

MÜNCHEN | OSTERANGERSTRAÙE-KORBMACHERWEG-LEINWEBERWEG

Schulweg

Jennie Marie Caldito und Heiko Joerg Schick
jenniecaldito@gmail.com info@schiheide

Version 6

EINE VON BEWOHNERN GEFÜHRTE INITIATIVE



Inhalt

- **Hintergrund**

- Verordnung über die Schülerbeförderung
- Unterschied zu früherem Antragsschreiben — BA-Antrag 20-26 / B 04738: Sofortmaßnahmen zur Verbesserung der Schulwegsicherheit in Lochhausen
- Mobilitätsbedürfnisse von Kindern und Jugendlichen
- Gehwege und Gehwegbreiten
- Gemeinsame oder getrennte Fuß- und Radwege
- Bauabschnitte: Meinraum München West

- **Aktueller Schulwegplan**

- **Aktueller Schulwegplan mit dem Fahrrad**

- **Aktueller Buslinienverkehr**

- **Schulanfangs-/endezeiten, Buslinie, Abfahrzeiten und Umstiegzeiten**

- **Gefahren: Schulweg über Lochhausenerstraße**

- **Gefahren: Schulweg über Osterangerstraße-Langwiederhauptstraße**

- **Zusammenfassung**

Verordnung über die Schülerbeförderung (Schülerbeförderungsverordnung – SchBefV)

(2) ¹Die Beförderungspflicht besteht, soweit

1. der Weg zu dem Ort, an dem regelmäßig Unterricht stattfindet, für Schülerinnen und Schüler der Jahrgangsstufen 1 mit 4 länger als zwei Kilometer, für Schülerinnen und Schüler ab der Jahrgangsstufe 5 länger als drei Kilometer ist und den Schülerinnen und Schülern die Zurücklegung des Schulwegs auf andere Weise nach den örtlichen Gegebenheiten und nach allgemeiner Verkehrsauffassung nicht zumutbar ist oder
2. eine dauernde Behinderung der Schülerinnen und Schüler die Beförderung erfordert.

Unterschied zu früherem Antragsschreiben

— BA-Antrag 20-26 / B 04738: Sofortmaßnahmen zur Verbesserung der Schulwegsicherheit in Lochhausen

- **Die Stadt München wurde im November 2022 aufgefordert, Sofortmaßnahmen zur Verbesserung der Schulwegsicherheit durchzuführen.**
 - An der Lochhausenerstraße (Station Lochhausen Bhf) wurden Maßnahmen wie die Verlagerung des Radwegs, die Installation eines Geländers und die Prüfung einer 30km/h-Regelung gefordert.
 - Für die Schussenriederstraße wurde eine Einbahnstraßenregelung vorgeschlagen.
 - Diese Maßnahmen konzentrierten auf einen Radius von ~500 m um die Schule.
- **In Bezug auf dieses Antragsschreiben gab es im August 2023 folgende Rückmeldungen:**
 - Für die Schussenrieder Straße wurde eine Einbahnstraßenregelung aus verschiedenen Gründen, einschließlich potenzieller negativer Auswirkungen auf den Verkehr zur Schule und zum Kindergarten, abgelehnt.
 - Die Schulwegsicherheit auf der Lochhausener Straße wird trotz der schmalen Gehwege als gewährleistet angesehen; spezielle Maßnahmen sind nicht benötigt.
 - Eine mögliche Einführung einer Tempo 30-Regelung auf der Lochhausener Straße im Interesse des Lärm- und Luftschutzes wird derzeit geprüft.

Der Bereich Osterangerstraße, Korbmacherweg und Leinweberweg wurden von diesem Antragsschreiben jedoch nicht behandelt !

Mobilitätsbedürfnisse von Kindern und Jugendlichen (Institut für Stadtbauwesen RWTH Aachen, 2005)

Das Fehlverhalten von Kindern ergibt sich häufig aus ihrer Überforderung im Straßenverkehr. Die folgende Tabelle zeigt die Altersstufen, in denen zur sicheren Verkehrsteilnahme notwendige Fähigkeiten ausgebildet werden:

Alter	Fähigkeiten
5-6 Jahre	<ul style="list-style-type: none"> akutes Gefahrenbewusstsein
ab 7 Jahre	<ul style="list-style-type: none"> Entfernungsschätzung
ab 8 Jahre	<ul style="list-style-type: none"> vorausschauendes Gefahrenbewusstsein Einfühlungsvermögen in andere Personen Konzentrationsfähigkeit über längere Zeit (z.B. Dauer des Schulweges), jedoch leicht ablenkbar Zu Fuß gehen: „einigermaßen sicher“ Radfahren: deutliche Verringerung des Fehlverhaltens
mit 9 – 10 Jahre	<ul style="list-style-type: none"> Präventionsbewusstsein sichere Beherrschung des Fahrrads
mit 10 Jahren	<ul style="list-style-type: none"> Geschwindigkeitsschätzung
ab 11 – 12 Jahre	<ul style="list-style-type: none"> Fähigkeit zur umfassenden ÖV Nutzung
ab 14 Jahre	<ul style="list-style-type: none"> ab ca. 14 Jahren: Konzentrationsfähigkeit voll ausgebildet sicheres Radfahren

“Notwendig ist eine Verkehrsraumgestaltung, welche die Eignung für Kinder entsprechend ihren Entwicklungsstufen berücksichtigt und Bewegungsräume für eine gesunde, motorische und soziale Entwicklung schafft.”

