

Altstadt für alle!

Konzept zur Neuaufteilung des öffentlichen (Park-) Raums in der Altstadt München



Altstadt für alle!
Konzept zur Neuaufteilung des öffentlichen (Park-) Raums
in der Altstadt München - Plan für den öffentlichen Raum und Mobilität
im Rahmen von MoveRegioM

Im Auftrag von:



muenchenunterwegs.de

Gefördert durch:



Gutacherteam:



Projektteam:
Andreas Røhl — Projektleitung - Gehl
Leon Legeland — Projektmanagement - Gehl
Ueli Isenschmid — Stadtplaner - Gehl
Yaxin Wang — Urban Design - Gehl
Sophia Winder — Projektassistenz - Gehl
Dr. Sonja Rube — Projektleitung - USP
Heidi Majewski — Raumplanerin - USP
Bärbel Hinterberger — Partizipation & Transformation - USP
Tim Schneider — Raumplaner - USP
Judith Schwandner — Partizipation & Transformation - USP
Adrian Drumm — Werkstudent - USP
Christian Scheler — Verkehrsplaner - 1komma2

Wenn nicht anders vermerkt, sind alle Grafiken und Fotos von Gehl im Auftrag der Landeshauptstadt München erstellt worden.

Inhalt

	Vorwort	3
0.	Einführung	5
1.	Vision: Altstadt für alle!	10
1.1	Vision des Innenstadtkonzepts	12
1.2	Unser Auftrag: Altstadt für alle!	13
2.	Stadtleben für alle!	15
2.1	Altstadt als Zuhause	16
2.2	Altstadt als Konsum- und Versorgungsort	17
2.3	Altstadt als Dienstleistungsort	18
2.4	Altstadt als Arbeits- und Lernort	19
2.5	Altstadt als Touristenmagnet	20
3.	Öffentliche Räume für alle!	24
3.1	Grünflächen und grüne Infrastruktur	28
3.2	Plätze und Boulevards	31
3.3	Blaue Infrastruktur	34
4.	Mobilität für alle!	38
4.1	Altstadt zu Fuß	39
4.2	Altstadt mit Bus, Bahn und Taxi	47
4.3	Altstadt mit dem Rad und anderer Mikromobilität	55
4.4	Altstadt für Güter und Waren	65
4.5	Altstadt mit dem Auto	70
5.	Synthese	105
5.1	Plan für den öffentlichen Raum und Mobilität	106
5.2	Fokusräume	109
5.3	Wie und wo geht es weiter?	132
6.	Methodik und Prozess	139

Vorwort

Vorwort

Die Münchner Altstadt ist ein bedeutender Ort: Sie ist täglich Anlaufpunkt für Menschen sowohl aus der Stadt als auch aus der Region – sowie für Gäste aus aller Welt. Vielfältige Ansprüche wie Wohnen, Arbeiten, Einkaufen, Versorgung, Kultur und Tourismus treffen hier aufeinander. Bei diesem Aufeinandertreffen unterschiedlichster Nutzungen kämpft die Altstadt um die wichtigste und endlichste Ressource: Raum zum Leben.

Da der Platz in der Altstadt begrenzt ist, ist seine Umverteilung unerlässlich. Dies ist – nicht nur auf die Münchner Altstadt bezogen – der zentrale Leitgedanke unserer „Mobilitätsstrategie 2035“. Insbesondere in der urbanen und dicht bebauten Altstadt ist es von großer Bedeutung räumliche Konflikte zu lösen und den verfügbaren Raum so zu verteilen, dass alle und nicht nur einige davon profitieren – im Sinne einer „Altstadt für alle“.

Mit dem Projekt „Altstadt für alle“ kam und kommt das Mobilitätsreferat dem Stadtratsauftrag nach, zu untersuchen, wie der öffentliche Raum der Altstadt künftig neu und innovativ organisiert und gestaltet werden kann. Das vorliegende Konzept „Altstadt für alle“ legt den Grundstein für eine Neuordnung und Umgestaltung des öffentlichen Straßenraums, um den zuvor beschriebenen vielfältigen Nutzungsansprüchen gerecht zu werden.

Mit Gehl Architects aus Kopenhagen und USP Projekte GmbH konnten wir ein erfahrenes, interdisziplinäres Team gewinnen, das uns bei dieser Herausforderung unterstützt hat.

Um die besten Lösungen zu entwickeln, benötigen wir jedoch nicht nur fachlich versierte Gutachter*innen, sondern alle Perspektiven – aus der Gesellschaft, der Wissenschaft, der Politik, der Kultur und der Wirtschaft. Ein Projekt dieser Tiefe und Reichweite gelingt nur mit einem intensiven, vielfältigen Beteiligungsprozess. Daher freut es uns sehr, dass das Konzept von zahlreichen Bürger*innen und unterschiedlichen Stakeholdern intensiv begleitet wurde.

Wir haben mit dem Konzept „Altstadt für alle“ eine Art Werkzeugkoffer zusammengestellt, den wir künftig nutzen und mit dem wir die Altstadt Stück für Stück umgestalten können.

Das Konzept gibt uns somit die Richtung vor, nun geht es in die Konkretisierung und die Prüfung der Umsetzbarkeit. Wir schauen uns im nächsten Schritt jede einzelne Straße an und freuen uns darauf, eine Altstadt für alle umzusetzen.



Mobilitätsreferent Georg Dunkel

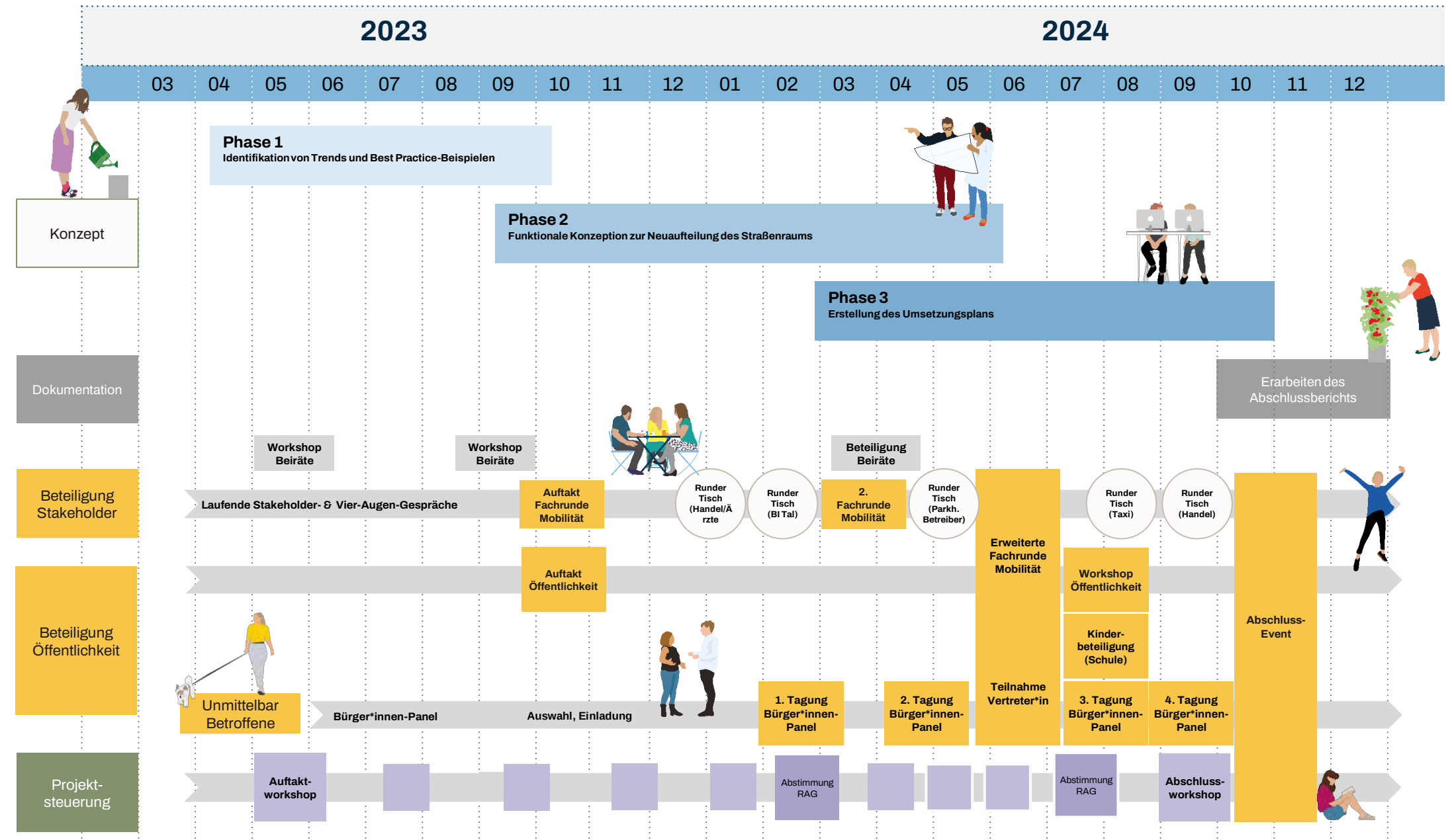
00

Einführung

Dieses Kapitel beschreibt den Hintergrund und Ziel des Projekts Altstadt für alle. Bestehende Konzepte und Grundlagen auf die das Altstadt für alle Konzept aufbaut werden kurz beschrieben.

Prozess und Beteiligung

- Der Erstellungsprozess des Konzept basiert auf einem umfangreichen und vielseitigen Beteiligungsprozess
- Die nebenstehende Grafik fasst den Erstellungs- und Beteiligungsprozess zusammen
- Eine detaillierte Beschreibung der einzelnen Beteiligungsformate und -veranstaltungen findet sich in Kapitel 7
- Der Beteiligungsprozess wurde durch das Münchner Büro USP Projekte GmbH geleitet und durch Gehl aus Kopenhagen fachlich unterstützt



Hintergrund

Die Münchner Altstadt ist sehr belebt und beliebt. Vielfältige Ansprüche wie Wohnen, Arbeiten, Einkaufen, Versorgung, Kultur und Tourismus treffen hier aufeinander. In dem Projekt "Altstadt für alle" wird untersucht, erkundet und diskutiert, wie der öffentliche Raum der Altstadt künftig neu und innovativ gestaltet werden kann.

Das Stadtzentrum soll zu einem Ort der Begegnung für alle werden, wobei die vielfältigen Bedürfnisse dieses dicht besiedelten Raumes berücksichtigt werden sollen, ohne seine Erreichbarkeit einzuschränken.

Das Konzept "Altstadt für alle" will den Grundstein für die Neuordnung und Neugestaltung des öffentlichen (Park-)raums legen und die Potenziale der frei werdenden Flächen im Blick haben.

Der Stadtrat hat sich dazu bekannt, die Parkplätze für Autos in der Altstadt neu zu ordnen und stufenweise zurückzubauen, um so Platz für neue Nutzungen und mehr Aufenthaltsqualität zu schaffen.

Das "Konzept zur Neuaufteilung des öffentlichen (Park-) Raums in der Altstadt München" wurde durch das Mobilitätsreferat der Landeshauptstadt München beauftragt und wird durch MoveRegioM und das Bundesministerium für Bildung und Forschung finanziert.

Auftragnehmer und Gutachter sind das Kopenhagener Büro Gehl und das Münchner Büro USP Projekte GmbH.



Foto: Jan Antonin Kolaj, unsplash

Bestehende Konzepte und Gutachten

Bestehende Konzepte und Grundlagen für dieses Konzept - Altstadt für alle!

Das Konzept "Altstadt für alle" knüpft an das "integrierte Handlungsraumkonzept Münchner Innenstadt" des Referats für Stadtplanung und Bauordnung an und umfasst darüber hinaus die Themen Parken, öffentliche Feinerschließung, Freiraum und Logistik.



Städtebauliches Verkehrskonzept Parkraum

Der Stadtrat hat im Dezember 2020 ein Zielbild zum Parkraum in der Altstadt beschlossen: Die Parkplätze an den Straßen sollen sukzessive zurückgebaut werden und wenige Parkmöglichkeiten übrigbleiben. Die Erreichbarkeit für die Nutzer*innen der Altstadt bleibt weiterhin erhalten. Außerdem sind Ausnahmen u.a. für Anwohnende, Menschen mit Mobilitätseinschränkung, den Lieferverkehr sowie Taxis vorgesehen. Das vorliegende Dokument ist das Konzept zur Neuaufteilung des öffentlichen (Park-) Raums.

Integriertes Logistikkonzept für München – Fokusraum Altstadt

Das innerstädtische Logistikkonzept Münchens soll dazu dienen, den Lieferverkehr in der Stadt effizienter, nachhaltiger und umweltfreundlicher zu gestalten. Es zielt darauf ab, den steigenden Lieferverkehr in der Stadt zu bewältigen und gleichzeitig die Belastung für die Umwelt und die Lebensqualität der Bewohner*innen und Besucher*innen zu reduzieren.



Konzept zur öffentlichen Feinerschließung

Mit diesem Konzept verfolgt die Stadt das Ziel, dass sich alle innerhalb der Altstadt kleinräumig und oberirdisch auch ohne Auto fortbewegen können. Dabei werden zum Beispiel Busrouten festgelegt, welche die Erreichbarkeit der Altstadt ergänzen. Das Angebot richtet sich vor allem an diejenigen Menschen, die nur geringe Wegelängen zu Fuß zurücklegen können.



Freiraumquartierskonzept Innenstadt

Das Freiraumquartierskonzept des Referats für Stadtplanung und Bauordnung zeigt Leitbilder, Potenziale sowie Visionen für die weitere Freiraumentwicklung der Innenstadt. Um Freiräume zu sichern und diese auszuweiten, sieht dieses Konzept ein "grünes Netz" über der Innenstadt mit Grünflächen, Plätzen und Boulevards, Mikroplätzen, Gassen und Innenhöfen vor.



Aufbau des Konzepts



Das Konzept teilt sich in sechs Kapitel auf:

01

Vision: Altstadt für alle!

Dieses Kapitel fasst die Vision für die Altstadt auf Basis des Innenstadtkonzepts zusammen.

02

Stadtleben für alle!

In diesem Abschnitt werden mobilitätsbezogene Analysen zu den Themen Wohnen, Arbeiten, Einzelhandel, Bildung, Gesundheit und der entsprechenden Handlungsbaukasten präsentiert.

03

Öffentliche Räume für alle!

Hier werden mobilitätsbezogene Analysen zu den Themen Grün- und Freiraum inklusive Grüner und Blauer Infrastruktur erläutert, ergänzt durch den entsprechenden Handlungsbaukasten.

04

Mobilität für alle!

Dieses Kapitel zeigt Analysen zu Fuß-, Rad-, ÖPNV-, Logistik- und Autoverkehr sowie zum Parken in der Altstadt und den entsprechenden Handlungsbaukasten.

05

Synthese

In diesem Kapitel werden die unterschiedlichen Nutzungsansprüche übereinander gelegt und in einem Plan vereint. Anhand von Fokusräumen wird der Handlungsbaukasten in einer detaillierteren Maßstabsebene getestet.

06

Methodik und Prozess

Dieses Kapitel bietet eine umfassende Beschreibung der durchgeführten Beteiligungsveranstaltungen und des Erstellungsprozesses.

Jedes Kapitel hat eine eigene Farbe. Auf den Kapitelseiten kann per Klick auf die farblichen Kacheln zwischen den Kapiteln gesprungen werden.

Die **Farbe** des Seitenrandes zeigt, welche Inhalte gezeigt werden.

Die **Bestandsanalyse** zeigt aktuelle Nutzungsansprüche in der Münchner Altstadt, die Auswirkungen auf Mobilität und den öffentlichen Raum haben. Es werden Herausforderungen und Chancen dargestellt.

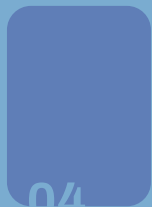
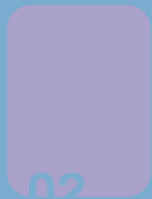
Hinweise der Beteiligung werden in den jeweiligen thematischen Kapiteln präsentiert. Diese basieren auf den durchgeführten Beteiligungsveranstaltungen im Zuge der Konzepterstellung, aber auch auf Studien und Beteiligungsprozessen in parallel laufenden Projekten.

Im **Handlungsbaukasten** sind Maßnahmenvorschläge dargestellt, wie identifizierte Herausforderungen in der Altstadt angegangen werden können. In Zielbildern sind verortbare Inhalte aus dem Handlungsbaukasten im Plan dargestellt. Der Handlungsbaukasten wird zusätzlich durch kleine Grafiken visualisiert. Diese sind nicht ortsgebunden und keine konkreten Lösungsvorschläge.

Best Practice Beispiele zeigen, wie an anderen Orten in der Welt und in München mit ähnlichen Herausforderungen umgegangen wurde. Diese Beispiele dienen der Veranschaulichung und Inspiration und sollen im Münchner Kontext gesehen werden. .

01

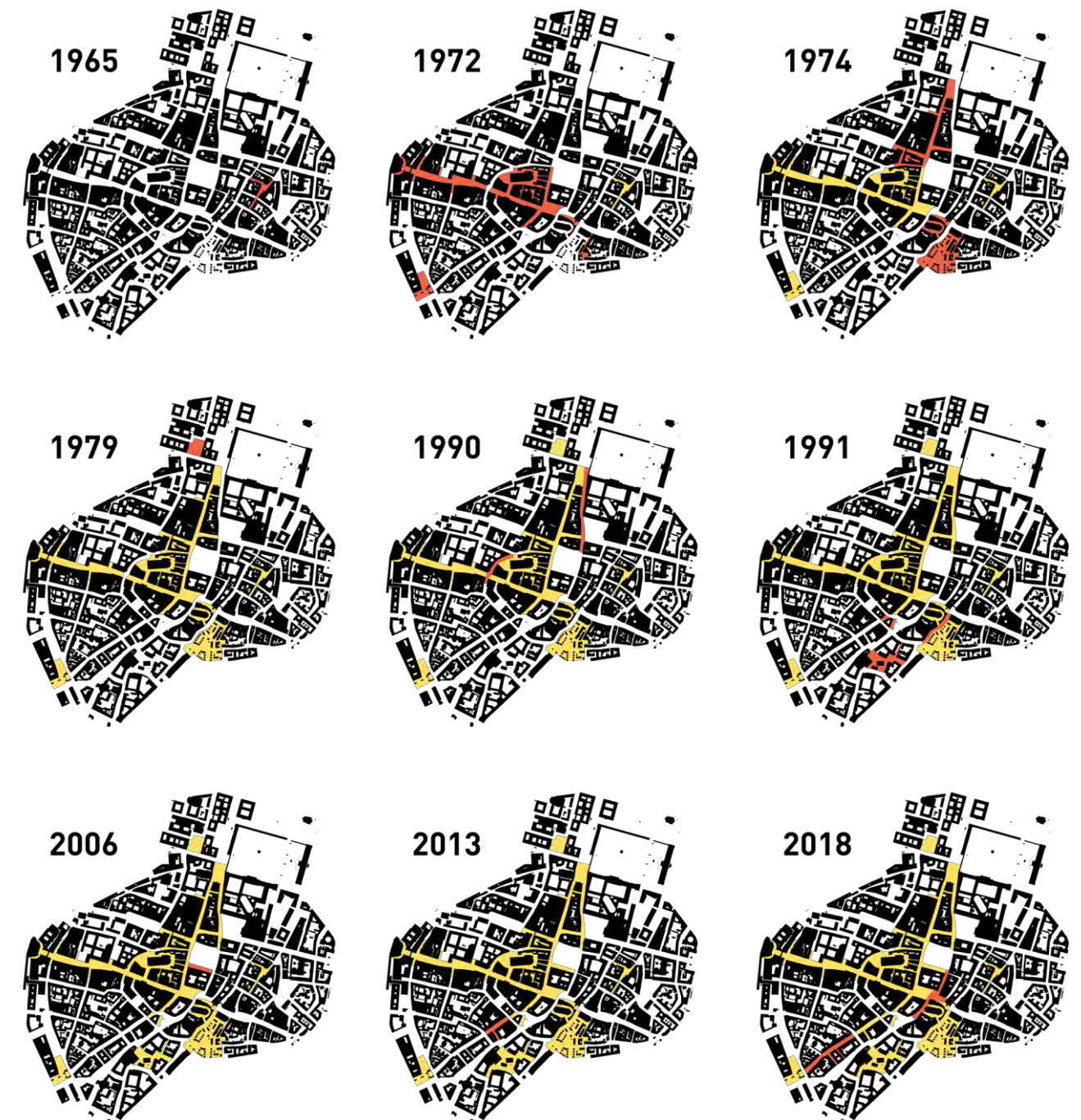
Vision: Altstadt für alle!



In diesem Kapitel wird die Vision einer “Altstadt für alle” beschrieben.

Die Altstadt als Ort des ständigen Wandels

- Die Orlandostraße und das Platzl wurden 1965 als erste städtische Räume vom fließenden und ruhenden Autoverkehr befreit
- Die Kaufinger Straße wurde 1972 als erste Fußgängerzone Münchens eröffnet
- Die Umverteilung des öffentlichen Raums war ein wesentliches Element, die Altstadt Münchens zu einem der meistbesuchten und beliebtesten Orte in der Stadt und im Freistaat Bayern zu machen
- In weiten Teilen der Altstadt dominiert jedoch weiterhin der fließende und ruhende Autoverkehr
- Der hohe Anteil an versiegelten Flächen und steigende Temperaturen führen zu städtischen Wärmeinseln
- Es wird zukünftig mehr grüne und blaue Infrastruktur aufgrund des Klimawandels benötigt



Vision des Innenstadtkonzepts

Im Rahmen des Innenstadtkonzepts wurde eine Vision für die Münchner Innenstadt 2040 formuliert

Klimaneutral, gemeinwohlorientiert und innovativ

Die untenstehenden Zitate zeigen Auszüge aus der Vision des Innenstadtkonzepts die eine besondere Relevanz für dieses Konzept haben

“Münchens Innenstadt steht für ein gutes Lebensgefühl”

“München ist seit 2035 klimaneutral”

“Herstellung der Barrierefreiheit ist erreicht und Inklusion wird gelebt”

“Die Freiräume und der öffentliche Raum sind mit Grünflächen und Bäumen durchzogen”

*“Eines hat der öffentliche Raum mit den vielen Plätzen und Grünflächen gemeinsam: eine qualitätvolle, zukunftsfähige Gestaltung mit einem Auge fürs Detail, an welchen das Wohlbefinden der Nutzer*innen an erster Stelle steht”*

“Ganz besonders viele kleine Plätze und Grünflächen, die vormals nur Parkplätze oder Kreuzungen waren, beleben das Bild und tragen zur Klimaanpassung bei”

“Die Freiräume sind multifunktional, barrierefrei, inklusiv und ökologisch wertvoll”

“Zur Disposition stehende Gebäude werden nicht mehr abgebrochen - sondern weitergebaut”

“Erdgeschosse werden teilweise zu öffentlichen Räumen erklärt oder eine öffentliche Zugänglichkeit gesichert”

“Der Altstadttring ist keine Verkehrsschneise mehr, sondern, wie zu Beginn des 19. Jahrhunderts, ein grüner Boulevard”

“Die Altstadt ist vorwiegend autofrei”

“Kfz-Stellplätze sind gebündelt in Quartiersgaragen untergebracht”

*Die gesamte Innenstadt ist fahrrad- und fußgängergerichtet gestaltet und die Münchner*innen bewegen sich durch die Innenstadt - sicher, komfortabel und barrierefrei auf weitgehend autofreien sowie begrünten und klimaangepassten Verkehrswegen, die nicht überhitzen.*

Quelle: Landeshauptstadt München (2024): Zukunftsvision für die Münchner Innenstadt 2040. In: Integriertes Handlungsraumkonzept Innenstadt (INKO). München.

