möglich, in unsere Planungsüberlegungen integrieren. Das Mobilitätsreferat wird voraussichtlich 2027/2028 einen Entscheidungsvorschlag über die künftige Raumaufteilung in der Widenmayerstraße in den Münchner Stadtrat einbringen, auf dessen Grundlage im Weiteren das Baureferat mit der Umsetzung der Maßnahme beauftragt werden kann.

Eine Inangriffnahme von baulichen Lösungen noch im Jahr 2027 wird vor diesem Hintergrund nicht möglich sein.

Die von Ihnen erwähnten Vorschläge (Sofortmaßnahmen) der Initiator*innen des Münchner Radentscheids haben wir ebenfalls referatsübergreifend geprüft. Aus Verkehrssicherheitsgründen sowie aufgrund der fehlenden Dauerhaftigkeit ist eine kurzfristige Umsetzung dieser Maßnahmen nicht möglich bzw. sinnvoll. Einzelne Vorschläge zur Raumaufteilung können wir gleichwohl, wie oben dargestellt, in der Planung für eine dauerhafte bauliche Lösung berücksichtigen.

Der nördliche Abschnitt der Isarparallele entlang der Widenmayerstraße zwischen Luitpoldbrücke und Max-Joseph-Brücke gehört zu keinem Radentscheidsprojekt. Die Erarbeitung von Planungen für diesen Straßenabschnitt wird in Abstimmung und unter Berücksichtigung der Priorisierung weiterer Straßenplanungsprojekte hinsichtlich der Verkehrssicherheit sowie nach den Maßgaben der jederzeit gebotenen Haushaltsdisziplin erfolgen.

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

Warnstreiks im Nahverkehr – Schaden oder Nutzen?
Anfrage Stadtrat Alexander Reissl (Stadtratsfraktion der CSU mit FREIE WÄHLER) vom 19.3.2026

Antwort Mobilitätsreferent Georg Dunkel:

Zunächst möchte ich mich für die verspätete Rückmeldung entschuldigen und bedanke mich für die gewährte Fristverlängerung.

In Ihrer Anfrage vom 19.3.2026 bitten Sie um Gegenüberstellung des Schadens und Nutzens der Warnstreiks im Nahverkehr.

Herr Oberbürgermeister hat mir Ihre Anfrage zur Beantwortung zugeleitet.

Wir haben diesbezüglich die SWM/MVG und Stellungnahme gebeten, die uns Folgendes mitgeteilt hat:

Frage 1:
Welche Gehaltssumme wird an Teilnehmer dieser Warnstreiks nicht ausgezahlt?

Antwort:
„Für die Zeiträume 2.-3.2.2026, 11.-12.2.2026, 27.2.-1.3.2026 und 17.-18.3.2026 wurden errechnete 587.920,66 Euro Gehaltssumme nicht ausbezahlt.
Für die danach folgenden Streiktage konnte aufgrund der noch nicht erfolgten Gehaltsabrechnung im Monat April noch kein Wert errechnet werden."

Frage 2:
Welche Kosten spart sich die MVG an diesen Streiktagen, z.B. Stromkosten, Treibstoffe etc.?

Antwort:
„Für die Zeiträume 2.-3.2.2026, 11.-12.2.2026, 27.2.-1.3.2026, 17.3.2026 und 18.-19.3.2026 belaufen sich die eingesparten Aufwendungen für Bus, Tram und U-Bahn – insbesondere für Treibstoff und Stromkosten – insgesamt auf 706.675 Euro."

Frage 3:
In welcher Höhe muss die MVG auf Einnahmen verzichten?

Antwort:
„Für die Zeiträume 2.-3.02.2026, 11.-12.2.2026, 27.2.-1.3.2026, 17.3.2026 und 18.-19.3.2026 beziffern wir die Einnahmeverluste auf ca. 2.000.000 Euro."

Frage 4:
Wie viele Verhandlungsrunden zum TV-N Bayern haben bisher stattgefunden?

Antwort:
„Es fanden bisher vier Verhandlungsrunden zum TV-N statt. Am 15. April konnte in der fünften Runde eine Einigung der Gewerkschaften mit dem Kommunalen Arbeitgeberverbund Bayern erzielt werden."

Anträge und Anfragen aus dem Stadtrat

Montag, 20. Juli 2026

Fragen zum Rückbau des Radwegs an der Lindwurmstraße
Anfrage Stadtrats-Mitglieder Andreas Babor, Nihat Demir, Alexandra Gaßmann, Armin Gastl, Ulrike Grimm, Veronika Mirlach, Manuel Pretzl und Thomas Schmid (CSU-Stadtratsfraktion)

Warum hat der Oberbürgermeister gegen das Abschiebeterminal gestimmt?
Anfrage Stadträte Nihat Demir, Armin Gastl und Laurenz Kiefer (CSU-Stadtratsfraktion)

Lindwurmstraße: Sichere Alternativroute für den Radverkehr einrichten
Antrag Stadtrats-Mitglieder Dirk Höpner, Tobias Ruff, Kathrin Schäfer und Johann Sauerer (Fraktion ÖDP/BK/ML)

Auch Spatzen, Igel, Eichhörnchen und Co. haben Durst! Trinkwasserversorgung für Münchens Stadtfauna in Hitzeperioden sicherstellen
Antrag Stadtrats-Mitglieder Dirk Höpner, Tobias Ruff, Kathrin Schäfer und Johann Sauerer (Fraktion ÖDP/BK/ML)

Wie steht es um den Zustand der Wasserinfrastruktur in München?
Anfrage Stadtrats-Mitglieder Christian Christoph, Dr. Peter Ditges, Jitka Machyan, Jörg Schäfer und Daniel Stanke (AfD-Fraktion Stadtrat München)

