

Einrichtung einer Schulstraße im Umfeld der Grund- und Mittelschule an der Lehrer-Wirth-Straße

BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 06618 des Bezirksausschusses
des Stadtbezirks 15 – Trudering-Riem vom 19.04.2025

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 17974

Anlagen:

1. BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 06618
2. Beschluss des Mobilitätsausschusses, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 14480
3. Lageplan Lehrer-Wirth-Straße / Caroline-Herschel-Straße / Elisabeth-Dane-Straße

Beschluss des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 15 Trudering-Riem vom 23.10.2025

Öffentliche Sitzung

I. Vortrag des Referenten

1 Anlass und Hintergrund

Der Bezirksausschuss des 15. Stadtbezirks Trudering-Riem (BA 15) hat am 23.01.2025 den Antrag Nr. 20-26 / B 06618 (Anlage 1) „Helsinkistraße / Lehrer-Wirth-Straße: Pilotprojekt für eine Schulstraße“ gestellt. Darin wird ein „Pilotprojekt für eine Schulstraße“ „am Ende der Helsinkistraße und in der Lehrer-Wirth-Straße“ gefordert. Das Mobilitätsreferat bedankt sich noch einmal für die Gewährung beantragten Terminverlängerung für die Bearbeitung des Antrags bis 31.10.2025.

Da es sich um einen Antrag eines Bezirksausschusses handelt, der in seiner Bedeutung auf den Stadtbezirk beschränkt ist und für den die Zuständigkeit zur Entscheidung dem Bezirksausschuss zugewiesen ist, muss dieser nach § 9 Abs.1 und § 9 Abs. 3 i. V. m. Anlage 1 Katalog Mobilitätsreferat Nr. 14 „Stadtviertelbezogene Verkehrsberuhigungsmaßnahmen“ der Bezirksausschuss-Satzung (BA-Satzung) vom zuständigen Bezirksausschuss behandelt werden. Zu dessen Information ist Folgendes auszuführen:

Der Mobilitätsausschuss der LHM hat am 19.03.2025 (Vorlage Nr. 20-26 / V 14480, siehe Anlage 1) beschlossen, dass 2026 im nähen Zufahrtsbereich zu zwei Grundschulen mit Elterntaxi-Problematik erste Schulstraßen in München eingerichtet werden sollen. Als Schulstraßen werden im derzeitigen Sprachgebrauch Straßenabschnitte im unmittelbaren Einzugsbereich von Zugängen zu Schulen bezeichnet, die zeitlich beschränkt vor Schulbeginn für den Kraftfahrzeugverkehr gesperrt werden.

Das Mobilitätsreferat wurde mit dem Beschluss u.a. beauftragt,

- eine Auswahl geeigneter Grundschulen zu bestimmen,
- Abstimmungen mit diesen Schulen sowie den jeweiligen örtlichen Bezirksausschüssen vorzunehmen,
- ein Verkehrs- und Umsetzungskonzept je Standort zu erarbeiten und eine Vorlage für einen Beschluss über dieses in die betroffenen Bezirksausschüsse einzubringen.

Das entwickelte Konzept zur Einrichtung der Schulstraße dient als Grundlage für die straßenrechtliche Maßnahme (Widmungsänderung) des hierfür zuständigen Straßenbaulastträgers, dem Baureferat, sowie für die straßenverkehrsrechtliche Anordnung durch das Mobilitätsreferat als zuständige Straßenverkehrsbehörde.

Am 18.12.2024 fand ein Austausch zwischen Vertreter*innen der Schulfamilien der Grund- und Mittelschule in der Lehrer-Wirth-Straße, des BA 15, dem nahegelegenen Zentrum für Freizeit und kulturelle Bildung („Quax“), der Polizei (Abteilung E4 und PI 25) und dem Mobilitätsreferat statt. Am 23.01.2025 fand zudem ein Gespräch zwischen Vertreter*innen der Leitung der Kindertagesstätten in der Lehrer-Wirth- und der Caroline-Herschel- sowie der Stockholmstraße und des Kinderhorts in der Grundschule Lehrer-Wirth-Straße statt. Im Rahmen der Austauschtermine wurde die Einrichtung einer Schulstraße in der Lehrer-Wirth-Straße samt den angrenzenden Straßen diskutiert und aus der Perspektiven der Teilnehmenden beleuchtet. Von der Einrichtung einer Schulstraße in der Helsinkistraße wird im Rahmen der Pilotierung aus verkehrsplanerischen Gründen vorerst abgesehen.

Im Anschluss hat das Mobilitätsreferat das Konzept für die Einrichtung einer Schulstraße in der Lehrer-Wirth-Straße im Bereich südlich der Kreuzung Erika-Cremer-/ Maria-Montessori-Straße, in der Caroline-Herschel-Straße und in der Elisabeth-Dane-Straße weiter ausgearbeitet.

2 Verkehrliche Ausgangslage

2.1 Charakterisierung der Straßenabschnitte und der bestehenden Verkehrsregelung

Die Lehrer-Wirth-Straße, die Caroline-Herschel-Straße und die Elisabeth-Dane-Straße befinden sich im Stadtbezirk 15 Trudering-Riem und sind in eine T30 Zone eingebettet. In Bezug auf die verkehrliche Funktion, der Straßenraumbreite und städtebaulichen Einbettung im Bezirksteil Messestadt Riem sind sie als Wohnstraßen einzuordnen (Straßenkategorie ES V nach der „Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen“ – RAST 06).

Der betroffene Bereich umfasst:

- den ca. 340 m langen Straßenabschnitt der Lehrer-Wirth-Straße südlich der Kreuzung Erika-Cremer- / Maria-Montessori-Straße,
- die ca. 165 m lange Caroline-Herschel-Straße und
- den ca. 95 m langen Straßenabschnitt der Elisabeth-Dane-Straße zwischen der Einmündung zur Lehrer-Wirth-Straße sowie den Wendebereich vor der für den Kfz-Verkehr gesperrten Durchfahrt (ausgenommen Linienbusverkehr) durch die Grünanlage (d.h. zwischen den Anwesen Nr. 2 bis 6)

Alle drei Straßenabschnitte sind für den Zweirichtungsverkehr freigegeben.

Die Straßenabschnitte haben gemäß heutigen Richtlinien z.T. untermaßig breite Gehwege (gemäß RAST 06 sind mindestens 2,50 Breite auszubilden). So beträgt die Gehwegbreite auf der Ostseite der Lehrer-Wirth-Straße in den betreffenden Straßenabschnitten größtenteils ungefähr 1,5 m. Auch in Caroline-Herschel-Straße und der Elisabeth-Dane-Straße sind die Gehwegbreiten auf der Nordseite abschnittsweise untermaßig. Die Fahrbahn in

den Straßenabschnitten beträgt in der Lehrer-Wirth-Straße durchschnittlich ungefähr 5,30 m breit, in der Caroline-Herschel-Straße 6,5 m und in der Elisabeth-Dane-Straße 6,35 m.

Die Straßenabschnitte sind Teil des Zonenhalteverbots Messestadt-West. Dort gilt grundsätzlich ein eingeschränktes Haltverbot. Kurzparkmöglichkeiten bestehen auf markierten Parkständen am Fahrbahnrand bzw. in Parkbuchten. Dort ist täglich von 9:00 bis 18:00 Uhr das Parken mit Parkscheibe für zwei Stunden sowie von 18:00 bis 9:00 Uhr das Parken ohne Zeitbegrenzung erlaubt.

Das südliche Ende der Lehrer-Wirth-Straße mündet in einen kreisförmigen Wendebereich vor dem Gebäude der Grund- und Mittelschule. Dieser trennt an dieser Stelle die Promenade, welche ausschließlich für Fuß- und Radverkehr nutzbar ist. Sie führt in westlicher Richtung in die Helsinkistraße und in östlicher Richtung in die Georg-Kerschensteiner-Straße. Der betreffende Straßenabschnitt der Lehrer-Wirth-Straße ist jeweils auf beiden Seiten größtenteils lückenlos mit Blockrandbebauung ausgestattet.

Die Caroline-Herschel-Straße ist auf der südlichen Seite ebenso mit Blockrandbebauung ausgestattet. Auf der nördlichen Seite grenzt vornehmlich der Außenbereich einer Kindertagesstätte der AWO und zudem der Zugang zum Hinterhof der Blockrandbebauung der Lehrer-Wirth-Straße sowie ein Mehrfamilienhaus an die Straße.

Der betreffende Straßenabschnitt der Elisabeth-Dane-Straße weist auf der südlichen Seite ebenfalls Blockrandbebauung auf. Entlang der nördlichen Seite befindet sich ein Mehrfamilienhaus sowie der Zugang zum Hinterhof der Blockrandbebauung zur Lehrer-Wirth-Straße.