Mobilitätsbedürfnisse von Kindern und Jugendlichen (Institut für Stadtbauwesen RWTH Aachen, 2005)

Das Fehlverhalten von Kindern ergibt sich häufig aus ihrer Überforderung im Straßenverkehr. Die folgende Tabelle zeigt die Altersstufen, in denen zur sicheren Verkehrsteilnahme notwendige Fähigkeiten ausgebildet werden:

Alter	Fähigkeiten
5-6 Jahre	<ul style="list-style-type: none"> akutes Gefahrenbewusstsein
ab 7 Jahre	<p>“Für Kinder und Jugendliche bedeutet das, dass der öffentliche Raum in Abhängigkeit vom Alter (und damit von der Entwicklungsstufe) unterschiedliche Funktionen zu erfüllen hat.”</p> <p>...</p> <p>“Kinder eignen sich den Lebensraum in Abhängigkeit vom Alter, d.h. von ihren Entwicklungsstufen, an. Voraussetzung für einen ungestörten Ablauf dieser Entwicklung ist eine unabhängige Mobilität: das heißt Aktionsräume, in denen sich Kinder ohne elterliche Kontrolle bewegen und spielen dürfen. Den stärksten Einfluss auf die Größe des Aktionsraums von Kindern und Jugendlichen haben die verkehrlichen Rahmenbedingungen. Bis zum Grundschulalter stellen verkehrsreiche und/oder schnell befahrene Straßen Grenzen des Lebensraums dar. Dieser Einfluss vermindert sich mit der Zunahme der verkehrswichtigen Fähigkeiten, also mit zunehmendem Alter.”</p>
ab 8 Jahre	
mit 9 –	
mit 10	
ab 11 – 12 Jahre	<ul style="list-style-type: none"> Fähigkeit zur umfassenden ÖV Nutzung
ab 14 Jahre	<ul style="list-style-type: none"> ab ca. 14 Jahren: Konzentrationsfähigkeit voll ausgebildet sicheres Radfahren

“Notwendig ist eine Verkehrsraumgestaltung, welche die Eignung für Kinder entsprechend ihren Entwicklungsstufen berücksichtigt und Bewegungsräume für eine gesunde, motorische und soziale Entwicklung schafft.”

Gehwege und Gehwegbreiten /1

(Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., 2002)

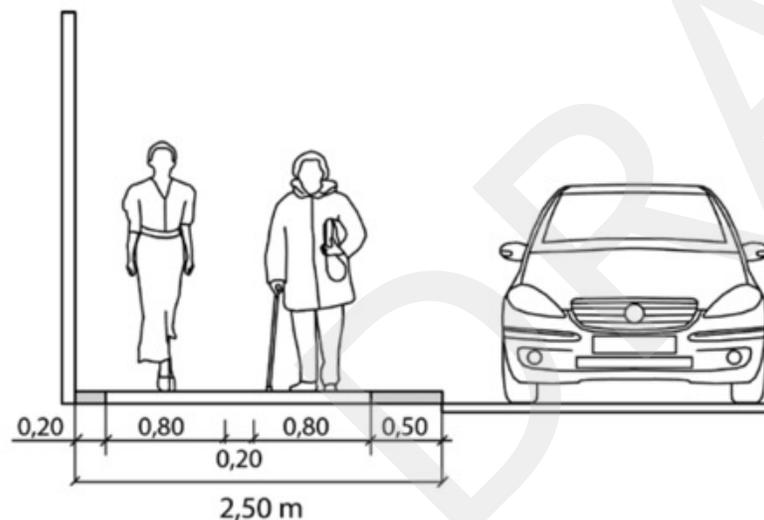
- **Wo müssen Gehwege vorhanden sein?**

- *“An angebauten Straßen sind Fußverkehrsanlagen überall erforderlich. Diese umfassen Anlagen für den Längs- und Querverkehr. Lücken in der Bebauung im Zuge einer ansonsten angebauten Straße dürfen die Grundausrüstung nicht unterbrechen.” (RASt, 6.1.6.1; EFA, 3.1.1)*
- *“In Wohnwegen mit sehr geringer Verkehrsbelastung und offener Wohnbebauung kann sich die Anlage von gesonderten Gehwegen erübrigen.“ (EFA, 3.2.1) In Wohnstraßen kann auf separate Gehwege verzichtet werden, „wenn eine Belastung von 50 Kfz in der Spitzenstunde (500 Kfz / 24h) nicht überschritten wird.“ Aber auch dann sollten „mäßige Fahrgeschwindigkeiten sichergestellt werden.“ (EFA, 3.1.2.3, vgl. 3.1.1)*

Gehwege und Gehwegbreiten /2 (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., 2002)

- **Wie breit müssen Gehwege sein?**

- **Das Grundmaß für den "Verkehrsraum" des Fußverkehrs ist auf den Begegnungsfall bzw. das Nebeneinandergehen von zwei Personen ausgerichtet und beträgt daher 1,80 Meter.** Es ist um je einen seitlichen Sicherheitsraum von 0,50 Metern Abstand zu einer Fahrbahn oder einem Längs-Parkstreifen und 0,20 Meter Abstand zu einer Einfriedung oder einem Gebäude zu ergänzen. **Dadurch ergibt sich ein "lichter Raum" bzw. als "Regelbreite" die absolute Mindestbreite für Seitenraum-Gehwege von 2,50 Metern.** (RASt, 6.1.6.1, vgl. 4.7)
- **Allgemein sollte der Seitenraum für die Nutzung durch mobilitätseingeschränkte Personen 2,70 m breit sein,** zusammengesetzt aus 2,00 m Begegnungsraum (2 x 0,90 m für Verkehrsteilnehmer*innen und 0,20 m Sicherheitsabstand), 0,50 m Abstand zur Fahrbahn und 0,20 m Abstand zu Haus oder Grundstück. (H BVA, 3.3.1)



Gehwege und Gehwegbreiten /3

(Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., 2002)

- **Was tun, wenn es zu wenig Platz gibt?**

- Ist innerhalb bebauter Gebiete zu wenig Platz für eine ausreichende Dimensionierung der Fußverkehrsanlagen vorhanden, so sind folgende Punkte zu prüfen, **um die Bereitstellung ausreichend breiter Fußverkehrsflächen mindestens nach dem abgeminderten**