Wo sind die Grenzen der Grundwassernutzung?
Anfrage Stadtrats-Mitglieder Christian Christoph, Dr. Peter Ditges, Jitka Machyan, Jörg Schäfer und Daniel Stanke (AfD-Fraktion Stadtrat München)

Stadtrat

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

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

ANFRAGE

An Herrn
Oberbürgermeister
Dominik Krause

Rathaus, Marienplatz 8, 80331 München

20.07.2026

Fragen zum Rückbau des Radwegs an der Lindwurmstraße

Die Süddeutsche Zeitung berichtet am 17.7.2026, dass der erst 2025 errichtete Radweg in der nördlichen Lindwurmstraße aufgrund untragbarer verkehrlicher Zustände für den Schienenersatzverkehr der unterbrochenen U-Bahn Linien U3 und U6 und massiver Staubildung für alle Autofahrer zwischen Reisingerstraße und Sendlinger Tor als Busspur genutzt werden soll. Der Radverkehr soll wieder über den alten Radweg geführt werden.[1] Diese Regelung soll bis mindestens zum Start des Oktoberfests 2026 Bestand haben.

Der erste Abschnitt des Radwegs an der Lindwurmstraße, der nun teils umgewidmet werden soll, wurde im Oktober 2024 (20-26 / V 10376) beschlossen und im September 2025 fertiggestellt.[2] Die Erneuerung der Eisenbahnüberführung über die Lindwurmstraße, die zur herausfordernden verkehrlichen Situation, inklusive Teil- und Vollsperrungen für den MIV, in der Straße beiträgt läuft seit März 2024.[3] Die notwendige Sanierung der U-Bahnhöfe Poccistraße und Goetheplatz inklusive eines nötigen Schienenersatzverkehrs war ebenfalls weit vor der Errichtung des Radwegs bekannt.[4]

Daher fragen wir den Oberbürgermeister:

1. Warum wurde trotz der bekannten Baustellensituation an der Lindwurmstraße der Radweg bereits im Jahr 2025 umgesetzt?
2. Warum gelang keine bessere Baustellenkoordination zwischen den Beteiligten im Baureferat, bei den SWM und der DB?

[1] https://www.sueddeutsche.de/muenchen/muenchen-verkehr-lindwurmstrasse-umbau-schienenersatzverkehr-streit-li.3517560, aufgerufen am 18.07.2026
[2] https://muenchenunterwegs.de/news/lindwurmstrasse-erster-umbauabschnitt-fertiggestellt, aufgerufen am 18.07.2026
[3] https://www.bahnausbau-muenchen.de/newsletter/newsletter-02-2024/nl-02-eisenbahnueberfuehrung.html, aufgerufen am 18.07.2026
[4] https://www.sueddeutsche.de/muenchen/muenchen-u-bahn-poccistrasse-sanierung-u9-1.5760772, aufgerufen am 18.07.2026

3. Warum wurde bei der Abwägung zur Positionierung der Bushaltestellen in der Lindwurmstraße nach dem Radwegebau ausschließlich auf die üblicherweise fahrenden Nachtbusse Bezug genommen und nachteilige Positionierungen, bei denen zum Ein- und Aussteigen die Radwege überquert werden müssen, mit Verweis auf die Nachtzeiten und geringe Passagierzahlen als akzeptabel eingestuft, obwohl auch früher Schienenersatzverkehr auf der Lindwurmstraße gefahren wurde?
4. Warum wird nicht über die gesamte Länge des neuen Radwegs eine Busspur eingerichtet?
5. Nach welchen Kriterien wird die Wirkung der Busspur evaluiert?
6. Sollte, gemessen an den Erkenntnissen aus der Machbarkeitsstudie zu „HOV Lanes“ in München im Rahmen des Forschungsprojekts TEMPUS, die im Mobilitätsausschuss am 22.07.2026 (26-32/ V 01008) vorgestellt werden, die Spur nicht besser für den KfZ-Verkehr insgesamt geöffnet werden?
7. Wie viel Stau und Zeitverlust gilt für die Verwaltung für den ÖPNV und den MIV als akzeptabel?
8. Besteht die Möglichkeit, die für den Radverkehr sichere und komfortable Alternativroute entlang der Bavariastraße und des Bavariarings, wie seitens unserer Stadtratsfraktion bereits 2024 vorgeschlagen (20-26 / A 05143), kurzfristig auszuschildern und zu empfehlen?

Manuel Pretzl (Initiative)	Veronika Mirlach	Nihat Demir	Armin Gastl
Fraktionsvorsitzender	stv. Fraktionsvorsitzende	Stadtrat	Stadtrat
Alexandra Gaßmann	Thomas Schmid	Andreas Babor	Ulrike Grimm
Stadträtin	Stadtrat	Stadtrat	Stadträtin

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

ANFRAGE

An Herrn
Oberbürgermeister
Dominik Krause

Rathaus, Marienplatz 8, 80331 München

20.07.2026

Warum hat der Oberbürgermeister gegen das Abschiebeterminal gestimmt?

Der Aufsichtsrat der Flughafen München GmbH hat in seiner Sitzung vom 15. Juli 2026 den Weg für die Errichtung eines Abschiebeterminals am Flughafen München freigemacht. Nach übereinstimmenden Medienberichten hat Oberbürgermeister Dominik Krause als Vertreter der Landeshauptstadt München gegen das Vorhaben gestimmt und dieses Abstimmungsverhalten bereits im Vorfeld öffentlich angekündigt.[1]

Die Landeshauptstadt München ist mit 23 Prozent der Geschäftsanteile an der Flughafen München GmbH beteiligt. Der Oberbürgermeister vertritt die Interessen der Stadt in einem Gremium, dessen Entscheidungen für München von erheblicher politischer Bedeutung sein können. Gerade deshalb hat der Stadtrat ein berechtigtes Interesse daran zu erfahren, nach welchen Maßstäben die Interessen der Landeshauptstadt wahrgenommen wurden und welche Erwägungen für das Abstimmungsverhalten des Oberbürgermeisters maßgeblich waren.