Es liegt eine Mischnutzung aus vorwiegend Wohnnutzungen, vereinzelt gewerblichen Dienstleistungs- sowie Einzelhandelsbetrieben und sozialen Einrichtungen vor. Im nördlichen Bereich der Lehrer-Wirth-Straße befindet sich auf der östlichen Seite eine Ladenzeile mit einem Supermarkt, einem Friseursalon und dem Büro eines Unternehmens für u.a. Immobilienverwaltung (Lehrer-Wirth-Straße 15). An der Kreuzung der Lehrer-Wirth-Straße und der Elisabeth-Dane befinden sich eine Sozialeinrichtung (Lehrer-Wirth-Straße 21) und ein gastronomisches Lokal (Lehrer-Wirth-Straße 23). An der Kreuzung der Caroline-Herschel-Straße und der Lehrer-Wirth-Straße ist ein Gebäudereinigungsunternehmen angesiedelt (Caroline-Herschel-Straße 1). In der Caroline-Herschel-Straße (5a) befindet sich eine Städtische Kindertagesstätte. Auf der gegenüberliegenden Straßenseite liegt die Kindertagesstätte der AWO (Lehrer-Wirth-Straße 28).

Die betreffenden Straßenabschnitte erfüllen somit vorwiegend die Funktion der Erschließung für die anliegende Wohnbebauung der Anwesen in der Lehrer-Wirth-, Elisabeth-Dane- und Caroline-Herschel-Straße, der Schule und der Kinderbetreuungseinrichtungen. Darüber hinaus wird das Areal für die Unterbringung des ruhenden Kfz-Verkehrs genutzt. Neben der Erschließungsfunktion besitzt der betroffene Bereich keine maßgebliche Verbindungsfunktion für den motorisierten Fahrzeugverkehr. Lediglich der Linienbus 190 der MVG verkehrt auf den betreffenden Abschnitten der Caroline-Herschel- und der Elisabeth-Dane-Straße.

2.2 Verkehrssituation vor der Umgestaltung

Für ein besseres Verständnis bzgl. der bestehenden Verkehrsströme erfolgten Verkehrserhebungen an verschiedenen Tagen.

Am 30.09.2024 wurden zwischen 07:30 und 08:00 Uhr im Straßenabschnitt der Lehrer-Werth-Straße südlich der Kreuzung Caroline-Herschel- und der Elisabeth-Dane-Straße Kraftfahrzeuge von Eltern, die ihre Kinder zur Schule brachten, im unmittelbaren Bereich vor der Schule gezählt (Elterntaxis). An diesem Tag wurden zudem die Schulkinder

gezählt, die auf ihrem Weg zur Schule auf den Gehwegen bzw. der Promenade zu Fuß gingen bzw. mit dem Tretroller oder mit dem Fahrrad fuhren. Es herrschten trockene Wetterbedingungen, mit Temperaturen um die 10 Grad Celsius.

Am 24.01.2025 und 07.04.2025 wurde jeweils in der relevanten Zeit zwischen 07:30 und 08:00 Uhr eine Zählung des Kraftfahrzeugverkehrs durchgeführt. An beiden Tagen herrschten trockene Wetterbedingungen, bei niedrigen Temperaturen um 3 Grad Celsius. Es war daher jeweils mit einem geringeren Verkehrsaufkommen als an regnerischen Tagen, jedoch ein höheres als an wärmeren Tagen, zu rechnen. Die Zählungen wurden insofern als ausreichend erachtet, um eine repräsentative Stichprobe zu erhalten.

Die Daten wurden dabei jeweils von mehreren Zähler*innen manuell erfasst. Es ist geplant vor und nach der Einführung der Schulstraße weitere Verkehrszählungen und -beobachtungen zu unternehmen, um die Ergebnisse angemessen zu verifizieren und mit anderen Daten in Vergleich zu setzen.

Das Ergebnis der Verkehrszählungen machte im Allgemeinen die wichtige Bedeutung der Lehrer-Wirth-Straße für die Kinder als Teil ihres Schulwegs deutlich, insbesondere für solche, die sich zu Fuß und mit dem Tretroller zur Schule bewegten. Gleichzeitig wurde, mit Ausnahme der Elterntaxis, die untergeordnete Rolle der beiden Straßen(-abschnitte) im motorisierten Verkehrsnetz bestätigt.

2.2.1 Fließender Kfz-Verkehr

Die Zählungen am 24.01.2025 und 07.04.2025 ergaben, dass an diesen Tagen im betreffenden Zeitraum 56 bzw. 49 Kraftfahrzeuge (Kfz) in den Abschnitt der Lehrer-Wirth-Straße südlich der Kreuzung zur Erika-Cremer- und Maria-Montessori-Straße einfuhren. Die große Mehrheit dieser Kfz stellten dabei solche von Eltern, die ihre Kinder zur Schule brachten, dar: Die Zählungen am 30.09.2024 und am 24.01.2025 ergaben eine Anzahl von 38 bzw. 39 Kfz von Eltern der Grund- und Mittelschule, die direkt im Straßenabschnitt vor der Schule hielten bzw. parkten; die Zählung am 07.04.2025 ergab eine Anzahl von 28 Elterntaxis in diesem Bereich. Es kann daher angenommen werden, dass sich das Aufkommen an Elterntaxis an vielen Schultagen in dieser Größenordnung bewegt.

Wie die Erhebungen gezeigt haben, kommt der Bringverkehr ganz überwiegend aus Richtung Willy-Brand-Allee und fährt nach dem Absetzen der Schulkinder auch in diese Richtung wieder zurück (siehe Abbildung 1).

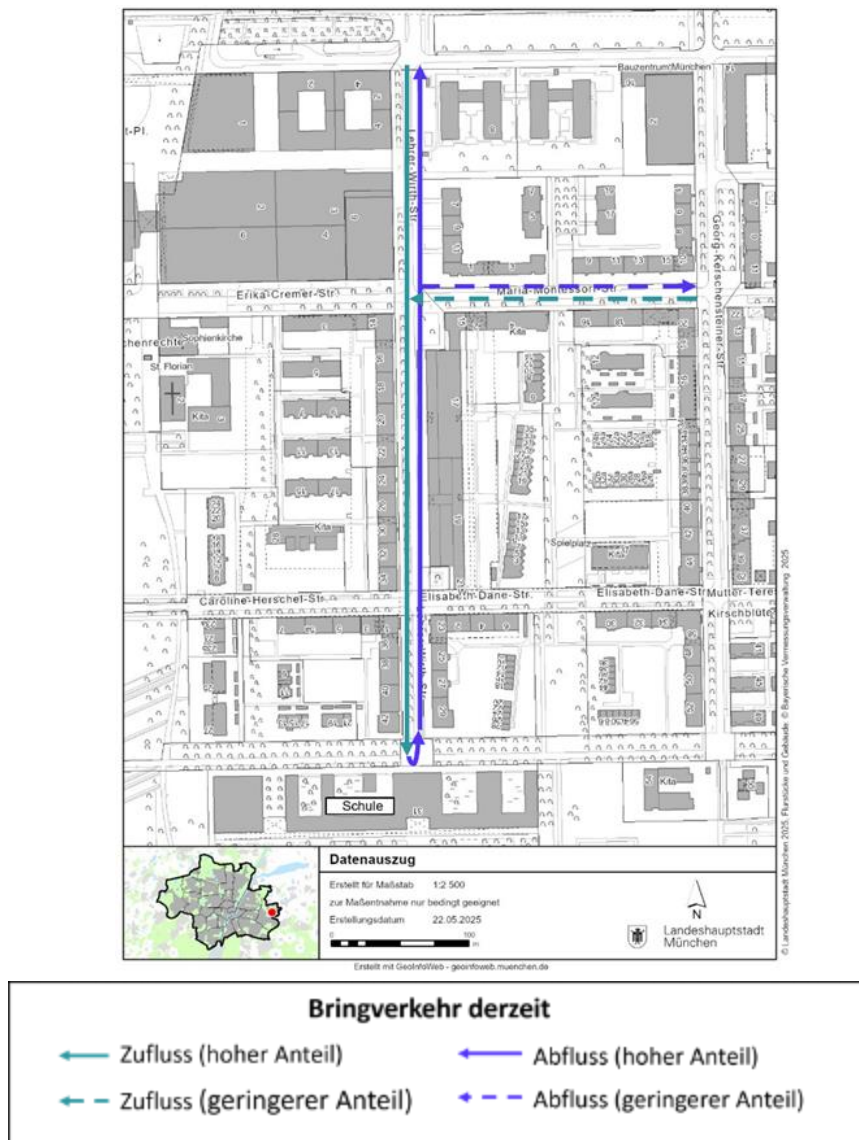


Abbildung 1: Bringverkehr derzeit

An allen drei Tagen wurde beobachtet, dass die Mehrheit der Eltern ordnungswidrig im Wendehammer vor der Schule im absoluten Haltverbot kurzzeitig hielt bzw. z.T. auch länger parkte. Ein deutlich geringerer Anteil der Eltern hielt jeweils am Fahrbahnrand in Bereichen, in denen dies tatsächlich erlaubt ist. Weitere Ausführungen bzgl. der beobachteten Fahrbeziehungen des Bringverkehrs sind unter Ziff. 3.2.5 näher dargestellt.

