

**Internationale Fachkonferenz „Walk21“ in München 2013
Abschlussbericht und Zwischenstand von Projekten zur
Verbesserung der Nahmobilität**

Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 01713

**Bekanntgabe in der Sitzung des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung
vom 05.11.2014**

Öffentliche Sitzung

I. Vortrag der Referentin

Zuständig für die Angelegenheit ist der Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung gemäß §7 Abs. 1 Ziffer 11 der Geschäftsordnung des Stadtrates.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung gibt mit dieser Vorlage den Abschlussbericht zur internationalen Fachkonferenz Walk21 in München 2013 (Teil A) bekannt, verbunden mit einem aktuellen Stand von Projekten zur Verbesserung der Nahmobilität und insbesondere des Fußverkehrs (Teil B).

Teil A der Bekanntgabe (Konferenzbericht) wurde mit wesentlichen Beiträgen von und in enger Abstimmung mit dem Büro des 3. Bürgermeisters der 14. Legislaturperiode erarbeitet.

Die inhaltlichen Ergebnisse der Konferenz fließen bereits in die Arbeit der Stadtverwaltung ein, insbesondere im Rahmen der sich aus dem Beschluss zur Nahmobilität in München vom 24.07.2013 (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 12380) ergebenden Aufträge an das Referat für Stadtplanung und Bauordnung.

Teil A: Konferenzbericht

1. Kurzzusammenfassung des Abschlussberichts

Die „XIV Walk21 – International Conference on Walking and Liveable Communities“ fand auf Grundlage des Stadtratsbeschlusses vom 25.04.2012 (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 09107) vom 11.-13.09.2013 in München und damit erstmalig in Deutschland statt.

1.1. Teilnehmerkreis

Es nahmen **519 Teilnehmerinnen und Teilnehmer aus insgesamt 36 Staaten** teil. Damit rangiert die Walk21 München unter den teilnahmestärksten Veranstaltungen der

Konferenzreihe. Etwa die Hälfte der Teilnehmenden kam aus Deutschland bei einem insgesamt vergleichsweise hohen Anteil außereuropäischer Gäste sowie weiblicher Teilnehmerinnen. Es nahmen acht Mitglieder des Stadtrates teil; zehn Bezirksausschüsse waren vertreten.

1.2. Konferenzprogramm und Ergebnisse

Das Thema Fußverkehr wurde in seiner **inhaltlichen Breite und Tiefe** vorgestellt, u.a. mit Beiträgen zu Stadt- und Verkehrsplanung, kommunalen Konzepten und nationalen Strategien der Fußverkehrsförderung, Orientierung / Wegweisung im Öffentlichen Raum, Einzelhandel, Gesundheit, der Rolle neuer Medien und sozialer Inklusion. Das Konferenzprogramm umfasste u.a. 10 Leitvorträge („Keynotes“), 110 Fachvorträge in 38 Sessions und Panels, ca. 30 Exkursionen („Walkshops“) im gesamten Stadtgebiet, 6 Fachseminare („Pre-conferences“) und 3 Podiumsdiskussionen. Das Konferenzprogramm war teilweise für die **Öffentlichkeit** zugänglich, sodass interessierte Bürgerinnen und Bürger an Fachvorträgen, Führungen und Podiumsdiskussionen teilnehmen konnten. Inhaltlich bildete das Spektrum der internationalen Beiträge den **neuesten Stand** ab („Leitkonferenz“). Die wichtigsten **Ergebnisse** wurden zusammengefasst und fließen in die weitere Bearbeitung des Nahmobilitätskonzepts in der Landeshauptstadt München ein.

1.3. Budget (Stand 25.07.2014)

- Geplant: 500.000 €, davon Eigenanteil der Landeshauptstadt max. 300.000 €
- Ausgaben: ca. 442.000 €, abzgl. voraussichtlicher Vorsteuererstattung ca. 16.000 €
- Einnahmen: ca. 143.000 €
- **Gesamt: Städtischer Eigenanteil ca. 283.000 €**
Gesamtbudget und städtischer Eigenanteil gemäß Beschluss vom 25.04.2012 (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 09107) wurden damit eingehalten.

1.4. Rückmeldungen

Gemessen an den Rückmeldungen fällt die **Konferenzbilanz positiv** aus. Im Rahmen einer Evaluierung unter den Teilnehmenden wurde die Konferenz insgesamt als sehr gelungen, die Qualität der Beiträge als gut, die Praxisrelevanz überwiegend als hoch bezeichnet. Darüber hinaus erhielten die Veranstalter eine Vielzahl weiterer positiver Rückmeldungen, sowohl von internationalen Teilnehmerinnen und Teilnehmern als auch aus den Reihen städtischer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

1.5. Ergebnisse und Effekte

Die Konferenz fungierte sowohl auf nationaler wie internationaler Ebene als auch innerhalb der Stadtverwaltung mit einer Vielzahl qualitativ hochwertiger Beiträge als Impulsgeberin und fachliche Inspirationsquelle. Ausführlich sind die Schlüsselergebnisse und Effekte als Resümee nachfolgend unter „9. Ergebnisse“ (S. 17ff.) dargestellt.

2. Ausführlicher Bericht – Hintergründe

Am 25.04.2012 hat der Stadtrat der Landeshauptstadt München die Nahmobilität als wichtigen Baustein für Lebensqualität in der Stadt bezeichnet und beschlossen, die internationale Fußverkehrskonferenz „International Conference on Walking and Liveable Communities“, kurz „Walk21“, vom 11. bis 13. September 2013 in München auszurichten (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 09107). Die Walk21 ist die internationale Leitkonferenz im Bereich Fußverkehr, geht jedoch thematisch über die rein verkehrlichen Aspekte hinaus und umfasst explizit auch etwa Fragen der Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums sowie gesundheitliche oder ökonomische Effekte des Zufußgehens. Die Konferenz wird als Möglichkeit gesehen, die Entwicklung von Strategien und Maßnahmen im Fußverkehr zu fördern und anzuregen.

Die Walk21 wird seit ihrer Gründung im jährlichen Turnus in großen Städten der Welt ausgerichtet, darunter London, Kopenhagen, Melbourne, Barcelona und New York. Sie kann für den Fußverkehr als Pendant zur Radverkehrs-Konferenz Velo-city gesehen werden, welche 2007 in der Landeshauptstadt München mit großem Erfolg ausgerichtet wurde. Für die Umsetzung der Konferenz durch die Landeshauptstadt München waren das Büro des 3. Bürgermeisters und das Referat für Stadtplanung und Bauordnung zuständig. Zu diesem Zweck wurde dort je eine befristete Stelle geschaffen.

3. Ausgaben / Einnahmen

Laut Stadtratsbeschluss vom 25.04.2012 stand für die Vorbereitung und Durchführung der Walk21 ein Budget von € 500.000 zur Verfügung. Der städtische Eigenanteil sollte dabei maximal € 300.000 betragen, € 150.000 sollten durch Teilnahmegebühren und € 50.000 durch Fördergelder erwirtschaftet werden.

Mit Stand vom 25.07.2014 ist die Budgetbilanzierung vorläufig abgeschlossen. Die Abrechnung durch das zuständige Finanzamt ist noch nicht erfolgt, sodass die Angaben zur Vorsteuerrückerstattung noch nicht endgültig sind. Demnach ergeben sich folgende Ausgaben und Einnahmen:

Einnahmen:

Teilnahmegebühren:	91.389,44 €
Sponsoring:	51.152,10 €
Vermietung (Stand-)Flächen):	500,00 €
	<hr/>
Summe Einnahmen:	143.041,54 € (ohne USt.)

Ausgaben:

Auszahlungsbetrag:	441.686,32 €
Vorsteuererstattung (vorauss.):	-15.533,90 €
	<hr/>
Summe Ausgaben:	426.152,42 €

Gesamtbudget:

Budget:	500.000,00 €
Ausgaben:	-426.152,42 €
Freibleibendes Budget:	<u>73.847,58 €</u>

Städtischer Eigenanteil:

Vorgabe (max.):	300.000,00 €
Summe Ausgaben-Einnahmen (=Städt. Eigenanteil):	283.110,88 €

Der verbleibende **städtische Eigenanteil** beträgt somit **283.110,88 €** (Stand Budget v. 25.07.2014). **Damit wurden sowohl das Gesamtbudget als auch der städtische Eigenanteil eingehalten.**

4. Programm und Öffentlichkeitsbeteiligung

Unter dem Leitmotiv „Walking connects!“ enthielt das Konferenzprogramm der Walk21 München ein breites Spektrum an Themen, die im Kontext des Fußverkehrs bzw. des „Zufußgehens“ im Stadtraum von besonderer Relevanz sind, darunter insbesondere Strategien und Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs, zur Stadt- und Verkehrsplanung, zur Sicherheit, zum Öffentlichen Raum, zur Gesundheit, zur Orientierung / Wegweisung, zum Demographischen Wandel und zur sozialen Inklusion. Damit wurden in besonderem Maße die zur Erfüllung der sich aus den einschlägigen Beschlüssen des Stadtrates ergebenden Aufgaben relevanten Themenfelder abgedeckt.

- **Leitvorträge („Keynotes“)**
Insgesamt 10 „Leitvorträge“ renommierter Referentinnen und Referenten zu ausgewählten Schlüsselthemen.
- **Podiumsdiskussionen**
 - Walking at all levels (unterschiedliche politische Ebenen)
 - Let's Go! Städte fördern den Fußverkehr (Städte im deutschsprachigen Raum)
 - Mayors' Panel (Bürgermeister verschiedener Städte weltweit)
- **Fachvorträge („Breakout presentations“)**
Fachvorträge mit anschließender Diskussion, jeweils 2 - 3 zusammengefasst zu einer Session; insgesamt 110 Vorträge in 38 Breakout-Sessions und Panels
- **Kurzvorträge („Pecha Kucha“)**
Insgesamt 8 Kurzvorträge (20 Folien à 20 Sekunden Präsentationszeit)
- **Posterpräsentation**
Insgesamt wurden 29 Poster permanent ausgehängt, in der Diskussion vorgestellt und zusätzlich jeweils in einer einminütigen Kurzpräsentation im Plenum vorgestellt.

- **Ideenwerkstatt („City surgeries“)**
Workshop zu einem konkreten Handlungsfeld in der Stadt:
 - From temporary to permanent road openings for pedestrians
 - Putting shared space into practice – Ideas for central station square
- **Exkursionen („Walkshops“)**
Insgesamt 30, v.a. durch die Landeshauptstadt München, aber auch durch Externe geführte, mehrstündige Exkursionen jeweils mit stadträumlichem und thematischem Schwerpunkt.
- **Seminare/Vorkonferenzen („Pre-conferences“)**
Insgesamt 6 Vorkonferenzen (inkl. Workshops und Exkursionen); durch externe Veranstalter in enger Kooperation mit der Walk21 organisierte ein- bis zweitägige Seminare.
- **„App Lab“**
Vorstellung von 3 digitalen Projekten zum Fußverkehr (Apps, digitale Karten); die Konferenzteilnehmerinnen und -teilnehmer konnten diese vor Ort selbst testen.
- **Ausstellungen**
 - Nahmobilität in München; referatsübergreifende Ausstellung der Projekte und Maßnahmen der Landeshauptstadt München
 - Ausstellung „Shared Space“ – Perspektiven für eine neue Kultur; Leihgabe Haus der Architektur, Graz
 - Posterpräsentationen
 - Künstlerischer Beitrag „katrinem: Go your gaith“
- **Abendveranstaltung**
 - Diskussionsmöglichkeit mit Poster-Autoren
 - Dundu-Auftritt

5. Inhaltliche Höhepunkte des Konferenzprogramms mit besonderer Relevanz für die Landeshauptstadt München

Aus der Vielzahl der Konferenzbeiträge sind einige aufgrund ihrer Relevanz und Resonanz im Besonderen zu erwähnen.

