



Landeshauptstadt München, Mobilitätsreferat
Postfach, 80313 München

An den
Bezirksausschuss 18
Untergiesing-Harlaching
Vorsitzender Herr Sebastian Weisenburger
BA-Geschäftsstelle Süd
Meindlstraße 14
81373 München

MOR-RL-Stab1

80313 München

Dienstgebäude:
Implerstr. 9

Ihr Schreiben / Antrag
vom

17. Januar 2023

Ihr Zeichen

BA-Antrags-Nr. 20-26 /
B 04984 des
Bezirksausschusses
BA 18

Unser Zeichen

Datum
15.06.2023

„Senior*innen in der Mobilitätswende aktiv mitnehmen“

BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 04984 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 18 - Untergiesing-Harlaching vom 17.01.2023

Sehr geehrter Herr Weisenburger,

mit vorgenanntem Antrag wurde die Landeshauptstadt München gebeten, mehrere Antragspunkte zu prüfen beziehungsweise zu berücksichtigen, um bei der Mobilitätswende stärker auf Senior*innen zu achten. Die Stadtverwaltung nimmt die Anliegen der Senior*innen insbesondere auch im Mobilitätssektor sehr ernst und sucht aktiv und in Abstimmung mit allen Institutionen Verbesserungen, die zu mehr Sicherheit und Attraktivität der Straßen- und Verkehrsräume führen.

In Abstimmung mit dem Baureferat und dem Sozialreferat nimmt das Mobilitätsreferat zu den genannten Punkten im Folgenden Stellung. Vorab möchten wir uns auf diesem Wege für die lange Bearbeitungsdauer - bedingt durch den notwendigen Abstimmungsbedarf - entschuldigen.

a) angepasste Ampelphasen an Straßenquerungen von Umsteigepunkten.

Das Mobilitätsreferat verfolgt bereits seit einiger Zeit bei der Neuprojektierung von Ampeln (Lichtsignalanlagen, im Folgenden LSA abgekürzt) einen für Fußgänger*innen deutlich

U-Bahn: Linien U3,U6
Haltestelle Poccistraße

muenchenunterwegs.de

Bus: Linie 62
Haltestelle Poccistraße

muenchen.de/mor

Bus: Linie 132
Haltestelle Senserstraße



**MÜNCHEN
UNTERWEGS**

komfortableren Ansatz. So werden - wo immer möglich - die sogenannten Mindestfreigabezeiten für Fußgänger*innen deutlich angehoben.

Die **Grünzeiten** an den meisten Fußgängerfurten in München sind so dimensioniert, dass bei durchschnittlicher Gehgeschwindigkeit mindestens die Mitte der gegenüberliegenden Richtungsfahrbahn (etwa 3/4 der kompletten Wegstrecke) erreicht werden kann. Ausnahmen hiervon bilden Straßen mit sehr breiten Mittelteiler oder in bestimmten Fällen auch LSA, welche von ÖPNV-Fahrzeugen direkt beeinflusst werden können.

Wesentlich wichtiger für die Sicherheit der Fußgänger*innen ist allerdings die sog. Schutzzeit, die anschließend an die Grünzeit folgt. Die Dauer der Schutzzeit wird für jede Querungsstelle nach einem bundesweit einheitlichen Verfahren berechnet und ermöglicht allen Fußgänger*innen, welche sich bereits bei Grün auf der Fahrbahn befinden, ihren Weg gefahrlos fortzusetzen. Fahrzeuge, welche anschließend ihre Freigabe bekommen, werden solange noch zurückgehalten.

Leider ist vielen Verkehrsteilnehmer*innen häufig nicht bekannt, dass zum Queren einer Fahrbahn nicht nur die Grünzeit zur Verfügung steht, sondern stets die nachfolgende Rotphase eine **Schutzzeit** beinhaltet, die es ermöglicht, eine beim Umschalten von Grün auf Rot begonnene Querung noch sicher und ohne übertriebene Eile zu beenden. Das Grünlicht bedeutet letztlich, dass Fußgänger*innen Ihre Querung beginnen und die Fahrbahn betreten dürfen. Die Annahme, dass allein während der Grünzeit die komplette Fahrbahn überquert werden muss, ist daher nichtzutreffend. Die Schutzzeit steht ebenfalls zur Verfügung und ermöglicht immer, die Querung der Fahrbahn zu vollenden. Somit sollte es auch für mobilitätseingeschränkte Personen in der Vielzahl der Fälle möglich sein, die Fahrbahn im Rahmen der angebotenen Freigabe- und Schutzzeit sicher und ohne übertriebene Eile komplett zu queren.

