

Telefon: 233 - 24751
Telefax: 233 - 21797

Mobilitätsreferat
Strategie
MOR-GB1-23

Mobilitätsstrategie 2035

Einstieg in die Teilstrategie Fußverkehr

Konzept für kurze Strecken in der Stadt

StR-Antrag Nr. 14-20 / A 05252 von Frau StRin Alexandra Gaßmann, Frau StRin Sabine Bär vom 18.04.2019, eingegangen am 18.04.2019

München - Stadt zu Fuß II

StR-Antrag Nr. 14-20 / A 05852 von Frau StRin Renate Kürzdörfer, Herrn StR Alexander Reissl, Frau StRin Verena Dietl, Herrn StR Christian Müller, Frau StRin Heide Rieke, Herrn StR Christian Vorländer, Frau StRin Bettina Messinger, Frau StRin Ulrike Boesser, Frau StRin Simone Burger, Herrn StR Hans Dieter Kaplan, Herrn StR Gerhard Mayer, Herrn StR Jens Röver, Frau StRin Julia Schönfeld-Knor, Herrn StR Marian Offman vom 04.09.2019, eingegangen am 05.09.2019

München - Stadt zu Fuß III

StR-Antrag Nr. 14-20 / A 05853 von Frau StRin Renate Kürzdörfer, Herrn StR Alexander Reissl, Frau StRin Verena Dietl, Herrn StR Christian Müller, Frau StRin Heide Rieke, Herrn StR Christian Vorländer, Frau StRin Bettina Messinger, Frau StRin Ulrike Boesser, Frau StRin Simone Burger, Herrn StR Hans Dieter Kaplan, Herrn StR Gerhard Mayer, Herrn StR Jens Röver, Frau StRin Julia Schönfeld-Knor, Herrn StR Marian Offman vom 04.09.2019, eingegangen am 05.09.2019

München - Stadt zu Fuß IV

StR-Antrag Nr. 14-20 / A 05854 von Frau StRin Renate Kürzdörfer, Herrn StR Alexander Reissl, Frau StRin Verena Dietl, Herrn StR Christian Müller, Frau StRin Heide Rieke, Herrn StR Christian Vorländer, Frau StRin Bettina Messinger, Frau StRin Ulrike Boesser, Frau StRin Simone Burger, Herrn StR Hans Dieter Kaplan, Herrn StR Gerhard Mayer, Frau StRin Julia Schönfeld-Knor, Herrn StR Marian Offman vom 04.09.2019, eingegangen am 05.09.2019

München - Stadt zu Fuß V

StR-Antrag Nr. 14-20 / A 05855 von Frau StRin Renate Kürzdörfer, Herrn StR Alexander Reissl, Frau StRin Verena Dietl, Herrn StR Christian Müller, Frau StRin Heide Rieke, Herrn StR Christian Vorländer, Frau StRin Bettina Messinger, Frau StRin Ulrike Boesser, Frau StRin Simone Burger, Herrn StR Hans Dieter Kaplan, Herrn StR Gerhard Mayer, Herrn StR Jens Röver, Frau StRin Julia Schönfeld-Knor, Herrn StR Marian Offman vom 04.09.2019, eingegangen am 05.09.2019

München - Stadt zu Fuß VII

StR-Antrag Nr. 14-20 / A 05857 von Frau StRin Renate Kürzdörfer, Herrn StR Alexander Reissl, Frau StRin Verena Dietl, Herrn StR Christian Müller, Frau StRin Heide Rieke, Herrn StR Christian Vorländer, Frau StRin Bettina Messinger, Frau StRin Ulrike Boesser, Frau StRin Simone Burger, Herrn StR Hans Dieter Kaplan, Herrn StR Gerhard Mayer, Herrn StR Jens Röver, Frau StRin Julia Schönfeld-Knor, Herrn StR Marian Offman vom 04.09.2019, eingegangen am 05.09.2019

Mehr Sicherheit im Straßenverkehr für Seniorinnen und Senioren

StR-Antrag Nr. 14-20 / A 06047 von Herrn StR Christian Müller, Frau StRin Anne Hübner, Frau StRin Dr. Constanze Söllner-Schaar, Herrn StR Helmut Schmid, Frau StRin Verena Dietl, Herrn StR Marian Offman, Herrn StR Cumali Naz, Herrn StR Horst Lischka, Herrn StR Jens Röver, Herrn StR Christian Vorländer vom 11.10.2019, eingegangen am 11.10.2019

München gut zu Fuß unterwegs I – Attraktive Stadtteil- und Quartierszentren mit Fußgängerzonen und Shared Space

StR-Antrag Nr. 14-20 / A 06639 von der Fraktion Die Grünen - Rosa Liste vom 31.01.2020, eingegangen am 03.02.2020

München gut zu Fuß unterwegs II – Sichere und komfortable Querungen anbieten Zebrastreifen, Gehwegnasen und fußgängerfreundliche Ampeln

StR-Antrag Nr. 14-20 / A 06640 von der Fraktion Die Grünen - Rosa Liste vom 31.01.2020, eingegangen am 03.02.2020

München gut zu Fuß unterwegs IV – Stadtviertelprojekte zur Nahmobilität durchführen und umsetzen

StR-Antrag Nr. 14-20 / A 06642 von der Fraktion Die Grünen - Rosa Liste vom 31.01.2020, eingegangen am 03.02.2020

München gut zu Fuß unterwegs VI – Ein Fußgängerstadtplan für München

StR-Antrag Nr. 14-20 / A 06644 von der Fraktion Die Grünen - Rosa Liste vom 31.01.2020, eingegangen am 03.02.2020

München gut zu Fuß unterwegs VII – Das Orientierungssystem über die Altstadt hinaus erweitern

StR-Antrag Nr. 14-20 / A 06645 von der Fraktion Die Grünen - Rosa Liste vom 31.01.2020, eingegangen am 03.02.2020

München gut zu Fuß unterwegs IX – Das Zufußgehen in der Verwaltung verankern

StR-Antrag Nr. 14-20 / A 06647 von der Fraktion Die Grünen - Rosa Liste vom 31.01.2020, eingegangen am 03.02.2020

München gut zu Fuß unterwegs X – Fußverkehr zählen und Qualität darstellen

StR-Antrag Nr. 14-20 / A 06648 von der Fraktion Die Grünen - Rosa Liste vom 31.01.2020, eingegangen am 03.02.2020

Innovative Straßengestaltung durch mehr „Verkehrsberuhigte Bereiche“ laut StVO in Bestands- und in Neubaugebieten

StR-Antrag Nr. 20-26 / A 01087 von Herrn StR Christian Smolka, Herrn StR Paul Bickelbacher, Frau StRin Mona Fuchs, Frau StRin Sofie Langmeier, Frau StRin Gudrun Lux, Frau StRin Angelika Pilz-Strasser, Herrn StR Florian Schönemann, Herrn StR Bernd Schreyer, Frau StRin Sibylle Stöhr, Herrn StR David Süß der Fraktion Die Grünen - Rosa Liste und von Herrn StR Andreas Schuster, Herrn StR Nikolaus Gradl, Herrn StR Christian Müller, Frau StRin Kathrin Abele, Frau StRin Simone Burger, Herrn StR Roland Hefter, Herrn StR Felix Sroll, Frau StRin Micky Wenngatz der Fraktion SPD / Volt vom 19.02.2021, eingegangen am 19.02.2021

Nahmobilitätspauschale für Fuß- und Radverkehr einsetzen

StR-Antrag Nr. 20-26 / A 01672 von Frau StRin Sonja Haider, Herrn StR Dirk Höpner, Frau StRin Nicola Holtmann, Herrn StR Tobias Ruff der Fraktion Fraktion ÖDP / FW vom 14.07.2021, eingegangen am 14.07.2021

Fußgänger brauchen Sicherheit II: Dauer der Grünphase zum Überqueren von Fußgängerampeln anzeigen

StR-Antrag Nr. 20-26 / A 02644 von Frau StRin Ulrike Grimm, Frau StRin Sabine Bär, Frau StRin Alexandra Gaßmann, Frau StRin Dr. Evelyne Menges, Frau StRin Heike Kainz vom 12.04.2022, eingegangen am 12.04.2022

Fußgänger brauchen Sicherheit III: Radwegequerung

StR-Antrag Nr. 20-26 / A 02645 von Frau StRin Ulrike Grimm, Frau StRin Sabine Bär, Frau StRin Alexandra Gaßmann, Frau StRin Dr. Evelyne Menges, Frau StRin Heike Kainz, Herrn StR Hans-Peter Mehling vom 12.04.2022, eingegangen am 12.04.2022

Fußgänger brauchen Sicherheit IV: Baustellenabsicherung

StR-Antrag Nr. 20-26 / A 02646 von Frau StRin Ulrike Grimm, Frau StRin Sabine Bär, Frau StRin Alexandra Gaßmann, Frau StRin Dr. Evelyne Menges, Frau StRin Heike Kainz vom 12.04.2022, eingegangen am 12.04.2022

Fußgänger brauchen Sicherheit V: Wegweiser und Hinweisschilder

StR-Antrag Nr. 20-26 / A 02647 von Frau StRin Ulrike Grimm, Frau StRin Sabine Bär, Frau StRin Alexandra Gaßmann, Frau StRin Dr. Evelyne Menges, Frau StRin Heike Kainz vom 12.04.2022, eingegangen am 12.04.2022

Walkability erhöhen und Zufußgehen in München fördern I: Walkability auf wissenschaftliche Basis zur Planungsgrundlage machen

StR-Antrag Nr. 20-26 / A 02701 von Herrn StR Manuel Pretzl, Frau StRin Ulrike Grimm, Frau StRin Alexandra Gaßmann, Herrn StR Rudolf Schabl vom 06.05.2022, eingegangen am 06.05.2022

Walkability erhöhen und Zufußgehen in München fördern II: Schon jetzt Schlussfolgerungen aus dem Münchner Walkability-Index ziehen

StR-Antrag Nr. 20-26 / A 02702 von Herrn StR Manuel Pretzl, Frau StRin Ulrike Grimm, Frau StRin Alexandra Gaßmann, Herrn StR Rudolf Schabl vom 06.05.2022, eingegangen am 06.05.2022

Walkability erhöhen und Zufußgehen in München fördern III: Meldeplattform für Stolperfallen für Fußgänger

StR-Antrag Nr. 20-26 / A 02703 von Herrn StR Manuel Pretzl, Frau StRin Ulrike Grimm, Frau StRin Alexandra Gaßmann, Herrn StR Rudolf Schabl vom 06.05.2022, eingegangen am 06.05.2022

Walkability erhöhen und Zufußgehen in München fördern IV: Beschattung der Gehwege durch Begrünung

StR-Antrag Nr. 20-26 / A 02704 von Herrn StR Manuel Pretzl, Frau StRin Ulrike Grimm, Frau StRin Alexandra Gaßmann, Herrn StR Rudolf Schabl vom 06.05.2022, eingegangen am 06.05.2022

Walkability erhöhen und Zufußgehen in München fördern V: genügend Sitzbänke und Müllbehälter für Fußgänger aufstellen

StR-Antrag Nr. 20-26 / A 02705 von Herrn StR Manuel Pretzl, Frau StRin Ulrike Grimm, Frau StRin Alexandra Gaßmann, Herrn StR Rudolf Schabl vom 06.05.2022, eingegangen am 06.05.2022

Walkability erhöhen und Zufußgehen in München fördern VII: Zufußgehen kindgerecht machen

StR-Antrag Nr. 20-26 / A 02707 von Herrn StR Manuel Pretzl, Frau StRin Ulrike Grimm, Frau StRin Alexandra Gaßmann, Herrn StR Rudolf Schabl vom 06.05.2022, eingegangen am 06.05.2022

Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / 07472

Anlagen:

1. StR-Antrag Nr. 14-20 / A 05252 vom 18.04.2019
2. StR-Antrag Nr. 14-20 / A 05852 vom 04.09.2019
3. StR-Antrag Nr. 14-20 / A 05853 vom 04.09.2019
4. StR-Antrag Nr. 14-20 / A 05854 vom 04.09.2019
5. StR-Antrag Nr. 14-20 / A 05855 vom 04.09.2019
6. StR-Antrag Nr. 14-20 / A 05857 vom 04.09.2019
7. StR-Antrag Nr. 14-20 / A 06047 vom 11.10.2019
8. StR-Antrag Nr. 14-20 / A 06639 vom 31.01.2020
9. StR-Antrag Nr. 14-20 / A 06640 vom 31.01.2020
10. StR-Antrag Nr. 14-20 / A 06642 vom 31.01.2020
11. StR-Antrag Nr. 14-20 / A 06644 vom 31.01.2020
12. StR-Antrag Nr. 14-20 / A 06645 vom 31.01.2020
13. StR-Antrag Nr. 14-20 / A 06647 vom 31.01.2020
14. StR-Antrag Nr. 14-20 / A 06648 vom 31.01.2020
15. StR-Antrag Nr. 20-26 / A 01087 vom 19.02.2021
16. StR-Antrag Nr. 20-26 / A 01672 vom 14.07.2021
17. StR-Antrag Nr. 20-26 / A 02644 vom 12.04.2022
18. StR-Antrag Nr. 20-26 / A 02645 vom 12.04.2022
19. StR-Antrag Nr. 20-26 / A 02646 vom 12.04.2022
20. StR-Antrag Nr. 20-26 / A 02647 vom 12.04.2022
21. StR-Antrag Nr. 20-26 / A 02701 vom 06.05.2022
22. StR-Antrag Nr. 20-26 / A 02702 vom 06.05.2022
23. StR-Antrag Nr. 20-26 / A 02703 vom 06.05.2022
24. StR-Antrag Nr. 20-26 / A 02704 vom 06.05.2022
25. StR-Antrag Nr. 20-26 / A 02705 vom 06.05.2022
26. StR-Antrag Nr. 20-26 / A 02707 vom 06.05.2022

27. Stellungnahme des Behindertenbeirats vom 25.07.2022 zum StR-Antrag Nr. 20-26 / A 02707 vom 06.05.2022
28. Stellungnahme des Behindertenbeirats zum vorliegenden Beschlussentwurf vom 14.10.2022
29. Stellungnahme der Gleichstellungsstelle für Frauen zum vorliegenden Beschlussentwurf vom 18.10.2022
30. Stellungnahme des Seniorenbeirats zum vorliegenden Beschlussentwurf vom 26.10.2022
31. Mitzeichnung des Referats für Arbeit und Wirtschaft

Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 14.12.2022 (VB)
Öffentliche Sitzung

I. Vortrag des Referenten

Zuständig für die Entscheidung ist die Vollversammlung des Stadtrates gemäß § 4 Nr. 9 b der Geschäftsordnung des Stadtrates nach Vorberatung im Mobilitätsausschuss.

1. Anlass, Einordnung und Verfahren

Mit Beschluss vom 23.06.2021 „Mobilitätsstrategie 2035“ (Sitzungsvorlagen-Nr. 20-26/V03507) wurde die Stadtverwaltung beauftragt, im Rahmen der Gesamtstrategie für Mobilität und Verkehr eine Teilstrategie zur Förderung des Fußverkehrs in München zu erarbeiten. Die Teilstrategie als Bestandteil der „Mobilitätsstrategie 2035“bettet sich ein in das Stadtentwicklungskonzept der „Perspektive München“, in das die „Mobilitätsstrategie 2035“ als Fachleitlinie Mobilität aufgenommen wurde.

Bedeutung des Fußverkehrs

Der Fußverkehr zahlt in besonderer Weise auf den entscheidenden Parameter für die Leistungsfähigkeit urbaner Verkehrssysteme ein: Die Flächeneffizienz. Zusammen mit einem gut ausgelasteten Öffentlichen Verkehr ist der Fußverkehr die flächeneffizienteste Art der Fortbewegung. Abbildung 1 veranschaulicht die Flächenbedarfe von Fußverkehr und motorisiertem Individualverkehr.

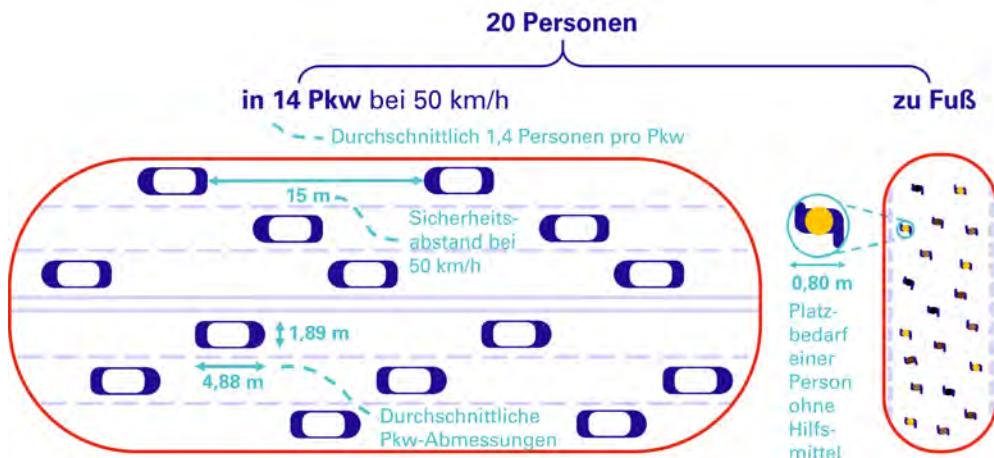


Abb. 1 Veranschaulichung des Flächenbedarfs des Fußverkehrs
Quelle Landeshauptstadt München

Fußwege werden emissionsfrei zurückgelegt. Die Förderung des Fußverkehrs ist daher wesentlich für die Erreichung der Klimaschutz- und Umweltziele im Bereich Mobilität.

Jede*r Münchner*in ist im Alltag zu Fuß unterwegs. Insbesondere Kinder, Menschen mit Mobilitätseinschränkungen und Menschen mit Kinderwagen stoßen dabei regelmäßig auf Barrieren. Im Vergleich der Verkehrsarten verunfallen Fußgänger*innen zudem am häufigsten schwer. Durch mehr und bessere barrierefreie Querungshilfen, durch Reduzierungen der Geschwindigkeit des fließenden Verkehrs und durch Verbesserungen von Sichtbeziehungen werden Barrieren für Fußgänger*innen abgebaut. Der Fußverkehr in München wird infolgedessen sicherer und inklusiver.

Der Zugang zum Fahrrad, zum öffentlichen Verkehr, zu Angeboten der Shared Mobility und auch zum Auto erfolgt in der Regel zu Fuß. Auch bei Umstiegen und am Ende von Wegeketten sind Fußwege unverzichtbarer Bestandteil auf der letzten Meile ans Ziel. Fußverkehr ermöglicht demnach Multimodalität.

Das Leitbild der Mobilitätsstrategie 2035 benennt die Steigerung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Straßenraum als ein Hauptziel. Die Übergänge zwischen Zufußgehen und Aufhalten sind fließend.

Die Verwirklichung der 10-Minuten-Stadt ist ein weiteres Ziel der Mobilitätsstrategie 2035. In der 10-Minuten-Stadt sollen alle Ziele des täglichen Bedarfs innerhalb von zehn Minuten zu Fuß oder mit dem Rad erreichbar sein.

Der Fußverkehr leistet Beiträge zu allen genannten Zielfeldern der Verkehrswende in München. Die Erreichung der Ziele erfordert nun massive Verbesserungen für den Fußverkehr.

Bisherige Aktivitäten

München startet in der Fußverkehrsförderung nicht bei Null. Die Stadt hat sich bereits auf den Weg gemacht, die Fußverkehrsqualität im Stadtgebiet zu verbessern. Dennoch weist das Fußverkehrsangebot Mängel auf. Abbildung 2 zeigt beispielhaft die aktuelle Situation des Fußverkehrsangebots in München.

Maßnahmen der Fußverkehrsförderung gewinnen in der Planungspraxis an Bedeutung. Im Rahmen von Straßenraumgestaltungen und Aufstellungen von Bebauungsplänen finden Belange des Fußverkehrs Berücksichtigung.

Im Baureferat erhält der Fußverkehr bereits in allen Projekten einen hohen Stellenwert und wird nutzungsorientiert berücksichtigt. Bei vielen abgeschlossenen und laufenden Projekten steht die Optimierung des Fußverkehrs im Fokus; hierzu zählen u. a. Platzgestaltungsmaßnahmen sowie Barrierefreiheit der Straßenbeläge und Bushaltestellen.

Die Projekte werden mit dem Städtischen Beraterkreis barrierefreies Planen und Bauen abgestimmt. Darüber hinaus wird die Barrierefreiheit explizit durch das Programm zum barrierefreien Ausbau von Haltestellen gefördert (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 08300).

Seit drei Jahren werden Sommerstraßen und Parklets erfolgreich als temporäre Projekte zugunsten von Fußverkehr und Aufenthaltsqualität umgesetzt. Das Mobilitätsreferat unterstützt zudem bürger*innenschaftliche Projekte zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität und Mobilität in Quartieren. Damit soll die Wahrnehmung des Öffentlichen Raums gestärkt und ein Bewusstseinswandel bei dessen Nutzung angeregt werden.

Darüber hinaus werden Querungshilfen sukzessive angelegt oder verbessert und verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche eingerichtet. Im Bereich der Schulwegsicherheit ist vor allen Grundschulen bereits flächendeckend Tempo 30 angeordnet. Ergänzend werden referatsübergreifende Abstimmungen zur Schulwegsicherheit in die Schulbauoffensive integriert. Betreut werden in München aktuell außerdem etwa 550 ehrenamtliche Schulweghelfer*innen. Seit 2004 gibt es zudem das Projekt „Bus mit Füßen“ bei dem Kinder gemeinsam auf einer „Busroute“ zur Schule gehen. Ein digitales Schulwegportal unterstützt Münchener Eltern zusätzlich bei der Schulwegplanung.

Nun müssen weitere Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs in die Breite gebracht werden. Der Fußverkehr in München benötigt eine systematische und nachhaltige Planung und Förderung.



Abb. 2 Impressionen zum Fußverkehr in München
Quelle Landeshauptstadt München (Bilder links oben und links unten: Michael Nagy)

Fußverkehr in Zahlen

Zwischen 2008 und 2017 ist die Bevölkerung Münchens erheblich gewachsen. Der Anteil des Fußverkehrs in München ist im selben Zeitraum zurückgegangen. Gemäß den Er-

gebnissen der Münchener Sonderauswertung der MiD¹ haben die Münchener*-innen in 2017 nur noch 24%² ihrer Wege zu Fuß zurückgelegt. In 2008 waren es noch 28%. Die Münchener*innen legten infolgedessen rechnerisch mit insgesamt ungefähr 420 Millionen Fußwegen in 2017 etwa 17 Millionen Fußwege weniger zurück als die Münchener*innen in 2008³.

Kinder und Jugendliche bis 17 Jahre (29%) sowie Personen ab 65 Jahre (25 bis 27%), die im MVV-Verbundraum leben, legen einen höheren Anteil ihrer täglichen Wege zu Fuß zurück als Personen im Alter zwischen 18 und 64 Jahren (17 bis 20%). Die Förderung des Fußverkehrs kommt demnach insbesondere Menschen mit eingeschränkten Mobilitätsoptionen zugute. Frauen mit Wohnort im MVV-Verbundraum legen 22% ihrer Wege zu Fuß zurück. Bei Männern sind es 20% der Wege.

Kinder, Jugendliche und ältere Menschen sind im Verkehr besonders gefährdet. Getötete Fußgänger*innen sind meist ältere Menschen. Von den im Münchener Straßenverkehr zwischen 2010 und 2021 getöteten Fußgänger*innen waren 58 % (51 von 88) 65 Jahre alt oder älter. In den Jahren 2019, 2020 und 2021 waren in München sogar 4 von 5 getöteten Fußgänger*innen 65 Jahre alt oder älter. 51 % (45 von 88) der getöteten Fußgänger*innen im Zeitraum 2010 bis 2021 waren Frauen. Demnach verunfallen Frauen, verglichen mit ihrem Bevölkerungsanteil und bei Betrachtung über alle Altersklassen hinweg, nicht überproportional oft tödlich zu Fuß. Allerdings verunfallen ältere Frauen zu Fuß häufiger (auch tödlich) als Männer im gleichen Alter.

65 % der getöteten oder schwerverletzten Fußgänger*innen der Jahre 2010 bis 2021 sind in München bei Überschreiten-Unfällen⁴ zu Schaden gekommen. Hinzu kommen noch Unfälle beim Abbiegen und Kreuzen, bei denen Fußgänger*innen ebenfalls die Fahrbahn überqueren⁴. Das Querungsangebot ist damit zentral für die Verbesserung der Verkehrssicherheit von Fußgänger*innen. Die Qualität des Querungsangebots ergibt sich insbesondere aus der Anzahl und der Art der Querungshilfen sowie den Sichtbeziehungen und der Geschwindigkeiten des Fahrzeugverkehrs an den Querungsstellen. Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) hat sich in seinem Beschluss vom 28.10.2020 für die Verbesserung der Fußverkehrssicherheit ausgesprochen und eine Reihe von Maßnahmen empfohlen, die in dieser Vorlage aufgegriffen werden.

1 MiD: Mobilität in Deutschland (Bundesweite Mobilitätserhebung)

2 S. 42 infas, DLR, IVT und infas360 (2020): Mobilität in Deutschland – MiD Regionalbericht Stadt München, Münchener Umland und MVV-Verbundraum

3 Berechnung auf Grundlage von 1,26 Mio. Einwohner und 3,4 Wegen pro Einwohner und Tag in 2008 (siehe S. 13 und 19 infas (2010); Mobilität in Deutschland (MiD) -Alltagsverkehr in München, im Münchener Umland und im MVV-Verbundraum) sowie 1,5 Mio. Einwohner und 3,2 Wegen pro Einwohner und Tag in 2017 (siehe S. 19 und 34 infas, DLR, IVT und infas360 (2020); Mobilität in Deutschland – MiD Regionalbericht Stadt München, Münchener Umland und MVV-Verbundraum)

4 Als Überschreiten-Unfall wird ein Unfall zwischen einem/r die Fahrbahn querenden Fußgänger*in und einem Fahrzeug, das nicht soeben abgebogen ist, bezeichnet.

Verfahren

Mit der vorliegenden Beschlussvorlage beginnt die Landeshauptstadt München die Erarbeitung und Umsetzung der Teilstrategie Fußverkehr. Das Mobilitätsreferat schlägt das in Abbildung 3 dargestellte Vorgehen vor:

In Phase 1 werden zeitgleich

- **Sofortmaßnahmen für elf Handlungsfelder** entwickelt und umgesetzt sowie
- ein grundlegender **Strategierahmen** mit Leitbild, Zielen, Kriterien sowie finalen Handlungsfeldern und Maßnahmenplänen für die Teilstrategie Fußverkehr erarbeitet.

In Phase 2 werden nach weiteren Stadtratsbeschlüssen

- die finalen Maßnahmenpläne umgesetzt sowie
- die Teilstrategie Fußverkehr fortlaufend überprüft und fortgeschrieben.



Abb. 3 Zeitplan der Teilstrategie Fußverkehr
Quelle Landeshauptstadt München

Durch die Gleichzeitigkeit von Theorie (Teilstrategierahmen) und Praxis (Sofortmaßnahmen) sollen drängende Themen der Fußverkehrsplanung unmittelbar angegangen werden.

Die praktischen Erfahrungen aus den Handlungsfeldern sollen in die Entwicklung des Strategierahmens eingehen. Andersherum sollen strategische Festsetzungen sukzessive bei der Umsetzung der Handlungsfelder berücksichtigt werden.

Ausgangspunkt für die aktuelle Auswahl der Handlungsfelder und Maßnahmenpakete der vorliegenden Beschlussvorlage sind die Nutzer*innenanforderungen an die Bereiche Verkehrssicherheit, Barrierefreiheit, Erreichbarkeit, Orientierung, Komfort und Aufenthalt (siehe Abbildung 4). Die Anforderungen werden räumlich auf den Bezugsebenen „Querungsstellen“, „Gehräume“ und „Bezirksviertel/Quartiere“ betrachtet. Maßnahmen können durch Umbauten und regelnde Maßnahmen verkehrlich umgesetzt werden. Begleitend sind eventuell notwendige Anpassungen an Verwaltungsstrukturen und -prozessen vorzunehmen. Außerdem soll die Umsetzung der Teilstrategie fortlaufend durch ein Monitoring begleitet werden. Das Mobilitätsreferat schlägt für den Start des Strategieprozesses die in Kapitel 5 benannten elf Handlungsfelder vor.



Abb. 4 Anforderungen, Raumbezug und Steuerungsgrößen der Handlungsfelder und Maßnahmenpakete

Quelle Landeshauptstadt München

Bis 2025 soll die Teilstrategie Fußverkehr fertiggestellt und dem Stadtrat zur abschließenden Beschlussfassung vorgelegt werden. Die abschließende Beschlussvorlage soll die Handlungsfelder und Maßnahmenpakete final definieren.

Bei Bedarf bereitet das Mobilitätsreferat weitere Beschlüsse vor, um Maßnahmen zu konkretisieren und/oder dem Stadtrat die Fortschritte der Strategieentwicklung vorzulegen.