Regelfall (2,10 m) zu ermöglichen:

- Verzicht auf Flächen für ruhenden Verkehr oder Lieferverkehr,
- Reduzierung der Anzahl der Fahrstreifen, Umstellung auf Einrichtungsverkehr,
- Verringerung der Fahrstreifenbreite bei gleichzeitiger Verminderung der Geschwindigkeit,
- **Verzicht auf Parkflächen,**
- Verzicht auf Flächen für den Radverkehr,
- Verzicht auf gesonderte Radverkehrsanlagen, dafür Anlage von Schutzstreifen. (EFA, 3.2.4)

Gemeinsame oder getrennte Fuß- und Radwege /1

e.V., 2002), (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., 2010)

- **Radfahren auf Gehwegen**

- Radfahren ist auf Gehwegen prinzipiell nicht zugelassen; Ausnahmen können erlassen werden. Grundsätzlich gilt: „Fahrzeuge müssen die Fahrbahn benutzen“ (StVO, § 2 (1)) und Fahrräder sind Fahrzeuge. Generelle Ausnahme sind „Kinder bis zum abgeschlossenen 8. bzw. 10. Lebensjahr“ (StVO § 2 (1) (5)), denen eine „Benutzungspflicht bzw. Möglichkeit des Gehweges“ (RASt, 5.1.2) eingeräumt wird. Darüber hinaus „[darf,] soweit ein Kind bis zum vollendeten achten Lebensjahr von einer geeigneten Aufsichtsperson [im Alter von mindestens 16 Jahren] begleitet wird, [...] diese Aufsichtsperson für die Dauer der Begleitung den Gehweg ebenfalls mit dem Fahrrad benutzen [...]“. Auf zu Fuß Gehende ist besondere Rücksicht zu nehmen. Der Fußgängerverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden. Soweit erforderlich, muss die Geschwindigkeit an den Fußgängerverkehr angepasst werden.“ (StVO, § 2 (5))

Gemeinsame oder getrennte Fuß- und Radwege /2

e.V., 2002), (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., 2010)

• Unter welchen Voraussetzungen kann das Radfahren auf Gehwegen zugelassen werden?

- Der Gehweg kann mit Zeichen 239 StVO „Sonderweg Fußgänger“ und Zusatzzeichen 102210 StVO „Radfahrer frei“ beschildert und damit für den Radverkehr freigegeben werden. (VwVStVO zu Zeichen 239 II.) Grundsätzlich geht es dabei hauptsächlich um die Zulassung des langsamen Radverkehrs, wobei der schnellere Radverkehr weiterhin die Fahrbahnen benutzen darf. Es gibt also im Gegensatz zur Beschilderung mit Zeichen 240 „gemeinsamer Fuß und Radweg“ keine Benutzungspflicht für den Radverkehr (vgl. Gemeinsame Geh und Radwege; Kapitel 7.3). „Zur Verminderung des Konfliktpotenzials durch schnell fahrende Radfahrer (Gefährdung der Fußgänger, Knotenpunktproblematik) ist im Bereich angebaute Straßen die Regelung ‚Gehweg / Radfahrer frei‘ (Zeichen 239 StVO in Verbindung mit Zeichen 1022-10 StVO) zu favorisieren, sofern Radverkehr auf der Fahrbahn noch vertretbar ist.“ (EFA, 3.1.2.5 und RAST, 6.1.6.4)
- Bezüglich der Mitbenutzung von Gehwegen durch den Radverkehr werden aus der Sicht der Verkehrsstärke des motorisierten Individualverkehrs (MIV) folgende Kriterien für die Freigabe festgelegt: „Sind bei Verkehrsstärken von 400 Kfz / h bis 1.000 Kfz / h keine Radverkehrsanlagen vorgesehen und beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit mehr als 30 km / h, wird der Gehweg für Radfahrer frei gegeben. Sind bei Verkehrsstärken von 400 Kfz / h bis 1000 Kfz / h Schutzstreifen vorgesehen, wird der Gehweg nicht für Radfahrer frei gegeben. Sind bei Verkehrsstärken von 800 Kfz / h bis 1800 Kfz / h Schutzstreifen vorgesehen, wird der Gehweg zusätzlich für Radfahrer frei gegeben.“ (RASt, 5.1.2) Bei Verkehrsstärken, die 1500 Kfz pro Stunde überschreiten, sollte überprüft werden, ob eine Freigabe des Gehweges für den Radverkehr vorgenommen werden sollte oder gegebenenfalls Radwege angelegt werden können (vgl. RAST, 6.3.5.9).

Gemeinsame oder getrennte Fuß- und Radwege /3 (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen

e.V., 2002), (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., 2010)

• Unter welchen Voraussetzungen kann das Radfahren auf Gehwegen zugelassen werden?

- „Als Anhaltswert für die Zulassung von Radfahrern auf dem Gehweg kann die verträgliche Fußgänger- und Radfahrerbelastung (pro Gehweg während der **stärker frequentierten Tageszeiten**) [... folgendermaßen] gelten“: **Bei einer nutzbaren Gehwegbreite von > 2,50 – 3,00 m beträgt die maximale Summe von Radfahrer*innen und Fußgänger*innen 70, wobei davon > 40 Fußgänger*innen sind.** Bei einer nutzbaren Gehwegbreite von > 3,00 4,00 m beträgt die maximale Summe von Radfahrer*innen und Fußgänger*innen 100, wobei davon > 60 Fußgänger*innen sind. Bei einer nutzbaren Gehwegbreite von > 4,00 m beträgt die maximale Summe von Radfahrer*innen und Fußgänger*innen 150, wobei davon > 100 Fußgänger sind. (EFA, 3.1.2.5, Tabelle 1)

Nutzbare Gehwegbreite	Summe: Rad- und Fußgänger*innen	davon Fußgänger*innen
> 2,50 – 3,00 m	70	> 40
> 3,00 – 4,00 m	100	> 60
> 4,00 m	150	> 100

Quelle: Tabelle nach EFA, 3.1.2.5, Tabelle 1

Gemeinsame oder getrennte Fuß- und Radwege /4

e.V., 2002), (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., 2010)

• Gemeinsame Geh- und Radwege

- Der gemeinsame Geh- und Radweg ist vor allem innerorts häufig Ursache für Konfliktsituationen. Nicht selten kommt es dabei zur Behinderung oder sogar Verletzung von Fußgänger*innen. Andererseits können Radfahrer*innen durch Fußgänger*innen verzögert und vor allem an Ein- und Ausfahrten sowie an Kreuzungen und Einmündungen durch rechtsabbiegende Kraftfahrzeuge gefährdet werden.