Um auch breiteren Bevölkerungsschichten diese komplexe Sachlage zu verdeutlichen, hat das Mobilitätsreferat ein informatives und leicht verständliches Kurzvideo erstellt. Dieses wird auf unterschiedlichen Kanälen veröffentlicht und kann bereits jetzt unter <https://youtu.be/7WCSSqV8PBM> angesehen werden.

Häufig wird an kompakten Kreuzungen inzwischen auch das sogenannte bord-to-bord-Prinzip angewandt, welches Fußgänger*innen ermöglicht, allein während der Grünzeit die komplette Straße, bis zum Erreichen des letzten Bordsteins, zu überqueren. Leider ist die Anwendung dieses Prinzips auf alle Querungsstellen nicht leistbar, da bei der Bestimmung der LSA-Steuerungsparameter auch immer die konkreten Umstände vor Ort (z.B. sehr breite Mittelinsel), oder auch ggf. höher priorisierte Steuerungsziele (v.a. Beschleunigung von Bus und Trambahn) berücksichtigt werden müssen und dies dann auch zu Restriktionen für andere Verkehrsgruppen führen kann.

Speziell für unsere **sehbehinderten Mitbürger*innen** werden bei der Neuprojektierung von LSA sogenannte Zusatzeinrichtungen für Sehbehinderte (ZEB) bereits seit vielen Jahren standardmäßig angeordnet. Derzeit sind bereits rund 70% aller Lichtsignalanlagen im Hoheitsgebiet der Landeshauptstadt München mit ZEB ausgestattet. Im Zuge des technisch bedingten Routineaustauschs der LSA-Steuergeräte wird sich dieser Ausstattungsgrad in den nächsten Jahren laufend verbessern.

Bereits im Jahr 2018 hat die zuständige Abteilung, damals noch im Kreisverwaltungsreferat, in einem ersten Feldversuch, die Methodiken zur Beeinflussung der Freigabedauer durch

mobilitätseingeschränkte Personen erprobt. Mit Hilfe eines Transponders und unter Adaption einer bereits bestehenden Technik, welche eigentlich zur Beeinflussung von ZEB vorgesehen war, konnte die Freigabedauer zur Querung einer Hauptverkehrsstraße zielgerichtet angehoben werden, so dass mobilitätseingeschränkten Personen eine deutlich komfortablere Querung ermöglicht wurde.

Nach einer gewissen Erprobungsdauer wurden die Testteilnehmer*innen zu ihren Erfahrungen befragt. Dabei konnte die Wirksamkeit der Maßnahme zwar für die überwiegende Mehrzahl der Fälle festgestellt werden, jedoch wurde die Handhabung des Transponders, sowie die generelle Notwendigkeit eines weiteren zusätzlichen Auslösegerätes bemängelt. Die alternative Verwendung einer ggf. Smartphone-basierten App wurde von unseren damaligen Testteilnehmer*innen ebenfalls kritisch bewertet. Auch die Aktivierung des Sonderablaufes an der LSA wurde damals unter gewissen Voraussetzungen (v.a. im Winter mit dicker Kleidung) als nicht ausreichend erkannt.

Letztlich zeigte der Versuch jedoch die grundsätzliche Anwendbarkeit einer solchen Technik, wobei hinsichtlich der Alltagstauglichkeit noch Verbesserungspotential erkannt wurde. Der Versuchsaufbau ist auch weiterhin funktionsfähig und kann von den bisherigen Testteilnehmer*innen auch weiterhin genutzt werden.

Die damals verwendete Technik wurde inzwischen weiterentwickelt und verfügt inzwischen auch über verbesserte Leistungsmerkmale. Das Mobilitätsreferat hat sich deshalb dazu entschlossen, in einem zweiten deutlich erweiterten Feldversuch, auch die neue Technik an bis zu fünf hierfür geeigneten LSA zu erproben. Da sich inzwischen ein App-basierter Ansatz zu etablieren scheint und sich auch verschiedene Hersteller zur Kooperation zusammengefunden haben, um einen gemeinsamen Standard zu entwickeln, erscheint uns dieser neue Ansatz als vielversprechend.

