



Landeshauptstadt München, Mobilitätsreferat
80313 München

Georg Dunkel
Berufsmäßiger Stadtrat

An die
Fraktion
CSU mit FREIE WÄHLER
Rathaus
Marienplatz 8
80331 München

Datum:
03.01.2025

Bericht zur Schulwegsicherheit

Antrag Nr. 20-26 / A 04910 von Frau StRin Veronika Mirlach, Herrn StR Hans-Peter Mehling, Herrn StR Hans Hammer, Frau StRin Heike Kainz, Frau StRin Beatrix Burkhardt, Frau StRin Alexandra Gaßmann, Herrn StR Jens Luther, Herrn StR Thomas Schmid vom 12.06.2024, eingegangen am 12.06.2024

Sehr geehrte Damen* und Herren*,

in Ihrem oben genannten Antrag fordern Sie, dass die Stadtverwaltung dem Stadtrat zur Schulwegsicherheit berichtet und Verbesserungsmöglichkeiten aufzeigen soll.

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

Allgemein

Dem Bereich Schulwegsicherheit des Mobilitätsreferates ist es ein großes Anliegen, für mehr Verkehrssicherheit auf Münchens Straßen zu sorgen insbesondere für die schwächsten Verkehrsteilnehmer*innen, also für die zu Fuß gehenden Grundschüler*innen, die sich auf dem Weg zur Schule und von der Schule nach Hause oftmals erstmalig regelmäßig und eigenständig im öffentlichen Straßenraum bewegen. Darüber hinaus werden aber auch zurückgelegte Schulwege der zu Fuß gehenden und Rad fahrenden Schüler*innen von weiterführenden Schulen auf ihre Sicherheit hin von der Schulwegsicherheit überprüft und notwendige Maßnahmen veranlasst.

Somit ist die Arbeit der Schulwegsicherheit auch ein wertvoller Beitrag für die vom Stadtrat beschlossene „Mobilitätsstrategie 2035“, der aktuell erarbeiteten Teilstrategie Verkehrssicherheit und das bereits im Jahr 2018 beschlossene Verkehrssicherheitskonzept

„Vision Zero“ (vgl. Sitzungsvorlage 14-20 / V 10837 vom 25.04.2018). Die Vision Zero ist Leitbild und strategisches Ziel der Münchner Verkehrssicherheitsarbeit. Sie legt als konkretes Ziel fest, dass niemand mehr im Straßenverkehr getötet oder schwer verletzt wird. Die Vision Zero ist ebenso in der Verwaltungsvorschrift zur StVO verankert.

Maßnahmen der Schulwegsicherheit

Zur Verbesserung der Schulwegsicherheit kommen eine Vielzahl an Maßnahmen in Betracht. Dazu gehören insbesondere die Ausweisung von Geschwindigkeitsreduzierungen, die Errichtung von Sichthaltverboten und Gefahrenhinweisbeschilderungen, das Aufbringen von Piktogrammen auf der Fahrbahn, die Ausweisung von Hol- und Bringzonen, der Einsatz von Schulweghelfer*innen sowie die Errichtung von Querungshilfen wie Fußgängerüberwege, Lichtsignalanlagen, Verkehrshelferübergänge, bauliche Mittelinseln und Gehbahnaufweitungen. Durch die Mitarbeiter*innen der Schulwegsicherheit werden regelmäßig während der schulrelevanten Zeiten Verkehrsbeobachtungen im Umfeld von Schulen durchgeführt und auf mögliche verkehrliche Verbesserungen hin untersucht.

Bei der Anordnung von verkehrlichen Maßnahmen z.B. in Form von Geschwindigkeitsreduzierungen, Gefahrenhinweisbeschilderungen und Sichthaltverboten gilt es, die gesetzlichen Regelungen und Vorschriften, insbesondere der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) zu beachten. So dürfen gemäß § 45 Abs. 9 StVO Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen nur dort angeordnet werden, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist. Insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung erheblich übersteigt (die also erheblich über das in einer Großstadt übliche Maß hinaus geht). Von dieser Regelung kann nur in Ausnahmefällen abgewichen werden.

