



Kurze und attraktive Wege zu Fuß im klima- neutralen und klimaresilienten Quartier Paul Bickelbacher am 26.01.2023





Vorab Referent Paul Bickelbacher

- **Dipl.-Geogr. / Stadt- und Verkehrsplaner**
eigenes Büro seit 1998, Schwerpunkt Fuß- und Radverkehr
- **Kommunalpolitik**
 - **Bezirksausschuss** Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt
 - **Ehrenamtlicher Stadtrat** LH München seit 2008
- **Engagement**
 - **FUSS e.V. (Fachverband Fußverkehr Deutschland, Teil des fünfköpfigen Bundesvorstandes)**
 - **SRL e.V.** (Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung)
 - **ADFC e.V.** (Allgemeiner Deutscher Fahrradclub)
 - **ADAC-Stiftung** (Allgemeiner Deutscher Automobilclub (Mitglied des Expertenbeirats))
 - **FGSV** (Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen, Hinweise zur Nahmobilität)

Vorab FUSS e.v.



- **Lobby** der Fußgänger*innen und **Fachverband** mit ca. 1.000 Mitgliedern bundesweit mit Sitz der Geschäftsstelle in Berlin
- Es gibt ca. 50 **Ortsgruppen**
- FUSS e.V. arbeitet im Rahmen von Modellprojekten mit dem **UBA** zusammen und ist seit 34 Jahren Mitorganisator des **BUVKO**
- Jeden ersten Donnerstag im Monat findet um 18 Uhr die **Fußverkehrsakademie** statt



Vorab www.fuss-ev.de



FUSS e.V.
Fachverband Fußverkehr Deutschland

Suche... 



E-Scooter Berlin versagt - es drohen 15 Jahre Chaos



Berlins Senat fährt auf eine Pleite zu: Nach seinen Plänen für E-Scooter drohen der Hauptstadt weitere 15 Jahre Chaos. Dagegen hat sich ein Bündis aus sechs Organisationen gebildet, die rund eine Million Menschen vertreten.

Gehwege Alles über die richtige Breite



Wie breit muss ein Gehweg sein? Das ist eine der meistgestellten Fragen an uns. Wir haben die Regeln in einer 14-seitigen Broschüre zusammengefasst. Am wichtigsten ist der Breitenstandard für stadttypische Wege von 2,50 Metern. Die

Stellenangebot Neuer Bürojob bei FUSS - jetzt bewerben!



Unser Verein wächst. Für die Berliner Geschäftsstelle suchen wir 15 Stunden wöchentlich einen Menschen, der abwechslungsreiche Büroarbeit leistet. Die Arbeitszeiten sind flexibel und können teils selbst bestimmt werden.



Vorab Wettbewerb Wohlfühlplätze in Bayern



Wohlfühlplätze
Fußgänger*innenfreundliche
Stadt- und Dorfplätze

Ein Wettbewerb für
Kommunen in Bayern

Ein Kooperationsprojekt von:



SRL

VEREINIGUNG
FÜR STADT,
REGIONAL- UND
LANDESPLANUNG



Zweite Preise – „Wohlfühlplatz 2022“



St.-Pauls-Platz
München

Auf der Grundlage einer Bürgerbeteiligung ist es mit der Umgestaltung des St.-Pauls-Platzes in München gelungen, einen attraktiven Stadtplatz im Quartier mit hoher Aufenthaltsqualität zu schaffen. Die Umwidmung als Fußgängerzone im westlichen Bereich der Kirche gibt allen Bürger*innen des Viertels und darüber hinaus die Gelegenheit, einen vorher dem Kfz-Verkehr vorbehaltenen öffentlichen Raum nun für sich zu nutzen. Die zusätzliche, das weitere Umfeld betreffende Verlagerung und Reduzierung von Stellplätzen erweitert diesen Effekt über diesen Bereich hinaus. Mit Hilfe von Baumpflanzungen und einem Blühbeet werden in dem aufgrund von Zwangspunkten nur eingeschränkt veränderbaren städtischen Raum dennoch den Ansprüchen einer klimaangepassten Stadt und einer höheren Biodiversität Rechnung getragen. Aufgewertet wurde weiterhin der Stellenwert des bereits vor Ort befindlichen Brunnens,

der im Zuge einer Verlagerung eine deutlich höhere Sichtbarkeit erfährt. Eine barrierefreie Erreichbarkeit des ÖPNV sichert die Teilhabe Aller. Zusätzliche Sitzbänke ermöglichen das Verweilen vor Ort. Alles in allem handelt es sich um ein Projekt, welches weitgehend vorbildhaft die Anforderungen eines „Wohlfühlplatzes“ im Sinne der Auslobung umsetzt.



→ Steckbrief

Kommune: Landeshauptstadt München	Fläche Projekt: 1,15 ha
Einwohnerzahl: Rd. 1,56 Mio.	Kosten: 1.400.000 €
Größe: Rd. 3.107.000 ha	Fertigstellung: 2020
Regierungsbezirk: Oberbayern	Planungsbüro(s): BEM Burkhardt Engelmayer Mendel Landschaftsarchitekten Stadtplaner Part mbB, München



Überblick

- **Eigenschaften** des Zufußgehens
- Kompakte **Dichte** und Urbane **Mischung** für die **Stadt der kurzen Wege**/die 15-Minuten-Stadt
- **Öffentliche Räume** mit Erdgeschoss-Nutzungen, Grünausstattung, Temporäre Interventionen)
- **Straßen, Plätze, Grünzüge**, Durchlässigkeit und Barrieren
- Breite **Gehwege**, sichere **Querungen** und **weitere Infrastruktur** für das Zufußgehen
- Exkurs **Autofreie** Innenstadt, Autofreie Stadtquartiere, Superblock und Supergrätzl
- Exkurs gemeinsam genutzte Flächen - **Shared Space**
- Exkurs **Beteiligung** - Stadtviertelkonzept Nahmobilität
- **Fazit**



Eigenschaften des Zufußgehens

- Distanzempfindlichkeit
- Umfeld-Sensibilität
- Spontanität – Wechsel zum Aufenthalt
- Kombinierbarkeit mit anderen Verkehrsmitteln
- Weitmöglichste Teilhabe
- Verletzlichkeit
- Erste und letzte Form der Mobilität in der Lebensbiographie





Leitmotiv: Dreifaltigkeit der Nahmobilität

- **Stadtentwicklung und Stadtplanung**
Stadt der kurzen Wege/15-Minuten-Stadt
Kompakte Dichte, Kleinteilige Mischung
- **Öffentliche Räume**
Attraktive Straßenräume und Plätze
Erdgeschossnutzungen und Architektur
- **Verkehrsinfrastruktur**
Sichere und komfortable Wege für den
Fuß- und Radverkehr



Varianz der Verkehrsmittelwahl

Altstadt-Lehel	29%	29%	18%	6%	18%
Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt	32%	23%	12%	7%	26%
Maxvorstadt	28%	30%	12%	7%	23%
Schwabing-West	25%	25%	19%	7%	24%
Au-Haidhausen	30%	19%	15%	8%	28%
Sendling	25%	20%	20%	10%	25%
Sendling-Westpark	20%	20%	24%	11%	25%
Schwanthalerhöhe	28%	25%	15%	8%	24%
Neuhausen-Nymphenburg	26%	20%	24%	8%	21%
Moosach	21%	13%	27%	13%	26%
Milbershofen-Am Hart	25%	14%	22%	8%	30%
Schwabing-Freimann	25%	18%	22%	9%	25%
Bogenhausen	24%	16%	27%	12%	21%
Berg am Laim	23%	17%	27%	10%	23%
Trudering-Riem	18%	17%	36%	12%	17%
Ramersdorf-Perlach	23%	13%	28%	11%	25%
Obergiesing-Fasangarten	28%	11%	23%	6%	31%
Untergiesing-Harlaching	25%	23%	17%	9%	26%
Thalkirchen-Obersendling-etc.	23%	15%	24%	12%	27%
Hadern	27%	14%	29%	11%	19%
Pasing-Obermenzing	22%	19%	25%	11%	23%
Aubing-Lochhausen-Langwied	24%	7%	37%	11%	21%
Allach-Untermenzing	16%	19%	36%	14%	15%
Feldmoching-Hasenberg	20%	11%	31%	15%	22%
Laim	21%	13%	24%	7%	35%