Die Bürger*innen-Beteiligung an der Erarbeitung der Teilstrategie Fußverkehr soll im Rahmen der Beteiligung am übergeordneten Mobilitätsstrategie-Prozess erfolgen. Die Teilstrategie Fußverkehr sieht außerdem Fußverkehrs-Checks als Beteiligungsformat zur Umsetzung des Handlungsfelds Quartiersplanung vor (siehe Kapitel 7.2). Die Eignung weiterer Beteiligungsformate wird bei Bedarf geprüft.

2. Leitbild und Ziele

Zufußgehen ist eine weitgehend unterschätzte Verkehrsart. In vielen Kommunen hat der Fußverkehr keine eigene Zuständigkeit, sondern wird ‚mitgedacht‘. Auch in München gibt es anders als bei den anderen Verkehrsarten bisher kaum Kapazitäten für den Fußverkehr.

Die Abwägung gegenläufiger Zielvorgaben ist Alltag in der Verkehrsplanung. Für den ÖPNV, den Kfz-Verkehr sowie den Radverkehr liegen klare Zielvorgaben vor. Für den Kfz-Verkehr wird die ‚Grüne Welle‘ proklamiert. Für den ÖPNV besteht ein klarer Priorisierungsauftrag zur Beschleunigung von Bussen und Straßenbahnen. Für den Radverkehr liegen mit den Radentscheiden ebenfalls klare Zielvorgaben vor.

Die Rolle des Fußverkehrs bleibt dagegen vage. Zielvorgaben für die Abwägung gegenüber den anderen Verkehrsarten sind bislang nicht benannt. Dadurch werden die Belange des Fußverkehrs im Planungsalltag oft zu einer verschiebbaren Größe. Dieser Zustand wird der Bedeutung des Fußverkehrs für zentrale Ziele der Nachhaltigkeit, der Gleichstellung und der Verkehrswende nicht gerecht.

Das Mobilitätsreferat formuliert daher nun folgendes, grundlegendes Ziel für die Förderung des Fußverkehrs in München :

Priorität des Fußverkehrs erhöhen

Die Priorisierung der verschiedenen Verkehrsarten sollte weiterentwickelt und neu ausbalanciert werden. Dem Fußverkehr soll eine höhere Priorität als bisher eingeräumt werden.

Ziel für den Fußverkehr ist die Beschreibung und Aufwertung seiner Rolle bei der Abwägung mit konkurrierenden Belangen anderer Verkehrsarten.

Mit der Teilstrategie Fußverkehr werden zudem die nachfolgend aufgelisteten, übergeordnete Ziele der „Mobilitätsstrategie 2035“ (Sitzungsvorlagen Nr. 20-26/V03507) vertieft. Die Ziele und Teilziele können im weiteren Prozess der Teilstrategie Fußverkehr noch angepasst werden.

Verkehrssicherheit erhöhen

Mit der 2018 beschlossenen „Vision Zero“ wurde eine moderne Verkehrssicherheitsstrategie verabschiedet (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20/V10837). Die Anzahl der im Verkehr getöteten oder schwerverletzten Personen soll auf Null reduziert werden.

Als Ziel für die Teilstrategie Fußverkehr ergibt sich unmittelbar die Reduzierung der getöteten und schwerverletzten Fußgänger*innen auf Null.

Teilziele können beispielsweise eine Zielgröße für die jährliche Errichtung neuer Querungshilfen oder eine Zielgröße für die jährliche Überprüfung von Querungsstellen sein.

Barrierefreiheit verbessern

Barrierefreiheit erfordert bedarfsgerechtes Planen und Bauen für Menschen mit Behinderungen sowie für eine älter werdende Gesellschaft. Barrierefreiheit soll allen Menschen, in jedem Alter, ein gleichberechtigtes, selbstbestimmtes und unabhängiges Leben im Stadtgebiet ermöglichen.

Ziel der Teilstrategie Fußverkehr ist der Abbau von Barrieren für Fußgänger*innen.

Teilziele können beispielsweise Zielgrößen für den Anteil und die Anzahl barrierefreier Querungsstellen in München sein.

Teilhabe ermöglichen

Voraussetzung für Teilhabe ist eine sozial gerechte und inklusive Mobilität, die allen (diversen) Nutzungsgruppen eine gute Erreichbarkeit gruppenspezifischer Zielorte ermöglicht.

Ziel der Teilstrategie Fußverkehr ist die Erhöhung der Erreichbarkeit im Fußverkehr

Teilziele können beispielsweise eine Zielgröße für die innerhalb von 10 Minuten zurücklegbare Entfernung im Fußwegenetz oder eine Zielgröße für reduzierte Umweglängen infolge zusätzlicher Querungshilfen sein.

Aufenthaltsqualität schaffen

Eine hohe Aufenthaltsqualität im öffentlichen Straßenraum ist von zentraler Bedeutung für die hochdichte Stadt München. Öffentliche Räume sollen nicht nur „Gefäße“ für Bewegung und den Durchfluss von Fahrzeugen sein. Sie sollen auch Räume der Erholung, des Spiels, des Sports sowie des Austauschs und Beisammenseins sein.

Mit der Teilstrategie Fußverkehr sollen mehr Räume für Aufenthalt im öffentlichen Raum geschaffen und die Qualität der Räume für Aufenthalt gesteigert werden.

Ein Teilziel könnte beispielsweise eine Zielgröße für die Anzahl sich im öffentlichen Raum aufhaltender Personen sein.

3. Erfahrungen anderer Städte

Innerhalb und außerhalb Deutschlands entdecken Städte aktuell den Fußverkehr neu. Anderorts werden daher ebenfalls Strategien für den Fußverkehr entwickelt. Nachfolgend werden exemplarisch Maßnahmen anderer Städte zur Förderung des Fußverkehrs der letzten Jahre vorgestellt. Anschließend werden die Fußverkehrsstrategie der Stadt Leipzig (2021) sowie das Mobilitätsgesetz Berlins (2021) als Beispiele für strategische Fußverkehrsplanung vorgestellt. Zu berücksichtigen ist, dass Maßnahmen und Konzepte immer im Kontext national- und bundeslandspezifischer Rechtsrahmen und lokaler Rahmenbedingungen entstehen. Die nachfolgenden Beispiele können daher Inspiration für Fußverkehrsplanung in München sein, nicht aber eine Blaupause.

Fußverkehrs-Checks in Baden-Württemberg und Nordrhein-Westfalen

Fußverkehrs-Checks sind ein Instrument zur Untersuchung und Entwicklung des Fußverkehrsangebots in Quartieren. Aufbauend auf einer Analyse des Fußverkehrsangebots werden Begehungen mit Anlieger*innen durchgeführt. Chancen, Mängel des Gebiets und Verbesserungsvorschläge werden anschließend diskutiert. Am Ende werden kurz- und mittelfristige Maßnahmen durch die Verwaltung ausgewählt und umgesetzt.⁵

Das Bundesland Baden-Württemberg finanziert seit 2015 die Durchführung von Fußverkehrs-Checks. Jedes Jahr können sich Kommunen in Baden-Württemberg mit ausgewählten Quartieren um die Durchführung der Fußverkehrs-Checks bewerben⁶. Vergeben werden aktuell 15 Checks pro Jahr. Seit 2019 vergibt auch das Bundesland Nordrhein-Westfalen 12 Fußverkehrs-Checks pro Jahr an Kommunen in Nordrhein-Westfalen⁷.

Schulstraßen in Wien

Als Schulstraßen werden Straßenabschnitte im unmittelbaren Einzugsbereich von Zugängen zu Schulen bezeichnet, die bei Schulbeginn für den Fahrzeugverkehr gesperrt werden. Die Sperrungen können auch bei Schulschluss erfolgen. Die Verkehrssicherheit und Eigenständigkeit von Kindern auf ihrem Schulweg soll so gefördert werden.

Die Stadt Wien hat seit einem Pilotversuch in 2018 bis heute neun Schulstraßen eingeführt. Wiener Schulstraßen werden ab 30 Minuten vor Schulbeginn bis zum Schulbeginn und bzw. oder ab Schulschluss bis 30 Minuten nach Schulschluss gesperrt. Dies geschieht durch entsprechende Beschilderung und physische Absperrungen auf den Straßen.⁸

Fußverkehrsstrategie Leipzig

Leipzig hat erstmals 1997 ein Fußverkehrskonzept erstellt und beschäftigt seit 2018 einen Fußverkehrsverantwortlichen. Im Oktober 2021 wurde im Stadtrat der Stadt Leipzig die

5 Planersocietät im Auftrag von Baden-Württemberg Ministerium für Verkehr: [Fußverkehrs-Checks: Leitfaden zur Durchführung](https://www.baden-wuerttemberg.de/de/mobilitaet-verkehr/fussverkehr/fussverkehrs-checks/), 2016

6 <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/mobilitaet-verkehr/fussverkehr/fussverkehrs-checks/>, zuletzt abgerufen am 22.04.2022

7 <https://www.land.nrw/pressemitteilung/fussverkehrs-check-2022-jetzt-bewerben>, zuletzt abgerufen am 22.04.2022

8 <https://www.wienzfuss.at/schulstrasse/>, zuletzt abgerufen am 22.04.2022

Fußverkehrsstrategie als Teil der städtischen Mobilitätsstrategie 2030 beschlossen. Die Fußverkehrsstrategie Leipzigs umfasst Ziele, Handlungsfelder und Maßnahmenbereiche für den Fußverkehr.

In der Strategie werden keine konkreten Maßnahmen zur Umsetzung festgelegt. Diese sollen aufbauend auf der Strategie in einem Fußverkehrsentwicklungskonzept erarbeitet werden. Angestrebt wurde ein Beschluss des Fußverkehrsentwicklungskonzepts für 2022. Zeitgleich sollen Fußverkehrskonzepte auf Stadtteilebene erarbeitet werden.

In der Fußverkehrsstrategie Leipzigs werden unter anderem folgende Teilziele definiert:

- die Erleichterung von Querungen durch den Ausbau des Querungsangebots,
- die Erhöhung der Instandsetzungs- sowie Neu- und Ausbaukapazitäten für Gehwege,
- die Beendigung der Tolerierung ordnungswidriger Gehwegnutzung durch Fahrzeuge,
- die Anordnung von Tempo 30 im direkten Zugangsbereich von Schulen und Kindertagesstätten,
- die Einhaltung eines Umwegfaktors von 1,2 für den Alltags-Fußverkehr⁹,
- die vollständige Vermeidung getöteter Fußgänger*innen,
- die Erreichbarkeit aller Haltestellen über ein gesichertes Querungsangebot sowie
- neben Personalzuschaltungen die Bereitstellung finanzieller Mittel in Höhe von jährlich 6 Mio. Euro zur Umsetzung der Fußverkehrsstrategie bei etwa 590.000 Einwohnern Leipzigs.

Benannt werden folgende Handlungsfelder:

- die Definition und Entwicklung differenzierter Zielfußverkehrsnetze (Barrierefreies Grundnetz, Hauptwegenetz zur Erholung, Schulwegnetze, Touristische Wegnetze, Fernwanderwege, Netz zum Spazierengehen),
- die Festlegung von Standards für die Infrastruktur,
- die Schaffung eines Marketings für das Zufußgehen sowie
- die Entwicklung eines Monitorings zur Evaluierung des Umsetzungsstands der Fußverkehrsstrategie.

Bezugnehmend auf die Handlungsfelder werden bestehende Maßnahmenprogramme aufgegriffen und neue Programme vorgeschlagen. Die Strategie sieht jeweils ein Programm zur

- Errichtung von Fußgängerüberwegen (Zebrastreifenprogramm),
- Aufwertung und Rückeroberung des öffentlichen Raums,
- Gehwegsanierung (Gehwegsanierungsprogramm),
- Aufwertung öffentlicher Plätze (Stadtplatzprogramm),
- Aufwertung wichtiger Spazierwege (Flaniermeilen für Leipzig),

⁹ Ein maximaler Umwegfaktor von 1,2 bedeutet, dass ein Fußweg zwischen einem Start- und einem Zielort nicht länger sein soll als das 1,2-fache der Luftlinie zwischen dem Start- und dem Zielort

- Beseitigung bestehender Lücken im Gehwegnetz (Lückenschlussprogramm),
- Reduzierung von Umwegen und Wartezeiten an Lichtsignalanlagen (Fußgänger*innenfreundliche Ampelschaltungen) und
- Umsetzung zielgruppenspezifischer Projekte

vor.

Fazit Fußverkehrsstrategie Leipzig

Die Fußverkehrsstrategie Leipzigs adressiert mit der Verbesserung des Querungsangebots, der Entwicklung stadtteilbezogener Fußverkehrskonzepte, der Verbesserung der Aufenthaltsqualität an öffentlichen Plätzen und der Auseinandersetzung mit dem Parken auf Gehwegen zentrale Handlungsfelder der Fußverkehrsförderung. Für die Teilstrategie Fußverkehr Münchens sind erhebliche thematische Schnittmengen zur Leipziger Strategie zu erwarten. Ein Erfahrungsaustausch über die Umsetzungserfolge und -hemmnisse bei den Städten wird vom Mobilitätsreferat auf Verwaltungsebene initiiert.

Mobilitätsgesetz Berlin

Im Februar 2021 wurde das Berliner Mobilitätsgesetz um den Abschnitt zur Entwicklung des Fußverkehrs ergänzt.

In § 50 sowie in § 50a des Berliner Mobilitätsgesetzes werden unter anderem folgende Zielsetzungen festgelegt:

- das Queren von Fahrbahnen soll grundsätzlich an jedem Arm einer Kreuzung möglich sein,
- die Selbstständigkeit von Kindern im Fußverkehr soll gefördert werden,
- die Einrichtung temporärer Spielstraßen soll gefördert werden,
- der Zustand der Anlagen des Berliner Fußverkehrsnetzes soll erhoben und im Internet veröffentlicht werden,
- eine Koordinierungsstelle Fußverkehr soll eingerichtet werden,
- zwei hauptamtlich Beschäftigte für den Fußverkehr sollen pro Bezirk eingesetzt werden und
- Beratungsgremien auf Landesebene und Bezirksebene sollen eingerichtet werden.

Des weiteren sind im Gesetz vorgesehen:

- die Aufstellung eines Fußverkehrsplans als Fußverkehrsstrategie mit verbindlichen Kriterien zur Verbesserung der Fußverkehrsinfrastruktur,
- die Erstellung prioritärer Fußverkehrsnetze auf Bezirksebene,
- die Sicherung der grundsätzlichen Querbarkeit von Straßen mit zwei Fahrbahnen in einem Zug bei gleichzeitiger Freigabe beider Furtan sowie
- die Schaffung eines Querungsangebots mit geringen Abständen zwischen den Querungsstellen.

Fazit Mobilitätsgesetz Berlin

Ähnlich zur Fußverkehrsstrategie Leipzig sind thematisch erhebliche Schnittmengen der Münchener Teilstrategie Fußverkehr mit den Zielen des Berliner Mobilitätsgesetzes zu erwarten. In Berlin wird mit der Aufnahme von Zielen und Maßnahmen in das Berliner Mobilitätsgesetz eine hohe Verbindlichkeit erreicht. Entsprechend wird auch hier das Mobilitätsreferat einen Erfahrungsaustausch mit Berlin über die Umsetzungserfolge und -hemmnisse beider Städte auf Verwaltungsebene initiiieren.

4. Entscheidungskriterien

Entscheidungskriterien dienen der Entscheidungsfindung bei der Auswahl einer von mehreren möglichen Maßnahmen. Sowohl in der Verkehrsplanung als auch in der verkehrsrechtlichen Anordnung ist regelmäßig die Auswahl aus mehreren Maßnahmen notwendig, weil Flächen und andere Ressourcen sparsam eingesetzt werden müssen. Mit Hilfe der Entscheidungskriterien sollen die Maßnahmen bewertet und miteinander verglichen werden. Die Entscheidungskriterien für die Teilstrategie Fußverkehr nehmen Bezug auf die in Kapitel 2 benannten Ziele.

Entscheidungskriterien zur Abwägung zwischen den Verkehrsarten

Je weniger Fläche der Transport einer Person oder eines Guts benötigt, desto mehr Personen und Güter können gleichzeitig transportiert werden bzw. desto weniger Verkehrsfläche wird benötigt. Eingesparte Verkehrsfläche wird für Aufenthalt, Freiräume oder andere Nutzungen verfügbar. Entscheidend für die Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems und die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum ist daher die Flächeneffizienz des Verkehrssystems.

Die Flächeneffizienz sollte als zentrales Entscheidungskriterium bei der Abwägung von Verkehrsplanungsmaßnahmen angewendet werden. Infolgedessen kann die Flächeneffizienz des Fußverkehrs auf die Flächeneffizienz des gesamten Verkehrssystems wirken. Angewendet werden könnte das Kriterium insbesondere bei der Variantenauswahl von Straßenquerschnitten und Knotenpunktentwürfen. Hierbei sind die Funktionen des betrachteten Straßenquerschnitts / Knotenpunkts für alle vorhandenen Verkehrsarten, auch des fließenden KFZ-Verkehrs, angemessen zu berücksichtigen.

Mit Blick auf Aufenthaltsqualität und Klimaresilienz ist es wichtig, dass Flächenansprüche für Aufenthalt und grüne wie blaue Infrastruktur fest in die Abwägungen einbezogen werden. In diesem Sinne werden die städtischen Räume mit einem Mehr an Grün- und Erholungsflächen sowie naturnah angelegten Wasserflächen, die als Netzwerk geplant und unterhalten werden, ausgestattet. Beide Elemente leisten einen Beitrag zur Anpassung an den Klimawandel.

Entscheidungskriterien zur Abwägung innerhalb der Fußverkehrsförderung

Zur Abwägung und Priorisierung von Maßnahmen der Fußverkehrsförderung untereinander kommen unter Bezugnahme auf die in Kapitel 2 vorgestellten Ziele folgende Kriterien in Betracht:

- Verkehrssicherheit
 - Unfallauffälligkeiten im Maßnahmenbereich (bspw. Priorität auf Querungsstellen mit häufigeren Unfällen oder mit schweren Unfallfolgen für Fußgänger*innen)
 - Vulnerabilität der Fußgänger*innen im Maßnahmenbereich (bspw. Priorität auf Querungsstellen vor wichtigen Einrichtungen für Kinder oder mobilitätseingeschränkte Menschen)
- Barrierefreiheit
 - Aufkommen mobilitätseingeschränkter Menschen im Maßnahmenbereich (bspw. Priorität auf Querungsstellen vor wichtigen Einrichtungen für mobilitätseingeschränkte Menschen oder im Stadtzentrum bzw. in Stadtteilzentren)
- Teilhabe (Erreichbarkeit)
 - Aufkommen von Menschen mit eingeschränkten Mobilitätsoptionen (bspw. Priorität auf Quartieren mit einem hohen Anteil von Menschen mit niedrigem Einkommen)
 - Zielwirksame Erreichbarkeitsgewinne (bspw. Priorität auf Querungshilfen, durch deren Errichtung die Erreichbarkeit wichtiger Ziele des täglichen Bedarfs erhöht werden kann)
 - Eingesparte Wartezeiten (bspw. Priorität auf Lichtsignalanlagen mit einer hohen eingesparten Wartezeit in Summe über alle Fußgänger*innen am Knotenpunkt)
 - Eingesparte Umweglängen (bspw. Priorität auf Querungsstellen mit einer hohen reduzierten Umweglänge über alle Fußgänger*innen im Einzugsbereich)
- Aufenthaltsqualität
 - Aufenthaltsflächendichte im Umfeld (bspw. Priorität auf Quartieren mit eingeschränktem Zugang zu Grün-, Sport- und Spielflächen)
 - Aufenthaltsnachfrage (bspw. Priorität auf Straßenabschnitten in denen sich bereits viele Menschen im Straßenraum aufhalten)
 - Besondere geschlechterdifferenzierte Anforderungen

Zielübergreifend ist das Fußgänger*innen-Aufkommen ein weiteres wesentliches Entscheidungskriterium. Diese und weitere im Verlauf des Prozesses zu erarbeitende Kriterien werden im Rahmen des Teilstrategieprozesses betrachtet. Zum Abschluss des Teilstrategieprozesses sollen die finalen Entscheidungskriterien festgelegt werden.

5. Handlungsfelder



Abb. 5 Grobe Zeitplanung der Handlungsfelder der Teilstrategie Fußverkehr
Quelle Landeshauptstadt München

Um dem Handlungsbedarf im Fußverkehr zeitnah Rechnung zu tragen, werden zeitgleich zum Teilstrategieprozess bereits Maßnahmen in elf Handlungsfeldern umgesetzt. Im weiteren Teilstrategieprozess können die Handlungsfelder noch bedarfsgerecht verändert werden.

Die Bearbeitung der Handlungsfelder ‚Querungsangebot‘, ‚Quartiersplanung‘ und ‚Verwaltungsstrukturen‘ startet unmittelbar mit dem Auftaktbeschluss der Teilstrategie. Die weiteren Handlungsfelder starten nach entsprechenden Personalzuschaltungen im Mobilitätsreferat. Im Rahmen des Teilstrategieprozesses sollen für die Handlungsfelder Teilziele und Indikatoren festgelegt werden.

Zur Umsetzung sollen ab 2023 die in Kapitel 7 beschriebenen Maßnahmen durchgeführt werden. Mittelfristig sollen die Maßnahmen verstetigt und stadtweit angewendet werden.

Querungsangebot

Als Teil der ‚Grundanforderung Verkehrssicherheit des Fußverkehrs‘ wird in den Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) gefordert, dass in beidseits angebauten Straßen grundsätzlich ein linienhafter Querungsbedarf von Fußgänger*innen unterstützt wird. Die EFA bezeichnen direkte, umwegfreie Verbindungen als Grundanforderungen des Fußverkehrs und weisen darauf hin, dass selbst kleinste Umwege oft nicht akzeptiert werden.

Vor diesem Hintergrund sieht das Mobilitätsreferat zentralen Handlungsbedarf bei der Verbesserung des Querungsangebots für Fußgänger*innen in München. Mit dem Handlungsfeld ‚Querungsangebot‘ soll eine systematische Analyse und Weiterentwicklung des Querungsangebots erfolgen. Entscheidend sind dabei Verbesserungen in Bezug auf die Verkehrssicherheit und die Barrierefreiheit.

Quartiersplanung

Die Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA) der FGSV fordern die Planung von Fußverkehr auf der Ebene kleinräumiger Quartiere. Das Mobilitätsreferat sieht die quartiersbezogene Fußverkehrsplanung als geeignet zur Verbesserung des Fußverkehrsangebots in München an. Mit dem Handlungsfeld ‚Quartiersplanung‘ soll eine praxistaugliche Methode für die Fußverkehrsförderung in den Quartieren entwickelt und umgesetzt werden. Die Methode soll schrittweise auf sämtliche Quartiere ausgeweitet werden.

Verwaltungsstrukturen

Zur Begleitung der inhaltlichen Handlungsfelder schlägt das Mobilitätsreferat ein Handlungsfeld ‚Verwaltungsstrukturen‘ vor. Im Rahmen des Handlungsfelds sollen geeignete Gremien eingerichtet sowie Zuständigkeiten und Verfahrensabläufe angepasst werden.

Geprüft werden sollen außerdem wesentliche Strukturen, die außerhalb der Zuständigkeit der Landeshauptstadt München liegen. Hier gilt es, in landes- und bundesweit gültigen Normen (insbesondere der Straßenverkehrsordnung) Hemmnisse für die Förderung des Fußverkehrs zu benennen. Mit entsprechenden Änderungsbedarfen wird die Landeshauptstadt München an die Gesetzgeber herantreten.

Daten

Bislang liegen nur wenige Daten zur Fußverkehrsinfrastruktur und der Fußverkehrsfrage vor. Im Handlungsfeld Daten soll die erforderliche Datengrundlage für die strategische Fußverkehrsförderung geschaffen werden.

Verkehrsberuhigung

Mit dem Handlungsfeld Verkehrsberuhigung soll die Fußverkehrsförderung durch Maßnahmen der Verkehrsberuhigung unterstützt werden. Dazu zählen Maßnahmen zur Reduzierung der Mengen des fließenden und ruhenden Fahrzeugverkehrs sowie Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung.

Verkehrssicherheit

Das Handlungsfeld Verkehrssicherheit soll Verbesserungen der Verkehrssicherheit von Fußgänger*innen schaffen. Schwerpunkte sollen zunächst die Schulwegsicherheit und die Sicherheit an Baustellen sein.

Aufenthaltsqualität

Zur Stärkung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Straßenraum sollen im Handlungsfeld Aufenthaltsqualität neue Räume für Aufenthalt erschlossen und die Qualität vorhandener Räume gesteigert werden.

Gehwegparken

Gehwegparken schränkt die Nutzbarkeit von Gehwegen erheblich ein. Mit dem Handlungsfeld Gehwegparken soll das Parken auf Münchens Gehwegen systematisch erfasst und beendet werden.

Das Thema Gehwegparken wird vertiefend in der Teilstrategie ‚Management des öffentlichen (Straßen-)Raums‘ behandelt. Das Mobilitätsreferat plant, die erste Beschlussvorlage zur Teilstrategie ‚Management des öffentlichen (Straßen-)Raums‘ im ersten Halbjahr 2023

in den Stadtrat einzubringen. In der Beschlussvorlage ist unter anderem die Behandlung von Stadtrats-Antrag 14-20 / A 04923 (Münchner Lebensqualität sichern – Verkehrswende umsetzen 6 „Fair parken“) und weiterer thematisch verwandter Stadtrats-Anträge mit Bezug zum Gehwegparken und zur Gehwegsicherheit vorgesehen.

Sondernutzungen

Sondernutzungen greifen zum Teil stark in die Nutzbarkeit von Gehwegen ein. Das Handlungsfeld Sondernutzungen zielt auf eine stärkere Berücksichtigung der Belange von Fußgänger*innen bei der Genehmigung von Sondernutzungen ab. Das Mobilitätsreferat stimmt Änderungsmöglichkeiten mit dem Kreisverwaltungsreferat ab.

Anliegenmanagement

Mit dem Handlungsfeld Anliegenmanagement sollen eingehende Anliegen von Bürger*innen mit Bezug zum Fußverkehr gebündelt und zielgerichtet behandelt werden.

Orientierung

Das Handlungsfeld Orientierung befasst sich mit einer systematischen Verbesserung der Wegweisung und Orientierung für Fußgänger*innen in München.

6. Auswirkungen auf die anderen Teilstrategien

Jede der 19 Teilstrategien der Mobilitätsstrategie 2035 wirkt auf weitere Teilstrategien und wird von anderen Teilstrategien beeinflusst. In Tabelle 1 sind Bezüge der Teilstrategie Fußverkehr zu den anderen Teilstrategien zusammengefasst. Die verantwortlichen Stellen für die Erstellung und Umsetzung der Teilstrategie Fußverkehr werden die Anforderungen des Fußverkehrs in die Erstellungsprozesse der anderen Teilstrategien einbringen.

