

Telefon: 233 - 727740

MobilitätsreferatFußverkehr und
Öffentlicher Raum
MOR-GB1.24**Eigenständige Mobilität von Schüler*innen stärken: Pilotprojekt Schulstraßen****Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 14480****Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 19.03.2025 (SB)**

Öffentliche Sitzung

Kurzübersicht

zum beiliegenden Beschluss

Anlass	<p>Das Leitbild der „Mobilitätsstrategie 2035“ vom 23.06.2021 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 03507) hebt die Verkehrssicherheit als eines der Hauptziele hervor.</p> <p>Sogenannte „Schulstraßen“ als Instrument zur Entschärfung des Bring- und Holverkehrs im Sinne der Schulwegsicherheit und zur Förderung des aktiven Schulwegs werden aktuell durch einige deutsche Kommunen erprobt.</p> <p>Das Mobilitätsreferat hat daher gemeinsam mit dem Baureferat die rechtlichen und praktischen Voraussetzungen geprüft, unter denen Schulstraßen in München erprobt werden könnten. Auf dieser Grundlage strebt das Mobilitätsreferat für das erste Quartal 2026 die Pilotierung erster Schulstraßen in München an.</p>
Inhalt	<p>Die Beschlussvorlage bildet den Auftakt zur Pilotierung erster Schulstraßen in München. Sie benennt wesentliche Ziele und Elemente der Schulstraßen, zeigt Rahmenbedingungen auf und schlägt ein strukturiertes Vorgehen des Mobilitäts- und Baureferats zur Umsetzung vor.</p> <p>Das Mobilitätsreferat wird gebeten, geeignete Grundschulen auswählen und im ersten Quartal 2026 Schulstraßen an voraussichtlich zwei geeigneten Grundschulen mit intensiver Einbindung der Schulen und der jeweiligen örtlichen Bezirksausschüsse sowie Nachbarschaften dauerhaft umzusetzen.</p>

Gesamtkosten / Gesamterlöse	<p>Die Pilotierung der Schulstraßen hat verschiedene finanzielle Auswirkungen. Für die Veränderung der Beschilderung und gegebenenfalls Markierung sowie für Kommunikationsmaßnahmen im Rahmen des Pilotprojekts werden insgesamt 65.000 € veranschlagt. Diese Kosten werden über die für das Mobilitätsreferat genehmigten Mittel aus der Nahmobilitätspauschale finanziert. Die entsprechende Genehmigung der Mittel für 2025 erfolgte in der Sitzung des Lenkungsreis Rad- und Fußverkehr am 28.11.2024. Die Mittel werden im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung im Haushalt des Mobilitätsreferats veranschlagt.</p> <p>Sofern eine entsprechende Prüfung ergeben sollte, dass ein zeitweiser Einsatz mobiler physischer Absperrungen standortabhängig ermöglicht werden kann, wird zur personellen Betreuung dieser Absperrungen aufgrund der aktuellen Haushaltslage eine Lösung über den Einsatz ehrenamtlicher Kräfte als Verkehrshelfer*innen angestrebt, z.B. in Form von Personen aus dem Umfeld der jeweiligen Schule oder durch das Mobilitätsreferat eingesetzte und zu entschädigende Personen. Für diesen Fall wird das Mobilitätsreferat gebeten, gegebenenfalls anfallende Aufwandsentschädigungen ebenfalls und in Höhe der Aufwandsentschädigungen für ehrenamtliche Schulweghelfer*innen gemäß der Sitzungsvorlage Nr. 20 - 26 / V 11534 aus der Nahmobilitätspauschale zu finanzieren. Sollte im Bedarfsfall keine Lösung über ehrenamtliche Kräfte gefunden werden, wird das MOR darüber hinaus gebeten zu prüfen, ob für einen zeitweisen Einsatz eine Vergabe an eine*n Auftragnehmer*in wie beispielsweise ein Verkehrssicherungsunternehmen in Frage kommt und aus den für das Mobilitätsreferat genehmigten Mitteln der Nahmobilitätspauschale gedeckt werden kann.</p>
Klimaprüfung	<p>Eine Klimaschutzrelevanz ist gegeben. Die zu erwartenden Auswirkungen sind positiv.</p>

Entscheidungsvorschlag	<ol style="list-style-type: none"> 1. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, das dargestellte Verfahren zur Pilotierung von Schulstraßen an voraussichtlich zwei Grundschulen in München im ersten Quartal 2026 durchzuführen, und damit, <ul style="list-style-type: none"> • 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 das entsprechende Konzept in die betroffenen Bezirksausschüsse einzubringen, • das Kommunikationskonzept zur Einbindung der Bezirksausschüsse, Schulen, Eltern und der Nachbarschaft weiter auszuarbeiten, • die Beschilderung entsprechend der Widmung sowie, wenn möglich, gegebenenfalls eine physische Absperrung anzuordnen. 2. Das Baureferat wird gebeten, <ul style="list-style-type: none"> • sich weiterhin an den Abstimmungsprozessen in Vorbereitung der Schulstraßen zu beteiligen, • bei Vorliegen der entsprechenden Voraussetzungen die Widmung der jeweiligen Straße anzupassen • die Beschilderung und erforderlichenfalls Markierungen umzusetzen sowie gegebenenfalls die physischen Absperrerelemente bereitzustellen 3. Das Referat für Bildung und Sport wird gebeten, die Pilotierung zu unterstützen, beispielsweise bezüglich der Zusammenarbeit mit den jeweiligen Schulen und bezüglich der Bereitstellung geeigneter Räumlichkeiten an den betreffenden Schulen zur Lagerung von Material in geringem Umfang, das im Rahmen des Pilotprojekts eingesetzt wird. 4. Das Mobilitätsreferat berichtet dem Mobilitätsausschuss des Stadtrats nach erfolgter Evaluation zu den Ergebnissen und unterbreitet einen Vorschlag zum weiteren, stadtweiten Vorgehen. 5. Der Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.
Gesucht werden kann im RIS auch unter	Schulstraßen, Schulwegsicherheit
Ortsangabe	Gesamtstädtischer Bezug