Der Gesetzgeber hat mit der Änderung der Straßenverkehrsordnung zum 14.12.2016 und der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) vom 29.05.2017 u.a. die Einrichtung von Tempo 30 vor sensiblen Einrichtungen erleichtert. Durch die vorgenommene Neufassung des § 45 Abs. 9 StVO wurde die hohe Anordnungshürde für Beschränkungen des fließenden Verkehrs abgesenkt. Damit wird u.a. die streckenbezogene Anordnung von Tempo 30 an innerörtlich klassifizierten Straßen (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) sowie auf weiteren Vorfahrtsstraßen (Zeichen 306 StVO) im unmittelbaren Bereich von an diesen Straßen gelegenen Kindergärten, Kindertagesstätten, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen, Alten- und Pflegeheimen oder Krankenhäusern erleichtert. Aufgrund dieser Ausnahmeregelung und im Rahmen dieser Möglichkeiten hat das Mobilitätsreferat bereits flächendeckend im gesamten Stadtgebiet die Einführung von Tempo 30 umgesetzt und wird anlassbezogen z.B. im Rahmen von Schulneubauten fortgeführt. Zukünftig werden durch die am 11.10.2024 in Kraft getretenen Änderungen auch Geschwindigkeitsreduzierungen entlang von hochfrequentierten Schulwegen vereinfacht möglich sein. Auch dies wird seitens des Mobilitätsreferats im Sinne der Verbesserung der Schulwegsicherheit und der Vision Zero im Rahmen des Tagesgeschäfts als neue Möglichkeit geprüft.

Die Einrichtung von Querungshilfen in Form von Fußgängerüberwegen („Zebrastrifen“) ist nach den bundeseinheitlichen Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001) ebenfalls an bestimmte Voraussetzungen geknüpft. Auch wenn der Wunsch nach Einrichtung von Fußgängerüberwegen generell sehr groß ist, so gibt es eben auch Ausschlusskriterien, die oftmals diesen Wünschen und Forderungen

entgegenstehen. So dürfen beispielsweise nach diesen Vorgaben keine Fußgängerüberwege an mehrspurigen Richtungsfahrbahnen und entlang von schienengebundenen Verkehrsmitteln (Trambahnen) eingerichtet werden, die Länge der Überquerung soll 7 m nicht überschreiten, es müssen ausreichende Sichtbeziehungen und eine ausreichende Beleuchtung vorhanden sein, es dürfen keine bestehenden Querungshilfen in unmittelbarer Nähe vorhanden sein und darüber hinaus muss auch das Fußgängeraufkommen in einem bestimmten Verhältnis zum vorhandenen Fahrverkehraufkommen stehen. Im Rahmen dieser Vorgaben ist das Mobilitätsreferat stets bestrebt, Querungshilfen in Form von Fußgängerüberwegen einzurichten, wo dies zur Verbesserung der Schulwegsicherheit und zur Vermeidung von Gefahrensituationen möglich und auch erforderlich ist. Insbesondere wird das Mobilitätsreferat ab sofort auch die Neuregelungen der am 11.10.2024 in Kraft getretenen StVO-Novelle berücksichtigen, die auch bei Fußgängerüberwegen den Entfall einer qualifizierten Gefahrenlage (d.h., wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der durch die StVO geschützten Rechtsgüter erheblich übersteigt) vorsieht und die Möglichkeit des Abweichens von den zu berücksichtigenden Vorgaben der Verwaltungsvorschrift zur StVO sowie den technischen Regelwerken (insbesondere der R-FGÜ 2001) im Sinne der Intention des Gesetzgebers prüfen.

Die Einrichtung von Verkehrshelferübergängen erfolgt insbesondere an Straßen, an denen ein erhöhter Querungsbedarf an Schüler*innen vorhanden ist und andere Formen von Querungshilfen nicht möglich oder sinnvoll sind. Für die Anlage von Verkehrshelferübergängen ist es jedoch immer zwingend erforderlich, dass sich auch geeignete Personen als Schulweghelfer*innen finden, die einen Verkehrshelferübergang regelmäßig bedienen. Ohne das freiwillige Engagement von Schulweghelfer*innen können Verkehrshelferübergänge nicht angeordnet werden.