• Welche Ausschlusskriterien gibt es für gemeinsame Geh- und Radwege?

- „Für die gemeinsame Führung von Fußgänger und Radverkehr gelten folgende Ausschlusskriterien:
 - Straßen mit intensiver Geschäftsnutzung,
 - überdurchschnittlich hohe Nutzung des Seitenraums durch besonders schutzbedürftige Fußgänger (z. B. Menschen mit Behinderungen oder Mobilitätseinschränkungen, Kinder),
 - Hauptverbindungen des Radverkehrs,
 - starkes Gefälle (>3 %),
 - dichte Folge von unmittelbar an Gehwege mit Mindestbreiten angrenzende Hauseingänge,
 - zahlreiche untergeordnete Knotenpunkts- und Grundstückszufahrten bei beengten Verhältnissen,
 - frequentierte Bus oder Straßenbahnhaltestellen in Seitenlage ohne gesonderte Warteflächen,
 - Überschreitung der Einsatzgrenzen [...]“ (ERA, 3.6)
- Bei den schmalsten Gemeinsamen Geh- und Radwegen (2,50 m Nutzbreite zuzüglich Sicherheitstrennstreifen) darf das stündliche Gesamtaufkommen im Fuß und Radverkehr 70 Personen bzw. ca. 25 Fahrräder nicht überschreiten, bei breiteren Flächen (ab 4,00 m) ist jeweils ungefähr die doppelte Anzahl akzeptabel, also maximal 150 Personen bzw. 50 Fahrräder. (RASt, Tab. 27)

Bauabschnitte: Meinraum München West

(Immobilien Manager Verlag, 2022), (THOMAS DAILY, 2020)