Tab. 1 Bezüge zu anderen Teilstrategien

Quelle Landeshauptstadt München

Teilstrategie	Bezüge zur Teilstrategie Fußverkehr
Verkehrssicherheit	Fußgänger*innen sind besonders anfällig für schwere Unfallfolgen bei Verkehrsunfällen <ul style="list-style-type: none"> • Der Fußverkehr muss im Fokus der Verkehrssicherheitsplanung stehen
Öffentlicher Verkehr	Wege mit Bus und Bahn beginnen und enden in der Regel mit Wegabschnitten zu Fuß <ul style="list-style-type: none"> • Haltestellen des öffentlichen Verkehrs müssen barrierefrei zugänglich und erreichbar sein • Fußwege zum Erreichen und Verlassen von Haltestellen sollen als Teil von ÖPNV-Wegeketten verstanden werden und Zeitverluste sowie Umwege von Fußgänger*innen beim Haltestellenzugang berücksichtigt werden • Der öffentliche Verkehr soll zuverlässig und pünktlich sein
Radverkehr	Wege mit dem Rad beginnen und enden in der Regel

	<p>mit Wegabschnitten zu Fuß</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fahrradabstellanlagen müssen einfach und sicher zu Fuß erreichbar sein • Konfliktbereiche zwischen Radfahrer*innen und Fußgänger*innen müssen sicher gestaltet sein
Shared Mobility & Mobility as a Service	<p>Der Fußverkehr ist in Form von Zugangs-, Abgangs- und Umsteigewegen Teil von Shared-Mobility-Wegen und Mobility-as-a-Service-Wegeketten</p> <ul style="list-style-type: none"> • Entsprechende Angebote sollen unter Berücksichtigung der Fußverkehrs-Etappen geplant werden • Das Fahren von Shared-Mobility-Fahrzeugen auf Gehwegen soll unterbunden werden • Das Abstellen von Shared-Mobility-Fahrzeugen auf Gehwegen soll vermieden werden
Motorisierter Individualverkehr	<p>Fuß- und Radverkehr ermöglichen individuelle Mobilität ohne die schädlichen Begleiterscheinungen von Kraftfahrzeugen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fußverkehr soll zukünftig umfassend gegenüber dem motorisierten Individualverkehr priorisiert werden
Multimodalität	<p>Multimodale Wege beginnen und enden in der Regel mit Wegen zu Fuß</p> <ul style="list-style-type: none"> • Der Fußverkehr soll als zentrales Bindeglied der Multimodalität verstanden werden
Steuerung des Verkehrs	<p>Fußgänger*innen fordern eine stärkere Berücksichtigung an Lichtsignalanlagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vor dem Hintergrund der schädlichen Wirkungen des motorisierten Individualverkehrs soll Fußgänger*innen bei der ‚Steuerung des Verkehrs‘ zukünftig deutlich bewusster berücksichtigt werden
Management des öffentlichen (Straßen-)Raums	<p>Fußverkehr ist die flächensparsamste Verkehrsart</p> <ul style="list-style-type: none"> • Flächen des motorisierten Individualverkehrs sollen unter anderem zugunsten des Fußverkehrs umgewandelt werden • Ordnungswidriges Gehwegparken soll zeitnah beseitigt werden
Mobilitätskonzepte in Städtebau und Stadsanierung	<p>Das Leitbild der „Stadt der kurzen Wege“ ermöglicht ressourcen- und flächensparsame Stadtentwicklung</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mobilitätskonzepte sollen ein dichtes Fußwegnetz in Quartieren schaffen • Mobilitätskonzepte sollen die fußläufige Erreichbarkeit wichtiger (sozialer) Infrastruktur sichern

Soziale Gerechtigkeit, Teilhabe und Inklusion	<p>Fast jeder Weg enthält Etappen, die zu Fuß zurückgelegt werden</p> <ul style="list-style-type: none"> Ein barrierefreies Fußverkehrsangebot soll im Fokus von Teilhabe- und Inklusionsplanungen stehen
Wirtschaftsverkehr	<p>Lieferanten und Handwerker legen die letzten Etappen zu Ihren Lieferorten und Kunden zu Fuß zurück</p> <ul style="list-style-type: none"> Liefer- und Ladezonen für den Wirtschaftsverkehr sollen maßvoll und bedarfsgerecht ausgebaut und das Parken von Fahrzeugen auf Gehwegen unterbunden werden Die Nutzung von Sackkarren und anderen zu Fuß nutzbaren Transportgeräten im Wirtschaftsverkehr zur Überwindung der letzten Meile soll unterstützt und ausgebaut werden
Klima- und Umweltschutz	<p>Der Fußverkehr ist die Verkehrsart mit dem geringsten Ressourcen- und Flächenverbrauch</p> <ul style="list-style-type: none"> Die Förderung des Fußverkehrs soll im Fokus verkehrsbezogener Klima- und Umweltschutzplanung stehen Ladesäulen sollen möglichst nicht auf Gehwegen errichtet werden
Region und Pendler*innen-mobilität	<p>Pendelwege in die Region und aus der Region werden in der Regel nicht vollständig zu Fuß zurückgelegt. Gleichwohl finden Zugangs-, Abgangs- und Umsteigewege anderer Verkehrsmittel zu Fuß statt. Daher gelten für die Mobilität von Pendler*innen insbesondere die Forderungen an die Teilstrategie Öffentlicher Verkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> Haltestellen des öffentlichen Verkehrs müssen barrierefrei zugänglich und erreichbar sein Fußwege zum Erreichen und Verlassen von Haltestellen sollen als Teil von ÖPNV-Wegeketten verstanden werden und Zeitverluste sowie Umwege von Fußgänger*innen beim Haltestellenzugang berücksichtigt werden Der öffentliche Verkehr soll zuverlässig und pünktlich sein
Kommunikation	<ul style="list-style-type: none"> Die Förderung des Fußverkehrs soll durch Kommunikationskampagnen unterstützt werden
Digitalisierung	<p>Es liegen kaum Daten über Fußverkehrsströme und die Fußverkehrsinfrastruktur in München vor</p> <ul style="list-style-type: none"> Fußverkehrsströme und Aufenthalt sollen automatisiert erfasst werden

	<ul style="list-style-type: none"> Fußverkehr soll in Modellrechnungen einbezogen werden
Krisenstabilität und Resilienz	<p>Der Fußverkehr benötigt die geringste Fläche und findet auch bei Ausfall von Energieversorgungen statt</p> <ul style="list-style-type: none"> Kurze, fußläufige Wege zu wichtigen Versorgungseinrichtungen sollen in der verkehrsbezogenen Krisenstabilitäts- und Resilienzplanung eine wesentliche Rolle spielen
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> Programme für die Finanzierung von Infrastruktur-Maßnahmen zur Verbesserung des Fußverkehrsangebots sollen entwickelt werden Programme zur Förderung des städtischen Fußverkehrs durch Land und Bund sollen eingefordert werden
Forschung und Innovation	<ul style="list-style-type: none"> Forschungsvorhaben und Pilotprojekte zur Förderung des Fußverkehrs sollen ausgeweitet werden

7. Maßnahmenprogramm

Das Maßnahmenprogramm beschreibt Maßnahmenpakete mit konzeptionellen und pilothaften Sofortmaßnahmen bis etwa 2025. Ziel ist die langfristige Verfestigung und Ausweitung der Maßnahmen.

7.1. Maßnahmenpaket - Querungsangebot

Die Maßnahmen zum Querungsangebot zielen auf eine Erweiterung des Querungsangebots sowie auf die Beschleunigung und Vereinfachung der Querungsplanung ab. Dafür sollen folgende Maßnahmen umgesetzt werden:

- Praxisleitfaden:** Das Mobilitätsreferat entwickelt einen internen Praxisleitfaden für die verkehrsrechtliche Anordnung und Verkehrsplanung von Querungshilfen. Der Praxisleitfaden soll eine typoffene Prüfung und Errichtung von Querungsangeboten fördern. Zunächst soll der Praxisleitfaden in der Anwendung erprobt werden. Dabei soll sein Mehrwert für die Querungsplanung überprüft werden.
- Barrierefreiheit:** Das Mobilitätsreferat strebt mittelfristig Bordsteinabsenkungen, Leitindikatoren und akustisch-taktile Signale an auszuwählenden Querungsstellen in München auch außerhalb von Neu- und Umbauten an (bspw. als Teil des nachfolgenden Maßnahmenpakets ‚Quartiersplanung‘). Hierfür sind Abstimmungen mit dem Baureferat über personelle und finanzielle Ressourcen und Machbarkeiten erforderlich.

Dazu fordert der Seniorenbeirat insbesondere an Querungsstellen mit hohem Aufkommen die zeitnahe Errichtung getrennter Querungsstellen.

Das Mobilitätsreferat wird die Frage der Umsetzung gemeinsamer oder getrennter Querungsstellen in die erforderlichen Abstimmungen mit dem Baureferat einbeziehen. Das Mobilitätsreferat bleibt zu der Thematik mit dem Seniorenbeirat sowie dem Behindertenbeirat im Austausch.

- **Qualitätsstufen:** Das Mobilitätsreferat entwickelt Qualitätsstufen zur vereinfachten Bewertung des Querungsangebots aus Fußverkehrssicht. Diese soll auf gängige Daten der Querungsplanung zurückgreifen. Die Anwendung der Qualitätsstufen soll bestehende Regelwerke (R-FGÜ, RAST, EFA, DIN 18040-3) nicht überschreien, sondern ergänzen.
- **Querungsdatenbank:** Das Mobilitätsreferat entwickelt eine Querungsdatenbank mit georeferenzierten Standorten vorhandener und erforderlicher Querungsstellen. Soweit möglich sollen aus Bestandsdaten Informationen über Fahrzeugaufkommen und Fußgänger*innenauftreten, Fahrstreifenzahl und Höchstgeschwindigkeit automatisch übernommen werden. Außerdem soll mit Hilfe der Querungsdatenbank und der vorgenannten Qualitätsstufen eine teilautomatisierte Bewertung des Querungsangebots erfolgen.
- **Umsetzungsprogramm:** Gemeinsam mit dem Baureferat entwickelt das Mobilitätsreferat langfristig ein Umsetzungsprogramm für Querungshilfen. Dazu wird das Mobilitätsreferat bis 2025 gemeinsam mit dem Baureferat einen Vorschlag zur schrittweisen Einführung eines Umsetzungsprogramms vorlegen. In einem nachfolgenden Beschluss erfolgt die Ableitung eines realistischen Zielwerts zur Realisierung von einer bestimmten Anzahl an Querungshilfen pro Jahr. Ebenso werden die erforderlichen Sach- und Personalmittel des Mobilitätsreferates und des Baureferates dargelegt.
- **Prüfung und Verbesserung des Querungsangebots:** Bei der Untersuchung der ersten zwei Quartiere im Maßnahmenpaket ‚Quartiersplanung‘ werden lokale Querungsstellen überprüft. Mögliche Umgestaltungen werden zwischen Mobilitäts- und Baureferat diskutiert und ggf. eingeleitet.
- **Prüfung und Verbesserung von Lichtsignalanlagen (LSA):** Lichtsignalgeregelte Knotenpunkte und Querungsstellen werden bereits anlassbezogen und im Zuge des altersbedingten Austausches routinemäßig auf Verbesserungen für Fußgänger*innen überprüft. Dazu werden zum Beispiel Wartezeiten, Freigabezeiten, fehlende Furteneinfälle und freilaufende Rechtsabbieger betrachtet sowie Lichtsignalanlagen (LSA) mit Zusatzeinrichtungen für Blinde und Sehbehinderte nachgerüstet. Ziel ist die Umsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit und des Komforts bei Querungsvorgängen an Lichtsignalanlagen quantitativ zu intensivieren. Um dieses Ziel möglichst bald erreichen zu können, müssen jedoch zunächst die derzeit noch unbesetzten Stellen der zuständigen Abteilungen im Mobilitätsreferat mit Personal ausgestattet und im Baureferat zu gegebener Zeit die notwendigen Ressourcen über das Eckdatenverfahren angemeldet werden.
- **Aufklärungskampagne Fußgänger-Grün:** Das Mobilitätsreferat schlägt eine Aufklärungskampagne über den sicheren Ablauf von Querungsvorgängen an Lichtsignalanlagen vor. Fußgänger*innen sollen darüber aufgeklärt werden, dass „Grün“ den Beginn für vollständige Querungsvorgänge anzeigt. Besonders betont werden soll, dass nach dem Umschalten auf „Rot“ stets genügend Räumzeit zum Beenden des Querungsvorgangs angeboten wird. Bei der Planung und Umsetzung der Kampagne ist darauf zu achten, dass insbesondere ältere und mobilitätseingeschränkte Menschen erreicht werden können.

7.2. Maßnahmenpaket – Quartiersplanung

Kleinräumige Quartiersplanungen gewinnen beispielsweise in der Klimaplanung an Bedeutung. Das Mobilitätsreferat erprobt als Teil des Maßnahmenpakets „Quartiersplanung“ kleinräumige Fußverkehrskonzepte zur Analyse und Planung des Fußverkehrs auf Quartierebene. Diese sollen schrittweise auf sämtliche Quartiere der Stadt ausgeweitet werden. Ziel ist die Verankerung einer kleinräumigen, an der Fußverkehrsreichweite orientierten Fußverkehrsplanung in München.

Als kleinräumige Planungsebene (Quartiersansatz) eignen sich besonders die 476 Münchener Stadtviertel. In Betracht kommen aber auch die noch in der Entwicklung befindlichen Klimaquartiere. Die Stadtviertel umfassen etwa 8 bis 15 Baublöcke. Viele Stadtviertel können innerhalb von 15 bis 20 Minuten zu Fuß vollständig erschlossen werden. Der Rückgriff auf die bestehende Raumabgrenzung der Stadtviertel oder Klimaquartiere ermöglicht die räumliche Abstimmung der Fußverkehrsplanung mit anderen Planungen (bspw. Klima oder Radverkehr).

In den Fußverkehrskonzepten sollen

- das vorhandene Fußverkehrsangebot (Querungsangebot, Gehwege, Aufenthaltsmöglichkeiten) erfasst,
- die Fußverkehrsqualität (Erreichbarkeit, Durchlässigkeit) bewertet,
- die Bedarfe von Bürger*innen aufgenommen,
- die Ergebnisse von Fußverkehrs-Cheks berücksichtigt,
- die Zielzustände für das Fußverkehrsangebot im Quartier festgelegt,
- die Verknüpfung zu umliegenden Quartieren gesichert sowie
- Querbezüge zur nahräumigen Radverkehrsplanung aufgezeigt

werden.

Nach dem Auftakt der Teilstrategie sollen zeitgleich erste Quartierskonzepte erstellt und verschiedene Instrumente für die Durchführung entwickelt werden. Bis 2025 sollen Ziele, Zeithorizonte und Ressourcenbedarfe für die stadtweite Ausweitung der Fußverkehrskonzepte formuliert sein.

Folgende Instrumente für die Entwicklung erster Pilotvorhaben sind vorgesehen:

- **Leitfaden Fußverkehrskonzepte:** Entwickelt werden soll ein grober Rahmen für die Erstellung der quartiersbezogenen Fußverkehrskonzepte. Der Rahmen soll wesentliche Abläufe und Zuständigkeiten für die Auswahl zu untersuchender Quartiere, die Datenerfassung, die Durchführung von Fußverkehrs-Cheks, die Maßnahmenentwicklung und -auswahl sowie die Abstimmung der Umsetzung von Maßnahmen beschreiben.
- **Ansatz zur praxistauglichen Erfassung von Grundlagendaten:** Wesentliche Daten für die Fußverkehrsplanung (bspw. Querungsstellen, Gehwegbreiten, Fußgängerzonen und verkehrsberuhigte Bereiche, Standorte von Kindertagesstätten, Bibliotheken und Seniorenheimen etc.) sollen erfasst werden. Die Erfassung soll standardisiert und soweit möglich durch automatisierte Übernahme aus vorhandenen Datenbeständen erfolgen.
- **Durchführung von Fußverkehrs-Cheks:** Mit Hilfe von Fußverkehrs-Cheks werden lokale Anforderungen an die Fußverkehrsplanung erfasst und diskutiert. Fußverkehrs-Cheks sind eine gemeinsame Begehung vor Ort durch die Stadtver-

waltung mit Bürger*innen, lokalen Gewerbebetrieben und weiteren Anlieger*innen und Interessensvertretungen.

- **Barrierefreiheit:** Ein Schwerpunkt bei der Quartiersplanung soll die Verbesserung der Mobilität von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen bilden. Dafür sollen Vertreter*innen blinder und sehbehinderter Menschen sowie Rollstuhlfahrer*innen und motorisch eingeschränkte Menschen in die Fußverkehrs-Checks einbezogen werden. Als Maßnahmen zur Verbesserung der lokalen Barrierefreiheit kommen beispielsweise die Einrichtung barrierefreier Querungsstellen, die Errichtung von Sitzbänken sowie die Sicherung ausreichend breiter nutzbarer Gehwegflächen in Betracht.
- **Erprobung von Fußverkehrs-Checks und Fußverkehrskonzepten:** Das Mobilitätsreferat plant für zwei Quartiere die Vergabe von Fußverkehrs-Checks und die Erarbeitung lokaler Fußverkehrskonzepte. Das Mobilitätsreferat prüft, ob die ersten Fußverkehrs-Checks und Fußverkehrskonzepte an die Münchner Handlungsräume angedockt werden können.

7.3. Maßnahmenpaket – Verwaltungsstrukturen

Ziel des Maßnahmenpakets Verwaltungsstrukturen ist die Ergänzung und Anpassung von Gremien, Zuständigkeiten und Verfahrensabläufen innerhalb der Stadtverwaltung zur Stärkung der Fußverkehrsförderung.

- **Grundsatzbeschluss Ausbalancierung:** Mit einem Grundsatzbeschluss Ausbalancierung soll die Bedeutung des Fußverkehrs bei erforderlichen verkehrsplanerischen Abwägungen (bspw. im Rahmen der Knotenpunktgestaltung) formal aufgewertet werden.
- **Sachgebiet Fußverkehr:** Das Mobilitätsreferat sieht die Einführung eines Sachgebiets Fußverkehr im Geschäftsbereich 1 (Strategie) des Mobilitätsreferats sowie gezielte Stellenzuschaltungen für weitere Bereiche des Mobilitätsreferats vor.
- **Arbeitsgruppe Fußverkehr:** Angestrebt wird die Gründung einer referatsübergreifenden Arbeitsgruppe Fußverkehr unter Beteiligung von Mobilitätsreferat, Kreisverwaltungsreferat, Referat für Stadtplanung und Bauordnung sowie Baureferat. Vertreter*innen weiterer Referate können die Arbeitsgruppe ergänzen. Die Arbeitsgruppe soll die Referate für die Belange des Fußverkehrs sensibilisieren. Fußverkehr soll nicht mehr ‚nur mitgedacht‘ werden. Die Federführung der Arbeitsgruppe übernimmt das Mobilitätsreferat. Bei der Einrichtung der Arbeitsgruppe ist sicherzustellen, dass über die Referatsvertreter*innen ein Austausch zu betroffenen Fachstellen (bspw. Behinderten- und Seniorenbeirat) besteht.
- **Lennungskreis Fuß- und Radverkehr:** Referatsübergreifend wurde die Erweiterung des ‚Lennungskreises Radverkehr‘ zum ‚Lennungskreis Fuß- und Radverkehr‘ diskutiert und in der verwaltungsinternen Sitzung des Lennungskreises Radverkehr am 17.02.2022 beraten.

Das Mobilitätsreferat und die Mitglieder des ‚Lennungskreises Radverkehr‘ befürworten und empfehlen die Erweiterung des ‚Lennungskreises Radverkehr‘ zum ‚Lennungskreis Fuß- und Radverkehr‘.

Vorteile ergeben sich insbesondere folgende:

Der*Die Radverkehrsbeauftragte erhält Unterstützung in der Geschäftsführung.

- Der Lenkungskreis wird seiner Kompetenz zur Entscheidung über die Verteilung der Nahmobilitätspauschale für Fuß- und Radverkehrsprojekte mehr denn bisher gerecht.
- Die Anforderungen des Radverkehrs können stärker mit den Anforderungen des Fußverkehrs, der Freiraumqualifizierung, der Verkehrssicherheit, der Barrierefreiheit und dem Gender- Inklusionsgedanken vernetzt werden.
- Ein zusätzliches Gremium für den Fußverkehr mit überwiegend denselben Mitwirkenden wird vermieden.
- Der Fußverkehr wird in seiner Bedeutung als Basismobilität angemessen aufgewertet.

Die Erweiterung des Gremiums um den Fußverkehr wird die Themenfülle vergrößern. Dafür ist weiterhin eine fokussierte inhaltliche Auseinandersetzung und Abwicklung der jährlich vier Sitzungen erforderlich. Das Mobilitätsreferat wird bei Bedarf Anpassungen des zukünftigen Ablaufs vornehmen. Folgende Struktur wird der Lenkungskreis auch nach der Erweiterung beibehalten:

- Der Lenkungskreis ist ein verwaltungsinternes Gremium, das viermal jährlich tagt.
- Zweimal jährlich werden Fraktionsmitglieder als Gäste eingeladen. Bei Bedarf kann eine interne und eine erweiterte Sitzung durch geteilte Tagesordnungen mit Gästen bzw. ohne Gäste abgehalten werden.
- Die Leitung obliegt der*dem zweiten Bürgermeister*in.
- Die Geschäftsführung liegt im Mobilitätsreferat (Fuß- und Radverkehrsbeauftragte*r).
- Stimmberechtigt sind der*die zweite Bürgermeister*in, das Mobilitätsreferat, das Baureferat, das Referat für Arbeit und Wirtschaft sowie das Referat für Stadtplanung und Bauordnung.
- Der Lenkungskreis fasst Beschlüsse und hält diese protokollarisch fest.
- Die Münchner Verkehrsgesellschaft (SWM/MVG) ist regelmäßig zu Gast - auch in den verwaltungsinternen Sitzungen.
- Die Vertretung des Radentscheids München (REM) behält ihre Sonderrolle als dauerhafter Gast in Sitzungen mit den Fraktionen.
- Weitere Referate können bei Bedarf an den Sitzungen teilnehmen (bspw. zur Vorstellung von Nahmobilitätspauschale-Projekten).

Die Gleichstellungsstelle regt in Ihrer Stellungnahme ihre Einbindung in den Lenkungskreis Fuß- und Radverkehr an. Der Seniorenbeirat wünscht zusätzlich die Prüfung eines Gaststatus für Beiräte im Lenkungskreis Fuß- und Radverkehr.

Der Lenkungskreis Fuß- und Radverkehr bietet aus Sicht des Mobilitätsreferats keine geeignete Plattform für eine vertiefte inhaltliche Auseinandersetzung zu Belan-

gen der Beiräte und der Gleichstellungsstelle. Stattdessen stehen unter anderem Fragen der Finanzierung und Abstimmung zwischen den beteiligten Referaten im Vordergrund. Das Mobilitätsreferat lehnt die gewünschte Ausweitung des Teilnehmer*innenkreises des Lenkungskreises Fuß- und Radverkehr daher ab. Zur Sicherstellung einer vertieften fachlichen Diskussion verweist das Mobilitätsreferat auf die bestehenden Halbjahresgespräche mit den Beiräten. Das Mobilitätsreferat begrüßt zudem einen vertieften fachlichen Austausch mit der Gleichstellungsstelle zu Themen der Fußverkehrsplanung.

- **Formulierung von Änderungsbedarfen am Straßenverkehrsrecht:** Das Mobilitätsreferat wird gegenüber den Gesetzgebern auf Bundes- und Landesebene bei entsprechenden Gelegenheiten Änderungen am Straßenverkehrsrecht zur Förderung der Sicherheit und der Attraktivität des Fußverkehrs einfordern. Unter anderem wird sich das Mobilitätsreferat für die Umsetzung der „Vorschläge zur Novellierung des Rechtsrahmens zur Erhöhung der Sicherheit und Attraktivität des Fußverkehrs“ der Ad-hoc-AG Fußverkehrspolitik der Verkehrsministerkonferenz einsetzen.

7.4. Maßnahmenpaket – Daten

Für die Fußverkehrsplanung werden bislang nur in Einzelfällen Daten erhoben. Datengrundlagen über das Fußverkehrsangebot und die Fußverkehrsnachfrage in München liegen kaum vor. Folgende Maßnahmen sollen zur Verbesserung der Datengrundlagen umgesetzt werden:

- **Konzept zur Erhebung von Fußverkehrsmengen und Aufenthalt:** Das Mobilitätsreferat beauftragt die Erstellung eines Konzepts zur Erfassung von Fußverkehr und Aufenthalt in München. Ziel ist die Schaffung einer Grundlage für systematische Fußverkehrszählungen und Aufenthaltsbeobachtungen in München.

Das Konzept soll sowohl dauerhafte Zählstellen als auch mobile Zählvorrichtungen bzw. temporäre Zählungen behandeln. Die Nutzung mobiler Zählvorrichtungen soll im Rahmen externer Erhebungsaufträge erfolgen. Berücksichtigt werden sollen auch Verknüpfungsmöglichkeiten mit Zählungen anderer Verkehrsmodi.

Außerdem soll ein Vorgehen zur Erfassung von Aufenthalt im Straßenraum entwickelt werden (bspw. für Fußgängerzonen, Plätze oder Sommerstraßen). Die Erfassung soll sowohl Zählungen von Personen als auch typisierte sowie offene Beobachtungen von Aufenthalt (bspw. Art und Dauer des Aufenthalts, Konfliktsituationen) beinhalten.

- **Integration von Fußverkehrszähldaten in DAVe:** Das Mobilitätsreferat prüft Möglichkeiten zur Integration von Fußverkehrszähldaten in die Anwendung ‚Datenbank und Auswertungen von Verkehrszählungen‘ (DAVe) der Landeshauptstadt München. Das Mobilitätsreferat stimmt die Umsetzung mit dem RIT ab.
- **Automatisierte Ermittlung von Gehwegbreiten:** Das Mobilitätsreferat prüft Ansätze zur Erfassung von Gehwegbreiten. Geprüft wird unter anderem die Umsetzbarkeit des Wiener Ansatzes zur Gehwegbreitenermittlung¹⁰ (Als

¹⁰ Für Wien wurde ein vorhandener Datensatz, der die Verwendung von Flächen des öffentlichen Raums beschreibt (bspw. Unterscheidung zwischen Gehweg, Fahrbahn und Grünflächen) zur Ermittlung **baulicher Gehwegbreiten** ausgewertet. Dafür wurden sämtliche Gehwege Wiens digital und automatisiert in kurze Abschnitte eingeteilt und für jeden Abschnitt eine „durchschnittliche“ Breite ermittelt. Unberücksichtigt bei der Ermittlung der **baulichen Gehwegbreiten** bleiben unter anderem Schildmästen, parkende Fahrzeuge, Haltestellen und Sondernutzungen. Die Berücksichtigung entsprechender Elemente

Datengrundlage dafür stünde in München die digitale Karte VAGRUND.NUTZUNG im Geodatenpool der Landeshauptstadt zur Verfügung). Mittelfristiges Ziel ist das Monitoring des Gehwegangebots in München.

- **Prüfung von Walkability-Indizes:** Walkability (ins Deutsche als Begehbarkeit übersetbar) beschreibt die Fußgänger*innenfreundlichkeit des Verkehrsangebots sowie der Stadtstrukturen und -räume. In Walkability-Indizes fließen je nach Ansatz verschiedene Faktoren ein, wie etwa die Anzahl der Straßenkreuzungen, die Distanz zur nächsten ÖPNV-Haltestelle sowie die Dichten kommunaler Dienstleistungs-, Unterhaltungs- und Freizeiteinrichtungen.
Das Mobilitätsreferat sichtet vorhandene Walkability-Indizes aus Literatur und Praxis und die jeweils verwendeten Parameter. Aufgezeigt werden sollen erforderliche Rahmenbedingungen und Datengrundlagen der Indizes. Daraus soll deren Eignung für eine Anwendung in München abgeleitet werden. Das Mobilitätsreferat bezieht den beim Referat für Klima- und Umweltschutz vorliegenden Walkability-Index in seine Prüfung mit ein.

7.5. Maßnahmenpaket - Verkehrsberuhigung

Die Förderung des Fußverkehrs soll durch folgende Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung unterstützt werden.

- **Maßnahmenkatalog Verkehrsberuhigung:** Das Mobilitätsreferat beauftragt die Erstellung eines Maßnahmenkatalogs Verkehrsberuhigung. Für Straßenraumtypen mit besonderen Herausforderungen (bspw. Wohnstraßen in hochverdichteten Altbauquartieren, Straßen mit direktem Schul- oder Kindertagesstättenzugang) sollen Instrumente der Verkehrsberuhigung (bspw. verkehrsberuhigte Bereiche und Tempo-30-Zonen) sowie unterstützende Maßnahmen (bspw. Einbahnstraßenregelungen und Modale Filter) zu Lösungsvarianten zusammengestellt werden.
Mit dem Maßnahmenkatalog sollen alle möglichen Instrumente der Verkehrsberuhigung stärker in die Planungspraxis integriert werden. Unter anderem sollen Verkehrsberuhigungen so auch nach Baumaßnahmen im Straßenraum vereinfacht als Alternativen zur baulichen Wiederherstellung des Status Quo geprüft werden können.
- **Verkehrsberuhigung ausgewählter Straßenabschnitte:** Perspektivisch soll der oben skizzierte Maßnahmenkatalog in die laufende Planung einbezogen und erprobt werden.
- **Einsatz für Begegnungszonen:** Das Mobilitätsreferat setzt sich für die Aufnahme von Begegnungszonen in die Straßenverkehrsordnung ein. Die Aufnahme von Begegnungszonen wird beispielsweise durch die Ad-Hoc-Arbeitsgruppe Fußverkehrspolitik der Verkehrsministerkonferenz vorgeschlagen¹¹.

7.6. Maßnahmenpaket – Verkehrssicherheit

Die Schwerpunkte des Maßnahmenpakets ‚Verkehrssicherheit‘ liegen zunächst bei der Schulwegsicherheit und der Baustellensicherheit.

würde die **nutzbare Gehwegbreite** ergeben. Besonders in hochverdichteten Stadtbereichen mit vielfältigen und intensiven Nutzungsansprüchen an den Seitenraum ist die **nutzbare Gehwegbreite** maßgeblich für die Qualität des Zufußgehens. Die Ermittlung einer **nutzbaren Gehwegbreite** wäre jedoch ungleich aufwändiger.

11 S. 27-30 [Vorschläge zur Novellierung des Rechtsrahmens zur Erhöhung der Sicherheit und Attraktivität des Fußverkehrs: Bericht der Ad-hoc-AG Fußverkehrspolitik der Verkehrsministerkonferenz](#), 2021

- **Rechtsgutachten Schulstraßen:** Das Mobilitätsreferat plant die Beauftragung eines verkehrsrechtlichen Gutachtens zur Prüfung der Vereinbarkeit des Konzepts Schulstraße (temporäre Sperrung von Straßenabschnitten vor Schulzugängen zu Schulbeginn und Schulende) mit dem deutschen Straßenverkehrsrecht. Mit dem Gutachten sollen
 - die grundsätzliche verkehrsrechtliche Zulässigkeit des Konzepts untersucht,
 - Möglichkeiten der verkehrsrechtlichen Anordnung aufgezeigt sowie
 - Umsetzungsmöglichkeiten für temporäre Absperrungen der Straßen dargestellt werden.

Außerdem sollen allgemeine Rahmenbedingungen von Schulstandorten aufgezeigt werden, die eine verkehrsrechtliche Zulässigkeit des Konzepts beeinträchtigen können.

Ein Erfahrungsaustausch mit der Stadt Wien und der Stadt Frankfurt am Main zu Schulstraßen hat auf Initiative der Landeshauptstadt München bereits stattgefunden. Die Stadt Wien hat das Konzept Schulstraße bereits in Piloten erprobt und evaluiert und richtet seitdem Schritt für Schritt weitere Schulstraßen ein. In Frankfurt am Main wird derzeit eine Schulstraße in einem Verkehrsversuch erprobt.