Eigenständige Mobilität von Schüler*innen stärken: Pilotprojekt Schulstraßen

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 14480

Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 19.03.2025 (SB)

Öffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis

I.	Vortrag des Referenten	2
1.	Anlass	2
1.1	Hintergrund	2
1.2	Schulstraßen und Zielsetzung	2
1.3	Pilotierung in München	3
2.	Schulstraßen – Beispiele und Erkenntnisse aus anderen Städten	3
3.	Konzept zur Pilotierung von Schulstraßen in München	4
3.1	Rechtlicher Ansatz zur Umsetzung	4
3.2	Zeitlicher Umfang der temporären Sperrungen	5
3.3	Geeignetheit von Grundschulstandorten	5
3.4	Ausnahmen vom Verbot für Kraftfahrzeuge	5
3.5	Physische Absperrung von Schulstraßen	5
3.6	Hol- und Bringzonen als ergänzendes Instrument	6
4.	Kommunikations- und Beteiligungsstrategie	6
5.	Evaluierung	7
6.	Personal- und Sachmittel	7
7.	Umsetzungsprozess	8
8.	Klimaprüfung	8
9.	Abstimmung mit den Querschnitts- und Fachreferaten	9
10.	Anhörung des Bezirksausschusses	11
II.	Antrag des Referenten	11
III.	Beschluss	12

I. Vortrag des Referenten

1. Anlass

1.1 Hintergrund

Der Weg zur Schule ist für viele Kinder eine große Herausforderung. Insbesondere an Grundschulen ist oftmals zu beobachten, dass Schulkinder mit Kraftfahrzeugen bis vor den Haupteingang gebracht bzw. dort abgeholt werden. Das erzeugt ein starkes Verkehrsaufkommen vor den Schulen.

Obwohl Eltern ihre Kinder auf deren Schulweg in Sicherheit wissen möchten, tragen diese Fahrzeuge gleichzeitig dazu bei, den Weg für Schulkinder unsicherer zu machen. Es kann zu kritischen Verkehrssituationen führen, wenn der Bring- und Holverkehr mit seinen negativen Begleiterscheinungen (Stauungen, Parkraumsuche, Park- und Wendemanöver, Rangiervorgänge etc.) auf Schulkinder trifft, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad zur Schule kommen.

Zur Entschärfung des Bring- und Holverkehrs an Schulen und damit zur Verbesserung der Schulwegsicherheit der Schüler*innen stehen der Stadtverwaltung je nach Örtlichkeit unterschiedliche Instrumente auf Grundlage des Straßenverkehrsrechts zur Verfügung. Dazu zählen beispielsweise eine Gefahrenhinweisbeschilderung und verkehrsregelnde Beschilderungen, z.B. zur Einrichtung von Halteverbieten oder zur Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30. Ein weiteres Mittel können bauliche Maßnahmen wie die Einrichtung von Querungshilfen darstellen. Darüber hinaus kann die Schulwegüberwachung durch die Polizei und der Einsatz von Schulweghelfer*innen zu einer Verbesserung beitragen.

Die Landeshauptstadt München hat bereits verschiedene Angebote für Eltern und Schulen, die den „aktiven Schulweg“ fördern. Mit „aktiver Schulweg“ ist der Schulweg zu Fuß, mit dem Tretroller oder dem Fahrrad gemeint. Beispielsweise gehört dazu das Angebot „Bus mit Füßen“. Beim „Bus mit Füßen“ gehen bis zu acht Kinder in der Gruppe auf vorher festgelegten Routen sicher zur Schule.¹ Die Eltern wechseln sich mit der Begleitung ab. Darüber hinaus wird jährlich der Grundschulwettbewerb „Fit in die Schule, fit für die Zukunft!“ durchgeführt.² Bei dem Wettbewerb geht es ebenfalls darum, „aktiv mobil“ in die Schule zu kommen. Im Jahr 2023 haben rund 16.000 Kinder an 50 Schulen teilgenommen.

Darüber hinaus plant das Mobilitätsreferat, weitere geeignete Maßnahmen zu testen und in die Umsetzung zu bringen – die sog. Schulstraße, die im Folgenden näher dargestellt wird.

1.2 Schulstraßen und Zielsetzung

Schulstraßen sind ein weiteres mögliches Instrument zur Förderung des aktiven Schulwegs und zugleich zur Entschärfung des Bring- und Holverkehrs an Schulen. Sie werden aktuell in einigen Kommunen im deutschsprachigen Raum bereits erprobt. 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. Die Sperrungen können auch bei Schulschluss erfolgen.

¹ <https://muenchenunterwegs.de/angebote/bus-mit-fuessen>, zuletzt abgerufen am 22.08.2024

² <https://muenchenunterwegs.de/angebote/fit-in-die-schule>, zuletzt abgerufen am 22.08.2024

Das übergeordnete Ziel von Schulstraßen ist die Förderung der selbstständigen und sicheren Teilnahme von Kindern am Straßenverkehr auf ihrem Schulweg. Dazu wird die Reduzierung des Bring- und Holverkehrs insbesondere durch Eltern intendiert. Wenn weniger Autos im direkten Umfeld von Schulen unterwegs sind, wird es für die Schüler*innen und andere Verkehrsteilnehmende sicherer. Durch die Einrichtung einer Schulstraße werden Eltern sowie Kinder ermutigt, zumindest einen Teil des Schulweges ohne das Auto zurückzulegen. Dadurch üben die Kinder die Verkehrsteilnahme und sind sicherer unterwegs. Wenn Kinder sich selbstständig auf den Weg zum Unterricht machen, hat dies weitere Vorteile für sie:

- Sie lernen, sich zu orientieren.
- Sie haben auf dem Schulweg Zeit für ihre Freund*innen.
- Sie bewegen sich regelmäßig und an der frischen Luft. Dies stärkt die Abwehrkräfte und beugt Haltungsschäden sowie Übergewicht vor.
- Sie können sich im Unterricht besser konzentrieren.

