



Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus
80331 München

Stadträtin Alexandra Gaßmann
Stadträtin Sabine Bär

ANTRAG

18.04.2019

Konzept für kurze Strecken in der Stadt

Die Landeshauptstadt München wird beauftragt ein Konzept zu erarbeiten, das vor allem älteren und mobilitätseingeschränkten Personen als Ergänzung zum öffentlichen Nahverkehr dient. Damit sollen kurze Strecken besser zurückgelegt und die Ziele leichter erreicht werden. Zudem soll sichergestellt werden, dass dieser Personenkreis diese Neuerung bevorzugen kann.

Begründung:

Um die Wege innerhalb der Fußgänger- und Einkaufsbereiche besser zurückzulegen, bedarf es einer guten Lösung für die Verbindungen zu den bereits bestehenden Stationen des ÖPNV.

Auch kurze Strecken sind für mobilitätseingeschränkte Personen eine große Herausforderung.

Gute Beispiele für die Einführung solcher Konzepte bieten die Städte Wien, Passau, Dachau, Lindau und Regensburg.

Initiative:
Alexandra Gaßmann
Stadträtin

Sabine Bär
Stadträtin



MünchenSPD Stadtratsfraktion • Rathaus • 80313 München

Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus

München, 04.09.2019

München - Stadt zu Fuß II

Antrag

Die Verwaltung wird um die Bereitstellung einer Fußgänger*innen-App gebeten bzw. um die Integration einer solchen in eine bereits bestehende Mobilitäts-App. Angeboten werden soll ein Fußgänger-Stadtplan sowie ein Spazierwegenetz, das auch Hinweise auf Beschilderungen im öffentlichen Raum beinhaltet. Mit der Entwicklung und Bereitstellung einer Fußgänger-App soll das Zufußgehen für Einwohner*innen wie für Tourist*innen attraktiv gemacht werden.

Begründung

Zu Fuß machen wir Besorgungen, erledigen Einkäufe, bringen Kinder zu Schule, Kita oder Sport, gehen zum öffentlichen Nahverkehr oder einfach nur spazieren und nehmen dabei unsere Umgebung auf eine entschleunigte Form wahr. Zufußgehen ist gesund.

Mit Hilfe der Fußgänger-App können nicht nur die kürzesten Verbindungen zwischen zwei Punkten, sondern auch die mit den meisten Sehenswürdigkeiten und dem größten Erholungswert ermittelt werden. Damit soll das Zufußgehen erleichtert und attraktiv gemacht werden.

gez.

Renate Kürzdörfer
Alexander Reissl
Verena Dietl
Christian Müller
Heide Rieke
Christian Vorländer
Bettina Messinger

Ulrike Boesser
Simone Burger
Hans-Dieter Kaplan
Gerhard Mayer
Jens Röver
Julia-Schönfeld-Knor
Marian Offman

Stadtratsmitglieder

MünchenSPD Stadtratsfraktion

Postanschrift: Rathaus, 80313 München
Besuchsanschrift: Rathaus, 80331 München
Tel.: 089-23392627, Fax: 089-23324599
E-Mail: spd-rathaus@muenchen.de
www.spd-rathaus-muenchen.de

 **SPD-STADTRATSFRAKTION**

MünchenSPD Stadtratsfraktion • Rathaus • 80313 München

Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus

München, 04.09.2019

München - Stadt zu Fuß III**Antrag**

Die Verwaltung wird gebeten, eine Service-Hotline in Form einer Rufnummer wie auch einer E-Mail-Adresse für Anregungen aus der Bevölkerung für Verbesserungen im Fußwegenetz einzurichten.

Begründung

Ähnlich der Service-Hotline „Bei Anruf Licht“ beim Baureferat soll eine Rufnummer in Verbindung mit einer E-Mail-Adresse eingerichtet werden, bei der betroffene und engagierte Bürger*innen wie auch ehrenamtliche „Flaneure“, Verbesserungspotenziale im Bereich der Barrierefreiheit und Lücken im Fußverkehrsnetz melden können.

Es werden in vielen Bereichen Gehwege mit parkenden Fahrzeugen verstellt, was eine intensivere Kontrolle nach sich ziehen muss. Kontrolliert werden muss auch das unerlaubte Benutzen der Gehwege durch Rad- und E-Scooter-Fahrer*innen.

Auf schmaleren Gehwegen entstehen oft Engpässe, beispielsweise durch abgestellte Räder und E-Scooter, die Personen mit Kinderwägen oder Rollatoren kaum passieren können, so dass sie auf die Radwege ausweichen müssen. An diesen Stellen könnte z.B. Abhilfe durch konzentrierte Fahrradabstellereinrichtungen geschaffen werden.

Schwachstellen gibt es mancherorts auch, was die Durchgängigkeit und Verknüpfung von Fußwegen betrifft. Gerade regelmäßige Nutzer*innen können wertvolle Hinweise und Anregungen liefern, die betreffenden Situationen zu verbessern. Besonders die Wegeführungen im Bereich von Baustellen müssten regelmäßig überprüft werden.

Die Maßnahmen, die im Zusammenhang mit einer entsprechenden Rufnummer wesentlich schneller erkannt und durchgeführt werden können, reduzieren das Konfliktpotential, das durch das Zusammentreffen verschiedener Mobilitätsformen auf engstem Raum entstehen kann. Abgesehen davon bestehen durch einen solchen Service ggf. auch Einsparungspotenziale bei aufwändigen Vor-Ort-Überprüfungen und damit auch hinsichtlich Personalkapazitäten.

MünchenSPD Stadtratsfraktion

Postanschrift: Rathaus, 80313 München
Besuchsanschrift: Rathaus, 80331 München
Tel.: 089 - 23 39 26 27, Fax: 089 - 23 32 45 99
E-Mail: spd-rathaus@muenchen.de
www.spd-rathaus-muenchen.de

gez.

Renate Kürzdörfer
Alexander Reissl
Verena Dietl
Christian Müller
Heide Rieke
Christian Vorländer
Bettina Messinger

Ulrike Boesser
Simone Burger
Hans-Dieter Kaplan
Gerhard Mayer
Jens Röver
Julia-Schönfeld-Knor
Marian Offman

Stadtratsmitglieder



SPD-STADTRATSFRAKTION

MünchenSPD Stadtratsfraktion • Rathaus • 80313 München

Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus

München, 04.09.2019

München - Stadt zu Fuß IV

Antrag

Die Verwaltung wird gebeten, die großen Straßenkreuzungen innerhalb des Stadtgebiets dahin gehend zu prüfen, ob jede Querungsrichtung über eine Fußgängerampel verfügt und diese gegebenenfalls nachzurüsten.

Begründung

Wir wollen möglichst viele Menschen motivieren, zu Fuß zu gehen. Die Schaffung von direkten Wegeverbindungen und die Vermeidung von Umwegen kann ein Baustein dazu sein.

Zum Beispiel ist der Übergang von der Infanterie- zur Ackermannstraße Richtung Olympiagelände für Fußgänger nur indirekt möglich, da erst drei Fußgängerampeln überquert werden müssen, um den Eingang in den Park zu erreichen.

gez.

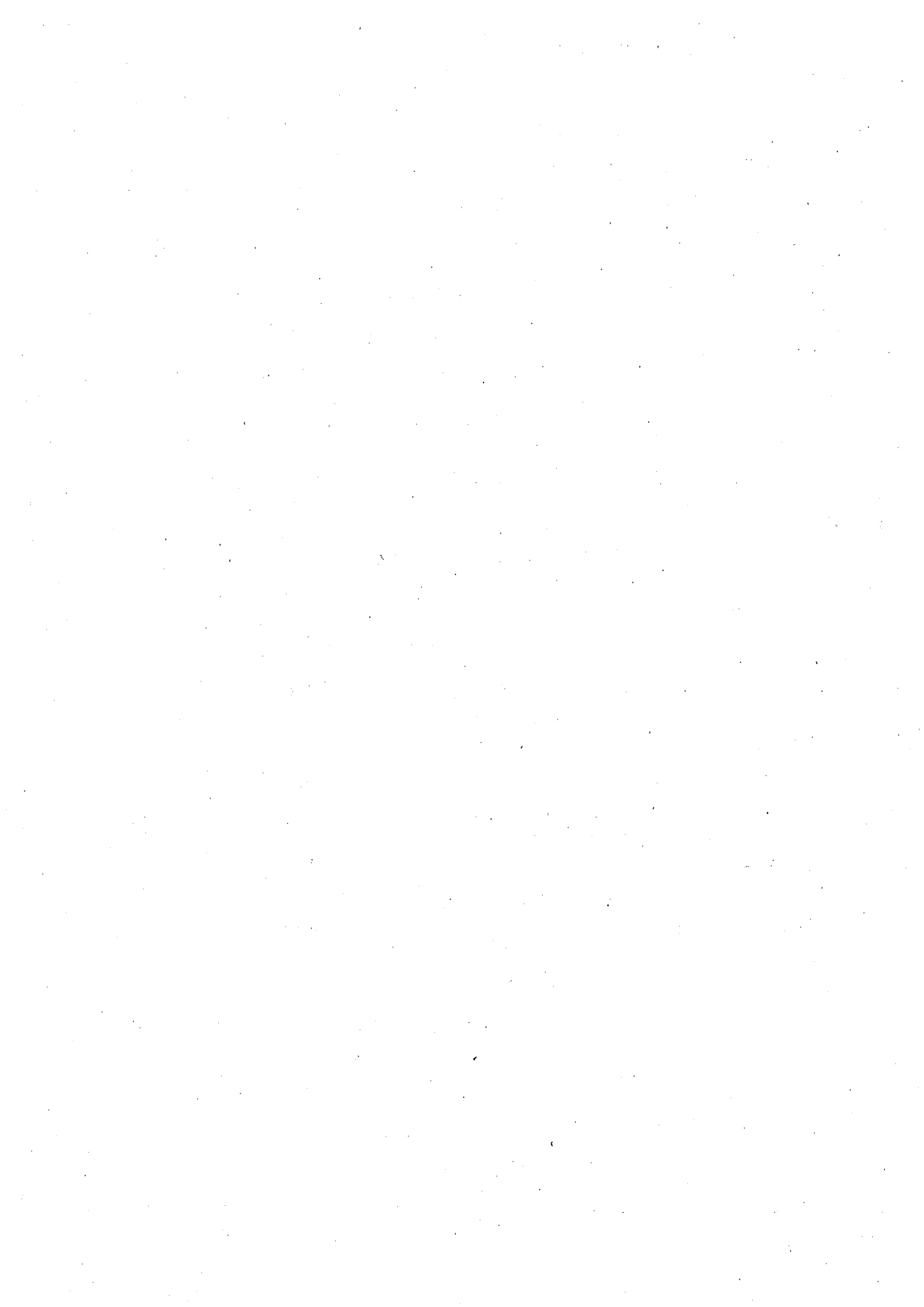
Renate Kürzdörfer
Alexander Reissl
Verena Dietl
Christian Müller
Heide Rieke
Christian Vorländer
Bettina Messinger

Ulrike Boesser
Simone Burger
Hans-Dieter Kaplan
Gerhard Mayer
Julia-Schönfeld-Knor
Marian Offman

Stadtratsmitglieder

MünchenSPD Stadtratsfraktion

Postanschrift: Rathaus, 80313 München
Besuchsanschrift: Rathaus, 80331 München
Tel.: 089 - 23 39 26 27, Fax: 089 - 23 32 45 99
E-Mail: spd-rathaus@muenchen.de
www.spd-rathaus-muenchen.de





SPD-STADTRATSFRAKTION

MünchenSPD Stadtratsfraktion • Rathaus • 80313 München

Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus

München, 04.09.2019

München - Stadt zu Fuß V

Antrag

Die Verwaltung wird gebeten, die großen Straßenkreuzungen innerhalb des Stadtgebiets, die mit Unterführungen statt mit Fußgängerüberwegen ausgestattet sind, dahingehend zu prüfen, ob an den Straßen Fußgängerquerungen und -ampeln eingerichtet werden können und diese gegebenenfalls nachzurüsten.