- **Einrichtung Baustellenkontrolldienst:** Das Mobilitätsreferat tauscht sich mit dem Kreisverwaltungsreferat zur vom Stadtrat beschlossenen Einrichtung des Baustellenkontrolldienstes aus. Ziel des Austausches ist die zeitnahe Einrichtung des Baustellenkontrolldienstes.
- Der Baustellenkontrolldienst soll die in München eingerichteten Baustellen aktiv überprüfen. Mit Beschluss vom 24.07.2019 (Sitzungsvorlage 14-20 / V 15070) hat der Stadtrat der Einrichtung eines Baustellenkontrolldienstes bereits zugestimmt. Bedingt durch die Corona-Pandemie standen allerdings die erforderlichen personellen Ressourcen bislang nicht zur Verfügung.

7.7. Maßnahmenpaket – Aufenthaltsqualität

Zur Begrünung der Stadt bereitet das Baureferat entsprechend dem Beschluss des Bauausschusses vom 04.02.2020 (Sitzungsvorlage 14-20 / V 16869) ein Baumentwicklungskonzept vor. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung hat in 2021 mit dem „Freiraumquartierskonzept Innenstadt“ ein Konzept zur Entwicklung von Freiräumen im Stadtzentrum Münchens vorgestellt.

Zusätzliche Bäume im öffentlichen Straßenraum spenden Fußgänger*innen Schatten. Maßnahmen der Freiraumentwicklung steigern die Aufenthaltsqualität für Fußgänger*innen beim Gehen und Verweilen. Mit dem Maßnahmenpaket ‚Aufenthaltsqualität‘ sollen die Potenziale der Aufenthaltsqualität für das Zufußgehen genutzt werden.

- **Austausch Aufenthaltsqualität:** Das Mobilitätsreferat strebt einen vertieften Austausch mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung, dem Kreisverwaltungsreferat sowie dem Baureferat zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Straßenraum an. Ziel ist die stärkere Berücksichtigung der Belange des Fußverkehrs bei der Entwicklung von Aufenthaltsqualität. Zu berücksichtigen sind insbesondere auch Anforderungen von Frauen an die soziale Sicherheit (bspw. durch ausreichende Beleuchtung und gute Einsehbarkeit von Gehwegen und Plätzen) bei der Gestaltung von Anlagen des Fußverkehrs.

7.8. Maßnahmenpaket – Gehwegparken

Sowohl durch ordnungswidriges als auch durch angeordnetes Gehwegparken entstehen Einschränkungen für Fußgänger*innen. Die Straßenverkehrsbehörde im Mobilitätsreferat entscheidet über die Anordnung von Gehwegparken oder dessen Aufhebung. Die kommunale Verkehrsüberwachung (KVÜ) des Kreisverwaltungsreferats ist gemeinsam mit der Polizei für die Ahndung ordnungswidrigen Gehwegparkens in München zuständig. Wenn die verfügbare Gehwegbreite infolge von Gehwegparken unter etwa 2,50 m sinkt, können Menschen mit Gehhilfen, Rollstühlen oder Kinderwagen nur noch eingeschränkt aneinander vorbei gehen. An einigen Stellen ist infolge von Gehwegparken die Nutzung durch Fußgänger*innen mit oder ohne Hilfsmittel nicht mehr möglich. In diesen Fällen gefährden ordnungswidrig auf dem Gehweg abgestellte Fahrzeuge die Verkehrssicherheit von Fußgänger*innen.

Im Rahmen des Maßnahmenpakets Gehwegparken sollen folgende Maßnahmen umgesetzt werden:

- **Verfahren zur Reduzierung des ordnungswidrigen Gehwegparkens:** Im Austausch mit der Straßenverkehrsbehörde im Mobilitätsreferat, der kommunalen Verkehrsüberwachung des Kreisverwaltungsreferats und dem Polizeipräsidium München wird ein Verfahren zur Reduzierung des ordnungswidrigen Gehwegparkens entwickelt.
- **Vorgehen zur Reduzierung des angeordneten Gehwegparkens:** Mit der Straßenverkehrsbehörde werden Kriterien für die zukünftige Anordnung sowie die Aufhebung von angeordnetem Gehwegparken abgestimmt.
- **Datenauswertung Gehwegparken:** Als Grundlage für die Umsetzung der abgestimmten Verfahren werden vorhandene Kenntnisse über Umfang und räumliche Schwerpunkte des Gehwegparkens zusammengetragen und ausgewertet.

Das Thema Gehwegparken wird vertiefend in der Teilstrategie ‚Management des öffentlichen (Straßen-)Raums‘ behandelt. Das Mobilitätsreferat plant, die erste Beschlussvorlage zur Teilstrategie ‚Management des öffentlichen (Straßen-)Raums‘ im ersten Halbjahr 2023 in den Stadtrat einzubringen. In der Beschlussvorlage ist unter anderem die Behandlung von Stadtrats-Antrag 14-20 / A 04923 (Münchner Lebensqualität sichern – Verkehrswende umsetzen 6 „Fair parken“) und weiterer thematisch verwandter Stadtrats-Anträge mit Bezug zum Gehwegparken und zur Gehwegsicherheit vorgesehen.

7.9. Maßnahmenpaket - Sondernutzungen

Gehwege werden auch durch dauerhafte oder temporäre Sondernutzungen in ihrer Nutzbarkeit beschränkt. Im Maßnahmenpaket Sondernutzungen befasst sich das Mobilitätsreferat gemeinsam mit dem Kreisverwaltungsreferat tiefergehend mit den Fußverkehrsbelangen in den geltenden Sondernutzungsrichtlinien.

- **Anpassung Sondernutzungsrichtlinien:** Das Mobilitätsreferat strebt eine Erhöhung der Restgehwegbreiten in den Sondernutzungsrichtlinien an. Die in der Richtlinie vorgesehene Restgehwegbreite von 1,60 m widerspricht geltenden Regelwerken. Die Beeinträchtigungen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs können an vielen Stellen nicht als vertretbar bewertet werden. Besonders mit Blick auf die Ziele der Barrierefreiheit von Fußverkehrsanlagen und der Verkehrssicher-

heit von Fußgänger*innen sind Änderungen an den Sondernutzungsrichtlinien erforderlich.

Das Kreisverwaltungsreferat verweist dazu auf die umfassenden Ausführungen in der Beschlussvorlage Nr. 20-26 / V 01734 zur Barrierefreiheit und die damit verbundene klare Positionierung des Stadtrats am 5.5.2021. Insbesondere wird dort Folgendes zur Begründung ausgeführt: „Eine Erhöhung der Mindestgehwegbreite würde das Stadtbild nachhaltig verändern und bedeutet für viele Gewerbetreibende eine erhebliche Reduzierung der Nutzungsmöglichkeiten von öffentlichem Grund für ihre wirtschaftlichen Interessen. Dies gilt für alle Sondernutzungen, aber in besonderem Maße für Freischankflächen: Durch eine Erhöhung der Mindestgehwegbreite auf 1,80 Metern würden mittelfristig ca. 240 Freischankflächen komplett wegfallen, da diese dann nicht mehr die erforderliche Mindestbreite von 0,60 Metern aufweisen würden. Zudem müsste aufgrund der Reduzierung der Breite um 0,20 Meter die bisherige Bestuhlung und die Aufstellung der Tische auf nahezu allen Freischankflächen geändert werden, wofür gegebenenfalls auch die Anschaffung neuen Mobiliars erforderlich wäre. In jedem Fall würde eine erhebliche Zahl an Gastplätzen im gesamten Stadtgebiet entfallen. Dabei gilt zu bedenken, dass dies den unter Ziffer 2.1.1 in Beschlussvorlage Nr. 20-26 / V 01734 dargestellten Maßnahmen zur Ausweitung der Gastplatzzahlen in den Sommermonaten zuwiderlaufen würde.“

Das Mobilitätsreferat nimmt die Ausführungen des Kreisverwaltungsreferat zur Kenntnis, empfiehlt jedoch aus folgenden Gründen die Beibehaltung des Ziels der Anpassung der Sondernutzungsrichtlinien zur Erhöhung von Mindestgehwegbreiten:

Die geltenden Sondernutzungsrichtlinien schränken aus Sicht des Mobilitätsreferats die Nutzbarkeit und Sicherheit von Gehwegen für Fußgänger*innen unverhältnismäßig ein. Sowohl die DIN 18040-3¹² als auch die RAST¹³ gehen von einer erforderlichen Mindestbreite für Gehwege von 2,50 m aus. Eine Reduzierung auf 1,80 m stellt bereits eine erhebliche Einschränkung der Nutzbarkeit dar mit der die sichere Begegnung insbesondere von zwei Menschen mit Rollstühlen oder Kinderwagen nicht mehr gewährleistet ist. Eine abschnittsweise begrenzte Reduzierung auf 1,80 m kann im Sinne der Abwägung zwischen verschiedenen Belangen vertretbar sein. Die Sondernutzungsrichtlinien gestatten Freischankflächen aber im Regelfall bis zu einer verbleibenden Gehwegbreite von 1,60 m¹⁴ ohne Abschnittsbegrenzung und in Ausnahmen bis zu 1,30 m¹⁵ mit Abschnittsbegrenzung. Bezugnehmend auf die Mindestmaße der einschlägigen Richtlinien gewährleistet eine verbleibende Gehwegbreite von 1,30 m nicht einmal das sichere Vorbeigehen einer einzelnen Person an einer entsprechenden Freischankfläche. Eine Aktualisierung der Sondernutzungsrichtlinien ist daher schon aus Sicherheitsgründen zwingend geboten.

Der Seniorenbeirat fordert die Aufnahme von Regelungen für das Abstellen von E-Scootern in die Sondernutzungsrichtlinien der Landeshauptstadt München.

12 DIN-Norm: Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen: Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum

13 Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)

14 §8 Abs. 1 Nr. 1a i. V. m. §23 Abs. 1 Richtlinien für Sondernutzungen an den öffentlichen Straßen der Landeshauptstadt München

15 §23 Abs. 7 Richtlinien für Sondernutzungen an den öffentlichen Straßen der Landeshauptstadt München

Die Landeshauptstadt München hat in der Altstadt 43 Abstellflächen für E-Tretroller eingerichtet. In der Altstadt kann die Miete eines geliehenen E-Tretrollers außerhalb der Abstellflächen nicht mehr beendet werden. Die neue Regelung soll verhindern, dass abgestellte E-Tretroller Fußgänger*innen und insbesondere Menschen mit Mobilitätseinschränkungen behindern oder gefährden. Das Mobilitätsreferat wird die Wirksamkeit der Abstellflächen evaluieren und im Anschluss den weiteren Umgang mit E-Scootern prüfen.

7.10. Maßnahmenpaket – Anliegenmanagement

Das Maßnahmenpaket Anliegenmanagement befasst sich mit der Behandlung eingehender Bürger*innenanliegen und -anregungen mit Bezug zum Fußverkehr.

- **Integration von Fußverkehrsanliegen:** Das Mobilitätsreferat erarbeitet ein Konzept zur Behandlung von Fußgänger*innenanliegen in einem multimodalen sowie themen- und referatsübergreifenden Anliegenmanagement der Landeshauptstadt. Ziele des Fußverkehrsanliegenmanagements sind die Aufnahme von Anregungen durch Bürger*innen sowie eine systematische Bearbeitung der Anliegen.
- Als Teil des Fußverkehrsanliegenmanagements werden Optionen und rechtliche Folgen für den Umgang mit dem Eingang verkehrsbezogener Drittanzeigen im Mobilitätsreferat mit der Kommunalen Verkehrsüberwachung und den Bezirksinspektionen im Kreisverwaltungsreferat, dem Baureferat sowie dem Polizeipräsidium München diskutiert.

Das Mobilitätsreferat und das IT-Referat prüfen in einem ersten Schritt gemeinsam, wie die bereits bestehenden Anliegenmanagement-Plattformen „Meldeplattform Radverkehr“ und „Mach München besser“ zusammengeführt werden können. Voraussetzung für eine integrierte Lösung ist die notwendige personelle Ausweitung sowohl im Mobilitätsreferat als auch in den anderen vom Anliegenmanagement betroffenen Referaten, insbesondere dem IT-Referat.

7.11. Maßnahmenpaket – Orientierung

Im Maßnahmenpaket Orientierung sollen neue Schwerpunkte für die Fußgänger*innen-Orientierung entwickelt werden.

- **Orientierungskonzept Fußverkehr:** Das Mobilitätsreferat beauftragt eine externe Dienstleistung mit der Erarbeitung eines Konzepts für Orientierungsmaßnahmen für unterschiedliche Zielgruppen (bspw. Senior*innen, Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, Mädchen*, Jungen*, Frauen*, Männer*) und Wegzwecke (bspw. Einkaufen, Dienstleistungen, Gesundheit, Tourismus und Schule). Ziel ist die Erweiterung des Themas Orientierung über die Zielgruppe Tourist*innen und den Wegzweck Freizeit hinaus.

Berücksichtigt werden Maßnahmen der Beschilderung und (digitale) Stadt(teil)pläne, insbesondere kleinräumige lokale Pläne für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen als *Barrierefreipläne* oder für Kinder als *Kinder-Freizeitwegpläne*.

Die Orientierungshilfen können zielgruppen- und zweckabhängig über verschiedene Mittel vorgesehen werden, etwa als App, Stelen oder Faltplan.

8. Monitoring und Evaluation

Die vorliegende Beschlussvorlage bildet den Auftakt der Teilstrategie Fußverkehr. Das Monitoring und die Evaluation der Umsetzung werden in weiteren Folgebeschlussvorlagen beschrieben. Wesentliche Voraussetzung für das Monitoring und die Evaluierung des Fußverkehrs ist der Aufbau einer Datengrundlage (siehe Kapitel 7.4).

9. Beteiligung

Die Teilstrategie Fußverkehr sieht die Beteiligung von Bürger*innen, des Gewerbes, der Bezirksausschüsse, des Mobilitätsausschusses, des Behinderten- und Seniorenbeirats und der Gleichstellungsstelle vor. Letztere wurden bereits in die Mitzeichnung der vorliegenden Beschlussvorlage einbezogen.

Außerdem wird die Einbindung von Fachverbänden des Fußverkehrs sowie Interessenvertretungen der Kinder und Jugendlichen sowie eine Vertretung der Schulwegsicherheit geprüft.

10. Aktualisierung und Fortschreibung

Der vorliegende Beschluss bildet den Auftakt der Teilstrategie Fußverkehr. Die Abläufe und Zeiträume der Aktualisierung und Fortschreibung der Teilstrategie Fußverkehr werden in weiteren Folgebeschlussvorlagen festgelegt.

11. Ressourcenbedarf

11.1. Stellenbedarf

Für eine nachhaltige Verbesserung des Zufußgehens in München bedarf es zusätzlicher gezielt eingesetzter Personalstellen für die strategische und operative Fußverkehrsplanung. Personalbedarf ergibt sich insbesondere auch für die Steuerung des Teilstrategieprozesses sowie für die Planung, Durchführung und Begleitung von Maßnahmen der Teilstrategie. Der zusätzliche Personalbedarf wurde im Eckdatenbeschluss für das Jahr 2023 durch das Mobilitätsreferat angemeldet (Sitzungsvorlage Nr. 20/26 V 06456). Die erforderlichen Personalstellen wurden im Beschluss „Umsetzung Eckdatenbeschluss, Haushaltssausweitung 2023 ff. im Mobilitätsreferat“ (Sitzungsvorlage Nr. 07724) berücksichtigt. Die für eine zügige Umsetzung der Teilstrategie Fußverkehr erforderlichen Personalkapazitäten im Baureferat werden durch selbiges über den Eckdatenbeschluss 2024ff. angemeldet.

11.2. Vergabeverfahren und IT-Projekte

Für die erfolgreiche Umsetzung der Teilstrategie Fußverkehr ist die Umsetzung von IT-Projekten und weiterer Aufträge erforderlich. IT-Projekte wird das Mobilitätsreferat über das IT-Projektportfoliomanagement rechtzeitig beim IT-Referat anmelden. Für weitere Beauftragungen von Leistungen wird das Mobilitätsreferat im Vorfeld Angebote einholen.

Die IT-Projekte und weitere zur Vergabe geplanten Leistungen werden nachfolgend aufgeführt. Die Leistungen sind klar abgrenzbar und erfordern keine vertieften Kenntnisse der Münchener Planungspraxis. Daher sind die Leistungen gut für externe Beauftragungen geeignet.

Systematisierung von Verkehrsberuhigungslösungen (2023, Maßnahmenpaket 7.5 ,Verkehrsberuhigung')

Mit Hilfe des Auftrags soll ein Katalog zur Unterscheidung von Verkehrsberuhigungslösungen für „herausfordernde Straßenabschnittstypen“ (Geschäftsstraßen in Stadtteilzentren, Straßen mit Schulzugang, hochverdichtete Wohnstraßen, Straßen entlang wichtiger Radverbindungen) erstellt werden. Der Katalog soll als Ergänzung der typischen Entwurfssituationen der Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) entwickelt werden. Anders als die typischen Entwurfssituationen der RASt liegt der Fokus der Verkehrsberuhigungs-lösungen jedoch nicht auf der allgemeinen Straßenraumaufteilung sondern auf Lösungen zur Verkehrsberuhigung für ausgewählte Straßenraumtypen. Der Katalog soll die Verkehrsberuhigung einzelner Straßenabschnitte sowie ganzer Quartiere berücksichtigen.

Erwartet wird ein Auftragswert in Höhe von geschätzt 32.000 Euro brutto für den Zeitraum Frühjahr 2023 bis Sommer 2023. Damit liegt der geschätzte Auftragswert unter 100.000 Euro und obliegt damit gemäß § 22 Abs. 1 als Besorgung laufender Angelegenheiten dem Oberbürgermeister. Zur Finanzierung von Vorhaben der Teilstrategie Fußverkehr wurden bereits Mittelbedarfe am 30.11.2021 aus der Nahmobilitätspauschale im Lenkungskreis Radverkehr angemeldet.

DAVe-Integration Fußverkehrszählungen (2023, Maßnahmenpaket 7.4 ,Daten')

Das IT-Projekt umfasst die Entwicklung einer Software-Komponente zur Ergänzung der bestehenden Anwendung „Datenbank und Auswertungen von Verkehrszählungen“(DAVe) der Landeshauptstadt München um Zähldaten des Fußverkehrs. Teil des Auftrags ist die notwendige Erweiterung der Datenbank, die der Anwendung zugrunde liegt. Außerdem ist die grafische Oberfläche um eine Anzeige der Fußverkehrsmengen zu ergänzen. Ebenso sind die Eingabemöglichkeiten für Fußverkehrsdaten zu implementieren.

Evaluierung von Schutzzeit-Countdowns an Lichtsignalanlagen (2023, Maßnahmenpaket 7.1 ,Querungsangebot')

Beauftragt werden soll die Durchführung einer Evaluierung von Signalgebern, die einen Countdown für die verbleibende Schutzzeit für Fußgänger*innen anzeigen. Die Schutzzeit ist jene Zeit, die Fußgänger*innen nach dem Ende einer Grünphase zum Verlassen der Fahrbahn bleibt, bis in Konflikt mit den Fußgänger*innen geratende Fahrzeuge grün bekommen. Entsprechende Signalgeber werden im Vorfeld der Evaluierung durch die Landeshauptstadt München erworben und installiert.

Erwartet wird ein Auftragswert in Höhe von geschätzt 15.000 Euro brutto für den Zeitraum Frühjahr 2023 bis Winter 2023. Damit liegt der geschätzte Auftragswert unter 100.000 Euro und obliegt damit gemäß § 22 Abs. 1 als Besorgung laufender Angelegenheiten dem Oberbürgermeister. Zur Finanzierung von Vorhaben der Teilstrategie Fußverkehr wurden bereits Mittelbedarfe aus der Nahmobilitätspauschale im Lenkungskreis Radverkehr angemeldet.

Fußverkehrs-Checks (2023, Maßnahmenpaket 7.2 ,Quartiersplanung')

Wie im Kapitel 7.2 dargelegt, schlägt das Mobilitätsreferat vor, stadtweit kleinräumige, an der Fußverkehrsreichweite orientierte Fußverkehrskonzepte zu erarbeiten. Diese dienen

der Verankerung einer kleinräumigen Fußverkehrsplanung und der schrittweisen Ausweitung der Konzepte auf das gesamte Stadtgebiet.

Dafür soll die Organisation, Moderation und Aufbereitung von zwei Fußverkehrs-Checks vergeben werden. Fußverkehrs-Checks sind eine gemeinsame Begehung vor Ort mit insbesondere Bürger*innen, Interessenvertreter*innen, Vertreter*innen der jeweiligen Bezirksausschüsse sowie der Stadtverwaltung. Aufgenommen werden sollen die lokalen Anforderungen, Besonderheiten und Herausforderungen im jeweiligen Quartier.

Erwartet wird ein Auftragswert in Höhe von geschätzt 40.000 Euro brutto für den Zeitraum Frühjahr 2023 bis Sommer 2023. Damit liegt der geschätzte Auftragswert unter 100.000 Euro und obliegt damit gemäß § 22 Abs. 1 als Besorgung laufender Angelegenheiten dem Oberbürgermeister. Zur Finanzierung von Vorhaben der Teilstrategie Fußverkehr wurden bereits Mittelbedarfe aus der Nahmobilitätpauschale im Lenkungskreis Radverkehr angemeldet.

Weitere geplante Vergaben und IT-Projekte

Weitere geplante IT-Projekte und externe Vergaben sollen zeitnah starten. Die Wesentlichen sind nachfolgend zusammengefasst. Das Mobilitätsreferat wird bei Verfügbarkeit der erforderlichen Personalstellen die IT-Projekte über das IT-Projektportfoliomanagement einsteuern und die weiteren Vergaben im Vorfeld konkretisieren (Zuschlagskriterien, Auftragsvolumen).

- **Verkehrsberuhigungsplanung für Straßenabschnitte** (Maßnahmenpaket 7.5 Verkehrsberuhigung): Umplanung konkreter Straßenabschnitte unter Anwendung / Berücksichtigung der Systematisierung aus der vorhergehenden Vergabe
- **Querungsdatenbank** (Maßnahmenpaket 7.1 Querungsangebot): Erfassung des Querungsangebots in München (Einzelquerungsstellen, Knoten und Straßenabschnitte), Fußverkehrs-Bewertung Bestandsangebot angelehnt an Inhalte aus EFA und RAST und verwendete Parameter analog zu RAST, R-FGÜ und RiLSA, Ziel-Bewertung abgeleitet aus Rahmenbedingungen (Dichte und Art der Umfeldnutzung, Zugang Schule, Haltestelle oder Supermarkt)
- **Querungsbewertung** (Maßnahmenpaket 7.1 Querungsangebot): Entwicklung einer Softwarelösung zur (Teil-)Automatisierten Bewertung von Querungsbedarfen und Zulässigkeit von Querungstypen nach Straßenverkehrsrecht und Technischem Regelwerk
- **Walkability-Indizes** (Maßnahmenpaket 7.4 Daten): Sammlung, Sichtung und Eignungsprüfung für München vorhandener Walkability-Indizes zur Bewertung des Fußverkehrsangebots (mögliches Indikatorenset für Monitoring Teilstrategie Fußverkehr)
- **Einrichtung von Zählstellen** (Maßnahmenpaket 7.4 Daten): Errichtung dauerhafter Fußverkehrszählstellen für systematische Erhebung des Fußverkehrs und Bereitstellung temporärer Zähleinrichtungen zur Durchführung anlassbezogener Erhebungen
- **Gehwegerfassung** (Maßnahmenpaket 7.4 Daten): Automatisierte Erfassung (baulicher) Gehwegbreiten anhand verfügbarer Geodaten

- **Orientierungskonzept** (Maßnahmenpaket 7.11 Orientierung): Vergabe eines Konzepts zu zeitgemäßen Orientierungshilfen für unterschiedliche Zielgruppen und Wegzwecke (zur Verhinderung einer Beschränkung von Orientierungshilfen auf Tourismus und Freizeitwege)

12. Stadtratsanträge

Konzept für kurze Strecken in der Stadt

StR-Antrag Nr. 14-20 / A 05252 von Frau StRin Alexandra Gaßmann, Frau StRin Sabine Bär vom 18.04.2019, eingegangen am 18.04.2019

Die Antragsteller*innen beantragen die Erarbeitung eines Konzepts, das vor allem älteren und mobilitätseingeschränkten Personen als Ergänzung zum öffentlichen Nahverkehr dienen soll (siehe Anlage 1). Damit sollen kurze Strecken besser zurückgelegt und die Ziele leichter erreicht werden können.

Das Mobilitätsreferat nimmt hierzu folgendermaßen Stellung:

Mit der Erarbeitung der vorliegenden Teilstrategie Fußverkehr wird dem Fußverkehr zukünftig eine zentrale Rolle bei der Umsetzung Verkehrsplanung in München zukommen. Mit der Teilstrategie werden die Ausgangslage und Rahmenbedingungen für Fußgänger*innen in München geprüft und Maßnahmenpakete zur nachhaltigen und systematischen Verbesserung des Fußverkehrsangebots entwickelt. Auch weitere Teilstrategien zur Inklusion und Teilhabe sowie zum Öffentlichen Verkehr und Verkehrssicherheit, die dem Stadtrat in separaten Sitzungsvorlagen noch vorgelegt werden, werden sich mit der im Antrag adressierten Thematik befassen.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 05252 vom 18.04.2019 kann damit nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

München – Stadt zu Fuß II

StR-Antrag Nr. 14-20 / A 05852 von Frau StRin Renate Kürzdörfer, Herrn StR Alexander Reissl, Frau StRin Verena Dietl, Herrn StR Christian Müller, Frau StRin Heide Rieke, Herrn StR Christian Vorländer, Frau StRin Bettina Messinger, Frau StRin Ulrike Boesser, Frau StRin Simone Burger, Herrn StR Hans Dieter Kaplan, Herrn StR Gerhard Mayer, Herrn StR Jens Röver, Frau StRin Julia Schönfeld-Knor, Herrn StR Marian Offman vom 04.09.2019, eingegangen am 05.09.2019

Die Antragsteller*innen beantragen die Erstellung einer App, mit der ein Fußgänger*innen-Stadtplan und ein Spazierwegenetz digital bereitgestellt werden kann (siehe Anlage 2).

Das Mobilitätsreferat nimmt hierzu folgendermaßen Stellung:

Wie im Vortrag in Kapitel 7.11 beschrieben, wird das Mobilitätsreferat zielgruppenspezifische Lösungen im Kontext Orientierung von Fußgänger*innen entwickeln. In diesem Zusammenhang spielen unterschiedliche Arten der Aufbereitung in Abhängigkeit der angesprochenen Zielgruppe eine Rolle. Sowohl digitale wie analoge Maßnahmen sollen berücksichtigt werden.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 05852 vom 04.09.2019 kann damit nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

München – Stadt zu Fuß III

StR-Antrag Nr. 14-20 / A 05853 von Frau StRin Renate Kürzdörfer, Herrn StR Alexander Reissl, Frau StRin Verena Dietl, Herrn StR Christian Müller, Frau StRin Heide Rieke, Herrn StR Christian Vorländer, Frau StRin Bettina Messinger, Frau StRin Ulrike Boesser, Frau StRin Simone Burger, Herrn StR Hans Dieter Kaplan, Herrn StR Gerhard Mayer, Herrn StR Jens Röver, Frau StRin Julia Schönfeld-Knor, Herrn StR Marian Offman vom 04.09.2019, eingegangen am 05.09.2019

Die Antragsteller*innen beantragen die Einrichtung einer Service-Hotline für Bürgeranregungen zur Verbesserung des Fußverkehrsangebots (siehe Anlage 3). Erreichbar sein soll die Hotline über eine Rufnummer und über eine E-Mail-Adresse.

Das Mobilitätsreferat nimmt hierzu folgendermaßen Stellung:

Wie in Kapitel 7.10 dargelegt, wird das Mobilitätsreferat im Benehmen mit weiteren Referaten ein Konzept zur systematischen Erfassung und Behandlung von Bürger*innenanliegen zur nachhaltigen Verbesserung des Verkehrsangebots für Fußgänger*innen erarbeiten.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 05853 vom 04.09.2019 kann damit nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

München – Stadt zu Fuß IV

StR-Antrag Nr. 14-20 / A 05854 von Frau StRin Renate Kürzdörfer, Herrn StR Alexander Reissl, Frau StRin Verena Dietl, Herrn StR Christian Müller, Frau StRin Heide Rieke, Herrn StR Christian Vorländer, Frau StRin Bettina Messinger, Frau StRin Ulrike Boesser, Frau StRin Simone Burger, Herrn StR Hans Dieter Kaplan, Herrn StR Gerhard Mayer, Frau StRin Julia Schönfeld-Knor, Herrn StR Marian Offman vom 04.09.2019, eingegangen am 05.09.2019

Die Antragsteller*innen beantragen die Überprüfung großer lichtsignalgeregelter Knotenpunkte auf die Verfügbarkeit von Fußgängerfurten über alle Knotenpunktzufahrten sowie deren Nachrüstung (siehe Anlage 4).