Die Münchner Innenstadt 2040

klimaneutral, gemeinwohlorientiert und innovativ



Unser Auftrag: Altstadt für alle!

Schlüsselkomponenten dieses Konzepts:

- Ein Viertel für alle (Anwohner*innen, Besucher*innen, Beschäftigte, Lieferanten...)
- Verbesserungen und Aufwertung des öffentlichen Raums, Steigerung der grünen Infrastruktur und Klimaanpassung
- Verbesserung der Geh- und Radfahrbedingungen
- Logistik und Dienstleistungen, die funktionieren
- Erreichbarkeit und Erschließung auch mit dem Auto gewährleisten
- Eine Neuordnung und Reduzierung der Parkplätze auf der Straße als Möglichkeitsraum für (andere) Umgestaltungen

Unser Ansatz:

Es geht nicht um Fahrräder... Es geht nicht um Autos...

Es geht um eine lebenswertere Altstadt für alle!

Es geht um einen Beitrag für ein nachhaltigeres und lebenswertes München!

- Aktiv neue Lösungen gestalten
- Dateninformiert arbeiten, anstatt zu vermuten
- Gelebte Erfahrung der täglichen Nutzer*innen ("Betroffenen") einbeziehen
- Individualität der Straßen und Plätze berücksichtigen



Wer sind “alle”?

- Vielfältige Nutzer*innenprofile, die das städtische Leben in der Altstadt prägen
- Raum- und Mobilitätslösungen müssen unterschiedlichste Bedürfnisse berücksichtigen, um inklusiv und effektiv zu sein
- Nutzungsmuster und Anforderungen variieren stark, von barrierefreiem Zugang für Menschen mit Behinderungen, Lieferanten und Handwerker*innen, die die Altstadt am Laufen halten, bis hin zu sicheren und attraktiven Wegen für alle, insbesondere Kinder und Senioren
- Ein umfassendes Verständnis und eine gezielte Ansprache dieser vielfältigen Nutzergruppen sind entscheidend für die Planung und Umsetzung einer nachhaltigen, attraktiven und gerechten Altstadt
- Im Rahmen des Beteiligungsprozesses wurde versucht alle Nutzergruppen gezielt und aktiv zu beteiligen (Siehe [Kapitel 6](#))



Anwohnende



Lieferant*innen



Senior*innen



**Menschen mit
Behinderungen**



Handwerker*innen



Jugendliche



Taxikunden



Kinder



Patient*innen



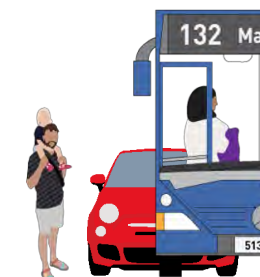
**Menschen auf
der Durchreise**



Beschäftigte



**Gewerbetreibende &
Ladenbesitzer*innen**

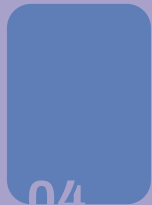
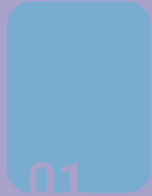


Besucher*innen



Kunden





Stadtleben für alle!

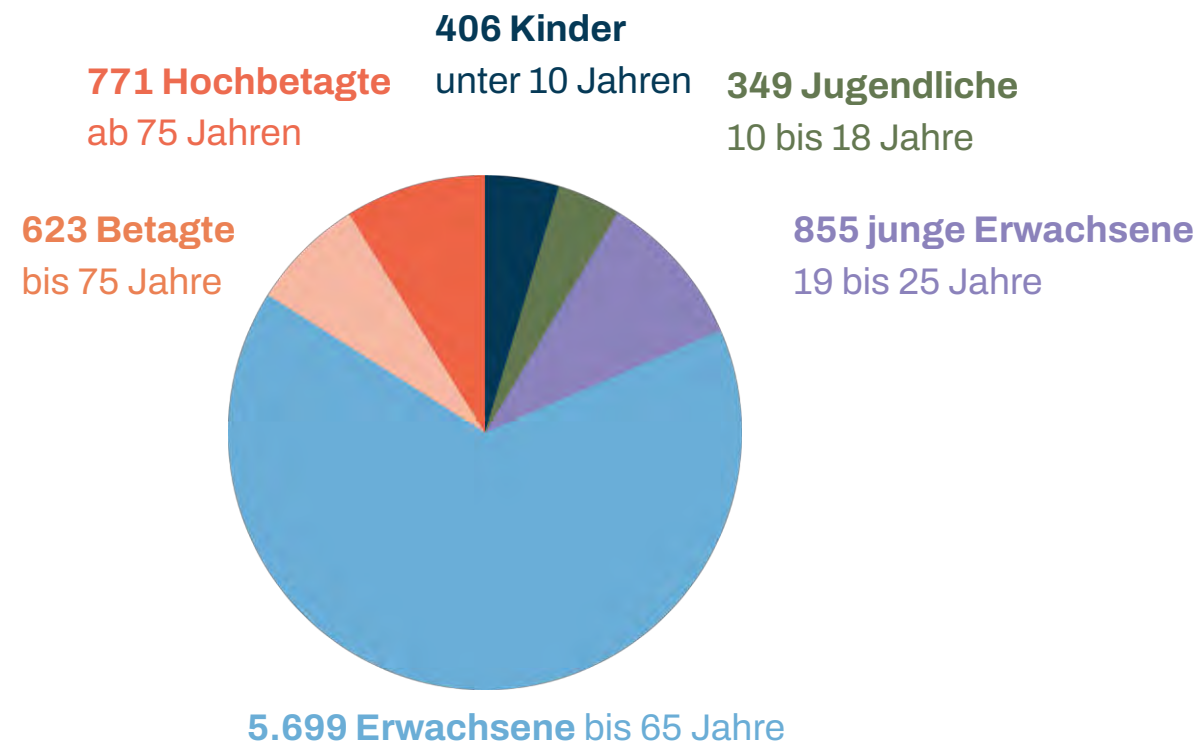
Stadtleben für alle! Dieses Kapitel zeigt mobilitätsbezogene Analysen zu den Themen Wohnen, Arbeiten, Einzelhandel, Bildung, Gesundheit und den entsprechenden Handlungsbaukasten. Detaillierte Analysen finden sich im Innenstadtkonzept.

Altstadt als Zuhause

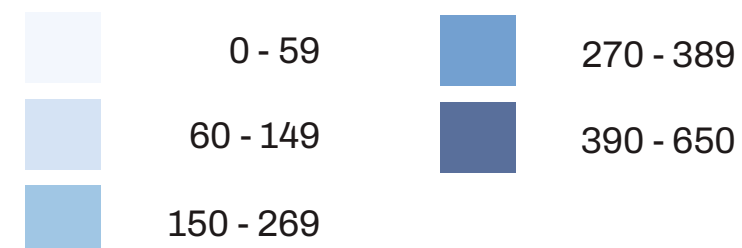


- Für 8.700 Münchner*innen ist die Altstadt das Zuhause
- In der Altstadt variiert die Wohndichte stark
- Gebiete mit einer hohen Einwohnerdichte weisen den größten Anteil an Parkplätzen im Straßenraum auf (Vergleich Seite [86](#))
- Die Altstadt hat einen geringen Anteil an privaten / halböffentlichen Freiflächen im Wohnumfeld (nutzbare Innenhöfe oder andere gemeinschaftlich nutzbare Flächen)
- Viele Innenhöfe werden als Stellplätze genutzt, sind stark versiegelt - es fehlt an wohnortnahen Aufenthalts- und Spielbereichen

8.702 Einwohner*innen (Stand Ende 2022)



Einwohner*innen pro Baublock

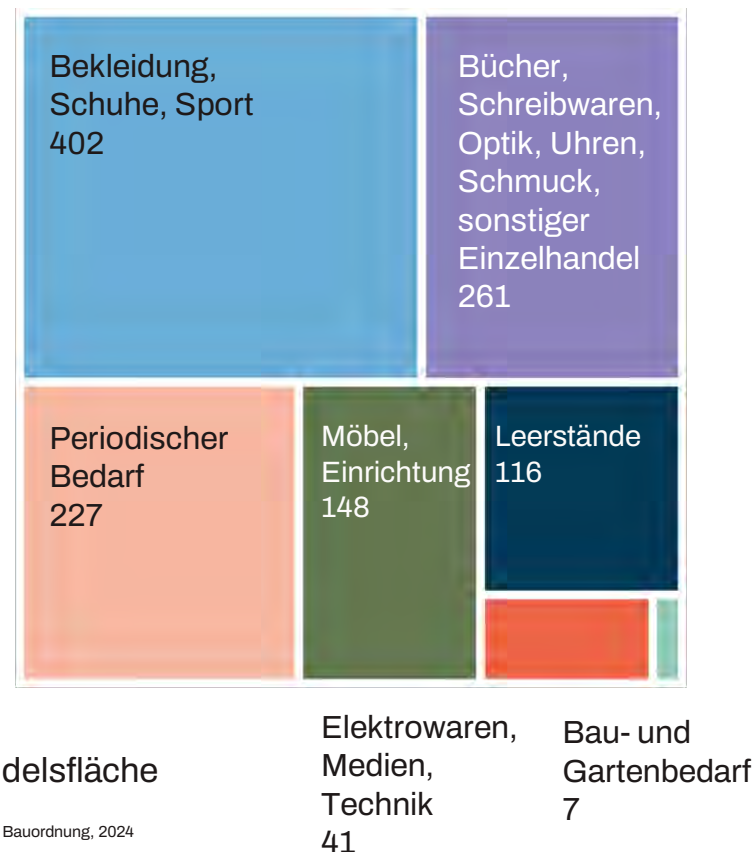


Quelle: Mobilitätsreferat Landeshauptstadt München, 2023

Altstadt als Konsum- und Versorgungsort



- Einkaufen, Gastronomie, Geselligkeit sowie soziale und kulturelle Betätigungen sind der Hauptgrund für einen Besuch der Altstadt
- Traditionshäuser sind Landmarken und Identifikationspunkte
- Die Altstadt ist in Bezug auf den Einzelhandel noch eine "Insel der Glückseligkeit": ausdifferenziertes Ladengefüge, welches die gesamte Bandbreite des Angebotes abbildet
- Konkurrenz des Online-Shopping erfordert Anpassungen
- Entwicklung hin zu erlebnisorientiertem Shopping, Betonung der Lokalität/Community, Attraktivität des öffentlichen Raums sowie Verbesserung der Erreichbarkeit durch Verkehrs- und Infrastrukturmaßnahmen



1.086 Verkaufsstellen

325.500 m² Einzelhandelsfläche

Quelle: Innenstadt-konzept, Referat für Stadtplanung und Bauordnung, 2024



Standorte von Einzelhandelsbetrieben

- | | |
|---|---|
| ● Bekleidung, Schuhe, Sport | ○ Bücher, Papeterie, Uhren, Schmuck |
| ● Bau- und Gartenbedarf | ○ Möbel, Einrichtung |
| ○ Periodischer Bedarf | ○ Elektronik, Medien, Technik |
| | ○ Leerstand |

Altstadt als Dienstleistungsort



- Neben dem Einzelhandel ist auch der Bereich der Dienstleistungen bedeutend für die Funktionsfähigkeit der Altstadt
- In der Altstadt bündeln sich eine Vielzahl stadtweit bedeutender Dienstleistungen wie Arztpraxen, Banken, sowie Architektur-, Anwalts- und Steuerbüros, etc.
- Die Altstadt verfügt über eine besonders hohe Dichte an Ärzt*innen. Über 500 Ärzt*innen sind in der Altstadt ansässig
- Arztpraxen sind in der gesamten Altstadt verteilt (vielfach auch in Fußgängerzonen)
- Die meisten anderen Dienstleistungen (einzelhandelsnahe und sonstige Dienstleistungen) in der Altstadt bündeln sich in den Randlagen

500 Ärzt*innen in der Altstadt

185 Einzelhandelsnahe Dienstleistungen

Änderungsschneidereien, Banken, Beauty- und Kosmetikstudios, Copyshops, Fotostudios, Friseure, Post, Reisebüros, Sonnenstudios, Reinigungen und Tattoo Studios)

102 Sonstige Dienstleistungen

Anwalt- und Steuerbüros, Architekten, Autovermietung, Fahrschulen, Immobilienbüros, Massagepraxis, Tierarzt, sonstige Büros.

Quelle: Innenstadt-konzept, Referat für Stadtplanung und Bauordnung, 2024



Standorte von ärztlichen Praxen in der Altstadt

Altstadt als Arbeits- und Lernort



- Die Altstadt ist auch ein wichtiger Lern-, Kultur- und Arbeitsort
- Ca. 2.350 Schüler*innen müssen jeden Wochentag in die Altstadt
- Die Außenbereiche der Schulen sind sehr beengt. Straßen rund um die Schulen sind von ruhendem und fließendem Verkehr umgeben
- Verkehrssicherheit und sichere Schulwege rund um Schulen sind daher auch in der Altstadt wichtige Themen
- Es gibt eine hohe Anzahl von Berufspendler*innen in die Altstadt
→ 8.700 Einwohner*innen vs. ~100.000 Beschäftigte
- Verteilung der Beschäftigten ist relativ gleichmäßig - im Hackenviertel und Gaggenuviertel liegt ein höherer Wohnanteil vor (vgl. Seite [16](#))
- Hohes Angebot an Stellplätzen für Beschäftigte in privaten Garagen (vgl. Seite [97](#))

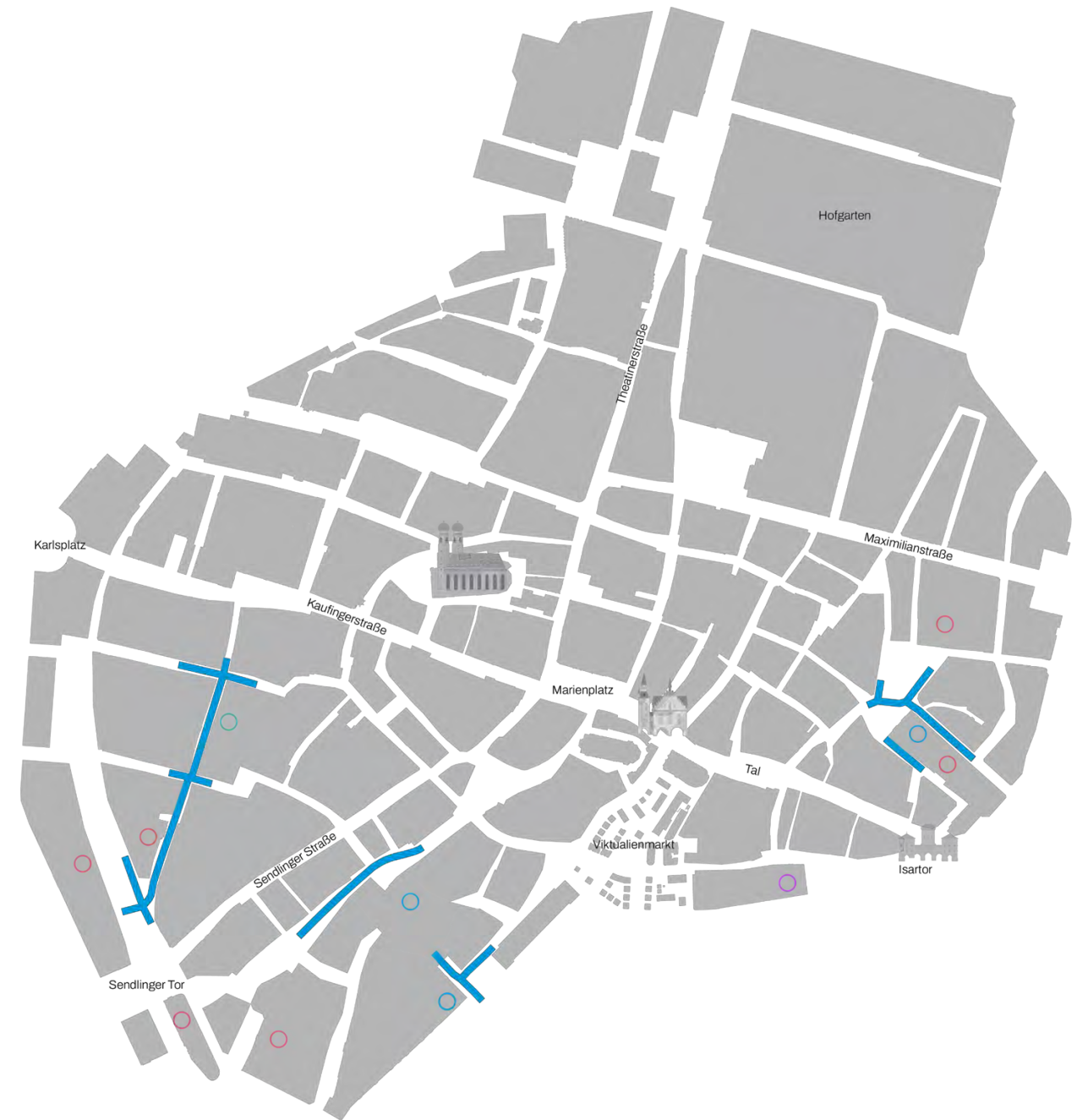
2.350 Schüler*innen in der Altstadt

Quelle: Bayerisches Staatsministerium für Unterricht und Kultus, 2023

98.300 Arbeitnehmende 2014 (in Altstadt und Lehel)

111.200 Arbeitnehmende 2030 (in Altstadt und Lehel)

Quelle: Innenstadtkonzept München



Standorte von Schulen in der Altstadt

- Grundschule
- Weiterführende Schule
- Hochschule
- Andere Lernstandorte
- Strassenabschnitt um Grundschule

Quelle: Bayerisches Staatsministerium für Unterricht und Kultus, 2023

Altstadt als Touristenmagnet



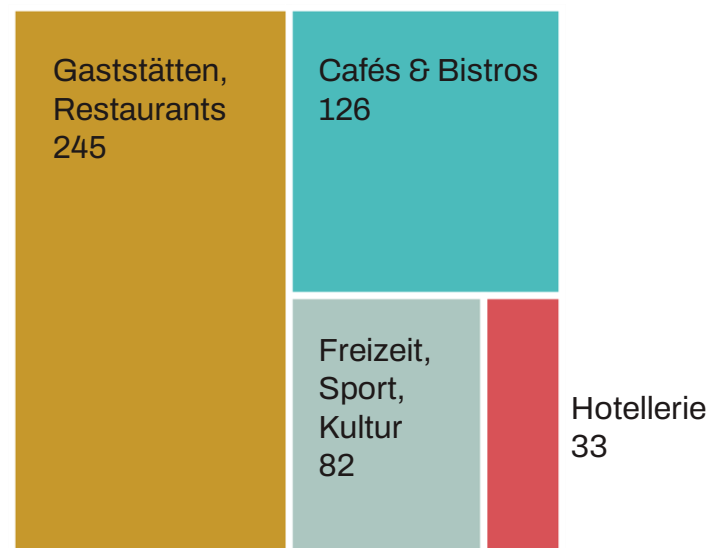
- Der Tourismus spielt in München eine wichtige Rolle
- Im Jahr 2022 wurden 16 Millionen Übernachtungen verzeichnet, dazu kommen zahlreiche Tagesgäste
- Die Altstadt ist ein zentraler Anziehungspunkt für Touristen
- Große Besuchergruppen reisen häufig mit Bussen an und benötigen dafür geeignete Stellplätze und Treffpunkte
- Die fußläufige Erreichbarkeit der Altstadt vom Hauptbahnhof aus ist durch die breite, autozentrische Sonnenstraße stark eingeschränkt
- Viele historische Plätze und Straßen in der Altstadt haben das Potenzial für eine Aufwertung und könnten Zeichen der historischen und baukulturellen Identität werden

16 Millionen
Übernachtungen in München (2022)

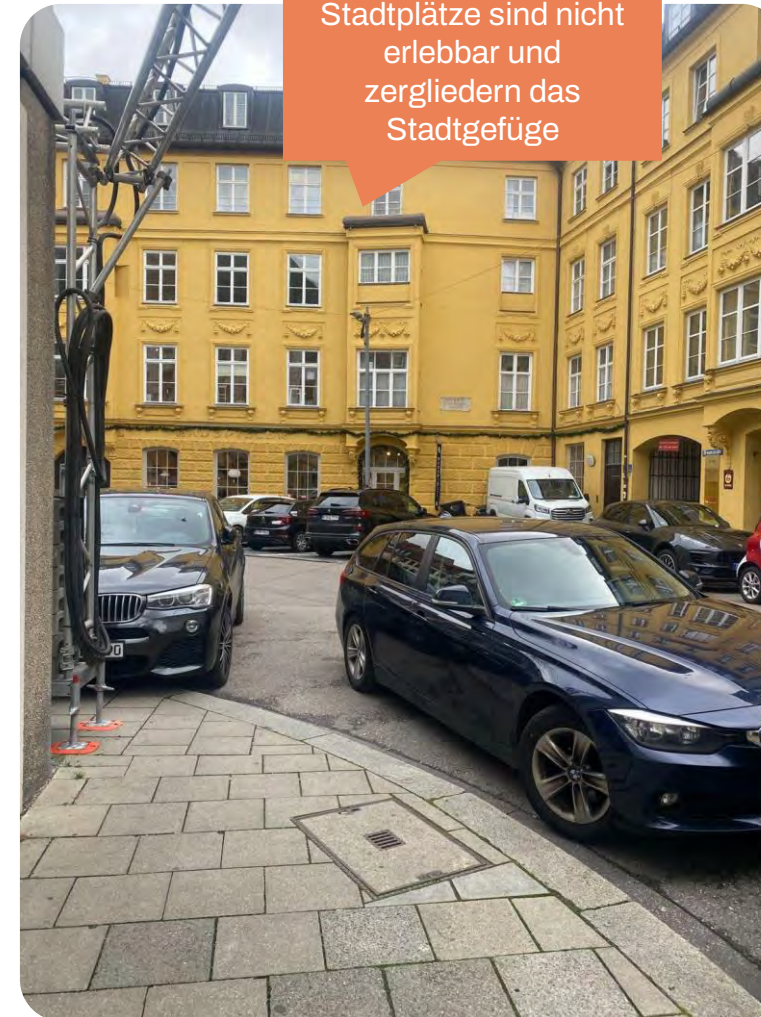
350.000
Touristen pro Tag

Hochrechnungen des Referat für Arbeit und Wirtschaft

Anzahl Lokale in der Altstadt



Quelle: Innenstadt-konzept, Referat für Stadtplanung und Bauordnung, 2024



Historische Stadtplätze sind nicht erlebbar und zergliedern das Stadtgefüge



Große Gruppen kommen häufig per Bus in die Altstadt. Dafür werden Stellplätze und Treffpunkte benötigt

- Beschreibung von Potenzialen
- Beschreibung von Herausforderungen



Die Hauptachse zwischen Bahnhof und Altstadt ist durch die Sonnenstraße stark fragmentiert und wenig attraktiv für Tourist*innen



Die Prachtstraße Münchens ist zugestellt von Fahrzeugen und Schildern

Stadtleben für alle

Hinweise aus dem Beteiligungsprozess

Hinweise von Fach- und Interessenvertreter*innen

- Die Altstadt soll auch in der Zukunft als Ankerpunkt in gesundheitlichen Fragen und als Handelsstandort dienen. Die Geschichte der vielen Traditionshäuser soll weitergeführt werden.

