



**MÜNCHEN
UNTERWEGS**



Fußverkehr und Öffis - ein gutes Team?

Aus Sicht des Fußverkehrs

Inhalt



Landeshauptstadt
München
Mobilitätsreferat

- Einführung: Bedeutung des Fußverkehrs
- Zusammenspiel von Fußverkehr und ÖPNV
- Anforderungen und Herausforderungen für den Fußweg zur Haltstelle
- Priorisierung von Maßnahmen
- Beispiele für Maßnahmen in der Landeshauptstadt München



**MÜNCHEN
UNTERWEGS**

Foto von Tyler Nix auf Unsplash



FUßVERKEHR

ist einfach, kostenfrei, sozial,
gesund, klimaneutral und
flächeneffizient.



FUßVERKEHR

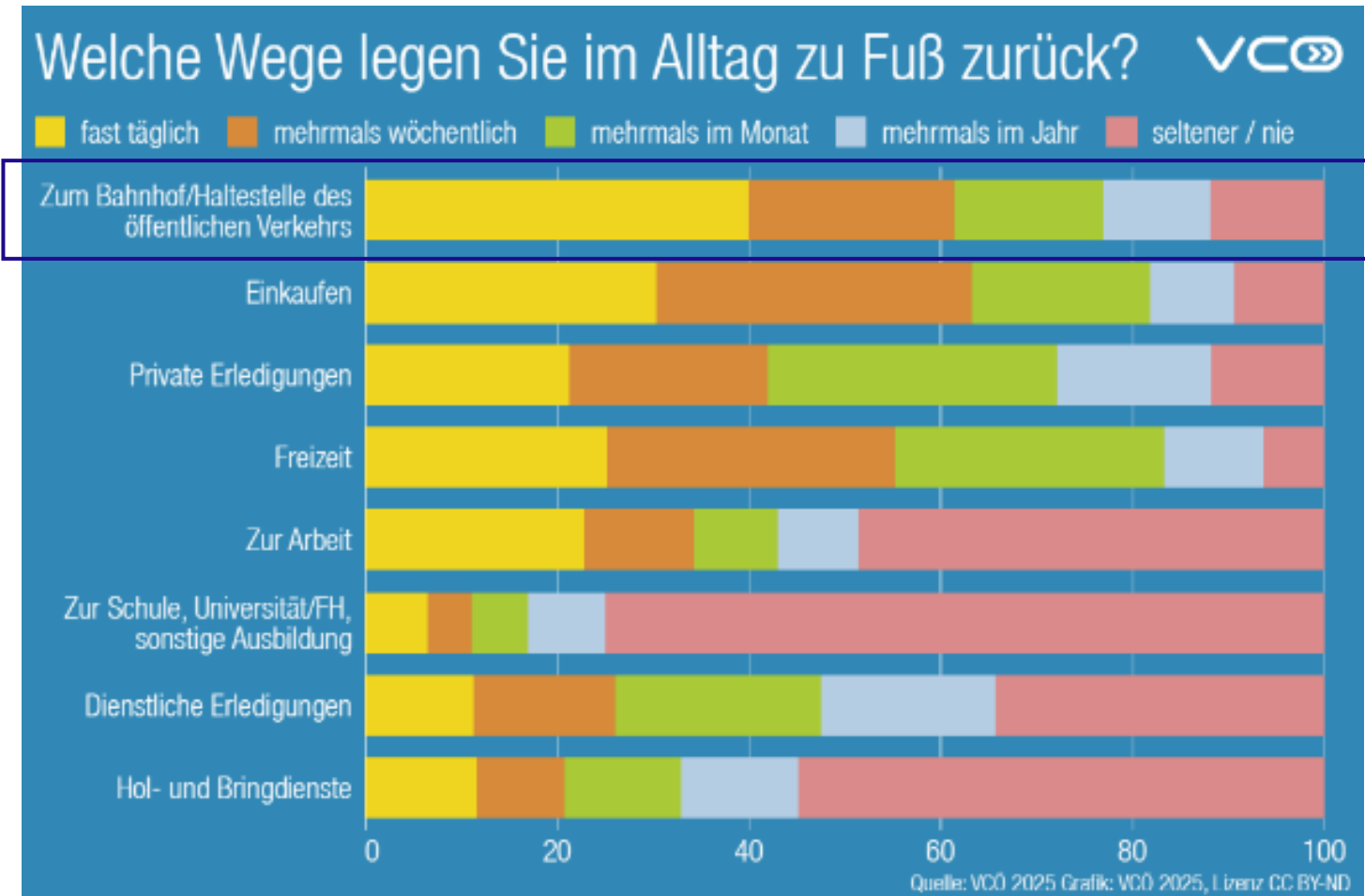
ist Teil jeder Wegekette, egal
mit welchem Verkehrsmittel.