Signaltechnische Maßnahmen

Im Rahmen von Schulbauprojekten erfolgt in der Regel auch eine frühzeitige Einbindung der Verkehrssteuerung des Mobilitätsreferates, um u.a. auch signaltechnische Maßnahmen (z.B. Neubau einer Lichtsignalanlage) im Umfeld eines neu zu errichtenden Schulcampus detailliert zu prüfen und termingerecht umzusetzen.

Das Mobilitätsreferat erhält auch öfters Änderungswünsche zu bestehenden Lichtsignalanlagen, welche im Zusammenhang mit der Thematik Schulwegsicherheit genannt werden. Das Mobilitätsreferat veranlasst hierzu umfangreiche Prüfungen. So werden in der Regel mehrmalige Ortsbesichtigungen durchgeführt, um sich ein möglichst objektives Bild der Situation zu verschaffen. Zusätzlich wird zumeist auch Kontakt zur Polizei oder anderen Fachdienststellen aufgenommen, um deren fachliche Stellungnahmen in das Prüfungsverfahren einzubeziehen. Hierbei wird selbstverständlich auch die spezifische Unfallsituation abgeprüft.

In manchen Fällen können Anfragen auch dadurch geklärt werden, dass man die rechtlichen und funktionalen Mechanismen einer Lichtsignalanlage erläutert. So wird beispielsweise die sicherheitsrelevante Schutzzeit an Lichtsignalanlagen aufgrund von fehlendem Wissen nicht genutzt. Das Mobilitätsreferat hat deshalb vor einiger Zeit ein - vor allem auf unsere jüngeren Verkehrsteilnehmer*innen zielendes - Erklärvideo drehen lassen, das diese komplexe Thematik einfach und anschaulich darstellt. Das Erklärvideo wurde bereits Schulklassen

vorgeführt und fand eine positive Resonanz. Sie können das Erklärvideo über folgenden Link abrufen:

<https://www.youtube.com/watch?v=7WCSSqV8PBM>

Beispiele für mögliche, schulwegrelevante Verbesserungsmaßnahmen an Lichtsignalanlagen sind temporär wirksame Freigabezeitverlängerungen, die über sogenannte Betriebsfunktionen angesteuert werden können. Auch temporär wirksame Daueranforderungen können fallweise eine Verbesserung der Situation erbringen.

Wenn ein Änderungsbedarf ermittelt wurde, wird das Mobilitätsreferat versuchen eine passgenaue Lösung zu finden und diese Änderung auch möglichst zeitnah umzusetzen. Aufgrund begrenzter eigener Planungsressourcen gelingt dies leider nicht immer. Ich darf Sie hier um Verständnis und etwas Geduld bitten.

Einsatz von Schulweghelfer*innen

Schulweghelfer*innen verstärken die Sicherheit der Kinder auf dem Schulweg, indem sie Hilfestellung geben und die bestehenden Verkehrsregeln verdeutlichen. Sie sollen Kinder z.B. vom unachtsamen Überschreiten der Fahrbahn abhalten und das gemeinsame Überqueren der Straße der am Fahrbahnrand versammelten Kinder durch eine quer zur Fahrbahn ausgestreckte Winkerkelle sichern. Dieses Zeichen weist an ampelgeregelten Fußgängerfurten die Verkehrsteilnehmer*innen auf den Vorrang der bei Grün die Fahrbahn überquerenden Kinder hin, ebenso auf den Vorrang an Fußgängerüberwegen.