An allen Erhebungstagen fuhr nur eine geringe Anzahl an Lehrkräften auf den oberirdischen Parkplatz der Schulen.

Bezüglich des Bringverkehrs zu den Kindertagesstätten in der Caroline-Herschel-Straße wurden sowohl am 24.01.2025 als auch 07.04.2025 jeweils eine sehr geringe Anzahl von Eltern gezählt, die in diesem Abschnitt der Straße parkten.

Neben den der Elterntaxis wurde am 24.01.2025 und 07.04.2025 eine geringe Anzahl von Fahrten anderer Verkehrsteilnehmenden aus dem Bereich beobachtet.

Auf der Strecke Caroline-Herschel- und Elisabeth-Dane-Straße verkehrt jeweils in beide Richtungen im 10-Minuten-Takt Linienbusverkehr, der bei der Ein- und Ausfahrt in

diesen Straßenabschnitt die für den Kfz-Verkehr gesperrten Wege durch die Grünflächen im Westen und Osten passiert. Am 24.01.2025 und am 07.04.2025 wurde beobachtet, dass darüber hinaus eine geringe Anzahl an Kfz diese Wege ordnungswidrig passiert, obwohl hier ein Verbot für Fahrzeuge aller Art (ausgenommen Linienbusverkehr) angeordnet ist.

2.2.2 Fuß- und Radverkehr durch Schulkinder

Bei der Zählung am 30.09.2024 wurden im Abschnitt der Lehrer-Wirth-Straße südlich der Kreuzung Caroline-Herschel- und der Elisabeth-Dane-Straße insgesamt 539 Kinder bzw. Jugendliche, die vor der ersten Schulstunde zu Fuß oder mit dem Treterroller kommen, erfasst. Hiervon kamen ungefähr 60 % über die Lehrer-Wirth-Straße und ca. 30 % aus westlicher Richtung bzw. ca. 10% aus östlicher Richtung über die Promenade.

Es wurden zudem 43 Kinder bzw. Jugendliche auf dem Fahrrad im Bereich vor der Schule gezählt, die entweder das Schulgelände betraten oder ihre Fahrt über die Promenade fortsetzten.

Insgesamt herrschte im betreffenden Zeitraum zwischen 07:30 und 08:00 Uhr ein sehr hohes Aufkommen von Kindern bzw. Jugendlichen, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad in dem Bereich vor der Grund- und Mittel-Schule unterwegs waren.

2.2.3 Ruhender Kfz-Verkehr

In Bezug auf den ruhenden Verkehr sind die betreffenden Straßenabschnitte, wie bereits unter Ziff. 2.1 beschrieben, Teil der blauen Zone der Messestadt-West. Es gibt insgesamt 26 Parkstände auf öffentlichem Grund. Auf 24 von diesen ist das Parken täglich zwischen 9:00 und 18:00 Uhr für zwei Stunden mit Parkscheibe erlaubt bzw. darf außerhalb dieser Uhrzeiten frei geparkt werden. Größtenteils handelt es sich um baulich angelegte Parkstände, teilweise entlang des Fahrbahnrandes. Zwei Parkstände sind personenbezogene Behindertenparkplätze.

Private Stellplätze, die von den betreffenden Straßenabschnitten aus erreicht werden können, gibt es, außer auf dem oberirdischen Parkplatz für Lehrkräfte, nicht. Die meisten der Stellplätze für die Lehrkräfte befinden sich unterirdisch und sind durch einen separaten Zugang außerhalb des betreffenden Bereichs erreichbar.

In den umliegenden Straßen herrscht augenscheinlich ein moderater bis ortsüblicher Parkdruck, sodass sich in fußläufiger Entfernung ausreichend Parkmöglichkeiten auf öffentlichen Verkehrsgrund mit der Parkregelung der blauen Zone zur Verfügung stehen.

3 Konzeptentwicklung zur Schulstraße

Die Einrichtung der Schulstraße erfolgt in Form einer straßenrechtlichen Teileinziehung, mit einem zeitweisen Ausschluss des Kraftfahrzeugverkehrs in den betreffenden Straßenabschnitte. Das Ziel ist insbesondere die Förderung des Verkehrsbedürfnisses der Schüler*innen der Grund- und Mittelschule an der Lehrer-Wirth-Straße. Durch die damit verbundene Verbesserung der Luftqualität, der Lärmsituation und letztendlich der Verkehrssicherheit soll der Anreiz geschaffen werden, einen erheblichen Teil des Schulwegs ohne die Nutzung von Elterntaxi zurückzulegen.

Die Schulstraße wird kein „Verkehrsversuch“ im Sinne der Straßenverkehrsordnung oder keine anderweitig zeitlich befristete Maßnahme, sondern auf Dauer angelegt sein. Eine Schulstraße eignet sich nicht für ein zeitlich befristetes Verkehrsexperiment. So bedarf es zunächst einer Gewöhnung aller Verkehrsteilnehmenden, darunter gerade auch der jüngsten Schüler*innen, an eine neue Verkehrssituation, die daher von vornherein langfristig Bestand haben und nicht leichtfertig wieder rückabgewickelt werden soll.

Die Auswirkungen nach Einrichtung der Schulstraße werden innerhalb des ersten Jahres besonders beobachtet und evaluiert (siehe Ziff. 3.4). Es sollen Erfahrungen gesammelt und

ggf. Anpassungen vorgenommen werden, um effizienter Verbesserungen für die Schüler*innen zu erreichen.

Die straßenrechtliche Teileinziehung wird durch ein begleitendes straßenverkehrsrechtliches Verbot für Kraftfahrzeuge mit zeitlichem Zusatz „werktags von Montag bis Freitag von 07:30 bis 08:00 Uhr“ kenntlich gemacht. Die Ausweisung der Schulstraße geht mit der Einrichtung von Bringzonen außerhalb des gesperrten Bereichs einher (weitere Ausführungen hierzu unter Ziff. 3.2.6).

Die hierzu vorausgehende planerische Entscheidung hat grundsätzlich die Gemeinde zu treffen.

3.1 Intention der Einrichtung der Schulstraße

Die Einrichtung der Schulstraße dient insbesondere der Gewährleistung geeigneter Rahmenbedingungen für die Erfüllung des individuellen Verkehrsbedürfnisses von Schulkindern unter Berücksichtigung ihrer Schutzbedürftigkeit. Dies geschieht insbesondere auch vor dem Hintergrund, dass gerade vor Schulbeginn die Lehrer-Wirth-Straße hauptsächlich durch den Fußverkehr der Grundschüler*innen geprägt ist.

Das starke und z. T. ungeordnete Verkehrsaufkommen vor dem Schulgelände aufgrund des Bring- und Holverkehrs erschwert den jüngsten Verkehrsteilnehmenden das selbständige Zurücklegen des Fußweges auf dem letzten Streckenabschnitt vor der Schule. Es führt auch dazu, dass Eltern ihre Kinder aufgrund von Sicherheitsbedenken nicht selbständig zur Schule gehen lassen, sondern mit dem Auto bringen.

Die Maßnahme zur nahezu vollständigen Verkehrsberuhigung kurz vor Schulbeginn dient primär der Förderung der selbstständigen Teilnahme der Schulkinder am Straßenverkehr. Durch die Einrichtung einer Schulstraße werden Eltern sowie Kinder ermutigt, zumindest einen Teil ihres Schulweges ohne das Auto zurückzulegen. Dabei müssen sich Schüler*innen bzw. alle Fußgänger*innen auf der Schulstraße im Rahmen einer sinnvollen Verkehrserziehung auf dem Gehweg aufhalten und dürfen die Fahrbahn nur zum Überqueren bzw. zum Radfahren nutzen. Mit einem möglichst sicheren Start in die autonome Teilnahme am Straßenverkehr erhalten alle Schulkinder die Chance auf frühzeitige Teilhabe an Mobilitätsbildung in Form von wichtigen verkehrlichen Fähigkeiten und praktisch erlerntem Wissen über die Anwendung von Straßenverkehrsregeln. Durch das selbständige Bestreiten des Schulwegs entwickeln sie eine für ihre Selbständigkeit und Sicherheit erforderliche Verkehrsstüchtigkeit. Sie lernen frühzeitig, Situationen im Verkehr richtig einzuschätzen, Gefahren zu erkennen und angemessen darauf zu reagieren. Damit werden sie befähigt, sich künftig im Straßenverkehr sicher zu bewegen und ihr Bedürfnis nach Ortsveränderung weitreichender wahrzunehmen. Dies kommt auch der Verkehrssicherheit zugute.