Es geht dabei ausdrücklich nicht um die Offenlegung vertraulicher Beratungsinhalte des Aufsichtsrats oder von Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen. Vielmehr geht es um die politische Rechenschaft gegenüber dem Stadtrat über die Wahrnehmung eines Mandats in einer Gesellschaft, an der die Landeshauptstadt wesentlich beteiligt ist. Art. 93 Abs. 2 Satz 2 der Bayerischen Gemeindeordnung sieht vor, dass von der Gemeinde entsandte Personen die Gemeinde über wichtige Angelegenheiten möglichst frühzeitig unterrichten und auf Verlangen Auskunft erteilen.

Vor diesem Hintergrund fragen wir den Oberbürgermeister:

1. Hat der Oberbürgermeister im Aufsichtsrat der Flughafen München GmbH gegen die Errichtung des Abschiebeterminals gestimmt?
2. Auf welcher Grundlage hat der Oberbürgermeister sein Abstimmungsverhalten bestimmt?

[1] Vgl. u.a. https://www.sueddeutsche.de/muenchen/muenchen-abschiebeterminal-flughafen-ob-krause-veto-li.3511710 vom 07. Juli 2026, 15.40 Uhr, zuletzt abgerufen am 16. Juli 2026.

3. Welche Interessen der Landeshauptstadt München hat der Oberbürgermeister nach seiner Auffassung mit seinem Abstimmungsverhalten vertreten?
4. Wurden Beschlüsse, Leitlinien oder politische Positionen des Münchner Stadtrats bei der Entscheidungsfindung berücksichtigt? Wenn ja, welche?
5. Warum wurde das beabsichtigte Abstimmungsverhalten vor der Sitzung des Aufsichtsrats innerhalb der städtischen Gremien nicht erörtert oder abgestimmt?
6. Beabsichtigt der Oberbürgermeister, den Stadtrat über die Ausübung seines Mandats im Aufsichtsrat und die Gründe seines Abstimmungsverhaltens bezüglich der Errichtung eines Abschiebeterminals zumindest nachträglich zu unterrichten? Falls nein, warum nicht?

Laurenz Kiefer (Initiative)
Stadtrat

Nihat Demir
Stadtrat

Armin Gastl
Stadtrat

An den Oberbürgermeister
der Landeshauptstadt München
Rathaus, Marienplatz 8
80331 München

München, 20.07.2026

Antrag:
Lindwurmstraße: Sichere Alternativroute für den Radverkehr einrichten

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, für die Dauer der baustellenbedingten Busverkehrsführung in der Lindwurmstraße eine durchgängige, sichere und leistungsfähige Alternativroute für den Radverkehr einzurichten.
Hierfür sind kurzfristig geeignete Maßnahmen umzusetzen, insbesondere:

- eine durchgängige und gut sichtbare Wegweisung,
- temporäre Radverkehrsanlagen (z. B. Pop-up-Bike-Lanes),
- gegebenenfalls Änderungen an Lichtsignalanlagen zur Verbesserung des Radverkehrsflusses.

Dabei ist möglichst mit den Aktiven des Radentscheids zu prüfen, inwieweit bestehende Radverkehrsanlagen zu einer leistungsfähigen Alternativroute miteinander verknüpft und punktuell ergänzt werden können. Ziel ist es, eine gute Alternative zum „alten“ Radweg an der Lindwurmstraße anzubieten.

Begründung:

Mit der baustellenbedingten Neuordnung des Verkehrs auf der Lindwurmstraße verschwindet der erst vor wenigen Monaten eingerichtete Radfahrstreifen auf einem Teilstück wieder. Radfahrerinnen und Radfahrer sollen stattdessen erneut den alten Radweg nutzen, der in Teilen sanierungsbedürftig ist.

In der öffentlichen Debatte wird deshalb kritisiert, dass moderne Radverkehrsinfrastruktur kurzfristig wieder zurückgebaut wird. Zugleich wächst die Sorge, dass sich auf dem gemeinsamen Geh- und Radweg die Konflikte zwischen zu Fuß Gehenden und Radfahrenden wieder verschärfen. Gleichzeitig weisen viele Stimmen darauf hin, dass eine Mitbenutzung der Busspur durch Fahrräder angesichts des dichten Schienenersatzverkehrs kaum praktikabel wäre und den zuverlässigen Betrieb der Ersatzbusse beeinträchtigen könnte.

Statt den Radverkehr auf den alten Geh- und Radweg zurückzuführen, sollte deshalb eine attraktive Ausweichroute eingerichtet werden. Eine solche Lösung würde den gemeinsamen Weg entlasten, die Verkehrssicherheit erhöhen und zugleich den Schienenersatzverkehr leistungsfähig halten. Naheliegend wäre insbesondere eine Führung über die Thalkirchner Straße. Sie verläuft nahezu parallel zur Lindwurmstraße und wird bereits heute von vielen Radfahrenden genutzt. Über die

Fraktion ÖDP/BK/ML
Rathaus, Marienplatz 8 ● Zimmer 116 -118 ● 80331 München
● E-Mail: fraktion-oedp-bk-ml-fraktion@muechen.de
● Telefon: 089 / 233 - 26922

Kapuzinerstraße mit ihren bestehenden Protected Bike Lanes besteht zudem eine leistungsfähige Anbindung an das Münchner Radverkehrsnetz. Mit einer durchgängigen Beschilderung sowie punktuellen temporären Maßnahmen (etwa Pop-up-Bike-Lanes oder angepassten Verkehrsführungen) ließe sich hier kurzfristig eine sichere und komfortable Alternativroute schaffen. Daneben sollten auch weitere parallel verlaufende Straßenzüge auf ihre Eignung geprüft werden.