5.1. Leitvorträge („Keynotes“)

Die Eröffnungsrede von Bürgermeister Hep Monatzeder brachte den Teilnehmerinnen und Teilnehmern die Ziele und die **politische „Vision“ Münchens als fußgängerfreundliche und lebenswerte Stadt** anhand konkreter Fallbeispiele wie der Neugestaltung des Harras oder der Isarrenaturierung nahe und bildete somit den ersten Schritt zum Einstieg in Thema und Konferenz für den lokalen und internationalen Teilnehmerkreis.

Hohe Aufmerksamkeit erzielte Jason Roberts (Better Block Project, Dallas/USA) mit seiner Keynote (Leitvortrag) zum Thema „Rapid urban revitalisation“. Im Zentrum standen

informelle und experimentelle Möglichkeiten der Verbesserung des öffentlichen Raums für und durch Fußgängerinnen und Fußgänger. Hierbei kamen kreative Ideen für kostengünstige und schnelle, häufig temporäre Lösungen zur Steigerung der Aufenthaltsqualität und Fußverkehrsfreundlichkeit zum Tragen. Insbesondere in unwirtlichen Teilen US-amerikanischer Großstädte erhielt der öffentliche Raum durch die Umgestaltung, Möblierung, Zonierung/farbliche Markierung, Begrünung, (Re-)Aktivierung von Gastronomie und lokalem Einzelhandel oder auch Spielmöglichkeiten für Kinder ein neues und attraktives Gesicht. Interessant ist jedoch gerade auch ein starkes bürgerschaftliches Engagement, durch das derartige Lösungen überhaupt erst möglich werden.

Komplementarität und Synergie deuteten sich hier in der Zusammenschau mit der Keynote von Stadtbaurätin Prof. Dr.(I) Elisabeth Merk über die **planerischen Strategien zur Erhöhung der „Lesbarkeit“ und Attraktivität des Stadtraums** aus Sicht der Fußgängerinnen und Fußgänger einerseits und andererseits den Möglichkeiten einer „Rapid urban revitalisation“ an, wie sie Jason Roberts praktiziert.

Dass der aktuell von Weltgesundheitsorganisation (WHO) und International Transport Forum (ITF) in den Vordergrund gestellte Aspekt der **Sicherheit** eng mit **stadt- und verkehrsplanerischen Konzepten** zur Erhöhung der Nutzbarkeit und Attraktivität des öffentlichen Raums verknüpft ist, zeigten die beiden Vorträge von Dr. Melekidzedek Khayesi (WHO) und Prof. Dr. Thanos Vlastos (ITF/National Technical University of Athens).

Ann Frye (Ann Frye Ltd.) und Prof. Dr. Martin Halle (TU München) belegten mit ihren Vorträgen zu den Themenkreisen **Demographischer Wandel & soziale Inklusion bzw. Gesundheit** mit aktuellen Studien und Praxisbeispielen, dass das Zufußgehen eine eminent wichtige soziale und gesundheitliche Funktion in der Gesellschaft erfüllt.

5.2. Fachvorträge und themenbezogene Sessions

Das Thema „**Shared Space**“ (**Begegnungszonen**) war mit drei Formaten abgedeckt und jeweils stark frequentiert:

Eine eigene Session zum Thema umfasste **unterschiedliche Konzepte von Shared Space in ihrer jeweiligen nationalen Ausprägung**. In der Schweiz und in Österreich sind die „Begegnungszonen“ bereits rechtlich mit Vorrang für den Fußverkehr und Tempo 20 für den motorisierten Verkehr fixiert – im Unterschied zu den rechtlichen, baulichen und signaletischen Bedingungen in München. Beispiele aus Duisburg zeigen eine hohe Akzeptanz für die Idee auf Seiten der Bürgerschaft, und dass insbesondere die baulichen Voraussetzungen der „Lesbarkeit“ der räumlichen Situation eine wichtige Rolle spielen.

Im **City Surgery zum Hauptbahnhof-Vorplatz**, einer Art Ideenwerkstatt mit Ortsbegehung, wurde anhand dieses konkreten Ortes mit höchstem Handlungsbedarf eine voll besuchte und inhaltlich durch die Verbindung von Exkursion und Workshop sehr

praxisnahe Veranstaltung zum Thema „putting shared space into practise“ durchgeführt.

Das Netzwerk Shared Space (mit Beteiligung von Verkehrsclub Deutschland VCD e.V., Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung SRL e.V., Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club ADFC e.V., Fachverband Fußverkehr Deutschland Fuss e.V., Fussverkehr Schweiz und walk-space.at) widmete eine eigene Vorkonferenz (**Pre-conference**) mit ca. 60 Teilnehmerinnen und Teilnehmern dem Thema „**Gestaltung verbindet**“.

Bringing cities on to their feet

In einer Serie von insgesamt fünf Sessions mit dem Schwerpunkt „Bringing big cities on to their feet“ bzw. „Bringing smaller cities on to their feet“ wurden nationale und internationale best-practice-Beispiele verschiedener Städte diskutiert, darunter neben der Nahmobilitätskonzeption der Landeshauptstadt München auch Maßnahmen aus New York und San Francisco (s.u.), Berlin (Fußverkehrsstrategie), Paris (Plan piéton), Zürich (Mobilitätsstrategie Fuss), Wien (Maßnahmen und Kampagnen), Pontevedra (Metrominuto), Shkodra (Stadtumbau) oder Vitoria-Gasteiz (Stadtgestaltung, Flächenverteilung). Während die Fallstudien aus größeren Metropolen v.a. strategische Instrumente und Machbarkeitsszenarien aufzeigten, erwiesen sich gerade die Beispiele kleinerer Kommunen als besonders kreativ und effektiv. Aufgrund der jeweiligen Rahmenbedingungen dieser Städte besteht nicht immer eine unmittelbare Übertragbarkeit auf München. Gleichwohl kann das Spektrum an Maßnahmen in die weitere Ausarbeitung eines Nahmobilitätskonzeptes Münchens einfließen.

Learning from North America

Die US-amerikanischen Städte New York, San Francisco und Savannah stellten ihre aktuellen Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs vor. Trotz bzw. wegen der primär am Kfz orientierten Stadtplanung und Infrastruktur nordamerikanischer Städte findet dort vielerorts eine Neuausrichtung hin zum Fuß- und Radverkehr statt. New York belegt mit der Öffnung von Teilen des Broadway und des Times Square für Aufenthalt und Fußverkehr, dass derartige Maßnahmen sogar in einer solchen Metropole möglich und durchsetzbar sind, wenn Politik und Planung eine ausreichende Offenheit und „Mut“ (Leadership) zu temporären und experimentellen Lösungen besitzen. San Francisco zeigt, wie mit gezielten Eingriffen zur Umgestaltung und Flächenneuverteilung zugunsten des Fußverkehrs im öffentlichen Raum ganz neue räumliche Situationen entstehen. Diese verbessern die Nutzungsmöglichkeiten, die Stadtgestalt, die lokale Wirtschaft und die urbane Lebensqualität deutlich. Gleichwohl wurde dabei auch die Zweischneidigkeit einer räumlichen Ausdehnung der „Privatisierung des öffentlichen Raums“ (Verantwortung und Verschönerung auf der einen Seite, Inbesitznahme und Ökonomisierung auf der anderen Seite) sowie die Frage der Übertragbarkeit dieser Ästhetik offenkundig.

Public space design: Involving the community

Die „Asphalt Piraten“ aus Wien konnten mit unkonventionellen Mitteln und temporären Interventionen (Liegestühle, Begrünung, nachbarschaftliche Events, Public Viewing, Straßenfeste) bürgerschaftliches Engagement für einen attraktiveren Stadtraum aktivieren. Die Vereinigung „Living Streets“ aus London zeigte, wie das Bewusstsein der Bürgerinnen und Bürger über die Vorteile des Zufußgehens gestärkt und dabei sowohl ein ökonomischer (Einzelhandel) wie auch sozialer Wert (lokale Identität, Gemeinschaftsprojekte) erzielt werden kann.

Maps & Apps

In Zukunft werden **neue Informations- und Kommunikationsmedien** hinsichtlich des Fußverkehrs eine wichtige Rolle in den Bereichen Orientierung, Intermodalität, soziale Inklusion und wohl auch Partizipation spielen. Dieses Spektrum wurde aufgezeigt durch die Keynote von Matthias Greiner zum Thema „Augmented Cities“ (Erweiterung und „Überlagerung“ des physischen Stadtraums um eine virtuelle Komponente mit zahlreichen neuen Informations- und Orientierungsmöglichkeiten), den Vortrag von Ben Rossiter über „Social Media and online walking maps“, den Vortrag von Adam Davies über die wachsende Bedeutung des Zusammenhangs von Social Media (Soziale Netzwerke im Internet), Smartphone Apps und lokaler Ökonomie („Walkonomics“), die drei Beiträge des App Lab (Apps und mediale Anwendungen zum Selbsttest durch die Konferenzteilnehmerinnen und -teilnehmer) sowie durch die Vorkonferenz von Suse Mießner zur Wahrnehmung von und Orientierung im Stadtraum mittels Smartphones („Urban Alphabets Walk“).

Internationale Strategien und Beispiele

Im Bereich der **Strategien auf nationaler Ebene** beeindruckte der norwegische Fußverkehrsplan mit einer langfristig, landesweit und bis hin zu konkreten Maßnahmenbereichen ausgearbeiteten Konzeption. Als aufschlussreich und kontrastierend zu den Beiträgen aus der „westlichen“ Welt erwiesen sich **internationale Beispiele**, v.a. durch eigene Sessions zu Indien und eine durch die Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) unterstützte Session mit Beiträgen aus der Ukraine, Indonesien und Namibia.

5.3. Podiumsdiskussionen

Walking at all levels

Auf internationaler bzw. supranationaler Ebene (OECD) sowie auf kommunaler Ebene werden bereits Anstrengungen zur Fußverkehrsförderung unternommen. Demgegenüber mangelt es daran auf nationaler (bundesdeutscher) Ebene sowie auf der Ebene des Landes Bayern – auch aufgrund fehlender Strukturen und Institutionen. Künftig ist stärker über eine Vernetzung der spezifischen Instrumente verschiedener politischer Ebenen nachzudenken, um den Bedürfnissen der Bürgerschaft vor Ort mit Strategien, Know-How und finanzieller Ausstattung entsprechen zu können.

Let's Go! Städte fördern den Fußverkehr

Basel, Berlin, München, Wien und Zürich verfolgen jeweils eigene Strategien zur Förderung des Fußverkehrs. Deutsche Kommunen befassen sich im internationalen Vergleich bislang weniger explizit und nachdrücklich mit dem Fußverkehr. Wichtige Themen sind aus Sicht der an der Diskussionsrunde beteiligten Städte konkrete Planungs- und Baumaßnahmen zur Förderung fußverkehrsfreundlicher Stadträume mit Verkehrs- und Aufenthaltsqualität, die Berücksichtigung der spezifischen Bedürfnisse der Fußgängerinnen und Fußgänger, eine bessere budgetäre Ausstattung sowie eine integrierende Herangehensweise an Flächennutzungskonflikte.