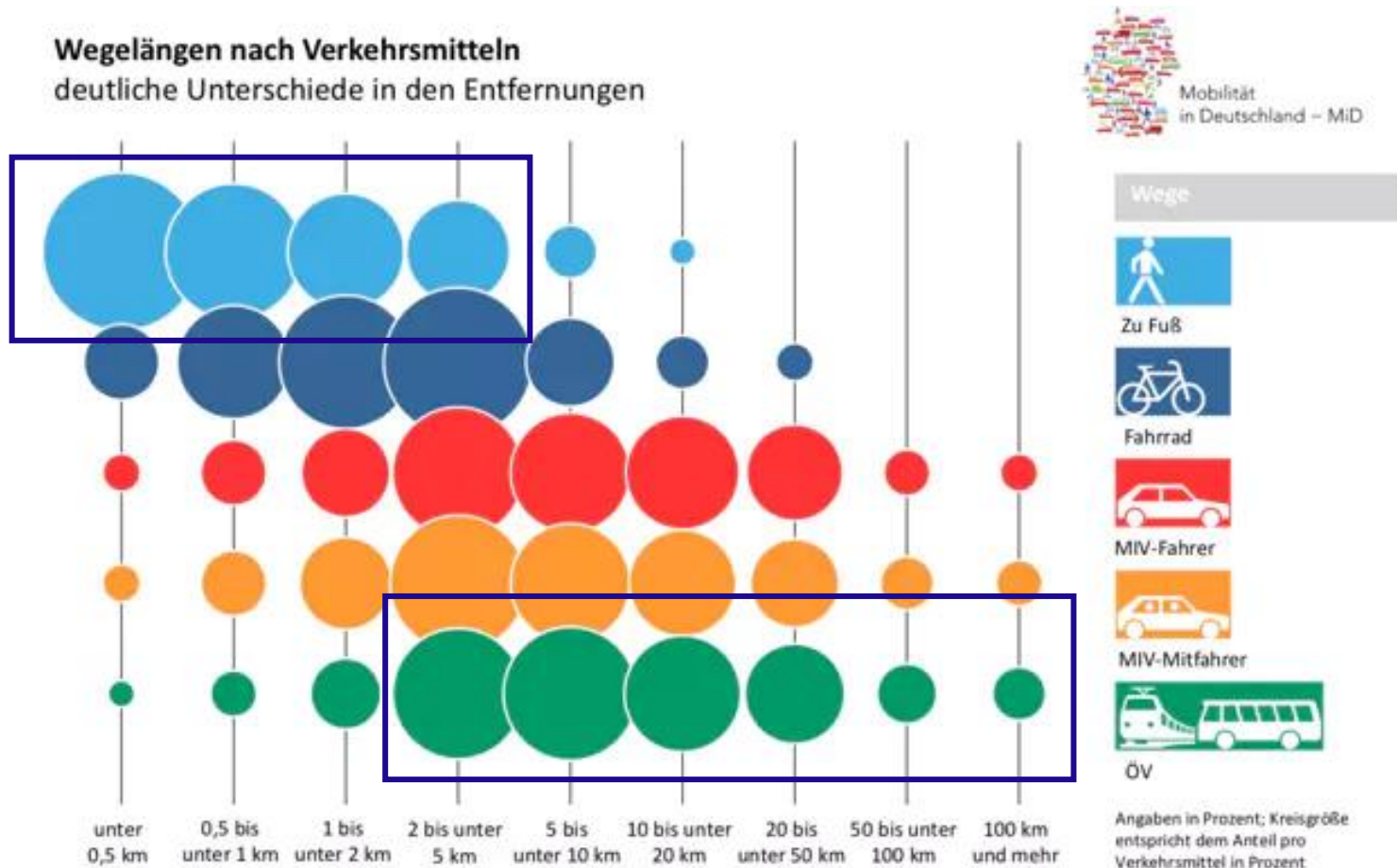
FUßVERKEHR

Ist die nachhaltigste Form der Fortbewegung
(essentiell für **kurze Wege im Quartier**)
&
wichtigster Zugangsmodi für öffentliche
Verkehrsmittel und Shared Mobility
(essentiell für **regionale Wege**)

Ein Großteil der zurückgelegten Fußwege sind die Wege zum ÖPNV



Wegelängen im Fußverkehr und ÖV – eine gute Ergänzung



ÖPNV-Linien sind die „Schnellstraßen“ des Fußverkehrs



Foto von Denys Nevozhai auf Unsplash

**Lokale
Erschließung**

**Regionale
Erschließung**

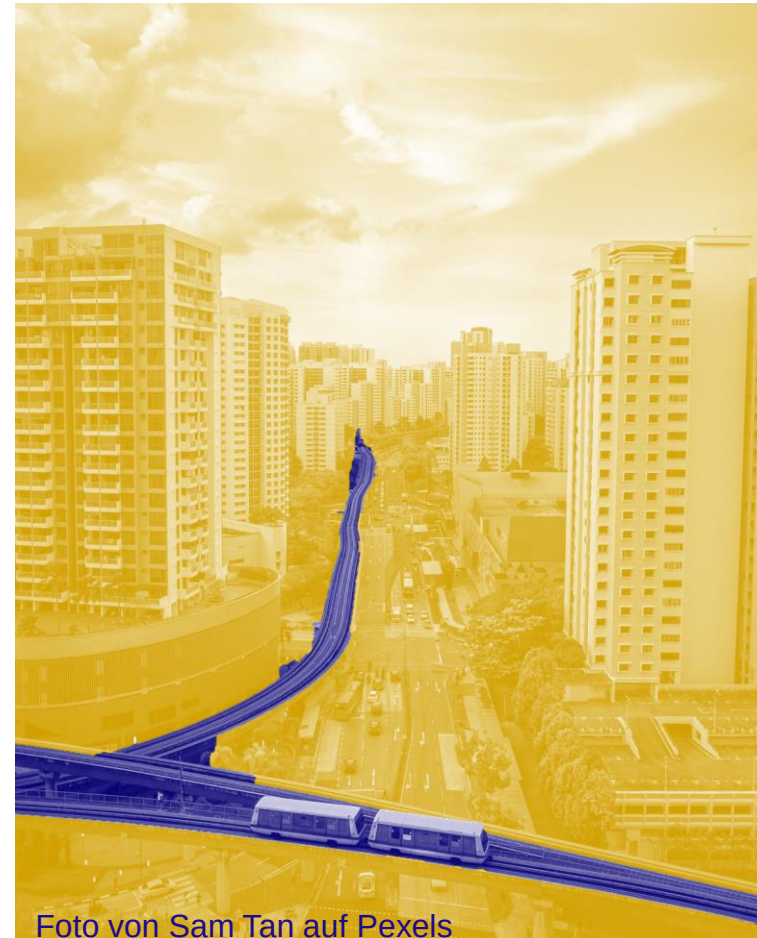


Foto von Sam Tan auf Pexels

Planungsprinzip „Transit Oriented Development (TOD)“



Graphik: Institute for Transportation and Development Policy

Der Bahnhof als Eingangstor zur Stadt



Landeshauptstadt
München
Mobilitätsreferat



Foto: Berlin Hbf, Deutsche Bahn AG

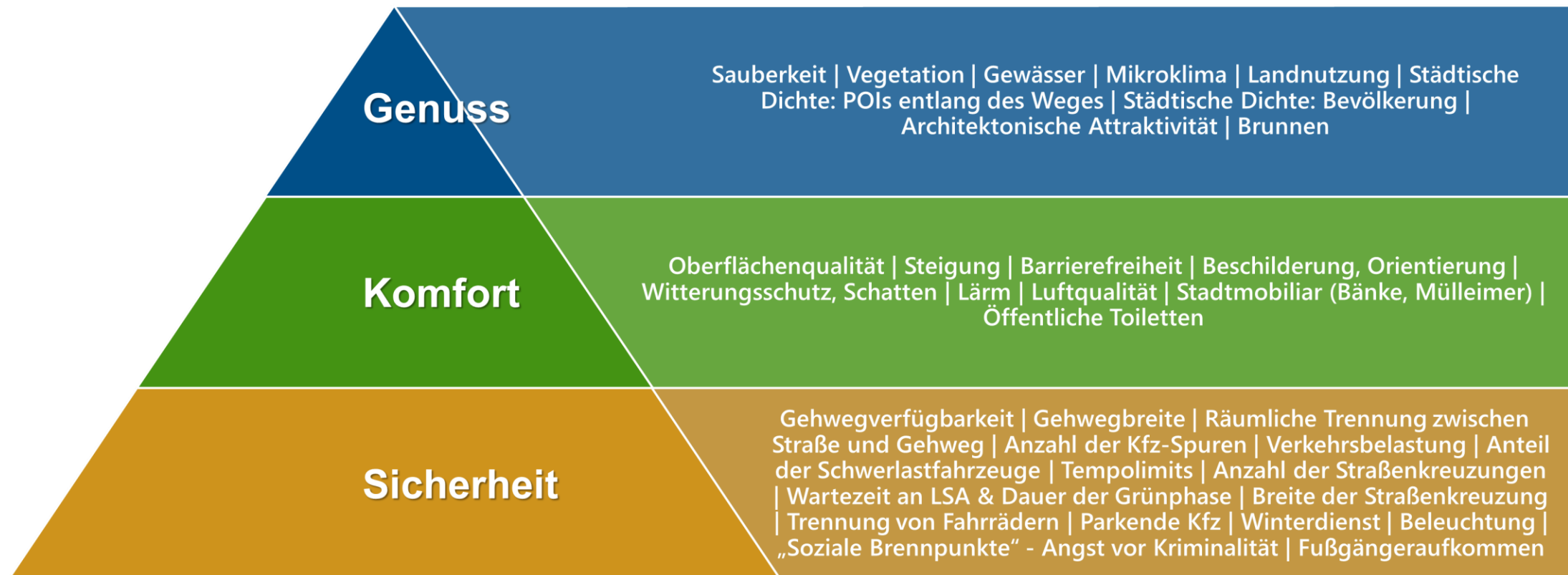
Was braucht es, damit Menschen zu Fuß gehen?