Das Mobilitätsreferat befindet sich bereits im Kontakt mit einem Hersteller dieses Systems und möchte - nach Klärung noch offener Fragen - auch möglichst bald in die Umsetzungs- und Erprobungsphase gehen.

b) einen ausreichenden Winterdienst bei Schnee und Glätte anzubieten.

Das Baureferat ist im Bereich der Planung, Organisation und Durchführung der Winterdienstleistungen in einem permanenten Prozess der Optimierung und Weiterentwicklung befindlich, damit alle Bürger*Innen und Besucher*Innen in München - und damit auch alle Senior*innen - mögliche Verbesserungspotentiale auch nutzen und erfahren können. Im Regelfall werden hier nur Veränderungen angestrebt, die im Ergebnis insgesamt eine höhere Qualität in Bezug auf die Sicherstellung der Verkehrssicherheit und Glättebekämpfung zum Ziel haben.

Auch mit allen zuletzt vereinbarten Änderungen und Weiterentwicklungen wurde der Münchner Standard im Winterdienst immer weiter angehoben und in keinem Bereich reduziert (wie beispielsweise kürzere Umlaufzeiten beim Winterdienst auf Radwegen und auf Fahrradstraßen usw.).

An dieser Stelle weist das Baureferat noch auf die Festlegung hin, dass im Bereich des BA 18 sowie überall außerhalb des sogenannten Vollanschlussgebietes ("Stadtmitte"), nicht das Baureferat selbst, sondern gemäß der Aufgabenteilung nach der Straßenreinigungs- und sicherungsverordnung der LH München, die Anlieger und Grundstücks-/Hausbesitzer selbst für den Winterdienst auf den Gehwegen an den Grundstücken verantwortlich sind und damit die Qualität dort auch entsprechend beeinflussen. In diesem Bereich führt das Baureferat lediglich den Winterdienst auf Fahrbahnen, Radwegen und vor gemeindlichen Grundstücken durch.

c) den Senior*innen gerechten Fahrradverkehr weiter zu stärken, in enger Zusammenarbeit mit den Bezirksausschüssen, bei Neuplanungen.

Die Landeshauptstadt München ist bestrebt, die Senior*innen bei allen Belangen eines ihren Bedürfnissen gerechten Fahrradverkehrs einzubeziehen. Dazu gehört beispielsweise auch ein enger Austausch mit den zuständigen Gremien und Einrichtungen (wie Senioren- und Behindertenbeirat, Alten- und Service Zentren). Im Zuge einer lebendigen Partizipation sind zu den jährlichen Bürgerversammlungen selbstverständlich stets alle Münchner*innen eines Bezirkes eingeladen, auch die Senior*innen. Die Planungen für neue Radverkehrsinfrastruktur, insbesondere im Zuge der Umsetzung des Radentscheids, werden den Bezirksausschüssen zur Stellungnahme zugeleitet. Hier besteht die Möglichkeit durch entsprechende Stellungnahmen Einfluss auf die Planungen zu nehmen.

Neben dem Infrastrukturausbau ist jedoch auch das Wissen über die Mobilitätsangebote, die München bietet, von hoher Relevanz für die tägliche Mobilität, unabhängig von dem gewählten Verkehrsmittel. Speziell für Senior*innen hat das Mobilitätsreferat im Jahr 2022 eine Kampagne gestartet. Aufsteigend ab dem Jahrgang 1951 wurden und werden jedes Jahr Senior*innen angeschrieben und erhalten das Mobilitätsmagazin „München neu entdecken“ (als Download erhältlich unter muenchenunterwegs.de/information/aktiv-im-alter). Mit umfangreichen Informationen für ein aktives selbstbestimmtes und partizipatives Leben in München finden die Senior*innen hier wertvolle Informationsmaterialien, Hinweise, Hilfestellungen und Adressen rund um die Mobilität. Zu einer engen Zusammenarbeit gehört auch ein aktiver und nachhaltiger Dialog auf vielen Handlungsfeldern. Hier sucht das Mobilitätsreferat über die Vermittlung von Aktivangeboten und Informationen einen regen Austausch.

d) wo noch wettergeschützte Erholungs- und Sitzgelegenheiten mit Arm- und Rücklehnen an Fahrradtouren in Grün- und Landschaftsbereichen sowie an urbanen Velorouten geschaffen werden können

Gemäß der städtischen Grünanlagensatzung ist das Fahrradfahren in den Parks und Grünanlagen nur ausnahmsweise auf entsprechend beschilderten Wegen erlaubt.