Mayors' Panel (Forum der Bürgermeister)

Mit Teilnehmern aus München, Pontevedra (Spanien), Shkodra (Albanien) und Sydney (Australien) kam es zu einer Diskussion über die Maßnahmen zweier großer und zweier kleinerer Städte mit je unterschiedlichem kulturellem und wirtschaftlichem Hintergrund. München und Sydney müssen sich strategisch verstärkt mit dem Thema Fußverkehr befassen, um die hohe Lebensqualität aufrecht erhalten zu können und einer nachhaltigen Stadtentwicklung in Zeiten knapper werdender Ressourcen (Flächen, Rohstoffe, Finanzen) gerecht zu werden.

Pontevedra mit seiner Strategie zur besseren fußläufigen Erreichbarkeit (Plan Metrominuto) oder Shkodra mit tiefgreifenden und z.T. sehr progressiven Umgestaltungsmaßnahmen des Straßenraums haben demgegenüber bereits konkrete richtungweisende Akzente gesetzt. Die Landeshauptstadt München kann mit Blick auf Erreichbarkeit, Orientierung und Maßnahmen für Fußverkehrsfreundlichkeit und Aufenthaltsqualität daraus lernen. Voraussetzung für die Umsetzung ist ein konsequenter politischer Wille.

5.4. Exkursionen („Walkshops“)

Das von der Landeshauptstadt München selbst durchgeführte Walkshop-Programm

umfasste 25 Exkursionen von 1,5 bis 4 Stunden Dauer, die im gesamten Stadtgebiet stattfanden (sowie einen Walkshop in Augsburg). Besonders gut angenommen wurden:

- Morning walks „Eco-friendly and save to school“ (Kreisverwaltungsreferat und Green City e.V.) und „Conscious walk to go“ (Isabella Maria Weiss)
- „Kunstareal: Art & science by foot“ (Referat für Stadtplanung und Bauordnung/TU München)
- „Heart of the city“ (Referat für Stadtplanung und Bauordnung, Baureferat-Tiefbau und -Gartenbau, City Partner e.V.)
- „Sendling/Harras“ (Baureferat-Tiefbau und Anton Mang, Architekt)
- „Wegenetz Giesing/Genderwalkshop“ (Referat für Stadtplanung und Bauordnung)
- „Community Audits“ (Jack Skillen, Living streets)

6. Öffentliche Sichtbarkeit und Ansprache der Bürgerinnen und Bürger

Es war ein wichtiges Anliegen, die Bürgerinnen und Bürger sowie externe Akteure auf lokaler und regionaler Ebene bei der Vorbereitung und Durchführung der Walk21 einzubinden, um das Thema „Zufußgehen“ in München und der Region bekannter zu machen, Akteure miteinander zu vernetzen und die Diskussion um den Fußverkehr insgesamt anzuregen. Zugleich sollten Teilnehmerinnen und Teilnehmer gewonnen werden, die die Konferenz sowohl aktiv (z.B. durch Gestaltung eines Walkshops) oder aber als Zuhörer besuchen sollten. Für die Münchnerinnen und Münchner wurde ein umfangreiches Bürgerprogramm angeboten, das folgende Bestandteile umfasste:

- Podiumsdiskussion deutschsprachiger Städte
- Fachvorträge im Auditorium des Verkehrszentrums
- „Sigi Sommer Walk“ in Kooperation mit Netzwerk Slowmotion und Green City e.V., Evangelische Akademie Tutzing, Selbach Umweltstiftung
- „Isarboulevard“ in Kooperation mit Die Urbanauten
- „NaturKulturPfad“ in Kooperation mit Urbanes Wohnen e.V. und NaturKulturWerkstatt
- „Nordic Walking“ in Kooperation mit AOK, mit Rosi Mittermaier/Chr. Neureuther
- Kooperation mit der Ausstellung „Shared Space – Perspektiven für eine neue Kultur“

Dazu wurde ein eigenes Programmheft in deutscher Sprache aufgelegt, das auf der Konferenzseite www.walk21munich.de im Internet zum Herunterladen angeboten wurde. Das Bürgerprogramm wurde zudem in der Lokalpresse, in verschiedenen Newslettern (u.a. des PlanTreff) und über Plakate an 400 Litfaßsäulen öffentlich bekannt gemacht.

In Kooperation mit Green City e.V. und dem Netzwerk Slowmotion wurde eine Presseaktion zum 99. Geburtstag Sigi Sommers durchgeführt. Bei dieser Aktion wurde in der Fußgängerzone das eine Woche vorher eigens zu diesem Zweck verhüllte „Spaziergängerdenkmal“ Sigi Sommers feierlich wieder enthüllt. Bürgermeister Monatzeder und eine

Vertreterin des Netzwerk Slowmotion beteiligten sich mit Redebeiträgen und standen für Presseinterviews zur Verfügung.

Zeitgleich wurden auf dem Marienplatz gemäß den Vorgaben der Protokollabteilung der Landeshauptstadt München über einen Zeitraum von zwei Wochen Fahnen zur Bewerbung der Walk21 angebracht sowie ein Transparent mit der Annoncierung der Konferenz aufgehängt.

7. Einbindung von Akteuren auf lokaler und regionaler Ebene

Im Vorfeld der Walk21 konnten Akteure aus unterschiedlichen, für den Fußverkehr relevanten Bereichen zusammengebracht und für fachlichen Austausch bzw. für eine Mitarbeit gewonnen werden:

- Polizei
- Staatliche Behörden (Regierung von Oberbayern)
- Kommunale Netzwerke (Regionaler Planungsverband)
- Wohnungswirtschaft (Gewofag)
- Wirtschaft/Handel (IHK)
- Behindertenbeirat der Landeshauptstadt München
- Gesundheit (AOK)
- Wissenschaft (TU München)
- Initiativen aus den Bereichen Verkehr, Stadtgestaltung und Umwelt (Bund Naturschutz, ADFC, Green City, Urbanauten, Urbanes Wohnen, Wohnen ohne Auto, VCD und Münchner Forum)

Die Akteure hatten in verschiedenen Formaten (Diskussion im Rahmen eines „Walk21-Beirats“ sowie Arbeitskreis Stadtgesellschaft) Gelegenheit, sich einzubringen.

Insbesondere der Gesundheitssektor, die Polizei, der regionale Planungsverband und die Wohnungswirtschaft haben **Interesse an einer vertieften Kooperation bei der Fußverkehrsförderung** auch im Anschluss an die Konferenz signalisiert. Zudem haben einige der genannten Akteure Walkshops (Exkursionen) angeboten, z.T. in Kooperation mit der Landeshauptstadt München.

8. Teilnehmerkreis und Evaluierung

Im Nachgang zur Walk21 München 2013 fand eine Online-Befragung der Konferenzteilnehmerinnen und -teilnehmer zur Evaluierung der Konferenz sowie zur Erhebung von Expertenwissen zum Thema „Fußverkehrsfreundlichkeit in München“ statt. Insgesamt nahmen an der Befragung 157 Personen teil. Weitere Daten entstammen der Teilnehmerstatistik der Walk21.¹

¹ Vertiefte Einzelangaben zur Organisation der Konferenzvorbereitung, zur Teilnehmendenumfrage zur Konferenz sowie zur Fußverkehrsfreundlichkeit der Landeshauptstadt München können bei Bedarf beim Referat für Stadtplanung und Bauordnung bzw. bei den beteiligten Personen des Büros des 3. Bürgermeisters der 14. Legislaturperiode angefragt werden.

8.1. Struktur der Teilnehmerinnen und Teilnehmer

Die Walk21 München 2013 hatte **insgesamt 519 Teilnehmerinnen und Teilnehmer** und zählt damit zu den größten Veranstaltungen dieser Reihe. Davon waren 41 % Frauen und 59 % Männer, was einen vergleichsweise hohen Anteil von Besucherinnen für eine Konferenz dieser Art darstellt (Velo-city 2013 Wien: 32 % Frauen).

Mit 269 Delegierten war **Deutschland erwartungsgemäß am stärksten vertreten**, hiervon waren wiederum gut zwei Drittel aus dem Freistaat. Bemerkenswert ist die **hohe internationale Beteiligung** mit 14 % außereuropäischen Teilnehmenden. Dies liegt über dem für europäische Walk21-Konferenzen üblichen Wert von 10 % und ist zum Teil durch starke Delegationen aus Namibia und Indonesien zu erklären.

Eine wichtige Zielgruppe, die mit der Walk21 angesprochen werden sollte, waren **Kommunen**. Während die internationale Resonanz hoch war (36 Kommunen international) – es waren u.a. die Städte Angers, Basel, Bogor, Bordeaux, Bozen, Brüssel, Calgary, Donostia-San Sebastián, Eindhoven, Gdynia, Gent, Gold Coast, Helsinki, Linz, Luxemburg, Luzern, Monash, Moskau, Neapel, New York, Paris, Pontevedra, San Francisco, Savannah, Shkodra, Southend on Sea, Stockholm, Surakarta, Sydney, Toronto, Utrecht, Vitoria-Gasteiz, Wien, Windhoek, Yogyakarta und Zürich vertreten –, nahmen aus Deutschland neben München „nur“ 15 weitere Kommunen teil. Mit Aachen, Augsburg, Berlin, Bremen, Karlsruhe, Kiel, Mannheim, Potsdam und Stuttgart befanden sich darunter auch einige Landeshauptstädte bzw. Städte mit über 250.000 Einwohnern. Deutsche Kommunen unter 100.000 Einwohner waren nur vereinzelt vertreten.

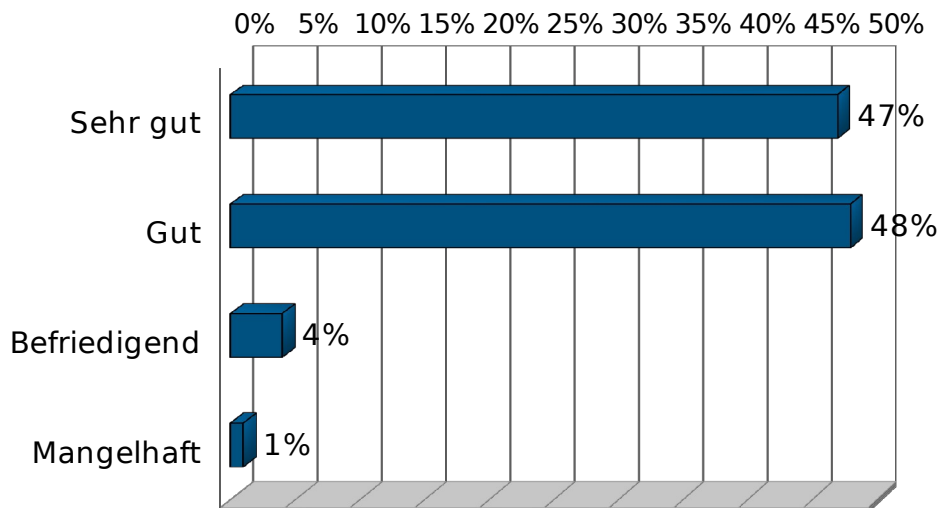
Neben Bürgermeister Monatzeder und Stadtbaurätin Prof. Dr.(l) Merk nahmen sechs weitere **Mitglieder des Stadtrats** an der Konferenz teil. Auch haben Mitglieder von insgesamt zehn der 25 Münchner **Bezirksausschüsse** (Stadtbezirke 2, 3, 7, 9, 10, 11, 13, 15, 19 und 24) die Walk21 besucht. Dabei wurde deutlich, dass das Thema Fußverkehrsförderung nicht nur im innerstädtischen Bereich, sondern auch in den weniger zentrumsnahen Bezirken von hoher Relevanz ist.