1.3 Pilotierung in München

In der Vergangenheit wurden auch in München zwei Anträge aus dem Stadtrat gestellt, die eine Pilotierung von Schulstraßen in München thematisieren (StR-Antrag 14-20 / A 03404 von Die Grünen / Rosa Liste vom 21.09.2017 - „Sicher, kommunikativ und umweltverträglich zur Schule I“, StR-Antrag 14-20 / A 06643 von Die Grünen / Rosa Liste vom 31.01.2020 - „München gut zu Fuß unterwegs V - Pilotprojekt Autofreies Schulumfeld und Elternhaltestellen“). Beide Anträge wurden 2019 bzw. 2020 geschäftsordnungsgemäß behandelt und eine Weiterverfolgung der Thematik zugesichert. Das Thema Schulstraßen wurde auch im Einstieg in die Teilstrategie Fußverkehr zur Mobilitätsstrategie 2035 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 07472) aufgegriffen.

Das Mobilitätsreferat hat daher gemeinsam mit dem Baureferat die rechtlichen und praktischen Voraussetzungen geprüft, unter denen Schulstraßen in München erprobt werden könnten. Auf dieser Grundlage strebt das Mobilitätsreferat für das erste Quartal 2026 die Einführung erster Schulstraßen in München an. Wie auch in anderen Städten wird in München der Fokus auf Grundschulen gelegt. Zum einen haben diese aufgrund der Sprengelzuordnung durchwegs einen fußläufigen Einzugsbereich, zum anderen werden sie durch die Alterststruktur von besonders schutzbedürftigen Schüler*innen besucht. Die Umsetzung soll als Pilotprojekt an voraussichtlich zwei geeigneten Grundschulen mit Elterntaxi-Problematik bzw. Unübersichtlichkeit der Verkehrssituation im Bereich des Schulzugangs stattfinden.

Die Pilotierung dient dazu, Erfahrungen mit dem Instrument Schulstraße zur Verbesserung im Sinne der Schulwegsicherheit zu sammeln. Genauer gesagt soll auf Basis des Pilotversuchs eruiert werden, unter welchen Voraussetzungen und in welchem Maße die Einrichtung von Schulstraßen als eine mögliche Maßnahme einen weiteren Beitrag zur Schulwegsicherheit an einzelnen Schulen in München leisten kann.

Schließlich sollen auf Basis des Pilotprojekts weitere Lösungen und Strategien hinsichtlich des grundsätzlichen Verfahrens, der rechtlichen Rahmenbedingungen sowie der Organisation und Regelungsmöglichkeiten in ähnlichen Konstellationen abgeleitet werden.

2. Schulstraßen – Beispiele und Erkenntnisse aus anderen Städten

Die Stadt Wien hat seit einem Pilotversuch 2018 bis heute zehn Schulstraßen an Volksschulen (Grundschulen) eingeführt (Stand: 01.07.2024). Wiener Schulstraßen werden an Schultagen für eine Dauer von 30 Minuten unmittelbar vor Schulbeginn sowie, wenn der

Unterricht für alle Klassen zur selben Zeit endet, teilweise auch zu Schulschluss gesperrt. Dies geschieht durch entsprechende Beschilderung und physische Absperrungen auf den Straßen.³

Die Pilotierung in Wien wurde 2018 und 2019 an zwei Grundschulstandorten evaluiert. In einem ersten Versuch 2018 wurde zunächst die Einrichtung einer Schulstraße vor Schulbeginn pilotiert und evaluiert. Begleitende Untersuchungen haben gezeigt, dass die Ziele des Pilotprojektes, den Pkw-Bringverkehr der Eltern und den Durchfahrtsverkehr vor Schulbeginn zu reduzieren, mit den eingesetzten Maßnahmen erreicht wurden. Die z.T. befürchteten Verlagerungen des Bringverkehrs an andere Stellen im Umfeld der Schule haben nicht stattgefunden.⁴ 2019 wurde in einem zweiten Versuch eine weitere eingerichtete Schulstraße untersucht, bei der die temporäre Sperrung zusätzlich auf den Nachmittag ausgeweitet wurde. Dabei wurde das Ziel erreicht, das Kfz-Verkehrsaufkommen unmittelbar vor der Schule zu verringern. Insgesamt wurde die Ausweitung der Schulstraße auf den Nachmittag als sinnvoll und wichtig erachtet und deren Umsetzung empfohlen.⁵

Seit Oktober 2022 ist die Schulstraße in Österreich mit einheitlichen Regeln und einem eigenen Verkehrsschild gesetzlich in der Straßenverkehrsordnung verankert. In Deutschland gibt es aktuell keine entsprechende Regelung in der Straßenverkehrsordnung. Dennoch wurden nach dem Wiener Modell in jüngerer Vergangenheit auch in mehreren deutschen Städten Schulstraßen pilotiert, darunter Frankfurt, Köln, Essen und Ulm. Mit vielen pilotierenden Städten stand das Mobilitätsreferat bereits im Austausch. Dieser Austausch soll auch in Zukunft weitergeführt werden.