Baustellen werden sich in einer wachsenden Stadt nicht vermeiden lassen. Sie dürfen jedoch nicht dazu führen, dass die Verkehrssicherheit einzelner Gruppen leidet oder bereits erreichte Verbesserungen kurzfristig wieder aufgegeben werden. Busse und Fahrräder sind keine Konkurrenten, sondern tragende Säulen einer nachhaltigen Mobilität. Während der Bauzeit braucht es deshalb eine Lösung, die beiden gerecht wird. Künftig sollen die Aktiven des Radentscheids stärker eingebunden werden.

Initiatoren:
Tobias Ruff, Fraktionsvorsitzender
Johann Sauerer, Planungspolitischer Sprecher

Gezeichnet:
Dirk Höpner, Stadtrat
Kathrin Schäfer, Stadträtin

Fraktion ÖDP/BK/ML
Rathaus, Marienplatz 8 ● Zimmer 116 -118 ● 80331 München
● E-Mail: fraktion-oedp-bk-ml@muechen.de
● Telefon: 089 / 233 - 26922

An den Oberbürgermeister
der Landeshauptstadt München
Rathaus, Marienplatz 8
80331 München

München, 20.07.2026

Antrag:
Auch Spatzen, Igel, Eichhörnchen und Co. haben Durst!
Trinkwasserversorgung für Münchens Stadtfauna in Hitzeperioden sicherstellen

Der Oberbürgermeister wird gebeten, ein Konzept zu erarbeiten, mit dem die Versorgung wildlebender Tiere mit Trinkwasser während längerer Hitze- und Trockenperioden sichergestellt wird.

Dabei soll insbesondere geprüft werden,

- an welchen Standorten im öffentlichen Raum dauerhaft oder saisonal Wildtiertränken eingerichtet werden können,
- wie bestehende Brunnen oder Wasserstellen, die befristet abgeschaltet werden, als Trinkwasserquellen für Wildtiere erhalten oder ersetzt werden können,
- ob das bereits in Hannover und Langenhagen erprobte Konzept von Wildtiertränken als Vorbild für München geeignet ist,
- wie die regelmäßige Befüllung und Reinigung der Tränken möglichst effizient, beispielsweise im Rahmen bestehender Pflege- und Bewässerungsarbeiten, erfolgen kann,
- sowie ob Patenschaften durch Bürgerinnen und Bürger, Schulen, Vereine oder Naturschutzorganisationen eingebunden werden können.

Begründung:
Die Sommer in München werden heißer und trockener. Während Hitzeperioden leiden nicht nur Menschen unter den hohen Temperaturen, sondern auch Vögel, Eichhörnchen, Igel, Insekten und viele andere wildlebende Tiere. Natürliche Wasserstellen trocknen zunehmend aus. Gleichzeitig werden öffentliche Brunnen in Trocken- oder Sparphasen teilweise außer Betrieb genommen. Damit gehen für viele Tiere wichtige Trinkwasserquellen verloren.

Gerade in dicht bebauten Stadtgebieten finden Wildtiere häufig keine geeigneten Alternativen. Besonders kleinere Tiere können größere Entfernungen zu Wasserstellen oft nicht überwinden. Natur- und Tierschutzverbände empfehlen deshalb ausdrücklich zusätzliche Wasserangebote, um die Folgen zunehmender Hitzeperioden abzumildern.[1]

Dass eine praktikable Lösung möglich ist, zeigt das Pilotprojekt „Wildtiertränken gegen Durststrecken“ des Tierschutzvereins Hannover gemeinsam mit der Stadt

[1] https://www.wildes-bayern.de/unbaendige-hitze-wasser-fuer-tiere-noetig/

Fraktion ÖDP/BK/ML
Rathaus, Marienplatz 8 ● Zimmer 116 -118 ● 80331 München
● E-Mail: fraktion-oedp-bk-ml-fraktion@muechen.de
● Telefon: 089 / 233 - 26922

Langenhagen. Dort wurden robuste Wildtiertränken entwickelt, die bis zu zehn Liter Wasser fassen und ohne nennenswerten Mehraufwand im Rahmen der regulären Bewässerung von Jungbäumen nachgefüllt werden können. Die Tränken werden inzwischen auf öffentlichen Grünflächen, Schulhöfen und Firmengeländen eingesetzt und teilweise von ehrenamtlichen Wasserpatinnen und Wasserpaten betreut.[2]

Auch München sollte prüfen, wie ein vergleichbares Konzept umgesetzt werden kann. Wildtiertränken sind eine einfache, kostengünstige und wirksame Maßnahme der Klimaanpassung und leisten einen Beitrag zum Schutz der biologischen Vielfalt in unserer Stadt.

Initiative:
Tobias Ruff, Fraktionsvorsitzender
Johann Sauerer, Stadtrat

Gezeichnet:
Kathrin Schäfer, Stadträtin
Dirk Höpner, Stadtrat

[2] https://tierheim-hannover.de/news/pilotprojekt-wildtiertraenke-mit-bauanleitungen/

Fraktion ÖDP/BK/ML
Rathaus, Marienplatz 8 ● Zimmer 116 -118 ● 80331 München
● E-Mail: fraktion-oedp-bk-ml@muechen.de
● Telefon: 089 / 233 - 26922

Anfrage

Herrn Oberbürgermeister Dominik Krause
Rathaus, Marienplatz 8
80331 München

München, 19.07.2026

Wie steht es um den Zustand der Wasserinfrastruktur in München?