Hierarchie der Gehbedürfnisse



The concept of the hierarchy of walking needs (Angepasste Version von Alfonzo, 2005)

Walkability hängt von zahlreichen Attributen ab



Jeder Mensch hat unterschiedliche Bedürfnisse



Landeshauptstadt
München
Mobilitätsreferat

→ Diese sind abhängig von den Charakteristika der Nutzer*innen

➤ Alter



Foto von Kindred Hues Photography auf Unsplash



Foto von Elliott Reyna auf Unsplash



Foto von Vitalii Khodzinskyi auf Unsplash



Foto von Keisha Riley Lemons auf Unsplash



Foto von Hans Eiskonen auf Unsplash

Jeder Mensch hat unterschiedliche Bedürfnisse



Landeshauptstadt
München
Mobilitätsreferat

→ Diese sind abhängig von den Charakteristika der Nutzer*innen

- Alter
- Behinderungen und Fähigkeiten



Foto von Christian Wiediger auf Unsplash



Foto von Zachary Kyra Derksen auf Unsplash



Foto von CDC auf Unsplash



Foto von Florian Kurrasch auf Unsplash



Foto von Karolina Grabowska auf Pexels

Jeder Mensch hat unterschiedliche Bedürfnisse



Landeshauptstadt
München
Mobilitätsreferat

→ Diese sind abhängig von den Charakteristika der Nutzer*innen

- Alter
- Behinderungen und Fähigkeiten
- Gender (unterschiedliche Wahrnehmung von Sicherheit)



Foto von Martin Baron auf Unsplash



Foto von Nathan Dumlao auf Unsplash

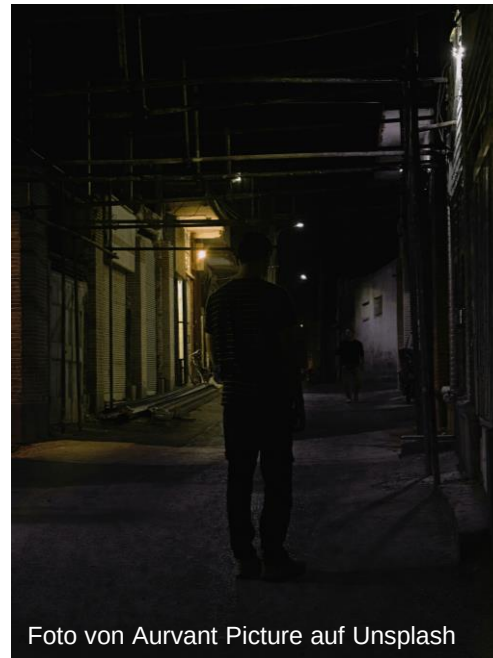


Foto von Aurvant Picture auf Unsplash



Foto von Hin Bong Yeung auf Unsplash



Foto von Clay LeConey auf Unsplash

Unattraktive Wege fühlen sich länger an



Zu Fuß zur Haltestelle in Zahlen

14% kürzer

ist die akzeptierte Länge eines Fußwegs, wenn er durch eine überfüllte Unterführung verläuft. (Hillnhütter 2016)

17% länger

ist die von Fußgänger*innen akzeptierte Wegelänge, wenn sie über belebte Marktplätze mit interessanten Gebäuden gehen. (Hillnhütter 2016)

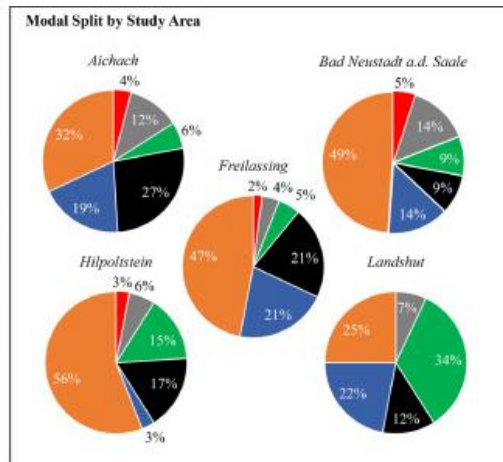
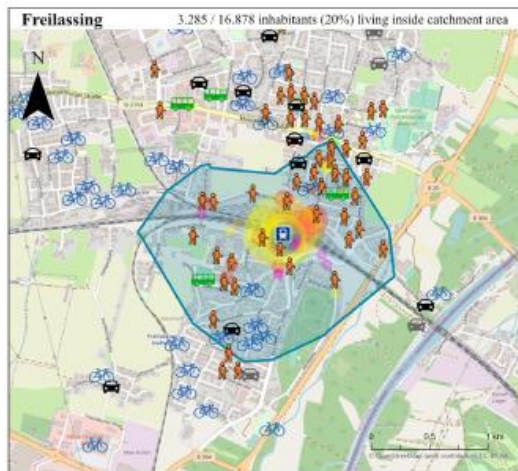
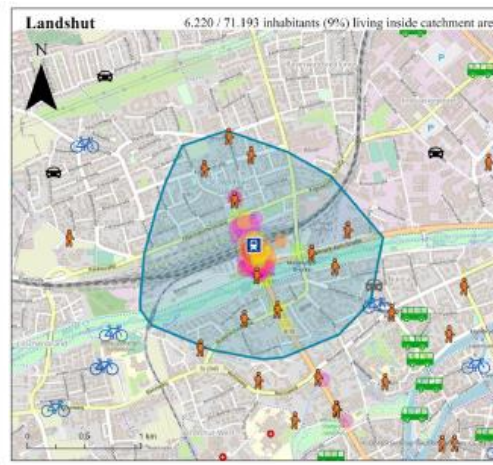
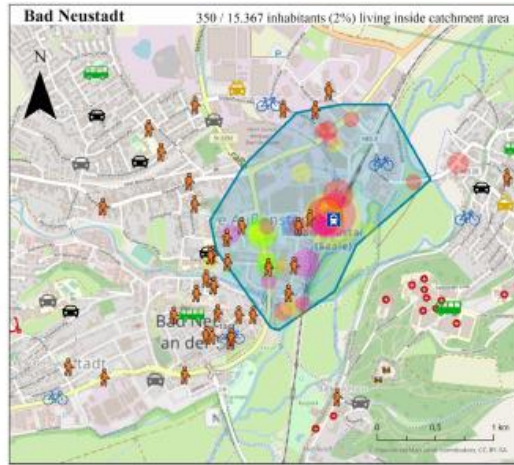
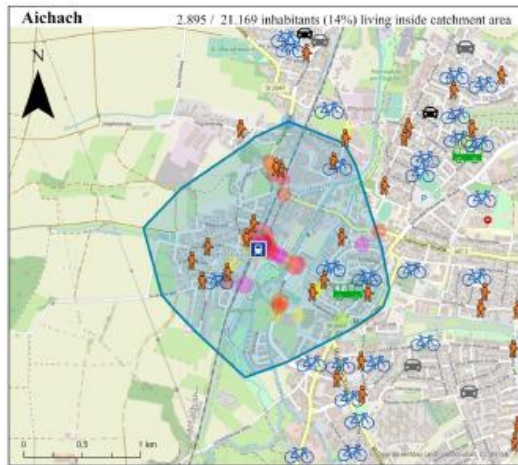
→ Attraktive Gehwege können die Gehbereitschaft um 50-70% steigern (u.a. Untermann 1984)