Ebenso soll den Kindern die Teilnahme am kommunikativen Verkehr als wesentliche soziale Teilhabe im Verkehr ermöglicht werden. Gerade der Schulweg im öffentlichen Straßenraum wird als soziale Begegnungsstätte zur Pflege von Kontakten mit Gleichaltrigen sowie für den Meinungs- und Informationsaustausch genutzt. Kinder bewegen sich gerne gemeinsam im Pulk zur Schule. Sie halten sich häufig vor und nach Schulbeginn unmittelbar gesammelt vor dem Schulgebäude auf. Damit Schulkinder ihr individuelles Verkehrsbedürfnis auf dem Schulweg (besser) wahrnehmen können, ist die Steigerung der Attraktivität des Fußverkehrs auf dem Schulweg, auch aus dem Blickwinkel der Eltern, eine Voraussetzung hierfür. Daher verfolgt die Maßnahme das Ziel einer möglichst sicheren Teilnahme der Schulkinder am Straßenverkehr und mehr Leichtigkeit für den Fußverkehr. Obwohl Eltern ihre Kinder auf deren Schulweg in Sicherheit wissen möchten, tragen diese mit ihren Fahrzeugen gleichzeitig dazu bei, den Weg für Schulkinder, speziell von diesen, die wiederum nicht von ihren Eltern mit dem Auto gebracht werden, unsicherer zu machen oder diese in ihrer Verkehrsausübung zu behindern. Es kann zu kritischen und unübersichtlichen Verkehrssituationen kommen, wenn der Bring- und Holverkehr mit seinen negativen

Begleiterscheinungen (Stauungen, Parkraumsuche, Park- und Wendemanöver, z. T. vor dem aktuellen Verkehrshelferübergang oder mitten auf der Straße, Rangiervorgänge, etc.) auf kleine Schulkinder trifft, die alleine zu Fuß oder mit dem Fahrrad zur Schule kommen.

Indem der morgendliche Bringverkehr nicht mehr schwerpunktmäßig im Bereich des unmittelbaren Schulzugangs abgewickelt wird, wo die Schüler*innen zu Fuß, mit dem Tretroller oder mit dem Fahrrad aus verschiedenen Richtungen kommend den letzten Teil ihres Schulwegs zurücklegen, wird er räumlich entzerrt. Dadurch, dass mit Einrichtung der Schulstraße der Kraftfahrzeugverkehr im direkten Bereich vor der Grund- und Mittelschule ausgeschlossen wird, wird es für die Schüler*innen und andere Verkehrsteilnehmende viel übersichtlicher und sicherer. Durch die Verteilung oder Verminderung des Bringverkehrs wird die Leichtigkeit des Fußverkehrs auf Straßenabschnitten verbessert, auf denen vor Schulbeginn überwiegend Fußverkehr durch Schüler*innen stattfindet.

Schließlich wird auch die Aufenthaltsqualität sowohl unmittelbar vor der Schule als auch im Sperrbereich erhöht, was den Schüler*innen und Lehrer*innen vor der Grund- und Mittelschule, aber auch der Nachbarschaft zugutekommt, die durch den Elterntaxi-Verkehr ebenfalls belastet wird.

Die Veränderung des Mobilitätsverhaltens auf dem Schulweg und die Steigerung von Aufenthaltsfunktion und Verkehrsbedürfnis der Schüler*innen im direkten Schulumfeld dient somit unmittelbar der Umsetzung der Verkehrswende¹.

Zugleich wird der gesundheitliche Schutz der Schüler*innen erhöht, indem Verkehrsemissionen direkt vor dem Schulgelände vermieden werden. Daneben wird durch die Förderung des aktiven Bestreitens des Schulwegs, aber auch allgemein, die vor allem für Kinder bedeutsame körperliche Aktivität erhöht.

3.2 Straßenrechtliche und straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen im Rahmen des Konzepts zur Schulstraße

3.2.1 Straßenrechtliche Widmungsänderung der betreffenden Straßenabschnitte

Der gegenständliche Beschluss stellt die planerische Grundlage der Gemeinde für das Widmungsverfahren zum Zwecke der stadtteilbezogenen Verkehrsberuhigungsmaßnahme in Form der Schulstraße dar, welches im Vorgriff auf die Widmungsänderung durchzuführen ist.

Die Widmung der betreffenden Straßenabschnitte erfolgt auf Grundlage einer straßenrechtlichen Teileinziehung gem. Art. 8 Abs. 1 Satz 2 BayStrWG. Die Widmung wird dazu temporär auf die Benutzungsarten des Rad- und Fußverkehrs, Elektrokleinstfahrzeuge sowie den Benutzungszweck des Schul- und Linienbusverkehrs in der Nutzungszeit von 7.30 Uhr bis 8.00 Uhr an Werktagen von Montag bis Freitag beschränkt. Damit wird der Gemeingebrauch der Ortsstraße dem Kraftfahrzeugverkehr temporär entzogen.

Die Regelung gilt auch in den Schulferien. Zum einen ist der Hort auf dem Schulgelände mit wenigen Ausnahmen auch in den Schulferien geöffnet. Zum anderen wird auf diese Weise ein größerer Gewöhnungseffekt und eine höhere Akzeptanz bei den Verkehrsteilnehmenden erreicht. Eine regelmäßige Umstellung würde den erforderlichen Gewöhnungseffekt dagegen verhindern und wäre verwaltungsrechtlich nicht wirtschaftlich.

Der Ausschluss des Kraftfahrzeugverkehrs erfolgt dabei nicht gefahrenabwehrrechtlich nach § 45 StVO, da hier vorwiegend an das Recht auf Teilhabe am Straßenverkehr und Mobilitätsbildung im Rahmen des Allgemeinen Persönlichkeitsrechts eines Schulkindes angeknüpft wird. Die Maßnahme trägt zugleich zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit und dem Schutz der körperlichen Integrität von Schulkindern bei. Soweit gemäß dem

¹ Vgl. auch Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates „Mobilitätsstrategie 2025; Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 03507 vom 23.06.2021

Vorrang des Straßenrechts die Voraussetzungen für eine straßenverkehrsrechtliche Anordnung im Rahmen des Gefahrenabwehrrechts künftig vorliegen sollten, kommt (zusätzlich) auch eine solche Maßnahme in Betracht.

Die Teileinziehung steht im pflichtgemäßen Ermessen der Straßenbaubehörde und kann umgesetzt werden, wenn die zulässigen Beschränkungszwecke als Belange des öffentlichen Wohls die entgegenstehenden öffentlichen und privaten Interessen überwiegen. Es sind daher insbesondere die Interessen der von der Straßennutzung ausgeschlossenen Verkehrsteilnehmenden und der Anlieger*innen der Schulstraße sowie jener Straßen zu berücksichtigen, die aufgrund der Teileinziehung als Ausweichrouten benutzt werden. Dabei ist die Maßnahme gemäß den untenstehenden Ausführungen (siehe ab Ziff. 3.2.5) als verträglich einzuschätzen.

3.2.2 Verkehrsrechtliche Anordnung eines Verbots für Kraftfahrzeuge für die betreffenden Straßenabschnitte

Die Schulstraße gilt ausschließlich temporär für eine halbe Stunde vor Schulbeginn, während der Verkehr in der übrigen Zeit gemäß der originären Widmung der Straße fließen kann. Eine bauliche Veränderung zur Kenntlichmachung des damit einhergehenden, temporären Verkehrsverbotes ist daher nicht möglich. Die Einschränkung des Gemeingebrauchs für den Kraftfahrzeugverkehr wird durch die Beschilderung des Verkehrsverbotes 260 StVO und ergänzender Zusatzzeichen in den betreffenden Straßenabschnitten in der Lehrer-Wirth-Straße südlich der Kreuzung Erika-Cremer- / Maria-Montessori-Straße nach außen hin kenntlich gemacht (siehe Kapitel 3.2.4).