Schulweghelfer*innen dürfen ausschließlich an ampelgeregelten Fußgängerfurten, an Fußgängerüberwegen und an sogenannten Verkehrshelferübergängen (nach Anlage 17 der Bekanntmachung des BStMI zum Vollzug der Straßenverkehrsordnung vom 09.08.1994; Zeichen 356 StVO) eingesetzt werden. Die Entscheidung, ob an bestimmten Örtlichkeiten der Einsatz von Schulweghelfer*innen möglich und auch sinnvoll ist, erfolgt durch die Mitarbeiter*innen im Bereich Schulwegsicherheit. Die Einstellung und Verwaltung der Schulweghelfer*innen erfolgt dabei über das Mobilitätsreferat. Die fachliche Einweisung der ehrenamtlichen Helfer*innen hingegen übernimmt die zuständige Polizeiinspektion direkt vor Ort, um eine bestmögliche Vorbereitung auf den Einsatz zu gewährleisten.

Beim Schulwegdienst handelt es sich um ein Ehrenamt, welches freiwilliges Engagement erfordert. Die Akquise obliegt dem Elternbeirat in Zusammenarbeit mit den Schulleitungen. Engagierte Personen, die Interesse an der Ausübung dieses Ehrenamtes haben und als Schulweghelfer*in tätig sein möchten, können sich entweder direkt an das Mobilitätsreferat (E-Mail: schulwegdienste.mor@muenchen.de) oder auch an das Sekretariat der jeweiligen Schule wenden. Derzeit betreut das Mobilitätsreferat rund 540 Schulweghelfer*innen, die an knapp 120 Grundschulen eingesetzt sind.

Zusammenarbeit mit der Polizei und weiteren Dienststellen

Sämtliche im Zusammenhang mit der Schulwegsicherheit durchgeführten Maßnahmen werden im Vorfeld eng mit der Polizei abgestimmt und in der Regel einvernehmlich getroffen.

Sollte sich ein Schulwegunfall im öffentlichen Straßenraum des Stadtgebietes München ereignen, so wird dies immer zeitnah dem Mobilitätsreferat von Seiten des Polizeipräsidiums München gemeldet. Sofern die Polizei feststellt, dass Maßnahmen zur Verbesserung oder Änderung der Verkehrssituation im Hinblick auf die Schulwegsicherheit notwendig sind, erfolgt diese Information an das Mobilitätsreferat zur Prüfung und ggf. Umsetzung. Unabhängig davon erfolgt aber auch immer eigenständig eine Bewertung und abhängig von der Art des Ereignisses eine Prüfung durch die Schulwegsicherheit in Zusammenarbeit mit weiteren betroffenen Stellen (z.B. Baureferat, MVG, etc.), ob der öffentliche Straßenraum ursächlich für einen Schulwegunfall ist und gegebenenfalls weitergehende Maßnahmen zur Vermeidung von Verkehrsgefährdungen notwendig und auch möglich sind.

Zur Höhe und Art der Schulwegunfälle der letzten Jahre darf ich Ihnen folgende Zahlen übermitteln:

Jahr	Gesamt	Grund-schüler	Schüler Weiter-führende Schulen	Eigen-ver-schulden	Fremd-ver-schulden	Sonstiges (im Bus o. PKW)	Rotlicht-verstöße Schüler	Maß-Nahmen durch PPM empfohlen
2017	85	20	65	46	34	5	6	0
2018	110	26	84	69	35	6	8	5
2019	104	27	77	53	49	2	3	4
2020	44	9	35	29	15	0	1	1
2021	51	8	43	30	20	1	0	2
2022	63	17	46	33	30	0	6	4
2023	84	24	60	43	39	2	8	7

Wie der Tabelle zu entnehmen ist, reduziert sich die Anzahl der Schulwegunfälle in den von der COVID-Pandemie geprägten Jahren 2020,2021 und 2022 im Vergleich zu den Vorjahren deutlich. Dieser Rückgang ist durch die pandemiebedingten Schulschließungen und durch die Reduzierung des Kfz-Verkehrs zu erklären. Im Zeitraum 2017–2023 lag der Anteil an den durch Schüler*innen eigenverschuldeten Unfällen im Durchschnitt bei ca. 57 %. Mit dem Jahr 2023 wurde in etwa das Vor-Pandemie-Niveau erreicht. Jedoch gilt bei der Interpretation zu beachten, dass die Zahlen zufälligen Schwankungen in einem relativ geringem Zeitraum unterlegen sind und daher ein Trend, abseits der beschriebenen Auswirkungen der Pandemie, nicht festgestellt werden kann.