Quelle: VCD, Leitfaden für gute Wege zur Haltestelle

Zahlreiche Hindernisse auf dem Weg zum Bahnhof



Landeshauptstadt
München
Mobilitätsreferat



Quelle: Jehle et al. 2022

Probleme auf dem Fußweg zur Bahnstation



Landeshauptstadt
München
Mobilitätsreferat

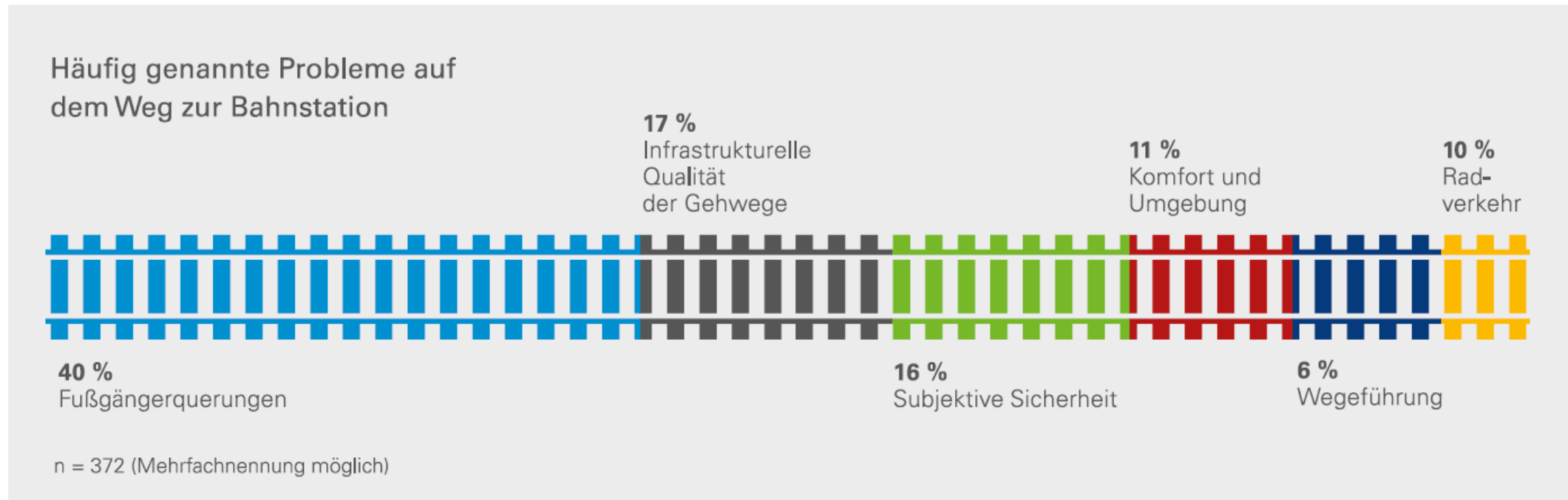


Abb. 3: Zufußgehende wünschen sich vor allem bessere und sicherere Querungsmöglichkeiten. Die Hinweise in der Kategorie Radverkehr beziehen sich hierbei v.a. auf fehlende Radwege oder unzureichende Verkehrsführung und dadurch entstehende Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden.

Quelle: zu Fuß zu Bahn - Leitfaden für einen attraktiven Zugang zur Bahn, StMB

Verbesserungswünsche an der Bahnstation



Landeshauptstadt
München
Mobilitätsreferat

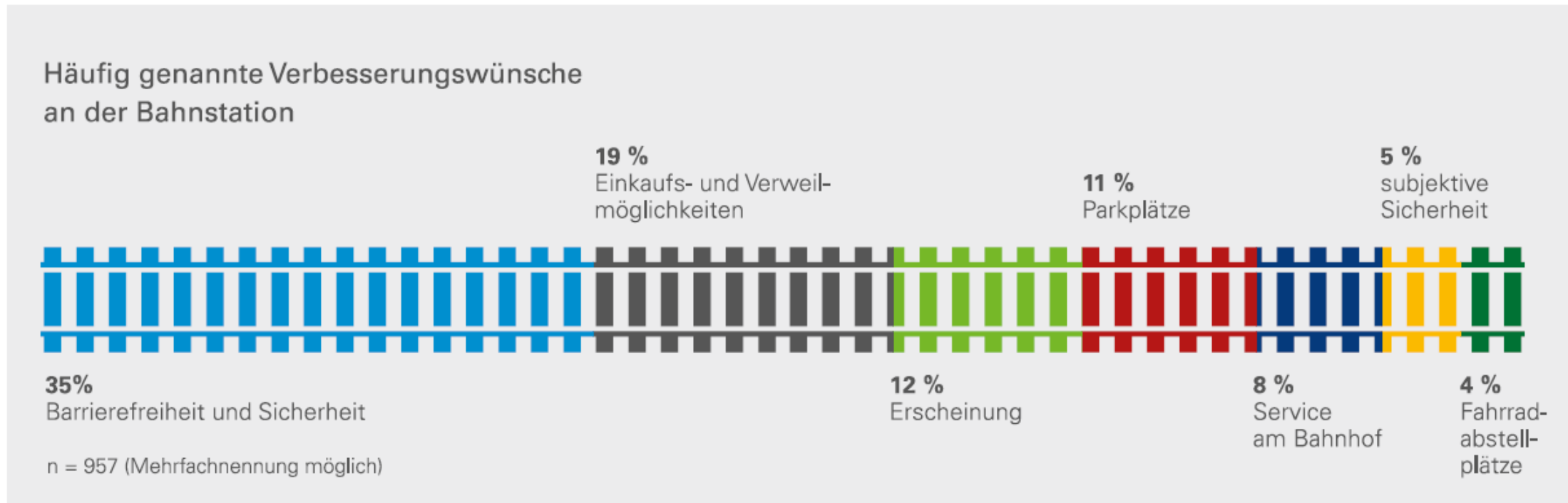


Abb. 4: Barrierefreiheit und Sicherheit sowie Einkaufs- und Verweilmöglichkeiten an der Bahnstation sind ein großes Thema. Nach ÖV-Angebotsqualität wurde nicht gefragt.

Quelle: zu Fuß zu Bahn - Leitfaden für einen attraktiven Zugang zur Bahn, StMB

Die empfundene Erreichbarkeit von Bahnstationen hängt von vielen Faktoren ab



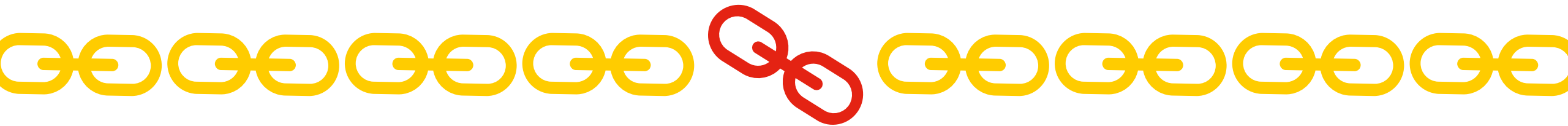
Fig. 13. Main identified factors influencing perceived pedestrian accessibility.

Quelle: Jehle et al. 2022

Ein unattraktiver Wegeabschnitt kann die gesamte Wegekette unattraktiv machen



Landeshauptstadt
München
Mobilitätsreferat



Vgl. Bahn.Ville 2010



**MÜNCHEN
UNTERWEGS**

Ein unbeleuchteter Wegeabschnitt kann die gesamte Wegekette unattraktiv machen



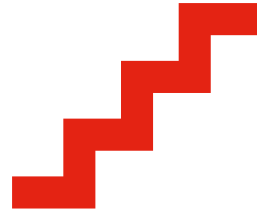
Landeshauptstadt
München
Mobilitätsreferat



Ein nicht-barrierefreier Wegeabschnitt kann die gesamte Wegekette unnutzbar machen