Begründung

Wir wollen mehr direkte Fußwegeverbindungen schaffen, Umwege vermeiden und zusätzlich weitere Barrierefreiheit schaffen. Je nach Tages- bzw. vor allem Nachtzeit ist für viele Menschen das Benutzen von Unterführungen mit Unbehagen verbunden. Daher halten wir es für sinnvoll, möglichst viele dieser stadträumlichen Situationen zusätzlich mit oberirdischen Querungsmöglichkeiten für Fußgänger*innen auszurüsten, sofern es die Straßen- und Gleisführungen zulassen.

gez.

Renate Kürzdörfer
Alexander Reissl
Verena Dietl
Christian Müller
Heide Rieke
Christian Vorländer
Bettina Messinger

Ulrike Boesser
Simone Burger
Hans-Dieter Kaplan
Gerhard Mayer
Jens Röver
Julia-Schönfeld-Knor
Marian Offman

Stadtratsmitglieder

MünchenSPD Stadtratsfraktion

Postanschrift: Rathaus, 80313 München
Besuchsanschrift: Rathaus, 80331 München
Tel.: 0 89 - 23 39 26 27, Fax: 0 89 - 23 32 45 99
E-Mail: spd-rathaus@muenchen.de
www.spd-rathaus-muenchen.de

MÜNCHEN



SPD

SPD-STADTRATSFRAKTION

MünchenSPD Stadtratsfraktion • Rathaus • 80313 München

Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus

München, 04.09.2019

München - Stadt zu Fuß VII

Antrag

Die Verwaltung wird gebeten, bei der Planung von Straßen und Fußgängerquerungen den Einsatz von „intelligenten“ Ampeln zu prüfen, wie sie ab Herbst 2019 in der Stadt Wien verwendet werden.

Begründung

Eine weitere Maßnahme, um die Sicherheit, insbesondere auch von Kinder beispielsweise auf dem Schulweg, bei der Überquerung von Straßen zu erhöhen, kann die „intelligente“ Ampel sein. Sie erkennt das Bewegungsmuster der Fußgänger*innen und schaltet die Ampel bei Erreichen auf Grün um. Ein Betätigen von Druckknöpfen und das Warten auf Umschalten des Lichtsignals werden durch diese innovative Technik hinfällig.

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.

gez.

Renate Kürzdörfer
Alexander Reissl
Verena Dietl
Christian Müller
Heide Rieke
Christian Vorländer
Bettina Messinger

Ulrike Boesser
Simone Burger
Hans-Dieter Kaplan
Gerhard Mayer
Jens Röver
Julia-Schönfeld-Knor
Marian Offman

Stadtratsmitglieder

MünchenSPD Stadtratsfraktion

Postanschrift: Rathaus, 80313 München
Besuchsanschrift: Rathaus, 80331 München
Tel.: 089-23392627, Fax: 089-23324599
E-Mail: spd-rathaus@muenchen.de
www.spd-rathaus-muenchen.de

MÜNCHEN

SPD

 **SPD-STADTRATSFRAKTION**

MünchenSPD Stadtratsfraktion • Rathaus • 80313 München

Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus

München, 11.10.2019

Mehr Sicherheit im Straßenverkehr für Seniorinnen und Senioren

Antrag

Das Kreisverwaltungsreferat wird gebeten, künftig monatlich mit der jeweils örtlichen Seniorenvertretung sowie mit der Polizei Begehungen an für Seniorinnen und Senioren neuralgischen Verkehrspunkten Begehungen durchzuführen. Der örtliche Bezirksausschuss ist in geeigneter Weise einzubinden.

Begründung

Immer wieder beklagen örtliche Seniorenvertretung - in letzter Zeit zunehmend -, dass Seniorinnen und Senioren, die zumeist zu Fuß unterwegs sind, auf den Gehwegen durch parkende Autos, Fahrräder oder E-Scooter behindert oder durch andere Verkehrsteilnehmende auf den Gehwegen gefährdet werden.

Mit den monatlichen Begehungen, die im Rahmen der ohnehin vorgesehenen Bestreifungen und Rundgängen von KVR und Polizei stattfinden können, kann jeweils zeitnah an möglichen Lösungen gearbeitet werden.

gez.

Christian Müller
Anne Hübner
Dr. Constanze Söllner-Schaar
Helmut Schmid

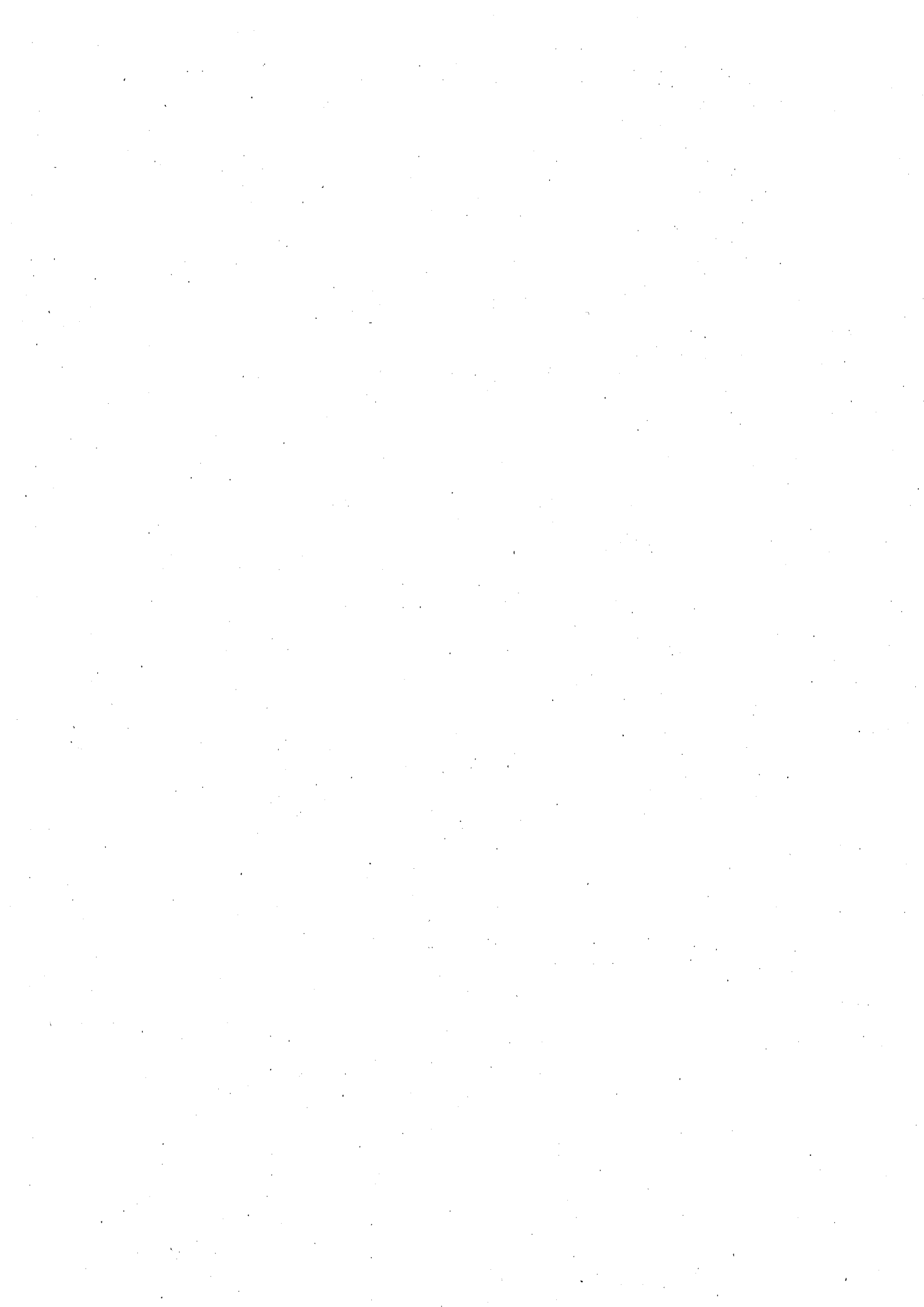
Verena Dietl
Marian Offman
Cumali Naz
Horst Lischka

Jens Röver
Christian Vorländer

Stadtratsmitglieder

MünchenSPD Stadtratsfraktion

Postanschrift: Rathaus, 80313 München
Besuchsanschrift: Rathaus, 80331 München
Tel.: 0 89- 23 39 26 27, Fax: 0 89- 23 32 45 99
E-Mail: spd-rathaus@muenchen.de
www.spd-rathaus-muenchen.de



Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus



München, den 31.01.2020

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

Antrag

1. Die Stadtverwaltung prüft die Einrichtung von Fußgängerzonen und/oder die Möglichkeit dem flächenhaften Querungsbedarf in den Stadtteil- und Quartierszentren durch eine Straßengestaltung im Sinne von Shared Space entgegenzukommen. Dies gilt insbesondere für

- die Augustenstraße zwischen Gabelsberger und Theresienstraße
- die Weißenburgerstraße
- die Reichenbachstraße
- die Hohenzollernstraße zwischen Kurfürstenplatz und Leopoldstraße
- die Durchfahrt beim Rotkreuzplatz
- den Tegernseer Platz (Bereich Telapost)

2. Die Bezirksausschüsse werden gebeten, hierfür weitere Straßen in ihren Stadtteil- und Quartierszentren zu benennen.

Begründung:

Die Münchnerinnen und Münchner legen ein Viertel ihrer Wege zu Fuß zurück. Eine bessere Aufenthaltsqualität und komfortable Gehbereiche zum Flanieren sind daher ein Gewinn für alle. Zufußgehen ist gesund, belebt den Straßenraum, stärkt soziale Kontakte und die lokale Wirtschaft.

Insbesondere Seniorinnen und Senioren sowie Kinder sind darauf angewiesen, sich in ihrem Nahbereich sicher zu Fuß bewegen zu können. Die selbstständige Mobilität von Kindern ist eine wichtige Voraussetzung für ihre Entwicklung.

Stadtteil und Quartierszentren sind von großer Bedeutung für eine polyzentrische Stadtentwicklung. Es ist daher sinnvoll, ihre Attraktivität durch ansprechende Straßenräume zu erhöhen, die weniger vom Auto dominiert sind und so das Zufußgehen angenehmer machen. Fußgängerzonen und im Sinne von Shared Space gestaltete Bereiche kommen zudem den flächenhaften Querungsbedarfen in Straßen mit zahlreichen Geschäften entgegen.

Fraktion Die Grünen-Rosa Liste

Initiative:

Paul Bickelbacher, Katrin Habenschaden, Herbert Danner, Anna Hanusch, Sabine Nallinger.

Mitglieder des Stadtrats

Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus



München, den 31.01.2020

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

Antrag

1. Die LH München legt ein Zebrastreifenprogramm auf und prüft wohlwollend die Vorschläge von Bezirksausschüssen und Bürger*innen. Ziel ist die Umsetzung von ca. 50 Zebrastreifen pro Jahr.
2. Die LH München legt ein Programm für Gehwegnasen (Gehwegvorstreckungen) auf, die Querungen erleichtern und die Abstellsituation für den Radverkehr verbessern. Ziel ist die Umsetzung von ca. 50 Kreuzungen mit Gehwegnasen pro Jahr.
3. Die LH München überprüft schrittweise die Ampelschaltungen auf ihre Fußgängerfreundlichkeit und nimmt bei Bedarf Verbesserungen vor. Eine der ersten Maßnahmen ist die oberirdische Ampelquerung am Stachus.
4. Spätestens im Rahmen von örtlichen Straßenbaumaßnahmen werden fehlende Ampelfurten ergänzt, die den Zufußgehenden bisher große Zeitverluste und Umwege abverlangen (z.B. fehlende Querung auf der Nordseite der Kreuzung Lindwurm-/Ruppert-/Poccistraße).

Begründung:

Die Münchnerinnen und Münchner legen ein Viertel ihrer Wege zu Fuß zurück. Eine bessere Aufenthaltsqualität und komfortable Gehbereiche zum Flanieren sind daher ein Gewinn für alle. Zufußgehen ist gesund, belebt den Straßenraum, stärkt soziale Kontakte und die lokale Wirtschaft.