Bei der Einrichtung von baulichen Querungshilfen entlang von Schulwegen zum Beispiel in Form von Mittelinseln und Gehwegaufweitungen („Gehwegnasen“) aber auch bei der Errichtung von Fußgängerüberwegen ist das Mobilitätsreferat immer auf die Mitwirkung und Zusammenarbeit des Baureferates angewiesen. Die Umsetzung baulicher Maßnahmen erfolgt dabei im Rahmen einer Ermessensabwägung, in der der Aufwand der baulichen Maßnahme gegenüber der Notwendigkeit und Sinnhaftigkeit der Maßnahme abzuwägen ist. Aus Sicht des Mobilitätsreferats tragen die beauftragten baulichen Anpassungen stets zur Verbesserung der Verkehrssicherheit bei, sodass diesen im Sinne der Vision Zero eine hohe Priorität zukommen muss.

Die Schulwegsicherheit wird auch immer bei der Planung von Schulneubauten im Rahmen der Schulbauoffensive des Referats für Bildung und Sport, bei Schulumsprengelungen und bei der Beurteilung der Kostenfreiheit bzw. besonderen Gefährlichkeit von Schulwegen eingebunden.

Öffentlichkeitsarbeit

Ergänzend zu den obengenannten Maßnahmen der Schulwegsicherheit führt das Mobilitätsreferat auch im Bereich der Mobilitätsbildung Aktionen durch, die einerseits Kinder und Jugendliche fit für die Teilnahme am Straßenverkehr machen, andererseits das Kfz-Aufkommen vor dem Schultor reduzieren. Die Angebote reichen von Kindergartenprojekten über Grundschulprojekte bis hin zu Maßnahmen für Jugendliche. Beispielhaft sind hier das Projekt „Bus mit Füßen“, der Grundschulwettbewerb „Fit in die Schule, fit für die Zukunft!“, das ÖPNV-Projekt „Mobi Race“ oder der Verkehrssicherheitsworkshop für Jugendliche „Vision-Zero-Hero“ genannt. Eine Übersicht über die verschiedenen Projekte unter anderem des Mobilitätsreferates ist unter dem nachfolgenden Link zu finden: muenchenunterwegs.de/bildung.

Auch andere Akteure, wie etwa Verkehrspolizei, die Verkehrswacht oder der ADAC bieten Verkehrserziehungsprojekte an und setzen sich für eine bessere Schulwegsicherheit ein. Das Mobilitätsreferat organisiert einmal pro Quartal einen Jour Fixe zum Thema Schulwegsicherheit und tauscht sich mit diesen und weiteren Akteuren aus. Seit Herbst 2022 bekommen Eltern über die Elternbriefe eine Broschüre mit Tipps rund um den Schulweg zugeschickt, bevor die Kinder ihren 5 ½ „Geburtstag“ haben.

Zukünftige Projekte

Aktuell strebt das Mobilitätsreferat auch die Pilotierung erster Schulstraßen in München an. Als Schulstraßen werden Straßenabschnitte im unmittelbaren Einzugsbereich von Zugängen zu Schulen bezeichnet, die eine halbe bis eine Stunde vor Schulbeginn für den Kraftfahrzeugverkehr gesperrt werden. Die Sperrungen können auch bei Schulschluss erfolgen. Ziel ist die Förderung der selbständigen und sicheren Teilnahme von Kindern am Straßenverkehr auf ihrem Schulweg.

Die Pilotierung soll an mehreren geeigneten Grundschulstandorten mit Elterntaxi-Problematik bzw. Unübersichtlichkeit der Verkehrssituation im Bereich des Schulzugangs stattfinden. Zur Umsetzung eines Piloten wird ein Stadtratsbeschluss vorbereitet.

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

Mit freundlichen Grüßen



Georg Dunkel
Berufsmäßiger Stadtrat
Mobilitätsreferent