(BAUWENS GmbH & Co. KG, 2022), (BAUWENS GmbH & Co. KG, 2023),



1. Bauabschnitt:

- 150 Wohnungen und sieben Stadthäuser (davon 63 Mietwohnungen)
- November 2022

2. Bauabschnitt:

- 94 Wohnungen und 14 Stadthäuser
- Oktober 2023

3. Bauabschnitt:

- 122 Wohnungen
- Herbst 2024

4. Bauabschnitt:

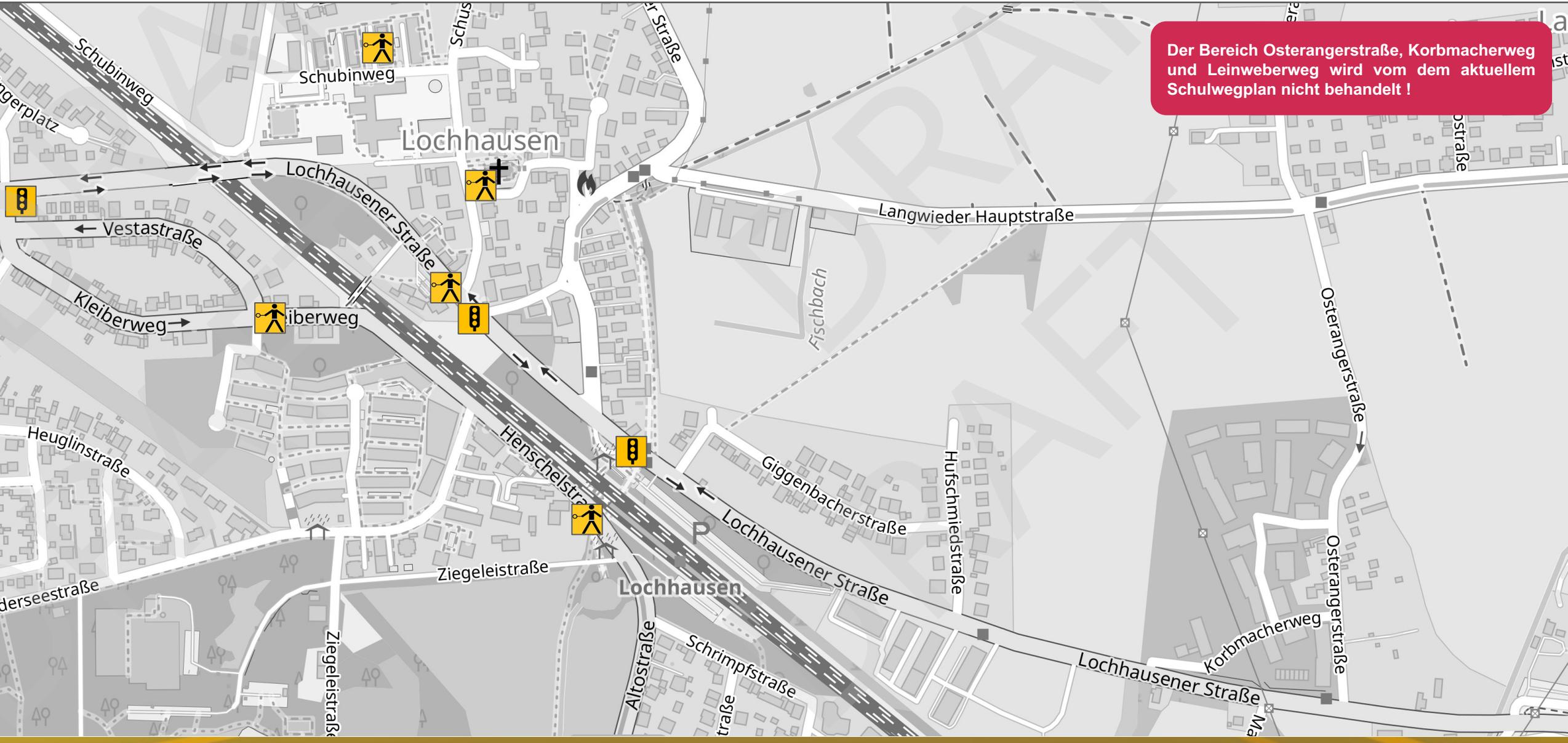
- N/A

Komplett: ~450 Wohnungen

Aktueller Schulwegplan (MÜNCHEN UNTERWEGS, 2023)

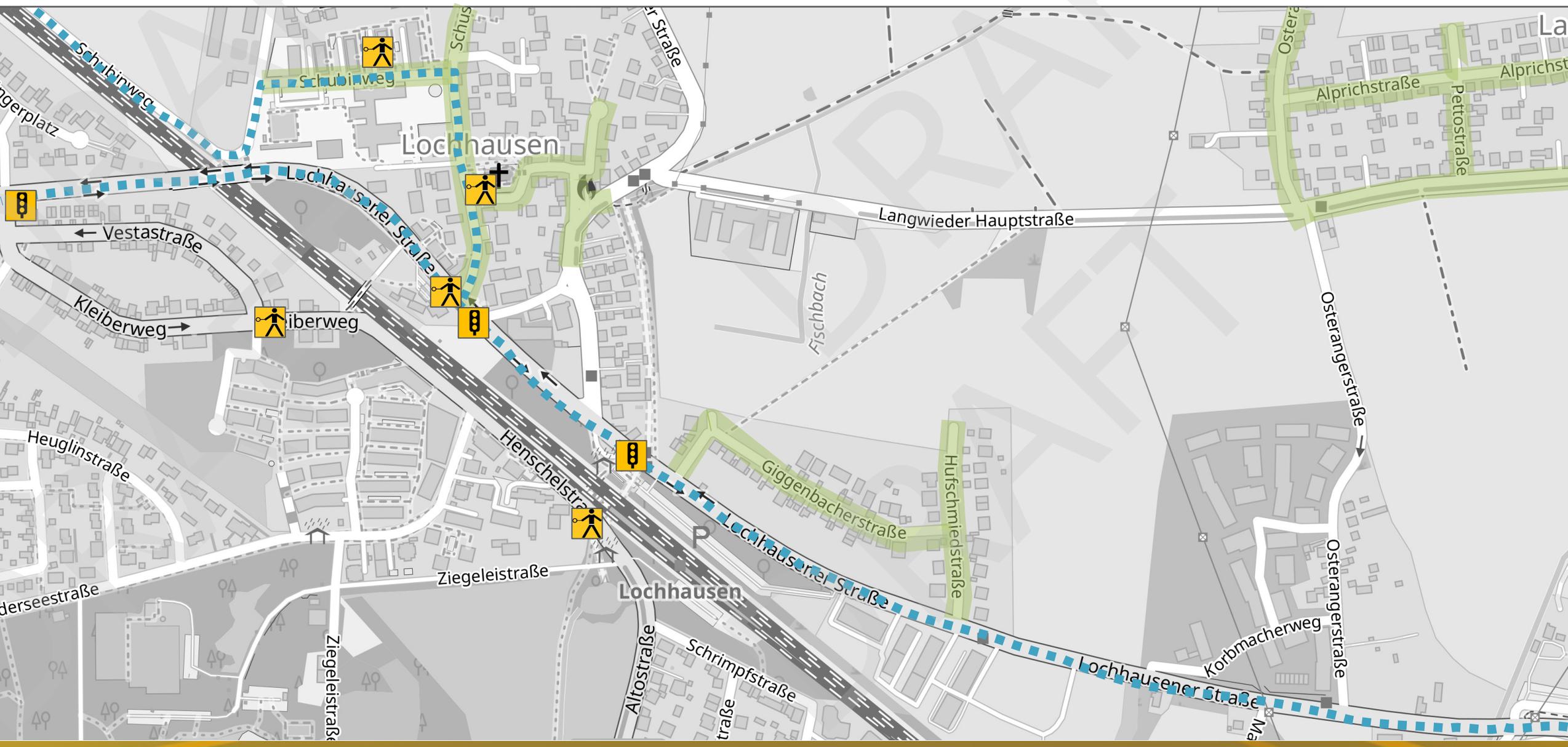
 Schulweghelfer*innen  Lichanlage

Der Bereich Osterangerstraße, Korbmacherweg und Leinweberweg wird vom dem aktuellem Schulwegplan nicht behandelt !