Die Sperrung der betreffenden Straßenabschnitte in der Lehrer-Wirth-Straße südlich der Kreuzung mit der Erika-Cremer- / Maria-Montessori-Straße wird mit einem Verbot für Kraftfahrzeuge (Verkehrszeichen 260 StVO) sowie einem Frei-Zusatzzeichen für Linien- und Schulbusse gekennzeichnet. Das Verkehrsverbot wird mit Zusatzzeichen zeitlich von 07.30 bis 08.00 Uhr und werktags von Montag bis Freitag begrenzt.

Am westlichen und östlichen Ende des Bereichs der Schulstraße in der Caroline-Herschel- und Elisabeth-Dane-Straße ist keine weitere Kennzeichnung erforderlich, da eine Einfahrt über die Wege durch die Grünflächen aufgrund der bereits bestehenden Verbote für Fahrzeuge aller Art bereits ohnehin nicht möglich ist.

Mit dem Verkehrszeichen 260 StVO ergeht gleichzeitig ein Verbot über die Verkehrsteilnahme, sodass das auch ein Parken und Halten an dieser Stelle in dem genannten Zeitraum untersagt ist. Dies hat zur Folge, dass Kraftfahrzeuge in diesem Zeitraum nur auf einem privaten Stellplatz oder außerhalb des gesperrten Bereichs abgestellt sein dürfen. Insofern stehen von Montag bis Freitag an Werktagen zwischen 07:30 und 08:00 Uhr, insgesamt 26 Parkstände nicht zur Verfügung.

Auf Ausnahmen vom Verkehrsverbot wird im folgenden Unterkapitel eingegangen.

3.2.3 Ausnahmen vom Verbot für Kraftfahrzeuge

Die Erreichbarkeit zu Fuß und mit dem Fahrrad bleibt uneingeschränkt aufrechterhalten. Für Rettungsfahrzeuge sowie den ärztlichen Notdienst ist in einem Einsatzfall ein uneingeschränktes Befahren aufgrund von Sonderrechten erlaubt. Ebenso ist auch die Müllentsorgung oder das Befahren durch Straßendienstfahrzeuge möglich.

Linienbusse, die den Schulstraßen-Bereich befahren, sind vom Kraftfahrzeugverbot durch die zusätzliche Beschilderung ausgenommen. Auch Schulbusse sind durch die zusätzliche Beschilderung ausgenommen und können bei Bedarf den Bereich befahren.

Für das Parken auf öffentlichem Grund im gesperrten Bereich und notwendige Fahrten in

bzw. aus dem Bereich besteht, z.B. für Anwohnende mit Wohnsitz im gesperrten Straßenbereich, die Möglichkeit der Beantragung einer Ausnahmegenehmigung.

Eine weitere Freigabe von Personengruppen über etwaige Zusatzzeichen kommt dagegen nicht in Betracht. Insbesondere das Zusatzzeichen „Anlieger frei“ würde pauschal einen zu weiten Personenkreis fassen, wie auch die Eltern, die ihre Kinder zur Schule fahren. Dies würde dem Sinn und Zweck von Schulstraßen widersprechen.

Auch ambulante Pflegedienste, die regelmäßig pflegebedürftige Personen im Schulstraßen-Bereich versorgen, können eine Zufahrtserlaubnis einschließlich der Erlaubnis zum Parken beantragen. Gleiches gilt für Angehörige, die täglich oder in kurzen Abständen pflegerische Leistungen erbringen. So soll sichergestellt werden, dass notwendige Pflege jederzeit gewährleistet bleibt.

Für Liefer- und Handwerksbetriebe, die regelmäßig direkt an der Schule bzw. den Kindertagesstätten tätig sind – etwa für Essenslieferungen, Wartungsarbeiten oder Reparaturen besteht ebenfalls die Möglichkeit, eine Ausnahmegenehmigung zu beantragen. Bei Einsätzen im Notfall (wie z.B. bei einem Wasserrohrbruch) in den betreffenden Straßenabschnitten können Handwerker*innen auch ohne Ausnahmegenehmigung einfahren und parken.

3.2.4 Physische Absperrung von Schulstraßen

Eine Beschilderung des Verbots für Kraftfahrzeuge wäre grundsätzlich für die Umsetzung der Teileinziehung ausreichend. Die Erfahrungen der Straßenverkehrsbehörde und der Polizei sowie Berichten aus anderen Städten zu Schulstraßen legen allerdings nahe, dass die Sperrungen wirksamer durchgesetzt werden können, wenn sie, zumindest anfangs, zusätzlich mit einer physischen Absperrereinrichtung begleitend zur Verbotsbeschilderung einhergehen. Damit kann das Verbot für Kraftfahrzeuge nochmals verdeutlicht, die Aufmerksamkeit diesbezüglich erhöht und letztendlich eine bessere Beachtung der neuen Regelung sowie eine Gewöhnung an diese erreicht werden.

3.2.5 Bringzonen als ergänzendes Instrument

Als flankierende Maßnahme sollen Bringzonen außerhalb des gesperrten Bereichs eingerichtet werden. Hier können Eltern im Bedarfsfall ihre Kinder sicher in der Nähe der Schulen bzw. der Kinderbetreuungseinrichtungen absetzen.

Die Bringzonen für die Eltern der Schule werden durch die Anordnung eines absoluten Haltverbots (Verkehrszeichen 283 StVO) mit dem Zusatz „Ein- und Aussteigen von Schulkindern gestattet“ und einem Zeitzusatz eingerichtet.

Die Bringzone für die Eltern der Kindertagesstätten wird als Kurzparkzone für eine halbe Stunde mit Parkscheibe eingerichtet.

Die Uhrzeiten werden von der Sperrzeit für die Schulstraße abweichen. Dies erfolgt üblicherweise für den ruhenden Verkehr vor sozialen Einrichtungen, da somit der Parksuchverkehr der Eltern, die ihr Kind mit dem Auto bringen, möglichst optimal entzerrt wird.

Im Austausch mit Vertretenden der Schulfamilie, des BA 15, der Polizei und dem Mobilitätsreferat am 18.12.2024 sowie mit Vertretenden der Kindertagesstätten in der Lehrer-Wirth- und Caroline-Herschel-Straße am 10.02.2025 wurden geeignete Örtlichkeiten für die Errichtung von Bringzonen besprochen.

Nach weiterer Prüfung durch das Mobilitätsreferat ist die bedarfsgerechte Einrichtung von temporären Bringzonen in der Erika-Cremer-Straße und Maria-Montessori-Straße

geplant.

Bringzonen im Zusammenhang der Grund- und Mittelschule:

1. In der Maria-Montessori-Straße auf Höhe der Anwesen Lehrer-Wirth-Straße 15 und Maria-Montessori-Straße 2 (5 Parkstände, der Behindertenparkstand bleibt unberührt)
 - Vrstl. Einrichtung als Bringzone mit Zeitzusatz 07:00 – 09:00 Uhr an Werktagen (Montag-Freitag)
2. In der Erika-Cremer-Straße auf Höhe des Anwesens Lehrer-Wirth-Straße 14 (5 Parkstände)
 - Vrstl. Einrichtung als Bringzone mit Zeitzusatz 07:00 – 09:00 Uhr an Werktagen (Montag-Freitag)

Bringzonen im Zusammenhang der Kindertagesstätten:

3. In der Erika-Cremer-Straße auf Höhe des Anwesens Erika-Cremer-Straße 3 neben dem Weg, der die Erika-Cremer-Straße mit der Kindertagesstätte verbindet
 - Vrstl. Einrichtung als Kurzparkzone für eine halbe Stunde mit Parkscheibe mit Zeitzusatz 07:00 – 09:00 Uhr

Somit sind sowohl die vorgesehenen Haltemöglichkeiten für die Eltern der Schule als auch die Parkmöglichkeit für die Eltern der Kindertagesstätten so sind gelegen, dass sie fußläufig und sicher erreichbar sind.

3.2.6 Auswirkung der Teileinziehung und des Verkehrsverbots

Fließender Kfz-Verkehr allgemein

In der Zeit des Verkehrsverbotes von 7:30 bis 8:00 Uhr werden Anlieger*innen als auch Dritte daran gehindert, den gesperrten Straßenabschnitte zu befahren. Für Dritte fällt die Sperrung dabei kaum ins Gewicht, da es sich bei der Lehrer-Wirth-Straße in südliche Richtung, bei der Caroline-Herschel- und der Elisabeth-Dane-Straße jeweils um eine Sackgasse handelt und daher aus Sicht des Kfz-Verkehr allenfalls zu Ziel- und Quellverkehr kommt. Eine Verlagerung von Durchgangsverkehr findet folglich nicht statt.