Die **städtischen Referate** (Direktorium, Referat für Stadtplanung und Bauordnung, Baureferat, Kreisverwaltungsreferat, Referat für Arbeit und Wirtschaft sowie Referat für Gesundheit und Umwelt) waren sehr gut vertreten. Es ist gelungen, zahlreiche städtische Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die in ihrem beruflichen Alltag mit dem Fußverkehr in München betraut sind, einzubinden (neben der Stadt- und Verkehrsplanung u.a. Lichtsignalanlagensteuerung, Kommunale Verkehrsüberwachung, Grünanlagenplanung, Tourismus, Gesundheitsvorsorge). Dies hat zur weiteren Vernetzung zwischen den städtischen Dienststellen beigetragen und stellt eine gute Basis für eine weitere Förderung des Fußverkehrs in München dar.

8.2. Bewertung der Konferenz durch die Teilnehmenden

Insgesamt waren die Teilnehmerinnen und Teilnehmer mit der Konferenz sehr zufrieden (siehe Abb. 1). Besonders Organisation, Betreuung und Information während der Konferenz (48 % sehr gut; 46 % gut) sowie der Veranstaltungsort (Alte Kongresshalle und Verkehrszentrum) wurden von den Befragten als exzellent bewertet (60 % sehr gut; 36 % gut).

Abbildung 1: Wie bewerten Sie die Konferenz im allgemeinen?



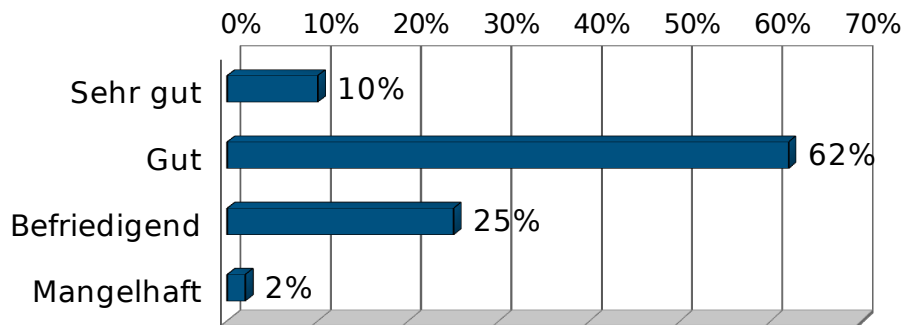
Die Mehrheit der Befragten war zudem sehr zufrieden (46 %) oder zufrieden (48 %) mit der Auswahl an Themenfeldern und Formaten, mit dem Programmverlauf und dem Zeitplan sowie mit der Qualität der Präsentationen und Diskussionen (23 % sehr gut; 61 % gut).

Für die berufliche Tätigkeit empfanden die Befragten die Konferenzteilnahme als wertvoll. Besonders die Möglichkeit, sich zu vernetzen und Kontakte zu knüpfen, wurde positiv bewertet (41 % sehr hoher beruflicher Nutzen; 40 % hoher Nutzen). Aber auch die gewonnenen Erkenntnisse und der internationale Wissenstransfer zwischen Expertinnen und Experten wurden als wertvoll beurteilt.

8.3. Die Fußverkehrsfreundlichkeit Münchens („Walkability“) aus Sicht der Konferenzteilnehmerinnen und -teilnehmer

Die Befragten sollten zudem die Fußverkehrsfreundlichkeit („Walkability“) der Landeshauptstadt München bewerten. Demnach hat München eine gute Gesamtbilanz hinsichtlich der „Walkability“, wobei allerdings nur 10 % der Befragten die Bestnote vergeben haben. Dies zeigt, dass insoweit noch Verbesserungspotentiale gegeben sind (siehe Abb. 2).

Abbildung 2: Wie bewerten Sie die Fußverkehrsfreundlichkeit Münchens im allgemeinen?



Zusammenfassend wurde die Fußverkehrsfreundlichkeit Münchens von den internationalen Expertinnen und Experten als solide, aber nicht unbedingt ambitioniert oder zukunftsweisend wahrgenommen. Gut bis sehr gut wurden die subjektive Sicherheit (z.B. vor Kriminalität und Belästigung), die Belebtheit der Straßen und die Barrierefreiheit bewertet. An konkreten Beispielen wurden **positiv hervorgehoben**:

- Die weitläufigen Fußgängerzonen innerhalb des Mittleren Rings und die breiten Gehwege,
- die sehr gute Verbindung zwischen Fußverkehr und ÖPNV, die Gestaltung der öffentlichen Räume mit Cafés, Parks und Plätzen im Stadtzentrum (z.B. Sendlinger Straße, Marienplatz, Harras, St.-Jakobs-Platz und Lehel),
- die gefühlte Sicherheit und die Belebtheit, die sich aus einer hohen Fußverkehrsfrequenz auf Münchens Straßen ergeben,
- Die Einheimischen unter den Befragten lobten vor allem den Englischen Garten, die Spazierwege entlang der Isar, die Kompaktheit der Stadt mit ihren kurzen Wegen, die Umgestaltung der Sendlinger Straße und die attraktiven öffentlichen Plätze in der Innenstadt.

Verbesserungsmöglichkeiten:

- Ein Großteil der Befragten stuft die Nutzungskonkurrenz zwischen Rad- und Fußverkehr auf Gehwegen als gefährlich und somit als möglichen Unfallherd ein. Deshalb solle man den Radverkehr stärker auf die Fahrbahnen verlegen, damit zum einen der Fußverkehr sicherer und zum anderen der motorisierte Verkehr entschleunigt wird. Damit könne die Nahmobilität und insbesondere der Anteil des Fußverkehrs gesteigert werden.
- Darüber hinaus solle ein größerer Fokus auf schwächere Verkehrsteilnehmer und -teilnehmerinnen gelegt werden, beispielsweise auf Senioren, Kinder und Menschen mit Behinderung.
- Die Ampelschaltungen sollten zugunsten des Fußverkehr verbessert werden.
- Mehr Nachbarschaftsläden sollten angesiedelt werden.
- Nach Meinung der (in diesem Fall wohl überwiegend externen) Befragten zählen der Münchner Hauptbahnhof und der dazugehörige Vorplatz, das Sendlinger Tor und der Karlsplatz zu den wichtigsten Orten für Verbesserungen. Die Münchnerinnen und Münchner unter den Befragten fänden mehr verkehrsberuhigte Zonen und größere Fußgängerzonen sinnvoll.
- Zudem würden bessere Wegeleitsysteme an U- und S-Bahn-Haltestellen und bessere Orientierungshilfen die Fußverkehrsfreundlichkeit in München verbessern.

8.4. Resonanz der städtischen Referate

Die **Resonanz** der städtischen Referate war durchweg positiv, die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter haben positive Rückmeldungen zu Inhalten und Organisation erhalten. Die Vorträge und Walkshops stießen auf hohes bis sehr hohes Interesse, es gab etliche Fragen und Reaktionen.

Es wurde hervorgehoben, dass die Konferenz wichtige **Impulse für eigenen Aufgaben** gesetzt und Wissen generiert hat, das sich auf die von der Landeshauptstadt behandelten Themengebiete anwenden lässt. Die Konferenz ermöglichte einen regen **Erfahrungsaustausch mit internationalen Fachleuten, aber auch mit Kolleginnen und Kollegen aus verschiedenen Referaten der Stadtverwaltung**, zu denen im Berufsalltag nur wenige Berührungspunkte bestehen, obwohl das Thema Nahmobilität die jeweiligen Aufgaben betrifft. Die internationalen Beispiele aus den USA (Jason Roberts, New Yorker Beispiele über Verkehrsversuche vor größeren Umgestaltungen), aber auch die Modellprojekte anderer Kommunen und aus Nachbarstaaten wie Österreich und der Schweiz wurden als sehr inspirierend empfunden.

Eine wichtige Erkenntnis war, dass das Thema Fußverkehr zwar international an Bedeutung gewinnt, in München jedoch noch kein Selbstläufer ist, vor dem Hintergrund des demografischen Wandels und einer dichter werdenden Stadt aber aktiv gefördert werden muss. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der städtischen Referate konnten von der

Konferenz mitnehmen, dass fußverkehrsfreundliche Innenstadtkonzepte und Stadtplanungen für ein gesundes und urbanes Leben immer wichtiger werden, wozu auch die Schaffung von mehr Platz für den Fuß- und Radverkehr im öffentlichen Raum sowie die Verbesserung der Orientierungsmöglichkeiten gehören.

Fachbezogen wurden von den Referaten die folgenden **Erkenntnisse und Handlungsfelder** identifiziert:

- Die weitere Ausarbeitung der Nahmobilitätskonzeption der Landeshauptstadt München und deren Einbettung in übergeordnete Planungsleitbilder sowie Anwendung in konkreten Projekten und Maßnahmen.
- Die Entwicklung von Lösungen für konkurrierende Nutzungsansprüche und zur Frage der Flächenverteilung im öffentlichen Raum.
- Die konzeptionelle und praktische Ausweitung von Datenerhebungen im Fußverkehr.
- Orientierung an Best Practice-Beispielen verschiedener Städte zur Förderung des Fußverkehrs und der Verbesserung der Aufenthaltsqualität Öffentlicher Räume.
- Verstärkte Berücksichtigung experimenteller und/oder temporärer Ansätze zur Bearbeitung verkehrlicher und städtebaulicher Problemfelder.
- Die Berücksichtigung fußverkehrsfreundlicher Wegenetze und, soweit erforderlich, Lückenschlüsse, gendergerechte Entwicklung und Barrierefreiheit in Bestands- wie auch in Neubaugebieten.
- Die störungsfreie Vernetzung der Fußwege innerhalb und zwischen den Grünflächen hat entscheidende Bedeutung. Optimierte ressortübergreifende Anstrengungen sind notwendig, um die sichere und umwegfreie Querung von Barrieren zu ermöglichen.
- Die Reduzierung des Stellplatzbedarfs im geförderten Wohnungsbau und bei Modellprojekten (z. B. autoreduziertes Wohnen) bei gleichzeitiger Schaffung von attraktiven Räumen für Fußverkehr und Aufenthalt.
- Verkehrsplanerische und städtebauliche Rahmenbedingungen der Gestaltung von Plätzen und Straßenzügen verbessern; dabei sollten Stadt- und Verkehrsplanung mit der baulichen Gestaltung stärker zusammenarbeiten.
- Orientierung und Information für Fußgängerinnen und Fußgänger als wichtiges Handlungsfeld, besonders auch im Zusammenhang mit Projekten wie dem Kunstareal.
- Die Entwicklung von Maßnahmen zur Stärkung gegenseitiger Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmer, insbesondere im Verhältnis Rad- und Fußverkehr.
- Stärkung der Intermodalität
- Der Fußverkehr hat Relevanz für betriebliches Mobilitätsmanagement, z.B. Wege zwischen ÖPNV-Haltestellen und Firmenstandorten.
- Fußverkehr und Nahmobilität als Themen im Rahmen der Entwicklung und Verortung von Mobilitätsstationen.