Zu Fuß



Fahrrad



MIV-Fahrer



MIV-Mitfahrer



ÖV

Modal
Split in
den
Münchener
Stadt-
bezirken

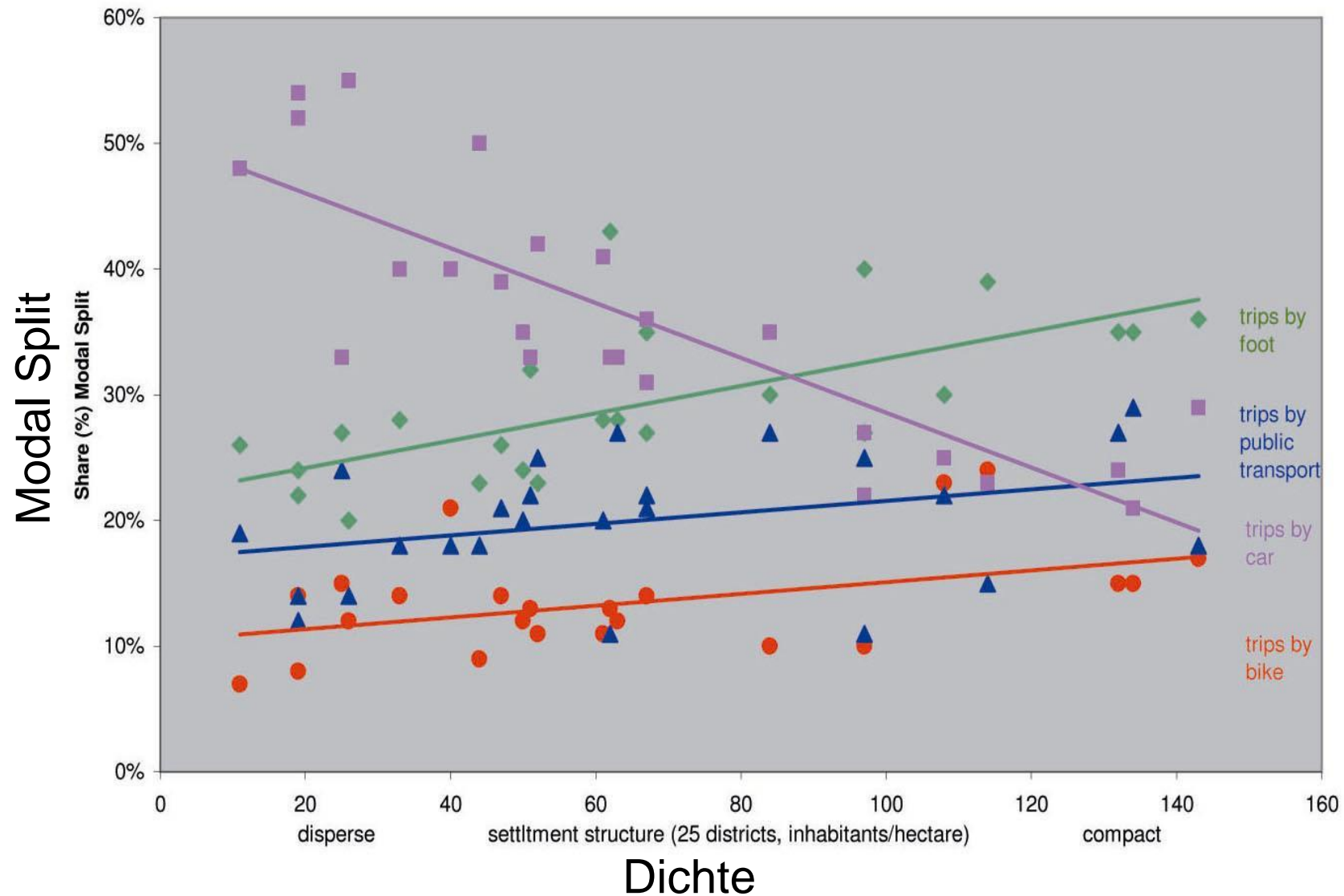
Quelle:

Bundesministerium für
Verkehr und digitale
Infrastruktur:

„Mobilität in Deutschland
Kurzreport Stadt
München. Münchner
Umland und MVV-
Verbundraum“, April 2019.



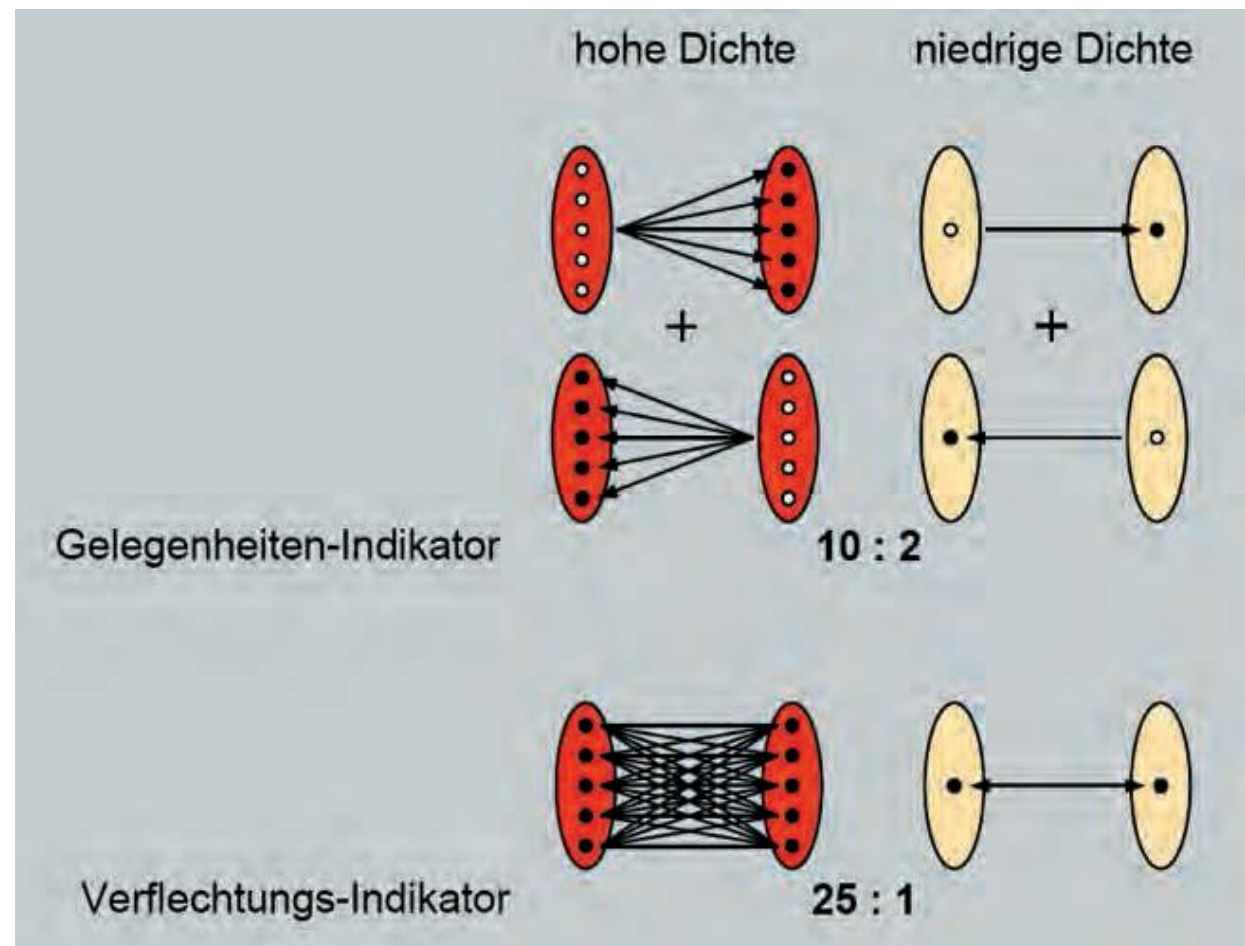
Dichte und Verkehrsmittelwahl



Quelle
MID und
München-
Statistik
Eigene
Darstellung

Kompakte Dichte und Kleinteilige Mischung

- **Kompakte Dichte** und
- **Kleinteilige Mischung** von Funktionen (notwendige, aber keine hinreichende Bedingung für kurze Wege)



Quelle:
FGSV: Hinweise zur
Nahmobilität, S. 22,
nach Krug 2006.



Mischung als Voraussetzung für kurze Wege

- **Wohnen und Arbeiten** (angesichts ausdifferenzierter Berufstätigkeiten und Familienzusammenhängen nur z.T. machbar)
- Wohnen und Einkaufen
- Wohnen und Freizeit
- Arbeiten und Einkaufen
- Arbeiten und Freizeit

Mischung ermöglicht nicht nur kurze Wege, sondern sorgt auch für lebendige Stadtviertel

Je kleinteiliger, desto besser, d.h. verschiedene Funktionen in einem Haus z.B. EG mit Laden, 1. Stock Büro, oben Wohnen.