Erste Evaluationsergebnisse aus Essen zeigen beispielsweise eine überwiegende Akzeptanz der Schulstraße an einer Grundschule und einem angrenzenden Gymnasium durch Eltern, Schüler*innen, Lehrer*innen und Anwohner*innen sowie eine signifikante Reduktion sicherheitskritischer Situationen im Bereich der Sperrung.⁶

3. Konzept zur Pilotierung von Schulstraßen in München

3.1 Rechtlicher Ansatz zur Umsetzung

Da die Straße wiederkehrend für den Kraftfahrzeugverkehr gesperrt wird und dies der Widmung der Straße widerspricht, ist in Abhängigkeit von dem jeweiligen Standort der konkreten Schulstraße und der damit verbundenen straßenverkehrsrechtlichen Voraussetzungen grundsätzlich eine Anpassung der Widmung notwendig (Vorbehalt des Straßenrechts). Dies bedeutet, dass dauerhafte Fahrverbote nach der Straßenverkehrsordnung (StVO) zunächst auf eine Grundlage nach dem Straßenrecht (BayStrWG) gestellt werden müssen. Daher wird zur Einrichtung der Schulstraßen zunächst eine straßenrechtliche Beschränkung der Widmung auf bestimmte Benutzungsarten, -zwecke und -zeiten des entsprechenden Straßenabschnitts bzw. der Straße durch das Baureferat durchgeführt. Die mit der straßenverkehrsrechtlichen Anordnung einhergehende entsprechende Beschilderung erfolgt dabei grundsätzlich in Umsetzung der straßenrechtlichen Widmungsbeschränkung bzw. der konkreten ortsspezifischen straßenverkehrsrechtlichen Voraussetzungen.

Die im Rahmen des Pilotprojekts eingerichteten Schulstraßen werden keine „Verkehrversuche“ im Sinne der Straßenverkehrsordnung oder anderweitig zeitlich befristete Maßnahmen, sondern auf Dauer angelegt sein. Schulstraßen eignen sich nicht für ein zeitlich

³ <https://www.wienzukunft.at/schulstrasse/>, zuletzt abgerufen am 23.05.2024

⁴ Pilotprojekt Schulstraße - Begleituntersuchung Vereinsgasse, 1020 Wien, zuletzt abgerufen am 01.07.2024 unter: https://www.wienzukunft.at/wp-content/uploads/sites/3/2018/12/Endbericht_Schulstrasse_Vereinsgasse.pdf

⁵ Pilotprojekt Schulstraße – GTVS Rosa Jochmann, 1110 Wien, zuletzt abgerufen am 01.07.2024 unter https://www.wienzukunft.at/wp-content/uploads/sites/3/2020/01/Schulstrasse-Nachmittag_GTVS_Rosa_Jochmann_1110_Wien_Endbericht.-2019pdf.pdf

⁶ Realexperiment zur Etablierung einer Schulstraße – Citizen Science „offene Bardelebenstraße“ – erste Evaluationsergebnisse, zuletzt abgerufen am 01.07.2024 unter: <https://ris.essen.de/sdnetrim/UGhVM0hpd2NXNfFcExjZZV9xaemle08SAhGjvBS71YwArp4uRp53Hx5WWnCa2o/Evaluationsergebnisse.pdf>

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. Im Rahmen der Pilotierung sollen Erfahrungen gesammelt und ggf. Anpassungen vorgenommen werden, um effizienter Verbesserungen für Schüler*innen zu erreichen. Die Auswirkungen nach Errichtung der Pilot-Schulstraßen werden innerhalb des ersten Jahres beobachtet und evaluiert. Sollten wider Erwarten nach einem angemessenen Zeitraum von bspw. einem Jahr überwiegende Gründe für eine Beendigung sprechen, ist eine Rückabwicklung immer noch möglich.

3.2 Zeitlicher Umfang der temporären Sperrungen

Die Einrichtung der Pilot-Schulstraßen erfolgt durch eine zeitlich beschränkte Sperrung von Straßenabschnitten bzw. Straßen, in welchen sich der Bringverkehr im direkten Schulumfeld konzentriert. Die Sperrung beschränkt sich auf den Kraftfahrzeugverkehr. Diese findet morgens zur maßgeblichen Ankunftszeit der Schulkinder nach Abstimmung mit der jeweiligen Schule für eine Dauer von ca. einer halben Stunde vor Schulbeginn statt. Der genaue Zeitraum wird standortabhängig und in Abstimmung mit den jeweiligen Schulen und Bezirksausschüssen festgelegt.

3.3 Geeignetheit von Grundschulstandorten

Die Pilotierung soll an voraussichtlich zwei geeigneten Grundschulen mit Unübersichtlichkeit der Verkehrssituation aufgrund des Bringverkehrs im Bereich des Schulzugangs stattfinden.

Damit Straßenabschnitte an Grundschulen als Schulstraßen in Frage kommen, müssen bestimmte Voraussetzungen erfüllt sein. Beispielsweise darf es sich nicht um eine Bundes-, Landes- oder Kreisstraße handeln. Ebenso darf auf dem Straßenabschnitt keine Straßenbahn verkehren.

Zudem sind standortspezifisch jeweils etwaige Auswirkungen auf den Verkehr zu prüfen, beispielsweise in Bezug auf den vorhandenen Durchgangsverkehr. Da die Einrichtung der Schulstraßen ein temporäres Verbot für den Durchgangsverkehr erzeugt, muss gewährleistet sein, dass das umliegende Straßennetz den zusätzlichen Verkehr aufnehmen kann. Bei der Einzelfallprüfung von Schulstraßen werden etwaige Verkehrsverlagerungen berücksichtigt.

3.4 Ausnahmen vom Verbot für Kraftfahrzeuge

Die Erreichbarkeit zu Fuß und mit dem Fahrrad bleibt uneingeschränkt aufrechterhalten.

Für Einsatz- und Rettungsfahrzeuge sowie Ärztenotdienste ist für den Notfall ein uneingeschränktes Befahren aufgrund von Sonderrechten erlaubt. Auch die Müllentsorgung oder das Befahren durch Straßendienstfahrzeuge wird sichergestellt.

Außerdem ist der Zeitraum der Sperrung für den Kraftfahrzeugverkehr jeweils nur sehr kurz und auf ca. 30 Minuten begrenzt. Für dennoch notwendige Fahrten in den bzw. aus dem gesperrten Bereich, z.B. für Anwohnende, kann nach Einzelfallprüfung die Erteilung von Ausnahmegenehmigungen in Betracht kommen.

Eine Lösung über eine zusätzliche Beschilderung kommt nicht in Betracht. Das Verkehrszeichen „Anlieger frei“ würde pauschal einen zu weiten Personenkreis wie sogar die Eltern einschließen, die ihre Kinder zur Schule fahren. Dies würde dem Sinn und Zweck von Schulstraßen widersprechen.