- Kunstareal: Aufenthaltsqualität der Freiflächen im Areal kann über Reduzierung und Entschleunigung des Autoverkehrs (Aufhebung Einbahnstraßensystem) und den Ausbau bzw. die Verbesserung der Fuß- und Radwegeverbindungen erfolgen.
- Auch „kleinere“ Maßnahmen wie z.B. Zebrastreifen, verbesserter Winterdienst etc. sollten berücksichtigt werden.

Um diese Erkenntnisse in die Realität umzusetzen, ist es nach Ansicht der beteiligten Referate nötig, dass das Thema **Fußverkehr analog bzw. abgestimmt mit den stadtweit vorhandenen Arbeitsgremien zum Thema Radverkehr** bearbeitet wird. Die **referatsübergreifende Zusammenarbeit** und das „kooperative Klima“ in der Konferenzvorbereitung wurden sehr positiv hervorgehoben – eine wertvolle Grundlage für die Erarbeitung des Folgebeschlusses zur Nahmobilität und weiterer, vertiefter Zusammenarbeit. Allerdings bedarf die Organisationsstruktur zur weiteren Bearbeitung des Themas „Nahmobilität“ auch im Verhältnis zum Radverkehr noch der Diskussion. Wichtig ist hierbei, dass Rad- und Fußverkehr nicht in Konkurrenz zueinander treten. Daher sollten für beide Verkehrsarten klare, nicht konkurrierende Budgets vereinbart werden und die bestehende Gremienstruktur entsprechend erweitert bzw. angepasst werden (z.B. durch thematische Erweiterung des Lenkungskreises Radverkehr zum Lenkungskreis Nahmobilität). Insgesamt fühlen sich die städtischen Referate durch die Walk21 bestärkt, ihre Bemühungen zur Förderung des Fußverkehrs im Verbund mit den anderen Dienststellen fortzusetzen.

9. Ergebnisse

9.1. Resümee

Die Walk21 in München war – gemessen an der Qualität der Beiträge, der Teilnehmendenzahl und den positiven Rückmeldungen – sehr erfolgreich. Anknüpfend an die guten Erfahrungen mit der Velo-city 2007 übernimmt die Landeshauptstadt mit der Ausrichtung der **ersten Walk21 in Deutschland** erneut eine **Pionierrolle** in Sachen zukunftsorientierter Stadtentwicklung. Sollen die Effekte der Walk21 nachhaltige Wirkung erzielen, sind nun die positiven Impulse aus der Konferenz und der themenbezogenen Zusammenarbeit der Referate in der Politik aufzunehmen, in der Verwaltung umzusetzen und zu verstetigen.

Die Landeshauptstadt München hat sich als professionelle und freundliche Gastgeberin präsentiert, die den Gästen in guter Erinnerung bleiben wird. Inhaltlich ist der Spagat gelungen, eigene Leistungen einem internationalen Fachpublikum angemessen zu präsentieren und gleichzeitig eine große Offenheit für Neues zu zeigen. Die Internationalität der Veranstaltung und das Publikum mit seinem relativ hohen Anteil jüngerer und weiblicher Teilnehmender stehen für die Vielseitigkeit der Walk21 München 2013. Die Konfe-

renz zeichnete sich zugleich dadurch aus, dass sie die Bürgerinnen und Bürger deutlich stärker einbezogen hat als sonst bei Fachkonferenzen üblich und somit das Thema Fußverkehrsförderung auch der Münchner Bevölkerung ein Stück näher gebracht hat.

Dass eine solche Konferenz als **Impulsgeber** und **Katalysator** für das Thema Fußverkehr und qualitätsvolle öffentliche Räume wirken kann, hat das konkrete Vorbild der in München ausgerichteten Konferenz **Velo-city 2007** gezeigt, in deren Nachgang das Thema Radverkehr politisch stärker beachtet, wissenschaftlich besser fundiert, von der Öffentlichkeit positiver wahrgenommen und operativ durch eine Reihe wichtiger Projekte und Maßnahmen befördert wurde und wird.

Bereits im Vorfeld der Walk21 wurde die Zusammenarbeit zwischen den Referaten intensiviert. Die städtischen Dienststellen waren auch auf der Veranstaltung zahlreich vertreten. Dadurch werden die weitere Kooperation zum Thema Fußverkehrsförderung erleichtert und neue **Vernetzungen innerhalb der Verwaltung** geschaffen.

Die Stadt hat sich nicht lediglich als „Gastgeberin“ der internationalen Konferenz betätigt, sondern gezielt eine Reihe aktueller **Projekte im Stadtgebiet in den Fokus** gerückt, um einen Austausch sowohl mit den internationalen Expertinnen und Experten, als auch innerhalb der Landeshauptstadt München und mit der Bürgerschaft konkret zu der jeweiligen Situation zu befördern.

Die Beiträge internationaler Expertinnen und Experten setzten neue Impulse, die oft über die täglichen Routinen und Grenzen der fachlichen Disziplinen hinausreichten. Dabei stand praxisnahes Know-how im Mittelpunkt, sodass sich für Politik und Verwaltung in München daraus **neue Handlungsmöglichkeiten** ableiten lassen.

Nachahmenswerte Beispiele kamen dabei aus Nord- und Westeuropa sowie den benachbarten deutschsprachigen Ländern. Im Vergleich zu anderen Verkehrs- und Mobilitätsthemen stechen jedoch die hohe Dynamik in den **USA** und in **Kanada** (z.B. New York, San Francisco, Vancouver und Toronto) und die fortschrittlichen Ansätze aus **Spanien** oder auch **Frankreich** hervor, wo die Themenfelder Fußverkehrsförderung und Öffentlicher Raum insgesamt weiter entwickelt sind als hierzulande.

Als **Basismobilität** stellt das Zufußgehen schon immer die Grundlage für die individuelle Mobilität dar und wird durch die anhaltende **Verlagerung der städtischen Mobilität** weg vom privaten Pkw und hin zu ÖPNV, Radverkehr, Fußverkehr sowie neuen Formen der Automobilität (Carsharing, Carpooling) weiter an **Bedeutung gewinnen**. Besonders im Zusammenspiel mit weiteren Verkehrsmitteln bzw. Fortbewegungsarten (**Intermodalität**) erweitert sich das Potential für den Fußverkehr.

Gerade weil es sich beim Zufußgehen um Alltagsroutinen handelt, wird dem Thema bislang häufig nicht der sich aus eben dieser Alltagsrelevanz ergebende Stellenwert beigemessen. Die Walk21 hat aber gezeigt, dass der Fußverkehr **kein Nischenthema** ist, sondern vielmehr **Antworten auf aktuelle Herausforderungen** der Stadt München bietet.

Gerade in Bezug auf aktuelle **Wachstumsprognosen** und die Bewältigung des **demographischen Wandels** bietet der Fußverkehr **große Potentiale** als flächen- und ressourcenschonende, gesunde, ökonomisch sinnvolle, sozial integrierende und nicht zuletzt die **urbane Lebensqualität** erhöhende Form der Mobilität. Hier zeigt sich auch, dass das Zufußgehen, stärker als der Radverkehr, kein reines Mobilitätsthema darstellt, sondern enge **Verknüpfungen** zu benachbarten Planungsbereichen aufweist.

Mit der Unterzeichnung der internationalen „Charter for Walking“ durch Herrn Bürgermeister Monatzeder gemeinsam mit Vertretern weiterer Städte (Pontevedra, Shkodra, Sydney) hat München erklärt, nachdrücklich für die weitere Förderung des Fußverkehrs einzutreten.

9.2. „10 Schlüsselergebnisse“

1. Kreativität, neue Ansätze und klassische Strategien für eine fußverkehrsfreundliche Stadtentwicklung

Neben und in Kombination mit den klassischen Instrumenten der Stadt- und Verkehrsplanung sind – beispielsweise in der Platz- und Straßenraumgestaltung – auch **kreative und flexiblere Methoden** zu berücksichtigen, die stark durch bürgerschaftliches Engagement getragen sind und lokale Potentiale eröffnen können (vgl. das Better Block Project, Keynote-Vortrag von Jason Roberts).

Eine wachsende Anzahl von Städten setzt weltweit auf die integrierte Förderung des Fußverkehrs, wie Beispiele aus Berlin, Brüssel, New York, Paris, Pontevedra, San Francisco, Toronto, Stuttgart, Wien oder Zürich zeigen. Zu diesem Zweck entwickeln die Kommunen eigenständige **Fußverkehrsstrategien**. Diese können als **Anregung** und konkrete **Vorbilder** bei der Ausarbeitung einer entsprechenden Strategie der Landeshauptstadt München dienen. Konkrete Ziele und Maßnahmen, klare Zuständigkeiten und eine integrierende Herangehensweise innerhalb der Stadtverwaltung, eine angemessene Ressourcenausstattung sowie gute Kommunikation wurden als **Schlüsselfaktoren** bei der Umsetzung genannt. Wichtig ist es dabei, Mobilität und Gestaltung des öffentlichen Raums weniger in der Kategorie verschiedener Verkehrsträger, sondern vielmehr vom Menschen her zu denken.

2. Mehr als Verkehrsplanung: Verknüpfung mit benachbarten Politikfeldern

In vielen Kommunen und Ländern wird der Fußverkehr nicht ausschließlich im Rahmen der Verkehrsplanung betrachtet, sondern als elementarer Bestandteil von **Gesundheitsförderungsprogrammen** (besonders in englischsprachigen Ländern), **Verkehrssicherheit** (Schwellenländer) oder im Hinblick auf den **demographischen Wandel** und gesetzliche Mindeststandards zur **Barrierefreiheit**. Als besonders **flächensparende Verkehrs-**

form spielt der Fußverkehr in Städten, die wie München ein starkes **Wachstum** bei knappem Flächenangebot bewältigen müssen, perspektivisch eine wichtige Rolle. Nicht zuletzt stellt sich die Frage nach dem ökologischen Fußabdruck, denn der Fußverkehr kann sowohl bei der **Luftreinhaltung**, beim **Klimaschutz** als auch beim **Lärmschutz** einen wichtigen Beitrag leisten. Die Verknüpfung mit diesen benachbarten Politikbereichen bietet sich somit an, gerade auch um die **Finanzierung von Maßnahmen** zur Fußverkehrsförderung zu erleichtern.

3. Straßen und Plätze – Öffentlicher Raum

Ein zentrales Handlungsfeld ist der **öffentliche Raum**, seine **Erreichbarkeit** und **Zugänglichkeit**, aber gerade auch die **Aufenthaltsqualität** und die konkrete **Aufteilung der Flächen** für unterschiedliche Formen der Nutzung. Gerade die nordamerikanischen Beispiele zeigen die Möglichkeiten von **experimentellen Ansätzen** (Times Square in New York als prominentestes Beispiel) oder **zeitlich variabler Straßennutzung** (Flexible Streets, Toronto) für moderne und funktionierende Ansätze der Stadtplanung. Die **Mischung der Verkehrsarten auf der selben Fläche** (Stichworte Shared Space, Begegnungszone) war ebenfalls ein wichtiges Thema auf der Walk21. Viele Nachbarländer (Österreich, Schweiz, Frankreich, Belgien und die Niederlande) haben zwischenzeitlich entsprechende Novellierungen der Straßenverkehrsordnungen durchgeführt, während in Deutschland vor allem kleinere Städte die praktische Umsetzung vorantreiben.

4. Soziale Inklusion

Dem Zufußgehen² kommt eine wichtige soziale Funktion zu, indem es eine Teilhabe am öffentlichen Leben ermöglicht und zentrale **Voraussetzung für eine selbstständige Lebensführung** ist. Hierbei wird dem **demographischen Wandel** bei der Förderung des Fußverkehrs in Zukunft noch verstärkt Rechnung zu tragen sein.