In den städtischen Grünanlagen wird ein vielfältiges Angebot zur Freizeit- und Erholungsnutzung angeboten. Dabei werden die Bedürfnisse aller Altersgruppen berücksichtigt. Stadtweit werden in den Grünanlagen rund 8.000 Bänke angeboten.

Insofern kann davon ausgegangen werden, dass auch die durch die Grünanlagen führenden Radrouten und Radwege grundsätzlich mit ausreichend Sitzgelegenheiten für Senior*innen versorgt sind.

Im öffentlichen Straßenraum stehen in ganz München deutlich über 2.000 Sitzbänke zur Verfügung. Initiiert durch Oberbürgermeister Dieter Reiter hat das Baureferat weitere rund 650 Bänke in den letzten 5 Jahren vor allem im öffentlichen Straßenraum stadtweit, auch im Stadtbezirk Untergiesing-Harlaching, aufgestellt. Das sogenannte Bankprogramm ist ein Erfolgsmodell, die aufgestellten Bänke werden sehr gut angenommen.

An geeigneten Orten rüstet das Baureferat kontinuierlich Sitzgelegenheiten nach und ist hierzu im ständigen Austausch mit den Bezirksausschüssen.

Neue Standortvorschläge für Bänke in Ihrem Stadtbezirk prüfen und realisieren wir sehr gerne. Sie können uns konkrete Orte zur Prüfung zusenden, alternativ können wir uns auch gerne vor Ort treffen.

e) Beschilderungen von Velorouten gut lesbar angebracht werden.

Die Radroutenwegweisung wird hinsichtlich Layout und Schilderstandorte wie folgt ausgewählt:

Die aktuelle Fahrradwegweisung in München wurde 2006 entwickelt und in den Folgejahren umgesetzt. Dafür wurde eine detaillierte Untersuchung durch Prof. Dr. Erke und die Hautum Infrastruktur GmbH sowie ein öffentliches Stadtratshearing durchgeführt. Aus den Ergebnissen wurde daraufhin ein neues Konzept für die bisher bestehende Fahrradwegweisung erarbeitet. Das Wegweisungssystem folgt in der Logik, in den Grundsätzen, im Aufbau sowie weitgehend auch in der Gestaltung dem „Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr“, 1998, der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV, berücksichtigt aber in besonderem Maß die Bedürfnisse einer Großstadt mit ihrer verdichteten innerstädtischen Verkehrsstruktur sowie ihren stadträumlichen und stadtgestalterischen Anforderungen.

Die Schilder bestehen aus einem einheitlichen Wegweiser als Grundform, der als Tabellenweiser einsetzbar ist und Zwischenwegweisern, die nur einen Pfeil zeigen und keinen Text beinhalten. Einzelne Informationstafeln verbessern darüber hinaus die Orientierung. Ausgewählte überregionale Routen, wie z.B. Routen des Bayernnetzes für Radler, werden als Gäste an den Schildern mitgeführt.

Die Ausarbeitung und Montage der Wegweisungsschilder der Radrouten in München erfolgt durch das Baureferat.

Kriterien, die bei der Routenführung z.B. berücksichtigt werden, sind die Geradlinigkeit der Route und mögliche wichtige Nahziele im Umfeld der Route. Im Allgemeinen gilt die Regel, dass bei Richtungsänderungen und an größeren Kreuzungen Schilder aufgestellt werden sollen. Bei Abzweigungen zu Nahzielen von der Route weg sollten außerdem Knoten vorgesehen werden. Zusätzlich werden zur besseren Orientierung Zwischenwegweiser auf längeren geraden Streckenabschnitten vorgesehen, da lange Abschnitte ohne Wegweiser Radlerinnen und Radler verunsichern können. An jedem Knoten wird aus den Seitenstraßen auf die Route ausgeschildert.