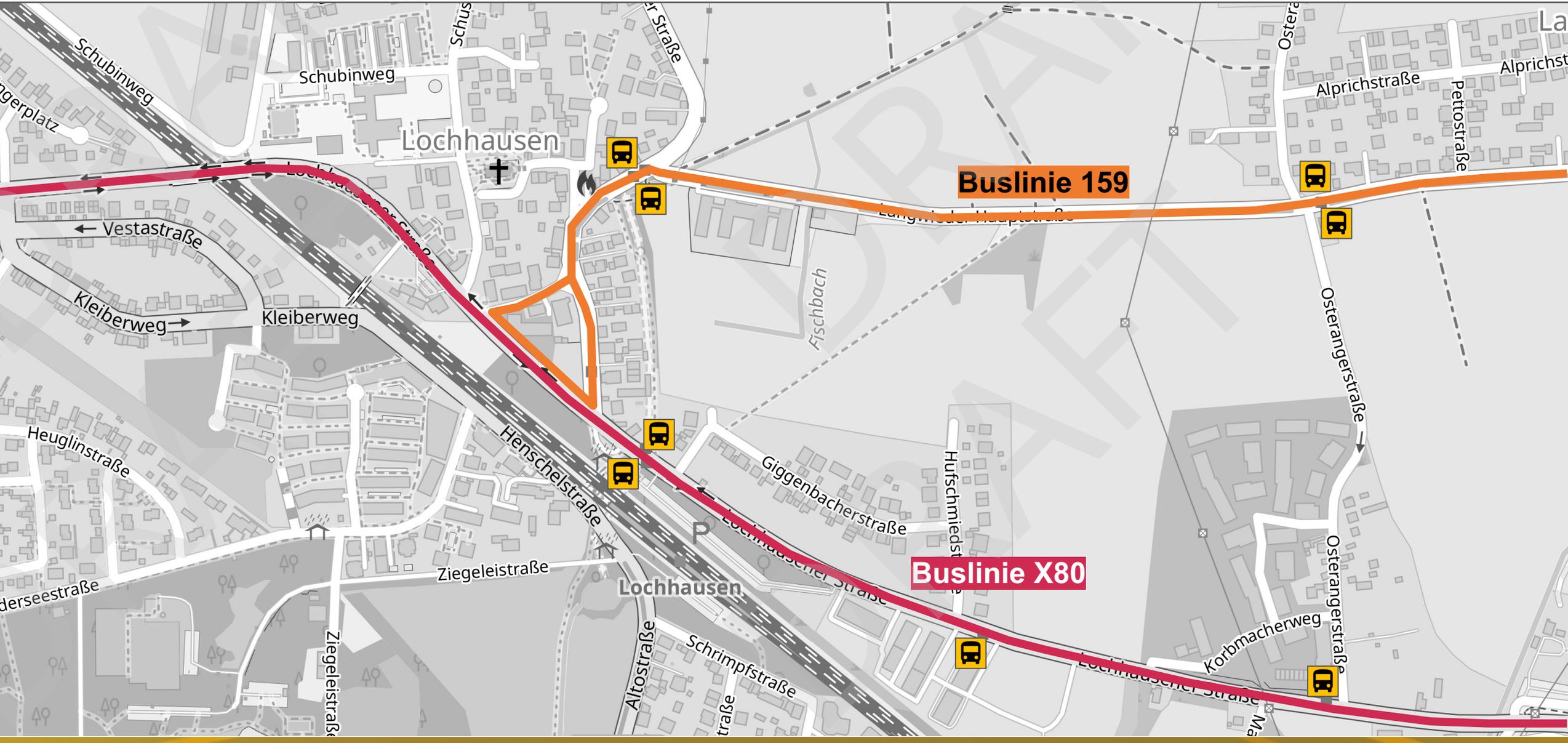
Aktueller Schulwegplan mit dem Fahrrad (MÜNCHEN UNTERWEGS, 2023)

- Tempo-30Zone
- Radweg
- Schulweghelfer*innen
- Lichtanlage



Aktueller Buslinienverkehr

 Bushaltestelle



Schulanfangs-/endezeiten, Buslinie, Abfahrzeiten und Umstiegzeiten

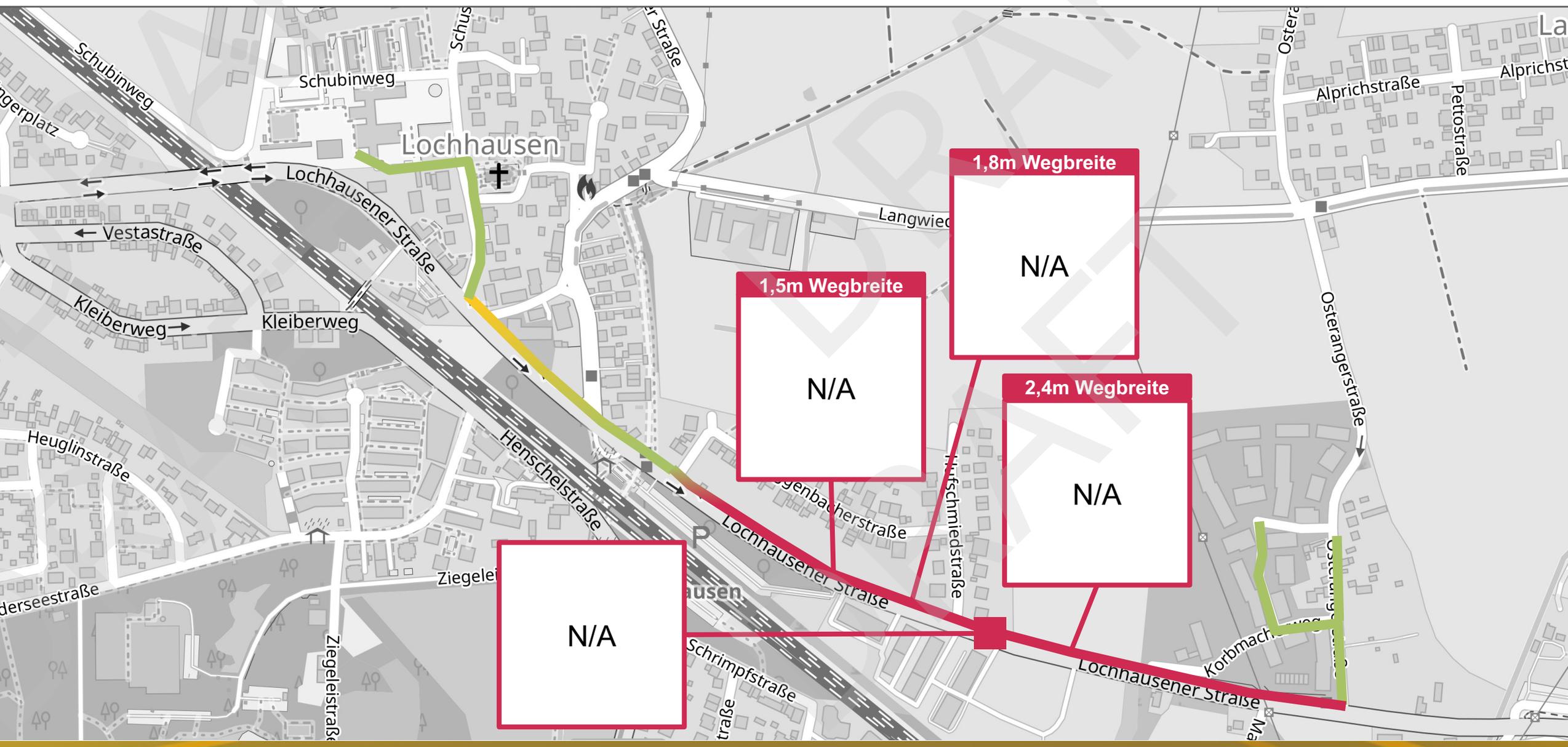
Schulanfang-/endezeit	Buslinie	Abfahrzeit	Umstiegzeit	Kommentar
08:00 Uhr	X80	7:23 Uhr	N/A	Busauslastung sehr hoch
11:15 Uhr	159	11:22 Uhr	7 Minuten	Die Umstiegzeit bedeutet eine Belastung für Kinder, da ein schnelles Bewegen erforderlich ist, besonders im Winter.
11:15 Uhr	X80	11:35 Uhr	20 Minuten	Nur 1/3 der Strecke mit Bus befahrbar, schwierige Straßenüberquerung
12:15 Uhr	159	12:22 Uhr	7 Minuten	Die Umstellungsphase bedeutet eine gewisse Belastung für Kinder, da ein schnelles Bewegen erforderlich ist, besonders im Winter.
11:15 Uhr	X80	12:35 Uhr	20 Minuten	Nur 1/3 der Strecke mit Bus befahrbar, schwierige Straßenüberquerung
13:00 Uhr	X80	13:15 Uhr	15 Minuten	Nur 1/3 der Strecke mit Bus befahrbar, schwierige Straßenüberquerung
14:00 Uhr	X80	14:15 Uhr	15 Minuten	Nur 1/3 der Strecke mit Bus befahrbar, schwierige Straßenüberquerung

