Landeshauptstadt München
Bezirksausschuss 2
Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt

Fraktion
Bündnis 90/Die Grünen
Rosa Liste

Antrag an den Bezirksausschuss 2 – Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt

Antragstellerin: Henriette Kuhrt, Beauftragte für Schulwegsicherheit

Sitzung: 8.9. Unterausschuss „Öffentlicher Raum“ // Vollversammlung am 15.09.2026

Betreff: Kreuzung Bavariaring/Schwanthalerstraße – sichere Querung für Schulkinder, ältere Menschen und mobilitätseingeschränkte Personen

Beschlussvorschlag

Der Bezirksausschuss 2 bittet das Mobilitätsreferat, die Sicherheit der Fußgängerquerung an der Kreuzung Bavariaring/Schwanthalerstraße zu überprüfen und dem Gremium innerhalb von drei Monaten über das Ergebnis sowie über die daraus abgeleiteten Maßnahmen zu berichten.

Bei der Prüfung sind die betroffenen Nutzergruppen einzubeziehen: die Schulleitung der Grundschule an der Schwanthalerstraße, die Vorsitzende des Elternbeirats, die Leitung der kroatischen Gemeinde in der Schwanthalerstraße sowie der Behindertenbeirat der Landeshauptstadt München. Soweit hierzu ein Ortstermin stattfindet, sind sie hinzuzuziehen.

Der Bezirksausschuss regt an, sich dabei vor Ort ein Bild von der Situation zu verschaffen, und zwar zu den maßgeblichen Zeiten: morgens zwischen 07:00 und 08:00 Uhr sowie mittags und nachmittags, wenn Unterricht, Mittagsbetreuung und Hort enden.

Aus Sicht des Bezirksausschusses sind dabei insbesondere die folgenden Punkte zu prüfen:

1. **Die Mittelinsel als notwendiger Zwischenhalt.** Nach den geltenden Regeln sichert die Schutzzeit eine begonnene Querung nur bis zum nächsten Bordstein; die Mittelinsel ist ein solcher Bordstein. Die Schutzzeit der 13 Meter langen Furt FG51 ist mit 21 Sekunden vergleichsweise lang. An der anschließenden Furt FG52 (6,5 Meter) beträgt sie jedoch nur 5 Sekunden, danach quert der Abbiegeverkehr aus der Schwanthalerstraße die Furt. Die großzügige Schutzzeit der ersten Furt nützt daher nichts: Wer die Insel erreicht, muss dort anhalten. Die Signalisierung macht den Zwischenhalt auf der Insel damit zum Regelfall.
2. **Aufnahmefähigkeit der Mittelinsel.** Vorrangig zu prüfen ist, ob die vorhandene Fläche diesen Zwischenhalt tragen kann. Das Mobilitätsreferat errechnet auf Grundlage einer Aufstelldichte von zwei Personen pro Quadratmeter eine theoretische Kapazität von zehn

bis elf Personen. Zu prüfen ist, ob diese rechnerische Kapazität unter den konkreten Bedingungen – Grundschulkinder mit Schulranzen und Rollern, Personen mit geschobenen Fahrrädern, Rollstuhlfahrende, weitere gleichzeitig eintreffende Passantinnen und Passanten sowie der vorhandene Signalmast – als ausreichende und sichere Aufstellkapazität angesehen werden kann. Hinzu kommt der Sicherheitsraum zur Fahrbahn, für den die in Vorbereitung befindliche Neufassung der Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen bei zulässigen Geschwindigkeiten bis 50 km/h 0,50 Meter vorsieht.