Hinweise aus dem Bürgerpanel

- Die Altstadt muss mit ihrer Vielzahl an Nutzungen auch die dadurch entstehenden Mobilitätsbedürfnisse an den Straßenraum erfüllen (Wege zur Gastronomie, Nahversorgung & Medizinische Versorgung, mehr Grünstrukturen, bessere Lebensqualität).

Hinweise aus dem Kinder- und Jugendworkshop

- Die Altstadt dient für Kinder und Jugendliche als Aktionsort oder Schulweg.
- Für die Nutzungen in der Altstadt wünschen sich Kinder mehr soziale Einrichtungen (Tierheim, Seniorenwohnen, Kindergarten, Schule, Bücherei), mehr sportliche Möglichkeiten genauso wie kleine Verkaufsstände und kleinere Läden für Eisdiele, Blumenladen, Imbiss und Snacks etc.



*“Die Anwohnenden der Altstadt sind es gewohnt, Gastgeber*innen ihres Viertels zu sein”* - Hinweis der Bürgerinitiative Tal



“Die Altstadt ist in Bezug auf den Einzelhandel noch eine ‘Insel der Glückseligkeit’.” Hinweis aus dem Runden Tisch Einzelhandel / Gesundheit

“Der Fortschritt in der Altstadt München darf nicht auf Kosten derer gehen, die das Viertel zu dem gemacht haben, was es ist – Gentrifizierung darf hier keinen Platz haben.” - Anwohner der Altstadt



*“Die Mischung an verschiedenen Kulturen macht den besonderen Flair der Altstadt aus. Es kommen nicht nur Touristen sondern auch Münchner*innen.”* - Anwohner der Altstadt

Hinweise aus der Öffentlichkeit

Von einer Umgestaltung wird grundsätzlich folgendes erwartet:

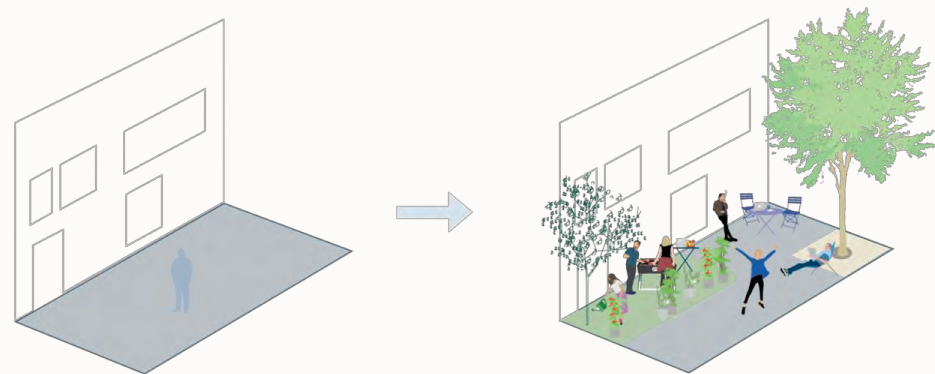
Wegzug Einkaufe, Konsumfreie Flächen, freigelegte Bäche
Schlechtere Erreichbarkeit Spieleflächen für Kinder, Dezentralisierung der Altstadt, Gentrifizierung, weniger Stau
Mehr Grünstrukturen
Multimodale Erreichbarkeit Zufahrtsbeschränkung für Besucher*innen
Parkflächen nur für Anwohner*innen
Entschleunigung & Entspannung
Lebensqualität Gar keine Änderung, Verkehrsberuhigung, Entseglung, Unsicherheit, Altstadt eigener Bezirksausschuss
Bessere Luft Mehr Stau, Mehr Lärm, Mehr Ruhe, Miteinander & Vielfalt, Aufenthaltsgüte, Mehr Platz, Mehr Sicherheit

Altstadt als Zuhause, Konsum,- Versorgungs,- Arbeits- und Lernort: Handlungsbaukasten

1

Straßen als erweitertes Wohnzimmer und halbprivater Grünraum und Vorgarten

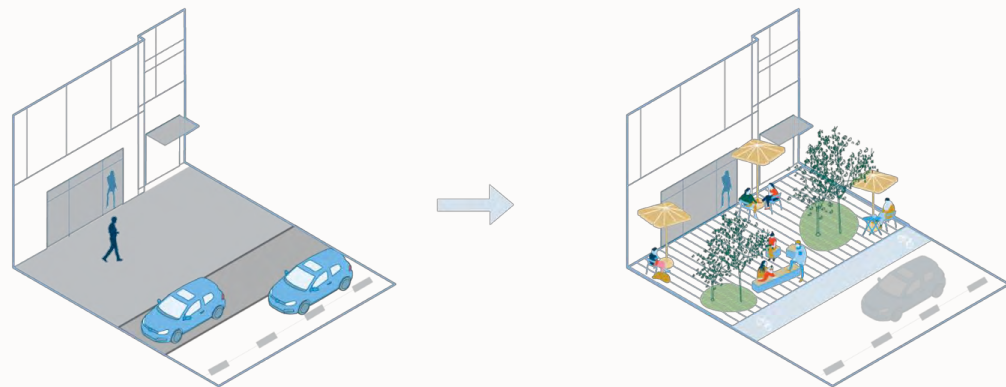
In der Altstadt gibt es wenig bis keine privaten/halbprivaten Grünräume im Wohnumfeld. Neben den notwendigen Funktionen Ver-/Entsorgung, Haltebereiche (Taxi/ÖPNV) etc. können Straßen- und Plätze hier eine wichtige Funktion als erweitertes, grünes Wohnzimmer übernehmen.



2

Straßen als Orte zum Verweilen, Flanieren, Einkaufen und inspirieren lassen

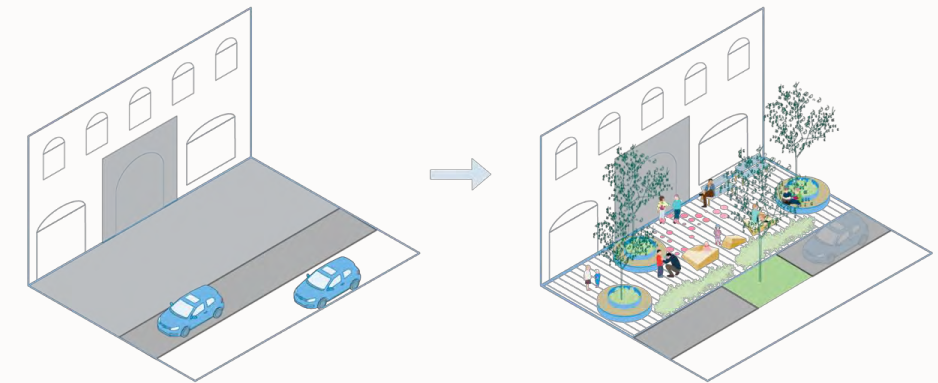
Straßenräume sollen zum Flanieren und Verweilen einladen. In den Seitenräumen und im Übergangsbereich zu den Erdgeschossnutzungen soll ausreichend Platz vorhanden sein, um die Straße mit Leben und interessanten Elementen zu bereichern, sowohl kommerziell als auch nicht-kommerziell.



3

Straßen als erweiterter Schulhof

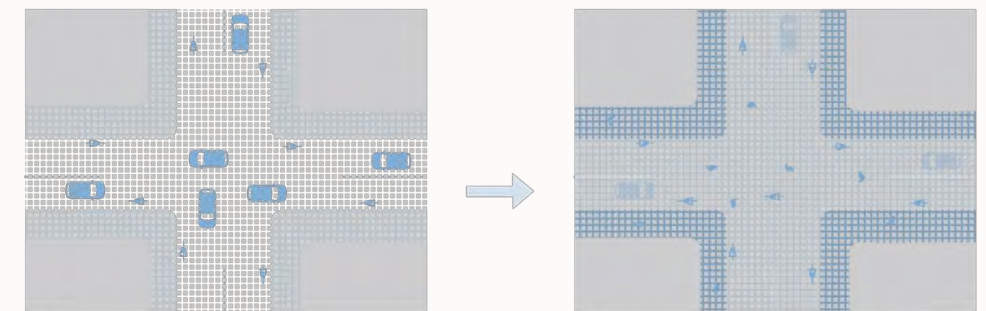
Straßen im Eingangsbereich von Schulen können als erweiterter Schulhof gestaltet werden. Zu Schulzeiten kann hier nicht geparkt und gefahren werden. Der Raum kann aktiv genutzt werden. Die Verkehrssicherheit für die Schüler*innen wird erhöht.



4

Straßen als Zeichen historischer und baukultureller Identität

Der historische und baukulturelle Wert der Straßen in der Altstadt sollte bei einer Umgestaltung unbedingt berücksichtigt werden. Statt vieler Schilder und Verkehrsinfrastruktur sollte eine eher platzartige und harmonische Gestaltung der Oberflächenmaterialien angestrebt werden. Straßen können zudem Raum für Kunst- und Kulturschaffende sein.



Stadtleben für alle: Best Practices

Schulstraßen in Paris:

Das Konzept der Schulstraßen in Paris zielt darauf ab, die Umgebung von Schulen sicherer und umweltfreundlicher zu gestalten, indem Verkehr in Straßen vor Schulen reduziert wird und während der Stoßzeiten, insbesondere beim Schulbeginn und -ende, temporär für den motorisierten Verkehr gesperrt werden. Dadurch entsteht ein sicherer Raum, in dem Kinder ohne Gefährdung durch Autos zu Fuß oder mit dem Fahrrad zur Schule gelangen können. Gleichzeitig wird die Luftqualität verbessert und Lärm reduziert, was insgesamt zu einer höheren Lebensqualität und einem bewussteren Umgang mit dem öffentlichen Raum beiträgt. Dieses Konzept ist Teil der breiteren städtischen Bemühungen in Paris, den Fußgänger- und Radverkehr zu fördern und die Sicherheit im Straßenverkehr zu erhöhen.

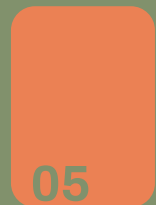
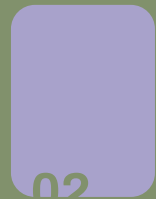


Fotos: Gottlieb Paludan Architekten, Kopenhagen

Wohnstraße in Kopenhagen:

In der Kopenhagener Altstadt werden eine Vielzahl von Straßen sukzessive umgestaltet. Durch mehr grüne Infrastruktur, Sitzbereiche, breitere Gehwege und Verkehrsberuhigung (unter anderem durch Wiedereinführung von historischen Pflastersteinen) wird die Aufenthaltsqualität in Wohnstraßen erheblich gesteigert.

03



Öffentliche Räume für alle

Öffentliche Räume für alle! Dieses Kapitel zeigt mobilitätsbezogene Analysen zu den Themen Grün- und Freiraum inklusive Grüner und Blauer Infrastruktur, basierend auf dem beschlossenen Freiraumquartierskonzept für die Innenstadt.

Freiraumquartierskonzept Innenstadt

- Der Handlungsbaukasten dieses Kapitels basiert maßgeblich auf den Inhalten des 2023 durch den Stadtrat beschlossenen Freiraumquartierskonzepts Innenstadt des Referats für Stadtplanung und Bauordnung
- Das Freiraumquartierskonzept Innenstadt zeigt Leitbilder, Potenziale sowie Visionen für die weitere Freiraumentwicklung der Innenstadt auf
- Um Erholungsräume zu sichern und auszuweiten, sieht dieses Konzept ein „grünes Netz“ über der Innenstadt vor, das Grünflächen, Plätze und Boulevards, Mikroplätze, Gassen und Innenhöfe umfasst
- Neben dem Freiraumquartierskonzept wurde ein Gutachten zur Integration von klimaresilienten Grün- und Freiraumstrukturen in die historische Altstadt erstellt
- Die Maßnahmen beider Konzepte stehen vor der Herausforderung, den begrenzten Raum innerhalb historischer Baustrukturen mit den großen Raumbedarfen von Mobilitätsangeboten (fließend und ruhend) in Einklang zu bringen
- Aussagen des Freiraumquartierskonzepts im Bezug auf Arkaden und Innenhöfe werden in diesem Konzept nicht berücksichtigt, da sich dieses Konzept auf den öffentlichen (Straßen-)raum konzentriert
- Karteninhalte und Maßnahmen des Freiraumquartierskonzepts werden in den folgenden Kapiteln übernommen und in den Handlungsbaukasten eingepflegt. In der Synthese (Kapitel 6) werden die Raumbedarfe des Freiraumquartierskonzepts mit denen der unterschiedlichen Mobilitätsformen überlagert



Maßnahmenkarte aus dem Freiraumquartierskonzept

[Link zum Freiraumquartierskonzept Innenstadt](#)

[Link zum Gutachten zur Integration von klimaresilienten Grün- und Freiraumstrukturen](#)



Öffentliche Räume für alle!

- Die Ansprüche an den öffentlichen Raum werden vielseitiger und differenzieren sich weiter aus
- Der Altstadt mangelt es insbesondere an Grünflächen und grüner Infrastruktur im Straßenraum
- Der Wunsch nach „mehr Grün“ wird in allen Beteiligungsprozessen zur Altstadt/Innenstadt geäußert
- Die Bedürfnisse bzw. Äußerungen, was im Freiraum fehlt, sind grundsätzlich einfach umzusetzen. Siehe Wortwolke unten
- Die aktuelle Flächenaufteilung der Altstadt zeigt, dass der Großteil der öffentlichen Räume bereits als Fußgängerzone ausgebaut ist
- Das größte Potenzial der Freiraumentwicklung und der Schaffung grüner Infrastruktur liegt im Straßenraum, in Parkplätzen und in der Aufwertung bestehender Fußgängerflächen

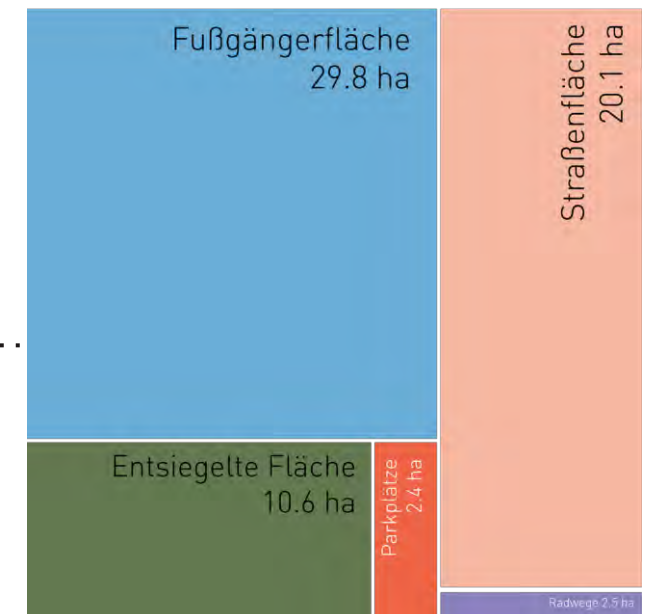
Was fehlt im Freiraum?

1.200 Münchner*innen wurden
gefragt

Quelle: Referat für Stadtplanung und Bauordnung,
Stadtentwicklungsplanung, Studie zur Nutzung öffentlich
zugänglicher Freiräume in München (Mensch im Mittelpunkt), 2022



Aktuelle Flächenaufteilung der Altstadt



Grünflächen, Plätze und Boulevards

- Zunehmende Hitze- und Starkregenereignisse unterstreichen die Bedeutung von innerstädtischem Grün und Entsiegelung
- Bestehende Grünflächen in der Altstadt sind einem zunehmenden Nutzungsdruck ausgesetzt
- Die Altstadt weist die höchste Versiegelungsklasse der Stadt München auf (siehe Grafik unten)
- Breite Straßen wie die Maximilianstraße, Herzogspitalstraße oder Brienner Straße haben keine Straßenbäume
- Grüne Infrastruktur im Straßenraum durch Baumpflanzungen oder Pflanztröge hat eine hohe Dringlichkeit
- Es gibt vielfältige Potenziale innerhalb der Altstadt, punktuelle grüne Infrastruktur und Entsiegelung durch die Neuordnung von Platz- und Straßenbereichen voranzutreiben (Vgl. Freiraumquartierskonzept Innenstadt)

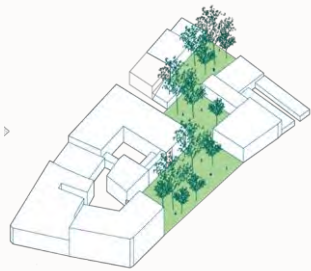
Versiegelungsklassen

I 0 - 10 %	V 41 - 50 %	IX 81 - 90 %
II 11 - 20 %	VI 51 - 60 %	X 91 - 100 %
III 21 - 30 %	VII 61 - 70 %	
IV 31 - 40 %	VIII 71 - 80 %	



Grünflächen und grüne Infrastruktur: Handlungsbaukasten

1 Neugestaltung von
Grünflächen



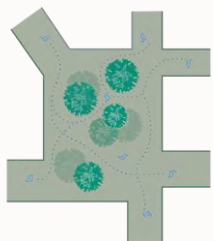
2 Erhalt, Pflege und ggf.
Aufwertung von
Grünflächen



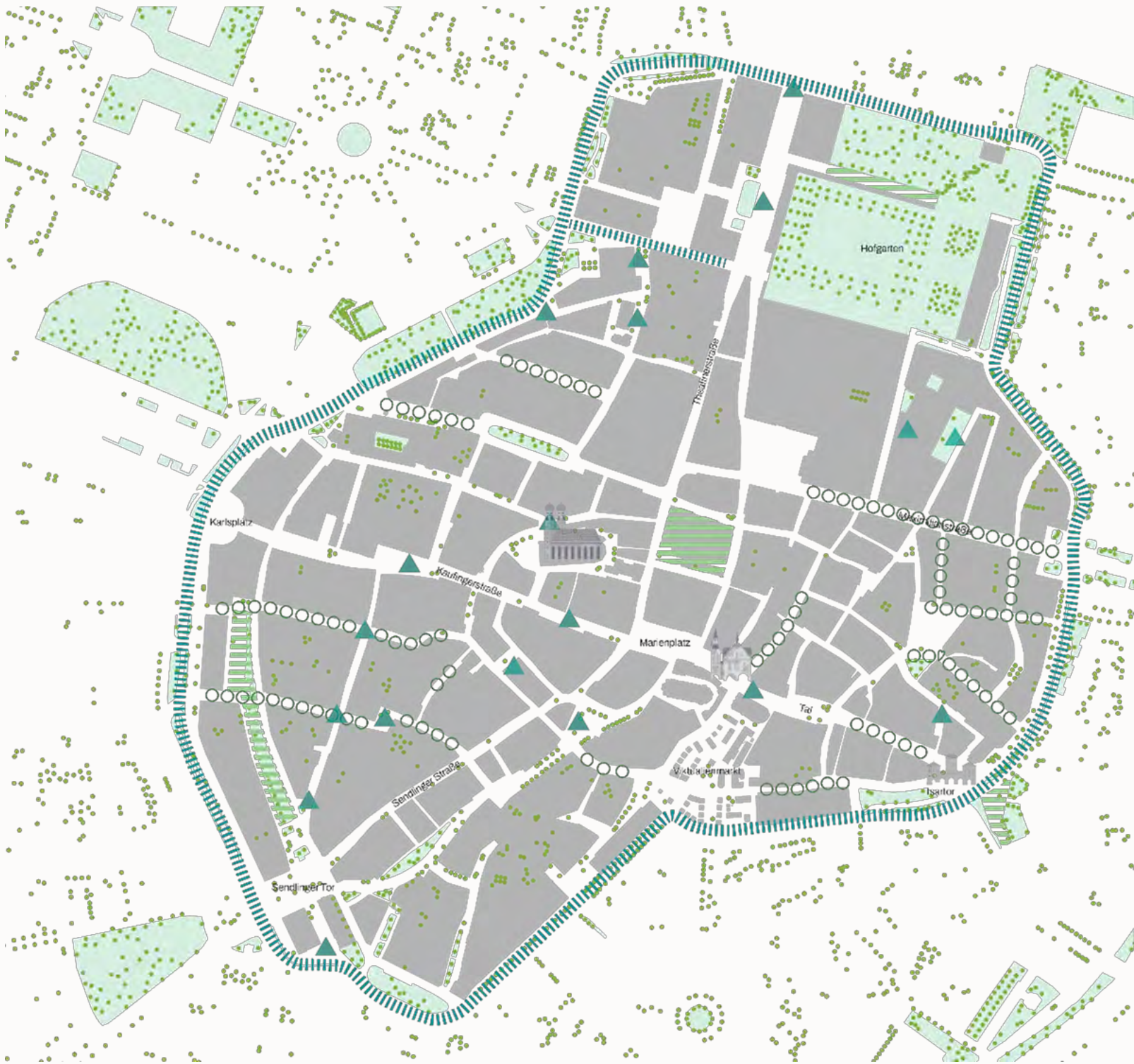
3 Ausbau von Grüner
Infrastruktur im
Straßenraum



4 Entwicklung von
punktueller grüner
Infrastruktur



5 Ausbau des Altstadtrings
als Boulevard



Zielbild: Grünflächen & Grüne Infrastruktur

Synthesekarte

- ○ ○ Grüne Infrastruktur im Straßenraum
- ≡ ≡ ≡ Maßnahme Neugestaltung Grünfläche
- ▲ Maßnahme punktuelle grüne Infrastruktur
- Bestand Grünfläche
- Bestand Baum
- |||| Altstadtring als Boulevard

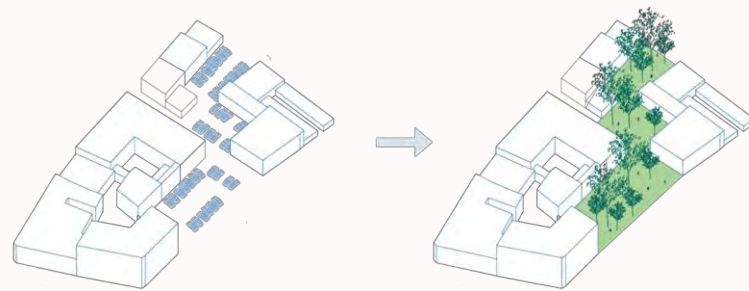
Quelle: Referat für Stadtplanung und Bauordnung Stadtplanung / Grünplanung - Freiraumquartierskonzept Innenstadt, 2021

Grünflächen und grüne Infrastruktur: Handlungsbaukasten

1

Neugestaltung von Grünflächen

Die Schaffung neuer Grünflächen in der Altstadt ist aufgrund der historischen und dichten Baustruktur begrenzt. Potenziale liegen in der Wiederherstellung und Neugestaltung des Marienhofs als Grünfläche und der Erweiterung und Neugestaltung des Herzog-Wilhelm-Parks mit Stadtbach.