* Alle Bushaltestellen haben kein Wartehäuschen, das an Schlechtwettertagen Schutz bietet.

Gefahren: Schulweg über Lochhausenerstraße /1

- **Starker PKW und LKW Verkehr (täglich ~25.000 Fahrzeuge) auf Lochhausenerstraße bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h.**
- **Gehwegbreite von 1.5m bis 2.4m (beidseitiger Verkehr).**
- **Kein Geländer zur Abgrenzung von Gehweg und Fahrstraße.**
- **Keine Ampelanlage, Zebrastreifen und Schulweghelfer*in bei Straßenübergang Bushaltestelle Korbmacherweg Richtung Puchheim → Moosach.**

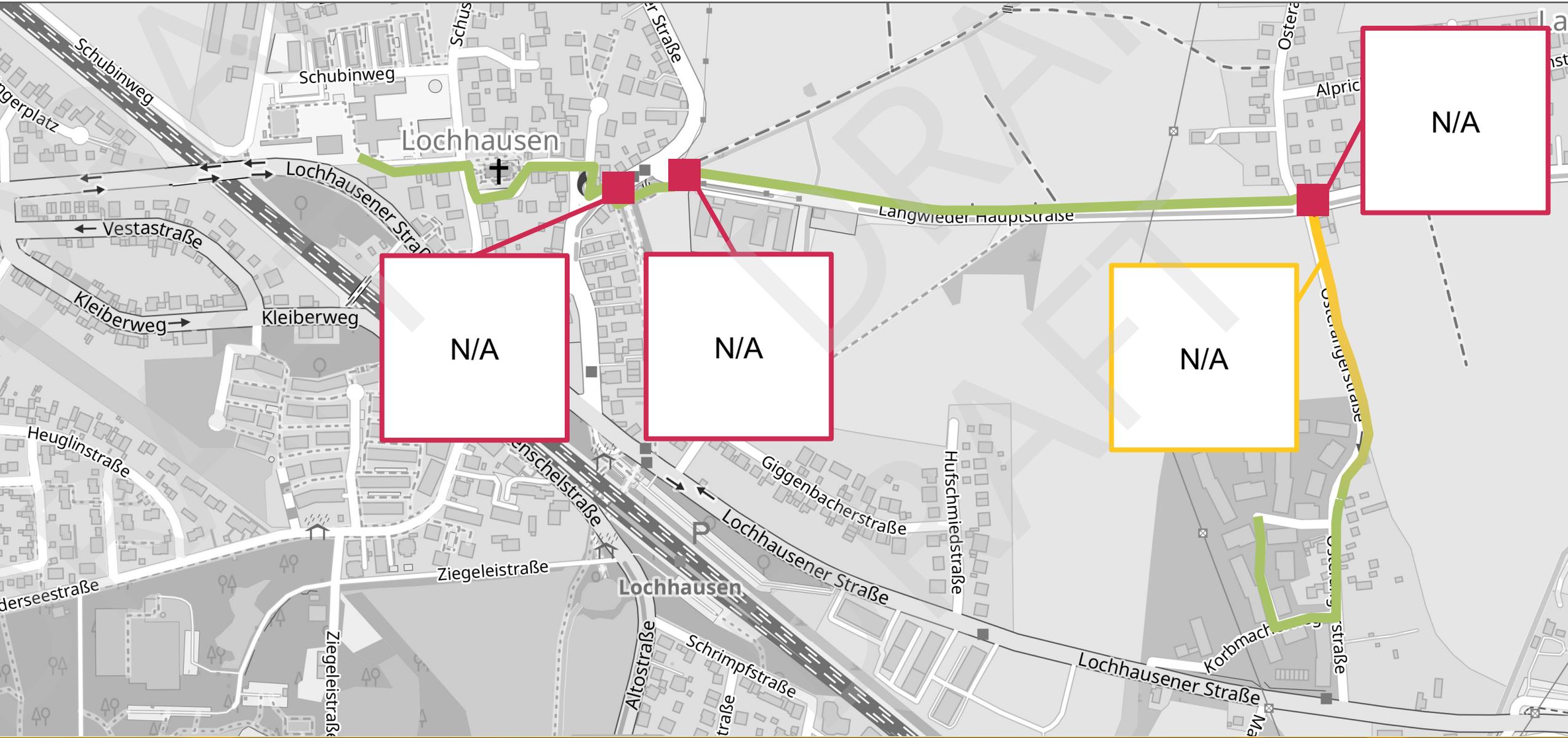
Gefahren: Schulweg über Lochhausenerstraße /2