3. **Radwegbreite und Aufstellflächen.** Die Kinder warten auf beiden Seiten vor dem Radweg und queren Radweg und Fahrbahn in einem Zug. Die Breite des Radwegs ist daher in die Bemessung der Freigabezeiten einzubeziehen. Darüber hinaus wäre angesichts der Situation vor Ort eine Aufstellfläche zwischen Radweg und Fahrbahn dringend zu empfehlen; diese ist momentan knapp oder unter zwei Meter tief, was bei 50cm Sicherheitsabstand zu Radweg und Fahrbahn einen Meter Nettotiefe ergibt. Zu prüfen ist, wie eine ausreichende Aufstellfläche an beiden Kreuzungsseiten geschaffen werden kann und ob dazu die Radwegführung im Kreuzungsbereich neu geordnet werden muss.

4. **Markierung und Signalisierung der Radwege.** Auf der Ostseite ist der Radweg lediglich auf den Gehwegplatten markiert; diese Markierung ist abgeblättert und kurzfristig zu erneuern. Zu prüfen ist ferner, ob die Radwegquerungen in die Signalisierung des Fußverkehrs einbezogen oder mit eigenen Signalgebern versehen werden können, und ob die tatsächliche Querungslänge einschließlich der Radwege der Bemessung der Freigabezeiten zugrunde gelegt wird. Von der Schwanthalerhöhe kommend besteht ein Rechtsabbiege-Grünpfeil für Radfahrende; zwischen dem Gehweg und der südwestlichen Aufstellfläche ist daher jederzeit mit Radverkehr zu rechnen, auch während der Sperrzeit des Fußverkehrs.

5. **Zeiträume der angehobenen Mindestgrünzeit ausweiten.** Die angehobenen Mindestgrünzeiten gelten derzeit nur von 07:00 bis 08:00 Uhr. Zu prüfen ist eine Ausweitung auf 12:00 bis 13:00 Uhr, 16:00 bis 17:00 Uhr und die Sonntagvormittage. In diesen Zeiträumen fällt die Mindestgrünzeit derzeit auf den Tiefstwert von 14 Sekunden ab.

6. **Räumgeschwindigkeit.** Zu prüfen ist, ob angesichts der besonderen Anforderungen an dieser Querungsstelle eine Räumgeschwindigkeit von 1,0 m/s angesetzt werden kann. Aus den mitgeteilten Schutzzeiten ergeben sich für die beiden Teilfurten sehr unterschiedliche rechnerische Werte: rund 0,6 m/s an der Furt FG51 und rund 1,3 m/s an der Furt FG52. Die Sicherheitsreserve ist damit über die Querung hinweg ungleich verteilt.

7. **Abbiegeverkehr.** Zu klären wäre, wie die sichere Fortsetzung einer bereits begonnenen Querung während der Schutzzeit gegenüber dem gleichzeitig möglichen Abbiegeverkehr aus der Schwanthalerstraße gewährleistet wird.

8. **Querungsrichtung.** Das Mobilitätsreferat legt seiner Stellungnahme für den morgendlichen Schülerverkehr die Querungsrichtung Ost nach West zugrunde. Der morgendliche Schulweg verläuft jedoch von West nach Ost. Da die Kreuzung nicht symmetrisch ist, ist

die Aussagekraft der vorgelegten Zeit-Weg-Betrachtung für den tatsächlichen morgendlichen Schülerverkehr zu überprüfen.

Der Antrag wird dem Bezirksausschuss 8 zur Kenntnis gegeben.

Begründung

1. Grundlage

Grundlage dieses Antrags sind Gespräche mit [redacted] (Schulleitung Grundschule Schwanthalerstraße), [redacted] (Elternbeiratsvorsitzende), [redacted] (Leiter der kroatischen Gemeinde in der Schwanthalerstraße) und [redacted] (Behindertenbeirat der Landeshauptstadt München) sowie ein Ortstermin am 28.06.2026 mit [redacted] und der Polizei. Ergänzend wurden Auskünfte der Abteilung Lichtsignalanlagen des Mobilitätsreferats eingeholt, die vollständige Schaltungsdaten übermittelt hat.

2. Befund

Die Kreuzung Bavariaring/Schwanthalerstraße ist aus Sicht der Schulfamilie das größte Problem im Schulwegumfeld. Rund 40 Kinder queren sie wochentags auf dem Weg aus dem Westend in den Bezirk 2, um die Grundschule an der Schwanthalerstraße zu besuchen.