2

Erhalt, Pflege und ggf. Aufwertung von Grünflächen

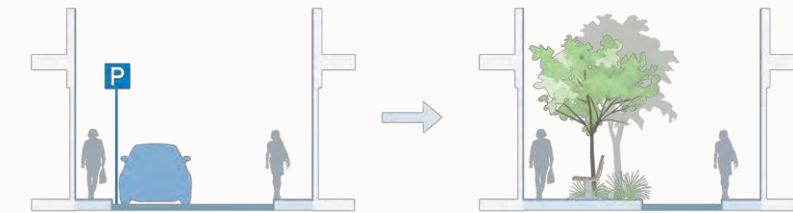
Bestehende Grünflächen gilt es zu erhalten, zu pflegen sowie ggf. gestalterisch und funktional entsprechend ihrer Hierarchie und Funktion im Stadtgefüge aufzuwerten.



3

Ausbau von Grüner Infrastruktur im Straßenraum

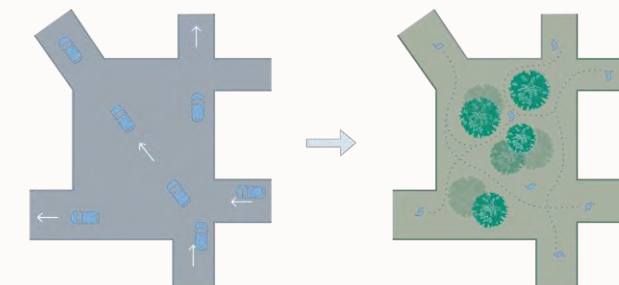
Die Straßen in der Altstadt sollten mit hoher Dringlichkeit durch Baumpflanzungen, Pflanztröge oder andere grüne Infrastruktur begrünt und teilweise entsiegelt werden. Bestandsbäume müssen erhalten und gepflegt werden.



4

Entwicklung von punktueller grüner Infrastruktur

Neben Baumpflanzungen entlang von Straßen sollte punktuelle grüne Infrastruktur (unter Berücksichtigung historischer Bezüge) in Platzbereichen und Fußgängerbereichen geschaffen werden.



5

Ausbau des Altstadtrings als Boulevard

Der Altstadtring soll laut Innenstadtkonzept und Freiraumquartierskonzept als zusammenhängender Grünring entwickelt werden.



Grünflächen und grüne Infrastruktur: Best Practices

Klima-Quartier in **Kopenhagen**:

Mit dem Ziel der Klimaanpassung für Starkregenereignisse wurden im Kopenhagener Wohnviertel Østerbro Plätze und Straßen umgestaltet: Flächen wurden entsiegelt, Retentionsflächen geschaffen und der Grünanteil erheblich gesteigert.



Foto: SLA Kopenhagen



Foto: SLA Kopenhagen

Grüner Boulevard in **Kopenhagen**:

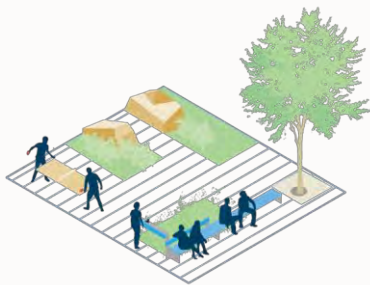
Entlang des Sønder Boulevard in Kopenhagen wurde ein durchgehender grüner Boulevard mit Spiel-, Bewegungs-, und Aufenthaltsbereichen geschaffen. Querungen und Stellplätze für den Kfz mussten dafür zurückgebaut bzw. neu geordnet werden.

Plätze und Boulevards: Handlungsbaukasten

1 Neugestaltung von
Plätzen und Boulevards



2 Erhalt, Pflege und ggf.
Aufwertung von Plätzen
und Boulevards



3 Neugestaltung von
Nischen und Mikroplätzen



Zielbild: Boulevards und Plätze

Synthesekarte

	Bestand Boulevards und Plätze		Bestand Mikroplatz
	Maßnahme Boulevards und Plätze		Maßnahme Mikroplatz

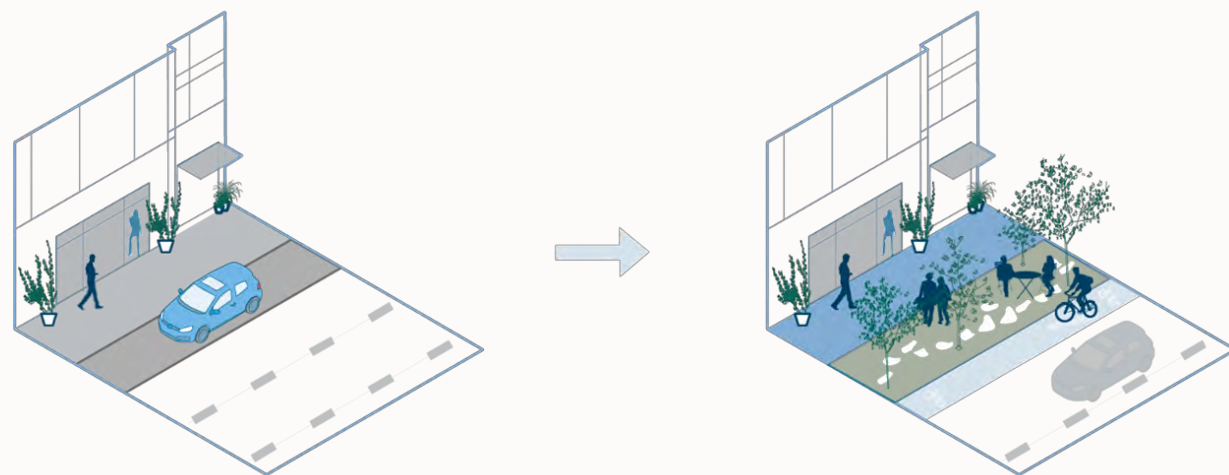
Quelle: Referat für Stadtplanung und Bauordnung Stadtplanung / Grünplanung - Freiraumquartierskonzept Innenstadt, 2021

Plätze und Boulevards: Handlungsbaukasten

1

Neugestaltung von Plätzen und Boulevards

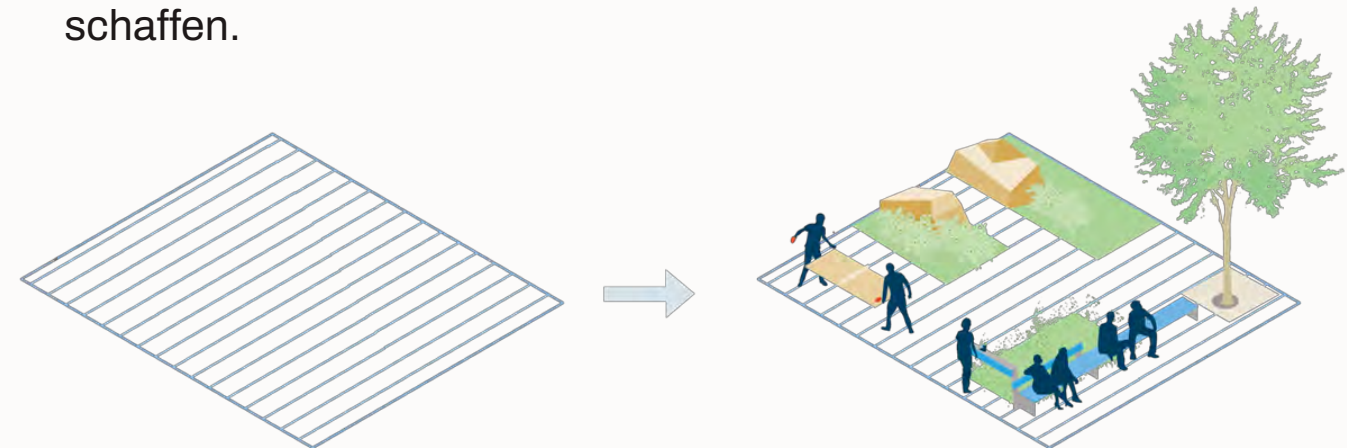
In der Münchner Altstadt gibt es eine Vielzahl ungenutzter Potenziale, um weitere Plätze und Boulevards zu gestalten. Voraussetzung dafür ist die Neuordnung des Straßen- und Parkraums. Der Fußverkehr, die Schaffung grüner Infrastruktur und Erhöhung der Aufenthaltsqualität sollten bei der Schaffung von Boulevards und Plätzen Priorität haben, gleichwohl gibt es eine Vielzahl von Stadträumen wie bspw. das Tal oder die Maximilianstraße, in denen reine Fußgängerzonen aufgrund anderer Raumbedarfe für den Radverkehr, ÖPNV, Logistik sowie die Erreichbarkeit für Anwohnende nicht zu empfehlen sind.



2

Erhalt, Pflege und ggf. Aufwertung von Plätzen und Boulevards

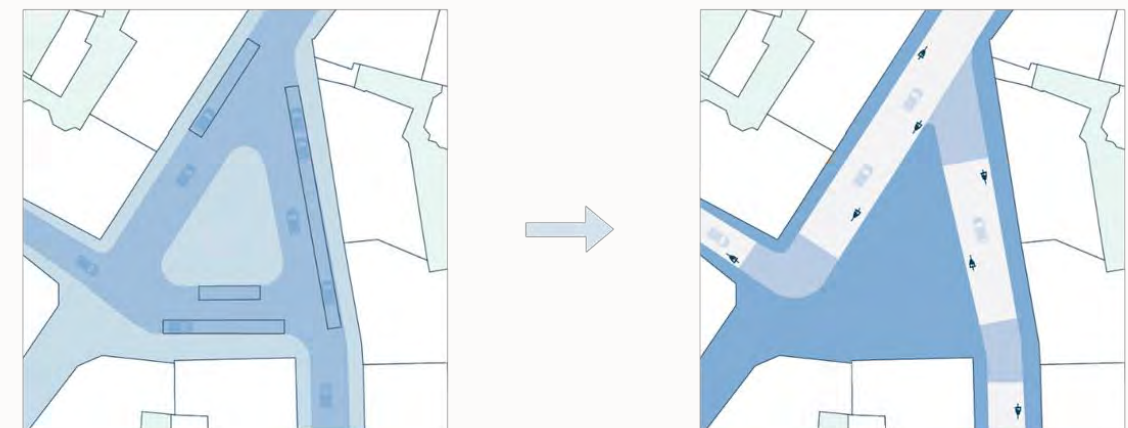
Der größte Flächenanteil in der Altstadt sind bestehende Fußgängerbereiche und Plätze. Hier gibt es ein erhebliches Aufwertungspotenzial durch grüne Infrastruktur, Spiel-, Bewegungs-, und Aufenthaltsbereiche neue Angebote zu schaffen.



3

Neugestaltung von Nischen und Mikroplätzen

Kleinere Plätze und Nischen, die durch ruhenden Verkehr und überdimensionierte Fahrspuren charakterisiert sind, werden neu geordnet, Platzflächen vergrößert, der Grünanteil gesteigert, Spiel- und Aufenthaltsbereiche geschaffen. Durch eine gleichmäßige Oberflächengestaltung auch über Fahrspuren hinaus entstehen zusammenhängende Raumgefüge.



Plätze und Boulevards: Best Practices

Mikroplatz in **Kopenhagen:**

Eine ehemalige Abbiegespur und Parkbuch für Autos wurde in einen kleinen Mikroplatz "Peters Plads" mit Baum, Sitzgelegenheiten und Außengastronomie umgewandelt.



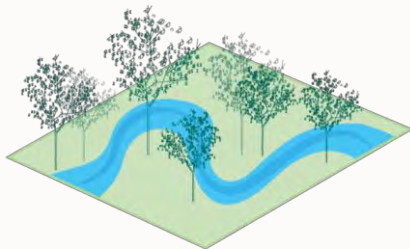
Wedekindplatz in **München:**

Durch eine gleichmäßige Oberflächengestaltung und flache Borde entsteht eine gefühlt größere Platzfläche, auf der jedoch weiterhin mit dem Auto gefahren wird. Die Gestaltung führt dazu, dass Autofahrer sich zu Gast in einem Fußgängerbereich fühlen und somit langsamer und vorsichtiger fahren.

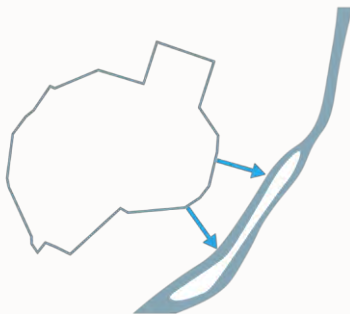
Blaue Infrastruktur

Handlungsbaukasten

1 Öffnung Stadtbach oder Wasserlauf



2 Bessere Verbindung der Altstadt mit der Isar



3 Integration blauer Infrastruktur und Verbesserung des Regenwasserrückhaltevermögens



Status Quo Blaue Infrastruktur

- Bestand Brunnen
- Potenzial: Öffnung Stadtbach
- Stadtbach kanalisiert
- Stadtbach offen

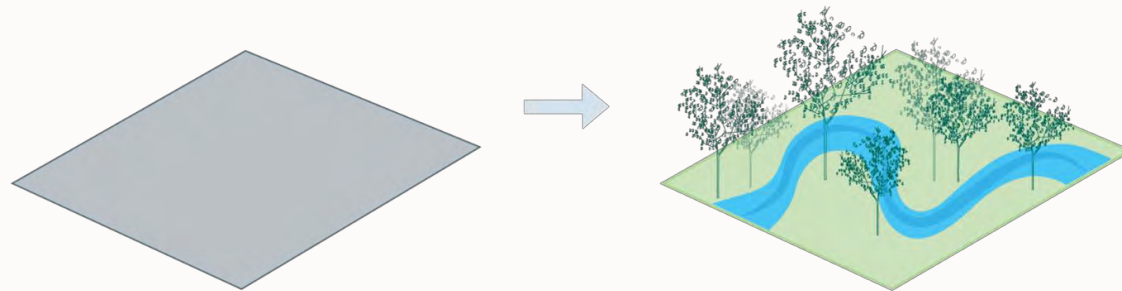
Quelle: Referat für Stadtplanung und Bauordnung Stadtplanung / Grünplanung - Freiraumquartierskonzept Innenstadt, 2021.

Blaue Infrastruktur: Handlungsbaukasten

1

Öffnung Stadtbach oder Wasserlauf

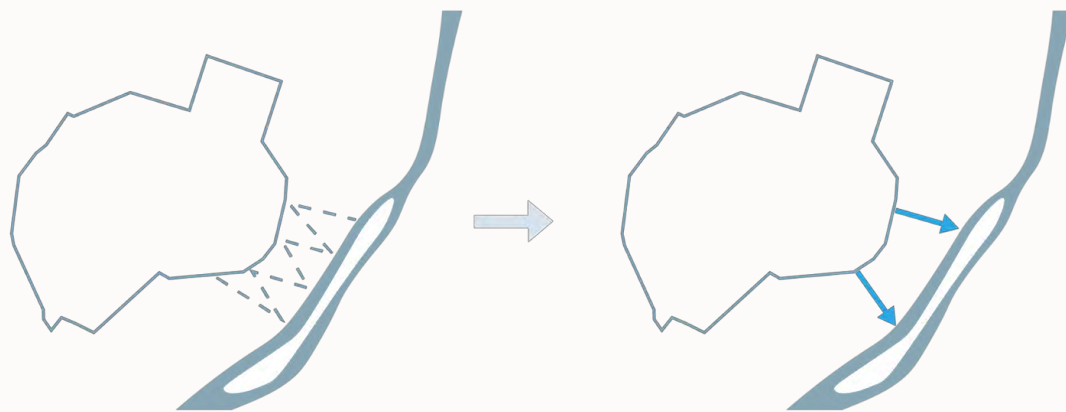
Die Machbarkeit, den westlichen Stadtgrabenbach im Herzog-Wilhelm-Park in einem Teilstück wieder an die Oberfläche zu bringen wurde bereits bestätigt. Die Öffnung des Stadtbachs verbessert das Kleinklima und schafft neue Freiraumqualitäten in der Altstadt.



2

Bessere Verbindung der Altstadt mit der Isar

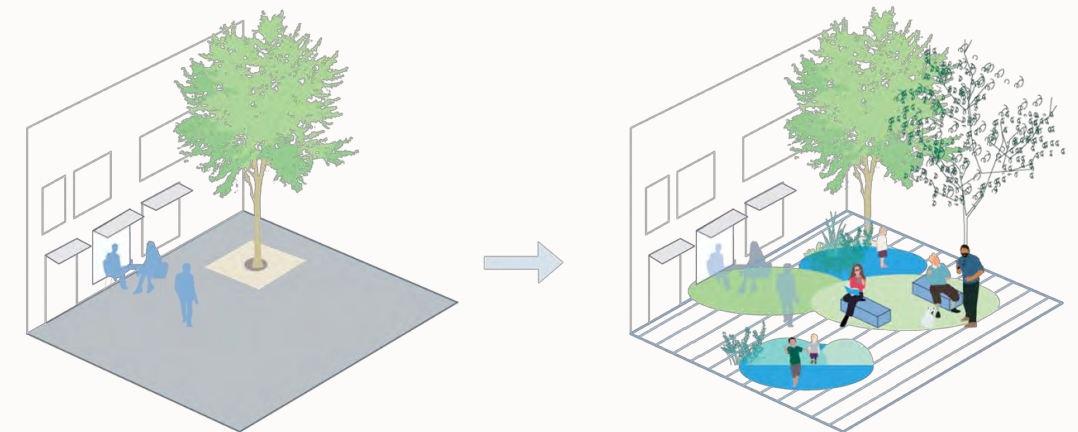
Die Freiraum- und Wegeachse von der Altstadt über das Tal und die Maximilianstraße bis zur Isar gilt es zu verbessern. Die Isar soll so stadträumlich und gefühlt näher an die Altstadt rücken.



3

Integration blauer Infrastruktur und Verbesserung des Regenwasserrückhaltevermögens

Die Altstadt verfügt über eine Vielzahl von Brunnen, die besser in die Freiraumgestaltung integriert werden können. Starkregenereignisse erfordern ein erhöhtes Regenwasserrückhaltevermögen der öffentlichen Räume. Diese Infrastrukturen können mit Spiel- und Bewegungselementen kombiniert werden.



Blaue Infrastruktur: Best Practices

Miroir d'eau in Bordeaux:

Das Miroir d'eau in Bordeaux, das einst ein Parkplatz war, ist heute die größte reflektierende Wasserfläche der Welt und spiegelt auf beeindruckende Weise die umliegende Architektur wider. Es bietet eine spielerische und interaktive Erfahrung, indem es je nach Wetterbedingungen entweder in eine riesige Wasserfläche oder in ein begehbare Areal verwandelt wird.



Gehl



Fotos: SLA, Kopenhagen

Tåsinge Plads in Kopenhagen:

Tåsinge Plads ist ein preisgekrönter öffentlicher Platz in Kopenhagen, entworfen vom dänischen Büro SLA. Tåsinge Plads dient als Modellprojekt für grün-blaue Infrastruktur und Klimaanpassung, da er Überschwemmungsrisiken reduziert, die Biodiversität erhöht und ein besseres Mikroklima schafft.

Öffentliche Räume für alle

Hinweise aus dem Beteiligungsprozess

Hinweise aus der Bevölkerung

- Bei der Neugestaltung der Altstadt wird sich “Gemütlichkeit” hinsichtlich Licht, Materialien und Mobiliar gewünscht.

Hinweise von Fach- und Interessenvertreter*innen

- Die vermeintliche Unvereinbarkeit von Einzelhandel und einer Steigerung der Aufenthaltsqualität soll aufgelöst werden. Der urbane Freiraum soll nicht nur als Weg zum Einzelhandel dienen.
- Es besteht die Notwendigkeit, den Konflikt zwischen dem Erhalt und Pflanzen von Bäumen und dem Denkmalschutz sensibel zu lösen.

Hinweise aus dem Bürgerpanel

- In den Straßenräumen soll eine städtebauliche Kälte vermieden und stattdessen eine menschnahe Flächengestaltung angestrebt werden. Dazu gehört auch, Aufenthaltsqualität mit der Anpassung an den Klimawandel (Hitze, Starkregen) unter einen Hut zu bringen (Schatten & Abkühlung).

Hinweise aus dem Kinder- und Jugendworkshop

- Die Kinder stellen sich die Zukunft mit mehr Platz für die Gemeinschaft und Natur vor. Sie träumen von offenen, gemeinsam genutzten Räumen wie Schulhöfen, Parks und Grünflächen, die für alle zugänglich sind.
- Die Kinder wünschen sich mehr Kunst und Verspieltheit in der Stadt, mehr Sportgelegenheiten sowie am besten besondere Spielgeräte.
- Auch das Innenstadtkonzept verweist auf fehlende Aufenthaltsmöglichkeiten für Kinder und Jugendliche in der Altstadt.

“Die Freiflächen müssen attraktiver gestaltet werden, um die Aufenthaltsqualität zu erhöhen. Es gibt noch einige unbelebte Ecken in der Altstadt – das ist ungenutzter Raum.” - Hinweis aus dem Runden Tisch Einzelhandel / Gesundheit



“Das Münchnerische geht kaputt, wenn eine gesichtslose Entwicklung ohne Wiedererkennungswert und Fröhlichkeit verfolgt wird.”

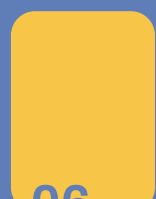
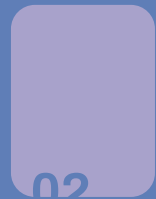
- Markus Augstburger, Wirt & Geschäftsführer
Schneider Weisse Gastronomie



Hinweise aus der Nutzungsmuster Studie: Was fehlt? Was stört?



04



Mobilität für alle!

Mobilität für alle! Dieses Kapitel zeigt Analysen zu Fuß-, Rad-, ÖPNV-, Logistik- und Autoverkehr sowie zum Parken in der Altstadt und den entsprechenden Handlungsbaukasten.