Das Mobilitätsreferat nimmt hierzu folgendermaßen Stellung:

Die Gründe, warum an einigen Knotenpunkten nicht an allen potentiellen Querungsmöglichkeiten auch signaltechnisch gesicherte Fußgängerfurten angelegt wurden, beschränken sich im Wesentlichen auf drei Fallkonstellationen:

1. Es wurde kein hinreichender Querungsbedarf festgestellt
2. Die baulichen Voraussetzungen sind unzureichend
3. Die verkehrlichen Abläufe am Knoten würden erheblich beeinträchtigt

Eine Nachrüstung zusätzlicher Fußgängerfurten bzw. im Einzelfall auch von Radfurten im Bereich von Lichtsignalanlagen (LSA) wird in der laufenden Praxis auch heute schon geprüft, dies erfolgt jedoch in der Regel anlassbezogen. Die nachfolgend aufgelistete Auswahl nennt einige positive Beispiele:

- LSA Elsenheimer- / Landsberger Straße
- LSA Hultschiner- / Truderinger Straße
- LSA Theresienhöhe / Hans-Fischer-Straße

- LSA Aschauer- / Chiemgaustraße
- LSA Am Mitterfeld / Joseph-Wild-Straße (mit komplettem Kreuzungsumbau)
- LSA Cosima- / Wesendonkstraße (angeordnet)
- LSA Prinzregenten- / Vogelweidestraße (in Abstimmung mit BA)

Es ist allerdings heute schon absehbar, dass eine Nachrüstung zusätzlicher Fußgängerfurten nicht an allen Knotenpunkten realisierbar sein wird, da die hieraus resultierenden Folgen für den dortigen Verkehrsablauf nicht mehr vertretbar sind. Die Lichtsignalanlage Menzinger Straße/ Wintrichring ist ein solches Beispiel dafür.

Aufgrund der beschränkten personellen Ressourcen und der vom Stadtrat beschlossenen Umsetzung mehrerer großer Verkehrsinfrastrukturprojekte in den nächsten Jahren, ist das Mobilitätsreferat gezwungen, sich auf diese priorisierten Projekte zu fokussieren. Eine - wie im Antrag gewünschte - nicht anlassbezogene Prüfung aller „größeren“ Lichtsignalanlagen im Hoheitsbereich der Landeshauptstadt München, kann deshalb aktuell nicht durchgeführt werden.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 05854 vom 04.09.2019 kann nicht entsprochen werden.

München – Stadt zu Fuß V

StR-Antrag Nr. 14-20 / A 05855 von Frau StRin Renate Kürzdörfer, Herrn StR Alexander Reissl, Frau StRin Verena Dietl, Herrn StR Christian Müller, Frau StRin Heide Rieke, Herrn StR Christian Vorländer, Frau StRin Bettina Messinger, Frau StRin Ulrike Boesser, Frau StRin Simone Burger, Herrn StR Hans Dieter Kaplan, Herrn StR Gerhard Mayer, Herrn StR Jens Röver, Frau StRin Julia Schönfeld-Knor, Herrn StR Marian Offman vom 04.09.2019, eingegangen am 05.09.2019

Die Antragsteller*innen beantragen die Überprüfung von Knotenpunkten mit Unterführungen und gegebenenfalls die Ergänzung ebenerdiger Querungsanlagen an diesen Knotenpunkten (siehe Anlage 5).

Das Mobilitätsreferat nimmt hierzu folgendermaßen Stellung:

Wie in Kapitel 7.1 im Vortrag dargelegt, wird das Mobilitätsreferat im Handlungsfeld ‚Querungsangebot‘ das Querungsangebot in München erfassen und bewerten sowie Signalisierungen für Fußgänger*innen prüfen und verbessern.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 05855 vom 04.09.2019 kann damit nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

München – Stadt zu Fuß VII

StR-Antrag Nr. 14-20 / A 05857 von Frau StRin Renate Kürzdörfer, Herrn StR Alexander Reissl, Frau StRin Verena Dietl, Herrn StR Christian Müller, Frau StRin Heide Rieke, Herrn StR Christian Vorländer, Frau StRin Bettina Messinger, Frau StRin Ulrike Boesser, Frau StRin Simone Burger, Herrn StR Hans Dieter Kaplan, Herrn StR Gerhard Mayer, Herrn StR Jens Röver, Frau StRin Julia Schönfeld-Knor, Herrn StR Marian Offman vom 04.09.2019, eingegangen am 05.09.2019

Die Antragsteller*innen beantragen die Berücksichtigung „intelligenter“ Lichtsignalanlagen, wie sie in der österreichischen Hauptstadt Wien eingesetzt werden, bei der Planung von Querungsangeboten für den Fußverkehr in München (siehe Anlage 6) .

Das Mobilitätsreferat nimmt hierzu folgendermaßen Stellung:

Kamerabasierte Detektion

Das Mobilitätsreferat vertritt die Auffassung, dass ein aufwändiger Wechsel zu kamerabasierter Detektion von Querungswilligen nur dann überlegenswert ist, wenn diese Systeme auch mobilitätseingeschränkte Personen sicher erkennen können und es so einen deutlichen Mehrwert gegenüber den in München üblichen Standards gibt.

Leider konnte das Mobilitätsreferat aber trotz Kontaktaufnahme zu verschiedenen Herstellern keine neuen Entwicklungen in Bezug auf kamerabasierte Technologien zur Erfassung von mobilitätseingeschränkten Personen in Erfahrung bringen. Sobald Ergebnisse des Wiener Systems zur Fußgänger*innenerfassung vorliegen, welches eine Differenzierung von mobilitätseingeschränkten Personen ermöglicht, kann sich das Mobilitätsreferat ein weiteres Projekt zur Detektion von Mobilitätshilfen bzw. mobilitätseingeschränkten Personen vorstellen. Das zuständige Sachgebiet bei MOR-GB2.22 - Verkehrssteuerung bleibt daher im engen Kontakt mit den Ansprechpartner*innen der Stadt Wien, um über die Forschungsergebnisse weiter informiert zu werden.

Zudem ist hierzu zu konstatieren, dass kamerabasierte Technologien häufig sehr kostspielig sind. Beispielsweise beträgt die Ausstattung einer einzigen Fußgängerfurt ohne Mittelinsel mit dem Wiener System zur Fußgänger*innen-Erfassung aktuell etwa 20.000 Euro (mit Mittelinsel 40.000 Euro). Der Zeitbedarf, eine Fußgängerfurt zu kalibrieren, beträgt drei Tage. Dies betrifft auch Änderungen durch bauliche Umgestaltungen oder Baustellensituationen. In Wien sind derzeit sieben Querungsstellen so ausgestattet.

Das Mobilitätsreferat schlägt daher vor, den Einsatz kamerabasierter Systeme für den Fußverkehr wie er in Wien erprobt wird – vor allem unter dem Aspekt der Barrierefreiheit – weiter zu beobachten, indem mit der Stadt Wien und der Technischen Universität in Graz Kontakt gehalten und Erfahrungen ausgetauscht werden.

Schutzzeiten-Anzeige an Fußverkehrsfurten

In der Antragsbegründung heißt es: „Das Sicherheitsgefühl, gerade für Menschen mit Bewegungseinschränkungen, könnte noch weiter verbessert werden durch eine zusätzliche Anzeige des restlichen Querungszeitraums, wenn die Fußgängerampel bereits auf Rot umgesprungen ist und sich die Person bereits im Straßenraum befindet“.

Das Mobilitätsreferat teilt diese Ansicht und unterstützt den Vorschlag grundsätzlich.

Restzeitanzeigen sind nach der Straßenverkehrsordnung (StVO) und den einschlägigen Ausführungsvorschriften an Lichtsignalanlagen nicht vorgesehen.

Aufgrund der hohen Variabilität der Ampelschaltungen, können Grün- und Wartezeiten nicht zuverlässig angezeigt werden und dadurch sogar Gefahrensituationen entstehen. Dem Stadtrat wurde darüber bereits berichtet, so in der Beschlussvorlage zum Stadtratsantrag Nr. 14-20 / A 01420 (beschlossen in der Vollversammlung am 25.01.2017) und in der Vorlage Nr. 14-20 / V 12750 für den Kreisverwaltungsausschuss vom 19.03.2019.

Das Mobilitätsreferat möchte jedoch im Rahmen eines Verkehrsversuches die Wirkung eines Count-Down-Zählers untersuchen lassen, bei dem die stets konstante Schutzzeit für den Fußverkehr nach dem Umschalten von Grün auf Rot optisch dargestellt wird. Schon das Kreisverwaltungsreferat hatte dazu mit der Technischen Universität München (TUM)

Kontakt aufgenommen und dem Stadtrat hierüber in der zitierten Stadtratsvorlage berichtet.

Dieser Verkehrsversuch könnte auch eine aus Sicht des Mobilitätsreferates sehr wichtige Aufklärungskampagne über die Abläufe der Fußgänger-Signalisierung an Lichtsignalanlagen hervorragend unterstützen.

Das Mobilitätsreferat hat inzwischen auch bereits zusammen mit dem Baureferat alles für die Installation eines Schutzzeiten-Count-Down-Zählers an der Kreuzung Lindwurm- / Poccistraße vorbereitet und damit die notwendigen technischen Voraussetzungen geschaffen.

Die Durchführung des Versuches ist jedoch nur bei entsprechender wissenschaftlicher Begleitung und Auswertung möglich. Das Mobilitätsreferat steht dazu weiter in engem Austausch mit der TUM und UniBW. Bisher (Stand August 2022) konnte jedoch immer noch kein/e Interessent*in gefunden werden, die/der das Thema in einer Masterarbeit aufgreifen möchte. Leider muss die Verwaltung beim Angebot von Masterarbeiten passiv bleiben und kann die Arbeiten nicht aktiv anstoßen, da keine Finanzmittel für die Beauftragung einer solchen externen Untersuchung zur Verfügung stehen.

Das Mobilitätsreferat plant die Vergabe einer entsprechenden Untersuchung (siehe dazu Kapitel 11.2).

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 05857 vom 04.09.2019 kann damit nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

Mehr Sicherheit im Straßenverkehr für Seniorinnen und Senioren

StR-Antrag Nr. 14-20 / A 06047 von Herrn StR Christian Müller, Frau StRin Anne Hübner, Frau StRin Dr. Constanze Söllner-Schaar, Herrn StR Helmut Schmid, Frau StRin Verena Dietl, Herrn StR Marian Offman, Herrn StR Cumali Naz, Herrn StR Horst Lischka, Herrn StR Jens Röver, Herrn StR Christian Vorländer vom 11.10.2019, eingegangen am 11.10.2019

Die Antragsteller*innen beantragen die monatliche Begehung neuralgischer Punkte im Verkehrssystem mit Senior*innen (siehe Anlage 7). Die Begehung soll gemeinsam mit örtlichen Senior*innen-Vertretungen und der Polizei stattfinden.

Das Mobilitätsreferat nimmt dazu wie folgt Stellung:

Laut Kurzbericht des Verkehrssicherheitskonzepts München verunfallen vor allem Kinder sowie Frauen ab 65 Jahren im Vergleich zu ihrem Bevölkerungsanteil überproportional häufig¹⁶. Die Berücksichtigung verkehrlicher Belange von Kindern erfolgt in München für den Schulweg im Rahmen der Schulwegplanung. Belange von Senior*innen werden durch die Einholung von Stellungnahmen des Seniorenbeirats zu verkehrsplanerischen Beschlussvorlagen aufgenommen.

Wie in Kapitel 7.2 im Vortrag dargelegt, plant das Mobilitätsreferat die Durchführung von Fußverkehrs-Checks im Rahmen der Quartiersplanung. Senior*innen werden dabei ebenso wie Menschen mit Mobilitätseinschränkungen zur Beteiligung aufgerufen. Das gleiche gilt für Interessenvertreter*innen beider Gruppen. Die Rückmeldungen aus den gemeinsamen Checks sollen in den weiteren Planungs- und Umgestaltungsprozess einfließen.

16 S. 13 Schüller, Hagen: Kurzbericht Verkehrssicherheitskonzept München. 2016 Version 1.1. (online zuletzt abgerufen am 26.08.2021)

Nach einer Pilotphase werden – vorbehaltlich der personellen Rahmenbedingungen im Mobilitätsreferat und im Baureferat – sollen die Fußverkehrs-Checks und die Fußverkehrskonzepte sukzessive auf weitere Stadtviertel ausgeweitet werden.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 06047 vom 11.10.2019 kann damit nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

München gut zu Fuß unterwegs I – Attraktive Stadtteil- und Quartierszentren mit Fußgängerzonen und Shared Space

StR-Antrag Nr. 14-20 / A 06639 der Stadtratsfraktion Die Grünen – Rosa Liste vom 31.01.2020, eingegangen am 03.02.2020

Die Stadtratsfraktion Die Grünen – Rosa Liste beantragt die Umgestaltung von Straßen in Stadtteil- und Quartierszentren zu Fußgängerzonen oder im Sinne des Shared-Space-Gedankens (siehe Anlage 8). Mit einer Umgestaltung soll dem hohen Fußgänger*innenverkehrsbedarf begegnet werden. Insbesondere wird die Prüfung einer Umgestaltung der Augustenstraße zwischen Gabelsberger und Theresienstraße, der Weißenburgerstraße, der Reichenbachstraße, der Hohenzollernstraße zwischen Kurfürstenplatz und Leopoldstraße, der Durchfahrt beim Rotkreuzplatz und des Tegernseer Platzes im Bereich Telapost beantragt.

Das Mobilitätsreferat nimmt hierzu folgendermaßen Stellung:

Mit dem Beschluss zur Umgestaltung der Augustenstraße (Sitzungsvorlagen-Nr. 20-26 / V 03242) hat der Mobilitätsausschuss die Stadtverwaltung mit der Umgestaltung der Augustenstraße beauftragt. Davon betroffen ist auch der im Antrag Nr. 14-20 / A 06639 erwähnte Bereich zwischen Theresienstraße und Gabelsbergerstraße.

Am 14.10.2019 wurde von der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 4 Schwabing-West die Umgestaltung der Hohenzollernstraße zur Fußgängerzone empfohlen (BV-Empfehlungs-Nr. 14-20 / E 02821). In der selben Sitzung wurde der Ausbau von Radwegen in der Hohenzollernstraße empfohlen (BV-Empfehlungs-Nr. 14-20 / E 02832). Beide Empfehlungen werden aktuell von der Stadtverwaltung bearbeitet.

Für den Rotkreuzplatz hat der Bezirksausschuss 9 mit Beschluss vom 20.08.2020 (BA-Antrags-Nummer: 20-26 / B 00581) umfangreiche Änderungen an der Verkehrsführung am Rotkreuzplatz gefordert. Insbesondere wird die Sperrung der Verbindung über den Rotkreuzplatz für den MIV gefordert. Der Antrag wird durch die Stadtverwaltung geprüft.

Am 04.07.2019 wurde von der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 17 Obergiesing eine Neuordnung des Tegernseer Platzes empfohlen. Die Empfehlung wird noch von der Stadtverwaltung geprüft.

Fußgängerzonen

Fußgängerzonen bieten den höchsten Schutz für Fußgänger*innen. Die Sicherheits- und Komfortgewinne für den Fußverkehr sind gegen die Belange des Fahrzeugverkehrs inklusive des Radverkehrs unter Beachtung der lokalen Rahmenbedingungen abzuwägen.

Fußgängerzonen werden gemäß StVO mittels Verkehrszeichen 242.1 und 242.2 angeordnet. Sie sind dem Fußverkehr vorbehalten. Wird durch Zusatzzeichen die Benutzung einer Fußgängerzone für andere Verkehrsarten erlaubt, gilt für die anderen Verkehrsarten unter anderem Schrittgeschwindigkeit. Die Anordnung von Fußgängerzonen kann in Quartiers- und Stadtteilzentren aufgrund des hohen Fußverkehrsaufkommens geeignet sein.

Querungsangebot – Shared Space

Shared Space beschreibt ein Konzept der Gestaltung von Verkehrsanlagen, das einen weitgehenden Verzicht auf Verkehrszeichen und andere verkehrsregelnde Elemente vorsieht und eine von gegenseitiger Rücksichtnahme geprägte Nutzung der Verkehrsfläche durch alle Verkehrsteilnehmer*innen anstrebt.

Verkehrsberuhigte Bereiche kommen dem Konzept Shared Space am nächsten. Dadurch, dass der verkehrsberuhigte Bereich in seiner gesamten Breite von Fußgänger*innen genutzt werden darf, besteht im verkehrsberuhigten Bereich keine räumliche Trennung zwischen Fuß- und Kfz-Verkehr. Durch den gemäß VwV StVO in der Regel geforderten niveaugleichen Ausbau auf der gesamten Straßenbreite in verkehrsberuhigten Bereichen wird die gemeinsame Nutzung der Verkehrsfläche auch durch die Straßenraumgestaltung unterstützt und auf sehr geringe Kfz-Mengen begrenzt. Bis auf bauliche Parkflächenmarkierungen sollen in verkehrsberuhigten Bereichen keine weiteren Verkehrszeichen angeordnet werden. Dies entspricht ebenfalls den Zielen des Konzepts Shared Space. Fußgänger*innen sind abweichend vom Konzept des Shared Space im verkehrsberuhigten Bereich bevorrechtigt.

Bei der gemeinsamen Nutzung von Flächen fehlt blinden und sehbehinderten Menschen die Trennung von Fahrbahn und Seitenraum als wichtiges Orientierungselement. Zwingend erforderlich in entsprechend gestalteten Bereichen sind daher ausreichende Sichtbeziehungen zwischen Fußgänger*innen und dem Fahrzeugverkehr sowie geeignete Leitelemente (Bodenindikatoren) für blinde und sehbehinderte Menschen.

Wie in Kapitel 7.5 des Vortrags dargelegt plant das Mobilitätsreferat die Beauftragung eines Maßnahmenkatalogs Verkehrsberuhigung. Fußgängerzonen und ein Ansatz des Shared-Space-Konzepts werden darin berücksichtigt. Das Mobilitätsreferat schlägt des Weiteren die anschließende Erprobung und Anwendung beispielsweise auf geeignete im Antrag benannte Straßenabschnitte vor.

Der Antrag Nr. 14-20 / A 06639 kann damit nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

München gut zu Fuß unterwegs II – Sichere und komfortable Querungen anbieten: Zebrastreifen, Gehwegnasen und fußgängerfreundliche Ampeln

StR-Antrag Nr. 14-20 / A 06640 der Stadtratsfraktion Die Grünen – Rosa Liste vom 31.01.2020, eingegangen am 03.02.2020

Die Stadtratsfraktion Die Grünen – Rosa Liste beantragt die Einrichtung von etwa 50 neuen Fußgängerüberwegen in München pro Jahr unter Berücksichtigung der Vorschläge von Bezirksausschüssen und Bürger*innen. Außerdem beantragt die Stadtratsfraktion die Umsetzung von 50 vorgezogenen Seitenräumen pro Jahr an Knotenpunkten. Des Weiteren beantragt die Stadtratsfraktion die schrittweise Überprüfung von Lichtsignalprogrammen in Bezug auf die Qualität für querende Fußgänger*innen. Die Stadtratsfraktion fordert in diesem Zusammenhang außerdem lichtsignalgeregelte, ebenerdige Querungsanlagen für Fußgänger*innen am Karlsplatz. Abschließend fordert die Stadtratsfraktion die Ergänzung fehlender Fußgängerfurten an lichtsignalgeregelten Knoten (siehe Anlage 9).

Das Mobilitätsreferat nimmt hierzu folgendermaßen Stellung:

Zusätzliche Querungshilfen

Die Einrichtung oder Optimierung von Querungshilfen wird vom Mobilitätsreferat bisher anlassbezogen geprüft. Auch eigene Ortsbesichtigungen und Datenauswertungen können Anlass für Änderungen sein.

Dies gilt für die bauliche Umgestaltung von Querungsstellen ebenso wie für die Anordnung von neuen Fußgängerüberwegen (Zebrastreifen) oder die Verkehrssicherung und -regelung durch Signalisierung.

Die Errichtung von Fußgängerüberwegen (Zebrastreifen) und deren verkehrsrechtliche Anordnung im Vollzug der Straßenverkehrsordnung (StVO) richtet sich nach den dafür geltenden bundeseinheitlichen Richtlinien.

Lichtsignalanlagen (LSA) werden ebenso nach intensiven Prüfungen nur dort angeordnet, wo dies gemäß § 45 Absatz 9 der StVO als zwingend erforderlich anzusehen ist, um die Verkehrssicherheit zu gewährleisten oder den Verkehr sinnvoll zu ordnen.

Eine Prüfung weiterer Fußgängerüberwege (Zebrastreifen) oder signalgeregelter Anlagen kann sich daher ausschließlich innerhalb des vorhandenen rechtlichen Rahmens bewegen.

Das Mobilitätsreferat berücksichtigt bei der Ermessensausübung und der Gewichtung der abzuwägenden verschiedenen, oft widerstreitenden Interessen in den Entscheidungsprozessen schon jetzt verstärkt den Aspekt einer möglichst weitgehenden Barrierefreiheit und fördert damit den Fußverkehr soweit möglich.

Die Verwaltung überprüft schon jetzt schrittweise die Ampelschaltungen auf ihre Fußverkehrsfreundlichkeit und nimmt bei Bedarf Verbesserungen vor. Eine dieser Maßnahmen war beispielsweise die oberirdische Querung am Stachus.

Grünzeiten

Zielkonflikte gibt es bei der (Um-)Verteilung von Grünzeiten an einer Lichtsignalanlage (LSA) zugunsten des Fußverkehrs nicht nur hinsichtlich der Freigabezeiten für den Kraftverkehr, sondern die Zeiten, die der Fußverkehr an zusätzlichem Grün erhält, stehen leider oft auch in Konkurrenz mit den Belangen des Radverkehrs oder der ÖPNV-Beschleunigung, gerade an großen Verkehrsknoten. Bei allen Entscheidungen ist jedoch die Verkehrssicherheit immer oberstes Gebot.

Nicht übersehen werden darf dabei Folgendes: Das Grün an einer Lichtsignalanlage ist immer nur ein „Startsignal“.

Das gilt auch für den Fußverkehr, der beim Wechsel auf Rot angehalten ist, weiterzugehen und die Fahrbahn zügig zu verlassen (In § 37, Absatz 1, Punkt 5 StVO ist dazu formuliert: „Wechselt Grün auf Rot, während zu Fuß Gehende die Fahrbahn überschreiten, haben sie ihren Weg zügig fortzusetzen.“).

Das „Grün“ bedeutet also, eine Querung darf begonnen und kann in jedem Fall beendet werden. Zu diesem Thema gilt es besonders, zunächst die zu Fuß Gehenden über den Ablauf ihrer Signalisierung und die Bedeutung des Grünsignals an Lichtsignalanlagen wesentlich besser aufzuklären, bevor auf einem verbreiteten Irrtum aufbauend Maßnahmen getroffen werden.

Somit ist eine Aufklärungs- und Informationskampagne - wie im Vortrag unter Kapitel 7.1 dargelegt - dringend erforderlich.

Bereits seit Jahren werden bei Neuprojektierungen oder grundlegenden Umplanungen von Lichtsignalanlagen (LSA), die berechtigten Belange der schwächsten Verkehrsteilnehmer*innen in einem stärkeren Umfang, als dies ggf. bei früheren Projektierungen der Fall war, berücksichtigt. Dies geschieht inzwischen auch zu Lasten einer optimalen ÖV-Priorisierung.

Wo immer möglich, werden bei solch grundlegenden Neuprojektierungen Freigabezeiten für Fußgänger*innen vorgehalten, welche eine vollständige Querung der Fahrbahnen allein im Rahmen der Grünzeit ermöglicht.

Da sich an jede Grünphase immer zusätzlich noch die vorgeschriebene Schutzzeit anschließt, bevor der Querverkehr Grünlicht bekommt, steht auch langsameren Personen oder Personengruppen damit insgesamt eine sehr komfortable Zeit zum Queren zu Verfügung.

Führt die Querung über einen besonders breiten Mittelteiler oder eine breite Verkehrsinsel, kann das Queren in einem Zug nicht in jedem Fall – oder nur in eine Richtung verwirklicht werden.

Es wird also auch zukünftig immer wieder Einzelfälle geben, in denen keine vollständige Querung der Fahrbahnen ermöglicht werden kann, da bauliche Gegebenheiten dieses verwehren, oder konkurrierende Interessenlagen als höherrangig priorisiert sind (v.a. ÖPNV-Beschleunigung). Die oberirdische Querung am Stachus ist hierzu ein gutes Beispiel.

Am Stachus/Karlsplatz

Am Karlsplatz gibt es signalgesicherte oberirdische Querungsanlagen für Fußgänger*innen (und Radfahrer*innen) zwischen Rondell und Justizpalast/Prielmayerstraße.

Die komplexen Wechselwirkungen zwischen den stark durch den Kfz-Verkehr frequentierten Lichtsignalanlagen im Umfeld des Stachus auf der einen und den Belangen der beschleunigten Trambahnlinien auf der anderen Seite, lassen hierbei keine Kompromisse zu. Zudem ergeben sich auch aus den geometrischen Verhältnissen der gegenständlichen Querungsstelle Konsequenzen, welche bei der Projektierung berücksichtigt werden müssen. So stellen die extrem langen Querungswege, die ungewöhnlich breite Mittelinsel und die darin befindlichen vier Gleistränge, eine in der Landeshauptstadt München einzigartige Ansammlung von Rahmenbedingungen dar, welche unmittelbare Auswirkungen bei der Signalisierung dieser Querungsstelle haben. Die sich hieraus ergebenden Restriktionen für die dort querenden Fußgänger*innen und Radfahrer*innen, hinsichtlich deren Freigabedauer, waren somit frühzeitig bekannt und wurden letztlich auch von den Entscheidungsgremien so zur Kenntnis genommen. Das Mobilitätsreferat möchte hierbei nochmals darauf hinweisen, dass der Karlsplatz/Stachus der zentrale ÖPNV-Knoten in München ist, den fast alle Trambahnlinien in enger Taktung queren müssen. Somit liegt der Fokus bei der Signalisierung des dortigen Knotens in besonderem Maße auf den Belangen des ÖPNV. Gleichzeitig ist der Knoten zentrale Schnittstelle für die Fußgänger*innenströme zwischen Hauptbahnhof und der Haupt-Fußgängerzone Münchens. Im geltenden Abwagungsgefüge zwischen den Ansprüchen der Verkehrsarten an signalisierten Knoten, kann der Bedeutung des Stachus für den Fußverkehr auf Grund der vorherstehenden Ausfüh-

rungen nur äußerst unzureichend Rechnung getragen werden. Eine mögliche Neuordnung der Querungssituation für Fußgänger*innen/ Radfahrer*innen am Karlsplatz/Stachus wird aktuell bei der Projektierung des Altstadtradringes und dem Umbau der Sonnenstraße geprüft.

Ergänzung von Furten

Spätestens im Rahmen von örtlichen Straßenbaumaßnahmen werden fehlende Ampelfurten ergänzt, die den Fußgänger*innen bisher große Zeitverluste und Umwege abverlangen, wenn dies im Hinblick auf die baulichen Voraussetzungen, den Gründen der Verkehrssicherheit und der Verkehrsordnung möglich ist. Eine solche Prüfung wird im Rahmen von Neuprojektierungen bzw. grundlegenden Umplanungen von Lichtsignalanlagen durch das Mobilitätsreferat bereits praktiziert.

Der Vollständigkeit halber möchte das Mobilitätsreferat darauf hinweisen, dass die Prüfung zur Nachrüstung zusätzlicher signalgesicherter Querungsstellen für Fußgänger*innen stets ergebnisoffen erfolgt und somit in begründeten, jedoch seltenen Fällen auch negativ ausfallen kann.

Im Übrigen darf auf die Ausführungen zu Punkt Antrag Nr. 14-20 / A 05854 „München – Stadt zu Fuß IV“ der Stadtratsfraktion SPD vom 04.09.2019 verwiesen werden.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 06640 vom 31.01.2020 kann damit nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

München gut zu Fuß unterwegs IV – Stadtviertelprojekte zur Nahmobilität durchführen und umsetzen

StR-Antrag Nr. 14-20 / A 06642 der Stadtratsfraktion Die Grünen – Rosa Liste vom 31.01.2020, eingegangen am 03.02.2020

Die Stadtratsfraktion Die Grünen – Rosa Liste beantragt die Erstellung von Nahmobilitätskonzepten auf Stadtbezirksebene (siehe Anlage 10). Die Erstellung der Konzepte soll mit Bürger*innenbeteiligung und für die gesamte Stadt bis 2026 erfolgen.

Das Mobilitätsreferat nimmt hierzu folgendermaßen Stellung:

Die gebündelte Erstellung von Fußverkehrskonzepten für alle Bezirksviertel eines Stadtbezirks ist mit den vorhandenen Personalressourcen für den Fußverkehr nicht leistbar. Das Mobilitätsreferat schlägt in Kapitel 7.2 jedoch die Erstellung von kleinräumiger Fußverkehrskonzepte auf Stadtviertelebene in Verbindung mit Fußverkehrs-Checks vor. Vor einer gesamtstädtischen Ausweitung sollten jedoch die Ergebnisse entsprechender Pilotversuche abgewartet werden.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 06642 vom 31.01.2020 kann damit nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

München gut zu Fuß unterwegs VI – Ein Fußgängerstadtplan für München

StR-Antrag Nr. 14-20 / A 06644 der Stadtratsfraktion Die Grünen – Rosa Liste vom 31.01.2020, eingegangen am 03.02.2020

Die Stadtratsfraktion Die Grünen – Rosa Liste beantragt die Veröffentlichung eines Fußgänger*innen-Stadtplans inklusive der Darstellung von zu erarbeitenden Stadtwanderrouten (siehe Anlage 11).