Durch das Kraftfahrzeugverbot ist mit Ausweichrouten bzw. Verlagerungseffekten ins umliegende Netz und mit der Betroffenheit anderer Anlieger*innen zu rechnen. Wie unter Ziff. 2.2.1 dargelegt, handelt es sich bei den Kfz, die die betreffenden Straßenabschnitte in der relevanten Zeit befahren, ganz überwiegend um Elterntaxis. Daher wird im Folgenden eine Einschätzung der Auswirkungen der zeitlich begrenzten Teileinziehung und des Verkehrsverbots in verkehrsplanerischer Hinsicht mit Fokus auf den Elterntaxiverkehr vorgenommen.

Bringverkehr durch Elterntaxis

Durch die mit Einrichtung der Schulstraße gleichzeitig angeordneten Bringzonen in der Erika-Cremer und Maria-Montessori-Straße und deren Beschilderung sowie Kommunikation hierüber ist davon auszugehen, dass die Eltern zukünftig überwiegend dort halten werden, wenn die Schulstraße eingerichtet wird. Dadurch, dass die Flächen ausschließlich zum Ein- und Aussteigen von Kindern genutzt und somit nicht durch andere Fahrzeuge beparkt werden dürfen, wird ein Parksuchverkehr durch die Eltern vermieden.

Aus den Erhebungen zum derzeitigen Bringverkehr lässt sich folgern, dass die Eltern zukünftig aus der Lehrer-Wirth-Straße kurz in die Erika-Cremer- und Maria-Montessori-Straße abbiegen werden, um eine der dortigen Bringzonen anzusteuern, und danach wieder über die Lehrer-Wirth-Straße zurück in Richtung Willy-Brandt-Allee ausfahren (siehe Abbildung 2 und 3).

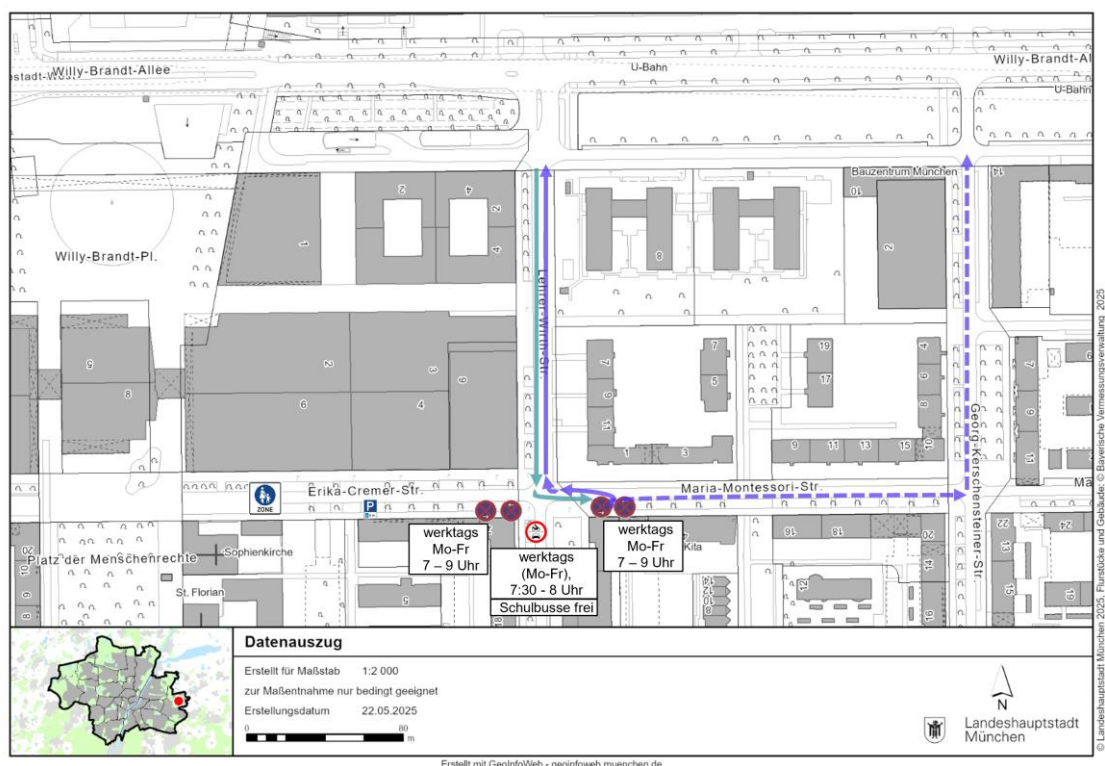
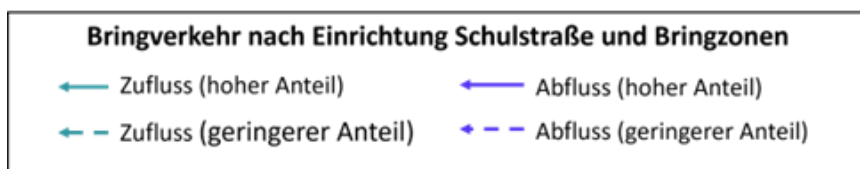


Abbildung 3: Wahrscheinliche Fahrbeziehungen des Bringverkehrs aus Norden und Westen nach Einrichtung der Schulstraße und der Bringzonen (Nutzung der Bringzone in der Maria-Montessori-Straße)



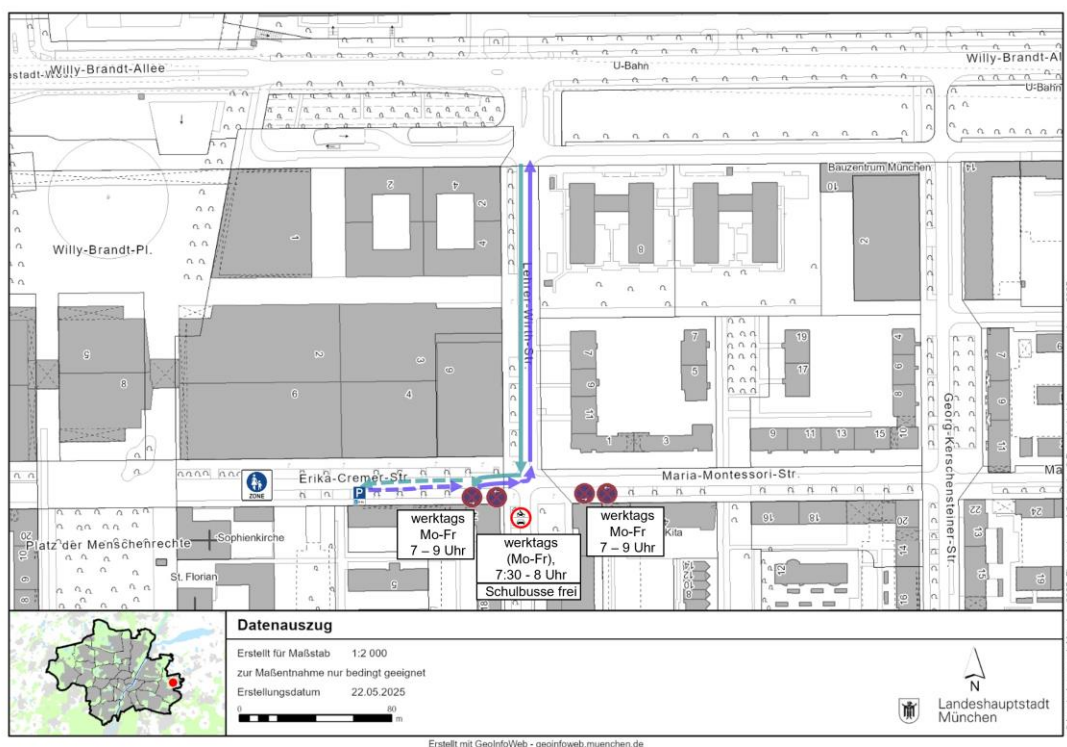


Abbildung 2: Wahrscheinliche Fahrbeziehungen des Bringverkehrs aus Norden nach Einrichtung der Schulstraße und der Bringzonen (Nutzung der Bringzone in der Erika-Cremer-Straße)

Im Abschnitt der Maria-Montessori-Straße östlich der geplanten Bringzone sowie in einer der Parallelstraßen der Lehrer-Wirth-Straße sind lediglich sehr geringe Auswirkungen zu erwarten. Sowohl die Erika-Cremer- als auch die Maria-Montessori-Straße weisen einen 5,50m breiten Fahrbahnquerschnitt auf, der den Begegnungsverkehr durchgehend ermöglicht. Der Verkehr in der Erika-Cremer- und Maria-Montessori-Straße ist zur betreffenden Uhrzeit gering. Daher werden diese Straßen in der Lage sein, den Bringverkehr aufzunehmen.