Neben baulich **barrierefreier Gestaltung** spielen auch **psychologische Faktoren** (etwa gefühlte Sicherheit, Beleuchtung, attraktive und „lesbare“ Wege) und die **Erreichbarkeit (u.a. Nahversorgung)** eine Rolle, worauf die Landeshauptstadt München in einigen Pilotprojekten wie dem Mobilitätsmanagement für Menschen mit Migrationshintergrund oder für Seniorinnen und Senioren bereits teilweise eingegangen ist.

Dies betrifft indes nicht nur eine insgesamt älter werdende Gesellschaft, sondern auch die Bedürfnisse beispielsweise von jüngeren, unsicheren oder aus anderen Kulturkreisen stammenden Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern, und somit eine **gendergerechte Entwicklung** insgesamt (vgl. Keynote von Ann Frye).

² Grundsätzlich sind hier alle Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer eingeschlossen, die laut StVO den Gehweg benutzen, also etwa auch Rollstuhlfahrerinnen und -fahrer oder Inline-Skaterinnen und -Skater (vgl. §§ 24, 25 StVO).

5. Gesundheitliche Effekte des Z Fußgehens

Auch in Deutschland nehmen sog. **Wohlstandserkrankungen** zu, wobei ein Hauptgrund **Bewegungsmangel** ist. Der **medizinische Nutzen des Z Fußgehens** ist hoch, zudem lässt es sich relativ einfach in die alltäglichen Wege integrieren und es bedarf keiner besonderen körperlichen Belastbarkeit. In skandinavischen und angelsächsischen Ländern sind die gesundheitlichen Effekte ein **Schlüsselargument für die Förderung des Z Fußgehens**, weshalb dort immer häufiger kommunale Strategien zur Förderung von „**Active Mobility**“ (aktiver Mobilität) eine wichtige Rolle spielen.

Zur Umsetzung in München eignen sich v.a. **bewusstseinsbildende und motivierende Maßnahmen**, wie vom Referat für Gesundheit und Umwelt bereits in einem gewissen Rahmen praktiziert. Eine Zusammenarbeit mit dem **Gesundheitssektor (v.a. gesetzl. Krankenkassen)** erscheint besonders sinnvoll. Daneben gilt es, eine attraktive städtische Umgebung zu schaffen, die zur Bewegung im Alltag motiviert (u.a. Keynote Prof. Dr. Martin Halle).

6. Sicherheit

Fußgänger/innen sind die am wenigsten geschützten Verkehrsteilnehmer/innen, sowohl was Unfälle, aber auch was die Sicherheit vor Kriminalität oder Belästigung angeht. Gerade in den sich rapide motorisierenden Schwellenländern kommt dem Thema Verkehrssicherheit große Bedeutung zu, dies belegen jüngste Berichte von OECD und WHO.

In Deutschland stehen bei der Unfallprävention vor allem besonders **gefährdete Zielgruppen** wie Kinder und Seniorinnen und Senioren im Mittelpunkt. Gleichzeitig geht es darum, diese mittels **innovativer Formate** (z.B. Bus mit Füßen, Improvisationstheater) besser zu erreichen, wie das Kreisverwaltungsreferat durch seine Beiträge gezeigt hat.

Das **subjektive Sicherheitsempfinden** im Öffentlichen Raum (sowohl hinsichtlich Gefährdung durch den Autoverkehr, als auch Belästigung/Kriminalität) ist ein wichtiger Faktor für das Z Fußgehen. Trotz der in München allgemein als hoch eingeschätzten Sicherheit sollte weiterhin daran gearbeitet werden, allen Münchnerinnen und Münchner **angstfreie Mobilität zu Fuß** zu ermöglichen.

Bei der Entschärfung von (objektiven wie subjektiven) Gefahrenstellen kann eine **enge Einbindung der Bürgerinnen und Bürger** gute Ergebnisse liefern, da diese häufig die beste Ortskenntnis besitzen und gerade im Bereich Fußverkehr viele kleinere Unfälle nicht zur Anzeige gebracht werden.

7. Respekt und gegenseitige Rücksichtnahme

Häufiges Konfliktfeld sind die Konkurrenzen zwischen Fuß-, Rad- und motorisiertem

Verkehr. Gerade vor dem Hintergrund des stark **wachsenden Radverkehrs** besteht in München ein gewisser Handlungsbedarf. Diese Erfahrung teilen auch andere Städte, wie z.B. Wien oder Berlin. In diesem Spannungsfeld sind **kommunikative Maßnahmen** zur Erhöhung gegenseitiger Rücksichtnahme erforderlich, gleichzeitig gilt es **Flächenkonkurrenzen zu entschärfen** (z.B. durch Verlegung des Radverkehrs auf die Fahrbahn) und **unklare bauliche Situationen/Verkehrsführungen zu verbessern**.

8. Kommunikation und die Funktion neuer Medien („Maps und Apps“)

Ein wichtiger Bestandteil der Fußverkehrsförderung ist die **zielgruppenorientierte Kommunikation**. Neben dem breiten Spektrum von **Marketingkampagnen** (siehe Beispiel Zürich, Vortrag Urs Walter) eröffnen die bislang in diesem Bereich noch wenig beachteten **neuen Medien** (insbesondere digitale Karten und Apps auf Smartphones, siehe Vortrag Matthias Greiner) eine Reihe vielversprechender Anwendungen zur Optimierung im Fußverkehr, wie etwa in den Bereichen **Orientierung und (intermodale) Routenplanung, Tourismus und Kultur, lokaler Einzelhandel**, aber auch **Partizipation** oder **Datenerhebung** (vgl. Vortrag „Walkonomics“/Adam Davies). Bisher sind Kommunen in diesem Feld noch relativ wenig engagiert. Für die Landeshauptstadt München bietet sich daher die Chance, eventuell gemeinsam mit ansässigen Unternehmen und Akteuren eine **Vorreiterrolle** einzunehmen und den neuesten Stand der Technik bei bereits geplanten Maßnahmen unmittelbar einzubeziehen.

9. Datenerhebungen zum Fußverkehr

Grundlage einer zielgruppengerechten Stadtentwicklung ist eine **fundierte Datengrundlage** über Verhalten und Bedürfnisse von Fußgängerinnen und Fußgängern. Hierzu wurden Möglichkeiten und Grenzen von Zählungen und weiteren **Erhebungsmethoden** sowie **Benchmarking- und Qualitätsmanagementtools** im Fußverkehr vorgestellt und diskutiert. Diese Ergebnisse fließen als konzeptionelle Grundlage in die bereits geplanten Aktivitäten der Verkehrsplanung der Landeshauptstadt München ein.

10. Orientierung für Fußgängerinnen und Fußgänger

Für die Landeshauptstadt München stellt sich im Rahmen verschiedener Projekte (u.a. Kunstareal) und Stadtratsanträge derzeit die Frage, mit welchen **Informationen zur Orientierung** in der Stadt Fußgängerinnen und Fußgänger versorgt werden können und über welche Medien dies zielgruppengerecht geschehen kann. Es zeigte sich, dass große **Überschneidungen zwischen den Bedürfnissen der unterschiedlichen Zielgruppen** wie Bürgerschaft, Touristen und Kulturinteressierten existieren. Das Beispiel des Orientierungssystems „Legible London“ zeigt, wie ein hoher Informationsgehalt, leichte Verständlichkeit und gute Qualität ohne „Schilderwald“ umgesetzt werden können. In München bietet sich eine Verbindung von analoger Orientierung mit Hinweisen zu

digitalen Informationen wie QR Codes, Apps usw. an. Eine Verwirklichung erfolgt häufig in Zusammenhang mit der Ausweisung von definierten **Fußverkehrsrouten** (siehe metrominuto, Pontevedra). Dies dient häufig dazu, auf überlasteten Innenstadtrecken oder bei Großveranstaltungen (Stichwort Oktoberfest) den **ÖPNV** zu **entlasten**.

Teil B: Projekte und Maßnahmen zur Förderung von Nahmobilität und Fußverkehr

1. Notwendigkeit und Aktualität der Förderung des Fußverkehrs in München

Trotz und wegen seiner besonders hohen Alltagsrelevanz wird die Bedeutung des Fußverkehrs häufig verkannt, und er wird entgegen seiner herausragenden Eignung als Mobilitätsform in einer dichter werdenden Stadt als Selbstverständlichkeit abgetan. Trotz offensichtlicher Vorteile und der Notwendigkeit des Zufußgehens in der Stadt zeigt sich dessen Wert oft erst, wenn „nichts geht“, wenn also Arbeitsplatz, Kindertagesstätte, U-Bahn, der Bäcker um die Ecke, der erste Stock im Haus oder Auto und Parkplatz nicht erreichbar sind, weil etwa zeitweise oder dauerhaft eine körperliche Einschränkung vorliegt, man den Weg nicht erkennt oder es schlicht keinen solchen alltagstauglichen und sicheren Weg gibt.

Die Landeshauptstadt München verfolgt die Förderung des Fußverkehrs zwar bereits mit einer gewissen Tradition: Nicht nur die für viele deutsche Städte beispielgebende Realisierung einer zusammenhängenden Fußgängerzone als Maßnahme der Stadtentwicklung im Vorfeld der Olympiade von 1972 belegt hier eine gewisse Vorreiterrolle. Der Stadtentwicklungsplan von 1983 zielte explizit auf eine stärkere Förderung des Fußverkehrs, um die Abhängigkeit der Funktionsfähigkeit der Stadt vom motorisierten Verkehr zu reduzieren. Mit Beschluss vom 26.06.1996 hat der Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung Maßnahmen zur „Schaffung einer fußgängerfreundlichen Stadt“ vorgesehen, so etwa eigene Gehwege mit Mindestbreiten. Gleichwohl haben sich seither in diesem Bereich der Verkehrsplanung und Stadtentwicklung zwei Aspekte grundlegend geändert: Der fachliche Blickwinkel auf das Zufußgehen einerseits, die demographischen und ökologischen Rahmenbedingungen sowie die Flächenpotentiale Münchens andererseits. Die damit verbundenen einschlägigen Zielsetzungen der Stadtentwicklung sind in der PERSPEKTIVE MÜNCHEN wie auch im Verkehrsentwicklungsplan enthalten und schlagen sich gerade auch im Bereich der Nahmobilitätsförderung nieder.

1.1. Mobilität vom Menschen her denken: Von der Infrastrukturplanung zum „Zufußgehen“

Während bei den oben genannten Maßnahmen und Strategien noch ein eher „technischer“ Blickwinkel die Herangehensweise an das Thema dominierte – also etwa die baulich-infrastrukturellen und die regelungstechnischen Dimensionen von „Fußverkehrs-

anlagen“ –, so hat sich das Spektrum der betroffenen Handlungsfelder deutlich erweitert. Fußverkehr umfasst, wie insbesondere auch die Fachbeiträge der Walk21 zeigen, neben sozialen Aspekten wie Gesundheit, Prävention, Orientierung, Sicherheit und Inklusion auch ökonomische Implikationen für Nahversorgungs- und Einzelhandelsstandorte und Quartierszentren oder aber subjektive und zugleich hochgradig alltagsrelevante Faktoren wie die Wahrnehmung Öffentlicher Räume und den Beitrag eines fußverkehrsfreundlichen Stadtraums zur urbanen Lebensqualität. Zufußgehen bedeutet mithin „Erleben“ von Stadt, Nutzung von öffentlichem Raum, sozialer und technischer Infrastruktur, sowie Teilhabe am öffentlichen Leben.