Das Mobilitätsreferat nimmt hierzu folgendermaßen Stellung:

Die Stadt Zürich stellt auf Ihrer Website sogenannte MiniMAPs für zwei zentrale Stadtteile zur Verfügung. Die Karten enthalten besondere Informationen für Radfahrer*innen und stellen beispielsweise für Radfahrer*innen geöffnete Einbahnstraßen, Straßenabschnitte mit einer Steigung von mehr als 10 % inklusive Steigungsrichtung, Fahrradabstellanlagen und anspruchsvolle Knotenpunkte.

Darüber hinaus stellt die Stadt Zürich einen digitalen Stadtplan mit Routingfunktion für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen zur Verfügung. Laut Website der Stadt Zürich werden beim Routing des Fußverkehrs unter anderem die Standorte von Fußgängerüberwegen berücksichtigt. Abhängig von der gewählten Relation werden zwei Routenvorschläge angezeigt. Eine direkte, zeitkürzeste Route und eine Route abseits stark befahrener Hauptstraßen, die beispielsweise durch Grünanlagen führen kann⁹.

Der Interessenverein FUSS e. V. verweist auf seiner Website auf Fußverkehrspläne der Städte Berlin, Bremen, Dresden, Hannover, Hamburg, Leipzig und Potsdam¹⁷. Dabei handelt es sich um sogenannte „Stadt- und Citypläne“, in denen neben üblichen Stadtplan-Informationen ergänzende Informationen für Fußgänger*innen aufgenommen werden. Dazu zählen beispielsweise Unterführungen und deren Treppenabgänge sowie die Lage und Orientierung von Zugängen zu U-Bahnstationen.

Die Landeshauptstadt München stellt bereits zielgruppenspezifische Pläne für Fußgänger*innen zur Verfügung. Adressiert werden damit bislang Schulkinder mit analogen und digitalen Schulwegplänen. Verfügbar sind Schulwegpläne für alle Grundschulen und sonderpädagogischen Förderzentren¹⁸. Die Schulwegpläne werden zur Schuleinschreibung in gedruckter Form an die Eltern verteilt und sind auf muenchenunterwegs.de online abrufbar. In den Schulwegplänen ist das Straßennetz des Schulumfelds mit den vorhandenen Lichtsignalanlagen, Fußgängerüberwegen und Verkehrshelferübergängen dargestellt. Außerdem enthalten die Pläne Fotos von Stellen im Schulumfeld, die eine besondere Aufmerksamkeit auf dem Weg zur Schule erfordern. Im sogenannten Schulwegportal der Landeshauptstadt München sind sämtliche Schulwegpläne zudem digital verfügbar. Im Schulwegportal können die Grundschulsprengel, die Lichtsignalanlagen und Verkehrshelferübergänge angezeigt werden. Die Besetzung der Verkehrshelferübergänge wird digital tagesaktuell dargestellt. Zusätzlich sind im Schulwegportal die Routen des Bus-mit-Füßen-Projekts abrufbar.

Wie in Kapitel 7.11 im Vortrag dargelegt, schlägt das Mobilitätsreferat vor, Orientierung als eigenes Handlungsfeld der Teilstrategie Fußverkehr aufzunehmen und im Rahmen des Strategieprozesses zielgruppenspezifische Lösungsmöglichkeiten für den Bereich Orientierung auszuarbeiten. Das Mobilitätsreferat schlägt vor, die Erstellung eines Fußgänger*innen-Stadtplans, die Ausweisung von Spazierwegen und Wanderrouten sowie die Erweiterung des Orientierungssystems als Ideen in diesen Prozess einzubringen. Ziel ist die Erweiterung des Themas Orientierung über die Zielgruppe Tourist*innen und den Wegzweck Freizeit hinaus.

Dieses Vorgehen ermöglicht die Abwägung entsprechender Maßnahmen zur Orientierungsunterstützung mit touristischem und freizeitbezogener Zielsetzung gegenüber anderen orientierungsbezogenen Maßnahmen für andere Zielgruppen und Wegzwecke.

17 <http://www.fussgaenger-stadtplaene.de/was-ist-ein-fussgaengerstadtplan.html> (zuletzt abgerufen am 26.08.2021)

18 <https://muenchenunterwegs.de/schulwegplaene> (zuletzt abgerufen am 26.08.2021)

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 06644 vom 31.01.2020 kann damit nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

München gut zu Fuß unterwegs VII – Das Orientierungssystem über die Altstadt hinaus ausweiten

StR-Antrag Nr. 14-20 / A 06645 der Stadtratsfraktion Die Grünen – Rosa Liste vom 31.01.2020, eingegangen am 03.02.2020

Die Stadtratsfraktion Die Grünen – Rosa Liste beantragt die Erweiterung des Orientierungssystems der Stadt München auf den mittleren Ring, Pasing, zentrale Bereiche von Neuhausen und große Neubaugebiete (siehe Anlage 12). Als Zielzustand wird eine Abdeckung des gesamten Stadtgebiets durch das Orientierungssystem gefordert. Für die Erweiterung soll die Vereinfachung des Systems geprüft werden.

Das Referat für Arbeit und Wirtschaft teilt diesbezüglich Folgendes mit:

„Aus dem Blickwinkel der Tourismusstrategie wird durch eine Ausweitung des Orientierungssystems die Verflechtung von Tourismus- und Lebensraum besser sichtbar. Über die reine Orientierung hinaus, könnten die Stelen ein Signal des Willkommens an Gäste senden. Die Stelen stünden für mehr Präsenz des Tourismus im gesamten Stadtbild und werben indirekt für Tourismusakzeptanz.“

Das Referat für Arbeit und Wirtschaft geht ferner davon aus, dass sich die Gäste der Stadt vornehmlich in Stadtvierteln bewegen, die durch ihr besonderes, auch herausragend authentisches Freizeitangebot, durch Sehenswürdigkeiten oder durch eine ausgeprägte Nähe zu Wirtschaft und Wissenschaft auszeichnen. Das Orientierungssystem folge unter touristischen Gesichtspunkten dem Informationsbedarf und erhöhe das Serviceangebot gegenüber Gästen.

Laut Referat für Arbeit und Wirtschaft wird eine touristische „Erschließung“ von Stadtvierteln mit dem Orientierungssystem nicht angestrebt. In touristisch kaum frequentierten Stadtteilen, wie zum Beispiel Laim müsste die Installation von entsprechenden Informationsstelen aus Mitteln der Fußverkehrsförderung finanziert werden.“

Das Mobilitätsreferat nimmt zum Stadtratsantrag folgendermaßen Stellung:

Im Stadtgebiet wurden an 19 Standorten Orientierungsstelen mit Informationen über Standort-Bezeichnung, einer Richtungsweisung zu den nächstgelegenen touristischen Standorten, einem Umgebungsplan mit Legende (10-Minuten-Fußweg-Radius und Übersichtsplan), Nennung der Sehenswürdigkeiten und einem Straßenverzeichnis (jeweils mit Angabe der Plan-Koordinaten) errichtet. Darüber hinaus sind lediglich zwei weitere Stelen am Sendlinger-Tor-Platz und am Bahnhofsplatz vorgesehen, sobald die dortigen Bauarbeiten abgeschlossen sind.

Maßnahmen zur Verbesserung der Orientierung von Fußgänger*innen adressieren häufig primär Tourist*innen und Spaziergänger*innen. Entsprechende Angebote bieten Menschen in ungewohnter oder neuer Umgebung Orientierung. Das Mobilitätsreferat begrüßt entsprechende Maßnahmen, sieht Ihren Mehrwert jedoch vorwiegend in der Tourismusförderung denn in der Fußverkehrsplanung.

Mit Blick auf die begrenzten finanziellen und personellen Ressourcen der Fußverkehrsplanung bewertet das Mobilitätsreferat andere Maßnahmen der Fußverkehrsförderung als prioritär. Das gilt insbesondere für Maßnahmen der im Vortrag vorgestellten Maßnahmen-

pakete Querungsangebot (siehe Kapitel 7.1) und Quartiersplanung (siehe Kapitel 7.2). Auch innerhalb des Handlungsfelds Orientierung sollten die Belange anderer Fußgänger*innengruppen wie beispielsweise Kinder und Menschen mit Mobilitätseinschränkungen und anderer Wegzwecke (bspw. Erreichen der Schule, Einkaufen, Erdielen) stärkeres Gewicht erhalten.

Wie in Kapitel 7.11 im Vortrag dargelegt, schlägt das Mobilitätsreferat vor, Orientierung als eigenes Handlungsfeld der Teilstrategie Fußverkehr aufzunehmen und im Rahmen des Strategieprozesses Lösungsvorschläge für den Bereich Orientierung auszuarbeiten. Das Mobilitätsreferat schlägt weiter vor, die Maßnahmen zur Erstellung eines Fußgänger*innen-Stadtplans, die Ausweisung von Spazierwegen und Wanderrouten sowie die Erweiterung des Orientierungssystems im Rahmen des Strategieprozesses im Rahmen der Maßnahmenauswahl als Maßnahmenvorschläge einzubringen. Ziel ist die Erweiterung des Themas Orientierung über die Zielgruppe Tourist*innen und den Wegzweck Freizeit hinaus.

Dieses Vorgehen ermöglicht die Abwägung entsprechender Maßnahmen zur Orientierungsunterstützung mit touristischem und freizeitbezogener Zielsetzung gegenüber anderen orientierungsbezogenen Maßnahmen für andere Zielgruppen und Wegzwecke.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 06645 vom 31.01.2020 kann damit nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

München gut zu Fuß unterwegs IX – Das Zufußgehen in der Verwaltung verankern
Aufgegriffener StR-Antrag Nr. 14-20 / A 06647 der Stadtratsfraktion Die Grünen – Rosa Liste vom 31.01.2020, eingegangen am 03.02.2020

Die Stadtratsfraktion Die Grünen – Rosa Liste beantragt die Schaffung der Stelle einer*eines Fußverkehrsbeauftragten im Mobilitätsreferat sowie die Erweiterung des Lenkungskreises Radverkehr zum Lenkungskreis Nahmobilität (siehe Anlage 13).

Das Mobilitätsreferat nimmt hierzu folgendermaßen Stellung:

Die Schaffung der Stelle einer*eines Fußverkehrsbeauftragten wurde zunächst aufgegriffen (Vorlagen-Nr.: 14-20/V 16856 vom 18.12.2019 und Vorlagen-Nr.: 20-26/V 00691 vom 22.07.2020). Am 19.01.2021 konnte dieser Teil des Stadtratsantrags in der Vollversammlung des Stadtrats abschließend behandelt und die Einrichtung einer Sachbearbeitungsstelle Fußverkehr im Mobilitätsreferat beschlossen werden (Sitzungsvorlagen-Nr.: 20-26/V 03326). Das Stellenbesetzungsverfahren ist bereits abgeschlossen.

Wie im Vortrag in Kapitel 7.3 dargelegt, wurde die Erweiterung des Lenkungskreis Radverkehr zu einem Lenkungskreis Fuß- und Radverkehr mit den betroffenen Referaten diskutiert und in der verwaltungsinternen Sitzung des Lenkungskreises Radverkehr am 17.02.2022 beraten. Dabei wurden auch Struktur und Aufgabe des Lenkungskreises festgelegt. Demnach soll das Gremium erweitert werden in einen „Lenkungskreis Fuß- und Radverkehr“.

Dem aufgegriffenen Antrag Nr. 14-20 / A 06647 vom 31.01.2020 kann entsprochen werden.

München gut zu Fuß unterwegs X – Fußverkehr zählen und Qualität darstellen

StR-Antrag Nr. 14-20 / A 06648 Stadtratsfraktion Die Grünen – Rosa Liste vom 31.01.2020, eingegangen am 03.02.2020

Die Stadtratsfraktion Die Grünen – Rosa Liste beantragt die systematische Zählung des Fußverkehrs. Außerdem beantragt die Stadtratsfraktion die Erfassung und Veröffentlichung von Gehwegbreiten in München sowie die Prüfung der Praxistauglichkeit von Walkability-Indizes für die Anwendung in München. (siehe Anlage 14)

Das Mobilitätsreferat, welches mit Referatsgründung die Federführung übernommen hat, nimmt hierzu folgendermaßen Stellung:

Wie in Kapitel 7.4 im Vortrag dargelegt, plant das Mobilitätsreferat die Beauftragung eines Konzepts zur Zählung des Fußverkehrs und zur Erfassung von Aufenthalt im Straßenraum. Als weitere geplante Maßnahmen der Teilstrategie Fußverkehr werden im Vortrag die Erfassung von Gehwegbreiten und die Prüfung von Walkability-Indizes aufgeführt.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 06648 vom 31.01.2020 kann entsprochen werden.

Innovative Straßengestaltung durch mehr „Verkehrsberuhigte Bereiche“ laut StVO in Bestands- und in Neubaugebieten

StR-Antrag Nr. 20 – 26 / A 01087 von Herrn StR Christian Smolka, Herrn StR Paul Bickelbacher, Frau StRin Mona Fuchs, Frau StRin Sofie Langmeier, Frau StRin Gudrun Lux, Frau StRin Angelika Pilz-Strasser, Herrn StR Florian Schönenmann, Herrn StR Bernd Schreyer, Frau StRin Sibylle Stöhr, Herrn StR David Süß der Fraktion Die Grünen - Rosa Liste und von Herrn StR Andreas Schuster, Herrn StR Nikolaus Grndl, Herrn StR Christian Müller, Frau StRin Kathrin Abele, Frau StRin Simone Burger, Herrn StR Roland Hefter, Herrn StR Felix Sproll, Frau StRin Micky Wenngatz der Fraktion SPD / Volt vom 19.02.2021, eingegangen am 19.02.2021

Die Antragsteller*innen beantragen die Schaffung zusätzlicher verkehrsberuhigter Bereiche in München durch das Mobilitätsreferat und das Referat für Stadtplanung und Bauordnung (siehe Anlage 15). Dies soll in Neubaugebieten durch Festsetzung von verkehrsberuhigten Bereichen in Bebauungsplänen erfolgen. In Bestandsquartieren sollen geeignete Straßen identifiziert und mit geringen baulichen Anpassungen in verkehrsberuhigte Bereiche geändert werden.

Das Mobilitätsreferat nimmt dazu wie folgt Stellung:

Sicher gestaltete verkehrsberuhigte Bereiche bieten Fußgänger*innen aufgrund der geringen Kfz-Mengen und -geschwindigkeiten einen geschützten Raum. Die akzeptierten Kfz-Mengen sollten für die Einrichtung zusätzlicher verkehrsberuhigter Bereiche in München nicht erhöht werden. Stattdessen sollten begleitende Maßnahmen zur Reduzierung der Verkehrsmengen im ruhenden und fließenden Verkehr berücksichtigt werden.

Zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs bieten sich die Einführung von Einbahnstraßen-Regelungen, die Unterbindung von Durchfahrtmöglichkeiten für den Kfz-Verkehr (bspw. mittels Diagonalsperren) oder die Einrichtung von Sackgassen ggf. mit Modalfiltern (Durchfahrtssperren für i.d.R. den motorisierten Individualverkehr, die das Durchfahren für Fahrräder und bei Bedarf auch für Busse und Straßenbahnen erlauben) an. Durchfahrtssperren können durchlässig für Fahrzeuge der Feuerwehr und der Abfallwirtschaft gestaltet werden.

Das Zielverkehrsaufkommen im verkehrsberuhigten Bereich kann durch die Reduzierung bzw. den Verzicht auf Parkstände im öffentlichen Raum sowie bei Neubauvorhaben durch Bündelung von Stellplätzen außerhalb des verkehrsberuhigten Bereichs reduziert werden.

Das Mobilitätsreferat schlägt vor, das Ziel der Verkehrsberuhigung nicht auf verkehrsberuhigte Bereiche beschränkt zu verfolgen, sondern die Betrachtung auf weitere Instrumente zur Verkehrsberuhigung sowie begleitende Maßnahmen zur Reduzierung von Durchgangs- und Zielverkehrsmengen zu erweitern. Entsprechend den Ausführungen in Kapitel 7.5 des Vortrags plant das Mobilitätsreferat daher die Erstellung und Erprobung eines Maßnahmenkatalogs Verkehrsberuhigung.

Dem Antrag Nr. 20-26 / A 01087 kann damit nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

Nahmobilitätspauschale für Fuß- und Radverkehr einsetzen

StR-Antrag Nr. 20-26 / A 01672 von Frau StRin Sonja Haider, Herrn StR Dirk Höpner, Frau StRin Nicola Holtmann, Herrn StR Tobias Ruff der Fraktion Fraktion ÖDP / Freie Wähler vom 14.07.2021, eingegangen am 14.07.2021

Die Antragsteller*innen beantragen die Festlegung der Verwendungszwecke für die Nahmobilitätspauschale (siehe Anlage 16).

Das Mobilitätsreferat nimmt hierzu in Abstimmung mit dem Baureferat folgendermaßen Stellung:

Wie in der Begründung des Antrags richtig beschrieben, wurde der Verwendungszweck bislang nicht beschlussmäßig festgelegt. Das zunächst als „Radverkehrspauschale“ und später zur Nahmobilitätspauschale ausgeweitete Budget wurde mehrfach erhöht, zuletzt auf 25 Mio. Euro jährlich (vgl. Sitzungsvorlage Nr. 14-20/V 16059 vom 02.12.2019). Zukünftig sind ausschließlich Projekte aus dem Fuß- und Radverkehr förderfähig. Diese sind insbesondere:

- Einzelprojekte Fuß- und Radverkehr (Ausbau und Qualitätsverbesserungen)
- die Sanierung und Verbesserung von Radverkehrsverbindungen im Straßenraum (Sanierungsprogramm)
- die Sanierung und Verbesserung von Radverkehrsverbindungen in Grünzügen und Grünanlagen (Sanierungsprogramm)
- die Entschärfung und Optimierung von Übergangsstellen (Belagswechsel), Gefällestrecken, Kreuzungen und Gefahrenstellen
- den vermehrten Austausch und die Verbesserung von Lichtsignalanlagen und die Verbesserung der Radverkehrsführung an Knotenpunkten
- Verbesserungen für den Fußverkehr
- die anwohnerverträgliche Verbesserung der Beleuchtung an Fuß- und Radwegen
- die Errichtung von Fahrradabstellplätzen – sowohl Bike + Ride als auch dezentral in Stadtteilzentren, Lastenradstellplätze
- die Intensivierung der Beseitigung von Schrotträdern

- die Reinigung, Pflege und Ergänzung der Radroutenwegweisung
- Umsetzung der Forderungen des Bürgerbegehrens „Radentscheid“

Dem Antrag Nr. 20-26 / A 01672 kann damit nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

Fußgänger brauchen Sicherheit II: Dauer der Grünphase zum Überqueren von Fußgängerampelanzeigen

StR-Antrag Nr. 20-26 / A 02644 von Frau StRin Ulrike Grimm, Frau StRin Sabine Bär, Frau StRin Alexandra Gaßmann, Frau StRin Dr. Evelyne Menges, Frau StRin Heike Kainz vom 12.04.2022, eingegangen am 12.04.2022

Die Antragstellerinnen beantragen die Anbringung von Anzeigen der Dauer der jeweiligen Grünphase an Fußgänger*innen-Ampeln, damit vor allem Kinder und ältere Fußgänger*innen die Situation besser einschätzen können (siehe Anlage 17).

Das Mobilitätsreferat nimmt dazu wie folgt Stellung:

Das Thema wurde bereits mehrfach im Stadtrat behandelt, so in der Beschlussvorlage zum Stadtratsantrag Nr. 14-20 / A 01420 (beschlossen in der Vollversammlung am 25.01.2017) und in der Vorlage Nr. 14-20 / V 12750 für den Kreisverwaltungsausschuss vom 19.03.2019.

Bei verkehrsabhängig geschalteten Lichtsignalanlagen (LSA) wären Countdown-Anzeigen der Restgrün- oder Restrotzeit von den Änderungen der Schaltzeiten zum Beispiel durch die ÖPNV-Beschleunigung betroffen und „Sprünge“ in der Anzeige für Fußgänger*innen oder Radfahrer*innen nicht nachvollziehbar. Dies birgt Sicherheitsrisiken, die in keinem Verhältnis zum möglichen Nutzen stehen. Der weit überwiegende Teil der Lichtsignalanlagen in München wird bereits verkehrsabhängig gesteuert. Rest-Grünanzeigen werden daher insbesondere hinsichtlich der Verkehrssicherheit kritisch beurteilt.

So kam das damals federführende Kreisverwaltungsreferat in der Stadtratsvorlage vom 19.03.2019 zu folgendem Fazit:

- Bei verkehrsabhängigen Lichtsignalanlagen sind Countdown-Anzeigen aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht vertretbar.
- Nachdem Lichtsignalanlagen im Festzeitablauf mit aktuell etwa 124 einen immer weiter schwindenden Anteil der insgesamt über 1100 LSA in München bilden (Anmerkung Stand August 2022: Inzwischen sind es nur noch etwa 90 LSA mit Festzeitablauf), sieht das Kreisverwaltungsreferat zukünftig nur wenige Möglichkeiten zum Einsatz von Restgrün- oder Wartezeitanzeigen.
- Angesichts des Aufwands im Verhältnis zum geringen Mehrwert spricht sich das KVR auch an Lichtsignalanlagen mit Festzeitablauf gegen den Einsatz der Anlagen aus.

Diese Haltung behält auch das Mobilitätsreferat bei.

Eine Rest-Grünzeit-Anzeigewürde nach Auffassung des Mobilitätsreferates womöglich sogar den falschen Eindruck verstärken, dass für eine gesicherte Querung nur die Grünzeiten als solche zur Verfügung stehen. Vielmehr ist das Grün einer Lichtsignalanlagen aber immer nur als „Startsignal“ anzusehen.

Die Zeit zum Überqueren oder Räumen einer Kreuzung wird für jede Verkehrsart im Einzelnen berechnet und durch vorgeschriebene Zwischenzeiten werden die Räum-Wege der Verkehrsströme jeweils von den Verkehrsströmen, die damit in Konflikt geraten können, freigehalten. Einzige Ausnahmen sind Verkehrsbeziehungen, die nach den Richtlinien als „bedingt verträglich“ gelten und bei denen durch die StVO der Vorrang rechtlich eindeutig geregelt ist – wie beim Abbiegen.

Auch für Fußgänger*innen ist durch die sich dem Grün immer anschließende Schutzzeit der restliche Weg über die Fahrbahn – bzw. zumindest bis zur nächsten Aufstellfläche – abgesichert, selbst wenn die Fahrbahn erst in der letzten Grünsekunde betreten wurde.

In § 37, Absatz 1, Punkt 5 StVO ist dazu klar geregelt:

- „Wechselt Grün auf Rot, während zu Fuß Gehende die Fahrbahn überschreiten, haben sie ihren Weg zügig fortzusetzen.“
- Zügig bedeutet dabei: das Queren soll nicht übereilt fortgesetzt werden, aber es ist auch keine Zeit, um absichtlich zu „bummeln“ – oder auf der Fahrbahn stehen zu bleiben, um sich zu unterhalten, usw.
- Auf Personen, die mobilitätseingeschränkt sind, oder auf Senioren und Kinder, muss zudem nach den elementarsten Regeln der Straßenverkehrsordnung im Straßenverkehr besondere Rücksicht genommen werden.

In München werden die Grün- und Schutzzeiten für den Fußverkehr im Regelfall auf Basis einer durchschnittlichen Gehgeschwindigkeit von 1,2 m/s berechnet. In Ausnahmefällen kann auch 1,0 m/s in Frage kommen.

Das Ergebnis einer in der Stadtratsvorlage von 2019 erwähnten Untersuchung im Rahmen eines Projektes der TU München („Rad-on-Time“), in dem auch Restzeitanzeigen (für den Radverkehr) untersucht wurden, liegt dem Mobilitätsreferat inzwischen vor.

Daraus ergeben sich keine neuen Anhaltspunkte, die für die Installation von Display-Anzeigen der Restzeit der noch verfügbaren Grünphase für den Fuß-/Radverkehr in München sprechen.

Die in der Bekanntgabe vom 19.03.2019 geäußerten Sicherheitsbedenken zu Restgrünanzeigen haben sich nicht geändert.

Das Mobilitätsreferat wird deshalb von Restgrünanzeigen für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen weiterhin absehen.

Das Mobilitätsreferat beabsichtigt, stattdessen im Rahmen des bereits in den obenstehenden Ausführungen zum Stadtratsantrag „München – Stadt zu Fuß VII“ (StR-Antrag Nr. 14-20 / A 05857) erwähnten Verkehrsversuches die Schutzzeiten für Fußgänger*innen mittels Display-Anzeigen zu visualisieren und deren Wirkung wissenschaftlich zu untersuchen.

Spätestens im Zusammenhang mit diesem Verkehrsversuch ist auch eine Informationskampagne vorgesehen, die über die Grün- und Schutzzeiten für Fußgänger*innen aufklären wird. Dass dies notwendig ist, lässt sich auch aus der Begründung dieses Antrags der CSU-Stadtratsfraktion belegen, in der ausgeführt wird, dass „viele ein Gefühl der Unsicherheit entwickeln“ oder „sogar nicht wissen, wie sich richtig verhalten sollten, obwohl sie eigentlich immer die Querung beenden dürfen.“ Dem gilt es, entgegenzuwirken.

Im Übrigen wird auf die Ausführungen unter Antrag Nr. 14-20 / A 05857 „München – Stadt zu Fuß VII“ der Stadtratsfraktion SPD vom 04.09.2019 und Antrag Nr. 14-20 / A 06640 „München gut zu Fuß unterwegs II – Sichere und komfortable Querungen anbieten Zebrastreifen, Gehwegnasen und fußgänger*innenfreundliche Ampeln“ der Stadtratsfraktion Die Grünen – Rosa Liste vom 31.01.2020 hingewiesen.

Dem Antrag Nr. 20-26 / A 02644 kann damit nicht bzw. nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

Fußgänger brauchen Sicherheit III: Radwegequerung

StR-Antrag Nr. 20-26 / A 02645 von Frau StRin Ulrike Grimm, Frau StRin Sabine Bär, Frau StRin Alexandra Gaßmann, Frau StRin Dr. Evelyne Menges, Frau StRin Heike Kainz, Herrn StR Hans-Peter Mehling vom 12.04.2022, eingegangen am 12.04.2022

Die Antragssteller*innen beantragen die Markierung bzw. Anbringung von Fahrradampeln an allen Stellen, bei denen Radfahrer*innen Gehwege queren. Die Antragssteller*innen beantragen außerdem die Verlängerung von Zebrastreifen über Radwege hinweg. Zusätzlich beantragen die Antragsteller*innen deutliche Kennzeichnungen an Haltestellen von Bus und Trambahnen, die direkt an Radwegen liegen. Abschließend bitten die Antragssteller*innen die MVG um Durchsagen bei anrainenden Radwegen an Haltestellen. (siehe Anlage 18)

Der Behindertenbeirat hat am 25.07.2022 zum Stadtratsantrag 20-26 / A 02645 eine Stellungnahme abgegeben (siehe Anlage 27):

Vorgeschlagen werden darin zwei Varianten zur Markierung und Einfärbung von Radwegen, die zwischen Fahrbahn und Wartehäuschen für wartende ÖPNV-Fahrgäste verlaufen.

- In beiden Varianten soll eine Gelbeinfärbung über die gesamte Breite des Radwegs und über die gesamte Länge des Haltebereichs der ÖPNV-Fahrzeuge aufgebracht werden.
- Der Beginn der Gelbeinfärbung soll in beiden Varianten mit einem schwarzen Streifen markiert werden.
- Kurz nach Beginn der Gelbeinfärbung soll in beiden Varianten ein Piktogramm des Verkehrszeichens 133 (Allgemeines Gefahrzeichen „Fußgänger“) in der Radwegbreite zentriert aufgebracht werden.
- Auf Höhe des Auffindestreifens soll in der bevorzugten Variante I ein Piktogramm aufgebracht werden, das eine Person mit Langstock darstellt. Nur falls diese Markierung nicht umsetzbar ist, soll stattdessen an gleicher Stelle erneut ein Piktogramm des Verkehrszeichens 133 markiert werden (Variante II). In beiden Varianten soll das Piktogramm durch zwei schwarze Striche in Verlängerung des Auffindestreifens eingerahmt werden.

Mit den Einfärbungen und Markierungen soll die Aufmerksamkeit von Radfahrer*innen auf querende Fußgänger*innen gelenkt werden. Die gelbe Farbe der Markierungen schlagen die Gremien zum einen vor, um einen hohen Kontrast gegenüber den umgebenden Flächen zu schaffen. Zum anderen soll die Gelbeinfärbung als Warnung zum Schutz von Fußgänger*innen vor Radfahrer*innen farblich von Warnungen zum Schutz von Radfahrer*innen abgehoben werden. Eine Roteinfärbung sieht der Behindertenbeirat daher nicht

als zielführend an. Ebenso lehnt der Behindertenbeirat in seiner Stellungnahme die Markierung von Fahrrad-Symbolen im Bereich der Einfärbung ab.