Bei Änderungen am Bestand oder der Entwicklung neuer Routen wird die Strecke mehrmals vor Ort abgefahren und geprüft, um die bestmöglichen Standorte für die Wegweisungsschilder zu ermitteln. Dabei wird u.a. die Entfernung vom Knoten berücksichtigt und dass das Schild z.B. nicht durch parkende Kfz oder Bäume und Hecken verdeckt wird. Bei nicht benutzungspflichtigen Radwegen wird außerdem die mögliche doppelte Führung des Radverkehrs berücksichtigt.

Sollte aus Ihrer Sicht konkreter Handlungs- oder Verbesserungsbedarf bezüglich vereinzelt schlecht lesbarer Schilder bestehen, bitte wir, diese konkret zu benennen. Im Anschluss können wir diese prüfen und gegebenenfalls reinigen oder die Standorte optimieren.

f) Coachings für Senior*innen in Alten- und Servicecentern für die Nutzung der online- und appbasierten Angebote des MVV zu stärken und weiterzuentwickeln.

Es geht insgesamt weniger um die Bedienung von einzelnen Apps und Online-Angeboten rund um die Mobilität, sondern vielmehr um die Bedienung und das Handling von PC, Laptop, Handy & Co. sowie um das Wissen der vermeintlich besten, zumindest aber praktikabelsten Mobilitäts-Apps. In vielen EDV Kursen für Senior*innen von unterschiedlichen Anbietern wird entsprechend ein Fokus auf spezielle online-/App-Angebote zur Mobilität und deren schnelles Handling gelegt.

Verschiedene Angebote hierzu werden von der Landeshauptstadt München über die Alten- und Service-Zentren finanziell oder/und logistisch unterstützt.

Alle Alten- und Service-Zentren (ASZ) haben grundsätzlich ein breitgefächertes Leistungsangebot. Im Rahmen ihres Leistungsspektrums sind sie im Bereich digitale Teilhabe aktiv. Dazu gehören:

- Online-Beratung,
- Handy und Laptop-Sprechstunde,
- Tablet- und Smartphone Kurs vom Basiswissen bis spezielle Kurse für versierte Personen,
- Bereitstellung Tablets und Laptops,
- Veranstaltung zu Online-Banking und ähnlichen Themen,
- Veranstaltung Tipps und Tricks Suchen im Internet

und vieles mehr.

Die Programme der ASZ (und weiterer Einrichtungen) bieten differenziert Auskunft. Diese sind sowohl digital wie in gedruckter Form verfügbar.

Neben den Schulungen von Senior*innen (im Frühjahrsprogramm 2023 der Seniorenvolkshochschule sind es 82 Kurse und im Frühjahr 2023 beim Evangelischen Bildungswerks sind es 20 Kurse) werden regelmäßig Schulungen von (potenziellen) Ehrenamtlichen für den digitalen Bereich im Seniorenprogramm der Münchner Volkshochschule durchgeführt. Alle Kurse sind in der Regel gut nachgefragt. Beide Bildungswerke kooperieren mit vielen Einrichtungen der Altenhilfe und darüber hinaus. Inhalte und Umfang der Kurse werden regelmäßig an Nachfragen und aktuelle Themen angepasst.

Darüber hinaus schreibt das Mobilitätsreferat, wie in der Antwort zu c) bereits dargestellt, sukzessive die Senior*innen-Haushalte ab Jahrgang 1951 aufsteigend an. Dabei wird informativ und umfangreich über das Angebot in der Stadt für Senior*innen im Kontext der Mobilität informiert. Das schließt auch das digitale Angebot im Mobilitätssektor ein, das in dem Magazin „München neu entdecken“ auf den Seiten 6, 11 und 17 (Mai 2023, 2. Auflage, derzeit im Druck, als Download erhältlich unter muenchenunterwegs.de/information/aktiv-im-alter) unter den Rubriken

- Digital und vernetzt: Gut informiert unterwegs
- Der Digitalkompass
- Selbsthilfe: Fit am Computer

dargestellt wird.

Zudem wird mit dem Aktivangebot Nr. 3: „Unterwegs im Internet und am Smartphone“ ein entsprechender Kurs der Münchner Volkshochschule vermittelt, in dem der Umgang mit den digitalen Angeboten zur Mobilitätsplanung und -organisation geübt werden kann.

gez.

■■■■■■■■■■

Leitung MOR-RL-Stab1 Mobilitätsmanagement und -marketing