Altstadt zu Fuß

- In der Altstadt gibt es einen großen Flächenanteil von Fußgängerzonen und Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität für den Fußverkehr
- Fußverkehr ist durch die Vielzahl von Fußgängerzonen und attraktiven Zielen in fußläufiger Entfernung sowie hochfrequentierten ÖPNV-Stationen sehr dominant im Straßenbild
- Abseits der Fußgängerzonen und im Übergang zu den benachbarten Quartieren sind die Bedingungen für den Fußverkehr deutlich schlechter
- Die Fotos auf dieser Seite und die Analysekarte auf der folgenden Seite fassen den aktuellen Zustand für den Fußverkehr in der Altstadt zusammen



30 ha Fußgängerzone vs. 20 ha Straßenfläche

6.500 Fußgänger*innen pro Stunde in der Kaufinger Straße.
Eine von Deutschlands höchstfrequentierten

Fußgängerzonen Quelle: Immobilienverband Deutschland IVD Süd (2023): Fußgänger, 2019

Vielzahl von
Konfliktbereichen
zwischen Rad- und
Fußverkehr



Autozentrischer
Kurvenradius -
Niveaugleiche Querungen
könnten
Fußgängerfreundlichkeit
erheblich erhöhen



Zu schmale Gehwege
und Übergänge entlang
des Altstadttrings



Sehr breite autozentrische
Straßenquerschnitte bei
geringem
Verkehrsaufkommen



Fußgängerzonen sind voll
von "frei laufenden"
Kindern was ein Zeichen
für ein hohes
Sicherheitsgefühl ist



Teilweise fehlende
Gehwege in der
Herzogspitalstraße



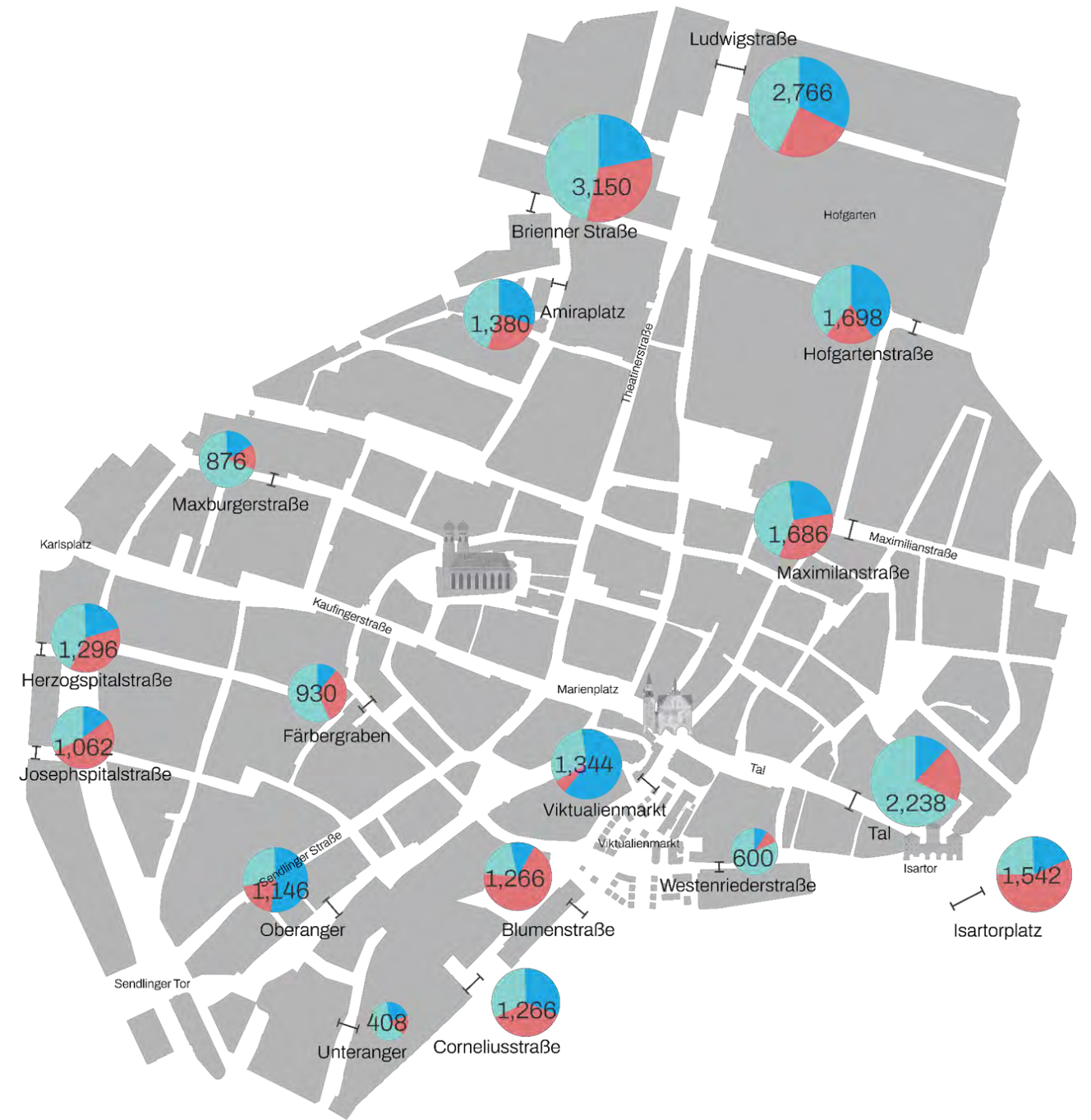
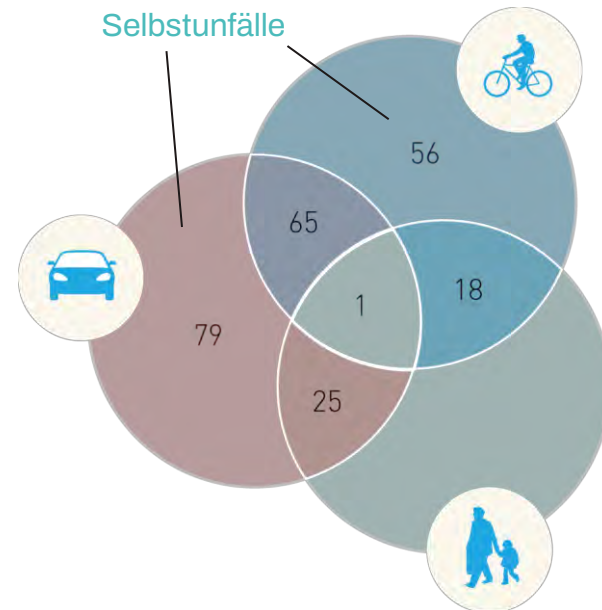
Altstadt zu Fuß

- Fußverkehr macht den größten Anteil an Verkehrsteilnehmer*innen im Straßenverkehr aus*.
- Die Tortendiagramme auf der Karte zeigen den Anteil von Fuß-, Rad- und motorisiertem Verkehr bei durchgeführten Stichprobenzählungen
- In Straßen wie der Maximilianstraße, Brienner Straße oder Tal übernimmt der Fußverkehr mit Abstand den größten Nutzeranteil. Die Flächenverteilung in diesen Straßen spiegelt das allerdings nicht wider
- Vergleichsweise hohe Anzahl von Unfällen mit Beteiligung von Fußgänger*innen. Im Jahr 2022 waren es 42 registrierte Unfälle innerhalb des Altstadtrings. In einem gleich großen Bereich in Berlin Mitte sind es laut Unfallatlas im Vergleich 18 Unfälle im Jahr 2022.

25 Unfälle zwischen Fuß- und Autoverkehr

18 Unfälle zwischen Fuß- und Radverkehr

Quelle: Unfallstatistik München, 2022



Stichprobenzählungen in der Altstadt



*Stichprobenzählungen durch Gehl (morgens, mittags und abends) an einem Wochentag im Oktober 2023. Anzahl pro Stunde.

Altstadt für Menschen mit Behinderungen

- Menschen mit Behinderungen treffen auf eine Vielzahl von Hindernissen in der Altstadt, wenn sie zu Fuß, mit dem Rollator oder Rollstuhl unterwegs sind
- Die Studie zu Nutzungsmustern öffentlich zugänglicher Freiräume mit Sonderbefragung für Menschen mit Schwerbehinderung liefert wertvolle Ergebnisse (Referat für Stadtplanung und Bauordnung, 2022)
- Schmale Gehwege und fehlende Radinfrastruktur führen zu einer Vielzahl von Konflikten mit dem Radverkehr
- Hohe Bordsteine, Unebenheiten, Kopfsteinpflaster und kurze Ampelphasen werden als häufigste Hindernisse genannt
- Zufahrts- und Parkmöglichkeiten für Menschen mit Behinderungen müssen bestehen und weiter optimiert werden.

Hindernisse, die sehr oft oder oft erlebt werden...

Baustellen
 E-Scooter
 Kopfsteinpflaster
 Treppen
 Autos
 Fehlende Aufzüge
 Hohe Bordsteine
 Unebenheiten
 Kurze Ampelphase
 Defekte Rolltreppen
 Fehlende Toiletten
 Fehlende Beschilderung

Quelle: Referat für Stadtplanung und Bauordnung, Stadtentwicklungsplanung, Studie zur Nutzung öffentlich zugänglicher Freiräume in München (Mensch im Mittelpunkt), Gehl, 2022.



In den meisten Fällen werden Behindertenstellplätze gebündelt. Dies erscheint wenig bedarfsgerecht



Schmale Gehwege sind schneller von Hindernissen zugestellt und erlauben wenig Platz zum Passieren



Breite, autozentrische Straßenquerschnitte, Treppen und Rolltreppen mit nur einer Fahrtrichtung schränken die fußläufige Erreichbarkeit der Altstadt stark ein



Gegenstände auf Gehwegen beleben die Straßen, sind aber ein Hindernis für viele Menschen

Altstadt zu Fuß

Hinweise aus dem Beteiligungsprozess

Hinweise aus der Bevölkerung

- Ein häufig geäußelter Kritikpunkt der Bevölkerung betrifft die Überfüllung der Fußgängerzone, insbesondere an den Wochenenden, was das Erlebnis in der Altstadt beeinträchtigt.
- Zudem wird die Rad- und Gehweginfrastruktur bemängelt, die nicht nur die Fortbewegung erschwert, sondern auch immer wieder zu Konflikten mit E-Tretroller- und Radfahrenden führt. Hier besteht dringender Handlungsbedarf, um die Altstadt für alle Verkehrsteilnehmenden sicherer und angenehmer zu gestalten.

Hinweise von Fach- und Interessenvertreter*innen

- Es sollen intuitiv funktionale Straßenräume geschaffen werden, bei denen die Funktionalitäten in die Gestaltung integriert werden.
- Die Fachwelt betont die Bedeutung der Motivation zur Bewegung ohne Auto. Dafür sollten ein klar strukturiertes Fußgängerleitsystem, freie Gehwege und bessere Wegebeziehungen geschaffen werden. Eine neue Aufteilung des Straßenraums zugunsten des Fußverkehrs ist ebenfalls entscheidend, um die Attraktivität der Fortbewegung zu Fuß zu erhöhen.

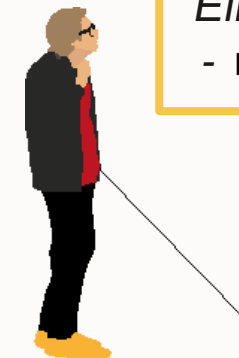
Hinweise aus dem Bürgerpanel

- In einer neu gestalteten Altstadt soll es mehr Platz und breitere Gehwege mit ausreichend Ausweichmöglichkeiten geben.
- Man soll sich durch Ruhe, stimmungsvolle Straßenbeleuchtung, Sauberkeit, übersichtliche Räume ohne Hindernisse zu jeder Tages- und Nachtzeit sicher fühlen.



“Kopfsteinpflaster sieht schön aus, ist aber einfach ein Hindernis mit Rollator”

- Hinweis aus dem Bürgerpanel



“Die Altstadt soll ein Gesundheitsschwerpunkt in München und der Region bleiben. Hierfür muss die Erreichbarkeit mit dem Auto gewährleistet werden. Eine Idee ist die Einrichtung von ausreichend Haltezonen.”

- Hinweis von der Bürgerinitiative Tal



“Wir müssen mit der Neuaufteilung des öffentlichen Raumes die Chance ergreifen, alten Menschen wieder Lust zu machen in die Altstadt zu gehen – dafür braucht es auch mehr Platz.”

- Forderung vom Apothekerverband Bayern

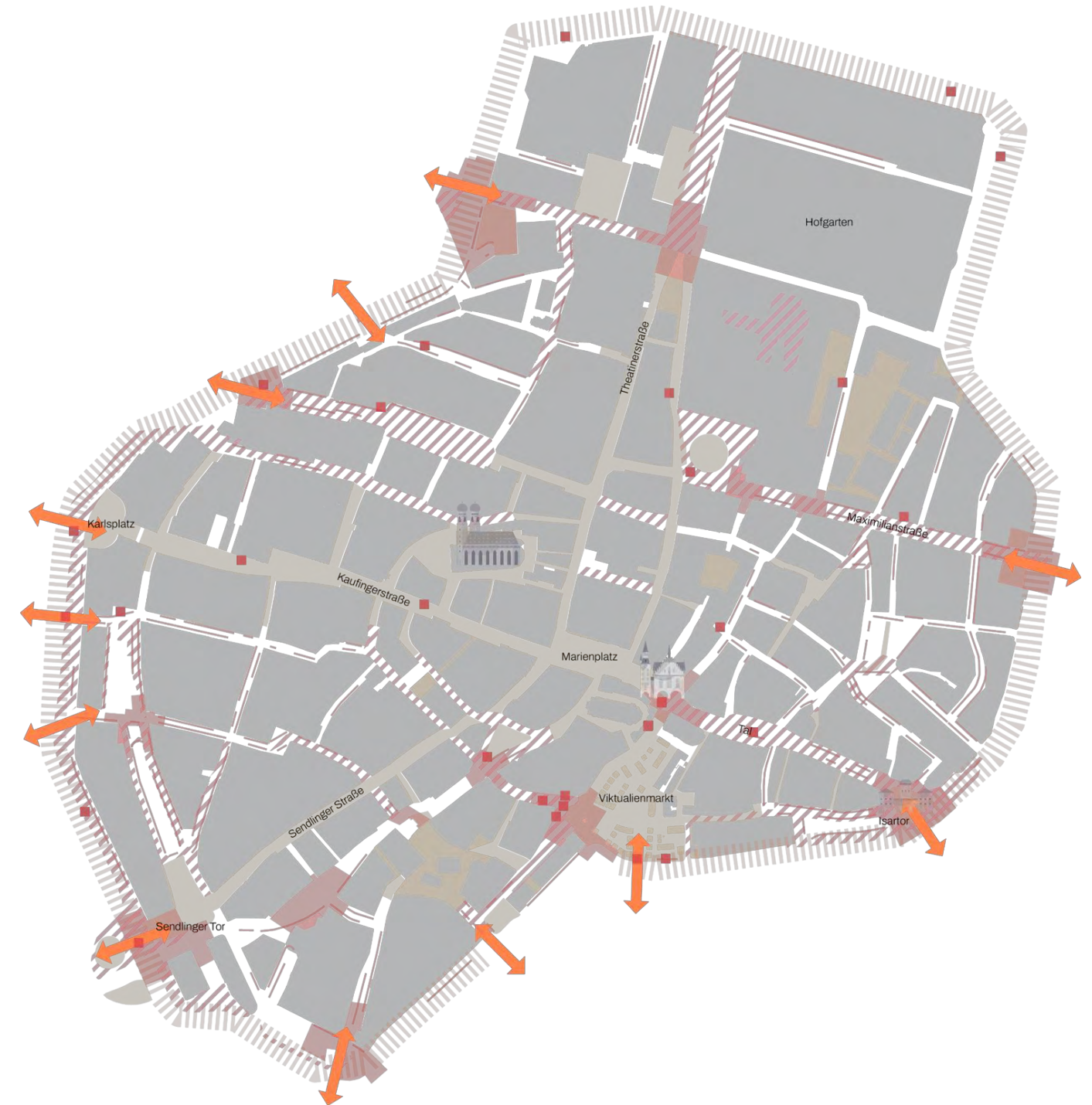
Altstadt zu Fuß: Analysekarte

Potentiale

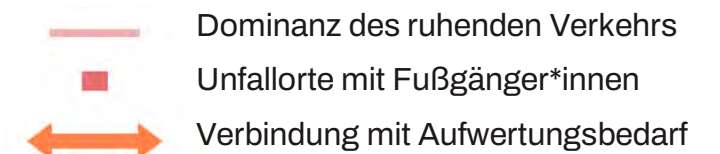
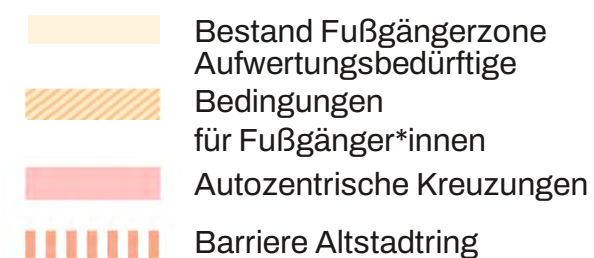
- Großer Flächenanteil von 30 ha von Fußgängerzonen mit Priorität für Fußgänger*innen

Herausforderungen

- Abseits der Fußgängerzonen, insbesondere Tal, Maximilianstraße, Odeonsplatz, Pacellistraße, Maxburgstraße sind die Bedingungen für den Fußverkehr stark aufwertungsbedürftig
- Der Altstadtring stellt eine erhebliche Barriere für den Fußverkehr dar: Fehlende Querungsmöglichkeiten, lange Wartezeiten und kurze Grünphasen an bestehenden Knotenpunkten
- Vielzahl von autozentrischen, überdimensionierten Knotenpunkten in der Altstadt mit zu breiten Fahrspuren für den MIV und zu schmalen Gehwegen
- Dominanz von ruhendem Verkehr in Wohn- und Schulstraßen beeinträchtigt die Verkehrssicherheit von Fußgänger*innen
- Es gilt, die Verkehrssicherheit für alle Nutzer*innen zu erhöhen
- Teilweise geringe Aufenthaltsqualität und geringer Grünanteil in den Fußgängerzonen



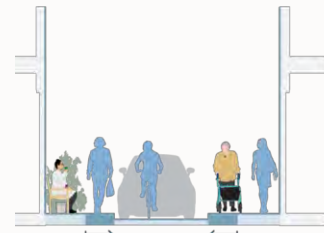
Analysekarte Fußverkehr



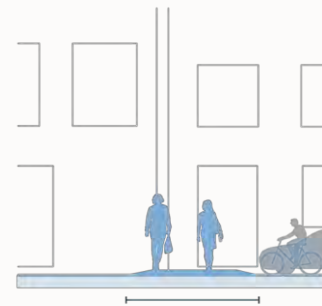
Quelle: Eigene Erhebung von Gehl, Unfallstatistik München 2022

Altstadt zu Fuß: Handlungsbaukasten

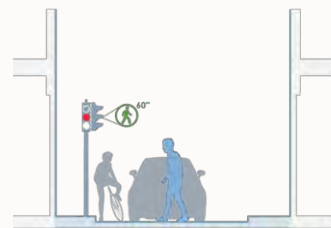
1 Anpassung der Bürgersteige an Nachfrage / Verbreiterung



2 Schaffung zusätzlicher Querungen



3 Fußgängerfreundliche Ampeln (Lichtsignalanlagen)



4 Durchgehende niveaugleiche Gehwege

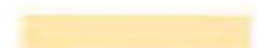


Zielbild Fußverkehr

Synthesekarte ►



Bestehende Boulevards und Plätze



Priorisierung Fußverkehr (Erhöhung der Aufenthaltsqualität, Verbreiterung von Gehwegen, fußgängerfreundliche Lichtsignale, durchgehende niveaugleiche Gehwege,)



Verbesserung für Fußverkehr (Schaffung zusätzlicher Querungen, Verkehrsberuhigung, Verbreiterung von Gehwegen)



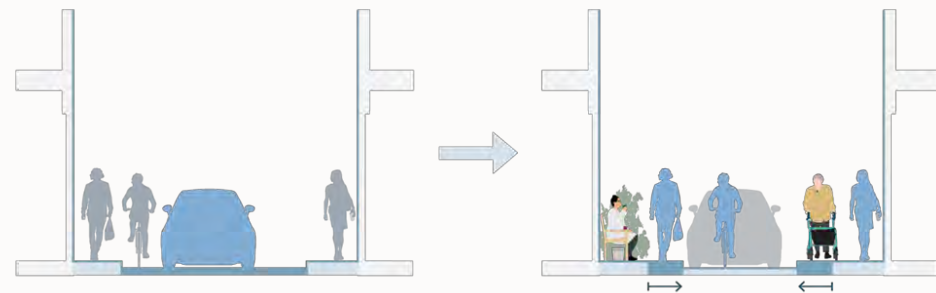
Umgestaltung von Knotenpunkten

Altstadt zu Fuß: Handlungsbaukasten

1

Anpassung der Bürgersteige an Nachfrage / Verbreiterung

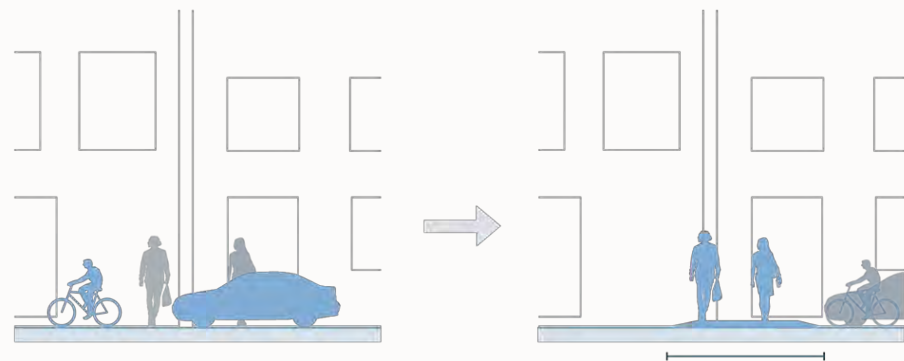
Breitere Gehwege schaffen nicht nur mehr Platz für Fußgänger*innen, sondern erhöhen auch Komfort und Sicherheit. Zusätzlich ermöglicht die Verbreiterung eine Steigerung der Aufenthaltsqualität, etwa durch Bänke oder Begrünung. Eine ausreichende Breite des Gehwegs darf durch andere Nutzungen nicht beeinträchtigt werden.