3.5 Physische Absperrung von Schulstraßen

Das Verbot für Kraftfahrzeuge (VZ 260) würde in der Theorie als Beschilderung bereits

ausreichen.

Erfahrungen aus anderen Städten zu Schulstraßen legen allerdings nahe, dass die Sperren wirksamer durchgesetzt werden können, wenn sie zumindest anfangs mit einer physischen Absperrung zusätzlich zur Verbotsbeschilderung einhergehen. Mit einer physischen Absperrung kann das Verbot für Kraftfahrzeuge nochmals verdeutlicht, die Aufmerksamkeit diesbezüglich erhöht und damit eine bessere Beachtung der neuen Regelung sowie Gewöhnung an sie erreicht werden.

Das Mobilitätsreferat prüft in Abhängigkeit von dem jeweiligen Standort der Schulstraße zusätzlich die Möglichkeit des Einsatzes mobiler physischer Absperrungen wie z.B. von Pylonen oder des VZ 600. Dazu haben auch bereits erste Abstimmungsgespräche mit dem Polizeipräsidium München stattgefunden. Das Mobilitätsreferat stimmt sich hierüber mit dem Baureferat und weiterhin mit dem Polizeipräsidium München eng ab. Angestrebt wird ein zumindest zeitweiser Einsatz zur Gewöhnung an die neue Verkehrsregelung, beispielsweise in der Anfangszeit nach der Bekanntgabe der neuen Verkehrsregelungen.

3.6 Hol- und Bringzonen als ergänzendes Instrument

Bei der Einrichtung der Schulstraßen wird vorab bzw. begleitend die Einrichtung von Hol- und Bringzonen für Eltern, in anliegenden, nicht gesperrten Straßenabschnitten, geprüft. An Hol- und Bringzonen können Eltern im Bedarfsfall (z.B. Transport von großen Instrumenten oder Projektarbeiten oder nach Verletzungen) ihre Schulkinder sicher in der Nähe der Schule absetzen. Der unübersichtliche Bring- und Holverkehr unmittelbar vor dem Schulgebäude wird dadurch entzerrt.

4. Kommunikations- und Beteiligungsstrategie

Die Einrichtung von Schulstraßen geht insbesondere vor und in dem ersten Jahr nach der Umsetzung mit einer intensiven kommunikativen Begleitung durch das Mobilitätsreferat in Zusammenarbeit mit dem Polizeipräsidium München einher.

Bezirkssausschüsse

Die Einschätzungen der örtlichen Bezirkssausschüsse sind für das Mobilitätsreferat maßgeblich, da diese die demokratisch legitimierten Vertretungen der Bürger*innen vor Ort sind und aufgrund ihrer Ortskenntnis ebenfalls verlässliche Erfahrungswerte zu den örtlichen Gegebenheiten besitzen.

Daher werden die Pilotierungen der Schulstraßen in enger Abstimmung mit den jeweiligen örtlichen Bezirkssausschüssen durchgeführt.

Schulen

Die Schulleitungen und Elternbeiräte spielen ebenfalls eine entscheidende Rolle bei der Vermittlung zwischen der Stadtverwaltung, dem Schulpersonal, den Eltern sowie den Schüler*innen. Nur, wenn Schulleitungen und Elternbeiräte eine Schulstraße an „ihrer“ Schule als sinnvoll erachten, kann eine Schulstraße erfolgreich umgesetzt werden.

Nach erfolgter fachlicher Vorprüfung kontaktiert das Mobilitätsreferat die jeweiligen Schulen frühzeitig, stimmt sich mit ihnen ab und informiert Eltern und Schulfamilie über die Planungen. Für die Beteiligung werden zielgruppenspezifische Beteiligungsformate angewandt, in denen Hintergrund und Zielsetzung von Schulstraßen und weiteren Maßnahmen zur Verbesserung der Schulwegsicherheit erläutert werden.

Anwohner*innen

Auch die Anwohner*innen werden frühzeitig über die Einrichtung der Schulstraßen informiert und erhalten die Gelegenheit, ihre Fragen, Anliegen und Erfahrungen einzubringen.

Dazu kommen unterschiedliche Formate wie eine Postwurfsendung, Informationen auf muenchenunterwegs.de sowie Vor-Ort-Termine wie bspw. eine Infoveranstaltung vor Beginn der jeweiligen Schulstraße in Frage.

Institutionen/Unternehmen

Anliegende Institutionen oder Unternehmen werden ebenfalls frühzeitig informiert und in den Prozess einbezogen. Für etwaige Kundschaft werden Informationsmaterialien bereitgestellt.

Münchner Öffentlichkeit

Die Münchner Öffentlichkeit wird über den Verlauf der Planungen und Einbeziehungen über Presse- und weitere städtische Kanäle unterrichtet.

5. Evaluierung

Die Pilotierung der Schulstraßen soll evaluiert werden. Konkret ist eine begleitende Evaluation im Rahmen des Pilotprojekts geplant, um Hinweise und Daten zu erhalten, ob und inwieweit Schüler*innen von der Maßnahme profitieren. Erkenntnisse der Schulen, des örtlichen Bezirksausschusses, der Anwohner*innen und der örtlichen Polizeiinspektion werden ebenfalls in die Auswertung einfließen.

Es sollen Schlussfolgerungen gezogen werden, unter welchen Voraussetzungen und in welchem Maße die Einrichtung von Schulstraßen als eine mögliche Maßnahme einen Beitrag zur Schulwegsicherheit an einzelnen Schulen in München leisten kann. Darauf basierend sollen weitere Lösungen und Strategien hinsichtlich des grundsätzlichen Verfahrens, der rechtlichen Rahmenbedingungen und der Organisation und Regelungsmöglichkeiten in ähnlichen Konstellationen abgeleitet werden. Beispielsweise könnten Kriterien zur Auswahl und Priorisierung geeigneter Schulen im gesamten Stadtgebiet weiter geschärft werden. Ebenso können Maßnahmen zur Einbindung des Schulpersonals, der Schüler*innen, der Eltern sowie der Anwohner*innen abgeleitet werden, die im Rahmen der Umsetzung weiterer Schulstraßen im gesamten Stadtgebiet erprobt und weiterentwickelt werden. Auf diese Weise lässt sich der Ansatz auf andere potenziell geeignete Standorte übertragen.