Insbesondere Seniorinnen und Senioren sowie Kinder sind darauf angewiesen, sich in ihrem Nahbereich sicher zu Fuß bewegen zu können. Die selbstständige Mobilität von Kindern ist eine wichtige Voraussetzung für ihre Entwicklung.

Zebrastreifen sind die komfortabelsten Querungshilfen für Zufußgehende – quasi ein roter Teppich. Sie sind im Vergleich zu Fußgängerampeln wegen der kürzeren Wartezeiten aber auch vorteilhaft für den Autoverkehr. Berlin hat eigens eine referatsübergreifende Kommission gegründet, welche die Vorschläge für Zebrastreifen prüft – evtl. ein Vorbild für München.

Die viel zu starren Einsatzgrenzen bezüglich der Menge der vorbeifahrenden Kfz und des querenden Fußverkehrs sind derzeit nach dem Vorbild Baden-Württembergs in Überarbeitung. Aber auch schon heute lassen sie sich großzügiger auslegen.

Gehwegnasen bzw. Gehwegvorstreckungen erleichtern allen Zufußgehenden, aber insbesondere Kindern und Mobilitätseingeschränkten, die Querung der Straße. Die Sichtbeziehungen werden deutlich verbessert – mit entsprechenden Vorteilen für die Verkehrssicherheit. Die geschickte Anlage von Fahrradbügeln, die die Querung nicht behindern darf, verhindert ein Verparken durch Kfz und schafft zugleich Fahrradstellplätze. Ampeln sollten den Zufußgehenden die Überquerung von Straßen bei angemessenem Schrittempo in einem Zug ermöglichen. Möglichst generell, aber zumindest außerhalb der Hauptverkehrszeiten, sollten die Umlaufzeiten verkürzt werden, damit sich die Wartezeiten verringern. Im Umfeld von Seniorenheimen und Alten-Service-Zentren sollten die Grünzeiten für die Zufußgehenden verlängert werden, damit sich auch langsamere Zeitgenossen beim Queren der Straße wohlfühlen.

Fehlende Furten zwingen Zufußgehende zu einem Umweg über drei Furten mit den entsprechenden Wartezeiten. Derartige Verkehrsführung behindern den Fußverkehr und sind geeignet, den Menschen das Zufußgehen zu verleiden.

Fraktion Die Grünen-Rosa Liste

Initiative:

Paul Bickelbacher,
Katrín Habenschaden,
Herbert Danner
Anna Hanusch
Sabine Nallinger

Mitglieder des Stadtrates

Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus



München, den 31.01.2020

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

Antrag

Die LH München führt auf Stadtbezirksebene Stadtviertelkonzepte zur Nahmobilität durch mit dem Ziel, die Wege zu Fuß, mit dem Rad und ähnlichen stadtverträglichen Verkehrsmitteln zu verbessern. Dies erfolgt unter vielfältiger Beteiligung der Bürger*innen. Ein Projekt sollte auf ca. zwei Jahre angesetzt werden. Pro Jahr sollten ca. fünf Projekte durchgeführt werden, sodass bis 2026 alle Stadtbezirke betrachtet werden können. Die aus den Projekten resultierenden Maßnahmen sind zügig umzusetzen.

Begründung:

Die Münchnerinnen und Münchner legen ein Viertel ihrer Wege zu Fuß zurück. Eine bessere Aufenthaltsqualität und komfortable Gehbereiche zum Flanieren sind daher ein Gewinn für alle. Zufußgehen ist gesund, belebt den Straßenraum, stärkt soziale Kontakte und die lokale Wirtschaft.

Insbesondere Seniorinnen und Senioren sowie Kinder sind darauf angewiesen, sich in ihrem Nahbereich sicher zu Fuß bewegen zu können. Die selbstständige Mobilität von Kindern ist eine wichtige Voraussetzung für ihre Entwicklung.

Aufgrund der geringen Distanzen der Nahmobilität und der Ortskenntnis der Bürger*innen als örtliche Expert*innen ist die Stadtbezirksebene geeignet, die vielen kleinen Maßnahmen zu identifizieren und zu diskutieren, die das Zufußgehen und das Radfahren im Stadtviertel attraktiver machen. Dementsprechend sollten die Vorschläge der Bürger*innen gesammelt und systematisch aufbereitet werden, so dass sie im Gesamten betrachtet, diskutiert und priorisiert werden können. Ein Vorbild könnte das Stadtviertelkonzept Nahmobilität Ludwigsvorstadt – Isarvorstadt sein. Unter vielfältiger Beteiligung der Bevölkerung wurden dort ca. 500 Maßnahmen vorgeschlagen, die zu 120 Maßnahmen zusammengefasst wurden, von denen inzwischen bald die Hälfte umgesetzt werden konnte.

Fraktion Die Grünen-Rosa Liste

Initiative:

Paul Bickelbacher, Katrin Habenschaden, Herbert Danner, Anna Hanusch, Sabine Nallinger.

Mitglieder des Stadtrates

Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus



München, den 31.01.2020

München gut zu Fuß unterwegs VI – Ein Fußgängerstadtplan für München

Antrag

1. Die LH München gibt einen Fußgängerstadtplan heraus. In ihm sind die für Zufußgehenden wichtigen Informationen enthalten wie

- Durchlässe und Passagen, die Zufußgehenden vorbehalten sind
- besonders attraktive Wege und spezielle Routen (z.B. Kulturgeschichtspfade)
- Trinkbrunnen und öffentliche Toiletten
- ÖV-Haltestellen

2. Idealerweise wird der Fußgängerstadtplan wie in Zürich mit einem ÖV-Stadtplan kombiniert. Ebenso wie in Zürich könnte sich auf der Rückseite der Radlstadtplan befinden, so dass die Anzahl der Stadtpläne sich in Grenzen hält.

3. Aufgrund des erforderlichen Maßstabs (ca. 1:10.000) bedarf es ggf. mehrerer Pläne, um das gesamte Stadtgebiet abzudecken. Vorrang sollte der Bereich innerhalb des Mittleren Rings haben.

4. Gemeinsam mit Vereinen und Verbänden und Bezirksausschüssen sollten Stadtwanderrouen quer durch die Stadt erarbeitet werden, die im Plan dargestellt werden.

Begründung:

Ein Fußgängerstadtplan erleichtert die Orientierung und bietet Informationen, die bei Google-Maps und vergleichbaren Portalen nicht angeboten werden. Er ist zugleich ein Mittel, um das Zufußgehen zu thematisieren und dafür zu werben.

Fraktion Die Grünen-Rosa Liste

Initiative:

Paul Bickelbacher, Katrin Habenschaden, Herbert Danner, Anna Hanusch, Sabine Nallinger.

Mitglieder des Stadtrates

Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus



München, den 31.01.2020

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

Antrag

1. Das Orientierungssystem der Stadt München wird in den nächsten Schritten über die Altstadt hinaus auf den Bereich innerhalb des Mittleren Rings zuzüglich Pasing, die zentralen Bereiche Neuhausens und große Neubaugebiete erweitert. Letztlich sollte das Orientierungssystem die Stadt komplett abdecken.
2. Dabei wird geprüft ob das aufwändige System mit Beleuchtung und W-LAN im Rahmen der Erweiterung vereinfacht werden sollte.

Begründung:

Das Orientierungssystem der LH München beschränkt sich bisher auf zehn geplante Stelen in der Altstadt und im Kunstareal, von denen wg. Baustellen etc. bisher nur sieben errichtet werden konnten. Das Orientierungssystem ist aber auch für Einheimische interessant, die ihre ausgetretenen Pfade verlassen wollen. Ein großer Vorteil ist neben der Richtungsangabe die Entfernungs- oder Zeitangabe, da auch Einheimische häufig überrascht sind, wie nah ein Ziel tatsächlich ist. London hat sein Leitsystem u.a. eingeführt, damit Einheimische und Touristen ermutigt werden, zu Fuß zu gehen, anstatt eine Station mit der sowieso überlasteten U-Bahn zu fahren. Angesichts der Überlastung der zentralen U-Bahn-Abschnitte in München könnte dies ein Vorbild für München sein. London ist in jedem Fall vorbildlich hinsichtlich der flächenhaften Ausdehnung des Orientierungssystems auf das gesamte Stadtgebiet – auch 10 km von der Innenstadt entfernt.

Fraktion Die Grünen-Rosa Liste

Initiative:

Paul Bickelbacher, Katrin Habenschaden, Herbert Danner, Anna Hanusch, Sabine Nallinger.

Mitglieder des Stadtrates

Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus



München, den 31.01.2020

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

Antrag

1. In der Stadtverwaltung wird ein(e) Fußverkehrsbeauftragt(e) benannt die/der – vergleichbar dem Radverkehrsbeauftragten – die Interessen der Zufußgehenden vertritt.
2. Der Lenkungskreis Radverkehr wird zum Lenkungskreis Nahmobilität erweitert, in dem zukünftig sowohl die Themen des Zufußgehens als auch des Radfahrens besprochen werden.
3. Die/der Fußverkehrsbeauftragt(e) entwickelt mit den dafür relevanten Kolleg*innen der Verwaltung und unter Beteiligung der Bürger*innen eine Fußverkehrsstrategie für München, die als Basis für ein darauf aufbauendes Programm dient.

Begründung:

Bei der Umsetzung der Verkehrswende kommt dem Fußverkehr als Basismobilität und Teil der aktiven Mobilität bzw. der Nahmobilität erhebliche Bedeutung zu. Um den spezifischen Anforderungen der Zufußgehenden gerecht zu werden, empfiehlt es sich, eine(n) kundige(n) Sachwalter(in) zu benennen, die/der sich mit Priorität darum kümmert und den Kolleg*innen aus der Verwaltung sowie den Bürger*innen als Ansprechpartner*in zur Verfügung steht.

Um Synergieeffekte zu nutzen und damit nicht zu viele Gremien entstehen, sollte der Lenkungskreis Radverkehr um das Thema Zufußgehen erweitert werden. Die Vorbereitung obliegt dann beiden Beauftragten gemeinsam.

Auch wenn es sich beim Zufußgehen in München nicht um ein neues Thema handelt, so sollte dem Thema zukünftig höhere Priorität zukommen, die in einer Fußverkehrsstrategie vertieft wird. Es gibt hierfür auch einen aktuellen Handlungsleitfaden von FUSS e.V., der in Zusammenarbeit mit und gefördert vom Umweltbundesamt entstanden ist.

Fraktion Die Grünen-Rosa Liste

Initiative:

Paul Bickelbacher, Katrin Habenschaden, Herbert Danner, Anna Hanusch, Sabine Nallinger.

Mitglieder des Stadtrates

Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus



München, den 31.01.2020

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

Antrag

1. Die Referat für Stadtplanung und Bauordnung zählt zukünftig systematisch den Fußverkehr.
2. Die Verwaltung stellt mit überschaubarem Aufwand, ggf. ähnlich der Methodik der TU Wien, die ungefähren Gehwegbreiten übersichtlich dar und stellt diese Pläne den Bezirksausschüssen und der Öffentlichkeit zur Verfügung.
3. Die Verwaltung prüft das Instrument Walkability-Index und Walk-Score im Hinblick auf ihre Praxistauglichkeit für die Analyse und die Verbesserung des Zufußgehens in München.

Begründung:

Bisher wird nur der Kfz-Verkehr und Radverkehr systematisch gezählt. Mit modernen Zählgeräten kann auch die Anzahl der Zufußgehenden erfasst werden. Dies ist für viele Zwecke hilfreich, u.a. für die Restbreiten bei der Genehmigung von Freischankflächen. Die TU Wien hat mittels einer Auswertung digitaler Daten für alle Wiener Stadtbezirke die Gehsteigbreiten nach Breitenklassen eingetragen und für die Öffentlichkeit im Internet zur Verfügung gestellt. Eine solche Übersicht ist für gerade für Bezirksausschüsse zu vielen Themen des Öffentlichen Raumes hilfreich (siehe z.B. den Link zum 6. Bezirk Mariahilf https://www.fvv.tuwien.ac.at/fileadmin/mediapool-verkehrsplanung/Institut/Kompetenzfelder/Fussverkehr/6.____Mariahilf.pdf)

Im englischsprachigen Raum gewinnen die Kerndaten Walkability-Index und Walking-Score zunehmend Anwendung in der Stadt- und Verkehrsplanung sowie in der Gesundheitsvorsorge. Es ist zu klären, inwieweit hier praxistaugliche Werkzeuge für die Verbesserung der Zufußgehens in München genutzt werden können.