Attraktive Straßenräume und Plätze





Durchlässigkeit und Abbau von Barrieren





Erdgeschoss-Nutzungen





Grünausstattung



Breite und freie Gehwege

- **Mindestbreite 2,5 Meter** für die komfortable Begegnung von zwei Personen (gemäß EFA Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen)
- Evtl. Einteilung in **Funktionsbereiche** für Gehen und Aufenthalt
- Qualitätsvolle und griffige **Beläge**
- **Leitstreifen** für Sehbehinderte
- **Unterbinden von Gehsteigparken**
- Sauberkeit **Pflege/Unterhalt**





Problem Gehsteigparken



**Problem
gelöst
Blecher-
str.**



Komfortable Gehwege



Komfortable Querungen – „Gehwegnasen“

Gehwegnasen

Vorgezogene Gehsteige

Gehwegvorstreckungen

- sorgen dafür, dass man sich nicht durch parkende Autos durchzwängen muss
- helfen Kindern, die nicht über Autos drüber sehen
- verbessern die **Sichtbeziehungen**

Einfache/provisorische Lösung mit Markierungen





Komfortable Querungen: Mittelinseln

Mittelinseln

- erleichtern die Querung, die Kfz-Ströme können nacheinander gequert werden
- unterbinden dass Autos überholen

Mindestbreite 2,5 m

Provisorien zum Test





Komfortable Querungen – Zebrastreifen



Komfortable Querungen – Ampeln

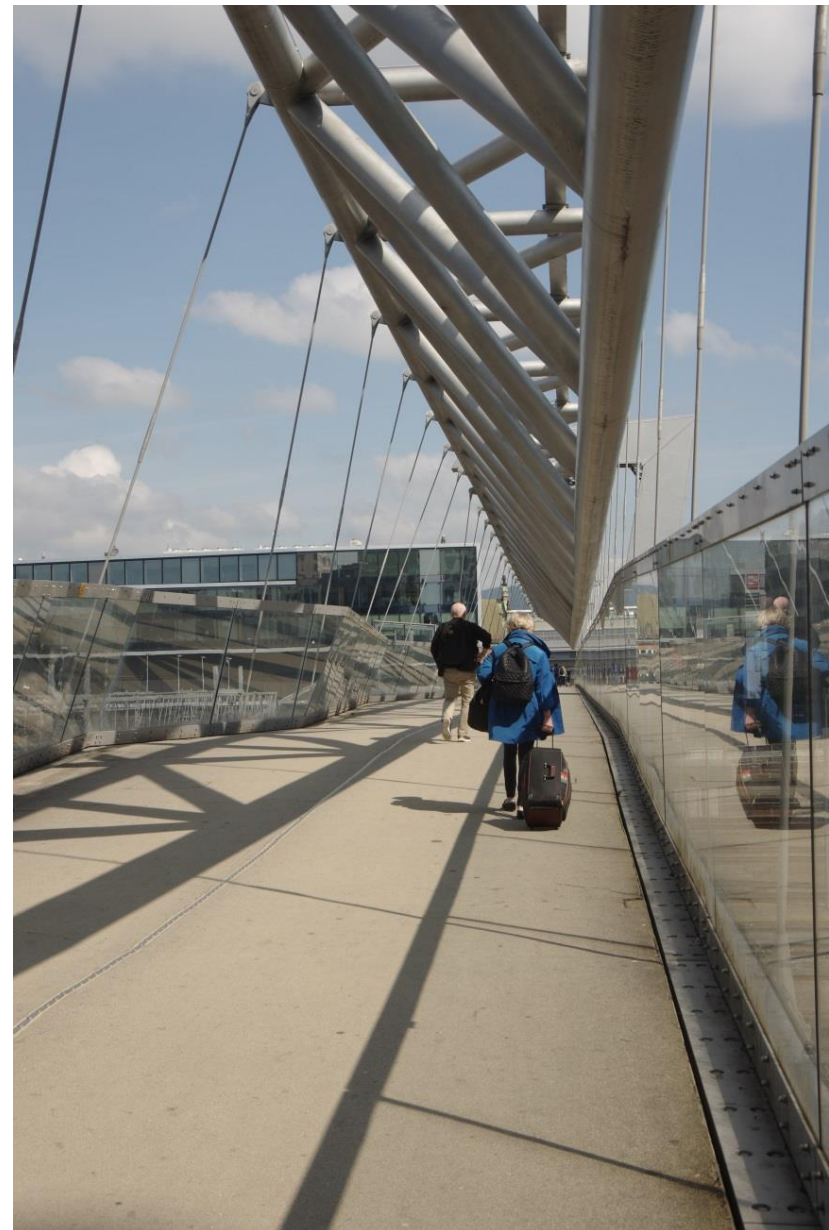
Jeder dritte Unfall innerorts mit getöteten/schwer verletzten FußgängerInnen ereignet sich an einer Knotenpunkt-Ampel

- Querungsmöglichkeiten an allen Kreuzungsarmen
- Kurze Umlauf- und Wartezeit
- Durchgängige Querung im Zusammenhang von Mittelinseln
- Vorlauf für den Fußverkehr bei gleichzeitigem Grün 1-2 Sekunden vor dem Eintreffen der rechtsabbiegende Kfz
- Ggf. Konfliktfreies Rundumgrün
- Grünpfeil möglichst vermeiden





Brücken Oslo – Akrobatenbrücke





Ergänzende Infrastruktur





Orientierungssystem – Bsp. Pontevedra

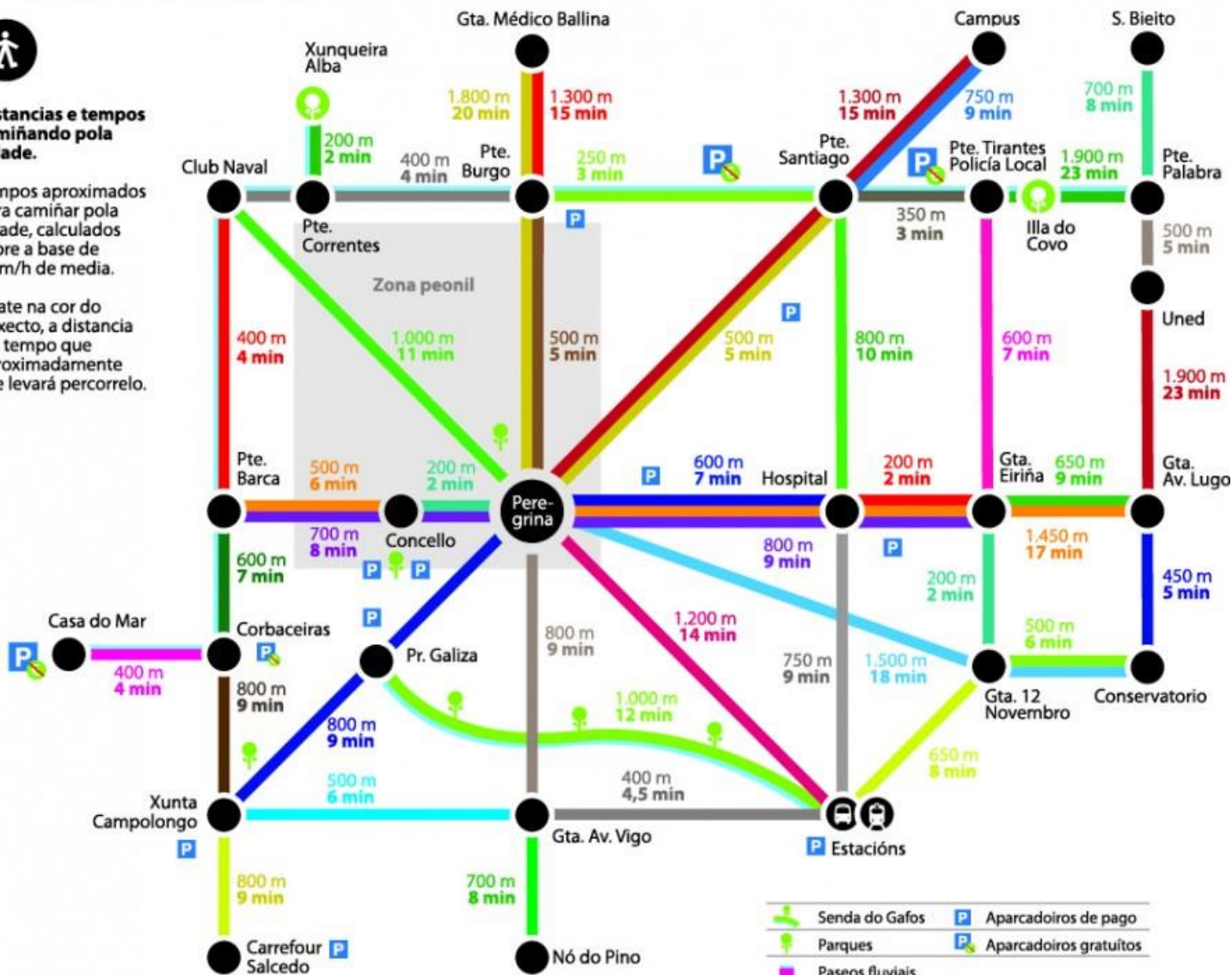
metrominuto Pontevedra



Distancias e tempos camiñando pola cidade.

Tempos aproximados para camiñar pola cidade, calculados sobre a base de 5 km/h de media.