Es wird eine Verlagerung des Bringverkehrs durch Eltern geben, deren Abfluss sich jedoch auf mehrere Straßenzüge verteilen wird und somit für die Anwohnenden nicht spürbar sein sollten. Bedingt durch die geringe verkehrliche Bedeutung der Lehrer-Wirth-Straße im Abschnitt südlich der Erika-Cremer- und Maria-Montessori-Straße und deren Ausbildung als Sackgasse, werden die temporären, morgendlichen Verkehrsverbote keine Verlagerungen auf die anderen Wohnstraßen durch sonstige Anlieger*innen verursachen.

Wie beschrieben ist es möglich, dass Eltern, die die vorgesehenen Bringzonen, trotz Sensibilisierung nicht nutzen und deshalb alternativ in den umliegenden Straßen, z.B. in der der Georg-Kerschensteiner-Straße oder der Helsinkistraße im Bereich vor der Außenstelle der Grundschule, halten. In letzterer hält bereits jetzt eine geringfügige Anzahl an Elterntaxis. Es ist jedoch zu erwarten, dass die Bringzonen in der Erika-Cremer- und Maria-Montessori-Straße gut angenommen werden. Daher ist nicht mit größeren Verlagerungen, wie beispielsweise Richtung Georg-Kerschensteiner-Straße oder Helsinkistraße, zu rechnen. Es wird folglich erwartet, dass in allen Fällen keine spürbaren Verschlechterungen im Sinne von erhöhten Lärmemissionen oder anderweitigen Beeinträchtigungen der Wohnqualität für die jeweiligen Anwohnenden verursacht werden.

Die Verlagerungseffekte sind insgesamt als geringfügig und damit als verträglich

einzuschätzen. Zudem ist nochmals zu betonen, dass das Mobilitätsreferat verschiedene Maßnahmen der Kommunikation im Vorfeld begleitend zur Einrichtung der Schulstraße plant. Diese sollen dazu dienen, Eltern und Erziehungsberechtigte dafür zu sensibilisieren, den Kinder das selbstständige und aktive Bestreiten ihres Schulwegs zuzutrauen und diese nicht mit dem Auto zu fahren. Es ist davon auszugehen, dass sich der Bringverkehr durch intensive kommunikative Betreuung insgesamt sukzessive reduzieren wird.

Bei berechtigtem Interesse, z.B. wenn ein Kind aufgrund einer Verletzung mobilitätseingeschränkt ist, können die Eltern ggf. eine Zufahrtsberechtigung beantragen.

Grundschüler*innen zu Fuß und weiterer Fußverkehr

Die Leichtigkeit des Fußverkehrs, der in der halben Stunde das Verkehrsgeschehen vor der Schuleinrichtung prägt, wird durch die nahezu vollständige Verkehrsberuhigung gestärkt. Dies gilt vor allem für die Grundschulkinder als jüngste, unerfahrenste und schutzbedürftigste Verkehrsteilnehmende.

Der deutlich verringerte Fahrzeugverkehr (Radverkehr und Fahrzeugführende mit Ausnahmegenehmigung) in der Schulstraße konzentriert sich automatisch auf den dortigen Fußverkehr. Die Kinder werden im Straßenraum besser wahrgenommen. Zudem fördern begleitende Kommunikationsmaßnahmen des Mobilitätsreferats, Informationen durch die der Schule und letztendlich die Schulstraße selbst eine erhöhte Sensibilität und Rücksichtnahme.

Radverkehr

Der Radverkehr ist weiterhin möglich und dessen Leichtigkeit wird gestärkt. Dennoch ist von den Radfahrenden nach wie vor die gebotene Rücksichtnahme gegenüber den zu Fuß gehenden Schulkindern erforderlich.

Anwohnende

Anwohnenden steht die Verkehrsfunktion ihrer Anliegerstraße für die Benutzung eines Kraftfahrzeugs für eine halbe Stunde am Tag nicht zur Verfügung. Allerdings besteht für Anwohnende mit Wohnsitz im gesperrten Straßenbereich die Möglichkeit, eine Ausnahmegenehmigung zu beantragen (siehe auch Ziff. 3.2.3).

Die Grundstücke sind im Übrigen durchgängig zu Fuß und mit dem Rad erreichbar. Als Fußgänger*in und Radfahrer*in profitieren die Anwohnenden zudem von der fast vollständigen temporären Verkehrsberuhigung vor ihrer Haustür.

Mitarbeitende gewerblicher Betriebe

Auch Mitarbeitenden gewerblicher Betriebe in den gesperrten Straßenbereichen steht die Verkehrsfunktion ihrer Anliegerstraßen für die Benutzung eines Kraftfahrzeugs für eine halbe Stunde am Tag nicht zur Verfügung. Allerdings besteht auch für diese die Möglichkeit, eine Ausnahmegenehmigung zu beantragen (siehe auch Ziff. 3.2.3).

Mit dem Auto kommende Kundschaft der ansässigen Dienstleistungs- und Einzelhandelsbetriebe kann diese durch die nahegelegenen Parkstände in den angrenzenden Straßen gut fußläufig erreichen.

Lehrkräfte und Personal der sozialen Einrichtungen

Der Großteil der Stellplätze für Lehrkräfte der Schulen befindet sich unterirdisch und ist durch einen Zugang außerhalb des betreffenden Bereichs erreichbar. Zusätzlich steht den Lehrkräften und dem Schulpersonal ein schuleigener, oberirdischer Parkplatz zur Verfügung, der bei Bedarf möglichst vor 7:30 oder nach 8:00 Uhr befahren werden sollte.

Es besteht darüber hinaus die Möglichkeit, in besonderen Fällen eine Ausnahmegenehmigung zu beantragen (siehe Ziff. 3.2.3). Eine der Kindertagesstätten verfügt über drei private Tiefgaragen-Stellplätze für Mitarbeiter*innen, die durch einen Zugang außerhalb des betreffenden Bereichs erreichbar sind. Auch für Mitarbeiter*innen der Kindertagesstätten besteht die Möglichkeit, eine Ausnahmegenehmigung zu beantragen.

Lieferverkehr, Handwerker*innen und soziale Dienste

Lieferverkehr und die Zufahrt von Handwerker*innen bzw. ambulante Pflegedienste spielt in der Zeit von 7:30 bis 8:00 Uhr nur eine untergeordnete Rolle. Es kann auf Parkstände in unmittelbarer Nähe, z.B. in der Maria-Montessori-Straße zurückgegriffen werden. Ambulante Pflegedienste, die regelmäßig pflegebedürftige Personen im Schulstraßen-Bereich versorgen, und Liefer- sowie Handwerksbetriebe, die regelmäßig direkt an der Schule bzw. der Kindertagesstätten tätig sind, können jedoch eine Ausnahmegenehmigung beantragen (siehe Ziff. 3.2.3). Bei Einsätzen im Notfall in den betreffenden Straßenabschnitten können Handwerker*innen auch ohne Ausnahmegenehmigung einfahren und parken.

Schulbusverkehr

Schulbusse sind durch die Zusatzbeschilderung von dem temporären Verkehrs-, Park- und Haltverbot in der Schulstraße ausgenommen.

Linienbusverkehr

Linienbusse sind durch die Zusatzbeschilderung von dem temporären Verkehrs-, Park- und Haltverbot in der Schulstraße ausgenommen.

3.3 Kommunikations- und Beteiligungsstrategie

Parallel zu den verkehrlichen und formalrechtlichen Prüfungen hat das Mobilitätsreferat ein Konzept zur Kommunikation mit den im Folgenden genannten, lokalen Akteur*innen erarbeitet.

Das Konzept sieht vor, dass die Einrichtung der Schulstraße insbesondere vor und im ersten Jahr nach der Umsetzung mit einer intensiven kommunikativen Begleitung durch das Mobilitätsreferat in Zusammenarbeit mit dem Polizeipräsidium München einhergeht.

3.3.1 Schulfamilien

Für die Informierung der verschiedenen Gruppen der Schulfamilien, wie der Eltern, der Schulkinder und der Mitarbeiter*innen, wendet das Mobilitätsreferat zielgruppenspezifische Beteiligungsformate an, in denen Hintergrund und Zielsetzung der Schulstraße vermittelt werden. Die Schulleitungen und der Elternbeirat spielen bei der Vermittlung zwischen der Stadtverwaltung, dem Schulpersonal, den Eltern sowie den Schüler*innen eine entscheidende Rolle.