Die Kreuzung wird darüber hinaus von weiteren Gruppen genutzt, die auf besonderen Schutz angewiesen sind.

[redacted], Leiter der kroatischen Gemeinde in der Schwanthalerstraße [redacted], schildert erhebliche Probleme für den Sonntagsgottesdienst. Die Gemeinde wird von Mitgliedern aus dem gesamten Stadtgebiet besucht; insbesondere zum Kindergottesdienst kommen zahlreiche Familien mit Kindern, die mit den örtlichen Verhältnissen nicht vertraut sind. Für diesen Zeitraum sieht die Anlage keinerlei angepasste Schaltung vor.

Nach Auskunft des Behindertenbeirats ist die Kreuzung dort bekannt und zählt zu den Stellen im Stadtgebiet, die für mobilitätseingeschränkte Menschen nicht passierbar sind.

3. Folgen

Gestaltung und Programmierung der Anlage führen zu erheblichen Gefahrensituationen auf dem Schulweg. Die Kreuzung wird als so gefährlich wahrgenommen, dass die Kinder sie nicht unbegleitet queren – obwohl der selbstständige Schulweg entwicklungspsychologisch wünschenswert ist. Die Vorsitzende des Elternbeirats berichtet von Eltern künftiger Erstklässler, die erwägen, ihr Kind nicht an dieser Schule anzumelden, obwohl sie als gut gilt, allein um diesen Schulweg zu vermeiden.

Zudem berichtet sie von regelmäßigen Beinaheunfällen. Sie schilderte unter anderem einen Vorfall, bei dem eine Mutter mit ihrem Schulkind und ihrem Baby im Kinderwagen neben der Verkehrsinsel auf dem Asphalt stehen bleiben musste, weil die Insel zu schmal war und die Freigabezeit nicht ausreichte.

Sie beobachtet zudem, dass viele Kinder auf der Verkehrsinsel nicht warten, sondern auch den zweiten Teil der Fahrbahn bei Rot queren, während der Verkehr bereits anrollt. Die Fläche, auf der sie dort warten sollen, ist rund 1,72 Meter tief. Beide Alternativen – das Warten auf einer zu schmalen Fläche und das Weitergehen bei Rot – sind gefährlich und Folge der Kombination aus Ampelschaltung und Kreuzungsgestaltung.

Hinzu kommt: Weil die Kinder auf der Westseite hinter dem Radweg warten, sind sie für abbiegende Fahrzeuge schlechter zu sehen. Zusammen mit der kurzen Schutzzeit der Furt FG52 sind sie damit bereits bei einem regelkonformen Querungsversuch dem Abbiegeverkehr ausgesetzt.

Eine Entlastung durch Schulweghelferinnen und Schulweghelfer ist nicht in Sicht. Für diese Kreuzung konnte trotz wiederholter Suche des Elternbeirats niemand gefunden werden.

4. Vorgeschichte

Das Anliegen ist seit Dezember 2023 aktenkundig. Der Elternbeirat der Grundschule an der Schwanthalerstraße hat es damals an den Bezirksausschuss 8 herangetragen, der das Mobilitätsreferat mit einer Prüfung beauftragte.

Zwischen April und Juni 2024 antwortete das Mobilitätsreferat, die Freigabezeit sei unter Einbeziehung der Schutzzeit ausreichend; kurzfristige Anpassungen wurden abgelehnt. Ein vorgeschlagener Ortstermin blieb ohne Antwort.

Im Dezember 2024 startete die Elternbeiratsvorsitzende eine Petition, die 461 Unterschriften erhielt. Am 03.04.2025 brachte sie das Anliegen als förmlichen Antrag in die Bürgerversammlung des Stadtbezirks 8 ein (Antrags-ID 5456305). Der Antrag wurde mit nur einer Gegenstimme angenommen (Empfehlung Nr. 20-26 / E 02612).