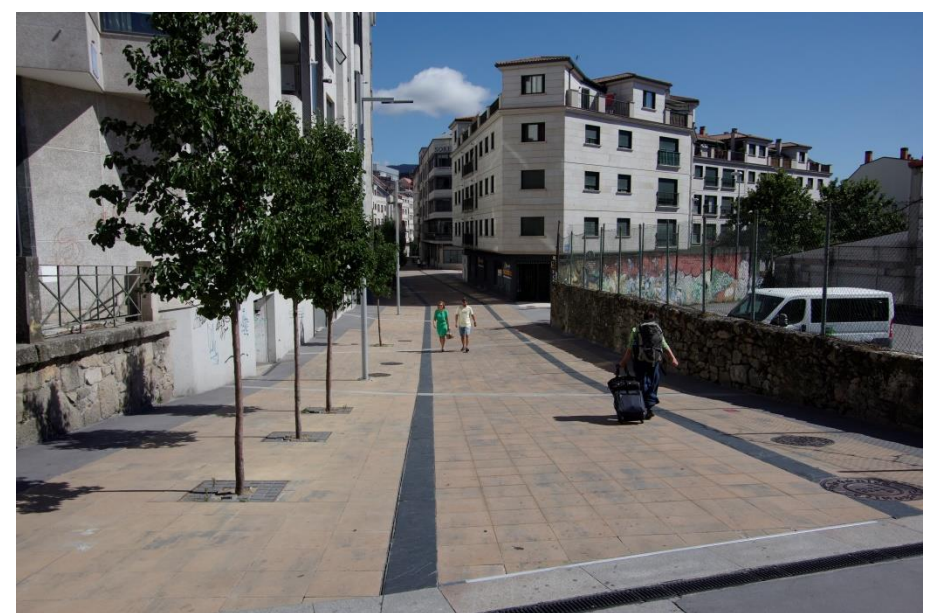
Fixate na cor do traxecto, a distancia e o tempo que aproximadamente che levará percorrelo.



Haz tu propio metrominuto – Concello de Pontevedra

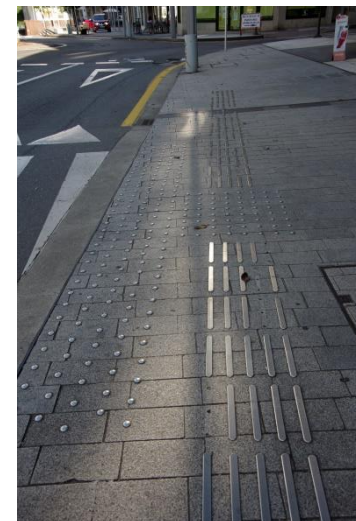
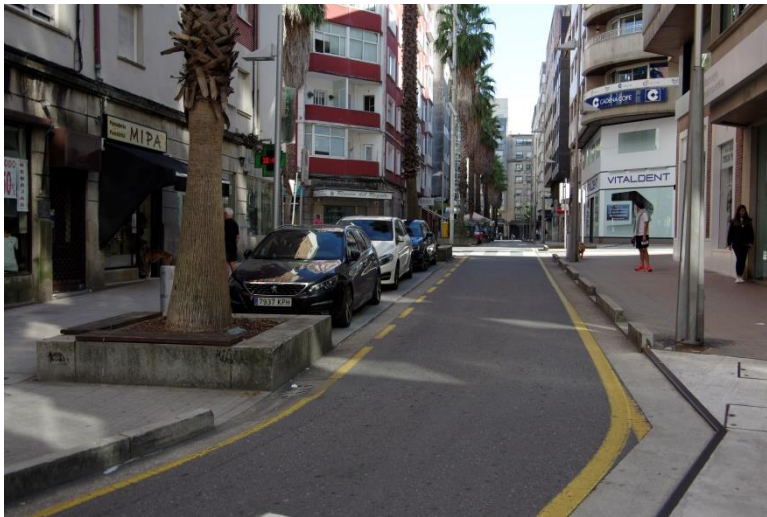


Beispiel Pontevedra - Fußgängerbereiche



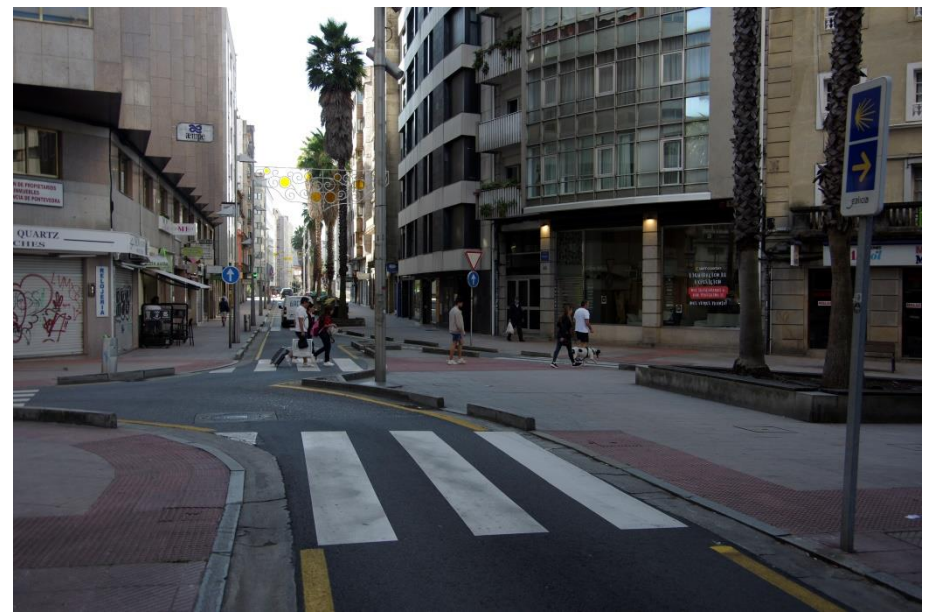


Beispiel Pontevedra - Straßenräume





Beispiel Pontevedra - Querungen





Beispiel Pontevedra – Autofreie Brücke am Pilgerweg





Ein attraktiver Öffentlicher Verkehr ... ist die ideale Ergänzung und Voraussetzung für einen autlosen Lebensstil



Bsp.
Straßenbahn
Straßburg

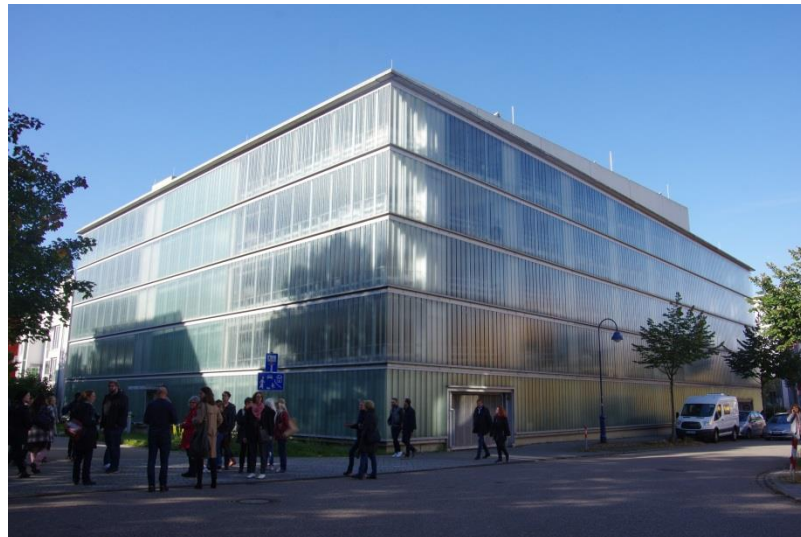
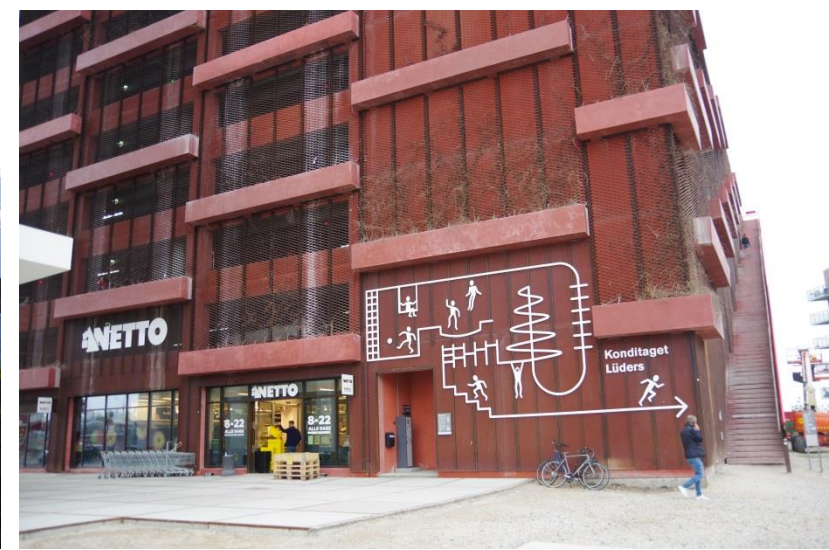


Exkurs 1: Autofreie Innenstadt





Autofreie Stadtquartiere





Superblocks in Barcelona





Supergrätzl auf Probe in Wien



Exkurs 2: Innovative Straßenraumgestaltung



Planungsphilosophie

Shared Space

mehr gemeinsame Nutzung von Flächen durch verschiedene Verkehrsmittel, weniger Schilder und Regulierungen