Fraktion Die Grünen-Rosa Liste

Initiative:

Paul Bickelbacher, Katrin Habenschaden, Herbert Danner, Anna Hanusch, Sabine Nallinger.

Mitglieder des Stadtrates



München, den 19.02.2021

Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter

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

Antrag

Das Mobilitätsreferat und das Referat für Stadtplanung und Bauordnung werden beauftragt, mehr verkehrsberuhigte Bereiche laut StVO für München zu ermöglichen. Dies erfolgt in Neubaugebieten bevorzugt im Rahmen der Bebauungsplanung durch satzungsgemäße Festsetzung.

In Bestandsgebieten werden geeignete Straßen identifiziert und – ggf. mit geringen baulichen Anpassungen – umgesetzt.

Begründung:

Von der Münchner Bürgerschaft insbesondere von Seiten der Genossenschaften wird zunehmend der Wunsch geäußert, für Neubaugebiete eine lebendigere und abwechslungsreichere Straßenraumgestaltung zu ermöglichen, z. B. im Rahmen von verkehrsberuhigten Bereichen. Die Nachbargemeinden Münchens nutzen dieses verkehrsrechtliche Instrument bereits in großem Maße. Auch die LH München sollte zukünftig öfter davon Gebrauch machen.

In den durch das Schild Verkehrsberuhigter Bereich beschilderten Straßen, umgangssprachlich häufig als Spielstraße bezeichnet, dürfen Zufußgehende die Straße in ihrer ganzen Breite nutzen. Es gilt Schrittgeschwindigkeit. Parken ist nur in speziell gekennzeichneten Flächen möglich. Damit ergeben sich die folgenden Vorteile:

- Verkehrsrechtliche Regelungen im Sinne von „Shared Spaces“ machen den öffentlichen Straßenraum attraktiver, da der gesamte Straßenraum auch von Fußgänger*innen und ggf. zum Spielen genutzt werden kann.
- Es kann versiegelte Fläche zugunsten der aus Klimaschutzgründen notwendigen Begrünung eingespart werden.
- Im Vergleich zu konventionellen Straßen erhöhen sich die Freiräume für die Gestaltung, sodass diese Straßen ihrer Funktion als multifunktionaler Freiraum besser gerecht werden. Verkehrsberuhigte Bereiche können gemäß dem ortsspezifischen Bedarf gestaltet werden und damit mehr Identität stiften.

Das Münchner KVR betrachtete bisher 150 Kfz/Stunde in der Spitzenstunde als Obergrenze für Verkehrsberuhigte Bereiche. Der Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. (GDV) mit der eigenen Unfallforschung der Versicherer, sieht dagegen Vorteile für die Verkehrssicherheit noch bei Verkehrsmengen bis zu 4.000 Kfz am Tag, was ca. 400 Kfz/Stunde in den Spitzenstunden entspricht. Die Unfallforschung der Versicherer ist der Auffassung, dass verkehrsberuhigte Bereiche bei entsprechender Gestaltung ein geeignetes Mittel zur Verbesserung der Sicherheit und Aufenthaltsqualität sind *.

Zudem können durch den – vom Stadtrat beschlossenen – Bau von Quartiersgaragen die Verkehrsmengen im Kfz-Verkehr reduziert werden, sodass sich auch damit neue Gestaltungsspielräume eröffnen.

Fraktion Die Grünen – Rosa Liste

Initiative:

Christian Smolka
Paul Bickelbacher
Mona Fuchs
Sofie Langmeier
Gudrun Lux
Angelika Pilz-Strasser
Florian Schönemann
Bernd Schreyer
Sibylle Stöhr
David Süß

Mitglieder des Stadtrates

SPD/Volt – Fraktion

Andreas Schuster
Nikolaus Gradl
Christian Müller
Kathrin Abele
Simone Burger
Roland Hefter
Felix Sproll
Micky Wenngatz

Mitglieder des Stadtrates

* <https://www.gdv.de/de/medien/aktuell/verkehrsberuhigte-bereiche-haben-sich-bewaehrt-19346>



An den Oberbürgermeister
der Landeshauptstadt München
Herrn Dieter Reiter
Rathaus, Marienplatz 8
80331 München

München, 14.07.2021

Antrag:

Nahmobilitätspauschale für Fuß- und Radverkehr einsetzen

Die Stadtverwaltung legt dem Stadtrat eine Aufstellung, in der die Verwendungszwecke der Nahmobilitätspauschale festgelegt werden, zur Beschlussfassung vor.

Begründung:

Die Nahmobilitätspauschale ist 2009 aus der „Radverkehrspauschale“ hervorgegangen und wurde seitdem mehrfach erhöht, zuletzt 2019 auf 25 Mio. Euro jährlich.¹ Der Verwendungszweck dieser Pauschale wurde jedoch bislang nicht klar festgelegt, was nun per Stadtratsbeschluss nachgeholt werden soll. Eine solche Festlegung für Pauschalen ist durchaus üblich und z.B. bei der Pauschaler Allgemeiner Straßenbau² und der Freiraumpauschale³ bekannt.

Es soll festgelegt und öffentlich werden, wofür die Gelder aus der Nahmobilitätspauschale eingesetzt werden können und wofür nicht. Die einzelnen Maßnahmen sind größtenteils nicht stadtratspflichtig, sondern werden verwaltungsintern umgesetzt. Es ist zu befürchten, dass ohne eine Festlegung der ursprüngliche Zweck zu kurz kommt: die unbürokratische Förderung von Fuß- und Radverkehr durch investive Maßnahmen im Baubereich.

Für die Verwendung aufgeführt, jedoch inhaltlich nicht näher festgelegt, wurden bisher z.B. „Maßnahmen zur Weiterentwicklung des Radverkehrs in den Handlungsfeldern Infrastruktur, Verkehrssicherheit, Kommunikation, Fahrradtourismus, Elektromobilität, Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln, Mobilität und Verkehrserziehung“⁴, des Weiteren die „Sanierung und Verbesserung von Radwegen, Fahrradstraßen sowie Fahrbahnen des Erschließungsstraßennetzes im Haupt- und Nebenroutennetz des Radverkehrs, Fuß- und Radverkehrsverbindungen in Grünzügen und in Grünanlagen, Beseitigung von Schrotträdern, anwohnerverträgliche Beleuchtung an Rad- und Fußwegegen, Fahrradabstellanlagen und der vermehrte Austausch von Lichtsignalanlagen an Knotenpunkten mit neuen Radverkehrsführungen“.⁵ Was z.B. die Planung des Bahnhofsvorplatzes und eine stadtweite, allgemeine Mobilitätsstrategie mit den aufgeführten Verwendungszwecken zu tun haben soll, erschließt sich nicht. Eine Festlegung der gültigen Verwendungszwecke ist daher dringend nötig.

Initiative:

Sonja Haider
Mobilitätspolitische Sprecherin
Stadträtin

Tobias Ruff
Baupolitischer Sprecher
Stadtrat

Dirk Höpner
Planungspolitischer Sprecher
Stadtrat

Nicola Holtmann
Stadträtin

¹ 03.12.2019 Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 16059

² 24.10.2017 Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V09981

³ 04.07.2021 Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V09229

⁴ 29.07.2015 Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 02702

⁵ 03.12.2019 Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 16059



Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / 07472 **Anlage 17**

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

ANTRAG

An Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter

Rathaus, Marienplatz 8, 80331 München



12.04.2022

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

Die Stadtverwaltung wird beauftragt, bei den Fußgängerampeln in der Landeshauptstadt München eine Anzeige der Dauer der jeweiligen Grünphase anzubringen, damit vor allem Kinder und ältere Fußgänger die Situation besser einschätzen können.

Begründung

Zunehmend beklagen sich Menschen, dass sie es nicht rechtzeitig in der zur Verfügung stehenden Zeit einer grünen Ampelphase schaffen, eine Straße zu überqueren. Nicht nur lebensältere oder mobilitätseingeschränkte Menschen, sondern auch Kinder stehen in der Hauptverkehrszeit etwa auf der Mittelinsel auf dem Mittleren Ring, da sie die Dauer der Grünphase nicht einschätzen können. Viele entwickeln ein Gefühl der Unsicherheit oder wissen sogar nicht, wie sie sich richtig verhalten sollten, obwohl sie eigentlich immer die Querung beenden dürfen. Hilfreich ist dabei eine Zeitanzeige, die den Fußgängern als Orientierung dient.

Ulrike Grimm (Initiative)
Stadträtin

Sabine Bär
Stadträtin

Alexandra Gaßmann
Stadträtin

Dr. Evelyne Menges
Stv. Fraktionsvorsitzende

Heike Kainz
Stadträtin

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / 07472 **Anlage 18**

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

ANTRAG

An Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter

Rathaus, Marienplatz 8, 80331 München



12.04.2022

Fußgänger brauchen Sicherheit III: Radwegequerung

Die Stadtverwaltung wird aufgefordert alle Stellen, bei denen Radfahrer Gehwege queren, zu markieren bzw. Fahrradampeln anzubringen. Zebrastreifen sind über den Radweg hinaus zu verlängern. Haltestellen von Bus und Trambahnen, die direkt an Radwegen liegen, sind besonders deutlich zu kennzeichnen. Die MVG wird gebeten, entsprechende Durchsagen bei anrainenden Radwegen an Haltestellen vorzunehmen.

Begründung

Häufig kommt es an Orten, an denen Fußgänger Radwege queren müssen zu gefährlichen Situationen mithin zu Kollisionen mit Radfahren. Deshalb müssen Haltemarkierungen auf den Radwegen bei sog. Bedarfsampeln angebracht werden. An Haltestellen sind die Aussteigenden mit Ansage darauf hinzuweisen, dass sie einen Radweg queren. Die Radwege sollten dort zudem farblich abgesetzt sein, damit die Fußgänger und Radfahrer aufmerksamer sind.

Ulrike Grimm (Initiative)
Stadträtin

Sabine Bär
Stadträtin

Alexandra Gaßmann
Stadträtin

Dr. Evelyne Menges
Stv. Fraktionsvorsitzende

Heike Kainz
Stadträtin

Hans-Peter Mehling
Stadtrat

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / 07472 **Anlage 19**

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

ANTRAG

An Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter

Rathaus, Marienplatz 8, 80331 München



12.04.2022

Fußgänger brauchen Sicherheit IV: Baustellenabsicherung

Die Stadtverwaltung erhöht die Kontrollen der Baustellenabsicherung bei Gehwegen. Gerade bei baulichen Maßnahmen mit Verschiebungen der Gehwege auf die Fahrbahn oder den Radlweg sind diese auch regelmäßig auf etwaige Beschädigungen oder einzelne Gefahrenstellen zu prüfen.

Begründung

Immer wieder kommt es zu Stürzen an Baustelleneinrichtungen, weil die Markierungen und Absperrungen zu Stolperfallen werden. Auch sind die Durchgänge meist so schmal, dass man mit Rollator oder Kinderwagen größte Schwierigkeiten hat, diese Passagen zu überwinden. Die Abdeckung von Baugruben mit Metallplatten stellt sowohl für Radler als auch für Fußgänger eine besondere Gefahr dar, wenn diese nicht abgeschrägt/angeböscht sind, damit man leicht auf diese ohne Stufe fahren oder gehen kann. Da die Absicherung grundsätzlich dem Baustellenbetreiber obliegt, diese sich aber mit der Bauentwicklung auch verändern können oder Abnutzungserscheinungen auftreten, muss der Zustand häufiger kontrolliert werden.