Der Seniorenbeirat unterstützt in seiner Stellungnahme zur vorliegenden Beschlussvorlage die obenstehend beschriebenen Vorschläge des Behindertenbeirats zur Markierung von Radwegen an Haltestellen. Außerdem fordert er die Errichtung von Fahrradampeln an Querungsstellen mit senkrecht zur Querung verlaufenden Radwegen.

Das Mobilitätsreferat steht der Aufbringung von Markierungen und Einfärbungen im Bereich von Radwegen an Haltestellen und Querungsstellen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit grundsätzlich offen gegenüber. Daher plant das Mobilitätsreferat die Umsetzung eines Pilotvorhabens zur Erprobung mit Markierung und Einfärbung an jeweils einer Haltestelle und einer Querungsstelle. Das Pilotvorhaben soll evaluiert werden. Bei erfolgreichem Verlauf des Pilotvorhabens, strebt das Mobilitätsreferat an, jeweils eine Vorzugsvariante für die Markierung und Einfärbung von Radwegen an Haltestellen und Querungsstellen zu entwickeln und in interne Leitlinien zur Planung entsprechender Stellen aufzunehmen.

Grundlage für die Entwicklung des Pilotvorhabens sollen die oben stehenden Vorschläge des Facharbeitskreises Mobilität des Behindertenbeirats und des Städtischen Beraterkreises barrierefreies Planen und Bauen sein. Die Umsetzbarkeit der Einzelelemente ist im Vorfeld aber noch abschließend zu prüfen. Die Zweckmäßigkeit wird dann im Pilotversuch überprüft. Insbesondere folgende Maßgaben zeichnen sich für den Pilotversuch und die spätere Vorzugsvariante ab:

- Die Gelbeinfärbung wird aufgrund ihres starken Kontrasts und ihrer Abgrenzung zur Roteinfärbung zum Schutz von Radfahrer*innen favorisiert. Die verkehrsrechtliche Zulässigkeit ist aber noch zu prüfen.
- Das Aufbringen eines Piktogramms des Verkehrszeichens 133 wird angestrebt.
- Favorisiert wird eine durchgehende Einfärbung des Radwegs im Bereich der Haltestelle, um auch aussteigende Fahrgäste visuell auf den Radweg aufmerksam zu machen. Favorisiert wird, wie oben erläutert eine Gelbeinfärbung.
- Um die angestrebte Wirkung zu erzielen (die Aufmerksamkeit von Radfahrer*innen zu erhöhen) und „Abnutzungerscheinungen“ zu vermeiden, ist aus Sicht des Mobilitätsreferates eine Beschränkung auf Bereiche erforderlich, die besondere Aufmerksamkeit erfordern (bspw. Bereiche mit schlechten Sichtbeziehungen oder Radwegen unmittelbar neben dem Fahrbahnrand).
- An Haltestellen, an denen Fahrgäste unmittelbar auf einen Radweg aussteigen, erprobt die MVG derzeit Ansagen in den Fahrzeugen, mit denen die Fahrgäste gewarnt werden, beim Ausstieg besonders aufmerksam zu sein. Die MVG wird entsprechende Ansagen weiterentwickeln und erproben und bei Bewährung sukzessive an weiteren Haltestellen einsetzen.

Das Mobilitätsreferat wird zudem die Erhöhung der Verkehrssicherheit an Haltestellen und Querungsstellen im Rahmen seiner Öffentlichkeitsarbeit zur Verkehrssicherheit als Themenschwerpunkt berücksichtigen.

Dem Antrag Nr. 20-26 / A 02645 vom 12.04.2022 kann damit nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

Fußgänger brauchen Sicherheit IV: Baustellenabsicherung

StR-Antrag Nr. 20-26 / A 02646 von Frau StRin Ulrike Grimm, Frau StRin Sabine Bär, Frau StRin Alexandra Gaßmann, Frau StRin Dr. Evelyne Menges, Frau StRin Heike Kainz vom 12.04.2022, eingegangen am 12.04.2022

Die Antragstellerinnen beantragen die Erhöhung der Kontrollen von Baustellenabsicherungen bei Gehwegen (siehe Anlage 19).

Das Mobilitätsreferat nimmt hierzu folgendermaßen Stellung:

Aktuell führt das Mobilitätsreferat anlassbedingte Kontrollen der Verkehrsführung an Baustellen durch. Anlass sind beispielsweise Meldungen von Vertretern des Behindertenbeirats über die unzureichende Barrierefreiheit von Verkehrsführungen an Baustellen. Für die aktive Kontrolle der etwa 26.000 Bau- und Arbeitsstellen in München fehlt aktuell das Personal. Wie im Vortrag unter Kapitel 7.6 dargestellt, hat der Stadtrat mit Beschluss vom 24.07.2019 (Sitzungsvorlage 14-20 / V 15070) der Einrichtung eines Baustellenkontrolldienstes beim Kreisverwaltungsreferat (Bezirksinspektion) zugestimmt, um zukünftig die Einrichtung von Baustellen aktiv prüfen zu können. Mittlerweile liegt die Zuständigkeit für die Anordnung der Baustellen beim Mobilitätsreferat. Ein Kontrolldienst im Hinblick auf die Baustellensicherheit ist weiterhin bei den Bezirksinspektionen im Kreisverwaltungsreferat angesiedelt. Hier wurde bereits mit der Konzeptionierung dieser neuen Aufgabe begonnen. Allerdings standen bislang aufgrund der mit der Corona-Pandemie verbundenen Auswirkungen nicht die für dessen Einrichtung erforderlichen personellen Ressourcen zur Verfügung. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und empfundenen Sicherheit insbesondere von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen im Bereich von Baustellen, wird die Einrichtung des Baustellenkontrolldienstes selbstverständlich weiterverfolgt. Die sichere und barrierefreie Führung von Fußgänger*innen soll einen Schwerpunkt der Kontrollen bilden.

Dem Antrag Nr. 20-26 / A 02646 vom 12.04.2022 kann damit nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

Fußgänger brauchen Sicherheit V – Wegweiser und Hinweisschilder

StR-Antrag Nr. 20-26 / A 02647 von Frau StRin Ulrike Grimm, Frau StRin Sabine Bär, Frau StRin Alexandra Gaßmann, Frau StRin Dr. Evelyne Menges, Frau StRin Heike Kainz vom 12.04.2022, eingegangen am 12.04.2022

Die Antragsteller*innen beantragen die Prüfung und Änderung von Wegweisern und Hinweisschildern im öffentlichen Raum dahingehend, dass die Wahrnehmung, der Informationsgehalt und die Orientierungshilfe für Fußgänger*innen verbessert werden (siehe Anlage 20).

Das Mobilitätsreferat nimmt hierzu folgendermaßen Stellung:

Im öffentlichen Straßenraum Münchens gibt es unterschiedliche Wegweiser und Hinweisschilder. Wegweiser richten sich in der Regel an den Fahrzeugverkehr. Anders als für den Radverkehr gibt es in München kein eigenständiges stadtweites Wegleitsystem für den Fußverkehr. Wegweiser, die an Fußgänger*innen gerichtet sind, weisen vereinzelt den Weg zu Haltestellen des ÖPNV, Fußgängerzonen oder wichtigen (öffentlichen) Einrichtungen. Im Bereich der Altstadt wurden zudem Stelen zur lokalen Orientierung errichtet. Alle Haltestellen und Zugänge zu U-Bahn- und S-Bahnhaltstellen verfügen über Hinweisschilder, die das Auffinden der Haltestellen vor Ort erleichtern. Innerhalb der S-Bahn- und U-

Bahnhaltestellen gibt es darüber hinaus ein umfassendes Wegleitsystem, das den Weg zu Zielen und Straßen an der Straßenoberflächen weist.

Unterschiedliche Formate von Wegweisern können auf den ersten Blick verwirren und kleinere Wegweiser werden in der Regel schwerer erkennbar sein als größere. Gleichzeitig erfüllt die Wahl unterschiedlicher Formate und Größen der Schilder aber auch einen wichtigen Zweck. Blicke sollen schnell, auf besonders wichtige Informationen gelenkt werden. Weitere Informationen benötigen dann einen vertiefenden Blick und gegebenenfalls ein Innehalten. An Bahnsteigen soll die Aufmerksamkeit der aussteigenden Fahrgäste zunächst auf den Haltestellennamen gelenkt werden. Würde beispielsweise die Vielzahl aller an der Straßenoberfläche erreichbaren Orte und Straßen ähnlich groß wie der Haltestellennname dargestellt, würde die Auffindbarkeit des Haltestellennamens erschwert. Aus dem gleichen Grund sind die Hinweisschilder an den stark frequentierten Zugängen von S- und U-Bahnhaltestellen deutlich größer dargestellt als die benachbarten Haltestellenschilder für Straßenbahnen und Busse. Der Informationsgehalt von Schildern steht ebenfalls in einem Spannungsfeld aus sinkender Erkennbarkeit und Auffindbarkeit von Informationen bei steigendem Informationsgehalt.

In Kenntnis der widersprüchlichen Anforderungen an Form, Größe und Informationsgehalt der Wegweiser und Hinweisschilder sieht das Mobilitätsreferat keinen Bedarf Wegweiser und Hinweisschilder für Fußgänger*innen und Fahrgäste in München grundlegend zu verändern. Insbesondere sieht das Mobilitätsbedarf im Vergleich mit anderen Themen der Fußverkehrsplanung keine hohe Dringlichkeit für eine vertiefte Auseinandersetzung mit dieser Fragestellung. Die bislang kaum vorhandenen Personalressourcen für die Fußverkehrsplanung und die Vielzahl der Themen erfordern jedoch zwingend eine Priorisierung von Maßnahmen. Mit dem vorliegenden Beschlussentwurf liefert das Mobilitätsreferat eine Übersicht prioritär zu behandelnder Handlungsfelder und Maßnahmenpakete.

Dem Antrag Nr. 20-26 / A 02647 vom 12.04.2022 kann damit nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen nicht entsprochen werden.

Walkability erhöhen und Zufußgehen in München fördern I: Walkability auf wissenschaftliche Basis zur Planungsgrundlage machen

Str-Antrag Nr. 20-26 / A 02701 von Herrn StR Manuel Pretzl, Frau StRin Ulrike Grimm, Frau StRin Alexandra Gaßmann, Herrn StR Rudolf Schabl vom 06.05.2022, eingegangen am 06.05.2022

Die Antragsteller*innen beantragen die Durchführung konkreter städtebaulicher Planungen zukünftig nur noch unter Einbezug der Aspekte von Walkability (siehe Anlage 21).

Das Mobilitätsreferat nimmt hierzu folgendermaßen Stellung:

Gemäß Kapitel 7.4 des Vortrags plant das Mobilitätsreferat die Prüfung von Walkability-Indizes. Ziel ist die Auswahl einer oder mehrerer Kenngrößen für die Bewertung von Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs und für das Monitoring der Teilstrategie Fußverkehr.

Planerisch werden eine gute fußläufige Erreichbarkeit und eine hohe Durchlässigkeit für Fußgänger*innen in München bereits heute in Aufgaben der Stadtplanung qualitativ einbezogen.

Das Mobilitätsreferat wird sich mit dem Planungsreferat in Bezug auf die Prüfung, Auswahl und Anwendbarkeit eines Walkability-Indexes austauschen.

Dem Antrag Nr. 20-26 / A 02701 vom 06.05.2022 kann damit nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

Walkability erhöhen und Zufußgehen in München fördern II: Schon jetzt Schlussfolgerungen aus dem Münchener Walkability-Index ziehen

StR-Antrag Nr. 20-26 / A 02702 von Herrn StR Manuel Pretzl, Frau StRin Ulrike Grimm, Frau StRin Alexandra Gaßmann, Herrn StR Rudolf Schabl vom 06.05.2022, eingegangen am 06.05.2022

Die Antragsteller*innen beantragen die Darlegung verbindlicher Konsequenzen, die aus dem zwischen 2016 und 2018 vom damaligen Referat für Gesundheit und Umwelt (RGU) erstellten Walkability-Index gezogen wurden. Außerdem beantragen die Antragsteller*innen bei Bedarf eine Neufassung des Münchener Walkability-Indexes (siehe Anlage 22).

Das Mobilitätsreferat nimmt hierzu folgendermaßen Stellung:

Gemäß Kapitel 7.4 des Vortrags plant das Mobilitätsreferat die Prüfung von Walkability-Indizes. Ziel ist die Auswahl einer oder mehrerer Kenngrößen für die Bewertung von Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs und für das Monitoring der Teilstrategie Fußverkehr.

In Kapitel 7.4 wird Bezug auf den seinerzeit beim Referat für Gesundheit und Umwelt (RGU) entwickelten Walkability-Index genommen. Heute ist dieser Walkability-Index dem Referat für Klima- und Umweltschutz (RKU) zuzuordnen. Viele verkehrsplanerische Maßnahmen sind mit dem entwickelten Index nicht abbildbar. Daher hat der Index bei Handlungen des Mobilitätsreferats keine Rolle gespielt. Generell lagen die verkehrspolitischen und planerischen Schwerpunkte in den vergangenen Jahren auch nicht auf einer strategischen Weiterentwicklung des Fußverkehrs. Die Schwerpunkte lagen beim Ausbau des ÖPNV und der Radverkehrsinfrastruktur. Ressourcen für einen vertieften referatsübergreifenden Austausch zur Praxistauglichkeit und Anwendbarkeit von Walkability-Indizes für München standen nicht zur Verfügung. Mit dem vorliegenden Beschlussentwurf sieht das Mobilitätsreferat vor, sich verstärkt mit einer strategischen Fußverkehrsplanung und auch einem Walkability-Index für München auseinanderzusetzen.

Für bestimmte Verkehrsinfrastrukturprojekte (bspw. den Bau neuer Brücken und für Fragen der Stadtplanung) kommt der Index des RKU als Bewertungskenngröße theoretisch in Betracht. Seine praktische Eignung wird im Rahmen der geplanten Auseinandersetzung mit Walkability-Indexen (siehe Kapitel 7.4) mit betrachtet. Das Mobilitätsreferat wird sich nach Bedarf mit weiteren Referaten zur Praxistauglichkeit und zu Anwendungsmöglichkeiten abstimmen.

Dem Antrag Nr. 20-26 / A 02702 vom 06.05.2022 kann damit nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

**Walkability erhöhen und Zufußgehen in München fördern III:
Meldeplattform für Stolperfallen für Fußgänger**

StR-Antrag Nr. 20-26 / A 02703 von Herrn StR Manuel Pretzl, Frau StRin Ulrike Grimm, Frau StRin Alexandra Gaßmann, Herrn StR Rudolf Schabl vom 06.05.2022, eingegangen am 06.05.2022

Die Antragsteller*innen beantragen die Schaffung einer Meldeplattform, bei der Fußgänger*innen Hinweise und Anregungen melden können (siehe Anlage 23) . Die Meldeplattform soll sowohl digital als auch analog erreichbar sein.

Hierzu teilt das Baureferat Folgendes mit:

Das Baureferat prüft im Rahmen der Verkehrssicherheitskontrolle turnusmäßig alle öffentlichen Verkehrsflächen, öffentlichen Park und Grünanlagen, die in der Zuständigkeit des Baureferates sind. Schäden, die sich auf die sichere Benutzung auswirken, werden im Rahmen des laufenden Unterhalts umgehend beseitigt. Zudem können Schäden per Mail (strassenunterhalt.bau@muenchen.de) oder über das Servicetelefon (233-61201) direkt gemeldet werden (<https://stadt.muenchen.de/service/info/tiebau/1072690/#k-contact>). Gemeldete Schäden werden umgehend geprüft und bei Bedarf beseitigt.

Über die Plattform „Mach München besser!“ können Bürger*innen bereits heute Verschmutzungen, Schäden in Parks, Spielplätzen oder an Sitzbänken an die Stadtverwaltung melden. Das Baureferat sichtet die eingehenden Meldungen, bearbeitet diese und meldet den Bearbeitungsstand zurück. Aktuell bereitet das IT-Referat gemeinsam mit dem Baureferat eine Meldekategorie für Schäden an den öffentlichen Verkehrsflächen vor.

Hierfür müssen jedoch die Abläufe innerhalb des Baureferates angepasst und die notwendigen Personalressourcen geschaffen werden. Die hierfür notwendigen Finanzmittel und den Personalbedarf wird das Baureferat im Rahmen des Eckdatenverfahrens anmelden.

Dem Antrag Nr. 20-26 / A 02703 vom 06.05.2022 kann damit nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

Walkability erhöhen und Zufußgehen in München fördern IV:

Beschattung der Gehwege durch Begrünung

StR-Antrag Nr. 20-26 / A 02704 von Herrn StR Manuel Pretzl, Frau StRin Ulrike Grimm, Frau StRin Alexandra Gaßmann, Herrn StR Rudolf Schabl vom 06.05.2022, eingegangen am 06.05.2022

Die Antragsteller*innen beantragen die Prüfung von Möglichkeiten zur stärkeren Verschattung von Gehwege durch Straßenbegleitgrün. Ferner beantragen die Antragsteller*innen die Aufstellung von mehr Sitzgelegenheiten in Schattenbereichen von Fußwegen im Sommer. (siehe Anlage 24)

Das Baureferat teilt hierzu Folgendes mit:

Eine Begrünung des öffentlichen Straßenraumes und die damit verbundene Entsiegelung von Flächen ist aus ökologischer Sicht immer sinnvoll und erstrebenswert. Bäume im Straßenbild führen zu einer stadtgestalterischen Aufwertung des Straßenraumes sowie zu einer Verbesserung der Aufenthaltsqualität. Sie bieten Schattenwurf sowie Verdunstungskühle und tragen damit zum Temperaturausgleich bei, fördern den Luftaustausch und schützen das Klima durch CO₂-Speicherung.

Das Baureferat zielt bei allen Maßnahmen im Straßenraum darauf ab, maximal viele Bäume zu pflanzen, da durch die Begrünung mit Bäumen als vertikales Grün in dichten, urbanen Bereichen der beste ökologische Effekt erreichbar ist. Weitere Begrünungsoptionen im Straßenraum sind natürlich die Pflanzung von Sträuchern, Stauden, artenreichen Blumenwiesen oder Rasen.

Das Baureferat prüft daher bei allen Straßenumbau- und Neubaumaßnahmen in der Planungsphase intensiv die Möglichkeiten einer Begrünung des Straßenraumes unter den jeweils gegebenen Randbedingungen (Nutzungsansprüche, Spartenlage, etc.). Sämtliche Planungen werden dabei stets mit den jeweils zuständigen Bezirksausschüssen abgestimmt und es erfolgt deren satzungsgemäße Beteiligung.

Das Baureferat hat zudem im Oktober 2020 alle Bezirksausschüsse wegen deren spezieller Ortskenntnis gebeten, Vorschläge für zusätzliche Baumpflanzungen im öffentlichen Raum vorzulegen. Hierzu sind Meldungen für voraussichtlich weit über 2.000 Neupflanzungen eingegangen.

Derzeit wird eine Machbarkeitsuntersuchung durchgeführt, um die Realisierbarkeit dieser Vorschläge zu prüfen und den Ressourcenbedarf zu ermitteln.

Zur Aufstellung von Sitzgelegenheiten im Bestand hat das Baureferat im Auftrag des Oberbürgermeisters eine umfassende Nachrüstung mit Sitzbänken im gesamten Stadtgebiet beinahe abgeschlossen. Fast alle Stadtbezirke wurden bereits mit zusätzlichen Bänken ausgestattet. In diesem Rahmen wurden bereits mehr als 650 Bänke errichtet. Für nur wenige Stadtbezirke steht die Aufstellung zusätzlicher Bänke auf Gehwegen noch aus. Es ist davon auszugehen, dass dann das Potenzial sinnvoller Aufstellorte für Bänke im Bestand annähernd ausgeschöpft ist. Selbstverständlich bestückt das Baureferat aber bedarfsoorientiert auf Anfrage von Bezirksausschüssen oder Bürger*innen kontinuierlich nach.

Bei Umgestaltungsmaßnahmen des öffentlichen Straßenraumes ist die Situation natürlich neu zu bewerten. In diesem Zusammenhang sind Sitzgelegenheiten ebenso wichtiger Bestandteil der Maßnahmen des Baureferates zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität wie die Begrünung des Straßenraumes. Auch hier sind die jeweils gegebenen Randbedingungen (Nutzungsansprüche, anliegende Gebäude, Spartenlage etc.) im Einzelfall zu prüfen und zu berücksichtigen.

Dem Antrag Nr. 20-26 / A 02704 vom 06.05.2022 kann damit nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

Walkability erhöhen und Zufußgehen in München fördern V:

Genügend Sitzbänke und Müllbehälter für Fußgänger aufstellen

StR-Antrag Nr. 20-26 / A 02705 von Herrn StR Manuel Pretzl, Frau StRin Ulrike Grimm, Frau StRin Alexandra Gaßmann, Herrn StR Rudolf Schabl vom 06.05.2022, eingegangen am 06.05.2022

Die Antragsteller*innen beantragen die Aufstellung von ausreichend Sitzgelegenheiten und Müllcontainern im gesamten Stadtgebiet an Gehwegen, in Parks und auf sonstigen begängbaren Flächen (siehe Anlage 25).

Das Baureferat teilt hierzu Folgendes mit:

Wie bereits zum Antrag „Walkability erhöhen und Zufußgehen in München fördern IV: Belebtheit der Gehwege durch Begrünung“ (Antrag Nr. 20-26 / A 02704 der Stadtratsfraktion CSU / Freie Wähler vom 06.05.2022) ausgeführt wurde, hat das Baureferat im Auftrag des Oberbürgermeisters eine umfassende Nachrüstung mit Sitzbänken im gesamten Stadtgebiet durchgeführt und diese beinahe abgeschlossen. Fast alle Stadtbezirke wurden bereits mit zusätzlichen Bänken ausgestattet. In diesem Rahmen wurden bereits mehr als 650 Bänke errichtet. Für nur wenige Stadtbezirke steht die Aufstellung

zusätzlicher Bänke auf Gehwegen noch aus. Es ist davon auszugehen, dass dann das Potenzial sinnvoller Aufstellorte für Bänke im Bestand annähernd ausgeschöpft ist. Selbstverständlich bestückt das Baureferat aber bedarfsoorientiert auf Anfrage von Bezirksausschüssen oder Bürger*innen kontinuierlich nach.

Bei Umgestaltungsmaßnahmen des öffentlichen Straßenraumes ist die Situation natürlich neu zu bewerten. In diesem Zusammenhang sind Sitzgelegenheiten ebenso wichtiger Bestandteil der Maßnahmen des Baureferates zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität wie die Begrünung des Straßenraumes. Auch hier sind die jeweils gegebenen Randbedingungen (Nutzungsansprüche, anliegende Gebäude, Spartenlage etc.) im Einzelfall zu prüfen und zu berücksichtigen.

Derzeit stehen im öffentlichen Verkehrsraum stadtweit 10.000 Abfallbehälter des Baureferates, der Bayerischen Schlösser- und Seenverwaltung sowie der MVG zur Verfügung. Das Baureferat orientiert sich bei einer Aufstellung von Abfallbehältern an der örtlich vorhandenen Verschmutzungssituation sowie an den Wegebeziehungen der Fußgänger*innen. Selbstverständlich werden auch die bereits vorhandenen Standorte von Abfallbehältern laufend kritisch überprüft und den veränderten Randbedingungen angepasst bzw. durch zusätzliche Abfallbehälter ergänzt. Vor allem die Örtlichkeiten im Bereich von Sitzbänken werden verstärkt überwacht und bei Bedarf mit Abfallbehältern ausgestattet.

Bei der Aufstellung von Abfallbehältern muss jedoch immer auch ein wirtschaftliches Vorgehen gegeben sein, so dass Bedarf und Maßnahme in richtigem Verhältnis erscheinen. Jeder neu aufgestellte Behälter zieht nach der eigentlichen Beschaffung noch entsprechende regelmäßige Folgekosten für Kontrolle und Entleerung nach sich. Zudem führt die Aufstellung zusätzlicher Abfallbehälter vermehrt zu einer Entsorgung von privaten Haus- und Gewerbemüll und somit zu einer Beeinträchtigung des Stadtbildes.

Dem Antrag Nr. 20-26 / A 02705 vom 06.05.2022 kann damit nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

Walkability erhöhen und Zufußgehen in München fördern VII: Zufußgehen kindgerecht machen

StR-Antrag Nr. 20-26 / A 02707 von Herrn StR Manuel Pretzl, Frau StRin Ulrike Grimm, Frau StRin Alexandra Gaßmann, Herrn StR Rudolf Schabl vom 06.05.2022, eingegangen am 06.05.2022

Die Antragsteller*innen beantragen die Entwicklung eines Konzepts, das aufzeigen soll, wie Gehwege und andere begehbarre Flächen in der Stadt kindgerechter gestaltet werden und zum Zufußgehen anregen können (siehe Anlage 26).

Das Mobilitätsreferat nimmt hierzu folgendermaßen Stellung:

Der Fußverkehr ist ein wesentliches Element der Verkehrswende. Im Zuge der Verkehrswende sollen städtische Räume für den Fußverkehr interessant und mit einer hohen Aufenthaltsqualität gestaltet werden. Dies beinhaltet auch Sitz-, Bewegungs- und Spielmöglichkeiten, die gefahrlos von Kindern genutzt werden können. Denn nur dort, wo Verkehrssicherheit gewährleistet ist, können sich Kinder gefahrlos aufhalten. Die Umsetzung der urbanen Verkehrswende entspricht bereits der Forderung, ein spezielles Konzept für den Stadtraum zu entwickeln.

Darüber hinaus bietet die Landeshauptstadt München Kindern und Familien verschiedene Projekte an, welche die sogenannte „aktive Mobilität“ - also beispielsweise das Zufußgehen oder das Radeln - unterstützen und fördern. Im Folgenden sind drei Beispiele für derartige Projekte beschrieben.

kreuz & quer – die Schnitzeljagd im eigenen Stadtviertel

Die „kreuz & quer“-Schnitzeljagd des Mobilitätsreferats motiviert Kinder und Familien, das eigene Stadtviertel zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem Tretroller zu erkunden. In einem Aktionszeitraum von vier bis sechs Wochen werden im jeweiligen Spielgebiet Boxen aufgehängt. Es gilt, die Boxen so oft wie möglich abzulaufen und dabei Punkte zu sammeln. Das macht nicht nur Spaß, sondern ist auch gesund für Mensch und Umwelt. Darüber hinaus fördert das Spiel den Zusammenhalt im Quartier und die Selbstständigkeit der Kinder, sich eigenständig und sicher im eigenen Stadtviertel zu bewegen. Zuletzt haben die Spieler*innen pro Aktionszeitraum zwischen 50.000 und 80.000 Kilometer zurückgelegt.

Grundschulwettbewerb „Fit in die Schule, fit für die Zukunft!“

Bei dem Schulwettbewerb „Fit in die Schule, fit für die Zukunft!“ geht es darum, dass Kinder innerhalb des Wettbewerbszeitraums möglichst oft klimafreundlich, also zu Fuß, mit dem Roller, Fahrrad oder Bus und Bahn, zur Schule kommen. Der Einstieg erfolgt mittels einer kindgerechten Geschichte über Tiere, die durch den Klimawandel betroffen sind. Alle Kinder, die aktiv und klimafreundlich in die Schule gekommen sind, dürfen morgens einen Aufkleber auf ein Poster mit Tiermotiven kleben, um den Tieren symbolisch ein Stück Lebensraum zurückzugeben. Mit dem Projekt soll die Gesundheit der Kinder gefördert, der Zusammenhang zwischen Klimawandel und Verkehrsmittelwahl vermittelt und die Verkehrssicherheit durch die Reduzierung von Elterntaxis erhöht werden. Im letzten Umsetzungsjahr im Herbst 2021 sind rund 6.800 teilnehmende Kinder im Durchschnitt an 8,6 von zehn Schultagen klimafreundlich zur Schule gekommen.

Bus mit Füßen – die organisierte Schulwegbegleitung

Der „Bus mit Füßen“ unterstützt Eltern bei der Organisation des Schulweges und vernetzt Familien. Ein Bus besteht aus einer Gruppe von bis zu acht Kindern, die auf einer festgelegten Route unterwegs sind. Dabei sammelt ein Elternteil die einzelnen „Fahrgäste“ an ihren „Haltestellen“ ein und bringt sie sicher in die Schule. Sobald die Kinder selbstbewusst und sicher unterwegs sind, können sie den Bus auch ohne elterliche Begleitung fortführen. Durch das Projekt sparen Eltern morgens Zeit und das Pkw-Aufkommen vor dem Schultor wird reduziert, was sich positiv auf die Schulwegsicherheit auswirkt. Die Maßnahme „Bus mit Füßen“ wird bereits seit 2008 durch die Landeshauptstadt München an einer stetig wachsenden Zahl von Grundschulen initiiert.