Verkehrsregelung/Verkehrszeichen Begegnungszone

Fußgängervortritt, Tempo 20. Parken nur auf markierten Flächen; gültig in der Schweiz, Frankreich, Belgien und Österreich aber nicht in Deutschland



Verkehrsregelungen in Deutschland



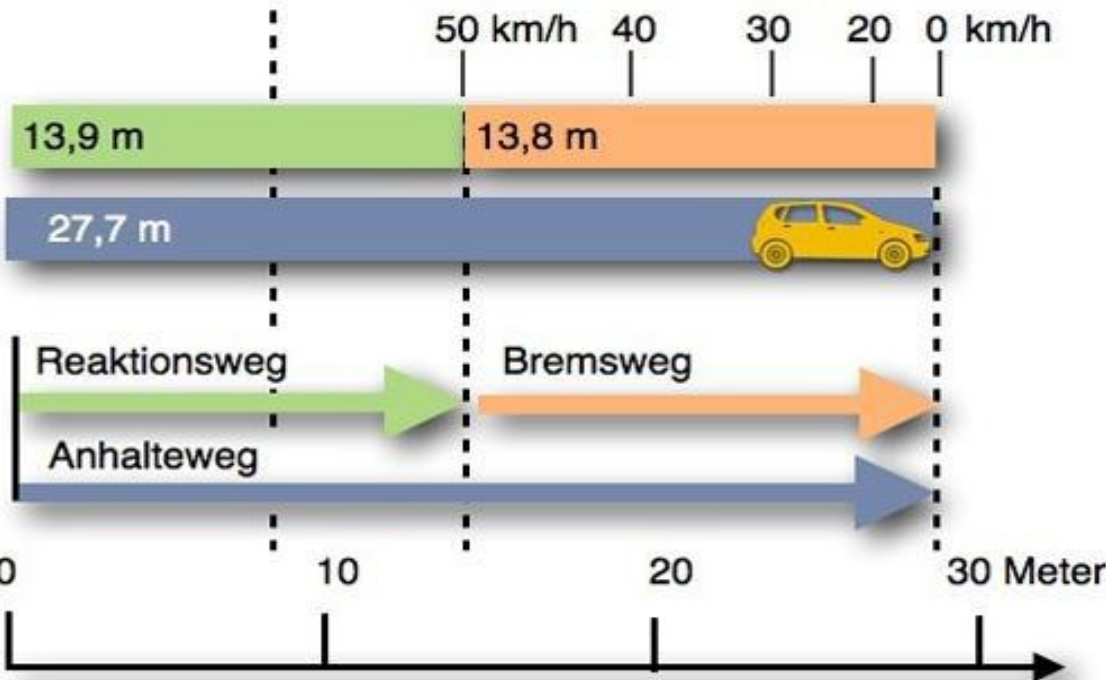
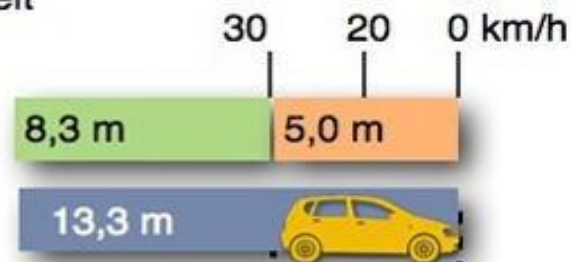
zulässige Verkehrsregelungen:

- Fußgängerzone (mit diversen Ausnahmeregelungen)
- Verkehrsberuhigter Bereich (mit deutlich unterschiedlich bewerteten Einsatzgrenzen)
- Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (mit Tempo 10, 20 und 30)
- Tempo-30-Zonen (am weitesten verbreitet, z.B. mehr als 80 % des Münchner Straßennetzes)
- Einzelmaßnahme für eine Straße



Vorteile von Tempo 30 – kürzerer Anhalteweg

Ausgangs-
geschwindigkeit



Quelle:
ADFC-Information
Tempo 30 innerorts
Grafik Ströhle



München: Viktualienmarkt (D)





Memmingen: Altstadt (D)





Brühl: Fußgängerzone und Stern (D)





Duisburg: Theaterplatz (D)





Villach: Bahnhofstraße (A)





Wien : Mariahilfer Straße (A)





Exkurs 3: Beteiligung – Stadtviertelkonzept Nahmobilität

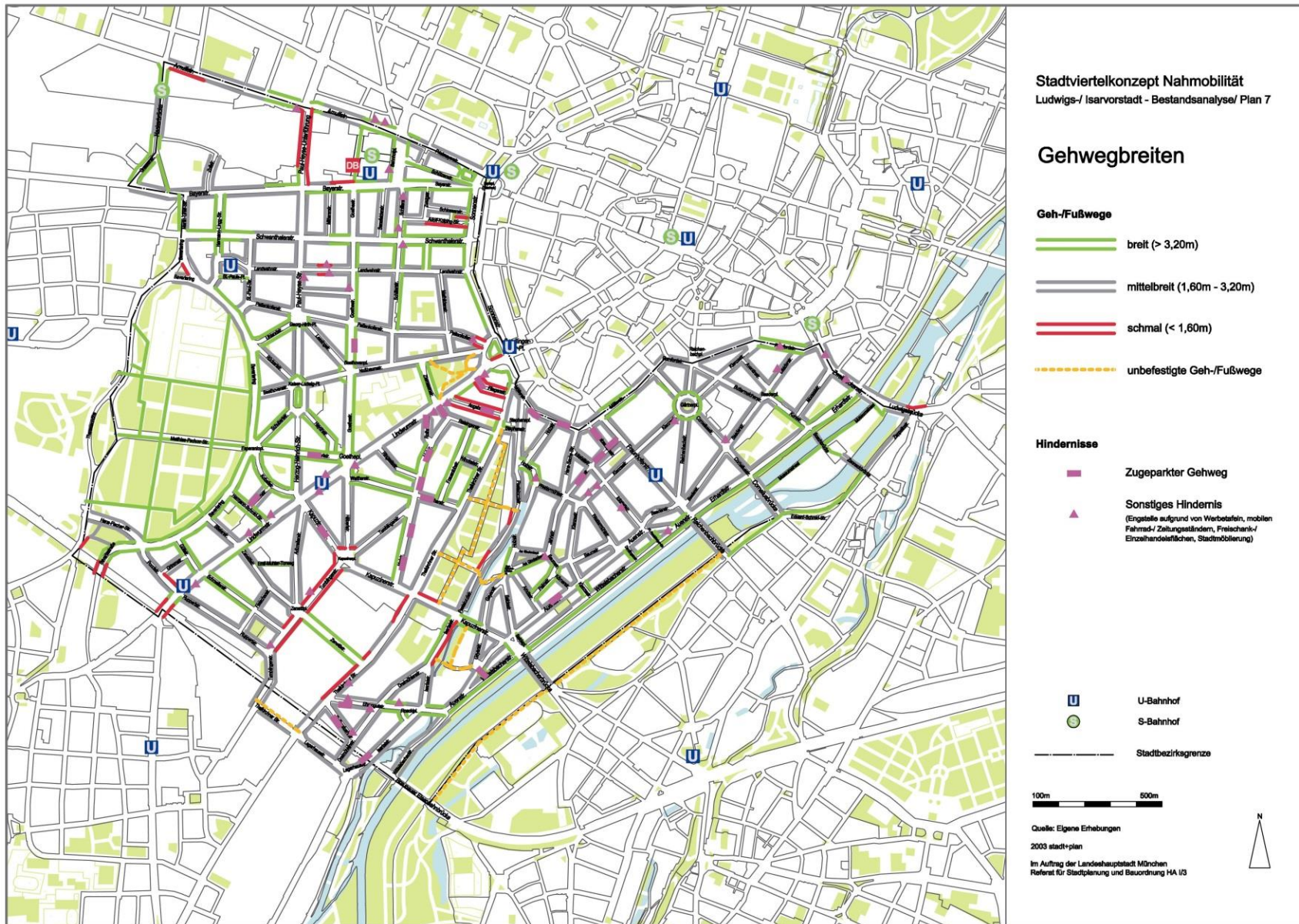
Ziel des Pilotprojektes war es, wirksame, einfache und kostengünstige Maßnahmen zu erarbeiten, um

- die Wege zu Fuß
- die Wege mit dem Rad
- die Wege mit Inline-Skates und dem Roller
- sowie die Benutzung des öffentlichen Nahverkehrs

in der **Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt** attraktiver zu machen. Dies sollte unter Beteiligung der Bürger*innen erfolgen.