In den letzten Tagen wurden Medienberichte veröffentlicht, die die Bürger der Stadt München zum Wassersparen aufrufen. Vor einem Jahr hieß es in einer Broschüre der Stadtwerke München, der Trinkwasservorrat sei unerschöpflich.

Deshalb fragen wir den Oberbürgermeister:

1. Wie hoch ist der Wegeverlust im Münchner Trinkwassernetz durch Leckagen und anderen Umständen in Prozent?

2. Wie viele Kubikmeter Trinkwasser werden im Durchschnitt pro Tag in das Münchner Trinkwassernetz eingespeist und wie viel wird im Durchschnitt pro Tag von den Endverbrauchern entnommen?

3. Wie viele Wasserrohrbrüche wurden in den Jahren 2020 bis 2025 registriert, einzeln aufgeschlüsselt?

4. Wie viel Geld wurde in den Jahren 2020 bis 2025 in das Trinkwassernetz in München investiert, einzeln aufgeschlüsselt nach Jahren?

5. Wie viele Trinkwasserbrunnen gibt es in München?

6. Wie viele Zierbrunnen gibt es in München und wie viele von ihnen sind mit einer Umwälzpumpe ausgestattet?

7. Die Verordnung gilt nur für die Stadt München. Die Stadtwerke München versorgen jedoch auch Gemeinden aus dem Münchner Umland, welche nicht der Verordnung der Stadt München unterliegen. Gibt es hierfür eine Erklärung?

Anfrage

Herrn Oberbürgermeister
Dominik Krause
Rathaus
80331 München

München, 18.07.2026

Wo sind die Grenzen der Grundwassernutzung?

Die Grundwassernutzung in München wird mit einer Allgemeinverfügung geregelt werden, um eine festgestellte Knappheit zu beheben. Die Bürger werden in einigen Aktivitäten eingeschränkt und die Sparmaßnahmen der Stadt, die auch das Abstellen öffentlicher Brunnen beinhalten, wirken sich direkt auf die Bürger und die touristische sowie mikroklimatische Situation in der Stadt aus:

Der Oberbürgermeister wird gebeten folgende Fragen zu beantworten:

1. In der Antwort der LHM vom 28.2.2018 (BA-Antrag Nr. 14-20 / B 04337) an den BA 3 findet sich eine Übersicht der Grundwasserstände für die Maxvorstadt von 1980-2017. Aus den Ergebnissen der 16 Grundwassermessstellen dort kam die Verwaltung zu dem Schluss, dass die Mittelwerte über die Jahre lediglich im Zentimeterbereich weit unter einem Meter differierten. Wie haben sich die Grundwasserstände seit den Messungen verändert? Bitte geben Sie die Zahlen für diesen Beispielsbereich für die Jahre 2018-2026 an.

2. Welche Stadtviertel waren in den letzten zehn Jahren von Grundwasserhochständen mit überschwemmten Kellern betroffen?

3. Welche Stadtviertel waren in den letzten zehn Jahren von Grundwasserniedrigständen betroffen?

4. In wie vielen Fällen sind Wärmepumpen in den letzten zehn Jahren funktionsuntauglich geworden aufgrund Grundwasserabsenkungen (bitte nach Stadtviertel getrennt angeben).

5. Wurden aufgrund sparsameren Abwasserverhaltens in den letzten fünf Jahren höhere Instandhaltungskosten für die Abwassserkanäle notwendig, da diese nicht mehr so häufig durchgespült wurden? (Bitte Stadtviertel angeben)

6. Es ist weiterhin geplant, die Einwohnerzahl Münchens von 1,62 auf 1,83 Mio. Menschen im Jahr 2045 zu erhöhen. Wie will die Stadtverwaltung die weitere Ansiedlung von Personen im Stadtgebiet wassertechnisch stemmen? Sehen die Stadtwerke hierbei ggf. eine Grenze? Oder wird dann das Wasser den Münchnern gegenüber rationiert, damit es für alle ausreicht?

7. Wie hoch ist die durchschnittliche tägliche Entnahme von Wasser aus dem Versorgungsnetz und Grundwasser im Stadtgebiet München (bitte getrennt angeben) in den Monaten Juli und August (bitte getrennt angeben) in den letzten drei Jahren 2023-2025 (bitte getrennt angeben) zur Befüllung und zum Betrieb von privaten Pools und sonstigen Badebecken, privaten Springbrunnen, Wasserspielanlagen, Wasserbehältern (z.B. Tonnen) o.ä., mit Verweis auf Allgemeinverfügung Vollzug der Wassergesetze vom 14.06.2026 Abschnitt 1.a?

Anfrage

8. Wie hoch ist die durchschnittliche tägliche Entnahme von Wasser aus dem Versorgungsnetz und Grundwasser im Stadtgebiet München (bitte getrennt angeben) in den Monaten Juli und August (bitte getrennt angeben) in den letzten drei Jahren 2023-2025 (bitte getrennt angeben) zum Bewässern, Gießen und Beregnen von Haus- und Kleingärten oder Schrebergärten (z. B. Gehölze, Hecken, Stauden, Beete, Zierpflanzen u.ä.) in der Zeit von 9:00 Uhr bis 19:00 Uhr; getrennt ohne die Ausnahmen (Flächen oder Bereiche der gewerblichen oder öffentlichen Nutzung dienend, die Bewässerung und Beregnung mit wassersparender Tröpfchenbewässerung, land- und forstwirtschaftliche Flächen, u. Friedhöfe) und mit vorgenannten Ausnahmen mit Verweis auf Allgemeinverfügung Vollzug der Wassergesetze vom 14.06.2026 Abschnitt 1.b?