Das Mobilitätsreferat berichtet dem Stadtrat nach erfolgter Evaluation zu den Ergebnissen und unterbreitet einen Vorschlag zum weiteren, stadtweiten Vorgehen.

6. Personal- und Sachmittel

Die Pilotierung der Schulstraßen hat unterschiedliche finanzielle Auswirkungen. Für die Veränderung der Beschilderung und eventuell Markierung sowie für Kommunikationsmaßnahmen im Rahmen des Pilotprojekts werden insgesamt 65.000 Euro veranschlagt. Diese Kosten werden über die für das Mobilitätsreferat genehmigten Mittel aus der Nahmobilitätspauschale finanziert. Die entsprechende Genehmigung der Mittel für 2025 erfolgte in der Sitzung des Lenkungskreises Rad- und Fußverkehr am 28.11.2024. Die Mittel werden im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung im Haushalt des Mobilitätsreferats veranschlagt. Sofern eine entsprechende Prüfung ergeben sollte, dass ein zeitweiser Einsatz mobiler physischer Absperrungen standortabhängig ermöglicht werden kann, wird zur personellen Betreuung dieser Absperrungen aufgrund der aktuellen Haushaltslage eine Lösung über den Einsatz ehrenamtlicher Kräfte als Verkehrshelfer*innen angestrebt, z.B. in Form von Personen aus dem Umfeld der jeweiligen Schule oder durch das Mobilitätsreferat eingesetzte und zu entschädigende Personen. Für diesen Fall wird das Mobilitätsreferat gebeten, gegebenenfalls anfallende Aufwandsentschädigungen ebenfalls und in Höhe der Aufwandsentschädigungen für ehrenamtliche Schulweghelfer*innen gemäß der Sitzungsvorlage Nr. 20 - 26 / V 11534 aus den für das Mobilitätsreferat genehmigten Mitteln aus der Nahmobilitätspauschale zu finanzieren. Sollte im Bedarfsfall keine Lösung

über ehrenamtliche Kräfte gefunden werden, wird das MOR darüber hinaus gebeten zu prüfen, ob für einen zeitweisen Einsatz eine Vergabe an eine*n Auftragnehmer*in wie beispielsweise ein Verkehrsabsicherungsunternehmen in Frage kommt und aus den für das Mobilitätsreferat genehmigten Mitteln der Nahmobilitätspauschale gedeckt werden kann.

7. Umsetzungsprozess

Der Prozess zur Pilotierung der Schulstraßen durchläuft die folgenden, z.T. parallel verlaufenden, Schritte:

1. Die bereits laufenden Abstimmungen des Mobilitätsreferats mit dem Baureferat und dem Referat für Bildung und Sport sowie dem Polizeipräsidium München werden fortgeführt.
2. Das Mobilitätsreferat bestimmt eine Auswahl geeigneter Standorte und nimmt Abstimmungen mit den entsprechenden Grundschulen und den jeweiligen örtlichen Bezirksausschüssen vor. Angestrebt wird die Pilotierung an voraussichtlich zwei Grundschulen. Es wird ein Verkehrs- und Umsetzungskonzept für die Schulen erarbeitet, an denen die Pilotierung stattfinden wird.
3. Das Mobilitätsreferat arbeitet das Kommunikationskonzept zur Einbindung der Bezirksausschüsse, Schulen, Eltern und der Nachbarschaft weiter aus (siehe auch Kapitel 4).
4. Es wird seitens des Mobilitätsreferates je Schulstraße eine Vorlage für einen Beschluss über das entsprechende Verkehrskonzept in die betroffenen Bezirksausschüsse eingebracht. Dieser dient als planerische Grundlage für die Teileinziehung.
5. Das Baureferat führt ein Verfahren zur Änderung der Widmung (eventuell Teileinziehung) für die jeweiligen Straßen durch.
6. Außerdem wird die Beschilderung entsprechend der Widmung sowie, wenn möglich, gegebenenfalls eine physische Absperrung durch die Straßenverkehrsbehörde angeordnet. Das Baureferat setzt die Beschilderung und erforderlichenfalls Markierungen um und stellt ggf. die physischen Absperrerelemente bereit.
7. Es ist geplant, dass die Änderung der Widmung und die Beschilderung im Laufe des ersten Quartals 2026 in Kraft tritt. Aufgrund der Prozesse zur Umsetzung der einzelnen Schulstraßen kann sich der Start allerdings verzögern.

8. Klimaprüfung

Eine positive Klimaschutzrelevanz ist gegeben. Im Rahmen der Pilotierung von Schulstraßen sollen Anreize für eine klimafreundliche Mobilität auf dem Schulweg geschaffen werden. Es besteht das Ziel einer Reduzierung des Hol- und Bringverkehrs, d.h. des Kraftfahrzeugverkehrs, bei gleichzeitiger Stärkung des Fuß- und Radverkehrs. Ebenfalls können die Schulkinder frühzeitig an eine umweltfreundliche Mobilität gewöhnt werden. Dadurch können klimafreundliche Potenziale gehoben werden.