Das Mobilitätsreferat antwortete mit der Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 17232, die der Bezirksausschuss 8 am 16.09.2025 behandelte. Darin heißt es, die Grünzeiten an den meisten Münchner Fußgängerfurten seien so bemessen, dass bei durchschnittlicher Gehgeschwindigkeit etwa drei Viertel der Wegstrecke erreicht werden. Maßgeblich für die Sicherheit sei die anschließende Schutzzeit; diese ermögliche es "immer", die Querung zu vollenden. Die Sicherheit sei damit "zu jeder Zeit gegeben". Ergänzend wird auf ein Erklärvideo zu Schutzzeiten verwiesen. Eine Anpassung im Bestand sei weder technisch noch wirtschaftlich sinnvoll; die Verlängerung der Grünzeiten werde beim ohnehin anstehenden Anlagentausch "angemessen berücksichtigt".

Mit dieser Zusage galt die Empfehlung der Bürgerversammlung als behandelt. Der Austausch erfolgte im Dezember 2025. Umgesetzt wurde eine Verlängerung um drei Sekunden, gültig ausschließlich morgens bis 08:00 Uhr.

Zur Begründung der Beschränkung auf die Morgenstunden führt das Mobilitätsreferat an, der morgendliche Schulweg sei der Zeitbereich mit der höchsten Frequenz. Das erklärt, warum morgens besonderer Schutz nötig ist. Es erklärt nicht, warum mittags, nachmittags und sonntags ein geringerer Schutz genügen soll – zumal die Mindestgrünzeit in genau diesen Zeiten auf den Tiefstwert absinkt.

Der heute vorgefundene Zustand ist somit bereits das Ergebnis der zugesagten Berücksichtigung. Der Bezirksausschuss 2 bittet vor diesem Hintergrund um eine erneute Befassung.

5. Anhang: Die Probleme im Einzelnen

Breite und Geometrie. Die Querung umfasst sechs Fahrstreifen. Das Mobilitätsreferat gibt für die Furten FG51 und FG52 zusammen 21,5 Meter an.

Die Mittelinsel liegt nicht mittig: Die Furt FG51 misst 13 Meter, die Furt FG52 6,5 Meter. Die Kinder queren morgens von West nach Ost und mittags beziehungsweise nachmittags von Ost nach West. Auf dem Heimweg liegt somit das lange Teilstück zuerst, und die Querung endet auf der Furt FG52 – jener Furt, deren Schutzzeit mit 5 Sekunden am kürzesten bemessen ist. Zugleich fällt in diesen Stunden die Mindestgrünzeit auf ihren Tiefstwert.

Grünzeit. Die Mindestgrünzeit beträgt von 07:00 bis 08:00 Uhr 16 bis 17 Sekunden, mittags und nachmittags dagegen nur 14 bis 15 Sekunden. Das Mobilitätsreferat führt hierzu aus, die Mindestgrünzeit sei kein Maß, in dem beide Furten vollständig überquert werden, sondern eines, in dem etwa drei Viertel der Wegstrecke zurückgelegt werden. Zugleich lasse es sich bei simultaner Signalisierung nicht vermeiden, dass Fußgängerinnen und Fußgänger auf dem Fahrbahnteiler warten müssen. Ein Zwischenhalt auf der Mittelinsel ist damit für einen Teil der Querenden von vornherein in Kauf genommen.

Hinzu kommt, dass Querende nicht in der ersten Grünsekunde auf der Fahrbahn sind, sondern zunächst das Signal wahrnehmen und den Weg bis zur Bordsteinkante zurücklegen müssen. Die Bundesanstalt für Straßenwesen bezeichnet dies als Zuwegzeit und hat dafür im Mittel 2,4 Sekunden gemessen, bei mobilitätseingeschränkten Personen 3,4 Sekunden. Sie empfiehlt, bei der Bemessung der Mindestfreigabezeit drei Sekunden dafür anzusetzen. An dieser Kreuzung dürfte die Zuwegzeit darüber liegen, weil die Kinder hinter dem Radweg warten.