Ulrike Grimm (Initiative)
Stadträtin

Sabine Bär
Stadträtin

Alexandra Gaßmann
Stadträtin

Dr. Evelyne Menges
Stv. Fraktionsvorsitzende

Heike Kainz
Stadträtin



ANTRAG

An Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter

Rathaus, Marienplatz 8, 80331 München



12.04.2022

Fußgänger brauchen Sicherheit V: Wegweiser und Hinweisschilder

Die Stadtverwaltung wird aufgefordert, zu untersuchen, wie Wegweiser und Hinweisschilder im öffentlichen Raum dahingehend verändert werden können, dass die Wahrnehmung, der Informationsgehalt und die Orientierungshilfe für Fußgänger verbessert werden können.

Begründung

Die Fußgänger benötigen als Verkehrsteilnehmer zur Standortorientierung Wegweiser und Standorttafeln. Die Schilder der einzelnen Bereiche sind im Format häufig sehr unterschiedlich und führen zu Verwirrung. Eine Verbesserung/Vergrößerung der Infoschilder z.B. an den S- und U-Bahnhöfen erhöht die Wahrnehmung und das Gefühl einer sicheren Orientierung, insbesondere bei Senioren.

Ulrike Grimm (Initiative)
Stadträtin

Sabine Bär
Stadträtin

Alexandra Gaßmann
Stadträtin

Dr. Evelyne Menges
Stv. Fraktionsvorsitzende

Heike Kainz
Stadträtin

ANTRAG

An Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter

Rathaus, Marienplatz 8, 80331 München



06.05.2022

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

Das Konzept der Walkability beschreibt das Ziel einer verbesserten Fußgängerfreundlichkeit in Stadtvierteln, Stadtzentren oder auch ganzen Kommunen und kann in etwa mit „Begehbarkeit“ übersetzt werden. Es bedeutet, dass bei einer modernen städtebaulichen Planung die Bedürfnisse von Fußgängern unbedingt mit eingebunden werden müssen. Deshalb wird das Referat für Stadtplanung und Bauordnung (PLAN) aufgefordert, konkrete städtebauliche Planungen in Zukunft nur noch dann durchzuführen, wenn diese auch den Aspekt der Walkability beinhalten. Dies ist allerdings nur möglich, wenn dafür die entsprechenden wissenschaftlichen Grundlagen und Datenbasen gelegt sind. Deshalb wird PLAN außerdem beauftragt, diese wissenschaftliche Grundlage, am besten in Zusammenarbeit mit einer Universität, in einer umfassenden Studie zu schaffen, darzustellen und die entsprechenden Schlussfolgerungen zu ziehen.

Begründung:

Die Walkability entscheidet oftmals darüber, ob Personen einen Weg zu Fuß zurücklegen oder nicht. Positive Faktoren sind dabei vor allem fußgängerfreundliche Strukturen; Hindernisse oder Barrieren schrecken jedoch eher vom Zufußgehen ab. Deshalb ist es unbedingt notwendig, diese Effekte zu erforschen und in der zukünftigen Stadtplanung wirksam zu berücksichtigen. Denn die Begehbarkeit hat nicht nur Einfluss auf das Mobilitätsverhalten einzelner, sondern umfasst noch weitaus mehr. So hat die Walkability direkte Auswirkungen auf die städtische Gesundheitsvorsorge und den städtischen Gesundheitsschutz, da Fußgänger sich erstens gesünder fortbewegen und zudem auch keine Abgase verursachen. Auch befördert eine bessere Walkability den Klimaschutz bzw. die Klimaanpassung, da gut angelegte und bspw. beschattete Fußgängerwege als Grünoasen sowohl vor Hitze als auch als Versickerungsräume vor Starkregenereignissen schützen können.

Manuel Pretzl (Initiative)
Fraktionsvorsitzender

Alexandra Gaßmann
Stadträtin

Ulrike Grimm
Stadträtin

Rudolf Schabl
Stadtrat

ANTRAG

An Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter

Rathaus, Marienplatz 8, 80331 München



06.05.2022

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

Die Stadtverwaltung wird beauftragt darzustellen, welche verbindlichen Konsequenzen aus dem zwischen 2016 und 2018 vom damaligen Referat für Gesundheit und Umwelt (RGU) erstellten Walkability-Index gezogen wurden, vor allem im Hinblick auf die seither erfolgten Planungen, Bebauungen und Umbauten von begehbaren Flächen (Straßen, Gehwege etc.): Wenn aus dem erstellten Index keine verbindlichen Schlussfolgerungen gezogen worden sind bzw. dessen Erkenntnisse nicht in Verwaltungshandeln bei Planung und Bau umgesetzt wurden, wird die Stadtverwaltung darüber hinaus aufgefordert, zu überprüfen, ob eine Neufassung des Münchner Walkability-Indexes auf einer wissenschaftlichen und weitaus breiteren Datenbasis als bisher Grundlage sein kann, in Zukunft für eine bessere Begehbarkeit von städtischen Räumen zu sorgen. Dies geschieht in Zusammenarbeit mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung auf Basis des Antrags „Walkability erhöhen und Zufußgehen in München fördern I“.

Begründung:

Im RGU wurde zwischen 2016 und 2018 ein so genannter Walkability-Index für München erhoben. Dieser spielt jedoch sowohl in der öffentlichen Wahrnehmung als auch in fachlichen Diskussionen rund um Planung und Bebauung von öffentlichen Räumen so gut wie keine Rolle. Dabei ließen sich aus den Ergebnissen des Index durchaus Konsequenzen für Stadtplanung und Bau ziehen. Dies ist umso bedauerlicher, weil eine gute Begehbarkeit des städtischen Raumes ein wichtiges Thema ist – auch im Hinblick auf das Ziel, mehr Menschen dazu zu bringen, Strecken zu Fuß zurück zu legen. Denn Zufußgehen ist nicht nur die gesündeste und einfachste Art der Fortbewegung, sondern trägt auch zum Klimaschutz bei.

Manuel Pretzl (Initiative)
Fraktionsvorsitzender

Alexandra Gaßmann
Stadträtin

Ulrike Grimm
Stadträtin

Rudolf Schabl
Stadtrat

ANTRAG

An Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter

Rathaus, Marienplatz 8, 80331 München



06.05.2022

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

Die Stadtverwaltung wird beauftragt, eine Meldeplattform zu schaffen, bei der Fußgängerinnen und Fußgänger auf einfachem Wege Stolperfallen, wie z.B. durch Baumwurzeln nach oben gedrückte Bepflasterung, und sonstige Hindernisse, aber auch Verschmutzungen auf Gehwegen und anderen begehbaren Flächen melden können. Die Meldeplattform soll sowohl digital als auch analog, beispielsweise über eine Telefonnummer, erreichbar sein. Die gemeldeten Stolperfallen werden nach Aufnahme und Überprüfung schnellstmöglich durch das Baureferat beseitigt.

Begründung:

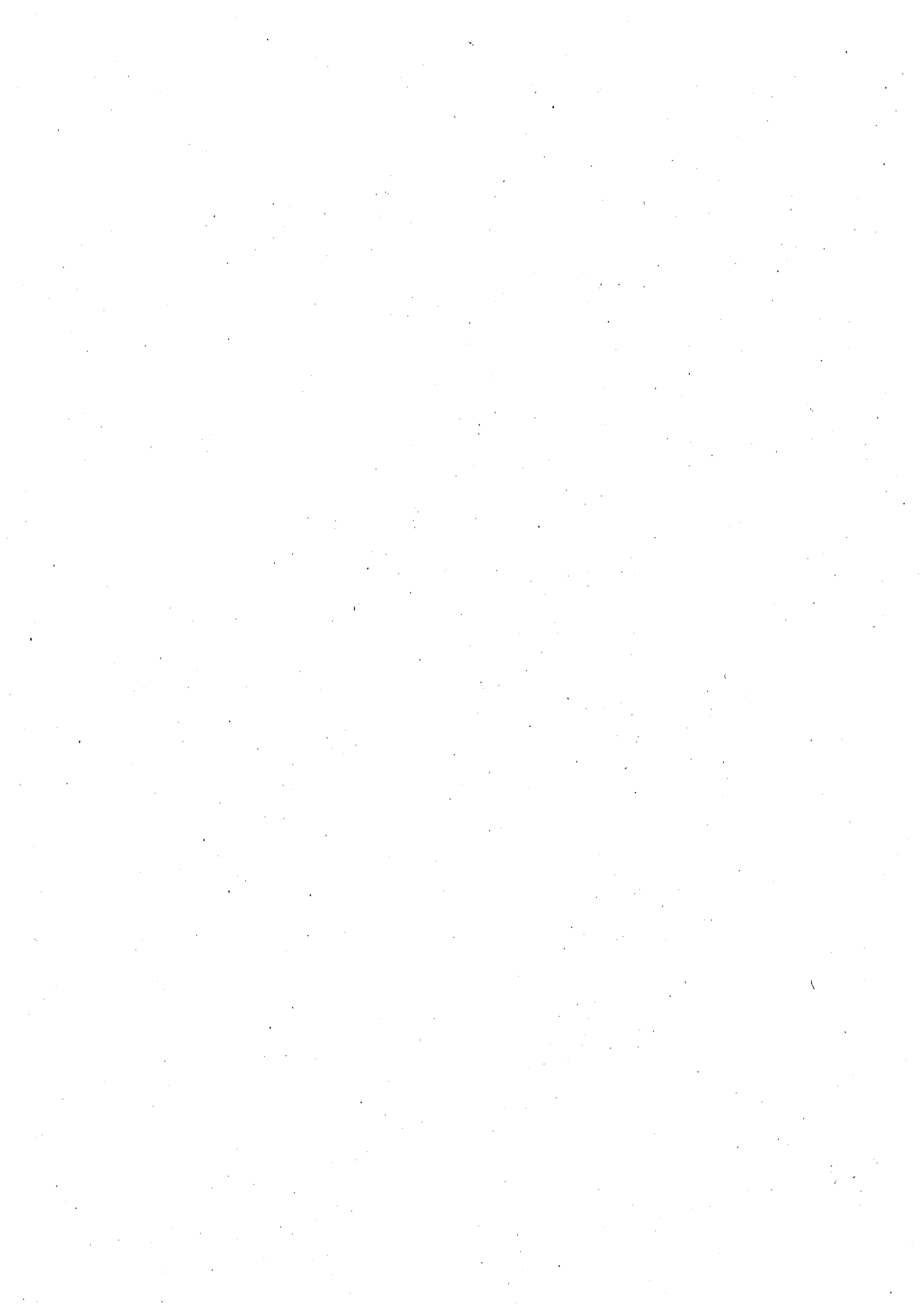
Die Walkability, also Begehrbarkeit, entscheidet oftmals darüber, ob Personen einen Weg zu Fuß zurücklegen oder nicht. Positive Faktoren sind dabei vor allem fußgängerfreundliche Strukturen; Hindernisse oder Barrieren schrecken jedoch eher vom Zufußgehen ab. Besonders für ältere oder mobilitätseingeschränkte Personen sind Stolperfallen nicht nur ein Ärgernis, sondern auch eine reale physische Gefahr. Eine schnellstmögliche Beseitigung dieser Gefahr ist deshalb notwendig und wird über die vorgeschlagene Meldeplattform erleichtert. So wird die Walkability im Stadtraum erhöht und mehr Menschen animiert, Strecken zu Fuß zurück zu legen. Denn Zufußgehen ist nicht nur die gesündeste und einfachste Art der Fortbewegung, sondern trägt auch zum Klimaschutz bei.

Manuel Pretzl (Initiative)
Fraktionsvorsitzender

Alexandra Gaßmann
Stadträtin

Ulrike Grimm
Stadträtin

Rudolf Schabl
Stadtrat



ANTRAG

An Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter

Rathaus, Marienplatz 8, 80331 München



06.05.2022

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

Die Stadtverwaltung wird beauftragt zu prüfen, wie durch mehr Straßenbegleitgrün Gehwege besser beschattet werden können. Ferner sollen in Schattenbereichen von Fußwegen im Sommer mehr Sitzgelegenheiten aufgestellt werden, die bei starker Hitzebelastung Fußgängern eine Gelegenheit zum Ausruhen bieten.