Dem Antrag Nr. 20-26 / A 02707 vom 06.05.2022 kann damit nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

13. Stellungnahmen der Referate

Das Baureferat, das Kreisverwaltungsreferat, das Referat für Stadtplanung und Bauordnung, das Referat für Klima- und Umweltschutz, das Referat für Arbeit und Wirtschaft sowie das IT-Referat wurden in die Erstellung der Vorlage eingebunden. Bis auf die nachfolgend erläuterten Abweichungen wurden die Änderungswünsche der Referate vorbehaltlich marginaler redaktioneller Anpassungen durch das Mobilitätsreferat übernommen. Folgende Änderungswünsche wurden nicht oder abweichend übernommen:

Das Kreisverwaltungsreferat lehnt abweichend vom Vorschlag des Mobilitätsreferats eine Überarbeitung der Sondernutzungsrichtlinien zur Erhöhung der Mindestgehwegbreiten ab. Aus Sicht des Mobilitätsreferats ist eine Überarbeitung jedoch weiterhin schon aus Gründen der Verkehrssicherheit geboten. Das Mobilitätsreferat hält daher auch unter Berücksichtigung der Ausführungen des Kreisverwaltungsreferats an der Überarbeitung der Sondernutzungsrichtlinien fest. In Kapitel 7.9 ist die Stellungnahme des Kreisverwaltungsreferats diesbezüglich vollständig wiedergegeben (siehe Seite 31). Ebenso ist in Kapitel 7.9 begründet, warum aus Sicht des Mobilitätsreferats nicht auf eine Überarbeitung der Sondernutzungsrichtlinien verzichtet werden kann (siehe Seite 31).

Das Kreisverwaltungsreferat regt in seiner Stellungnahme zudem seine Beteiligung an der „Arbeitsgruppe Fußverkehr“, dem „Austausch Aufenthaltsqualität“ sowie den Maßnahmenpaketen „Gehwegparken“ und „Sondernutzungen“ an. Das Mobilitätsreferat stimmt dem zu und verdeutlicht in seinen Ausführungen, dass sowohl die „Arbeitsgruppe Fußverkehr“ als auch der „Austausch Aufenthaltsqualität“ unter Beteiligung des Kreisverwaltungsreferates eingerichtet werden sollen (siehe Seite 25 bzw. Seite 29) und dass die Maßnahmenpakete „Gehwegparken“ und „Sondernutzungen“ im Austausch mit dem Kreisverwaltungsreferat erarbeitet werden sollen (siehe Seite 30 bzw. Seite 30).

Das Referat für Arbeit und Wirtschaft hat gefordert, folgende Anregung an die Teilstrategie Management des öffentlichen (Straßen-)Raums zu streichen: „Flächen des motorisierten Individualverkehrs sollen zugunsten des Fußverkehrs umgewandelt werden“. Dies würde zu einseitig auf den Fußverkehr abstellen. Da in der vorliegenden Beschlussvorlage aber Entwicklungen zur Förderung des Fußverkehrs aufgezeigt werden sollen, hat das Mobilitätsreferat stattdessen ergänzt: „[...] sollen **unter anderem** zugunsten des Fußverkehrs umgewandelt werden (siehe Seite 20).

Das Referat für Arbeit und Wirtschaft weist in seiner Stellungnahme außerdem darauf hin, dass für die Durchführung von Fußverkehrs-Checks Gewerbetreibende aus dem Untersuchungsgebiet in geeigneter Weise aktiv anzusprechen sind. Das Mobilitätsreferat wird die Gewerbetreibenden für die Durchführung der Fußverkehrs-Checks geeignet ansprechen.

Das IT-Referat merkt an, dass keine Vergabe von IT-Systemen ohne Einbeziehung des IT-Referats erfolgen kann. Außerdem weist das IT-Referat darauf hin, dass IT-Bedarfe als IT-Projekte über das IT-Projektpfolfiomanagement beim IT-Referat einzusteuren sind. Das Mobilitätsreferat greift dies auf und verdeutlicht in Kapitel 11.2 die erforderliche Einsteuerung von IT-Projekten über das IT-Projektpfolfiomanagement (siehe Seite 33) insbesondere auch für die geplante Erweiterung der Anwendung DAVe.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung regt an, die Umsetzung von Maßnahmen aus der Teilstrategie Fußverkehr an die bestehenden Handlungsräumen der „Perspektive München“ anzuknüpfen. Das Mobilitätsreferat sieht ebenfalls sinnvolle Anknüpfungspunkte zu den Handlungsräumen und führt daher explizit aus, dass die Erprobung erster Fuß-

verkehrs-Checks und Fußverkehrskonzepte in den Handlungsräumen geprüft werden soll (siehe Seite 25). Inhalte der Fußverkehrs-Checks und Fußverkehrskonzepte werden weitere Themen der Teilstrategie Fußverkehr wie das Querungsangebot, die Barrierefreiheit oder die Aufenthaltsqualität betreffen. Dadurch kann ein umfassender Bezug vieler Maßnahmen der Teilstrategie zu den Handlungsräumen entstehen.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung weist außerdem darauf hin, dass in der Aufzählung von Vorhaben, die zukünftig über die Nahmobilitätspauschale finanziert sein sollen (siehe Seite 50), Maßnahmen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität einerseits nicht ausgeschlossen aber andererseits nicht explizit erwähnt werden. Entsprechende Vorhaben müssen aus Sicht des Referats für Stadtplanung und Bauordnung weiterhin grundsätzlich aus der Nahmobilitätspauschale finanziert sein. Das Mobilitätsreferat teilt diese Einschätzung. Aus Sicht des Mobilitätsreferat werden Maßnahmen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität insbesondere durch die Vorhaben „Einzelprojekte Fuß- und Radverkehr“ und „Verbesserungen für den Fußverkehr“ (siehe Seite 50) in der Aufzählung abgedeckt.

Dem Korreferenten des Mobilitätsreferates, Herrn Stadtrat Schuster, und den zuständigen Verwaltungsbeiräten des Mobilitätsreferates, Geschäftsbereich Strategie, Herrn Stadtrat Pretzl und Geschäftsbereich Verkehrs- und Bezirksmanagement, Herrn Stadtrat Hammer, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

14. Beteiligung der Bezirksausschüsse

Der Beschluss legt Handlungsfelder und erste Maßnahmen für die gesamtstädtische Fußverkehrsplanung fest, ohne konkreten räumlichen Bezug zu einzelnen Stadtbezirken. Ein Anhörungsrecht gemäß der Bezirksausschuss-Satzung besteht daher nicht (vgl. Anlage 1 der BA-Satzung). Für die Auswahl und Priorisierung der zukünftigen Projekträume und -vorhaben ist das Mobilitätsreferat jedoch erheblich auf die Mitwirkung der Bezirksausschüsse angewiesen, so dass im Rahmen der Umsetzung der hier gefassten Aufträge eine entsprechende konkrete Einbeziehung der Bezirksausschüsse erfolgen wird.

Die Bezirksausschüsse der Stadtbezirke 01 bis 25 haben Abdruck der Sitzungsvorlage erhalten.

15. Beteiligung von Behindertenbeirat, Seniorenbeirat und Gleichstellungsstelle

Der Behinderten- und Seniorenbeirat sowie die Gleichstellungsstelle wurden in die Abstimmung zur vorzuliegenden Beschlussvorlage eingebunden.

Der Seniorenbeirat macht in seiner Stellungnahme auf die Schwierigkeit von Personen mit Rollatoren bei der Überwindung von Bordsteinen mit einer Höhe von 3 cm aufmerksam und fordert die Umsetzung getrennter Querungen (Absenkung auf abschnittsweise 0 cm und 6 cm). Das Mobilitätsreferat wird sich bezüglich der Umsetzung weiterer getrennter Querungsstellen in München mit dem Baureferat abstimmen (siehe Seite 22).

Der Seniorenbeirat fordert die Errichtung von Fahrradampeln an Radwegen und unterstützt die seitens des Behindertenbeirats geforderten Markierungen von Radwegen an Haltestellen. Das Mobilitätsreferat verweist bezüglich der Konflikte an Querungsstellen zwischen Fußgänger*innen und Radfahrer*innen auf die Ausführungen zum Stadtrats-Antrag Nr. 20-26 / A 02645 (siehe Seiten 53-54).

Der Seniorenbeirat regt an, dass die örtlichen Seniorenvertretungen in die Quartiersplanung gemäß Kapitel 7.2 einbezogen werden. Das Mobilitätsreferat hat diesbezüglich bei der Nennung von Akteuren, mit denen Fußverkehrs-Checks gemeinsam durchgeführt werden sollen, zusätzlich „Interessenvertretungen“ explizit ergänzt (siehe Seite 24).

Der Seniorenbeirat schlägt einen Gaststatus für Beiräte im geplanten Lenkungskreis Fuß- und Radverkehr vor. Das Mobilitätsreferat lehnt diesen Vorschlag ab und befasst sich damit im Rahmen der Ausführungen zur Erweiterung des Lenkungskreises in Kapitel 7.3 (siehe Seite 26).

Der Seniorenbeirat weist darauf hin, dass das Abstellen von Zweirädern auf Gehwegen aus Fußverkehrssicht problematisch sei und fordert den Ausbau von Abstellplätzen für Fahrräder in Relation zum Wachstum des Radverkehrsaufkommens. In Kapitel 6 wird die Forderung an die Teilstrategie „Shared Mobility & Mobility as a Service“ gerichtet, dass das Abstellen von Shared-Mobility-Fahrzeugen auf Gehwegen vermieden werden soll (siehe Seite 20). Das Mobilitätsreferat verweist außerdem auf die Sachstandsberichte zum Radentscheid (bspw. Sitzungsvorlage 20-26 / V 03509). Darin sind Ziele und Stand eines umfassenden Ausbaus von Radabstellanlagen dargestellt.

Außerdem fordert der Seniorenbeirat die Beschränkung der Aufstellung von Schildern und Parkautomaten auf Gehwegen auf ein Mindestmaß. Darüber hinaus sollen Ladesäulen nicht auf Gehwegen errichtet werden. Das Mobilitätsreferat hat bezugnehmend darauf in Kapitel 6 die Forderung an die Teilstrategie „Klima- und Umweltschutz“ ergänzt, Ladesäulen möglichst nicht auf Gehwegen zu errichten (siehe Seite 21).

Der Seniorenbeirat fordert den Einbezug des Abstellens von E-Tretrollern in die Sondernutzungsrichtlinien der Landeshauptstadt München. Das Mobilitätsreferat verweist bezüglich Konflikten durch auf Gehwegen abgestellten E-Tretrollern auf die Ausführungen zur Neuordnung der Abstellung von E-Tretrollern im Stadtzentrum in Kapitel 7.9 (siehe Seite 32).

Der Behindertenbeirat schlägt in Kapitel 6 den Ersatz des Ausdrucks „widerstandsarm“ in der Forderung „Haltestellen des öffentlichen Verkehrs müssen widerstandsarm erreichbar sein“ an die Teilstrategie Öffentlicher Verkehr durch den Ausdruck „barrierefrei“ vor. Der Ausdruck widerstandsarm ist nicht synonym zu barrierefrei gemeint sondern im Sinne geringer Zeitverluste und Umwege auf dem Weg zur Haltestelle. Zur Klarstellung hat das Mobilitätsreferat die Forderungen an die Teilstrategie Öffentlicher Verkehr wie folgt gefasst:

- „Haltestellen des öffentlichen Verkehrs müssen barrierefrei zugänglich und erreichbar sein“ und
- „Fußwege zum Erreichen und Verlassen von Haltestellen sollen als Teil von ÖPNV-Wegeketten verstanden werden und Zeitverluste sowie Umwege von Fußgänger*innen beim Haltestellenzugang berücksichtigt werden“ (siehe Seite 19).

Der Behindertenbeirat schlägt in seiner Stellungnahme zu Kapitel 6 die Streichung des Ausdrucks „weitgehend“ aus der Forderung „Vorhandene Gehwegen sollen weitgehend und zeitnah vom Gehwegparken befreit werden“ an die Teilstrategie „Management des öffentlichen (Straßen-)Raums“ vor. Das Mobilitätsreferat hat die Forderung wie folgt umformuliert: „Ordnungswidriges Gehwegparken soll zeitnah beseitigt werden“ (siehe Seite 20).

Der Behindertenbeirat schlägt für die Erstellung des Praxisleitfadens zum Querungsangebot den Einbezug des Baureferats vor. Der Praxisleitfaden soll Hilfestellungen bei der verkehrsplanerischen Abwägung sowie bei der verkehrsrechtlichen Anordnung von Querungshilfen liefern. Für beides ist das Mobilitätsreferat zuständig. Eine über die bestehenden Abstimmungen zwischen Mobilitätsreferat und Baureferat hinausgehenden Einbezug des Baureferats in die Erstellung des Praxisleitfadens benötigt es aus Sicht des Mobilitätsreferates daher nicht. Das Mobilitätsreferat hat den Abschnitt zum Praxisleitfaden in Kapitel 7.1 zur Klarstellung der Zielsetzung des Leitfadens entsprechend neu gefasst (siehe Seite 22).

Der Behindertenbeirat lehnt die geplante Aufklärungskampagne über den sicheren Ablauf von Querungsvorgängen an Lichtsignalanlagen gemäß Kapitel 7.1 ab, da aus Sicht des Behindertenbeirats die Zielgruppen größtenteils nicht erreicht werden können. Das Mobilitätsreferat hält an der Umsetzung einer entsprechenden Kampagne fest und hat den Hinweis aufgenommen, dass im Rahmen der Planung und Umsetzung der Kampagne zu prüfen ist, wie insbesondere ältere und mobilitätseingeschränkte Personen eingebunden werden können (siehe Seite 23).

Der Behindertenbeirat vermisst die Einbindung von Lobbyvertretungen in die Arbeitsgruppe Fußverkehr gemäß Kapitel 7.3. Die Arbeitsgruppe Fußverkehr soll eine verwaltungsininterne Arbeitsgruppe für die Vereinfachung referatsübergreifender Abstimmungen zur Fußverkehrsförderung sein. Das Mobilitätsreferat lehnt die Einbindung von Lobbygruppen in die Arbeitsgruppe daher ab.

Der Behindertenbeirat hält das Maßnahmenpaket Gehwegparken gemäß Kapitel 7.8 für völlig unzureichend. Das Maßnahmenpaket biete keine zeitnahe Perspektive zur Lösung der durch Gehwegparken verursachten Probleme für Fußgänger*innen. Zudem würden mit dem Maßnahmenpaket Regelungen der StVO aus Sicht des Behindertenbeirats weiterhin nicht konsequent vollzogen. Das Mobilitätsreferat hält die in Kapitel 7.8 vorgestellten Maßnahmen zu Austausch, Abstimmung und Datenauswertung bezüglich Gehwegparken für angemessen.

Der Behindertenbeirat fordert Ergänzungen zur Berücksichtigung der Anforderungen mobilitätseingeschränkter Personen an Begegnungszonen / Shared Spaces. Das Mobilitätsreferat hat im betroffenen Absatz Ergänzungen im Sinne der Hinweise des Behindertenbeirats vorgenommen (siehe Seite 42).

Der Behindertenbeirat hält die Aufnahme von Abbildungen, mit denen die Forderungen des Behindertenbeirats zur Markierung von Radwegen an Haltestellen veranschaulicht werden, in die Beschlussvorlage für erforderlich. Die Abbildung liegt der Beschlussvorlage in der Stellungnahme des Behindertenbeirats zur Beschlussvorlage sowie in der Stellungnahme des Behindertenbeirats zum Stadtratsantrag Nr. 20-26 / A 02645 bei.

Die Gleichstellungsstelle fordert die Ergänzung des Ausdrucks „Nutzer*innenanforderungen“ um den Zusatz „geschlechterdifferenziert erhobenen und dokumentierten“ im Satz „Ausgangspunkt für die aktuelle Auswahl der Handlungsfelder und Maßnahmenpakete der vorliegenden Beschlussvorlage sind die Nutzer*innenanforderungen an die Bereiche Verkehrssicherheit, Barrierefreiheit, Erreichbarkeit, Orientierung, Komfort und Aufenthalt [...]“ (siehe Seite 9). Eine Erhebung zu den Nutzer*innenanforderungen für den Fußverkehr liegt nicht vor. Entsprechend liegen auch keine geschlechterdifferenziert erhobenen oder

dokumentierten Anforderungen vor. Die Anforderungen leiten sich stattdessen aus Empfehlungen zur Fußverkehrsplanung, Literatur und Bürger*innenanliegen ab.

Die Gleichstellungsstelle weist auf die hohe Bedeutung sozialer Sicherheit für Frauen beim Zufußgehen hin. Das Mobilitätsreferat hat die Berücksichtigung von sozialer Sicherheit explizit im Kapitel 7.7 „Maßnahmenpaket Aufenthaltsqualität“ ergänzt (siehe Seite 29).

Die Gleichstellungsstelle weist darauf hin, dass das Entscheidungskriterium „Flächeneffizienz“ nicht zulasten des Fußverkehrs im Sinne bspw. einer Einsparung von Aufenthaltsflächen zugunsten einer Ausdehnung des motorisierten Verkehrs angewendet werden sollte. Das Mobilitätsreferat teilt diese Ansicht und weist in seinen Ausführungen deswegen explizit darauf hin, dass Flächenansprüche für Aufenthalt, Begrünung und Wasser in Abwägungen einzubeziehen sind (siehe Seite 15).

Die Gleichstellungsstelle schlägt die Aufnahme weiterer Forderungen an mehrere Teilstrategien in Kapitel 6 vor. Die vorgeschlagenen Forderungen beziehen sich auf die Berücksichtigung geschlechterbezogener Belange für die Themen der einzelnen Teilstrategien und weisen nur in einem Fall geringfügige Bezüge zum Fußverkehr auf. Aus Sicht des Mobilitätsreferats handelt es sich um Forderungen der Gendergerechtigkeit, deren Einbringung bspw. über die Teilstrategie „Soziale Gerechtigkeit, Teilhabe und Inklusion“ zu prüfen ist.

Die Gleichstellungsstelle empfiehlt die Berücksichtigung geschlechterbezogener Belange im Praxisleitfaden zum Querungsangebot gemäß Kapitel 7.1 und beim geplanten referatsübergreifenden Austausch zur Aufenthaltsqualität gemäß Kapitel 7.7. Das Mobilitätsreferat wird geschlechterbezogene Belange, soweit diese bekannt sind, maßnahmenübergreifend berücksichtigen. Das Mobilitätsreferat begrüßt, wenn die Gleichstellungsstelle in zukünftigen Erhebungen zur Gewinnung tiefergehender Erkenntnisse über geschlechterbezogene Anforderungen die Themen Querungshilfen und Aufenthaltsqualität berücksichtigt. Das Mobilitätsreferat kann dabei mit seinen Fachkenntnissen unterstützen.

Die Gleichstellungsstelle merkt an, dass aus ihrer Sicht auch Fußgängerbrücken eine Alternative zu signalgeregelten Querungsstellen sein können. Das Mobilitätsreferat lehnt die Errichtung von Fußgängerbrücken zur Querungen von Straßen grundsätzlich ab, da Fußgängerbrücken einen physischen Aufwand für die Höhenüberwindung bei der Querung erfordern. Dieser Aufwand kann insbesondere für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen eine erhebliche Barriere darstellen. Stattdessen strebt das Mobilitätsreferat für den Fußverkehr verbesserte ebenerdige Querungshilfen an.

Die Gleichstellungsstelle weist darauf hin, dass bei der Erprobung von Radwegmarkierungen an Haltestellen und Querungsstellen (siehe Seiten 54-54) darauf zu achten ist, dass gegebenenfalls eingesetzte Piktogramme nicht ausschließlich männlich gelesen werden. Das Mobilitätsreferat geht davon aus, dass entsprechende Piktogramme Darstellungen von Menschen nur als grob vereinfachte Strichfiguren ohne geschlechtsspezifische Merkmale beinhalten würden.

Weitere grundsätzliche Empfehlungen der Gleichstellungsstelle auch in Bezug auf allgemeine Prozesse innerhalb des Mobilitätsreferats enthält Anlage 29 der Beschlussvorlage. Der Behindertenbeirat, der Seniorenbeirat, die Gleichstellungsstelle und der Kinder- und Jugendbeauftragte haben Abdruck der Sitzungsvorlage erhalten.

II. Antrag des Referenten

Ich beantrage Folgendes:

1. Der Vortrag des Referenten wird zur Kenntnis genommen.
2. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, zur Stärkung und Förderung des Fußverkehrs in der Münchner Verkehrsplanung eine referatsübergreifende Arbeitsgruppe, bestehend aus Mitgliedern des Mobilitätsreferats, des Referats für Stadtplanung und Bauordnung, des Kreisverwaltungsreferats sowie des Baureferats zu gründen.
3. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, die Maßnahmenpakete wie in Kapitel 7 beschrieben, vorbehaltlich der jeweilig erfolgten Stellenzuschaltungen im Benehmen mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung, dem Kreisverwaltungsreferat und dem Baureferat durchzuführen. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, die Maßnahmenpakete nach eigenem Ermessen zu priorisieren und durchzuführen.
4. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, einen Praxisleitfaden zur Auswahl und Gestaltung von Querungshilfen zu entwickeln und im Lenkungskreis Fuß- und Radverkehr vorzustellen.
5. Das Mobilitätsreferat und das Baureferat werden beauftragt, die Ausweitung des barrierefreien Ausbaus von Querungsstellen dahingehend abzustimmen, dass der barrierefreie Ausbau auch außerhalb von ohnehin anstehenden Um- und Neuplanungen erfolgt.
6. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, eine Querungsdatenbank zur Erfassung und Bewertung des Querungsangebots zu erstellen.
7. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, im Benehmen mit dem Baureferat schrittweise ein Umsetzungsprogramm für Querungshilfen zu entwickeln.
8. Das Baureferat wird gebeten, erforderliche Personalkapazitäten zu einer zügigen Umsetzung der Teilstrategie Fußverkehr über den Eckdatenbeschluss 2024 ff. anzumelden.
9. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, an lichtsignalgeregelten Knotenpunkten und Fußgängerampeln Verbesserungsmöglichkeiten für Fußgänger*innen zu prüfen und im Benehmen mit dem Baureferat gegebenenfalls umzusetzen.
10. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, eine Aufklärungskampagne durchzuführen, bei der Verkehrsteilnehmer*innen über die Funktionsweise der Lichtsignalregelungen für den Fußverkehr aufgeklärt werden.
11. Das Mobilitätsreferat wird mit der Durchführung von Fußverkehrs-Checks auf Quartierebene (Bezirksviertel, Klimaquartiere) beauftragt.
12. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, Quartierspläne zur Verbesserung des Fußverkehrsangebots zu erstellen.

13. Bezugnehmend auf die Sitzung des Lenkungskreises Rad vom 17.03.22 wird das Mobilitätsreferat beauftragt, die Erweiterung des Lenkungskreises Radverkehr zum Lenkungskreis Fuß- und Radverkehr mit der ersten Sitzung nach der Besetzung der Fußverkehrsbeauftragten-Stelle im Mobilitätsreferat vorzunehmen.
14. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, dafür Sorge zu tragen, dass die Mittel aus der Nahmobilitätspauschale ab sofort entsprechend den Ausführungen zu StR-Antrag Nr. 20-26 / A 01672 in Kapitel 12 im Vortrag des Referenten ausschließlich für den Fuß- und Radverkehr zweckgebunden verwendet werden.
15. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, zukünftig alle anstehenden Baumaßnahmen unter stärkerem Einbezug einer Fußverkehrsperspektive zu planen.
16. Das Baureferat wird gebeten, die notwendigen Personalressourcen und Finanzmittel für die Einführung der Meldekategorien „Fahrbahn beschädigt“, „Geh- und Radweg beschädigt“ in der Plattform „Mach München besser!“ zu ermitteln und im Rahmen der folgenden Eckdatenverfahren anzumelden.
17. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, die für das Jahr 2023 benötigten Auszahlungsmittel aus der Nahmobilitätspauschale für Vergaben im Rahmen der strategischen Fußverkehrsplanung in Höhe von 130.000 Euro als Mittelbereitstellung auf dem Büroweg durch Umschichtung vom Baureferat durch die Stadtkämmerei bereitstellen zu lassen. Die erforderlichen Mittel wurden in der Sitzung des Lenkungskreises Radverkehr am 12.10.2022 beschlossen.
18. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, die einmalig erforderlichen Haushaltsmittel in Höhe von 130.000 Euro für Vergaben im Rahmen der strategischen Fußverkehrsplanung bei der Haushaltsplanaufstellung in 2023 bei der Stadtkämmerei anzumelden.
19. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, sich für Veränderungen des Straßenverkehrsrechts zugunsten der Sicherheit und Förderung des Fußverkehrs gemäß den Ausführungen in Kapitel 7.3 im Vortrag des Referenten einzusetzen.
20. Der Antrag Nr. 14-20 / A 05252 der Stadtratsfraktion CSU vom 18.04.2019 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt
21. Der Antrag Nr. 14-20 / A 05852 der Stadtratsfraktion SPD vom 04.09.2019 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
22. Der Antrag Nr. 14-20 / A 05853 der Stadtratsfraktion SPD vom 04.09.2019 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
23. Der Antrag Nr. 14-20 / A 05854 der Stadtratsfraktion SPD vom 04.09.2019 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
24. Der Antrag Nr. 14-20 / A 05855 der Stadtratsfraktion SPD vom 04.09.2019 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
25. Der Antrag Nr. 14-20 / A 05857 der Stadtratsfraktion SPD vom 04.09.2019 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.

26. Der Antrag Nr. 14-20 / A 06047 der Stadtratsfraktion SPD vom 11.10.2019 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
27. Der Antrag Nr. 14-20 / A 06639 der Stadtratsfraktion Die Grünen – Rosa Liste vom 31.01.2020 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
28. Der Antrag Nr. 14-20 / A 06640 der Stadtratsfraktion Die Grünen – Rosa Liste ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
29. Der Antrag Nr. 14-20 / A 06642 der Stadtratsfraktion Die Grünen – Rosa Liste ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
30. Der Antrag Nr. 14-20 / A 06644 der Stadtratsfraktion Die Grünen – Rosa Liste vom 31.01.2020 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
31. Der Antrag Nr. 14-20 / A 06645 der Stadtratsfraktion Die Grünen – Rosa Liste vom 31.01.2020 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
32. Der aufgegriffenen Antrag Nr. 14-20 / A 06647 der Stadtratsfraktion Die Grünen – Rosa Liste vom 31.01.2020 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
33. Der Antrag Nr. 14-20 / A 06648 der Stadtratsfraktion Die Grünen – Rosa Liste vom 31.01.2020 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
34. Der Antrag Nr. 20-26 / A 01087 der Stadtratsfraktionen Die Grünen – Rosa Liste und SPD / Volt vom 19.02.2021 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
35. Der Antrag Nr. 20-26 / A 01672 der Stadtratsfraktion ÖDP / Freie Wähler vom 14.07.2021 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
36. Der Antrag Nr. 20-26 / A 02647 der Stadtratsfraktion CSU / Freie Wähler vom 12.04.2022 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
37. Der Antrag Nr. 20-26 / A 02646 der Stadtratsfraktion CSU / Freie Wähler vom 12.04.2022 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
38. Der Antrag Nr. 20-26 / A 02645 der Stadtratsfraktion CSU / Freie Wähler vom 12.04.2022 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
39. Der Antrag Nr. 20-26 / A 02644 der Stadtratsfraktion CSU / Freie Wähler vom 12.04.2022 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
40. Der Antrag Nr. 20-26 / A 02701 der Stadtratsfraktion CSU / Freie Wähler vom 06.05.2022 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
41. Der Antrag Nr. 20-26 / A 02702 der Stadtratsfraktion CSU / Freie Wähler vom 06.05.2022 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
42. Der Antrag Nr. 20-26 / A 02703 der Stadtratsfraktion CSU / Freie Wähler vom 06.05.2022 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
43. Der Antrag Nr. 20-26 / A 02704 der Stadtratsfraktion CSU / Freie Wähler vom 06.05.2022 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.

44. Der Antrag Nr. 20-26 / A 02705 der Stadtratsfraktion CSU / Freie Wähler vom 06.05.2022 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
45. Der Antrag Nr. 20-26 / A 02707 der Stadtratsfraktion CSU / Freie Wähler vom 06.05.2022 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
46. Der Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss

nach Antrag

Über den Beratungsgegenstand wird durch die Vollversammlung des Stadtrates endgültig entschieden.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der Vorsitzende

Der Referent

Ober-/Bürgermeister

Georg Dunkel
Berufsmäßiger Stadtrat

IV. Abdruck von I. - III.

Über die Verwaltungsabteilung des Direktoriums, Stadtratsprotokoll (SP)
an das Direktorium Dokumentationsstelle
an das Revisionsamt
an die Stadtkämmerei
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

V. WV Mobilitätreferat GL5
zur weiteren Veranlassung.

Zu V.:

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An das Direktorium HA II – BA (4x)
3. An das Direktorium HA II/V 1
4. An die Bezirksausschüsse 01-25
5. An das Baureferat
6. An das Kreisverwaltungsreferat
7. An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
8. An das IT-Referat
9. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung
10. An das Referat für Klima und Umweltschutz
11. An das Mobilitätsreferat GL
12. An das Mobilitätsreferat GB1
13. An das Mobilitätsreferat GB2
14. An die Stadtwerke München GmbH
15. An den Behindertenbeirat
16. An den Seniorenbeirat
17. An die Gleichstellungsstelle
mit der Bitte um Kenntnisnahme
18. Mit Vorgang zurück zum Mobilitätsreferat – GB1-23

**Am
Mobilitätsreferat GL-Beschlusswesen**