Landeshauptstadt
München
Mobilitätsreferat

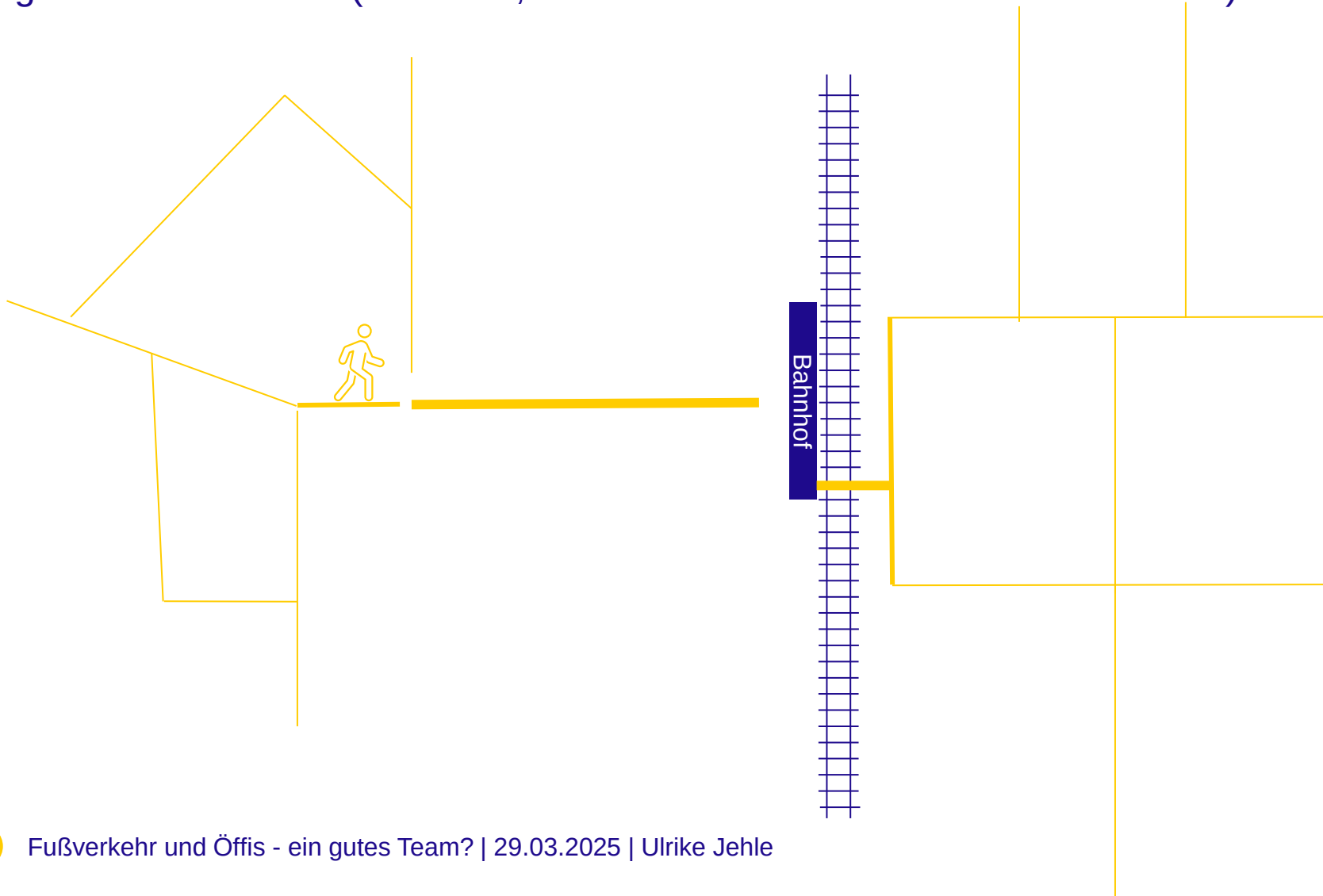


Priorisierung von Maßnahmen



Landeshauptstadt
München
Mobilitätsreferat

Wege ohne Alternative (meist die, die sich direkt vor dem Bahnhof befinden)

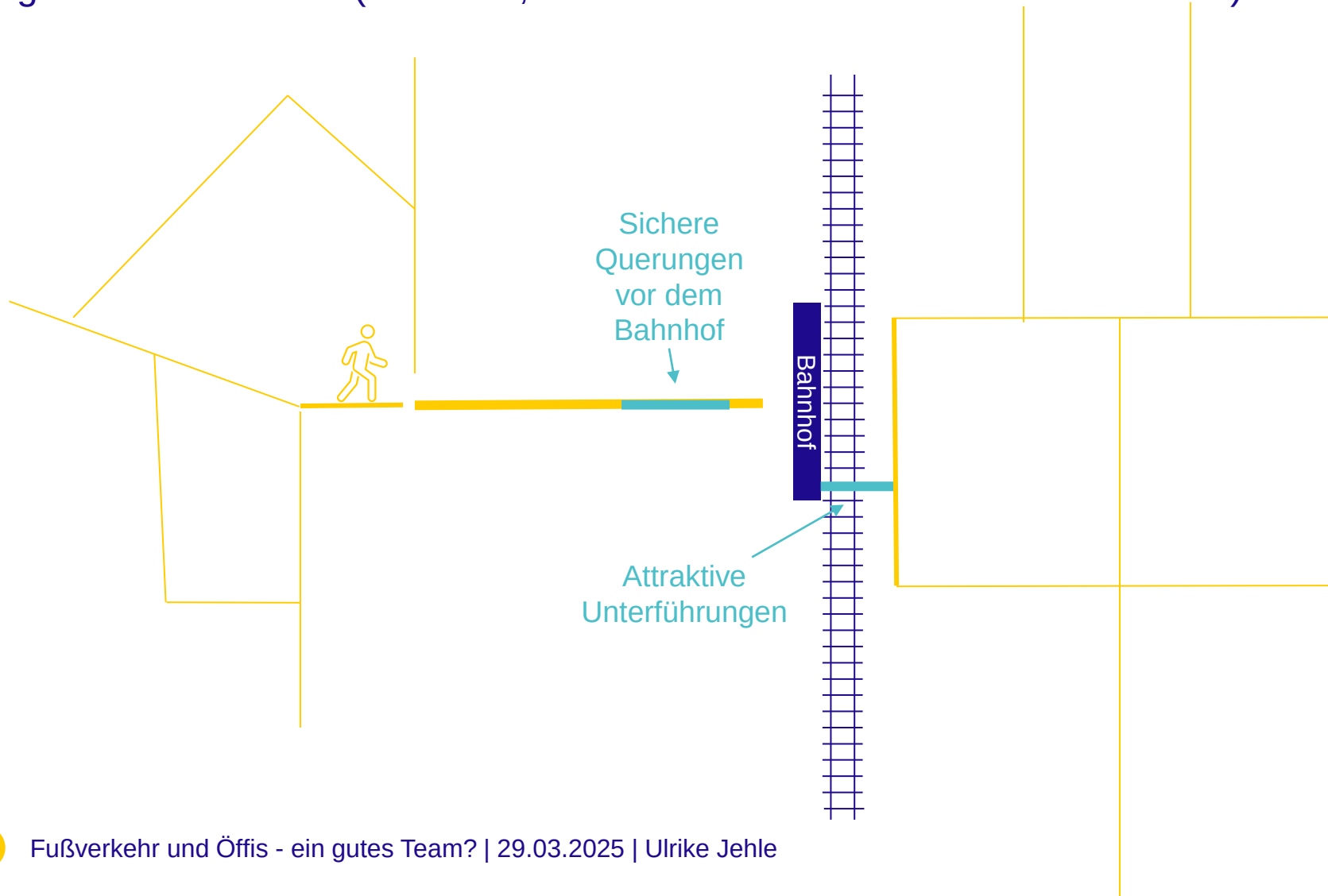


Priorisierung von Maßnahmen



Landeshauptstadt
München
Mobilitätsreferat

Wege ohne Alternative (meist die, die sich direkt vor dem Bahnhof befinden)