Die fachliche Vorstellung von urbaner Mobilität erfährt derzeit einen Wandel von der Dominanz des motorisierten Individualverkehrs hin zu Lösungen, die auch nachhaltigere und weniger flächenintensive Alternativen wie den Fußverkehr stärker in den Blick nehmen und zugleich den subjektiven und sozialen Ansprüchen verschiedener Zielgruppen (z.B. Kinder, Senioren) besser gerecht werden. Notwendig ist hierzu ein umfassender Blickwinkel auf die verschiedenen Formen städtischer Mobilität, der das Zufußgehen als eigenständige und förderungswürdige Verkehrsart anerkennt, sodass „Anlagen des Fußverkehrs“ gerade nicht als „verkehrsberuhigte Bereiche“ zu deklarieren sind (siehe Beschluss „Schaffung einer fußgängerfreundlichen Stadt“ vom 26.06.1996, S. 11), während Straßen eben gerade nicht (für das Auto) „gesperrt“, sondern vielmehr (für Fußgängerinnen und Fußgänger) „geöffnet“ werden können. Essentieller Faktor einer zukunftsweisenden Verkehrsplanung ist auch die Integration von Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum, mithin die stärkere Berücksichtigung der Ziele und der Möglichkeit des Verweilens an Zielorten anstelle einer ausschließlichen Fokussierung auf die Wege zwischen Quelle und Ziel. Menschen in Straßencafés oder auf Parkbänken sind in diesem Sinne mittlerweile also mehr und auch etwas anderes als „ruhender Fußgängerverkehr“ (so aber etwa noch die Formulierung in der AGFS-Broschüre „Parken ohne Ende“, 2012, S. 9).

Der Mensch und seine zielgruppenspezifischen Anforderungen rücken zunehmend ins Zentrum der Überlegungen einer zukunftsweisenden Stadtmobilität.³ Stadt- und Verkehrsplanung müssen dem Rechnung tragen, indem sie zukünftig thematisch enger und im Prozess früher miteinander verzahnt werden und die technisch-infrastrukturelle Perspektive stärker als bisher als Instrument zur Förderung nachhaltiger und menschengerechter Mobilität begreifen.

1.2. Nahmobilität als „Motor“ nachhaltiger Stadtentwicklung in München

Die Landeshauptstadt München steht in der Stadtentwicklung vor der Herausforderung eines starken Wachstums der Bevölkerung. Zugleich schwindet das Potential an Flächen, die für neue Entwicklungsmaßnahmen noch zur Verfügung stehen. Hinzu kommen Anfor-

³ „Es ist an der Zeit, die „Beweggründe“, die Hintergründe und die Motivation von Menschen besser zu verstehen. [...] Es besteht keine Notwendigkeit, Mobilität nur rational zu betrachten. Vernünftige Verkehrskonzepte müssen mehr bieten als nur Schnelligkeit, Kostengünstigkeit und Umweltfreundlichkeit. Sie müssen den Menschen und seine „Beweggründe“ als Dreh- und Angelpunkt des Denkens verstehen.“ (Boltze et al., Die Zukunft des Verkehrs 2030, Straßenverkehrstechnik 7/2013, S. 440)

derungen, die sich aus dem demographischen Wandel, aus dem Klimawandel und aus Nutzungskonkurrenzen im öffentlichen Raum ergeben und die an Stadtplanung, Städtebau und Stadtgesellschaft gestellt werden. Der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) definiert im Einklang mit dem Leitbild der Stadtentwicklungskonzeption PERSPEKTIVE MÜNCHEN „kompakt-urban-grün“ die Stärkung der Nahmobilität und die Förderung des Zufußgehens und des Fahrradfahrens als wesentliche strategische Elemente des Handlungs- und Maßnahmenkonzepts. Konzeptionelle Verankerung findet die Nahmobilitätsförderung zudem in der Langfristigen Siedlungsentwicklung sowie in den aktuellen Überlegungen einer Langfristigen Freiraumentwicklung und eines Räumlichen Stadtentwicklungskonzepts.

Als besonders flächensparende, ressourcenschonende, sozialverträgliche, urbane und alltagsrelevante Form der Mobilität muss dem Zufußgehen im Zusammenspiel mit anderen Formen der Mobilität aufgrund der Rahmenbedingungen der Stadtentwicklung Münchens künftig ein hoher Stellenwert eingeräumt werden: Das prognostizierte Wachstum der Bevölkerung der Landeshauptstadt bei gleichzeitig schwindenden Flächenpotentialen für größere Neuentwicklungen und einem Öffentlichen Verkehr am Rande seiner Kapazität erfordern städtebauliche und verkehrliche Strukturen, die möglichst wenig Flächen-Ressourcenverbrauch mit sich bringen und mit Verdichtung, Innen-, Siedlungs- und Freiraumentwicklung nahtlos einhergehen. Umso mehr gilt dies mit Blick auf den demographischen Wandel und die sich ändernden klimatischen Bedingungen.

Die strategische Stadtentwicklung Münchens wird sich daher künftig sowohl im Zentrum wie auch in den Außenbereichen noch mehr auf funktionierende Zentren, kürzere Wege, Nutzungsmischung und eine gute Ausstattung mit Nahversorgungseinrichtungen und sozialen Infrastrukturen stützen, um diesen vielseitigen Herausforderungen gerecht werden zu können. Lebendige Straßen und Plätze tragen maßgeblich zur Sicherung der Qualität des Wohnens auch und gerade in einer wachsenden Stadt wie München bei. Orts- und projektbezogen bedeutet dies eine Überprüfung und gegebenenfalls Neuordnung von Flächen des öffentlich nutzbaren Raums zur Förderung der Nahmobilität, der Aufenthaltsqualität und eines gewissen Ausgleichs zwischen konkurrierenden Nutzungsansprüchen. „Erreichbarkeit“ zu Fuß, mit dem Fahrrad und dem Öffentlichen Verkehr ist somit ein wichtiges Ziel und ein zentrales Erfolgskriterium der künftigen Entwicklung der Landeshauptstadt München. Die Vision einer „10-Minuten-Stadt“, in der im Einklang mit der jeweils vorherrschenden städtebaulichen Struktur entweder wichtige Einrichtungen direkt im Nahbereich – oder zumindest mit einem öffentlichen Verkehrsmittel zur Überbrückung größerer Distanzen – in kurzer Zeit und auf attraktiven Wegen erreichbar sind, kann hierfür Leitbildcharakter gewinnen.

Während der Anteil des Fußverkehrs früher teilweise noch rückläufig war, liegt er seit einigen Jahren relativ konstant bei ca. 28 %. Dass mehr Münchnerinnen und Münchner im Alltag mehr zu Fuß gehen trägt dem Ziel einer nachhaltigen und zukunftsweisenden Stadtmobilität unmittelbar Rechnung. Eine Steigerung des Fußverkehrsanteils, ohne dass dies zu Lasten anderer Verkehrsmittel des Umweltverbundes geht, ist gerade in der

wachsenden und dichter werdenden Landeshauptstadt München folglich besonders erstrebenswert. Hohe Steigerungspotentiale liegen hier insbesondere bei Strecken von unter 2 km Länge, die sich für den Fußverkehr besonders anbieten und auf die zugleich etwa 20 % des motorisierten Individualverkehrs entfallen.

2. Zwischenstand aktueller Projekte zur Förderung der Nahmobilität in München

Die Nahmobilitätskonzeption der Landeshauptstadt München basiert auf der Förderung des Fuß-, des Rad- und des öffentlichen Verkehrs und deren wechselseitiger Wahlmöglichkeit (Inter- und Multimodalität). Die verschiedenen Formen städtischer Mobilität sind dabei ortsbezogen und in der Zusammenschau zu überprüfen und (gegebenenfalls neu) zu bewerten, ohne dass einer bestimmten Mobilitätsart vorab Vorrang einzuräumen ist. Neben diesen Faktoren nimmt die Verbesserung der Aufenthaltsqualität und Nutzbarkeit des öffentlichen Raumes insbesondere auf Straßen und Plätzen eine Schlüsselfunktion für die Förderung der Nahmobilität ein, ebenso wie die Vernetzung von Wegen und die Orientierung an Inklusion und den Bedürfnissen von bestimmten Zielgruppen. In Planung und Umsetzung sind somit bauliche, aber auch soziale und subjektiv wahrnehmbare Dimensionen des jeweiligen Ortes berührt.

Als Schritte zur Umsetzung der Nahmobilitätskonzeption sind im Beschluss Nahmobilität in München vom 24.07.2013, (Sitzungsvorlagen Nr. 08 – 14 / V 12380) u.a. beschlossen worden:

- Verbesserung der Aufenthaltsqualität (Plätze)
- Verbesserung von Fußwegverbindungen
- Integrierte Nahmobilitätsplanung in Neubaugebieten
- Konzeption für Zählungen und Befragungen im Fußverkehr
- Orientierungssystem Fußverkehr

Hierzu wird dem Stadtrat zur Kenntnis ein Zwischenstand bekannt gegeben.

2.1. Verbesserung der Aufenthaltsqualität (Plätze)

Der Auftrag zur Priorisierung von Plätzen sowie anderen Orten mit sehr mangelhafter oder nicht existenter Aufenthaltsqualität wird federführend im Referat für Stadtplanung und Bauordnung bearbeitet. Zunächst werden zu allen 61 Orten mit hohem Handlungsbedarf in der vorgelegten Liste dienststellenübergreifend einschlägige Informationen gesammelt, um eine Grundlage für die vertiefte Betrachtung der einzelnen Situationen zu schaffen. Diese Grundlage wird ständig aktualisiert. Auf dieser Basis erfolgt eine fachliche Einschätzung zu den Hauptursachen der jeweiligen Problematik wie auch insbesondere zu den Potentialen dieser Orte. Zugleich werden Kriterien der Priorisierung entwickelt (u.a. Verortung im Stadtgebiet, Raumtypus, Bedeutung des Ortes, Entwicklungspotentiale, Flächenpotentiale, Machbarkeit, laufende und geplante Projekte).

Im Mai 2014 wurde hierzu eine vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung geleitete

referatsübergreifende Arbeitsgruppe „Plätze und Aufenthaltsqualität“ mit Beteiligung des Bau- und des Kreisverwaltungsreferates eingerichtet. Es ist geplant, entsprechend dem Auftrag aus dem Beschluss vom 24.07.2013 in diesem Rahmen ca. 5 „Plätze“ im Hinblick eine Umgestaltung zu priorisieren und dem Stadtrat eine entsprechende Beschlussvorlage Anfang 2015 vorzulegen.

Nächste Schritte sind dann die Vorbereitung vertiefter verkehrlicher und städtebaulicher Untersuchungen der priorisierten Orte sowie anschließend die Durchführung von Umgestaltungsmaßnahmen durch das Baureferat. Die Arbeitsgruppe wird diese Schritte fachlich begleiten.

2.2. Verbesserung von Fußwegverbindungen – Barrierefreiheit

Die Beschlussvorlage für den Stadtrat zu "Barrierefreie Querungen im Fuß- und Radverkehr - Priorisierung bestehender und geplanter Querungsbauwerke" ist für Ende 2014 geplant. Ziel dieser Vorlage ist es, für die Handlungsfelder

- barrierefreie Umgestaltung von Unterführungen und Brücken, sowie
- den Ausbau eines möglichst lückenlosen und attraktiven Fuß- und Radverkehrsnetzes

einen Abwägungsvorschlag für alle bestehenden, nicht-barrierefreien und möglichen Bauwerke des Fuß- und Radverkehrs zu geben. Dabei sollen entsprechend dem Verkehrsentwicklungsplan die individuelle und selbstbestimmte Mobilität aller Menschen gefördert und Barrieren in der Stadt überwunden werden.