9. Wie hoch ist die durchschnittliche tägliche Entnahme von Wasser aus dem Versorgungsnetz und Grundwasser im Stadtgebiet München (bitte getrennt angeben) in den Monaten Juli und August (bitte getrennt angeben) in den letzten drei Jahren 2023-2025 (bitte getrennt angeben) zum Bewässern, Gießen und Beregnen von Rasenflächen und sonstigen Grünflächen; getrennt ohne die Ausnahmen (Flächen oder Bereiche der gewerblichen oder öffentlichen Nutzung dienend, insbesondere Sportplätze) und mit vorgenannten Ausnahmen mit Verweis auf Allgemeinverfügung Vollzug der Wassergesetze vom 14.06.2026 Abschnitt 1.c?

10. Fand eine Bewertung gesundheitlicher und arbeitspraktischer Auswirkungen der vom Befeuchtungsverbot betroffenen Baustraßen und Baustellen auf die Bauarbeiter und Anwohner der Baustraßen bzw. Baustellen statt; mit Verweis auf Allgemeinverfügung Vollzug der Wassergesetze vom 14.06.2026 Abschnitt 1.e? Wenn ja, welche und warum sind diese Auswirkung auf Menschen und Baufirmen bzw. Handwerksbetrieben vertretbar?

Initiative der Stadträte der AfD:
Jörg Schäfer, Dr. Peter Ditges, Jitka Machyan, Daniel Stanke, Christian Christoph

Pressemitteilungen städtischer Beteiligungsgesellschaften

Montag, 20. Juli 2026

Grundwasserwärmepumpe mit nur einem Brunnen: Münchner Pilotprojekt macht Wärmewende einfacher
Pressemitteilung SWM

Terminhinweis
Pressemitteilung MVG

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

Gemeinsame Pressemitteilung

Grundwasserwärmepumpe mit nur einem Brunnen: Münchner Pilotprojekt macht Wärmewende einfacher

(20.7.2026) Das Haus für Kinder in der Oselstraße in Pasing beheimatet täglich rund 100 Kinder in mehreren Krippen-, Kindergarten- und Hortgruppen. Beim Blick aus dem Fenster fasziniert die Kinder derzeit vor allem das über 10 Meter hohe Bohrgerät und die langen Rohre, mit denen im Garten gebaut wird. Hier entsteht derzeit eine Pilotanlage für ein innovatives Wärmepumpen-System, das nur noch einen Brunnen benötigt anstatt zwei. Das senkt nicht nur die Kosten, es vereinfacht und beschleunigt die Wärmewende gerade im städtischen Umfeld erheblich. Möglich wird das Projekt durch die enge Zusammenarbeit von TU München, Stadtwerken München, Landeshauptstadt München und der Brunnenbaufirma BauGrund Süd.

Baubeginn für das innovative Wärmeprojekt „made in München“: (v.l.) Dr. Manuel Gossler, SWM Projektleiter, Dr. Kai Zosseder, TU München, Baureferentin Dr.-Ing. Jeanne-Marie Ehbauer, Stadtschulrat Florian Kraus und Dr. Karin Thelen, SWM Geschäftsführerin Regionale Energiewende; die ineinandersteckenden Rohre symbolisieren den Aufbau des Einbrunnensystems. (Fotos: SWM/Matthias Rothe)

Mangelnder Platz in Städten

München meint es ernst mit der Energie- und Wärmewende. Mit seinem Plan zur Transformation der Wärmeversorgung treibt die Stadt das Thema voran. Der Fokus liegt auf dem Ausbau der Geothermienutzung und der Fernwärme. Abseits von Fernwärmegebieten wird die Elektrifizierung der Wärmeversorgung favorisiert. Nur mit Wärmepumpen oder Nahwärme-Lösungen lassen sich die Emissionen reduzieren und gleichzeitig die Kosten auch zukünftig im Griff behalten.

Die hydrogeologischen Voraussetzungen im Münchner Untergrund sind optimal für Grundwasserwärmepumpen, aber mangelnder Platz stellt oft eine unüberwindbare Hürde dar. In München ist rund ein Drittel der städtischen und privaten Grundstücke zu klein für die benötigten zwei Brunnenbohrungen für Wasserzu- und -ablauf. In vielen Städten sieht es ähnlich aus. Um die Wärmewende voranzubringen, braucht es also Lösungen, die erneuerbare Wärmeversorgung auch dort ermöglichen, die bisher aus technischen oder räumlichen Gründen ausgeschlossen waren.