2

Schaffung zusätzlicher Querungen

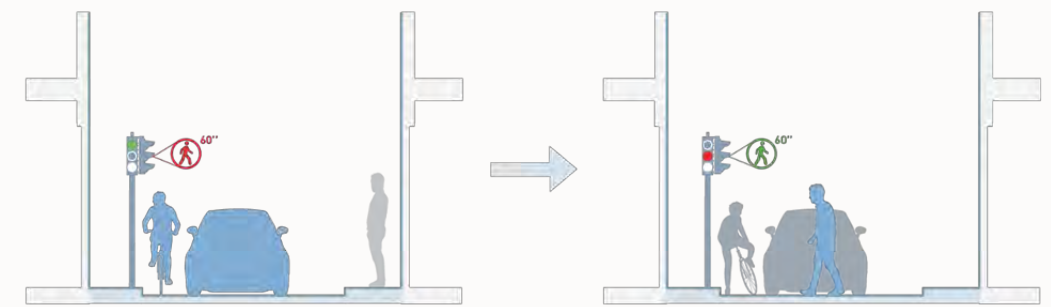
Zusätzliche Fußgängerüberwege verringern die Wartezeiten und die Gehstrecken, die notwendig sind, um Straßen zu überqueren. Dadurch werden Laufwege sicherer und attraktiver, insbesondere in Gebieten mit hohem Verkehrsaufkommen oder breiten Straßen.



3

Fußgängerfreundliche Lichtsignalanlagen

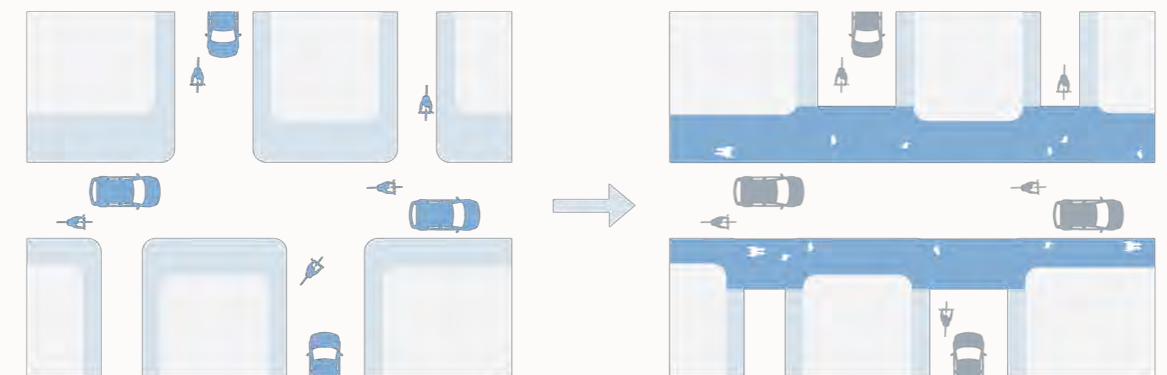
Fußgängerfreundliche Ampelschaltungen, wie längere Grünphasen oder die sofortige Aktivierung bei Betätigung, tragen dazu bei, die Wartezeit zu minimieren und die Sicherheit beim Überqueren von Straßen zu erhöhen.



4

Durchgehende niveaugleiche Gehwege

Wenn Gehwege ohne Stufen oder Höhenunterschiede an Einfahrten oder Querungen gestaltet werden, verbessert dies die Barrierefreiheit und den Komfort für Fußgänger, insbesondere für Menschen mit eingeschränkter Mobilität, Kinderwagen oder Rollstühle.



Altstadt zu Fuß: Best Practices



Durchgehende niveaugleiche Gehwege in **Kopenhagen:**

Bei Querungen und Einmündungen wird der Gehweg niveaugleich weitergeführt. Einfahrende und abbiegende Fahrzeuge sind “zu Gast” im Bereich der Fußgänger*innen und fahren mit reduzierter Geschwindigkeit.

Verbreiterung von Gehwegen in **Kopenhagen:**

Durch die Verbreiterung von Gehwegen wird nicht nur der Komfort und die Sicherheit für Fußgänger*innen erhöht. Es entsteht auch zusätzlicher Raum für Aufenthaltsmöglichkeiten, Spielbereiche und Begrünung.



Altstadt mit Bus, Bahn und Taxi

- Gute nationale und regionale Anbindung durch Nähe des Hauptbahnhofs
- Mangelhafte Feinerschließung von einzelnen Quartieren innerhalb der Altstadt
- Haltestellen sind größtenteils nicht barrierefrei, wenig ansprechend gestaltet und aufwertungsbedürftig
- Omnipräsenz von Taxis im öffentlichen Raum

S-Bahn

S1, S2, S3, S4, S6, S7, S8

Bedienung durch alle 7 Durchmesserlinien an Karlsplatz, Marienplatz und Isartor

U-Bahn

U1, U2, U3, U4, U5, U6, U7, U8

Bedienung von Sendlinger Tor (6 Linien), Karlsplatz (2 Linien), Marienplatz (2 Linien), Odeonsplatz (4 Linien)

Tram

16, 17, 18, 19, 21, 27, 28, Nachtlinien N17, N19, N20, N27

Bedienung tagsüber durch total 7 Linien

Bus

52, 62, 132; CityRing 58, 68, Nachtlinien N40, N41, N45

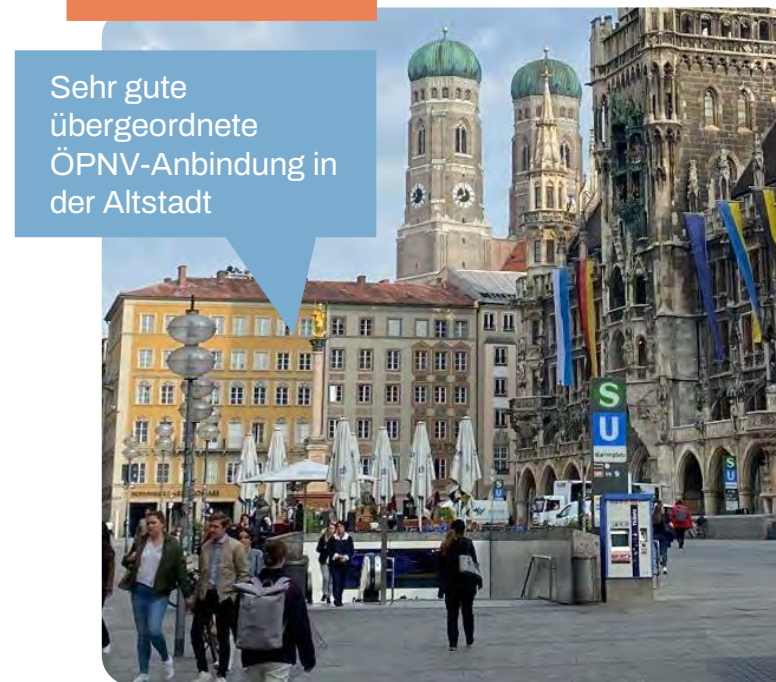
Bedienung tagsüber durch total 5 Linien



Haltestellen mit wenig Platz zum Warten und Passieren



Unsichere Ein- und Ausstiegssituation für Tram-Nutzende



Sehr gute übergeordnete ÖPNV-Anbindung in der Altstadt



Die Prachtstraße Münchens: Aufenthaltsqualität für ÖPNV-Nutzende ist aufwertungsbedürftig



Omnipräsenz von Taxisständen an Orten mit hohem städtebaulichen Wert



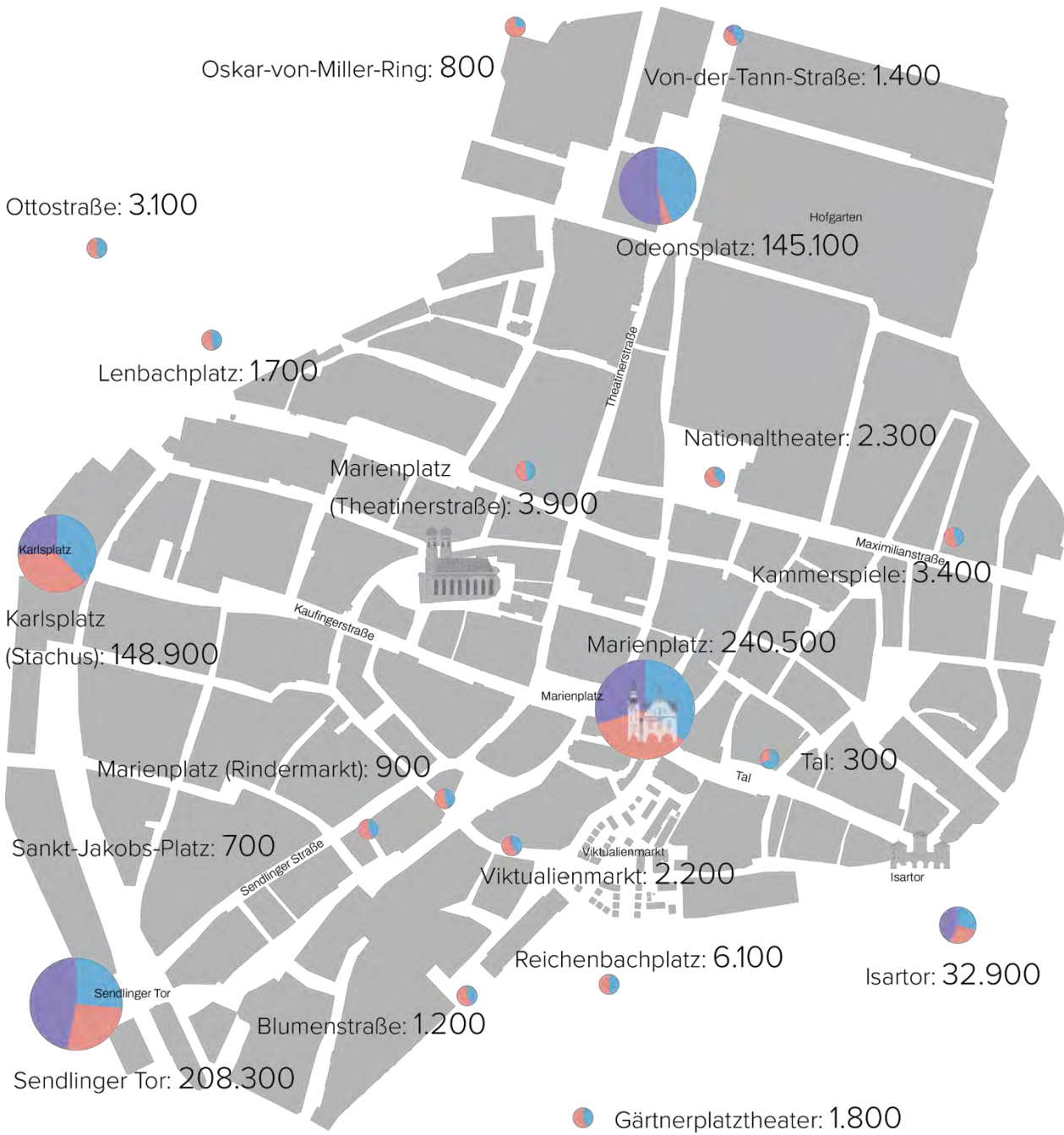
Altstadt mit Bus und Bahn



- Hohes Aufkommen an täglichen Fahrgästen
- Karlsplatz ist wichtiger städtischer Knotenpunkt aller Modi
- Sendlinger Tor und Odeonsplatz sind wichtigste U-Bahn-Umsteigeknoten
- Marienplatz im Zentrum der Altstadt bietet direkte Anbindung an S- und U-Bahn-Netz
- Typische Umsteigestationen sind Marienplatz, Sendlinger Tor, Karlsplatz, Odeonsplatz und Isartor. Hier sind die höchsten Fahrgastaufkommen zu verzeichnen und 30-50% der Fahrgäste steigen an der Station jeweils nur um

810.000 Fahrgäste pro Tag: Tägliche ÖV-Bewegungen mit Einsteigen, Aussteigen und Umsteigen

Quelle: Münchner Verkehrsgesellschaft, 2024



Summe der Fahrgäste pro Tag nach Nutzung der Station



Quelle: Münchner Verkehrsgesellschaft, 2024

Altstadt mit dem Taxi

- Taxis gelten als Teil des ÖPNV
- Taxistände haben eine lange Tradition in der Altstadt
- Die Standorte der Taxistände sind auf die örtlichen Bedürfnisse, die verkehrlichen Gegebenheiten und die Ausweisung von Fußgängerzonen abgestimmt
- Es gibt keine statistischen Erhebungen oder Aufzeichnungen über die Auslastung von Taxis und deren Bewegungsprofile
- Eine lange Verweildauer von Taxis an den Ständen wurde beobachtet
- Die Taxistände befinden sich an Orten von hoher städtebaulicher und architektonischer Bedeutung
- An Standorten wie dem Stachusrondell, Viktualienmarkt, Tal und Odeonsplatz besteht ein hohes Konfliktpotenzial mit dem Radverkehr



Lage von Taxiständen in der Altstadt

20

Taxistände mit

106

Stellplätzen

Quelle: Mobilitätsreferat Landeshauptstadt München, 2023

Altstadt mit Bus, Bahn und Taxi

Hinweise aus dem Beteiligungsprozess

Hinweise aus der Bevölkerung

- Es gibt eine große Befürwortung für das Angebot zur Feinerschließung. Eine Ausweitung des Mikrobusses auch außerhalb der Altstadt wird gewünscht.
- Die Anzahl der Taxistände soll reduziert werden, doch das Taxi als wichtiges Angebot für ältere Menschen und Menschen mit Behinderung muss erhalten bleiben.

Hinweise von Fach- und Interessenvertreter*innen

- Es braucht intelligente Angebote, die verstärkt mit digitaler Technologie verknüpft sind.
- Synergien zwischen dem ÖPNV und weiteren Verkehrsarten müssen weiter ausgebaut werden.
- Für die letzte Meile sollte das Park-and-Ride-Prinzip auf die Altstadt angewendet werden, mit zentralen Parkmöglichkeiten und einem Umstieg auf den ÖPNV.

Hinweise aus dem Bürgerpanel

- Die ÖPNV-Haltestellen sollten attraktiv mit ausreichend Sitzgelegenheiten und überdacht gestaltet werden, um angenehme Aufenthalte zu ermöglichen.
- Überall müssen behindertengerechte Zugänge und Zustiege gewährleistet sein.

“Aufgrund der quirligen Altstadtstruktur wird ständig eine deutliche Anzahl an Taxis an den verschiedensten Stellen gebraucht.”

- Verkehrsplanung Taxi-München eG



“Meine Patienten beschwerten sich über zu weite Wege von der U-Bahn”

- Kommentar während der Auftaktveranstaltung



“Um die Verkehrswende voranzutreiben, müssen dafür auch Angebote geschaffen werden.”

- Forderung aus der Wirtschaft



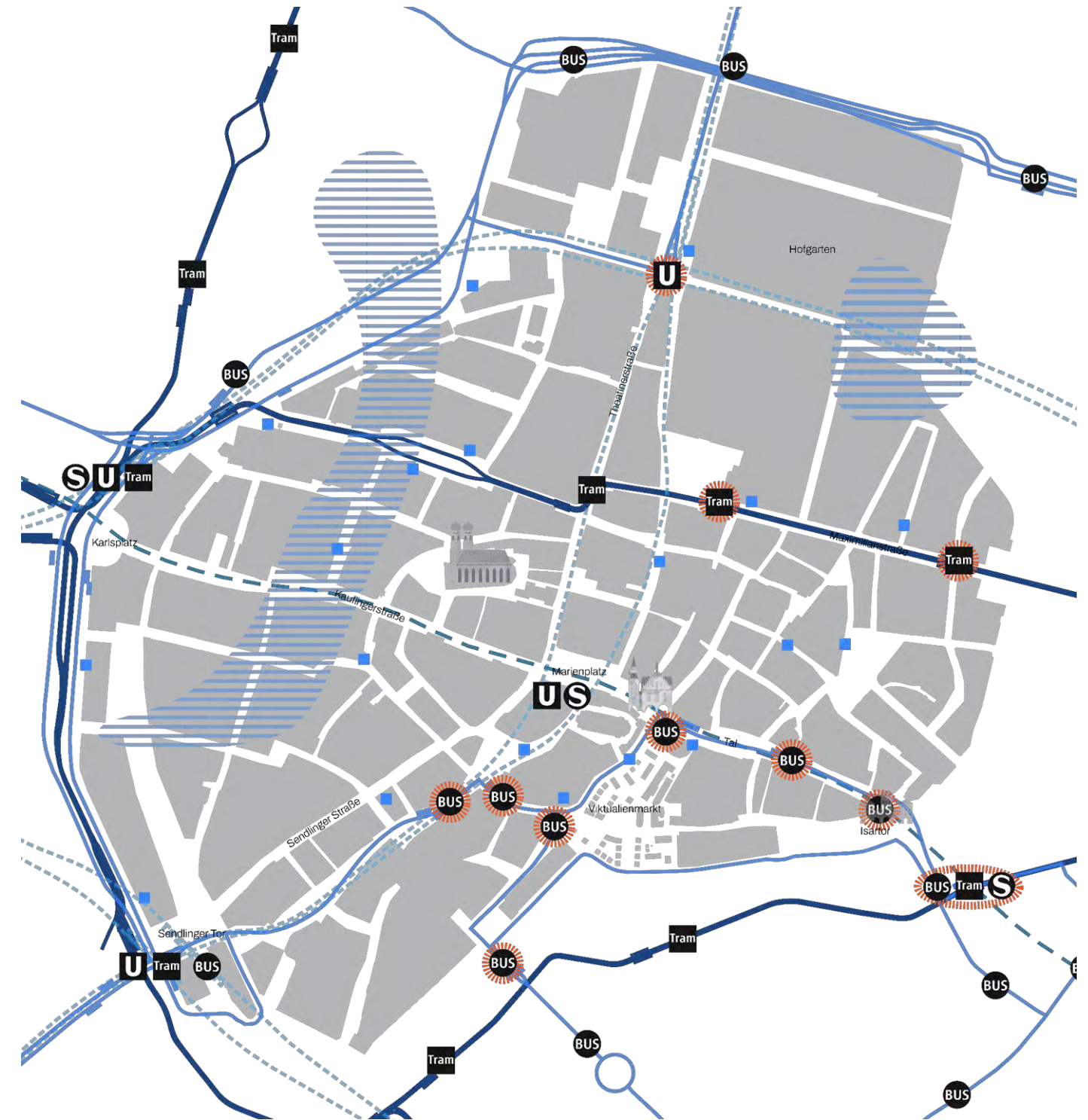
Altstadt mit dem ÖPNV: Analysekarte

Potenziele

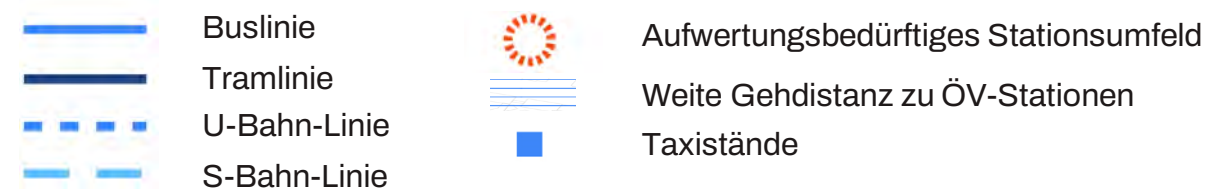
- Zentrale Lage mit hervorragender lokaler und regionaler Anbindung
- Der Ausbau der zweiten Stammstrecke stärkt die ÖPNV-Erreichbarkeit erheblich
- Hohe Dichte an Taxisständen

Herausforderungen

- Gebiete mit langen Gehwegen zu ÖPNV-Stationen
- Geringer Komfort und mangelnde Gestaltungsqualität bei den Tram-Stationen in der Maximilianstraße sowie den Bushaltestellen im Bereich Tal, Oberanger und Viktualienmarkt
- Ungünstige Positionierung von Taxisständen aus städtebaulicher Sicht und in Bezug auf Fußgänger*innen und Radfahrende, insbesondere an den Standorten Odeonsplatz, Tal, Viktualienmarkt und Max-Joseph-Platz
- Fehlende Feinerschließung, dadurch teils lange Fußwege zu U-Bahn, Tram und S-Bahn



Analysekarte ÖPNV



Quelle: Mobilitätsreferat Landeshauptstadt München, Analysen zu Stationsumfeld und Laufdistanzen durch Gehl, 2024

Altstadt mit dem ÖPNV: Handlungsbaukasten

1 Aufwertung von Stationen und des Umfelds



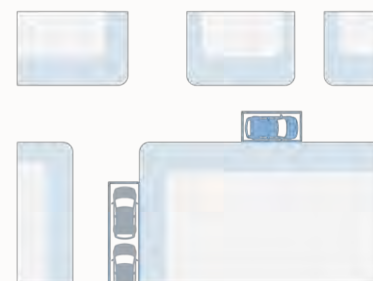
2 Reduktion der Konflikte zwischen Radverkehr und ÖPNV-Nutzer*innen



3 Schaffung zusätzlicher ÖPNV-Angebote (z.B. Shuttle-Bus oder On-Demand-Services)



4 Optimierte Lokalisierung von Taxiständen, Wartebereichen und Abholbereichen (Curbmanagement)



Zielbild ÖPNV

Synthesekarte

- Buslinie Bestand
- Tramlinie Bestand
- Test-Route Shuttle Bus
- Stationen des Shuttle-Bus
- Potentielle Optimierung der Lage der Taxistände
- Aufwertung von Station und des Umfelds

Altstadt mit dem ÖPNV: Handlungsbaukasten

1

Aufwertung von Stationen und des Umfelds

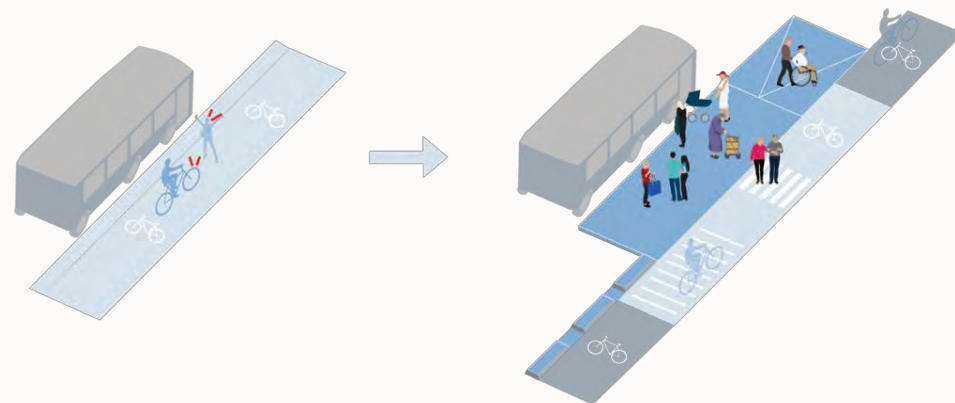
Die Qualität und das Erscheinungsbild der ÖPNV-Stationen sowie ihrer unmittelbaren Umgebung sollen verbessert werden. Dies umfasst sowohl die Gestaltung als auch den Komfort, um die Attraktivität der Haltestellen für die Nutzer*innen zu erhöhen.