Begründung:

Gerade im Sommer erwärmen sich die Gehwege aus Steinplatten in München durch direkte Sonneneinstrahlung sehr stark. Der Klimawandel wird diesen Prozess noch verstärken. Die Bereitschaft von Menschen, sich bei hohen Temperaturen zu Fuß zu bewegen, nimmt dann deutlich ab. Für viele insbesondere ältere Menschen stellt dies eine zusätzliche starke Belastung bis hin zur Gefährdung des Herz-Kreislauf-Systems dar. Deshalb soll untersucht werden, wie die Gehwege durch gezielte Begrünung besser beschattet werden können. Anhaltspunkte und Auswirkungen einer Beschattung auf den „thermischen Komfort“ von Fußgängern wurde u.a. durch eine Studie in Berlin untersucht.¹ Für eine Beschattung sollen nicht nur Bäume gepflanzt werden, denkbar wären hier auch Rankpflanzen.

Manuel Pretzl (Initiative)
Fraktionsvorsitzender

Alexandra Gaßmann
Stadträtin

Ulrike Grimm
Stadträtin

Rudolf Schabl
Stadtrat

¹ WIE WIRKT SICH DER TIERGARTEN BERLIN AUF DAS WOHLBEFINDEN DER MENSCHEN AUS?
Eine Studie über den Kühlungseffekt von Grünflächen und den thermischen Komfort der Fußgänger; 2019 Huiwen Zhang, Xiaoli Chi, Felix Müller, Ines Langer und Sahar Sodoudi, Berlin-Brandenburgische Akademie der Wissenschaften
Rathaus | Marienplatz 8 | Zimmer 249/II | 80331 München

ANTRAG

An Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter

Rathaus, Marienplatz 8, 80331 München



06.05.2022

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

Die Stadtverwaltung wird beauftragt, dafür zu sorgen, dass im gesamten Stadtgebiet an Gehwegen, in Parks und auf sonstigen begehbaren Flächen genügend Bänke oder andere Sitzgelegenheiten zur Verfügung stehen, so dass Fußgänger immer die Möglichkeit haben, während ihres Spazierganges eine Pause einzulegen. Dabei sind die Sitzgelegenheiten in solchen Abständen aufzustellen, dass sie immer auch von mobilitätseingeschränkten Personen zu erreichen sind. Neben den neuen Bänken und im gesamten städtischen Wegenetz sollen zudem mehr Müllbehälter aufgestellt werden.

Begründung:

Zufußgehen ist die gesündeste und einfachste Art der Fortbewegung, die zudem auch das Klima schont. Gerade für mobilitätseingeschränkte Personen sind notwendige Wege zu Fuß oder auch längere Spaziergänge jedoch nur mühsam zurückzulegen, wenn es unterwegs keine Sitzgelegenheiten gibt, um sich auszuruhen. Aber auch für fitte Fußgänger wird ein Spaziergang attraktiver, wenn unterwegs die Möglichkeit zu einer Rast besteht. Diesen Problemen lässt sich durch das Aufstellen von Sitzgelegenheiten abhelfen. Zudem wird so lokales und nachhaltiges Mobilitätsverhalten gefördert. Die Aufstellung von mehr Müllbehältern, an Bänken aber auch allgemein im städtischen Wegenetz, sorgt zudem für mehr Sauberkeit im Stadtbild.

Manuel Pretzl (Initiative)
Fraktionsvorsitzender.

Alexandra Gaßmann
Stadträtin.

Ulrike Grimm
Stadträtin

Rudolf Schabl
Stadtrat

ANTRAG

An Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter

Rathaus, Marienplatz 8, 80331 München



06.05.2022

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

Auf dem grauen Gehweg immer nur den Eltern hinterherlaufen? Das ist für Kinder im Stadtverkehr besonders auf längeren Strecken mehr als öde und steigert die Lust am Zufußgehen nicht besonders. Interessanter wird es auf Wegen, auf denen es für die Jüngsten etwas zu entdecken gibt. Die Stadtverwaltung wird deshalb beauftragt, ein Konzept zu entwickeln, wie Gehwege und andere begehbbare Flächen in der Stadt kindgerechter gestaltet werden und zum Zufußgehen anregen können.

Begründung:

Zufußgehen ist die gesündeste und einfachste Art der Fortbewegung und trägt zum Klimaschutz bei. Deshalb ist es wichtig, Kindern schon von klein auf Lust am Zufußgehen zu machen und den natürlichen Bewegungsdrang zu fördern. Da dies im Stadtraum verständlicherweise schwieriger ist als auf Wanderwegen in den Bergen oder Naturpfaden auf dem Land, muss ein spezielles Konzept entwickelt werden, um Kindern das Zufußgehen im Stadtraum schmackhaft zu machen.

Manuel Pretzl (Initiative)
Fraktionsvorsitzender

Alexandra Gaßmann
Stadträtin

Ulrike Grimm
Stadträtin

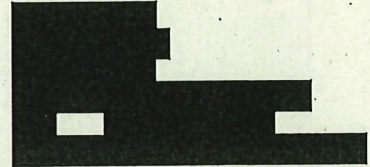
Rudolf Schabl
Stadtrat



Landeshauptstadt München, Sozialreferat
Behindertenbeirat - Burgstr. 4, 80331 München

An das
Mobilitätsreferat

**Facharbeitskreis
Mobilität**



Geschäftsstelle:
Bürgstraße 4, 80331 München
Telefon 089 / 233 – 210 75
Telefax 089 / 233 – 212 66
behindertenbeirat.soz@muenchen.de

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

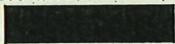
Datum

25.07.22

**StR-Antrag Nr. 20-26 / A 02645
Fußgänger brauchen Sicherheit III: Radwegequerung
Antrag der CSU vom 12.04.2022**

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Facharbeitskreis Mobilität im Behindertenbeirat der LHM setzt sich seit Jahren unter anderem mit Fragen der Fußgängersicherheit auseinander.

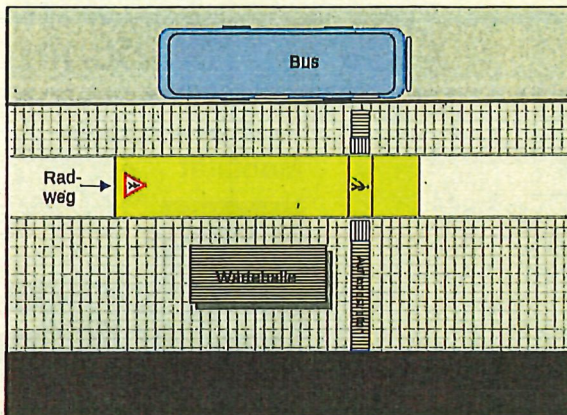
Aufgrund des Stadtratsantrags haben nun der Städtische Beraterkreis für barrierefreies Planen und Bauen, die Projektleitung Barrierefreiheit der SWM/MVG und Vertreter*innen des Facharbeitskreises Mobilität, in Abstimmung mit dem Behindertenbeauftragten, , eine praktikable Lösung erarbeitet.

Bisher gibt es kaum überzeugende Maßnahmen, die mehr Sicherheit für Fußgänger*innen bei Radwegquerungen an Haltestellen gewährleisten. Wir haben uns mit unserem Vorschlag an einem Modell aus Graz orientiert und es modifiziert.

Den Einsatz der im Antrag erwähnten Fahrradampeln und Zebrastreifen haben wir nach ausführlicher Diskussion als nicht umsetzbar und zielführend angesehen. Die Zebrastreifen sind genormt und würden insbesondere auf schmalen Radwegen mit max. zwei Streifen ausgeführt. Die Installation von Fahrradampeln würde sich nach unseren Erfahrungen über viele Jahre hinziehen und wäre wesentlich kostenintensiver als unser Vorschlag.

Nachfolgend werden zwei Varianten skizziert und erläutert.

Variante I

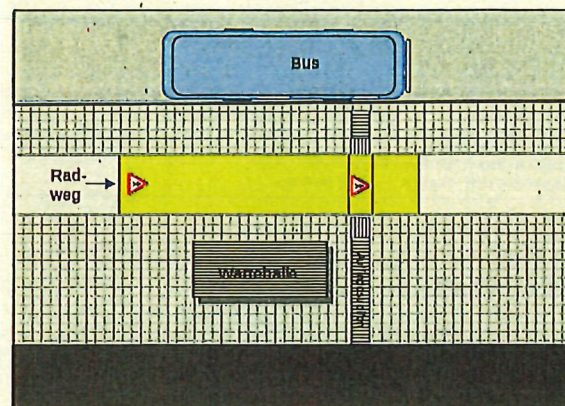


Der Radweg wird gelb eingefärbt und hat einen schwarzen Kontraststreifen. Er beginnt am Haltestellenbereich und ist mit dem Verkehrszeichen 133 STVO auf der gelben Markierung versehen.

Ist ein Auffindestreifen vorhanden, so ist dieser über den Radweg hinweg optisch durch zwei schwarze Striche zu verlängern.

Zwischen den Strichen ist ein schwarzes Piktogramm mit einer blinden Person auf der Markierung anzubringen.

Variante II



Alternativ wäre im Bereich des Auffindestreifens ein zweites Verkehrszeichen 133 STVO aufzubringen, sofern die Markierung durch ein Piktogramm nicht machbar ist.

Eine Roteinfärbung des Haltestellenbereichs sowie die Aufbringung eines Fahrradpiktogramms im eingefärbten Bereich sehen wir nicht als zielführend an, da es hier vorrangig darum geht, die Radfahrer*innen zu mehr Aufmerksamkeit und Rücksichtnahme in diesem Bereich aufzufordern. Beide Maßnahmen suggerieren den Radfahrer*innen jedoch, dass der Bereich für sie vorgesehen und geschützt ist.

Die Markierungen sollen an allen Haltestellen, an denen Radwege vorbei führen, vorgenommen werden.

Zu den Aussagen der SWM/MVG in der Stellungnahme zum o. g. Antrag vom 29.06.2022, sich bezüglich der Durchsagen zeitnah mit dem Mobilitätsreferat besprechen zu wollen, bitten wir, die bisher am Projekt Beteiligten einzuladen.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

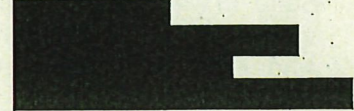
gez.



Landeshauptstadt München, Behindertenbeirat
Burgstr. 4, 80331 München

**Facharbeitskreis
Mobilität**

Vorsitzender:



Geschäftsstelle:

Burgstraße 4, 80331 München

Telefon: 089 / 233 – 211 79

Telefax: 089 / 233 – 212 66

E-Mail:

behindertenbeirat.soz@muenchen.de

An das
Mobilitätsreferat

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

Datum

14.10.2022

**Stadtrats-Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / 07472
Mobilitätsstrategie 2035
Einstieg in die Teilstrategie Fußverkehr**

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Facharbeitskreis Mobilität im Behindertenbeirat der LHM nimmt zu dem Entwurf wie folgt Stellung und bittet, die folgenden Änderungen/Ergänzungen an den entsprechenden Stellen der BV einzufügen:

**Seite 15 Entscheidungskriterien zur Abwägung innerhalb der Fußverkehrsförderung
Barrierefreiheit**

◦ *Schwere der Barrierewirkung im Maßnahmenbereich (bspw. Priorität auf Bereiche mit besonderen Hindernissen für Menschen mit Gehbehinderung)*

Eine schwere Barrierewirkung ist nicht verbindlich definiert und somit einer subjektiven Bewertung ausgesetzt. Die Barrierefreiheit ist gesetzlich eindeutig beschrieben. Deshalb ist ein solches Kriterium zu streichen.

Es ist auch nicht sinnvoll und von der Lobbyvertretung nicht gewollt, einzelne Personengruppen zu benennen. So sind z. B. Menschen mit Sehbehinderungen, die insbesondere im Hinblick auf die demographische Entwicklung stark zugenommen haben, nicht im Blickfeld.

Zudem bezieht sich der Grundsatz der Barrierefreiheit auf alle Menschen und nicht nur auf Menschen mit Behinderungen und alte Menschen.

◦ *Aufkommen mobilitätseingeschränkter Personen im Maßnahmenbereich (bspw. Priorität auf Querungsstellen vor wichtigen Einrichtungen für mobilitätseingeschränkte Menschen)*
Ergänzung bspw.und in der Innenstadt



Seite 18 6. Auswirkungen auf die anderen Teilstrategien

Haltstellen des öffentlichen Verkehrs müssen widerstandstarm erreichbar sein.