2.3. Integrierte Nahmobilitätsplanung in Neubaugebieten – Pilotprojekt Freiham

Parallel zur Rahmenplanung für Freiham-Nord wurde im Auftrag des Referats für Stadtplanung und Bauordnung ein Verkehrsgutachten unter besonderer Berücksichtigung der Nahmobilität erarbeitet. Das Verkehrskonzept in Freiham beruht auf dem Planungsprinzip der Nahmobilität mit einer abnehmenden Intensität des motorisierten Individualverkehrs von der zentral in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Haupterschließungsachse in die angrenzenden Wohnquartiere. Dazu fließen u.a. folgende Maßnahmen als Grundannahmen in den weiteren Planungsprozess ein:

- Eine Hauptroute für den Radverkehr ist als zügige Verbindung zwischen dem S-Bahnhof Freiham und dem alten Ortskern und S-Bahnhof Aubing in der Haupterschließungsachse vorgesehen.
- Jeweils westlich und östlich der Hauptroute verläuft eine Nebenroute als Erschließungsachse durch die Wohngebiete, die eine kontinuierliche und zügige Befahrbarkeit erlaubt (reine Fahrradstraße ohne Kfz-Verkehr).

- Quer zu den Haupt- und Nebenrouten bestehen über die Wohnstraßen und die öffentlichen Grünflächen zahlreiche weitere Verbindungen in die Quartiere, in Richtung Neuaubing und zum im Westen geplanten Landschaftspark.
- Radrouten sind zudem in Richtung Bahnhof Pasing vorgesehen.
- Anders als beispielsweise im Radwegenetz ist im Fußwegenetz eine konsequente Hierarchisierung in Haupt- und Nebenrouten nicht vorgesehen, weil sich die Routenwahl von Fußgängerinnen und Fußgängern sehr individuell und komplex darstellt.
- Die wesentlichen Zielorte der Fußgängerinnen und Fußgänger (Grundschulen, Quartiers- bzw. Stadtteilzentrum, Haltestellen) sind von nahezu allen Wohnquartieren gut zu Fuß erreichbar.
- Die Anforderungen an attraktive Fußwege und insbesondere an die Aufenthaltsfunktion werden auch durch die Ausweisung von Bereichen für Fußgängerinnen und Fußgänger im Bereich des Stadtteilzentrums und des Quartierszentrums erfüllt.
- Bereits heute werden Erfahrungen aus der Vorgehensweise in Freiham gesammelt und auf andere Planungsgebiete (Konversionsflächen, Bebauungspläne und Wettbewerbe) angewendet.

2.4. Orientierungssystem für München

Das Hauptziel eines federführend durch das Referat für Arbeit und Wirtschaft zu entwickelnden zukünftigen Orientierungssystems ist, den Besucherinnen und Besuchern der Innenstadt die Orientierung zu erleichtern und auf Sehenswürdigkeiten und Einrichtungen verständlich und fassbar hinzuweisen. Dabei soll eine Überschilderung des öffentlichen Raumes vermieden werden, um Sichtachsen nicht zu verstellen sowie den Fluss der Fußgängerinnen und Fußgänger nicht zu behindern. Am 01.07.2014 wurde vom Stadtrat beschlossen, ein solches Orientierungssystem in der Innenstadt als stadtverträgliche, ergänzende Dienstleistung für die Gäste ebenso wie Bürgerinnen und Bürger Münchens zu entwickeln (Sitzungsvorlage Nr. 14 – 20 / V 00094).

An wichtigen Standorten in der Innenstadt sollen hierzu Orientierungspunkte in Form von Informationsstelen geschaffen werden, die jeweils Orientierungspläne mit den wichtigsten Infrastrukturpunkten, touristischen Sehenswürdigkeiten, kulturellen Einrichtungen ebenso wie ÖPNV und z.B. nahe öffentliche WCs enthalten. Zusätzlich sollen die Informationsstelen Hinweise auf digitale Informationen (z.B. Apps) bereithalten und damit das Angebot flexibel erweitern. QR Codes oder entsprechende grafische Verlinkungen könnten ebenso zur Verfügung stehen, auch könnte an diesen Orientierungspunkten das Angebot öffentlicher WLAN-Zugänge kommuniziert werden.

Mit einer sinnvollen Anzahl an Orientierungspunkten an den wichtigsten Standorten der Innenstadt kann gewährleistet werden, den Touristinnen und Touristen sowie den Bürgerinnen und Bürgern eine gute Orientierung zu geben, um besser zu den gesuchten Zielen zu finden und damit in der Innenstadt gut zurechtzukommen. Dadurch kann der Aufenthalt und die Erkundung noch attraktiver und erlebnisorientierter gestaltet werden, indem der Gast auf den Plänen für ihn neue, nahe gelegene Ziele entdecken kann. Für Bewohnerinnen und Bewohner können Anreize gegeben werden, ihre Ziele in der Innenstadt zu Fuß zu erreichen, aber auch Neues zu entdecken. Mit dem Umgebungsplan können sie dann selbst besser einschätzen, wie weit sie zu Fuß gehen wollen oder können.

Langfristig sollte das System auch auf andere Stadtteile erweitert werden können. Auf Grundlage des Stadtratsbeschlusses wird das Referat für Arbeit und Wirtschaft gemeinsam mit dem Baureferat und in enger Abstimmung mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung ein Gesamtkonzept für die Umsetzung eines Orientierungssystems erarbeiten, das dem Stadtrat voraussichtlich Ende des 2. Quartals 2015 zur Beschlussfassung vorgelegt wird.

2.5. Konzeption für Zählungen und Befragungen im Fußverkehr

Quantitative und qualitative Daten sind eine unerlässliche Basis der Stadt- und Verkehrsplanung sowie der effizienten Umsetzung und Evaluierung von Infrastrukturprojekten und Fördermaßnahmen. Mit Blick auf den Fußverkehr liegen jedoch bislang kaum Informationen zur Frequentierung sowie dem Bewegungsmuster und Aufenthaltsverhalten von Fußgängerinnen und Fußgängern auf Straßen, Wegen und Plätzen vor. Die wenigen Daten, die zum Fußverkehr quantitativ und qualitativ erhoben werden, behandeln zumeist nur spezielle Einzelaspekte. Bei der Arbeit an konkreten Projekten zeigt sich daher immer wieder, dass notwendige Datengrundlagen fehlen. Der Anteil und die Bedeutung des Fußverkehrs werden somit oftmals nur abgeschätzt und dabei häufig unterschätzt. Für eine fundierte Bewertung der Potentiale einer nachhaltigeren Mobilität in der Stadt und für die Planung und Evaluierung von Maßnahmen zur Förderung der Nahmobilität sind jedoch messbare Grundlagen zwingend erforderlich. Bislang fehlt für die Stadt München eine derartige systematische und umfassende Bestandsaufnahme.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung erarbeitet derzeit ein Evaluierungskonzept für den Fußverkehr, anhand dessen Fußverkehrsströme und -belange sowohl qualitativ als auch quantitativ erfasst werden können. Hierbei kann auf Ansätze anderer Städte sowie der Walk21 zurückgegriffen werden. Eine zielgruppenspezifische Betrachtung der Verkehrsplanung ist für die Identifizierung der häufig auf den ersten Blick nicht ersichtlichen, vielfältigen Ansprüche der Fußgängerinnen und Fußgänger eine wichtige Unterstützung. So können zusätzliche Qualitäten bei der Planung und Umsetzung städtebaulicher und verkehrlicher Maßnahmen bereits zu einem möglichst frühen Zeitpunkt in der Planung verankert und in der Abwägung besser berücksichtigt werden.

3. Weiteres Vorgehen: Geplanter Beschluss zur Nahmobilität

Die Förderung des Fußverkehrs ist schon heute ein zentraler Baustein zur Sicherstellung der nachhaltigen Mobilität in der Landeshauptstadt München. Die aus der Walk21 abgeleiteten Schlüsselergebnisse werden dabei bereits berücksichtigt. Entsprechend dem Auftrag aus dem Beschluss „Nahmobilität in München“ vom 24.07.2013 (Sitzungsvorlage Nr. 08 – 14 / V 12380) soll in 2015 eine Beschlussvorlage in den Stadtrat eingebracht werden, die unter anderem die sich aus den oben genannten laufenden Projekten ergebenden Erkenntnisse zusammenführt und in die übergeordneten Konzeptionen der Verkehrsplanung integriert.

Die Beschlussvorlage soll folgende wesentliche Eckpunkte umfassen:

- Weitere Konkretisierung der Nahmobilitätskonzeption Münchens
- Einbettung in den Stand von Wissenschaft und Praxis
- Verschiedene räumliche Bezugsebenen (z.B. kleinräumig, orts- bzw. quartiersbezogen, Stadtviertel, stadtviertelübergreifend)
- Maßnahmen, u.a.:
 - Zielgruppenspezifische Maßnahmen
 - Mobilitätsverhalten und Qualität des öffentlichen Raums
 - Monitoring und Datenerhebungen
 - Gestaltung von Plätzen und Straßen
 - Wege / Wegenetze / Orientierung
 - Mobilitätsstationen
- Finanzierung von Maßnahmen und sonstigen Kosten
- Schaffung und Etablierung institutioneller Strukturen der Nahmobilitätsförderung in München

Voraussetzungen für eine weitere erfolgreiche Bearbeitung des Zukunftsthemas Nahmobilität sind die politische Unterstützung der Zielsetzungen und klare Strukturen innerhalb der Stadtverwaltung.

Beteiligung des Bezirksausschusses

Alle Bezirksausschüsse der Landeshauptstadt München wurden gemäß § 9 Abs. 2 und Abs. 3 (Katalog des Referates für Stadtplanung und Bauordnung, Ziffer 1.1) Bezirksausschuss-Satzung durch Übermittlung von Abdrucken der Vorlage unterrichtet.

Das Referat für Arbeit und Wirtschaft hat die Vorlage mitgezeichnet.

Die Angaben zum Budget wurden mit der Stadtkämmerei HA I-41 abgestimmt.

Dem Korreferenten, Herrn Stadtrat Amlong, und dem Verwaltungsbeirat, Herrn Stadtrat Bickelbacher, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

II. Bekanntgegeben

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der Vorsitzende

Die Referentin

Ober-/Bürgermeister

Prof. Dr.(I) Merk
Stadtbaurätin

III. Abdruck von I. mit II.

Über den Stenographischen Sitzungsdienst
an das Direktorium Dokumentationsstelle
an das Revisionsamt
an die Stadtkämmerei
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

IV. Wv. Referat für Stadtplanung und Bauordnung SG 3

zur weiteren Veranlassung.

Zu IV.:

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An die Bezirksausschüsse 1-25
3. An das Direktorium
4. An das Baureferat
5. An das Kreisverwaltungsreferat
6. An das Kommunalreferat
7. An das Referat für Gesundheit und Umwelt
8. An das Sozialreferat
9. An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
10. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA I
11. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA II
12. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA III
13. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA IV
14. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung SG 3
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

15. Mit Vorgang zurück an das Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA I/31-1
zur weiteren Veranlassung.

Am

Referat für Stadtplanung und Bauordnung SG 3