Die kurz- und auch die langfristigen Auswirkungen auf den Verkehr sind zum derzeitigen Zeitpunkt und allgemein in diesem Fall schwierig zu prognostizieren bzw. zu quantifizieren. Auf jeden Fall werden sich positive Auswirkungen ergeben: Wir schätzen, dass sich eine Verringerung des Verkehrsaufkommens (Kfz) in geringem Ausmaß geben wird. Zugleich wird die aktive Mobilität incentiviert und gefördert. Wahrscheinlich wird die Menge an eingesparten THG-Emissionen pro Jahr insgesamt unter 50 Tonnen, dem ersten Schwellenwert des Klimaschutzcheck 2.0, liegen. Das Ergebnis der Klimaschutzprüfung wurde dem Referat für Klima- und Umweltschutz vorab zur Kenntnis zugeleitet.

9. Abstimmung mit den Querschnitts- und Fachreferaten

Die Beschlussvorlage ist mit dem Baureferat, dem Referat für Bildung und Sport, dem Kreisverwaltungsreferat, dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung, dem Abfallwirtschaftsbetrieb München sowie mit dem Polizeipräsidium München abgestimmt.

Mitzeichnung und Stellungnahme des Referats für Stadtplanung und Bauordnung

Die Mitzeichnung seitens des Referates für Stadtplanung und Bauordnung erfolgt ohne Einwände.

Mitzeichnung und Stellungnahme des Kreisverwaltungsreferats

Das Kreisverwaltungsreferat stimmt der Beschlussvorlage zu und merkt an:

„Sofern es im Rahmen der im Beschluss genannten Maßnahmen durch Absperrungen zu massiven Verlagerungen des Parkdrucks inklusive Falschparken kommen sollte, wird die Kommunale Verkehrsüberwachung (KVÜ) dem im Rahmen der örtlichen Zuständigkeiten entgegenwirken.“

Die Verbesserung und Gewährleistung der Schulwegsicherheit ist ein wichtiges Anliegen der KVÜ. Hinweise zu potenziellen Verkehrsgefährdungen im Zusammenhang mit Schulen nehmen wir – wie bisher – gerne zum Anlass für Kontrollen, sowohl innerhalb der Parklizenzzgebiete im ruhenden als auch im fließenden Verkehr im Bereich von Tempo-30-Zonen und -Strecken.“

Das Mobilitätsreferat begrüßt die Unterstützung des Projekts durch die Kommunale Verkehrsüberwachung.

Das Kreisverwaltungsreferat merkt zudem an:

„Um in der Realisierung der mit der Beschlussvorlage verbundenen Maßnahmen Berührungspunkte zur Aufgabenerfüllung der KVÜ erkennen und abstimmen zu können, bitten wir daher um frühzeitige Information über konkret geplante Maßnahmen.“

Die Branddirektion (KVR-IV-BD VB/VI) bittet für den Einsatz mobiler physischer Absperrungen um deren Einbindung, um Detailfragen, wie z.B. Wiederherstellen der Sperre nach einer Durchfahrt im Einzelfall – auch im Hinblick auf die Sicherheit der Schüler*innen – im Vorfeld klären zu können.“

Das Mobilitätsreferat sichert eine frühzeitige Information der KVÜ über konkret geplante Maßnahmen zu und wird zudem, sofern die entsprechende Prüfung die Möglichkeit mobiler physischer Absperrungen eröffnet, die Branddirektion zur Klärung von Detailfragen einbinden.

Mitzeichnung und Stellungnahme des Baureferats

Der Beschluss wird seitens des Baureferates mitgezeichnet, sofern Änderungswünsche im Text sowie nachfolgende Hinweise berücksichtigt werden:

zu 5. Evaluierung

Sollte die Umsetzung der Schulstraßen auch auf weitere Schulen ausgeweitet werden, so sind in der erneuten Beschlussvorlage (Bericht über die Evaluierung) abhängig von der Ausweitung Haushaltsmittel und ggf. personelle Ressourcen zu beantragen.“

Das Mobilitätsreferat stimmt diesem Hinweis zu.

zu 6. Personal- und Sachmittel

Hinsichtlich der Finanzierung von Projektkosten sowie Personal- und Sachmitteln in Höhe von insgesamt 65.000 Euro aus der Nahmobilitätspauschale gehen wir davon aus, dass diese Mittel im bisher gemeldeten Ansatz des Mobilitätsreferates mit Gesamtvolumen von 5 Mio. € enthalten sind. Aufgrund der bereits beschlossenen baulichen Umsetzung der

Radentscheidungsmaßnahmen ab dem Jahr 2025 ist keine weitere darüberhinausgehende Finanzierung aus der Nahmobilitätspauschale möglich.“

Das Mobilitätsreferat bestätigt, dass diese Mittel aus der Nahmobilitätspauschale im gemeldeten Ansatz des Mobilitätsreferats mit Gesamtvolumen von 5 Mio. € enthalten sind.

Die weiteren Änderungen des Baureferats im Text der Vorlage wurden übernommen.

Mitzeichnung und Stellungnahme des Abfallwirtschaftsbetriebs München

Der AWM zeichnet die Beschlussvorlage unter Berücksichtigung der folgenden Aspekte mit:

- „Eine ausnahmsweise Benutzung der eingeschränkten Straßen u. a. seitens des AWM ist vorstellbar, sofern der Straßenaufbau und die Straßenbreite keine physischen Veränderungen erfahren (wie z. B. Lasteinschränkungen, Breitenreduzierung)“

Das Mobilitätsreferat versichert, dass bei der Einrichtung der Schulstraßen keine baulichen Veränderungen vorgenommen werden.