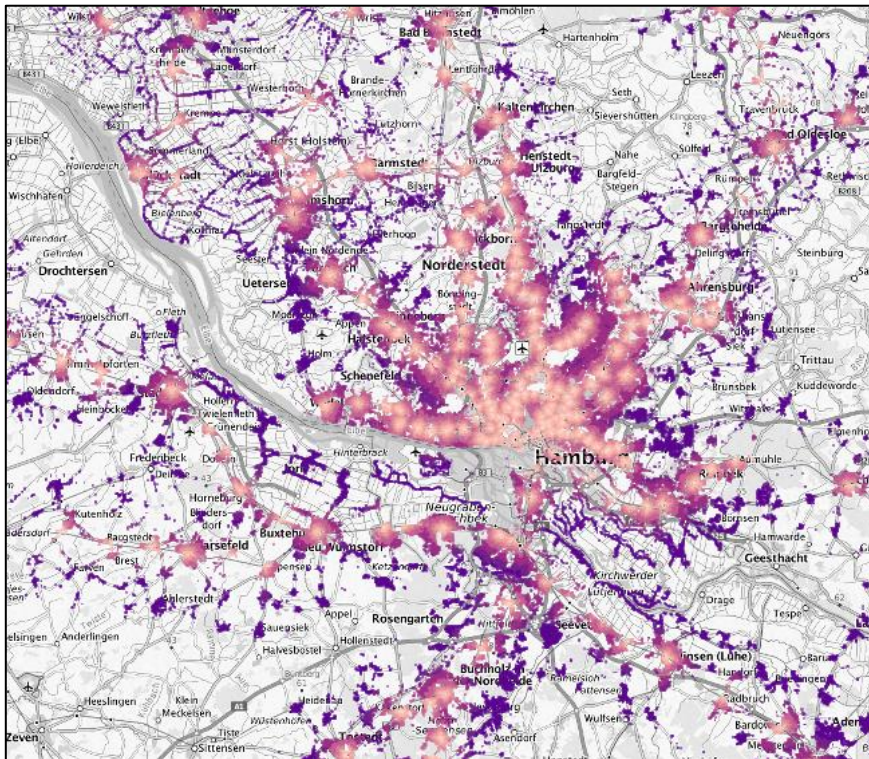
Priorisierung von Maßnahmen

Gezieltes Identifizieren von Schwachstellen



Landeshauptstadt
München
Mobilitätsreferat

Erreichbarkeitsanalysen



Graphik: Erreichbarkeitsportal Metropolregion Hamburg
(Gehzeit zum nächsten Bahnhof)

Walkability Analysen



Graphik: Modellrechnung Walkability Index München
(Kommunalreferat, LHM)

Befragungen

Welchen
Hindernissen
begegnen Sie auf
dem Weg zur
Bahnhofstation? Wo
fühlen Sie sich
unsicher /
unwohl?

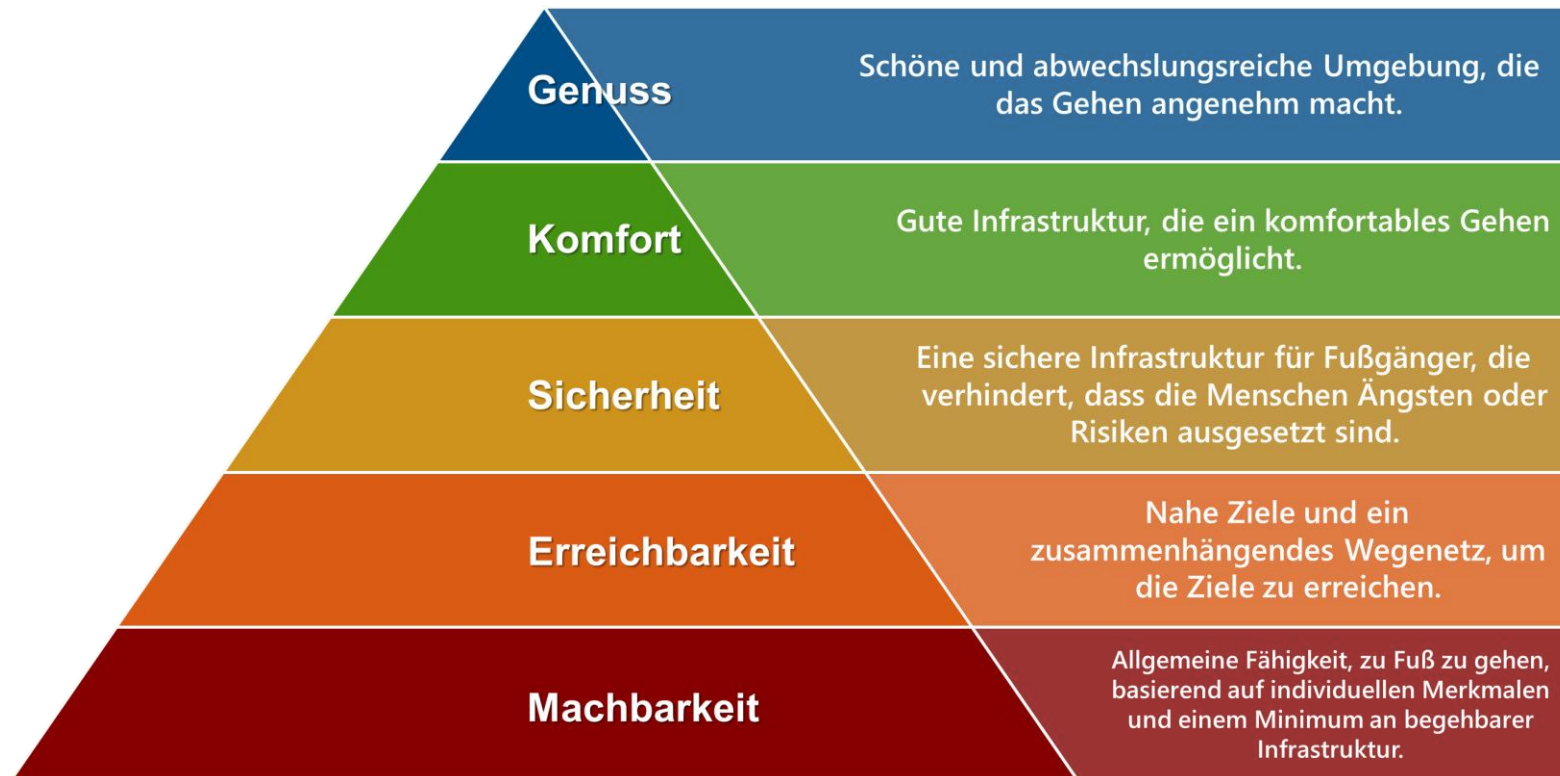


Priorisierung von Maßnahmen

Grundlegende Bedürfnisse sollten zuerst erfüllt werden



Landeshauptstadt
München
Mobilitätsreferat



→ Begrünung, etc.

→ Ausreichende Sitzgelegenheiten, etc.

→ Sichere Querungsstellen, Beleuchtung, Vermeidung von Angsträumen

→ Schließen von Netzlücken, Barrierefreiheit



Beispiele für erfolgreiche & in Planung befindliche Maßnahmen in der LHM

Mobilitätsstrategie 2035



Landeshauptstadt
München
Mobilitätsreferat



Konkrete quantitative und messbare Ziele

- Bis zum Jahr 2025 werden mindestens 80 Prozent des Verkehrs im Münchner Stadtgebiet durch abgasfreie Kraftfahrzeuge, den öffentlichen Personennahverkehr sowie zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt.
- Der Verkehr soll bis 2035 klimaneutral sein.
- „Vision Zero“: Niemand soll mehr im Verkehr zu Tode kommen.
- Der Anteil des öffentlichen Personennahverkehrs an allen Wegen soll bis 2030 auf 30 Prozent steigen.