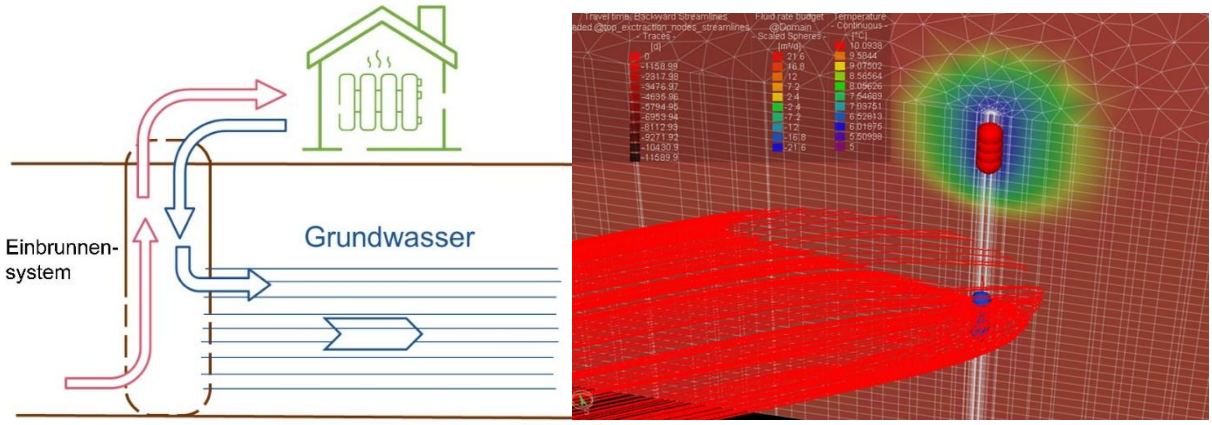
Innovation „made in München“

Genau hier setzt das an der TU München entwickelte Einbrunnen-System an. Es überträgt das bisher vor allem in geklüfteten Aquiferen oder Aquiferen mit geringdurchlässiger Trennschicht erprobte Einbrunnen-Konzept in hochdurchlässige, homogenere Aquifere wie die Münchner Schotterebene. Zudem wurde eine Methode zur Potentialeinschätzung dieses Systems entwickelt, die zeigt, dass hierfür im Münchner Stadtgebiet ein gutes technisches Potenzial besteht. Damit wird erneuerbare Wärme erstmals auf deutlich mehr Flächen nutzbar und kann über München hinaus als kraftvoller Impulsgeber für die Wärmewende dienen – insbesondere abseits der bestehenden Fernwärmeinfrastruktur.

Stück für Stück bohren die Arbeiter die beiden Brunnen in die Tiefe.

Normalerweise benötigt eine Grundwasserwärmepumpe zwei Brunnen: Über einen wird das Grundwasser entnommen, über den zweiten wird das Wasser in den Untergrund zurückgeleitet. Damit sich die Brunnen nicht „kurzschließen“, müssen sie einen gewissen Mindestabstand haben.

Das Einbrunnen-System verbessert die technische Machbarkeit deutlich, da nur ein einziger Brunnenstandort benötigt wird. Dadurch kann eine Grundwasserwärmepumpe auch dort umgesetzt werden, wo herkömmliche Systeme aufgrund begrenzter Platzverhältnisse oder eingeschränkter Zugänglichkeit bisher nicht umsetzbar waren. Zudem reduziert der Wegfall eines zweiten Brunnens den baulichen Aufwand und führt zu geringeren Investitionskosten. In Summe ist das Einbrunnen-System rund ein Drittel günstiger als die Variante mit zwei Brunnen.



Grundwasser (rot) wird über den Brunnen gefasst und nach thermischer Nutzung abgekühlt über denselben Brunnen wieder in den Grundwasserstrom abgegeben (blau). Grafiken: SWM

Dr. Kai Zosseder, Lehrstuhl für Hydrogeologie an der TU München: „Die Besonderheit unseres Systems liegt darin, dass Entnahme und Wiedereinleitung des Grundwassers über einen einzigen Brunnen erfolgen. Eine innenliegende Abdichtung verhindert, dass gekühltes Wasser im Brunnen direkt wieder in die Entnahmezone zurückströmt. Die relativ hohe natürliche Fließgeschwindigkeit im Grundwasser verhindert, dass das auch nicht großräumiger im Grundwasserleiter passiert. Es ist erfreulich zu sehen, wie aus einer theoretischen Idee aus der Forschung eine praxisnahe Lösung entsteht, die einen wichtigen Beitrag zur Wärmewende leisten kann.“

Alois Jäger, Geschäftsführer BauGrund Süd: „Als ausführende Fachfirma, die den Brunnen realisiert, empfanden wir die Aufgabenstellung als besonders spannend und bereichernd. Es freut uns sehr, dass wir von Anfang an in sämtliche Belange eingebunden waren und mitgestalten konnten. Das Projekt macht bisher großen Spaß und wir schätzen die konstruktive Zusammenarbeit mit allen Beteiligten."

Gemeinsam mit der Landeshauptstadt München setzen die Stadtwerke München bei der Wärmewende vorrangig auf den Ausbau der Fernwärme und der Geothermie. In Gebieten ohne Fernwärmenetz ist meist die Wärmepumpe das Mittel der Wahl, um sich bei Heizung und Warmwasser zukunftssicher aufzustellen.

Dr. Karin Thelen, SWM Geschäftsführerin Regionale Energiewende: „Mit dem Einbrunnen-System eröffnen wir die Chance, Grundwasserwärmepumpen für einen deutlich größeren Kreis umsetzbar und finanzierbar zu machen – und damit die Wärmewende als Ganzes spürbar zu beschleunigen. Dazu haben wir unser umfassendes Know-how in die Planung eingebracht, Genehmigungsprozesse gesteuert und die Projektkoordination übernommen – getragen von einem engagierten Projektteam und einer vertrauensvollen, sehr guten Zusammenarbeit aller Beteiligten."

Stadtschulrat Florian Kraus: „Dass eine städtische Kita als Pilotstandort für das innovative Wärmepumpensystem der TU München genutzt wird, freut mich sehr. Bildung für nachhaltige Entwicklung (BNE) ist ein Leitprinzip für alle Bildungseinrichtungen der Landeshauptstadt München. Und wenn die Gebäude zusätzlich als praktisches Anschauungsmaterial für die Kinder dienen können, gewinnen wir doppelt."