2

Reduktion der Konflikte zwischen Radverkehr und ÖPNV-Nutzer*innen

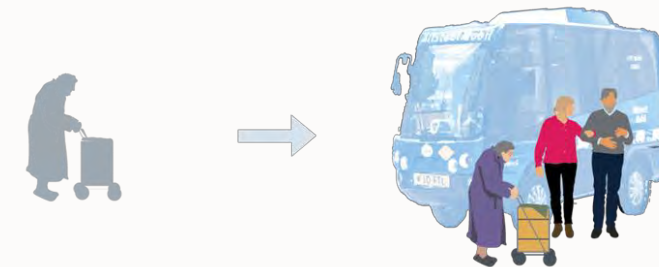
Maßnahmen zur Verringerung von Konflikten zwischen Radfahrenden und ÖPNV-Nutzer*innen sollen eingeführt werden. Dazu gehören klare Verkehrsführungen, sichere Kreuzungen und eine bessere Trennung der Verkehrsströme.



3

Schaffung zusätzlicher ÖPNV-Angebote (z.b. Shuttle-Bus oder On-Demand-Services)

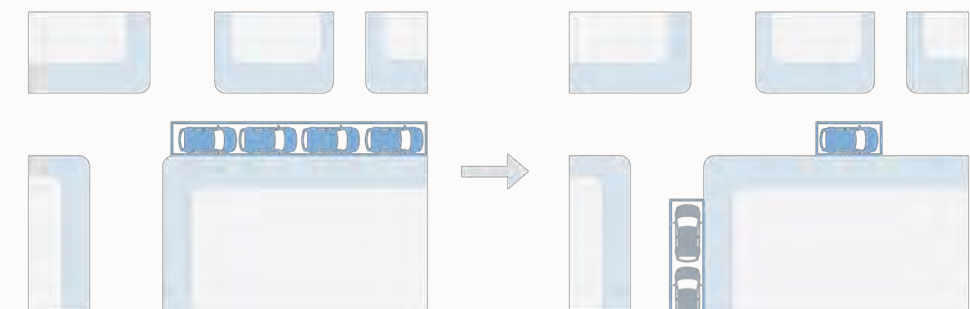
Neue ÖPNV-Angebote, wie zum Beispiel Shuttle-Dienste oder On-Demand-Services in der Altstadt, sollen eingerichtet werden. Diese sollen die Erreichbarkeit und Mobilität in Bereichen verbessern, die schwer zugänglich sind oder in denen herkömmliche Verkehrsmittel nicht verkehren können.



4

Optimierte Lokalisierung von Taxiständen, Wartebereichen und Abholbereichen (Curbmanagement)

Die Positionierung von Taxiständen, Wartebereichen und Abholzonen wird überarbeitet, um eine effizientere Nutzung des Straßenraums zu gewährleisten. Ein gezieltes Curbmanagement soll dazu beitragen, den Verkehrsfluss zu verbessern und den Raum für verschiedene Verkehrsteilnehmer*innen optimal zu nutzen.



Altstadt mit dem ÖPNV : Best Practices



Mirkobus (Kavalir) in Ljubljana:

Der Kavalir Shuttle-Bus in Ljubljana ist ein umweltfreundlicher, elektrischer Kleinbus, der speziell für die Fortbewegung im Stadtzentrum konzipiert wurde. Er bietet eine kostenlose Transportmöglichkeit für Einwohner*innen und Tourist*innen und fährt durch die engen Straßen der Altstadt, die für den regulären Verkehr gesperrt sind.



Testbetrieb Mikrobuss in München:

Die kostenlosen Mikrobusse fahren von Mittwoch bis Samstag im Zehn-Minuten-Takt zwischen den U- und S-Bahn-Stationen und teils durch die Fußgängerzone, während die Rikschas täglich von 7 bis 24 Uhr auf Abruf verfügbar sind. Das Projekt, das bis Mitte Oktober läuft, zielt darauf ab, die Mobilität in der Altstadt zu verbessern, insbesondere für Personen mit Einschränkungen.

Altstadt mit dem Rad

- Viele Menschen fahren mit dem Rad, es gibt leider nur kaum bis wenige Daten und Zählungen innerhalb der Altstadt
- In weiten Teilen ist die Radinfrastruktur mangelhaft, nicht mehr zeitgemäß oder fehlt gänzlich
- Fußgängerzonen fragmentieren das Radnetz und bündeln Radverkehr auf Straßen, die keine adäquate Radinfrastruktur haben: Oberanger, Maximilianstraße, Herzogspitalstraße etc.
- Nicht adäquate Radinfrastruktur erhöht die Konflikte zwischen Fußverkehr und Radverkehr
- Der in Abschnitten bereits fertig gestellt und weiter im Ausbau befindliche Altstadt Radring wird die Situation für Radfahrende erheblich verbessern



Fehlende Radinfrastruktur, hohe Geschwindigkeiten, Tramschienen und Einparkmanöver machen das Radfahren auf der Maximilianstraße extrem gefährlich



Die bestehende Radinfrastruktur endet im fließenden Verkehr am Isartor



Am Odeonsplatz ist die Verkehrssituation für alle Teilnehmenden stressig



Der neu geschaffene Altstadt Radring wird die Situation für Radfahrende erheblich verbessern

Altstadt mit dem Rad - Fahren



Tortendiagramme auf der Karte zeigen den Anteil von Fußverkehr, Radverkehr und motorisiertem Verkehr basierend auf Stichprobenzählungen

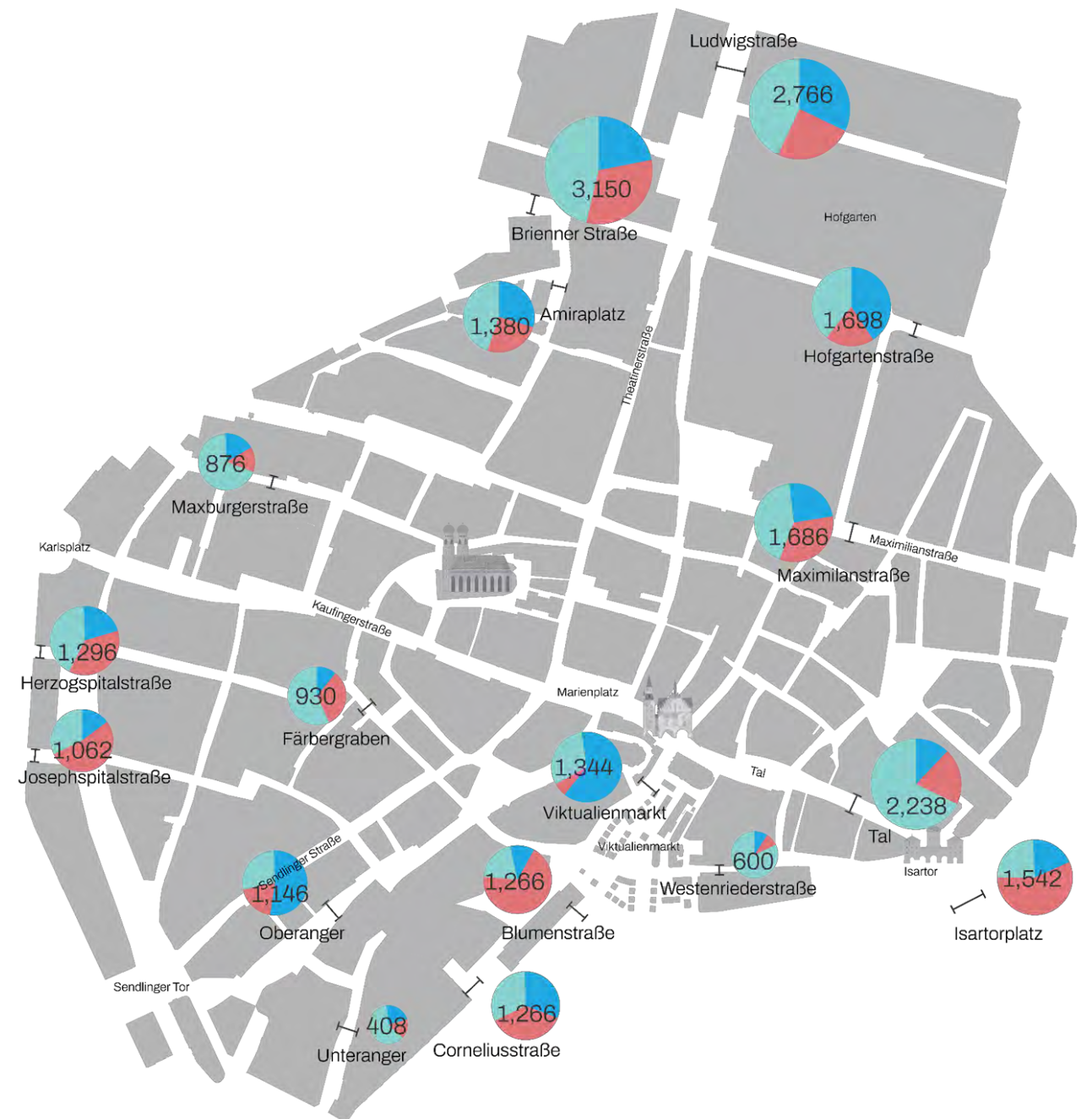
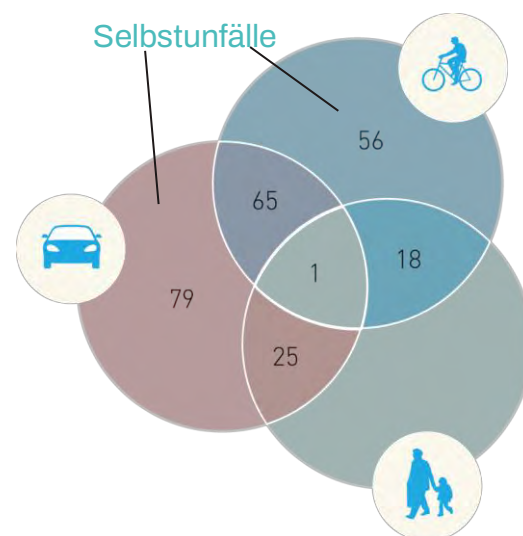
- In Straßen wie Oberanger, Viktualienmarkt und Hofgartenstraße ist der Großteil der Nutzenden bereits der Radverkehr
- Trotz hoher Radnutzung in Straßen wie der Maximilianstraße, Briener Straße, Ludwigstraße und Herzogspitalstraße spiegelt die Flächenverteilung dies nicht angemessen wider
- In Fußgängerzonen muss das Fahrrad zwischen 9 - 21 Uhr geschoben werden
- Im Jahr 2022 gab es 83 registrierte Unfälle mit anderen Verkehrsteilnehmer*innen und 54 registrierte Selbstunfälle (Meist im Zusammenhang mit Tramschienen). Die Unfallorte sind auf der Analysekarte (vgl. Seite 60) dargestellt
- Unfallschwerpunkte sind der Altstadt (insbes. Sendlinger Tor und Stachus), die Maximilianstraße und das Tal

65 Unfälle zwischen Rad- und Autoverkehr

18 Unfälle zwischen Rad- und Fußverkehr

54 Selbstunfälle

Quelle: Unfallstatistik München, 2022



Stichprobenzählungen in der Altstadt

■ Zu Fuß
 ■ Mit Fahrrad
 ■ Motorisiert

*Stichprobenzählungen durch Gehl (morgens, mittags und abends) an einem Wochentag im Oktober 2023. Anzahl pro Stunde.

Altstadt mit dem Rad - Parken



- Vielzahl von neu geschaffenen Fahrradbügeln, im Jahr 2020 gab es 153 Abstellanlagen in der Altstadt. In den vergangenen vier Jahren wurde weitere geschaffen.
- Gleichwohl weiterhin hohe Anzahl von “wildem” ungeordnetem Parken in der gesamten Altstadt
- Verbotsschilder werden ignoriert. Dies signalisiert einen hohen Bedarf an Radabstellanlagen
- Altstadt verfügt über kein größeres Fahrradparkhaus im Bereich einer ÖPNV-Station
- Wenige bis keine Möglichkeiten für sicheres Abstellen von Lastenrädern

3.405 abgestellte Fahrräder an 153 Abstellanlagen

1.782 wild abgestellte Fahrräder

5% der abgestellte Fahrräder sind nicht in Benutzung



Aufgrund mangelnder sicherer Abstellmöglichkeiten blockieren Räder wertvollen Stadtraum



Fahrräder abstellen verboten!, trotzdem wird geparkt, es besteht also ein hoher Bedarf



Fahrrad Abstellanlagen und ungeordnetes Parken

- Radabstellanlage mit Anzahl
- ✗ “Wildes” / ungeordnetes Parken mit Anzahl

Quelle: Gutachten zur Optimierung der Fahrradabstellsituation, BERNHARD Gruppe, 2020 (Erhebungszeitraum, Januar 2020)

Geteilte Mikromobilität



- In der Altstadt gibt es ein vielfältiges Angebot unterschiedlicher Mikromobilitätsdienstleister wie E-Leihräder und E-Tretroller
- Rückgabestationen und Abstellflächen mit Geofencing funktionieren gut, es gibt nur wenige “wild” abgestellte Fahrzeuge im Straßenbild
- Großteils wurden Parkflächen umgewandelt; Abstellflächen auf Gehwegen wurden nur dann geschaffen, wenn ausreichend Platz zur Verfügung steht. Die Abstimmung erfolgte unter Beteiligung des Bezirksausschusses
- Vereinzelt ist die Positionierung der Abstellflächen nicht ideal gewählt und behindert andere Verkehrsteilnehmer*innen beim queren der Straße oder Abstellen des eigenen Fahrrads
- Fahrverbotszonen innerhalb der Altstadt verhindern ein Durchqueren mit E-Tretrollern, was diese im Vergleich zum Radverkehr stark benachteiligt und zu Verstößen führt



Übersicht Mikromobilität

- | | | | |
|--|---------------------------------------|--|---------------------------------|
| | Mobilitätspunkt | | Mikromobilität-Fahrverbotszonen |
| | Mobilitätspunkt mit Radservicestation | | Mikromobilität Abstellflächen |

Quelle: Mobilitätsreferat Landeshauptstadt München, 2024

Altstadt mit dem Rad und Roller

Hinweise aus dem Beteiligungsprozess

Hinweise aus der Bevölkerung

- Es sollen ausreichend Stellplätze für Fahr- und Lastenräder sowie Tretroller vorgesehen werden, darunter auch kindgerechte Fahrradstellplätze. Die Anlagen sollen jedoch nicht das Queren des Straßenraums behindern.
- E-Tretroller werden aufgrund der Vielzahl an Konflikten hinterfragt.

Hinweise von Fach- und Interessenvertreter*innen

- Statt nur auf separate Radwege zu setzen, sollte auch die gemeinsame Nutzung von Straßen durch Autos und Fahrräder in Betracht gezogen werden, um die Verkehrsflächen zu minimieren und mehr Platz für Grünflächen zu gewinnen.
- Viele lange abgestellte Räder ("Geisterräder") werden nicht entfernt.
- E-Tretroller bedienen eine eigene Nutzer*innengruppe und sollen mitgedacht werden (Mobilitätseingeschränkte, Anzugträger*innen, Menschen, die kein Rad fahren können).

Hinweise aus dem Bürgerpanel

- Die Verbesserung der Radinfrastruktur sollte nach der jeweiligen Straßenart differenziert werden. Eine Trennung von Rad- und Fußwegen wird, wo in diesem Zusammenhang sinnvoll, bevorzugt.
- Die Verkehrsberuhigung des Radverkehrs sollte mit Hilfe niveaugleicher Fußwege und unterschiedlicher Fahrbahnbeläge umgesetzt werden.

Hinweise aus dem Kinder- und Jugendworkshop

- Mit dem Fahrrad und E-Tretroller bewegen sich die Kinder am liebsten Fort. Hierfür braucht es sichere Straßenverhältnisse.

"Die Altstadt braucht ein großes Fahrradparkhaus am Stachus oder Sendlinger Tor"

- Hinweis während der Öffentlichkeitsveranstaltung



"Es fehlt eine Nord-Süd-Tangente durch die Altstadt"

Hinweis während der Öffentlichkeitsveranstaltung



"E-Tretroller sind in Beschleunigung und Bremsen oft nicht einschätzbar! Es sollte kritisch überdacht werden, wo diese zugelassen werden."

Hinweis während der Öffentlichkeitsveranstaltung



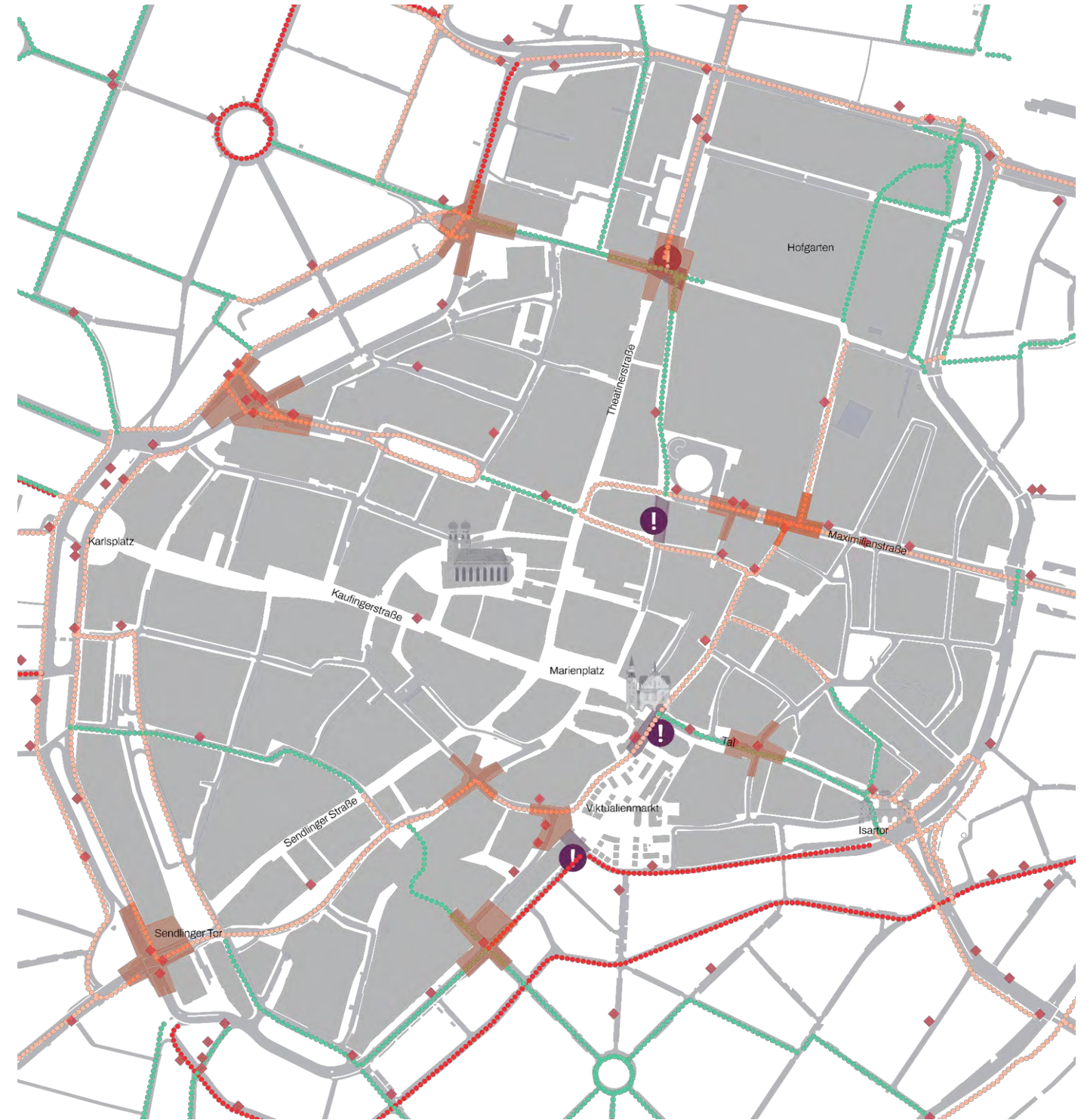
Analysekarte Rad und Mikromobilität

Potentiale

- Wachsender Anteil von Radfahrenden in der gesamten Stadt
- Altstadtradring wird Situation bei der Umfahrung der Altstadt erheblich verbessern
- Radrouten, die durch die Altstadt führen, verbessern die Erreichbarkeit für Beschäftigte, Kunden und Anwohnende

Herausforderungen

- Vielzahl von Konfliktbereichen zwischen Rad- und Fußverkehr
- Gefährliche Knotenpunkte und Straßenabschnitte für Radfahrende aufgrund von autozentrischer Straßengestaltung, fehlender Infrastruktur und nicht intuitiver Wegeführung
- Fehlendes kleinteiliges Radverkehrsnetz für die Erreichbarkeit der zentralen Altstadtlagen
- Fehlende Radinfrastruktur in Ost-West und Nord-Süd-Richtung zur Querung der Altstadt



Analysekarte Radverkehr



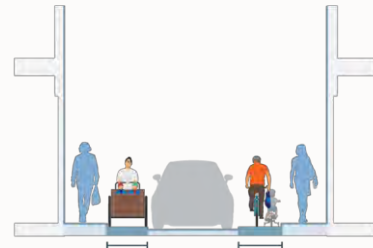
Quelle: Gehl Analyse (überlagerung mit Happy Bike Level, Radl Vorrangnetz), Unfallstatistik Stadt München, 2023

Altstadt mit dem Rad: Handlungsbaukasten

1

Bessere Bedingungen für den Radverkehr:

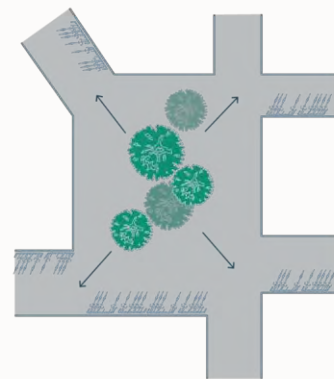
- A. Verkehrsberuhigung für Kfz
- B. Sichere Kreuzungen
- C. Öffnung von Einbahnstraßen für Radverkehr
- D. Geschützte Radinfrastruktur



2

Bessere Abstellbedingungen für Fahrräder:

- A. Verlagerung von Fahrradabstellplätzen
- B. Schaffung neuer Fahrradabstellplätze