Bei der vom Referat angesetzten Räumgeschwindigkeit von 1,2 m/s und einer Mindestgrünzeit von 16 Sekunden lassen sich rund 19 Meter zurücklegen. In Verbindung mit der Schutzzeit ist die Querung damit in beiden Richtungen möglich. Für langsamere Gehgeschwindigkeiten gilt das nicht, und im 14-Sekunden-Programm gilt es auch für 1,2 m/s nicht mehr.

Für ein Kind mit einer Gehgeschwindigkeit von 0,8 m/s stellt sich die Lage wie folgt dar: Wer erst gegen Ende der Freigabezeit startet, erreicht die Mittelinsel innerhalb der Schutzzeit der Furt FG51, findet an der Weiterführung jedoch Rot und den freigegebenen Abbiegeverkehr vor. Wer zu Beginn der Freigabezeit startet, erreicht die zweite Teilfurt zwar früher, kann sie aber nicht innerhalb der dortigen Schutzzeit von 5 Sekunden queren. Für langsam gehende Personen existiert damit kein Startzeitpunkt, zu dem die Gesamtquerung durchgehend gesichert möglich wäre.

Signalisierung und Schutzzeit. Beide Teilfurten schalten gleichzeitig. Das Mobilitätsreferat verweist darauf, dass die an die Grünzeit anschließende Schutzzeit ein sicheres Weitergehen erlaubt.

Diese Möglichkeit besteht jedoch nur für Personen, die sich beim Signalwechsel bereits querend auf der Fahrbahn befinden, und nur bis zum nächsten sicheren Bordstein. Die Mittelinsel ist ein solcher Bordstein. Wer sie erreicht, hat seine Querung damit beendet; die zweite Teilfurt darf bei Rot nicht mehr betreten werden.

Die Schutzzeiten der beiden Teilfurten sind sehr unterschiedlich bemessen: 21 Sekunden für FG51 gegenüber 5 Sekunden für FG52. Der großzügig bemessene Schutz liegt auf dem Abschnitt, den der Bavariaring-Verkehr kreuzt und auf dem dieser ohnehin zurückgehalten wird. Der knapp bemessene Schutz liegt auf dem Abschnitt, den die Abbieger aus der Schwanthalerstraße queren.

Mittelinsel. Die Insel misst rund 1,98 mal 4 Meter. Durch den Signalmast verbleibt eine nutzbare Länge von rund 3,60 Metern. Nach Abzug der beidseitigen, je 13 Zentimeter breiten Bordsteinkanten beträgt die nutzbare Tiefe rund 1,72 Meter.

Das Mobilitätsreferat errechnet auf Grundlage einer Aufstelldichte von zwei Personen pro Quadratmeter eine theoretische Kapazität von zehn bis elf Personen. Da die Schaltung einen Zwischenhalt auf der Insel einkalkuliert, muss die Fläche nicht nur rechnerisch zehn bis elf stehende Personen aufnehmen, sondern unter realen Bedingungen einen Schülerpulk sicher aufnehmen können.

Zu prüfen ist daher, ob diese rechnerische Kapazität unter den konkreten Bedingungen – Grundschulkinder mit Schulranzen und Rollern, Personen mit geschobenen Fahrrädern, Rollstuhlfahrende, weitere gleichzeitig eintreffende Passantinnen und Passanten sowie der vorhandene Signalmast – als ausreichende und sichere Aufstellkapazität angesehen werden kann.

Hinzu kommt der einzuhaltende Sicherheitsraum zur Fahrbahn. Die in Vorbereitung befindliche Neufassung der Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen sieht hierfür bei zulässigen Geschwindigkeiten bis 50 km/h einen Wert von 0,50 Metern vor. Legt man diesen zu beiden Seiten zugrunde, verringert sich die nutzbare Aufstellfläche auf rund einen Meter Tiefe bei 3,60 Metern Länge – Raum für genau eine Reihe wartender Kinder.