Dr.-Ing. Jeanne-Marie Ehbauer, Baureferentin: „In diesem Pilotprojekt sehe ich ein großes Potential. Da die Systemleistung des Einbrunnen-Systems optimal auf kleine bis mittlere Gebäude zugeschnitten ist, ergibt sich für den städtischen Hochbau ein breites Einsatzspektrum. Von Kindertagesstätten und kleinen Schulen über Bezirkssportanlagen bis hin zu Feuerwachen und Betriebsbauten – städtische Gebäude dieser Größenordnung könnten perspektivisch mit dem System eine nachhaltige Wärmeversorgung bekommen. Jeder einzelne Baustein ist wichtig auf dem Weg hin zu Dekarbonisierung, Klimaschutz und Energieeffizienz. Das Baureferat freut sich, mit diesem Projekt einen wertvollen Beitrag zu dieser Entwicklung zu leisten."

Das Pilotprojekt Oselstraße

Am Haus für Kinder wurden bereits vor einigen Wochen Grundwassermessstellen errichtet und Pumpversuche durchgeführt, um die hydrogeologischen Bedingungen am Standort wie

hydraulische Durchlässigkeit und Wasserchemie zu bestimmen. Nun wurden die beiden Brunnen gebohrt.

Dr. Manuel Gossler, SWM Projektleiter: „Die Bohrungen sind innerhalb etwa einer Woche abgeschlossen. Auf dem Gelände der Kita errichten wir zwei verschiedene Einbrunnen-Systeme, wobei jedes einzelne deren Bedarf decken kann. Im Rahmen des Pilotprojekts wird ermittelt, welche Bauweise besser geeignet und in der Praxis einfacher umzusetzen ist. Bei dem einen System gibt es innerhalb der Bohrung zwei parallel angeordnete Rohre für Entnahme und Einleitung des Wassers. Die zweite Ausbauvariante ist ein Rohr-in-Rohr-System, das etwas platzsparender ist und auch bei kleineren Bohrdurchmessern zum Einsatz kommen kann."

Die Probeläufe werden eng überwacht, um eine wissenschaftlich fundierte Bewertung der Systeme zu ermöglichen. Neben den Temperatur- und Wasserstands-Sensoren in den Brunnen kommen dabei auch Temperaturmessketten in den Grundwassermessstellen zur tiefenaufgelösten Temperaturüberwachung zum Einsatz. Zusätzlich sind Tracertests geplant, um die Hydraulik der Einbrunnen-Systeme detailliert überprüfen zu können, also die Interaktion der Anlagen mit der wasserführenden Schicht. Diese Tests werden nach Fertigstellung der Einbrunnen-Systeme im Laufe des Jahres 2026 stattfinden. Die Gesamtinbetriebnahme erfolgt mit Abschluss der Umstellung des Heizungssystems im Jahr 2027. Danach wird die Anlage dann als Gesamtsystem im Betrieb bis 2029 begleitend weiter untersucht.

Pressekontakte:

Technische Universität München
(Lehrstuhl für Hydrogeologie)
Dr. Kai Zosseder
089 / 289 25834
kai.zosseder@tum.de

Stadtwerke München (SWM)
Pressestelle
089 / 2361-5042
presse@swm.de

Landeshauptstadt München, Baureferat
Pressestelle
089 / 233 760012
presse.bau@muenchen.de

Landeshauptstadt München, Referat für Bildung und Sport
Pressestelle
089 / 233 83954
presse.rbs@muenchen.de

BauGrund Süd
Geschäftsführer Alois Jäger
07564 / 931312
A.Jaeger@baugrundsued.de

Pressemitteilung

20.07.2026

(Wiederholung)

Terminhinweis für Redaktionen

Herausgeber
Stadtwerke München GmbH
Pressestelle
+49 89 2361-5042
presse@swm.de
www.swm.de

Redaktion
Pressereferent Bereich MVG
Maximilian Kaltner
+49 89 2361-6042
presse@mvg.de
www.mvg.de

Pressestelle Polizeipräsidium München
+49 89 2910-1100
muenchen.presse@polizei.bayern.de

Dienstag, 21. Juli 2026, 11:30 Uhr
Treffpunkt: Sonderfahrstreifen für Busse auf der Ludwigstraße
(auf Höhe des Reiterdenkmals Ludwig I. König von Bayern zwischen Odeonsplatz 3 und 4)
Anfahrt: U4/U5, U3/U6 (Achtung Baustelle), Bus 100 und 153
Anschließend Rundgang an den U-Bahnhöfen Poccistraße und Goetheplatz

Sicher unterwegs:
MVG-Bus wirbt für Kampagne, Zivilcouragekurs der Polizei für Medienvertreter
Das Polizeipräsidium München und die Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) laden zu einem gemeinsamen Pressetermin ein.

Polizeipräsident Thomas Hampel und MVG-Chef Ingo Wortmann stellen einen MVG-Bus vor, der großflächig mit dem Motiv der Kampagne „Sicher unterwegs“ beklebt ist. Damit wollen die Partner noch mehr Aufmerksamkeit für die Ziele der gemeinsam entwickelten Informationskampagne zur Stärkung des subjektiven Sicherheitsempfindens im öffentlichen Nahverkehr in München schaffen.

Es besteht außerdem die Möglichkeit Fragen zu stellen und Interviews zu führen.

Im Anschluss, bis ca. 12:30 Uhr, bieten Präventionsspezialisten der Polizei ein kurzes Zivilcouragetraining für die am Termin teilnehmenden Medienschaffenden an.

Es wird um vorherige Anmeldung an muenchen.presse@polizei.bayern.de gebeten.