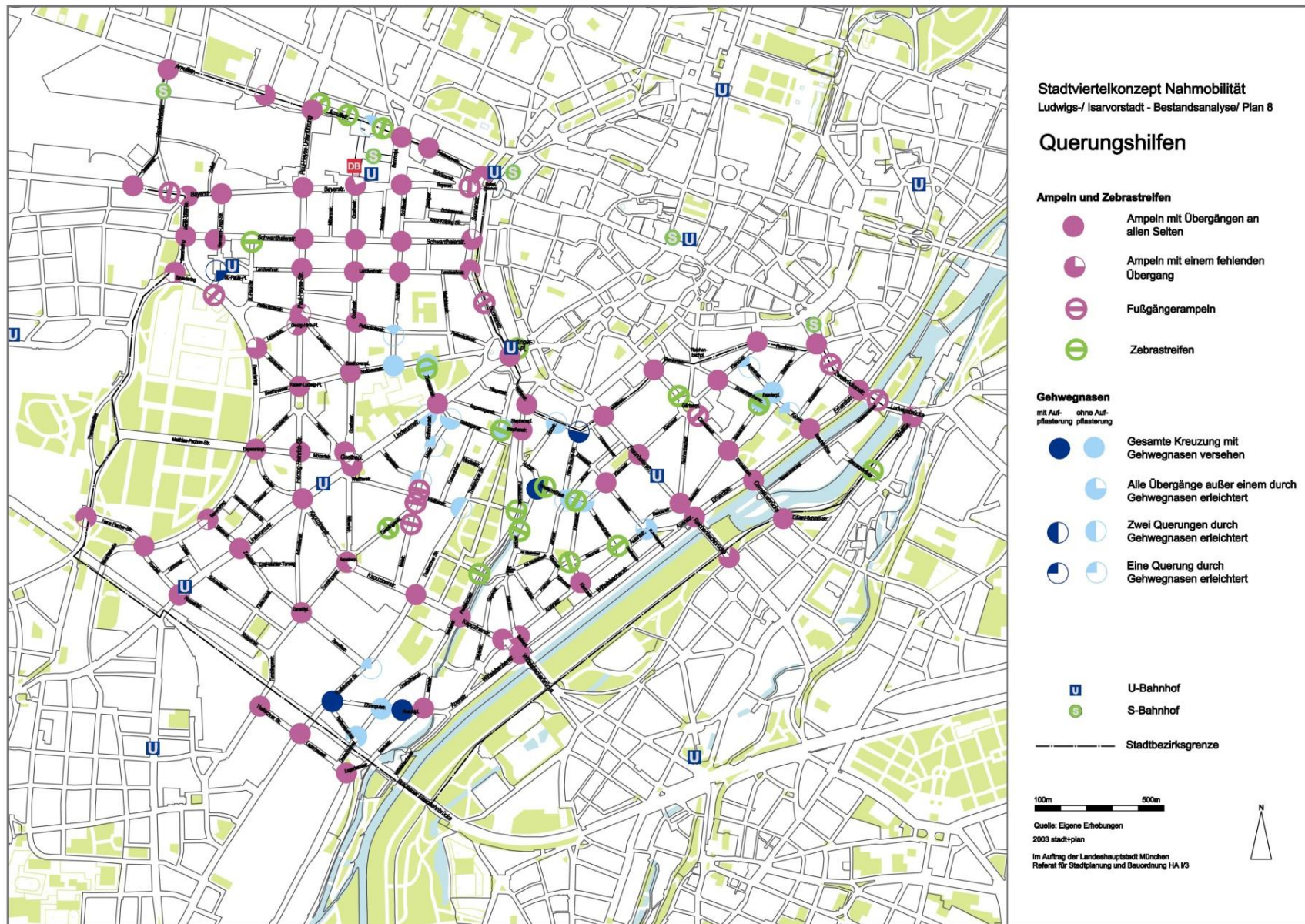


Bestandsanalyse – Gehwegbreiten



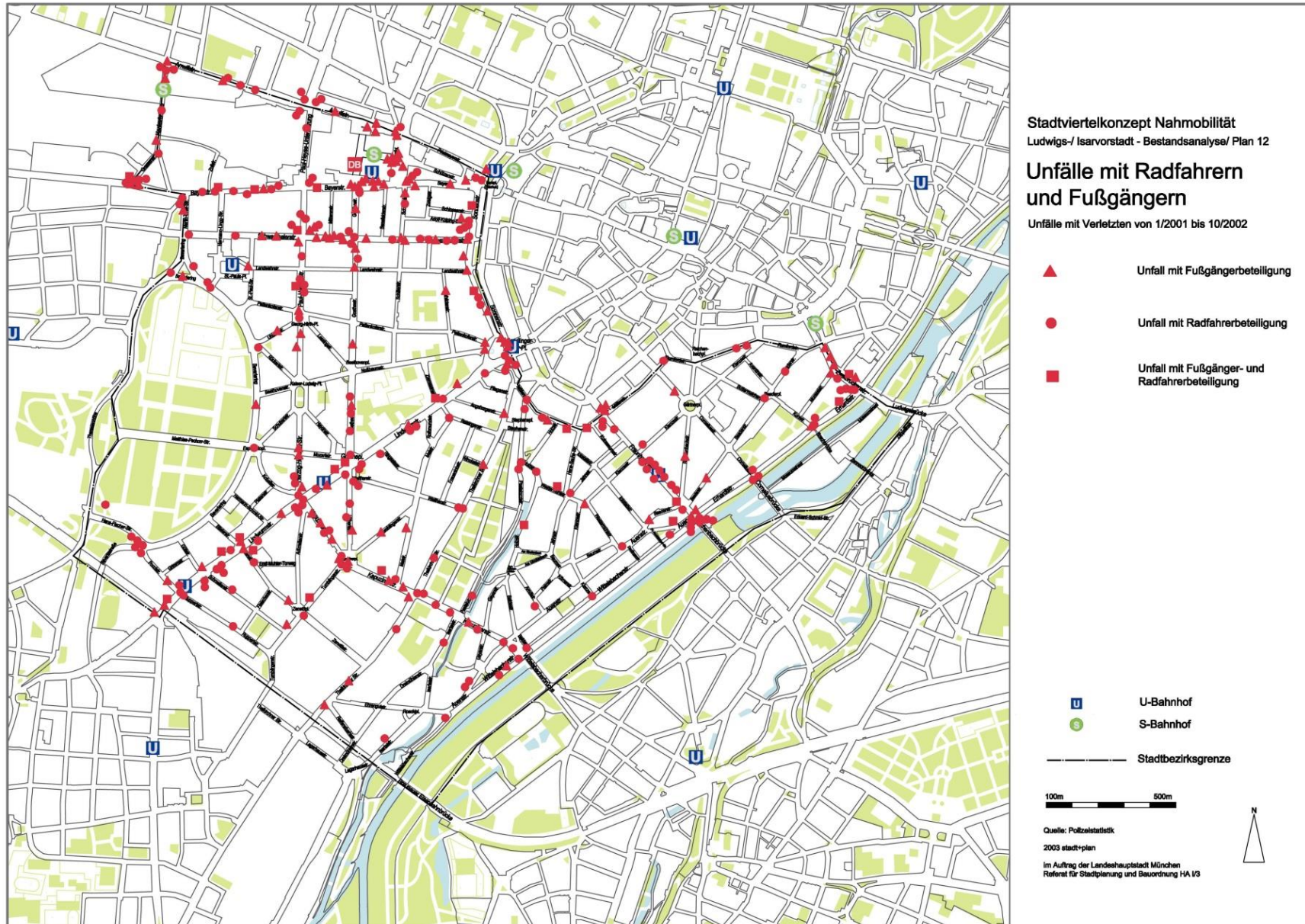


Bestandsanalyse – Querungshilfen



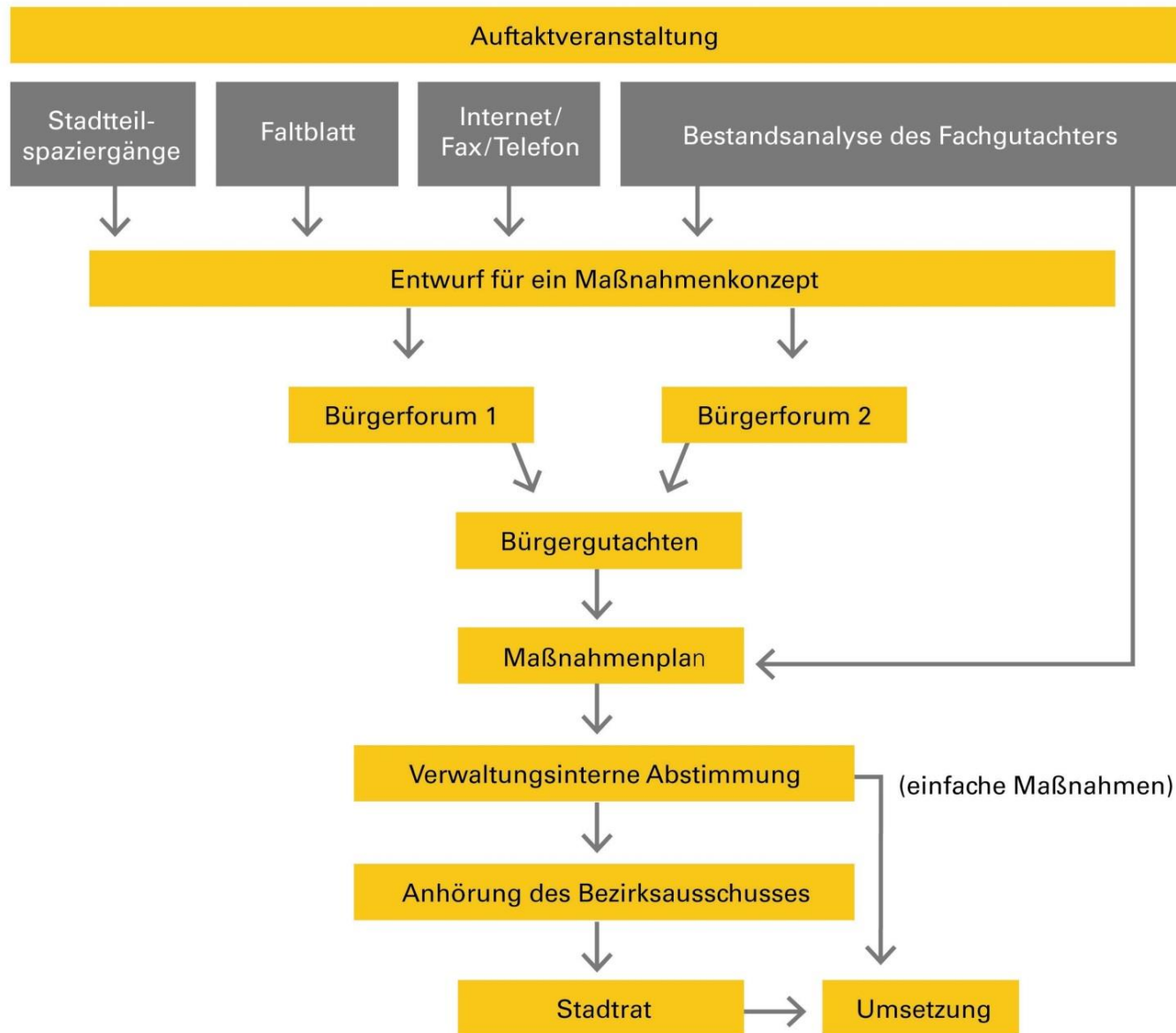


Unfälle mit Zufußgehenden und Radfahrenden





Bürgerbeteiligung – Verfahrensablauf

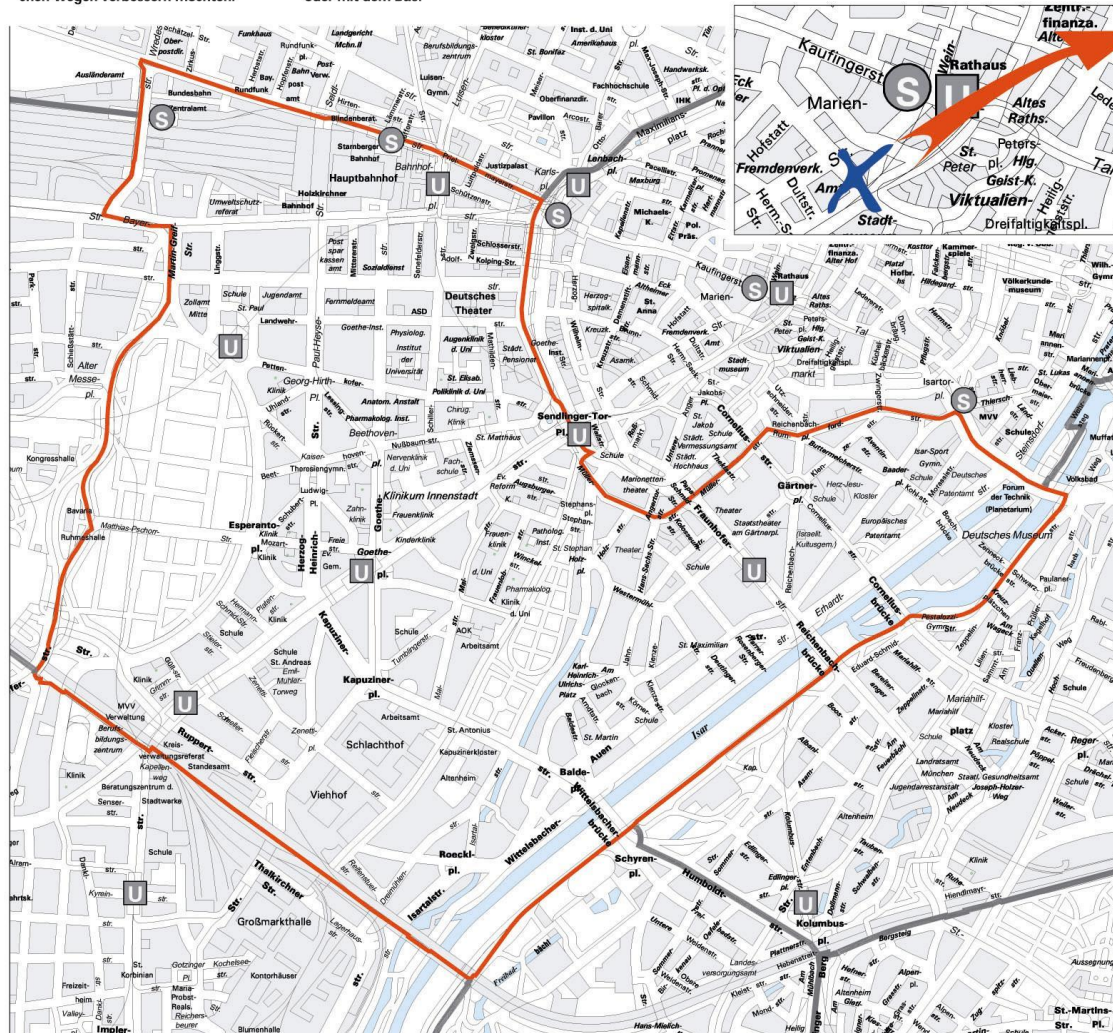




Bürgerbeteiligung – Mitmach-Flyer

... mitmachen, aber wie?

- Markieren Sie deutlich und am besten farbig auf nebenstehender Karte die Situationen, die Sie auf Ihren täglichen Wegen verbessern möchten.
- Kreuzen Sie an, welche Fortbewegungsart davon betroffen ist: also zu Fuß, per Rad, mit den Inline-Skates oder mit dem Bus.
- Benennen Sie den Ort, das Problem und gegebenenfalls Ihren Verbesserungsvorschlag.



Teilen Sie uns Ihre Kritikpunkte und Ihre Verbesserungsvorschläge mit!

Beispiel: (1) bei Wegen zu Fuß mit dem Rad mit Inline-Skates/Roller mit dem Bus

Ort: *xx-Straße/yy-Straße, Höhe zz-Theater*

Problem: *Querung mit Kinderwagen schwierig*

Vorschlag: *Bordsteinabsenkung bei xy-Laden*

bei Wegen zu Fuß mit dem Rad mit Inline-Skates/Roller mit dem Bus

sonstiges

Ort

Problem

Vorschlag

bei Wegen zu Fuß mit dem Rad mit Inline-Skates/Roller mit dem Bus

sonstiges

Ort

Problem

Vorschlag

bei Wegen zu Fuß mit dem Rad mit Inline-Skates/Roller mit dem Bus

sonstiges

Ort

Problem

Vorschlag

Weitere Anmerkungen bitte auf gesondertem Blatt! Danke!

Bitte geben Sie uns Ihre Adresse und Telefonnummer an, falls wir noch Rückfragen an Sie haben:

Name

Straße

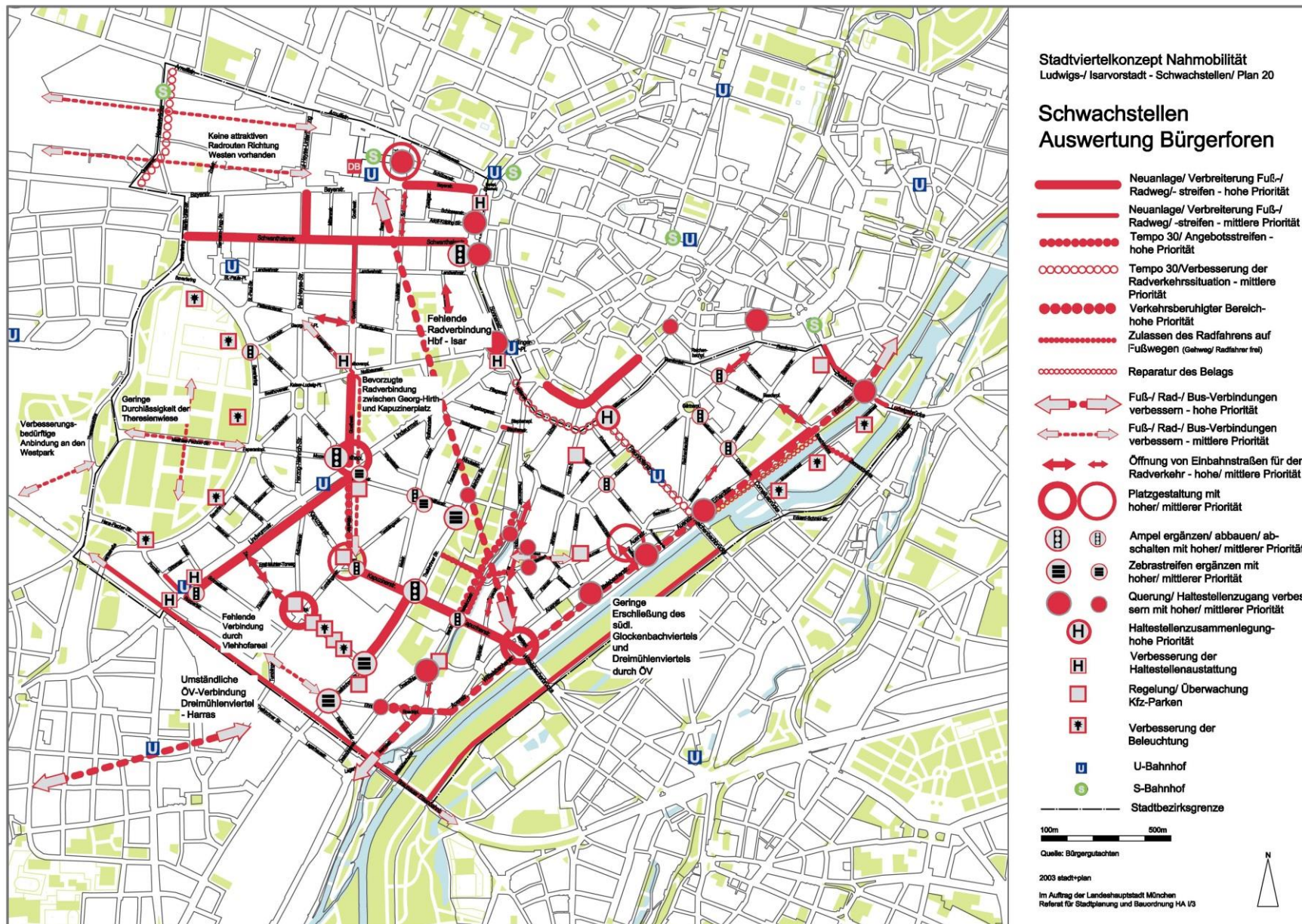
Telefonnr.

Schicken Sie uns Ihre Anregungen bis zum 12.10.2002 an folgende Adresse oder bringen Sie sie einfach vorbei:

Planungsgemeinschaft stadt+plan
Fleischerstr. 5
80337 München



Schwachstellen – Auswertung Bürgerbeteiligung





Abschluss-Flyer



PERSPKTIVE MÜNCHEN | Konzepte

Stadtviertelkonzept Nahmobilität Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt

Verfahren und Ergebnisse



Fazit und Ausblick

Das Stadtviertelkonzept Nahmobilität Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt ist ein wichtiger Baustein für die Erreichung der Klimaziele der Stadt München. Es zielt darauf ab, die Mobilität der Bevölkerung zu verbessern und die Luftqualität zu erhöhen. Durch die Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen wird die Erreichung der Klimaziele der Stadt München gefördert. Die Umsetzung der Maßnahmen wird in Zusammenarbeit mit den betroffenen Akteuren und der Bevölkerung erfolgen. Die Umsetzung der Maßnahmen wird in Zusammenarbeit mit den betroffenen Akteuren und der Bevölkerung erfolgen. Die Umsetzung der Maßnahmen wird in Zusammenarbeit mit den betroffenen Akteuren und der Bevölkerung erfolgen.

Was ist Nahmobilität?

Der stadtviertelkonzept Nahmobilität zielt auf die Erreichung der Klimaziele der Stadt München ab. Er zielt darauf ab, die Mobilität der Bevölkerung zu verbessern und die Luftqualität zu erhöhen. Durch die Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen wird die Erreichung der Klimaziele der Stadt München gefördert. Die Umsetzung der Maßnahmen wird in Zusammenarbeit mit den betroffenen Akteuren und der Bevölkerung erfolgen. Die Umsetzung der Maßnahmen wird in Zusammenarbeit mit den betroffenen Akteuren und der Bevölkerung erfolgen.

Was wollen die Bürgerinnen und Bürger?

Mit Hilfe von Experten, Eltern und Seniorinnen werden die Bedürfnisse der Bürgerinnen und Bürger erhebt. Die Ergebnisse werden in der Stadtplanung berücksichtigt. Die Umsetzung der Maßnahmen wird in Zusammenarbeit mit den betroffenen Akteuren und der Bevölkerung erfolgen. Die Umsetzung der Maßnahmen wird in Zusammenarbeit mit den betroffenen Akteuren und der Bevölkerung erfolgen.

Wo setzen die Beteiligten Prioritäten?

Die Beteiligten setzen Prioritäten für die Umsetzung der Maßnahmen. Die Umsetzung der Maßnahmen wird in Zusammenarbeit mit den betroffenen Akteuren und der Bevölkerung erfolgen. Die Umsetzung der Maßnahmen wird in Zusammenarbeit mit den betroffenen Akteuren und der Bevölkerung erfolgen.

Welche Maßnahmen sind schon umgesetzt?

Einige Maßnahmen sind bereits umgesetzt. Die Umsetzung der Maßnahmen wird in Zusammenarbeit mit den betroffenen Akteuren und der Bevölkerung erfolgen. Die Umsetzung der Maßnahmen wird in Zusammenarbeit mit den betroffenen Akteuren und der Bevölkerung erfolgen.

Welche Maßnahmen sollen noch folgen?

Einige Maßnahmen sollen noch folgen. Die Umsetzung der Maßnahmen wird in Zusammenarbeit mit den betroffenen Akteuren und der Bevölkerung erfolgen. Die Umsetzung der Maßnahmen wird in Zusammenarbeit mit den betroffenen Akteuren und der Bevölkerung erfolgen.

Realisierte Maßnahmen

Die Karte zeigt die realisierten Maßnahmen in der Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt. Die Umsetzung der Maßnahmen wird in Zusammenarbeit mit den betroffenen Akteuren und der Bevölkerung erfolgen. Die Umsetzung der Maßnahmen wird in Zusammenarbeit mit den betroffenen Akteuren und der Bevölkerung erfolgen.

Geplante Maßnahmen

Die Karte zeigt die geplanten Maßnahmen in der Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt. Die Umsetzung der Maßnahmen wird in Zusammenarbeit mit den betroffenen Akteuren und der Bevölkerung erfolgen. Die Umsetzung der Maßnahmen wird in Zusammenarbeit mit den betroffenen Akteuren und der Bevölkerung erfolgen.

Stadtviertelkonzept Nahmobilität Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt

Verfahren und Ergebnisse



Fazit – Zufußgehen, Stadtentwicklung und Öffentlicher Raum

Ebene Stadtentwicklungsplanung/Flächennutzungsplanung

- Dreifache Innenentwicklung, Nachverdichtung
- Grünzüge, Reduzierung von Barrieren, Parks, Zentrenkonzepte
- Mehr Urbane Gebiete und Mischgebiete

Ebene Quartierskonzepte/Bebauungsplan

- Kleine Parzellen, Nichtwohn-Nutzungen im Erdgeschoss (höhere Erdgeschosse an geeigneten Stellen festsetzen)
- Plätze, Treffpunkte
- Durchlässige Netze mit Wegeverbindungen abseits von Straßen, Passagen, Brücken und Stegen zur Überwindung von Barrieren
- Flächensparende/Autoarme Verkehrserschließung, geringe Versiegelung
- Autofreie Quartiere und Nutzung gemeinsamer Flächen hilft Fläche sparen und unterstützt die Schaffung attraktiver Straßenräume



Fazit – Verkehrsinfrastruktur für das Zufußgehen

Ebene Freiraum- und Straßenraumgestaltung/Öffentlicher Raum

- Konzept für die Gestaltung attraktiver Öffentlicher Räume
Begrünung/Straßenbäume (Schatten)
- Öffentlicher Räume mit Toiletten, Sitzgelegenheiten, Trinkbrunnen
- Gehflächen mit ausreichenden Breiten zum Nebeneinandergehen und sich Begegnen mit guten Belägen, Freihalten der Gehflächen
- häufige und komfortable Querungsmöglichkeiten in Form von Gehwegnasen, Mittelinseln, Zebrastreifen und Ampeln sowie Brücken
- Orientierungssystem
- Gehen wird erheblich unterstützt durch Tempo 30

und ergänzend:

- Attraktiver ÖV als idealer Partner und Basis für autolosen Lebensstil
- Beteiligung der Bürger*innen als lokale Expert*innen vor Ort



**Kurze und attraktive Wege zu Fuß im klima-
neutralen und klimaresilienten Quartier
paul.bickelbacher@t-online.de**