*>> Konkretisierung in Teilstrategie Fußverkehr
(2022 beschlossen, mit Gründung des Sachgebiets „Fußverkehr“)*

Aufwertung des Bahnhofs inkl. Vorplatz



Landeshauptstadt
München
Mobilitätsreferat

heute



Graphik: SZ/Robert Haas

Aufwertung des Bahnhofs inkl. Vorplatz



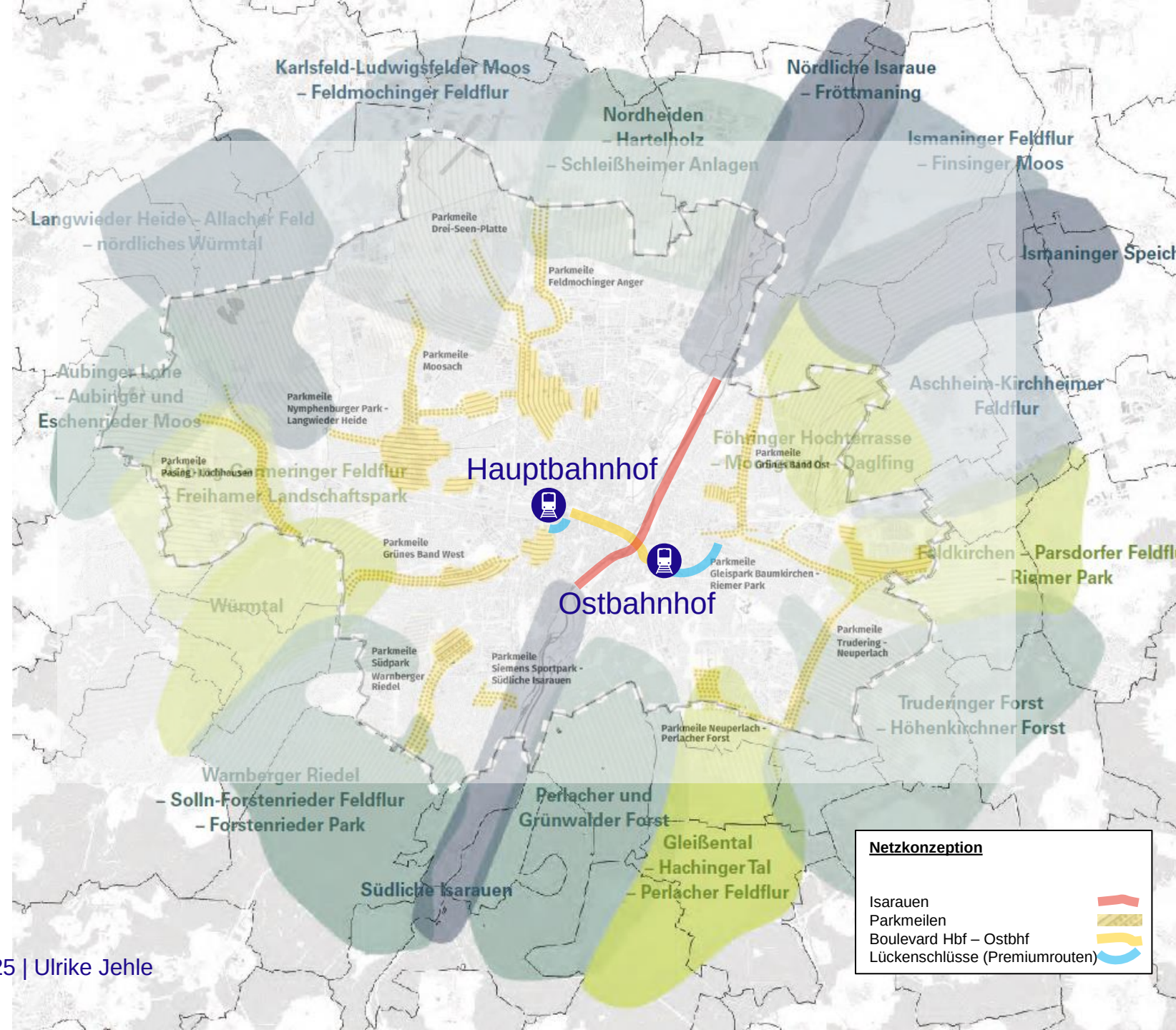
Landeshauptstadt
München
Mobilitätsreferat

Planung



Graphik: Deutsche Bahn AG

Netzkonzeption



Teileinziehung der Weißenburgerstraße

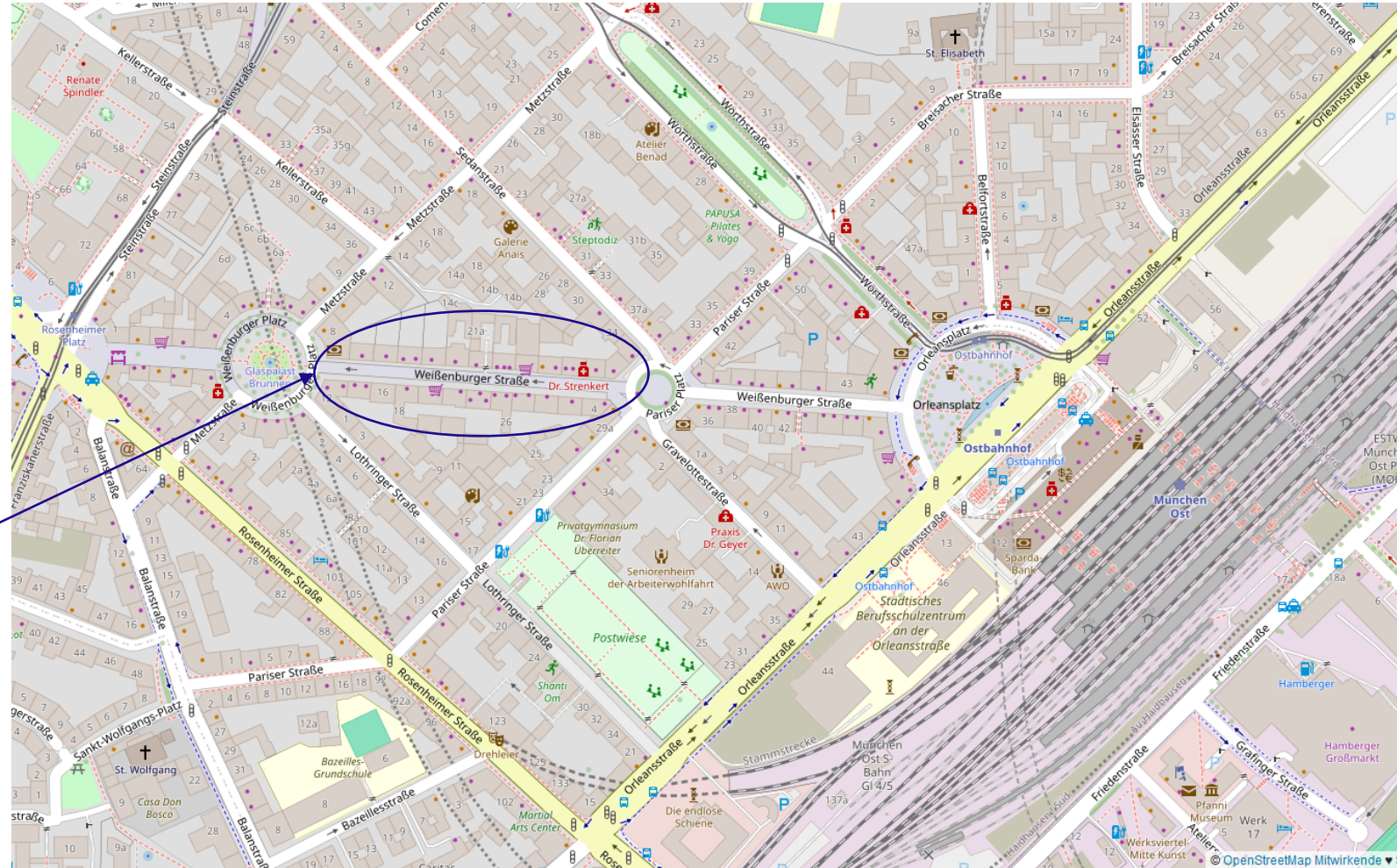


Landeshauptstadt
München
Mobilitätsreferat

Temporäre Umwidmung einer der
Hauptzugangswege zum
Münchner Ostbahnhof als
Fußgängerzone