Änderung: Haltstellen des öffentlichen Verkehrs müssen barrierefrei erreichbar sein. Widerstandstarm ist nirgendwo definiert und öffnet Interpretationen Tür und Tor. Es ist erforderlich, sich auf einen Sprachgebrauch zu einigen, der gesetzlich geregelt ist.

Seite 19 Management des öffentlichen (Straßen-)Raums

Vorhandene Gehwege sollen weitgehend und zeitnah vom Gehwegparken befreit werden.

Änderung: Vorhandene Gehwege sollen zeitnah vom Gehwegparken befreit werden.

Seite 20 Region und Pendler*innenmobilität

Haltstellen des öffentlichen Verkehrs müssen widerstandstarm erreichbar sein.

Änderung wie Seite 18

Seite 21 7.1. Maßnahmenpaket - Querungsangebot

Praxisleitfaden: Das Mobilitätsreferat entwickelt einen verwaltungsinternen Praxisleitfaden für die Prüfung, Auswahl und Planung von Querungshilfen. Er soll eine Übersicht der vorhandenen Querungstypen enthalten und deren Eigenschaften und Wirkungen, verkehrsrechtliche Zulässigkeit sowie weitere Rahmenbedingungen aufzeigen.

Der Praxisleitfaden soll eine typoffene Prüfung und Errichtung von Querungsangeboten fördern. Der Leitfaden soll zunächst in der Anwendung erprobt werden. Dabei soll sein Mehrwert für die Querungsplanung überprüft werden.

Der Facharbeitskreis Mobilität erachtet dieses Vorgehen für nicht praxisorientiert. Vielmehr sollte das Baureferat von Beginn an einbezogen werden, da bei einem Leitfaden für Querungshilfen nicht nur verkehrsrechtliche Aspekte eine Rolle spielen. So kann auch die Entwicklung des angestrebten Bauprogramms, das mit dem Baureferat abgestimmt werden soll, zügiger erfolgen.

Seite 22 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 Raumzeit zum Beenden des Querungsvorgangs angeboten wird*

Der Facharbeitskreis Mobilität hat bereits in mehreren Stellungnahmen darauf verwiesen, dass wir eine solche Kampagne für nicht zielführend ansehen, da die Zielgruppen, die hier insbesondere angesprochen werden müssten, z. gr. T. nicht erreicht werden.

Seite 24 7.3. Maßnahmenpaket – Verwaltungsstrukturen

• Arbeitsgruppe Fußverkehr:

Grundsätzlich sind die Ausführungen zu begrüßen. Vermisst wird die verbindliche Einbindung von Lobbyvertretungen, die sich seit Jahren mit dem Thema befassen. Theorie und Praxis könnten sich so von Beginn an konstruktiv ergänzen.

Seite 27 7.6. Maßnahmenpaket – Verkehrssicherheit

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.

Der Facharbeitskreis Mobilität unterstützt dieses Anliegen seit vielen Jahren. Es kann nicht sein, dass das Mobilitätsreferat weiterhin auf Hinweise unseres Facharbeitskreises angewiesen ist.

Seite 28 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 Gehwegparken unter etwa 2,50 m sinkt, können Menschen mit Gehhilfen, Rollstühlen oder Kinderwägen 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.

Das Maßnahmenpaket halten wir für völlig unzureichend. Es bietet keine zeitnahe Perspektive, das leidige Problem zu lösen. Die STVO wird hier weiterhin nicht konsequent umgesetzt.

Seite 29 7.9. Maßnahmenpaket – Sondernutzungen

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
Ergänzung: (DIN 18040-3 Planungsgrundlagen barrierefreies Bauen – Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum – Mindestgehwegbreite:1,80 m).

Seite 38 München gut zu Fuß unterwegs I – Attraktive Stadtteil- und Quartierszentren mit Fußgängerzonen und Shared Space

Querungsangebot – Shared Space

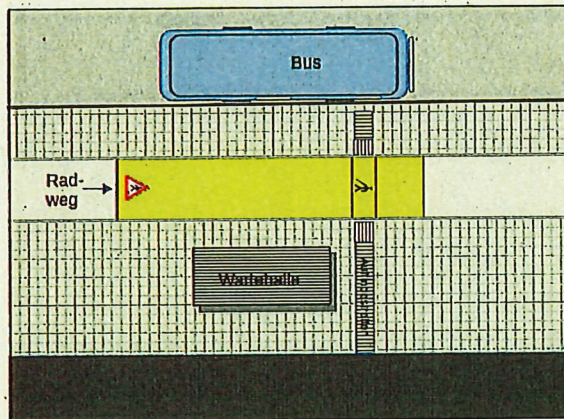
*Shared Space beschreibt ein Konzept der Gestaltung von Verkehrsanlagen, das einen weitgehenden Verzicht auf Verkehrszeichen und andere verkehrsregelnde Elemente vorsieht und eine von gegenseitiger Rücksichtnahme geprägte Nutzung der Verkehrsfläche durch alle Verkehrsteilnehmer*innen anstrebt. Verkehrsberuhigte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

Der Facharbeitskreis Mobilität hält folgende Ergänzung für erforderlich: Bei Planungen nach dem genannten Prinzip muss die DIN 18040-3 umgesetzt werden. So ist vor allen Dingen zu gewährleisten, dass blinde und sehbehinderte Menschen Gemeinschaftsstraßen gefahrlos nutzen können, da das Prinzip von Shared Space auf Sehen und Gesehen werden aufbaut. Leitelemente (Bodenindikatoren) - visuell kontrastreich und taktil erfassbar - sind einzubauen. Es muss – auch ggf. durch Beschilderung - dafür gesorgt werden, dass die Elemente nicht zugestellt werden.

Seite 50 Fußgänger brauchen Sicherheit III: Radwegequerung

Der Facharbeitskreis Mobilitätseingeschränkt hält es für erforderlich, die Fotos der Stellungnahme in die BV zu übernehmen, damit Leser*innen sich einen konkreten Eindruck verschaffen können.

Variante I



Der Radweg wird gelb eingefärbt und hat einen schwarzen Kontraststreifen. Er beginnt am Haltestellenbereich und ist mit dem Verkehrszeichen 133 STVO auf der gelben Markierung versehen.

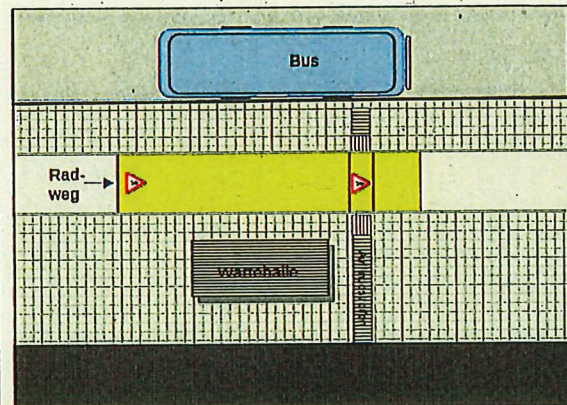
Ist ein Auffindestreifen vorhanden, so ist dieser über den Radweg hinweg optisch durch zwei schwarze Striche zu verlängern. Zwischen den Strichen ist ein schwarzes Piktogramm mit einer blinden Person auf der Markierung anzubringen.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

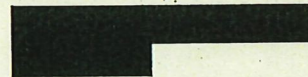


Variante II



Alternativ wäre im Bereich des Auffindestreifens ein zweites Verkehrszeichen 133 STVO aufzubringen, sofern die Markierung durch ein Piktogramm nicht machbar ist.

gez.



**Mobilitätsstrategie 2035
Einstieg in die Teilstrategie Fußverkehr**

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / 07472

Stellungnahme der Gleichstellungsstelle für Frauen

Die Gleichstellungsstelle für Frauen (GSt) begrüßt das Aufgreifen geschlechterrelevanter Themen in der Teilstrategie wie in der Sitzungsvorlage, auch wenn eine bewusste geschlechterbezogene Teilhabe- und Gleichstellungsperspektive auf die vorgestellten strategischen und maßnahmebezogenen Themen-, Struktur- und Prozessentwicklungen nicht dezidiert dargestellt ist. Die GSt bittet um inhaltliche Einfügung der im Vorlagentext von ihr vorgeschlagenen Kommentare.

Die GSt begrüßt des Weiteren die in der Sitzungsvorlage vorgeschlagenen Anpassungen in den Verwaltungsstrukturen mit der Herbeiführung des Grundsatzbeschlusses „Ausbalancierung“, sowie das vorgeschlagene Vorgehen zu gleichzeitigem Vorantreiben von Theorie und Praxis. Sie unterstützt die Besetzung der zusätzlichen Personalkapazitäten.

Die GSt empfiehlt grundsätzlich:

- Ihre Einbindung in die Entwicklung des grundlegenden Strategierahmens.
- Ihre Einbindung in den Lenkungsreis Rad- und Fußverkehr.
- Eine gemeinsame Entwicklung von geschlechterbezogenen gleichstellungs- und teilhabeorientierten Kriterien und Instrumenten für die Entwicklung der Handlungsfelder.
- Die Entwicklung von referatsinternen Strukturen, die stabil garantieren, dass die Maßnahmenpläne und Maßnahmenpakete geschlechterdifferenziert evaluiert werden und dass die einzelnen Maßnahmen, auch auf der kleinräumigen Umsetzungsebene, entsprechend geprüft und zur Fortschreibung von Planung und Prozess dokumentiert werden. Das Monitoring muss ebenfalls geschlechterdifferenziert und gleichstellungsorientiert durchgeführt werden.
- Eine schwerpunktbezogene Personalbesetzung mit spezifischer Expertise und dezidiertem Auftrag zum grundlegenden und stadtesellschaftlich unverzichtbaren Thema der geschlechterbezogenen Nutzungs- und Teilhabegleichstellung für die Entwicklung der Fußverkehrsstrategie.
- Die querschnittliche Prüfung der vorliegenden Genderkompetenz bei allen Personaleinstellungen. Mit Umsetzung dieser beiden Personalstrategien ist zu gewährleisten, dass die Bedarfe der weiblich gelesenen Stadtbevölkerung in Präsenz gehalten werden und Umsetzungen entsprechend passgenau und gleichstellungsorientiert umgesetzt werden.

- Die Aufnahme der Kategorien „Orte mit besonders hohen Nutzungskonkurrenzen“ und „Informelle Wegeverbindungen“ zusätzlich zu den Kategorien „Querungsstellen“, „Gehräume“ und „Bezirksviertel/ Quartiere“. Gerade informelle Wegeverbindungen sind in Bezug auf möglichst kurze Wegenetze für Frauen* und alle Menschen, die viele verschiedene Alltagserledigungen miteinander verknüpfen müssen, von hoher Relevanz, entsprechen aber oft nicht den Nutzungsnotwendigkeiten oder ausreichenden Sicherheitsaspekten.
- Die intersektionale Verschränkung geschlechterbezogener Bedarfe mit barrierefreiem Bauen.
- Eine offensiv geschlechterdifferenzierte Beteiligung und gesonderte Dokumentation der weiblichen* Bedarfe zum Nachvollzug einer spezifischen Umsetzung bei allen Beteiligungsformaten. Eine entsprechende Dokumentation ist ebenfalls im Anliegenmanagement umzusetzen.
- Die Erarbeitung geschlechterdifferenzierter Bedarfe und Lösungen im Austausch mit Leipzig, Berlin und anderen Metropolen.
- Die Berücksichtigung der GSt-Anmerkungen zur Gleichstellungs- und geschlechterbezogenen Aspekten in den Entscheidungskriterien zur Abwägung innerhalb der Fußverkehrsförderung.
- Die durchgängige Umsetzung geschlechterdifferenzierter Datenerhebung (Handlungsfeld Daten) und ebenso durchgängige Darstellung geschlechterdifferenzierter Daten und Zahlen im Fußverkehr.
- Die geschlechtergerechte Gestaltung aller in der SV dargelegten Vergaben und der entsprechenden Verträge in Bezug auf Inhalte und Leistungen. Alle Auftragnehmer*innen müssen hohe Genderkompetenz nachweisen. Kriterien zur Ermittlung angemessener Genderkompetenz und geschlechterbezogener Ergebnissicherungen aus den Aufträgen sind im Vorfeld der jeweiligen Vergabe festzulegen.