- „Die Ausnahme sollte auf den Verkehrsschildern erkennbar sein, da sonst die anderen Verkehrsteilnehmer*innen zunächst davon ausgehen, dass die Sperrung für alle gilt. Dies könnte zu Unmutsäußerungen bzw. Beschwerden führen.“
- „Der AWM ist ohnehin bestrebt, die Schulbereiche zu Schulbeginn und Schulende nicht zu befahren. Die Vorbeifahrt bzw. die Fahrt zur Entsorgung der Schulgebäude stellt insofern nur ein begrenztes Risiko dar. Derzeit sind nur Grundschulstandorte betroffen. Allerdings gibt es in München auch Schulverdichtungsräume, in denen der AWM bei Einrichtung von Schulstraßen Schwierigkeiten bei der Müllentsorgung hätte.“
- „Die städtischen Dienstleister*innen werden bei der Auswahl der Pilotgebiete vorab eingebunden, um etwaige Schwierigkeiten für die Leistungserbringung vorab zu erkennen und ggf. geeignete Lösungen zu entwickeln.“

Das Mobilitätsreferat sichert dem AWM eine frühzeitige Einbindung zu konkreten Straßen zu. Da der AWM ohnehin bestrebt ist, die Schulbereiche zu Schulbeginn und Schulende nicht zu befahren, geht das Mobilitätsreferat davon aus, dass die zeitlich beschränkten Sperrungen den AWM nicht betreffen werden. Wenn die Befahrung nicht vermieden werden kann, wird eine Befahrung unabhängig von einer Zusatzbeschilderung sichergestellt. Die Einrichtung von Schulstraßen geht insbesondere vor und in dem ersten Jahr nach der Umsetzung mit einer intensiven kommunikativen Begleitung durch das Mobilitätsreferat in Zusammenarbeit mit dem Polizeipräsidium München einher. So könnte im Bedarfsfall eine ausnahmsweise Befahrung durch den AWM allen Beteiligten proaktiv und positiv vermittelt werden. Eine Zusatzbeschilderung ist daher nicht erforderlich.

Mitzeichnung und Stellungnahme des Referats für Bildung und Sport

Das Referat für Bildung und Sport stimmt der Beschlussvorlage zu und zeichnet diese ohne Änderungen mit.

Mitzeichnung und Stellungnahme des Polizeipräsidiums München

Seitens des Polizeipräsidiums München besteht grundsätzlich Einverständnis hinsichtlich der Beschlussvorlage.

Das Polizeipräsidium merkt darüber hinaus an: „Die Aufgabe der Polizei erstreckt sich hierbei auf eine Überwachung im Rahmen der allgemeinen Überprüfung der Schulwegsicherheit. Sofern zeitweise mobile, physische Absperrungen eingerichtet werden, wird zur personellen Betreuung dieser Sperren der Einsatz von ehrenamtlichen Kräften wie z.B.

Verkehrshelfern angestrebt oder ggf. seitens des MOR eine Vergabe an einen Auftragnehmer wie z.B. ein Verkehrssicherungsunternehmen geprüft werden.

Des Weiteren soll im Laufe der Pilotierung der Schulstraßen eine Evaluierung erfolgen, in deren Auswertung u.a. Erkenntnisse und Erfahrungen des Polizeipräsidiums München einfließen sollen.“

Das Mobilitätsreferat begrüßt die Unterstützung der Polizei durch eine Überwachung im Rahmen der allgemeinen Überprüfung der Schulwegsicherheit, auch zur Gewinnung von Erkenntnissen und Erfahrungen.

10. Anhörung des Bezirksausschusses

In dieser Beratungsangelegenheit ist die Anhörung der Bezirksausschüsse nicht vorgesehen (vgl. Anlage 1 der BA-Satzung). Die jeweiligen Bezirksausschüsse werden wie beschrieben in die Detailplanung einbezogen.

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

II. Antrag des Referenten

Ich beantrage Folgendes:

1. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, das dargestellte Verfahren zur Pilotierung von Schulstraßen an voraussichtlich zwei Grundschulen in München im ersten Quartal 2026 durchzuführen, und damit,
 - 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 das entsprechende Konzept in die betroffenen Bezirksausschüsse einzubringen,
 - das Kommunikationskonzept zur Einbindung der Bezirksausschüsse, Schulen, Eltern und der Nachbarschaft weiter auszuarbeiten,
 - die Beschilderung entsprechend der Widmung sowie, wenn möglich, gegebenenfalls eine physische Absperrung anzuordnen.
2. Das Baureferat wird gebeten,
 - sich weiterhin an den Abstimmungsprozessen in Vorbereitung der Schulstraßen zu beteiligen,
 - bei Vorliegen der entsprechenden Voraussetzungen die Widmung der jeweiligen Straße anzupassen
 - die Beschilderung und erforderlichenfalls Markierungen umzusetzen sowie gegebenenfalls die physischen Absperrerelemente bereitzustellen
3. Das Referat für Bildung und Sport wird gebeten, die Pilotierung zu unterstützen, beispielsweise bezüglich der Zusammenarbeit mit den jeweiligen Schulen und bezüg-

lich der Bereitstellung geeigneter Räumlichkeiten an den betreffenden Schulen zur Lagerung von Material in geringem Umfang, das im Rahmen des Pilotprojekts eingesetzt wird.

4. Das Mobilitätsreferat berichtet dem Mobilitätsausschuss des Stadtrats nach erfolgter Evaluation zu den Ergebnissen und unterbreitet einen Vorschlag zum weiteren, stadtweiten Vorgehen.
5. Der Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss

nach Antrag.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der / Die Vorsitzende

Der Referent

Ober-/Bürgermeister/-in
ea. Stadtrat / ea. Stadträtin

Georg Dunkel
Berufsmäßiger Stadtrat

IV. Abdruck von I. mit III.

über Stadtratsprotokolle (D-II/V-SP)

an das Direktorium – Dokumentationsstelle

an das Revisionsamt

mit der Bitte um Kenntnisnahme.

V. Wv. Mobilitätsreferat GL-Beschlusswesen
zur weiteren Veranlassung

1. Die Übereinstimmung des vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An das Baureferat
3. An das Referat für Bildung und Sport
4. An das Kreisverwaltungsreferat
5. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung
6. An das Polizeipräsidium München
7. An den Abfallwirtschaftsbetrieb München
8. An das Mobilitätsreferat GB 1
9. An das Mobilitätsreferat GB 2
mit der Bitte um Kenntnisnahme.
10. Mit Vorgang zurück zum Mobilitätsreferat – GB 1.2
Zum Vollzug des Beschlusses.

Am
Mobilitätsreferat GL-Beschlusswesen