Foto: SZScala



Karte: OpenStreetMap



**MÜNCHEN
UNTERWEGS**

Pilotprojekt Radwegeeinfärbung an Haltestellen



Landeshauptstadt
München
Mobilitätsreferat

Erprobung von Radwegeeinfärbung und -markierung an zunächst drei Örtlichkeiten (Haltestellenbereiche), bei denen es regelmäßig zu Konflikten zwischen aussteigenden bzw. querenden Busfahrgästen und Radfahrenden kommt



LHM/MOR, DobnerAngermann



LHM/MOR, DobnerAngermann

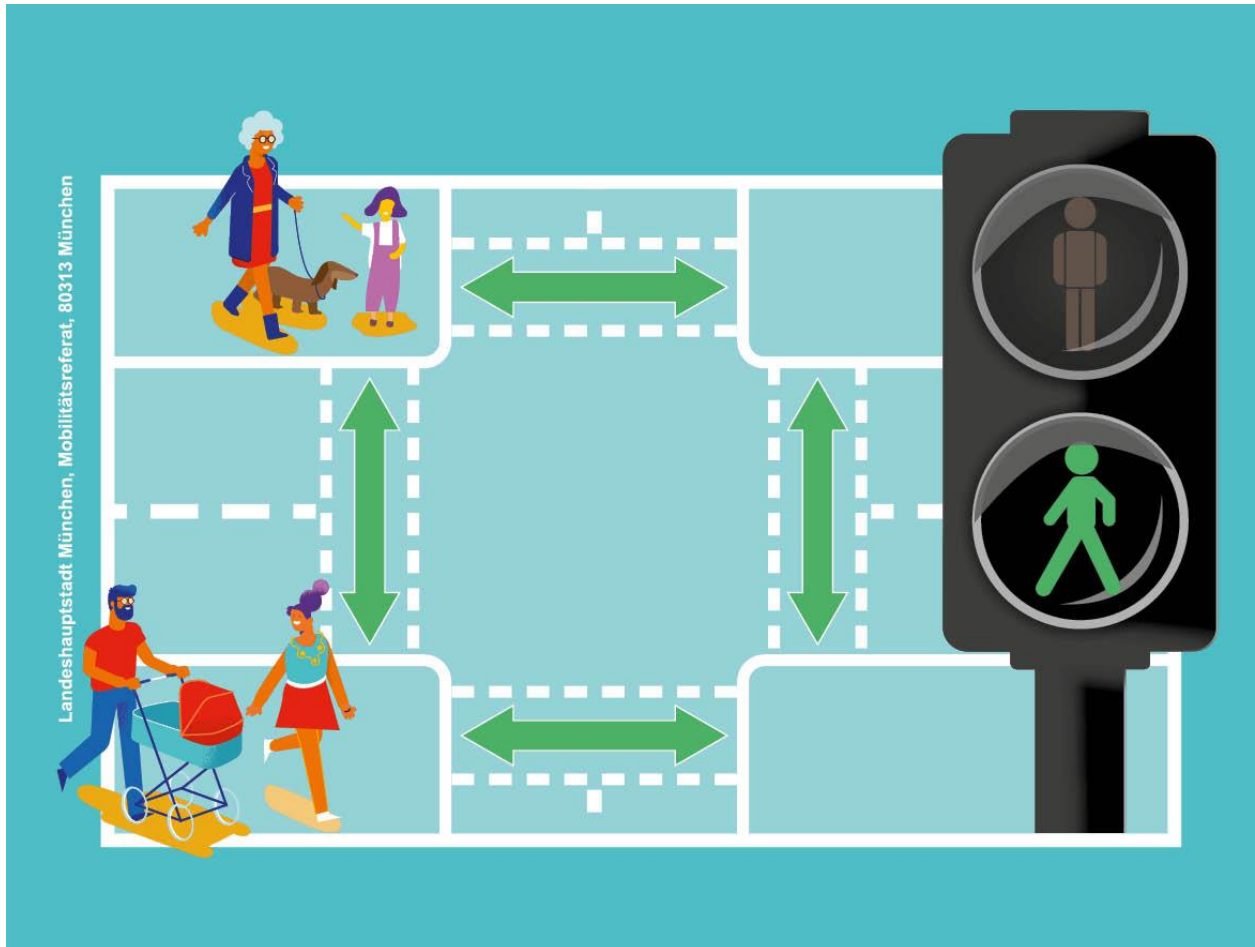


LHM/MOR, DobnerAngermann

Pilotprojekt Rundumgrün Hauptbahnhof Süd



Landeshauptstadt
München
Mobilitätsreferat



... und viele weitere ...

Referenzen



Landeshauptstadt
München
Mobilitätsreferat

Alfonzo, Mariela A. 2005. “To Walk or Not to Walk? The Hierarchy of Walking Needs.” Environment and Behavior 37 (6): 808–36. <https://doi.org/10.1177/0013916504274016>.

Bahn.Ville-Konsortium. 2010. „Die Bahn als Rückgrat einer nachhaltigen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung - Synthesebericht zum Projekt Bahn.Ville 2“. Technische Universität München, Fachgebiet für Siedlungsstruktur und Verkehrsplanung.

Jehle, Ulrike, Cara Coetzee, Benjamin Büttner, Elias Pajares, Gebhard Wulfhorst. 2022. Connecting people and places: Analysis of perceived pedestrian accessibility to railway stations by Bavarian case studies, Journal of Urban Mobility 2 (100025). <https://doi.org/10.1016/j.urbmob.2022.100025>.

Jehle, Ulrike, María Teresa Baquero Larriva, Mahtab BaghaiePoor, Benjamin Büttner. 2024. How does pedestrian accessibility vary for different people? Development of a Perceived user-specific Accessibility measure for Walking (PAW), Transportation Research Part A: Policy and Practice 189 (104203). <https://doi.org/10.1016/j.tra.2024.104203>.

Untermann, R. K. 1984. “Accommodating the Pedestrian: Adapting Towns and Neighbourhoods for Walking and Bicycling.” <https://trid.trb.org/view/273263>.

Lektüren für die nächste Zugfahrt ;)



Landeshauptstadt
München
Mobilitätsreferat





**MÜNCHEN
UNTERWEGS**



Landeshauptstadt
München
Mobilitätsreferat

Vielen Dank!

Landeshauptstadt München
Mobilitätsreferat
Strategie
Räumliche Integration
Fußverkehr und Öffentlicher Raum

Ulrike Jehle
Tel: +49 89 233-727741
E-Mail: ulrike.jehle@muenchen.de

muenchenunterwegs.de