Gefahren: Schulweg über Osterangerstraße-Langwiederhauptstraße /1

- **Kein Gehweg zwischen Kreuzung Osterangerstraße-Korbmacherweg und Langwiederhauptstraße**
 - Keine Straßenbeleuchtung
 - Straßenbreite von nur 2.8m.
 - Aktuelle Befahrung von PKWs, LKWs und Landwirtschaftsfahrzeugen.
- **Notwendigkeit von drei Straßenüberquerungen ohne Ampelanlagen, Zebrasreifen und Schulweghelfer*innen.**

Gefahren: Schulweg über Osterangerstraße-Langwiederhauptstraße /2



Zusammenfassung

- **Mobilitätsbedürfnisse von Kindern und Jugendlichen**
 - Wichtig für Stadtplanung und Schulwegsicherheit.
- **Gehwege und Gehwegbreiten**
 - Straßen mit Häusern benötigen Gehwege für Fußgängerverkehr.
 - Minimum 2,50 m Breite für Gehwegen erforderlich.
 - Möglichkeiten bei Platzmangel (z.B., Verzicht auf Parkflächen oder separate Radwege).
- **Gemeinsame oder getrennte Fuß- und Radwege**
 - Radfahren auf Gehwegen prinzipiell nicht zugelassen; Ausnahmen möglich.
 - Kriterien für gemeinsame Geh- und Radwege festgelegt.
- **Bauabschnitte: Meinraum München West**
 - Projekt umfasst verschiedene Bauabschnitte.
- **Aktueller Schulwegplan**
 - Behandlung des aktuellen Schulwegplans und des Schulwegplans mit dem Fahrrad.
- **Aktueller Buslinienverkehr und Schulanfangs-/endezeiten**
 - Berücksichtigung des aktuellen öffentlichen Verkehrssystems und Schulanfangs-/endezeiten.
- **Gefahren: Schulweg über Lochhausenerstraße und Osterangerstraße-Langwiederhauptstraße**
 - Identifizierung von Gefahren bei den Schulwegen, inklusive Verkehr, Gehwegbreite und Straßenüberquerungen.
- **Verweis auf frühere Maßnahmen zur Verbesserung der Schulwegsicherheit in Lochhausen.**



MÜNCHEN

OSTERANGERSTRAÙE-KORBMACHERWEG-LEINWEBERWEG

Referenzen

- BAUWENS GmbH & Co. KG. (2022). *Startschuss für dritten Bauabschnitt von meinraum München West – Bauwens*. <https://www.bauwens.de/news/startschuss-fuer-dritten-bauabschnitt-von-meinraum-muenchen-west>
- BAUWENS GmbH & Co. KG. (2023). *Zweiter Bauabschnitt des Projektes meinraum München West fertiggestellt – Eigentümer ziehen ein – Bauwens*. <https://www.bauwens.de/news/zweiter-bauabschnitt-des-projektes-meinraum-muenchen-west-fertiggestellt-eigentuemer-ziehen-ein>
- *Verordnung über die Schülerbeförderung (Schülerbeförderungsverordnung – SchBefV) in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. September 1994* (GVBl. S. 953), BayRS 2230-5-1-1-K. Retrieved 13 October 2023, from <https://www.gesetze-bayern.de/Content/Document/BaySchBefV>
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (2002). *Empfehlungen für Fußgängerkehrsanlagen (EFA)*. FGSV-Verlag, Köln. <https://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/46981/>
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (2010). *Empfehlungen für Radkehrsanlagen*. FGSV-Verlag, Köln. <https://www.fgsv-verlag.de/era>
- Andreas Schwarzbauer. (2022, November 23). Weil eine Unterführung für den Stadtteil noch dauert, fordert der BA Sofortmaßnahmen. <https://www.tz.de/muenchen/stadt/hallo-muenchen/muenchen-kinder-schule-weg-sicherheit-gehweg-tunnel-unterfuehrung-lochhausen-91932246.html>
- Immobilien Manager Verlag. (2022). *München: 122 neue Wohnungen in Lochhausen*. Immobilienmanager. <https://www.immobilienmanager.de/wohnquartier-in-muenchen-lochhausen-waechst-04082022>
- Institut für Stadtbauwesen RWTH Aachen. (2005). *Mobilitätsbedürfnisse von Kindern und Jugendlichen im Straßenverkehrs- und Baurecht*. <https://backend.orlis.difu.de/server/api/core/bitstreams/26526842-020b-4ef3-9169-1e87967f5250/content>
- MÜNCHEN UNTERWEGS. (2023). *Das digitale Schulwegportal*. <https://muenchenunterwegs.de/angebote/das-digitale-schulwegportal>
- THOMAS DAILY. (2020). *München: Bauwens plant 450 Wohnungen*. <https://www.thomas-daily.de/td-morning-news/1343974-muenchen-bauwens-plant-450-wohnungen/>