Die Kommunikation zur Schulstraße wird vom Mobilitätsreferat mit weiteren Bausteinen des Programms zur Mobilitätsbildung und zur Förderung eines aktiven Schulwegs verknüpft:

- Informationskampagne „Schon groß“ (<https://muenchenunterwegs.de/schongross>)
- Projekt „Bus mit Füßen“: Das Projekt, an dem die Schulfamilie bereits teilnimmt, soll auf die 1.-4. Klasse ausgeweitet werden. Im Rahmen dieses Projekts laufen die Kinder gemeinsam, in abwechselnder Begleitung eines Elternteils zur Schule. Ein solcher „Bus“ besteht aus einer Gruppe von ungefähr fünf Kindern, die auf einer festgelegten Route unterwegs sind. Dabei sammelt ein Elternteil die einzelnen „Fahrgäste“

an ihren „Haltestellen“ ein und bringt sie sicher in die Schule. Sobald die Kinder selbstbewusst und sicher genug sind, können sie den „Bus“ auch ohne elterliche Begleitung fortführen. (<https://muenchenunterwegs.de/angebote/bus-mit-fuessen>)

- Grundschulwettbewerb „Fit in die Schule, fit für die Zukunft!“. Durch die Teilnahme der Schule am Wettbewerb werden die Kinder dazu motiviert, innerhalb von drei Wochen möglichst oft aktiv selbstständig zur Schule zu kommen – ob zu Fuß, mit dem Roller, dem Fahrrad oder den öffentlichen Verkehrsmitteln (<https://muenchenunterwegs.de/angebote/fit-in-die-schule>)

3.3.2 Kindertagesstätten

Die Leitungen der Kindertagesstätten im Bereich der Schulstraße der geplanten Schulstraße wurden frühzeitig über die geplante Einrichtung informiert und Rücksprache gehalten. Die Leitungen spielen bei der Vermittlung zwischen der Stadtverwaltung, dem Personal, den Eltern sowie den Kindern eine entscheidende Rolle. Den Leitungen wurde ein Anschreiben mit Informationen zur geplanten Schulstraße zur Weiterleitung an die Elternschaft zur Verfügung gestellt. Dieses informierte u.a. über eine geplante Informationsveranstaltung, die auch zur Klärung von Fragen und Anliegen dient.

3.3.3 Anwohnende und Gewerbetreibende

Die Anwohnenden und Gewerbetreibenden im Umfeld der geplanten Schulstraße wurden frühzeitig über die geplante Einrichtung informiert und erhalten begleitend zum Projekt die Gelegenheit, ihre Fragen, Anliegen und Erfahrungen einzubringen.

Die erste Information erfolgte durch eine Postwurfsendung des Mobilitätsreferats im Vorgriff zur Behandlung dieses Konzepts durch den BA 15. Diese informierte u.a. über eine geplante Informationsveranstaltung, die auch zur Klärung von Fragen und Anliegen dient.

Darüber hinaus werden eine Website mit aktuellen Informationen zum Projekt bereitgestellt und eine Kontaktmöglichkeit per E-Mail eingerichtet.

3.4 Evaluation

Es ist eine begleitende Evaluation im Rahmen des ersten Jahres nach der Einführung der Schulstraße geplant, um Hinweise und Daten zu erhalten, ob und inwieweit Schüler*innen von der Maßnahme profitieren bzw. wie sich die Einrichtung der Schulstraße auf die Verkehrssituation auswirkt. Erkenntnisse der Schule, des örtlichen BA 15, der Anwohner*innen und der örtlichen Polizeiinspektion werden ebenfalls in die Auswertung einfließen.

4 Weiterer Umsetzungsprozess

- Es ist geplant die Änderung der Widmung und die damit verbundene Beschilderung im April 2026, d.h. nach den Osterferien, in Kraft zu setzen. Aufgrund der formal notwendigen Prozesse zur Umsetzung kann sich der Start ggf. verzögern.
- Das Baureferat führt ein Verfahren zur Änderung der straßenrechtlichen Widmung (Teileinziehung) der betreffenden Straßenabschnitte durch und legt dem BA 15 einen gesonderten Beschluss zur Änderung der straßenrechtlichen Widmung vor.
- Das Mobilitätsreferat ordnet die Beschilderung entsprechend der Widmung an. Zudem wird es wie in den Ausführungen dargestellt die Einrichtung von bedarfsgerecht Bringzonen an geeigneten Stellen prüfen.
- Der städtische Verkehrszeichenbetrieb des Baureferats wird beauftragt, die entsprechende Beschilderung vorzunehmen.

5 Abstimmung mit Querschnitts- und Fachreferaten

Die Vorlage ist mit dem Baureferat abgestimmt.

Dem Korreferenten des Mobilitätsreferates, Herrn Stadtrat Schuster, und dem zuständigen Verwaltungsbeirat des Mobilitätsreferates, Geschäftsbereich Strategie, Herrn Stadtrat Pretzl, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

II. Antrag des Referenten

Ich beantrage Folgendes:

1. Von der Sachbehandlung als einem Entscheidungsfall des Bezirksausschusses gemäß § 9 Abs.1 BA-Satzung wird mit folgendem Ergebnis Kenntnis genommen:

Dem Antrag BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 06618 des Bezirksausschusses des Stadtbezirks 15 – Trudering-Riem vom 23.01.2025 kann nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

2. Der BA-Antrag Nr. 20-26 / B 06618 des Bezirksausschusses des Stadtbezirks 15 - Trudering-Riem ist somit satzungsgemäß behandelt.
3. Das Baureferat wird gebeten, dem Bezirksausschuss des 15. Stadtbezirks Trudering-Riem einen gesonderten Beschluss zur Änderung der straßenrechtlichen Widmung vorzulegen. Die Änderung der Widmung umfasst eine Beschränkung der Benutzung für Kraftfahrzeuge
 - in einen ca. 340 m langen Straßenabschnitt der Lehrer-Wirth-Straße südlich der Kreuzung mit der Erika-Cremer- / Maria-Montessori-Straße,
 - in der ca. 165 m lange Caroline-Herschel-Straße,
 - und in einem ca. 95 m langen Straßenabschnitt der Elisabeth-Dane-Straße zwischen der Einmündung zur Lehrer-Wirth-Straße und dem Wendebereich vor der für den Kfz-Verkehr gesperrten Durchfahrt (ausgenommen Linienbusverkehr) durch die Grünanlage (d.h. zwischen den Anwesen Nr. 2 bis 28)

werktags von Montag bis Freitag zwischen 07.30 und 08.00 Uhr.

4. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, nach Änderung der Widmung durch das Baureferat eine verkehrsrechtliche Anordnung entsprechend der Widmung vorzunehmen.
5. Das Mobilitätsreferat wird gebeten, die bedarfsgerechte Anordnung von Bringzonen in der Maria-Montessori-Straße jeweils im Bereich vor den Anwesen Lehrer-Wirth-Straße Hausnummer 15 und Maria-Montessori-Straße Hausnummer 2, in der Erika-Cremer-Straße auf Höhe des Anwesens Lehrer-Wirth-Straße 14 und auf Höhe des Anwesens Erika-Cremer-Straße 3 zu prüfen.
6. Der Bereich Straßen- und Parkraummanagement des Baureferats wird gebeten, die Beschilderung entsprechend den verkehrsrechtlichen Anordnungen vorzunehmen.

III. Beschluss

nach Antrag.

Der Bezirksausschuss des 15. Stadtbezirks Trudering-Riem der Landeshauptstadt München

Der / Die Vorsitzende

Der / Die Referent/-in

Herr Stefan Ziegler

Georg Dunkel
Berufsmäßiger Stadtrat

IV. WV. Mobilitätsreferat – GL 5

zur weiteren Veranlassung

An den Bezirksausschuss des 15. Stadtbezirks Trudering-Riem

An das Direktorium – BA-Geschäftsstelle Ost

An D-II-V / Stadtratsprotokolle

An das Baureferat

An das Referat für Bildung und Sport

Mit der Bitte um Kenntnisnahme.

V. An das Direktorium – HA II/BA

- ☐ Der Beschluss des BA 15 kann vollzogen werden.
- ☐ Der Beschluss des BA 15 kann/soll aus rechtlichen/tatsächlichen Gründen nicht vollzogen werden, ein Entscheidungsspielraum besteht/besteht nicht (Begründung siehe Beiblatt).
- ☐ Der Beschluss des BA 15 ist rechtswidrig (Begründung siehe Beiblatt).

VI. Über MOR-GL5

zu MOR-GB1.24

zur weiteren Veranlassung