Die beigefügte Aufnahme zeigt elf Kinder auf der Mittelinsel, entsprechend der vom Mobilitätsreferat rechnerisch angesetzten maximalen Aufstellkapazität. Zu sehen ist, dass die hintere Reihe so nah am Bordstein steht, dass der Abstand von 0,50 Metern deutlich unterschritten wird. Ein Kind steht unmittelbar am Bordstein, sodass sein Schulranzen über die Fahrbahnkante ragt.

Ergänzend ist festzuhalten, dass die Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen für barrierefreie Mittelinseln eine Tiefe von 2,50 bis 3,00 Metern vorsehen. Die vorhandene Fläche unterschreitet damit den Wert, den die Landeshauptstadt bei jeder Neuanlage zugrunde legen würde, um rund ein Drittel.

Radwege. Beidseitig verlaufen Radwege im Seitenraum. Auf der Westseite ist der Radweg asphaltiert und dadurch vom Gehweg unterscheidbar. Auf der Ostseite wurde er lediglich auf den Gehwegplatten markiert; diese Markierung ist abgeblättert und praktisch nicht mehr erkennbar.

Die Folge wirkt in beide Richtungen: Kinder betreten den Radweg, ohne ihn als solchen zu erkennen, und Radfahrende nutzen den Gehweg, ohne ihn als solchen zu erkennen.

Hinzu kommt: Von der Schwanthalerhöhe kommend besteht für Radfahrende ein Rechtsabbiege-Grünpfeil (Zeichen 721, laut Plankopf 2022 ergänzt). Zwischen dem Gehweg und der südwestlichen Aufstellfläche ist damit jederzeit mit Radverkehr zu rechnen, auch während der Sperrzeit des Fußverkehrs.

Zwischen Radweg und Fahrbahn besteht auf beiden Seiten keine Aufstellfläche. Dass Radweg und Fahrbahn in einem Zug gequert werden, ist für sich genommen nicht ungewöhnlich; die Breite des Radwegs muss dann jedoch in die Bemessung der Freigabezeiten einfließen. Die tatsächlich zu querende Strecke verlängert sich auf beiden Seiten um jeweils rund vier Meter.

Das Mobilitätsreferat rechnet die Radwege bei der Bemessung der Freigabezeiten ausdrücklich heraus, weil sie nicht in die Signalisierung des Fußverkehrs eingebunden sind. Für die tatsächliche Querung stellen diese Bereiche jedoch zusätzliche Konflikt- und Wartebereiche dar.

Eine Aufstellfläche zwischen Radweg und Fahrbahn ist nicht zwingend vorgeschrieben, trägt aber erheblich zur Übersichtlichkeit bei. Angesichts der Situation an dieser Kreuzung – Schülerpulks, Radverkehr mit Rechtsabbiege-Grünpfeil, schlechte Sichtbarkeit der Wartenden für Abbiegende – wäre sie dringend zu empfehlen.

Quellen und Anlagen

- Protokoll des Ortstermins vom 28.06.2026
- Chronologie der Vorgänge seit 12/2023, Unterlagen des Elternbeirats
- Fotodokumentation
- Petition des Elternbeirats
- Korrespondenz mit dem Mobilitätsreferat
- Lageplan der Kreuzung, Quelle: Mobilitätsreferat

Bildunterschriften:

- Lageplan der Kreuzung, Quelle: Mobilitätsreferat
- Abgeblätterte Markierung Ostseite Bavariaring (eigene Aufnahme)
- Wartende Kinder und Passanten hinter dem Radweg (eigene Aufnahme)
- Kreuzender Radverkehr auf der Fußgängerfurt (eigene Aufnahme)
- Elf wartende Kinder auf der Insel (eigene Aufnahme)
- Konflikte zwischen Radfahrern und Fußgängern durch uneindeutige Markierungen






FORUM
Schwanthalerhöhe