Die GSt zeichnet die Sitzungsvorlage mit, wenn diese Stellungnahme in die Sitzungsvorlage eingefügt/ der Sitzungsvorlage als Anlage beigefügt wird.

Mit freundlichen Grüßen



Gleichstellungsstelle für Frauen



Landeshauptstadt München, Seniorenbeirat
Burgstr. 4, 80331 München

Geschäftsstelle
Burgstr. 4
80331 München

Landeshauptstadt München
Mobilitätsreferat (MOR)

seniorenbeirat.soz@muenchen.de
www.seniorenbeirat-muenchen.de

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

Datum: 26.10.2022

Teilstrategie Fußverkehr

Sitzungsvorlage Nr. 20-26/V 07472

Stellungnahme des Seniorenbeirates (SB) der LH München

Vorbemerkung

Der Seniorenbeirat der LH München (SB) begrüßt die Erarbeitung einer gezielten Strategie und somit die Anerkennung des Fußverkehrs als elementarste Fortbewegungsart mit der größten Flächeneffizienz. Grundlegend ist auch die überfällige Aufwertung und höhere Priorisierung des Fußverkehrs.

Der SB unterstützt daher die in der Vorlage aufgeführten Maßnahmen, möchte jedoch die nachfolgenden Anmerkungen vortragen.

Querungen

Beim Teilziel barrierefreie Querungen sollten die mittelfristig auch außerhalb von Neu- und Umbauten geplanten Bordsteinabsenkungen umgehend in Angriff genommen werden. Der SB möchte insbesondere auf die Probleme der stetig zunehmenden Anzahl von Benutzer*innen von Rollatoren aufmerksam machen. Rollatoren können den an Querungen vorgesehenen Abstich von 3 cm nur mit Mühe überwinden. Hier bedarf es insbesondere an Querungen mit hohem Aufkommen, z.B. in der Nähe von Seniorenwohnanlagen, einer möglichst baldigen Umgestaltung in Form einer „getrennten Querung“. Ein Beispiel für eine solche Querung gibt es bereits an der Schwanthalerstraße Höhe Nummer 74.

Hohe Risiken bergen Querungen von Radwegen, die neben dem Gehweg verlaufen. Meist sind am Übergang von der Fahrbahn nur schmale Stehflächen vorhanden.

Da Radfahrer idR nicht wahrnehmen, dass der Kfz-Verkehr anhält, kommt es zumindest zu Beinahe-Kollisionen mit den querenden Fußgängern (Rollatoren, Rollstühle inbegriffen). Hier ist die Aufstellung von Fahrradampeln geboten.

Die Problematik der Radquerungen an Haltestellen würde vom Seniorenbeirat in diversen Terminen mit dem MOR angesprochen. Dem hat der Behindertenbeirat beigepflichtet. Die Lösung des Behindertenbeirates für Radwegquerungen an Haltestelle befürwortet der SB nachdrücklich (Schreiben BB vom 25.7.22).

Planung auf Quartiersebene

Der SB regt an, dass die örtlichen Seniorenvertretungen offiziell in diese Planung einbezogen werden.

Lenkungskreis

Die Erweiterung des Lenkungskreises Radverkehr um den Fußverkehr wird vom SB begrüßt. Der SB regt an, einen Gaststatus für Beiräte, u.a. den SB, zu prüfen. Dies würde die Möglichkeit eines raschen, direkten und somit effektiveren Meinungs- und Informationsaustausches bieten, die erforderliche Maßnahmen beschleunigen und die Akzeptanz der jeweils anderen Verkehrsart fördern.

Gehwege

Grundlegende Voraussetzung für einen ungehinderten und barrierefreien Fußverkehr sind freie Gehwege. Die Vorlage stellt dankenswerterweise eine Einschränkung bzw. bessere Kontrolle des Gehwegparkens von Kraftfahrzeugen in Aussicht. Problematisch ist jedoch auch das Abstellen von Fahrrädern und anderer (motorisierter) Zweiradfahrzeuge. Die Schaffung von Abstellplätzen für Fahrräder muss zwingend in Relation zum – vom SB im Rahmen der Verkehrswende begrüßten – zunehmenden Aufkommen des Radverkehrs und der Ausweitung des Radnetzes erfolgen. Dies gilt nicht nur für Hauptverkehrs- und Geschäftsstraßen sondern auch für Wohngebiete. Es braucht neben der Planung auf Bezirksebene ein Gesamtkonzept für die LH München. Zudem sollte das Aufstellen von Schildern, Parkautomaten u.ä. auf ein Mindestmaß beschränkt werden. Ladesäulen sollten nicht auf Gehwegen errichtet werden.

Sondernutzung

Angesprochen wird in der Vorlage eine Änderung der Sondernutzungsrichtlinien. Eine Anwendung auf E-Tretroller sollte dringend erfolgen. Diesbezügliche Urteile u.a. des OVG Düsseldorf liegen bereits seit letztem Jahr vor. Auf entsprechende Rechtsprechung stützt sich die Sondernutzungsregelung in Frankfurt/Main. Zum Thema E-Tretroller wird zudem auf den Antrag des Seniorenbeirates vom Mai 2022 verwiesen.

Schlussbemerkung

Sehr positiv vermerkt der SB die Einrichtung eines Baustellenkontrolldienstes. Allerdings muss der SB negativ anmerken, dass die Verkehrsüberwachung (VÜ) nach allgemeiner Beobachtung und Erfahrung unzureichend ist. Ohne eine flächendeckende und wirksame VÜ wird der Fußverkehr weiterhin umfassend durch regelwidriges Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer insbesondere im ruhenden Verkehr aber auch das Befahren von Gehwegen gestört. Investitionen und konsequentes Vorgehen in diesem Bereich dienen dem erklärten Ziel einer Förderung des Fußverkehrs (s.a. Antrag des Seniorenbeirates vom Mai 2022).

Mit freundlichen Grüßen



Vorsitzender Seniorenbeirat



Mitzeichnung der Beschlussvorlage
Mobilitätsstrategie 2035
Einstieg in die Teilstrategie Fußverkehr

An das Mobilitätsreferat, GB 1

Das Referat für Arbeit und Wirtschaft nimmt zu o.g. Sitzungsvorlage wie folgt Stellung:

Mit den genannten Zielsetzungen der Teilstrategie Fußverkehr besteht Einverständnis. Bei der Vorstellung des Beispiels der Stadt Leipzig, die bereits seit 1997 über ein Fußverkehrskonzept verfügt, wäre ein Einblick in die bisher erreichten Ziele wünschenswert, z.B. ob sich der Fußverkehrsanteil seit Einführung des Konzepts erhöht hat.

Zum Entscheidungskriterium „Flächeneffizienz“ bei der Abwägung von Verkehrsplanungsmaßnahmen (S. 14):

Zweifelloos weist der Fußverkehr eine hohe Flächeneffizienz auf. Diese zum zentralen Entscheidungskriterium in der Abwägung von Verkehrsplanungsmaßnahmen zu machen, wird vom Referat für Arbeit und Wirtschaft jedoch kritisch gesehen. Für die Ver- und Entsorgung der Stadt ist Kfz-Verkehr im gesamten Stadtgebiet weiterhin notwendig und erfüllt wichtige Funktionen. Bei der Verkehrsplanung sollten immer alle Verkehrsarten und die jeweilige (Haupt-) Funktion des betrachteten Straßenabschnitts oder Knotenpunkts berücksichtigt werden.

Das Referat für Arbeit und Wirtschaft zeichnet o.g. Beschlussvorlage vorbehaltlich folgender Änderungen mit:

Auf Seite 14, Absatz 4, wird nach folgendem Satz der hier hervorgehobene Satz ergänzt: „Angewendet werden könnte das Kriterium Straßenquerschnitten und Knotenpunktentwürfen. **Hierbei sind die Funktionen des betrachteten Straßenquerschnitts / Knotenpunkts für alle vorhandenen Verkehrsarten, auch des fließenden KFZ-Verkehrs, angemessen zu berücksichtigen.**“

Zu 6. Auswirkungen auf die anderen Teilstrategien:

S. 19, Tabellenzeile „Management des öffentlichen (Straßen-)Raums“:

Die Aussage „Flächen des motorisierten Individualverkehrs sollen zugunsten des Fußverkehrs umgewandelt werden“ ist zu einseitig auf den Fußverkehr hin formuliert. Dieser Satz ist zu streichen. Um das in der nachfolgenden Tabellenzeile angesprochene Gehwegparken zu verhindern, wird es notwendig sein, zusätzliche Liefer- und Ladezonen einzurichten. Hier wird u.a. bestehender Parkraum des privaten Kfz-Verkehrs in Haltebereiche für den Lieferverkehr umgewandelt. Dies ist auch im Sinne der Verkehrssicherheit und der Barrierefreiheit für den Fußverkehr.

S. 20, Tabellenzeile „Wirtschaftsverkehr“:

Gerade im Bereich des Handwerks ist das Abstellen von Kraftfahrzeugen möglichst nahe am Einsatzort oft notwendig (Fahrzeug als mobile Werkstatt; z.B. von Installateuren). Der Punkt

zum Ausbau der Liefer- und Ladezonen ist daher bitte wie folgt zu ergänzen: Liefer- und Ladezonen für den Wirtschaftsverkehr sollen maßvoll und zugleich bedarfsgerecht ausgebaut werden...."

Zu 7.2 Maßnahmenpaket – Quartiersplanung, S. 22 f.

Die Durchführung von Fußverkehrs-Checks sollte auch das lokal ansässige Gewerbe mit einbeziehen. Die Bedürfnisse und die Expertise lokaler Betriebe sollten unbedingt mit einbezogen werden. Das Gewerbe bei den sog. Fußverkehrs-Checks (S. 23) unter die „weiteren Anlieger*innen“ zu fassen, greift zu kurz. Es wird um Ergänzung des zweiten Satzes des Unterpunktes „Durchführung von Fußverkehrs-Checks“ (drittes Aufzählungszelchen, S. 23) gebeten: „Fußverkehrs-Checks sind eine gemeinsame Begehung vor Ort durch die Stadtverwaltung mit Bürger*innen, lokalen Gewerbebetrieben und weiteren Anlieger*innen.“

Für die Fußverkehrs-Checks sollten die Gewerbebetriebe aus dem Untersuchungsgebiet in geeigneter Weise aktiv angesprochen werden.

Zu 9. Beteiligung, S. 30:

Örtliches Gewerbe und Gastronomie wird auf den letzten Metern in aller Regel fußläufig erreicht (Ausnahmen: Drive-In Restaurants, Zugänge durch Tiefgaragen). Der Einzelhandel und die Gastronomie üben zudem Sondernutzungen öffentlichen Raumes aus (z.B. Freischankflächen, Flächen zur Warenpräsentation) und zahlen dafür Sondernutzungsgebühren. Die in der Sitzungsvorlage in Aussicht gestellte Überarbeitung der Sondernutzungsrichtlinien wird sich unweigerlich auf bestehende und zukünftige Sondernutzungen des örtlichen Gewerbes auswirken.

Es gibt somit gute Gründe, das örtliche Gewerbe schon bei Entwicklung der Teilstrategie Fußverkehr über dessen Verbände (IHK, HWK, Dehoga, CityPartner etc.) mit einzubeziehen.

Der erste Satz von Punkt 9. ist wie folgt zu ergänzen:

Die Teilstrategie Fußverkehr sieht die Beteiligung von Bürger*innen, des Gewerbes, der Bezirksausschüsse, des Mobilitätsausschusses, des Behinderten- und Seniorenbeirats und der Gleichstellungsstelle vor.

Das Referat für Arbeit und Wirtschaft bittet, diese Stellungnahme der Beschlussvorlage als Anlage anzuhängen.

Mit freundlichen Grüßen



Clemens Baumgärtner