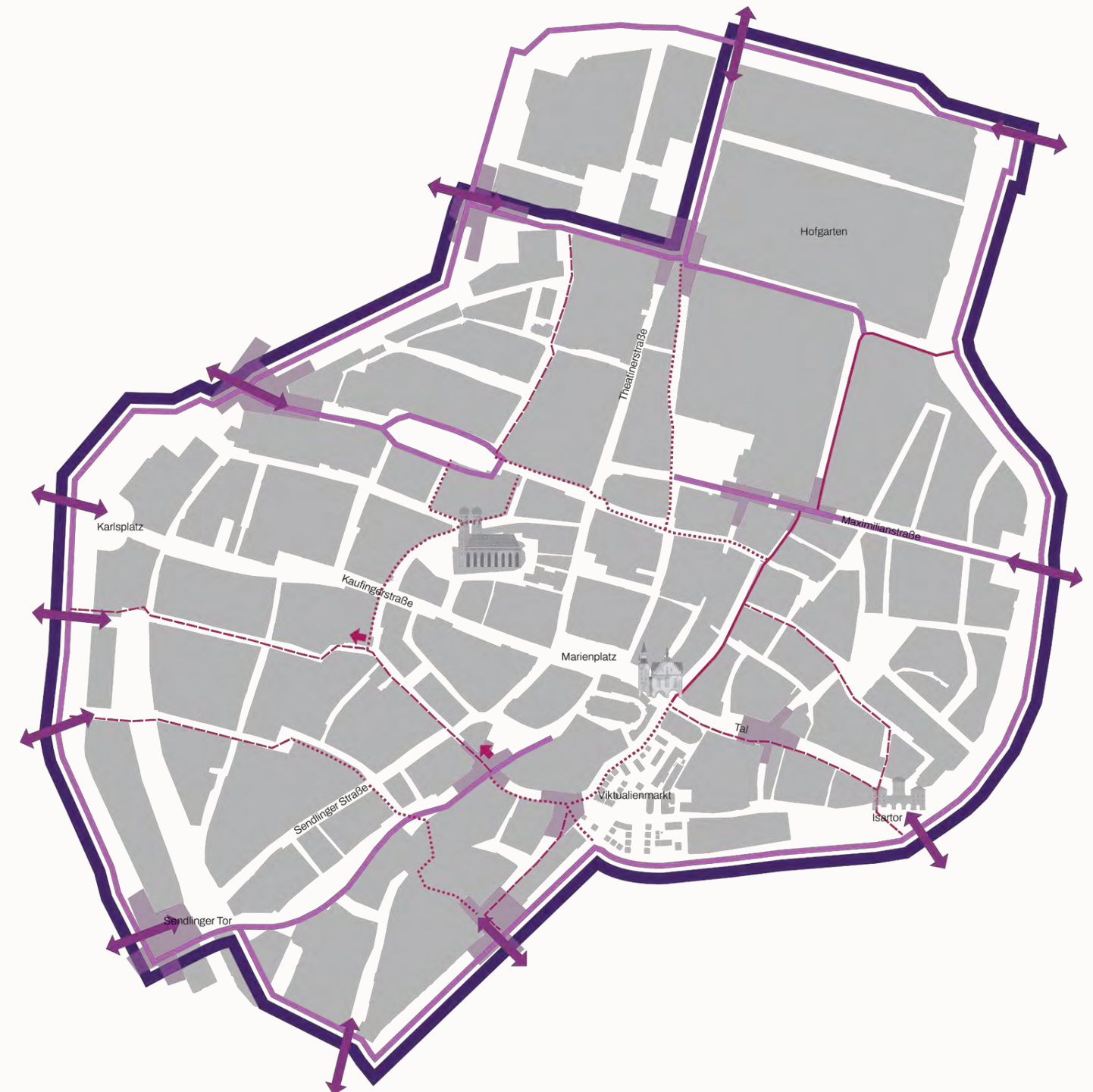
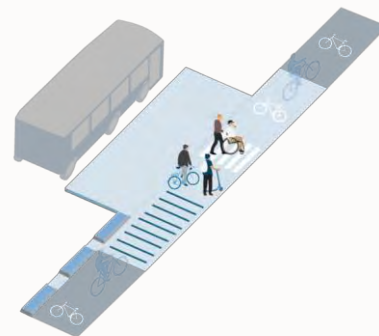
3

Neue Angebote für intelligente Mobilität: neue Mobilitätspunkte, Diversifizierung der Angebote



4

Verkehrsberuhigung von Radverkehr in Konfliktbereichen mit Fußverkehr und ÖPNV-Nutzenden



Zielbild Radverkehr

Synthesekarte

- Schaffung geschützter Radwege
- Fahrradstraße
- Radroute im Mischverkehr (Hohe Verkehrsberuhigung)
- Radroute durch Fußgängerzone

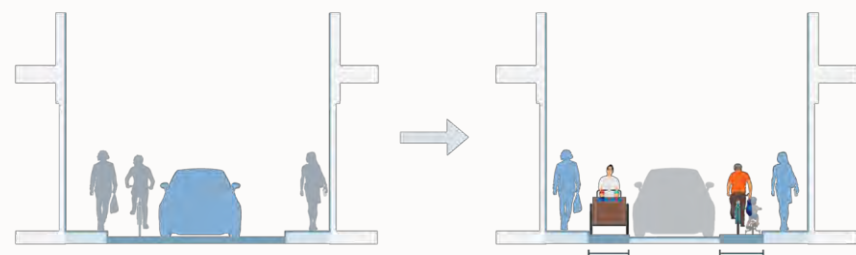
- Öffnung von Einbahnstraße für Radverkehr
- Umgestaltung / Entschärfung Knotenpunkt
- Bessere Verbindung mit Umgebung
- Schnelle, hochwertige Verbindung

Altstadt mit dem Rad: Handlungsbaukasten 1/2

1

Bessere Bedingungen für den Radverkehr:

Für die Verbesserung der Bedingungen für den Radverkehr gibt es unterschiedliche „Werkzeuge“. Die jeweilige Wahl des Werkzeugs hängt von den verkehrlichen und städtebaulichen Bedingungen im Straßenraum ab. In Straßen mit überlagernden Raumbedarfen, hohen Nutzungsansprüchen und begrenztem Raum, wie in der Altstadt, muss pragmatisch abgewogen werden, ob auch geschützte Radwege von geringerer Breite einen erheblichen Mehrwert bringen können, wenn gleichzeitig Straßenbäume, Aufenthaltsqualität, Erreichbarkeit für Logistik, Menschen mit Behinderungen und den ÖPNV gesichert werden sollen.



A. Verkehrsberuhigung für Kfz

In vielen Straßen der Altstadt teilen sich Radfahrende und Autofahrende den Verkehrsraum. Um die Sicherheit und den Komfort zu erhöhen für alle zu erhöhen, ist die Implementierung von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen notwendig. Diese umfassen den Einbau von Fahrbahnschwellen, die bauliche Umgestaltung der Fahrbahn sowie alternative Oberflächengestaltungen. Solche Maßnahmen tragen dazu bei, die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs zu reduzieren.

Verkehrsberuhigungsmaßnahmen können in einem weiteren Schritt als Fahrradstraße eingestuft werden, dass Radfahrende zusätzliche Prioritäten erhalten.

A. Sichere Kreuzungen

Kreuzungen stellen häufig Unfallschwerpunkte für Radfahrende dar. Durch gezielte bauliche Maßnahmen und verbesserte Signalisierung können Kreuzungen sicherer gestaltet und das Unfallrisiko erheblich reduziert werden. Synergien für den Fußverkehr müssen hier genutzt werden.

A. Öffnung von Einbahnstraßen für Radverkehr

Das Öffnen von Einbahnstraßen für den Radverkehr ermöglicht Vorteile für den Radverkehr und erweitert das Radnetz.

A. Geschützte Radinfrastruktur

An Straßen mit hohem Verkehrsaufkommen und Geschwindigkeiten über 30 km/h sollten geschützte Radwege durch Bordsteine, Poller oder andere physische Separierungen geschaffen werden, um die Sicherheit der Radfahrenden zu erhöhen (Bsp. Maximilianstraße oder Oberanger). Breite und Gestaltung hängt vom verkehrlichen Kontext ab.

A. Schnelle und hochwertige Radverbindungen

Für bedeutende stadtweite Verbindungen ist es wichtig, schnelle und hochwertige Radwege zu schaffen. Diese Verbindungen sollten besonders komfortabel und breit sein, um eine effiziente und sichere Nutzung zu gewährleisten (Bsp. Altstadttring)

Altstadt mit dem Rad: Handlungsbaukasten 2/2

2

Bessere Abstellbedingungen für Fahrräder:

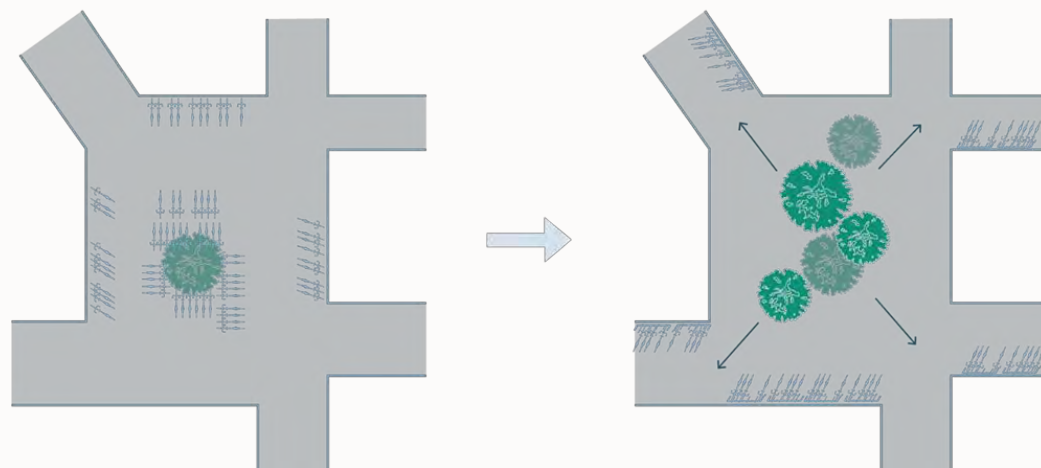
A. Verlagerung von Fahrradabstellplätzen

Fahrradabstellplätzen die sich in der Mitte eines Platzes befinden werden an gegenüberliegende Fassaden oder Seitenstraßen verlagert, damit die Fahrräder keine Barriere im Zentrum des Stadtraums bilden.

A. Schaffung neuer Fahrradabstellplätze

Schaffung von neuen Fahrradabstellplätzen. Zum einen viele kleine dezentrale Radabstellanlagen, zum anderen wenige große und hochwertige Fahrradparkhäuser im Zusammenhang mit ÖPNV-Stationen oder anderen wichtigen Gebäuden.

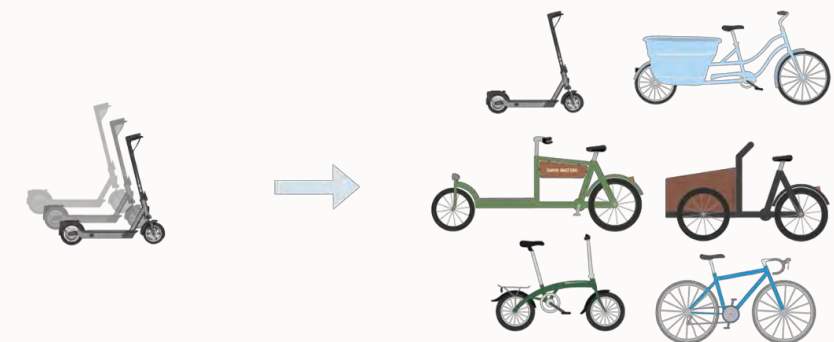
Hinweis: Die Abstellbedingungen können noch so gut sein - Kontrolle und Pflege (bspw. das Entfernen von lang abgestellten Rädern) sind immer notwendig.



3

Neue Angebote für intelligente Mobilität: neue Mobilitätspunkte, Diversifizierung der Angebote

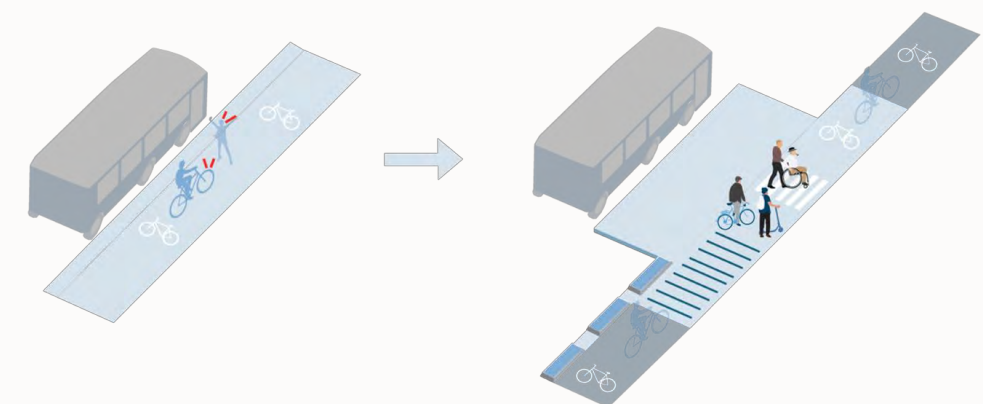
Die bereits geschaffenen Mobilitätspunkte können weiter diversifiziert werden. Bspw. Verleih von Lastenrädern, neue Mikromobilitätslösungen etc.



4

Verkehrsberuhigung von Radverkehr in Konfliktbereichen mit Fußverkehr und ÖPNV-Nutzenden

Um Konflikte zwischen Radfahrenden, dem Fußverkehr und ÖPNV-Nutzenden zu reduzieren, muss an wichtigen Stellen der Radverkehr beruhigt und intuitiv gesteuert werden. Wichtiger als Schilder und Hinweise ist hier die Gestaltung der Oberflächen und Positionierung von Rampen.



Altstadt mit dem Rad: Best Practices



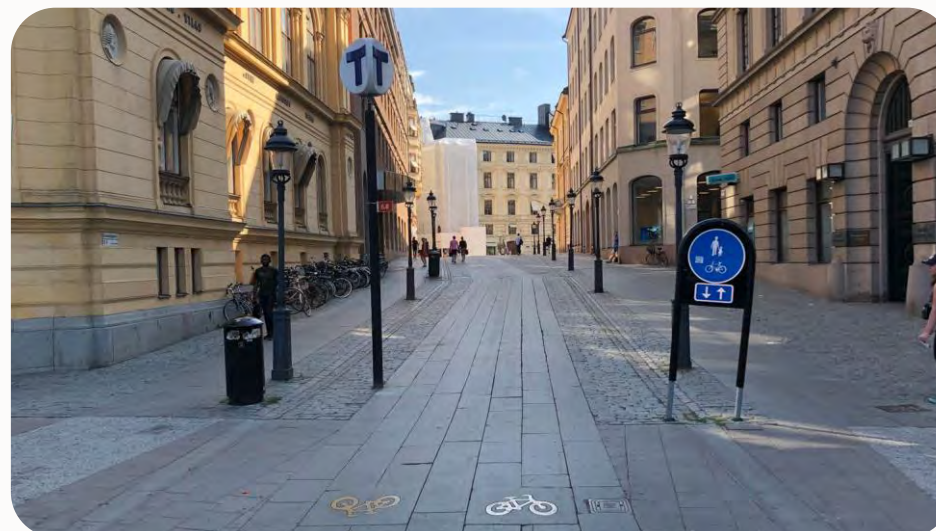
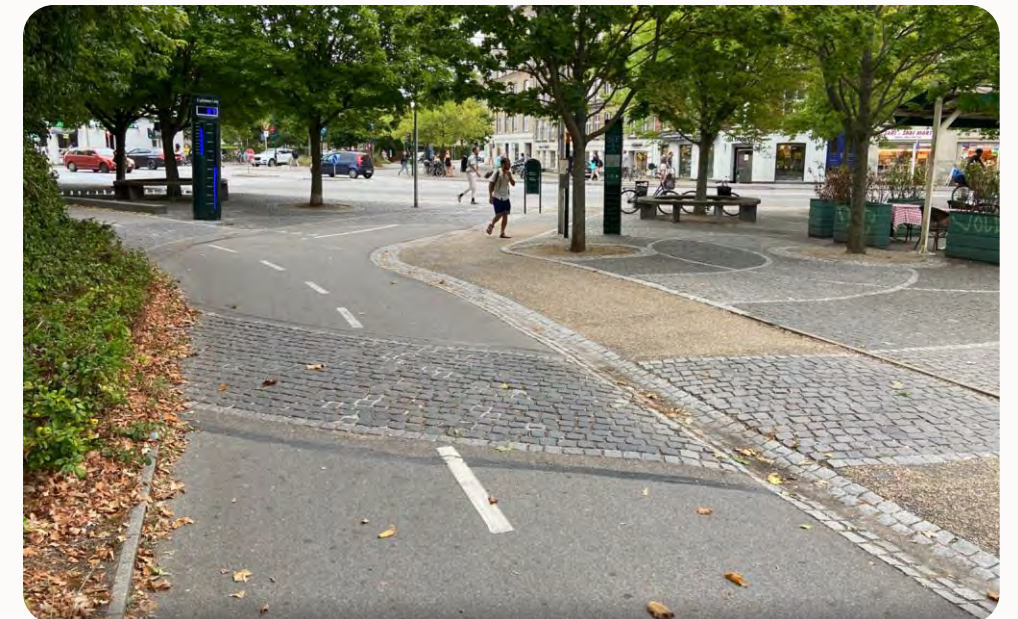
Klare Trennung zwischen Rad- und Fußverkehr in **Kopenhagen & Stockholm:**

Wenn Radverbindungen über Plätze oder durch Fußgängerzonen führen gilt es diese gestalterisch hervorzuheben. Auch hier gilt, dass die Oberflächen-gestaltung und Wegeführung wichtiger sind als Markierungen oder Schilder.



Fahrradstraße in **Wien:**

Die Argentinierstraße in Wien ist als Fahrradstraße konzipiert, um den Radverkehr zu fördern und zu erleichtern. Durch die gezielte Umgestaltung wurde die Straße für den Radverkehr optimiert, indem sie verkehrsberuhigt und für Autos teilweise gesperrt wurde. Dies erhöht nicht nur die Sicherheit der Radfahrenden, sondern trägt auch zur Reduzierung des motorisierten Verkehrs bei, wodurch die Straße insgesamt angenehmer und umweltfreundlicher wird.



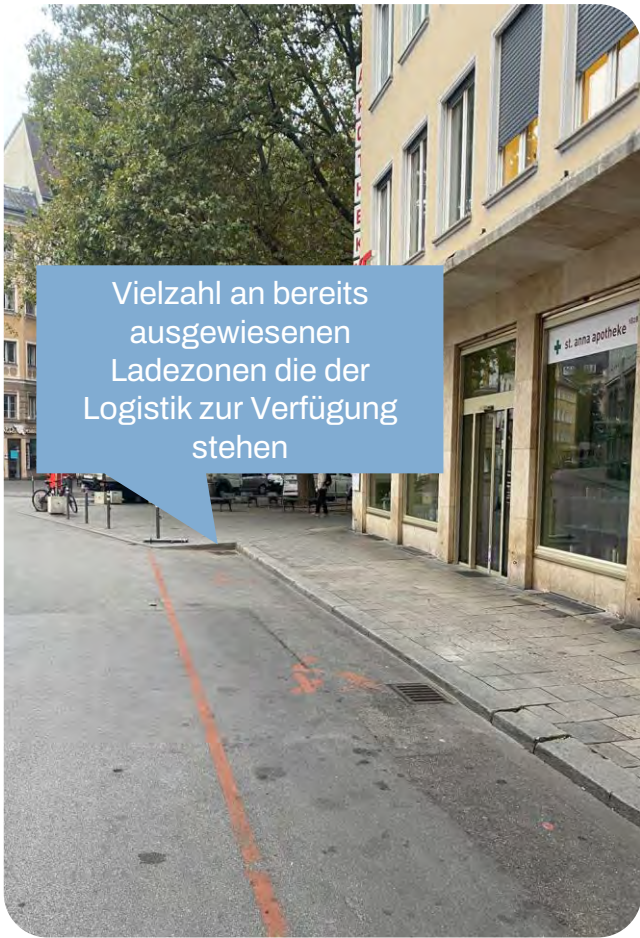
Radverkehrsberuhigung in **Kopenhagen:**

An Orten in denen dem Fußverkehr oder ÖPNV-Nutzenden Priorität gegeben werden soll, wird der Radverkehr durch vom Auto bekannte Verkehrsberuhigungsmaßnahmen gesteuert. Probate Mittel sind hier Schwellen, Pflasterungen oder als letztes Mittel Schikanen.

Logistik in der Altstadt

- Das pulsierende Herz der Stadt München hat einen hohen und vielfältigen Lieferbedarf
- Neben Lieferfahrzeugen wird die Altstadt von einer Vielzahl von Handwerker*innen-Fahrzeugen aufgesucht
- Es gibt zahlreiche Lieferbelange im öffentlichen Raum
- Der zunehmende Wirtschaftsverkehr, insbesondere durch größere Fahrzeuge ist nicht stadtverträglich
- Die unten stehende Tabelle ist eine vereinfachte Darstellung der unterschiedlichen Use-Cases:

Nutzung	Use cases	Besonderheiten
Alle	Barrierefreies Erreichen	Zufahrt und Parken jederzeit frei
Alle	Temporär Mobilitätseingeschränkt	Keine Sondergenehmigung vorhanden
Alle	KEP / Kurier-Express-Paket	Keine feste Uhrzeit, geringe Toleranz für Umwege
Wohnen	Privates Be- und Entladen	Keine feste Uhrzeit, keine Sondergenehmigung
Wohnen	Lieferdienste	Keine feste Uhrzeit, keine Sondergenehmigung
Wohnen	Lieferdienste mit Rad	Keine feste Uhrzeit
Gastro	Anlieferung mit Kühlkette	Keine langen Wege möglich; Anlieferzeitpunkt häufig nicht vor 10 Uhr möglich
Gewerbe / EZH / Handwerker*innen	Anlieferungen just-in-Time	Keine feste Uhrzeit, hohe Frequenz



Logistik in der Altstadt

Hinweise aus dem Beteiligungsprozess

Hinweise aus der Bevölkerung

- Die standortnahe Anlieferung soll auch über die unterschiedlichen Straßentypen hinweg gewährleistet werden.
- Staufächer und Lieferstationen sollten an zentralen Orten oder in Verbindung mit ÖV-Haltestellen eingerichtet werden.

Hinweise von Fach- und Interessenvertreter*innen

- Anreize für die Radlogistik könnte über verlängerte Lieferzeiten geschaffen werden.
- Für die effektive Umsetzung der Last-Mile-Logistik ist die Einrichtung eines Handwerkerhubs sinnvoll. Dieser zentrale Anlaufpunkt könnte die Koordination und Effizienz der letzten Liefer- und Servicewege erheblich verbessern.

Hinweise aus dem Bürgerpanel

- Bei einer Optimierung der Lieferzeiten sollten Apotheken ausgenommen werden.

“Wir sind es gewohnt längere Wege vom Transporter zum Ziel zu haben.”

- Paketzusteller während Begehung / Gespräch



“Schwer das Ding!” -

- Auf der Stollbergstraße gehört.



Logistik in der Altstadt

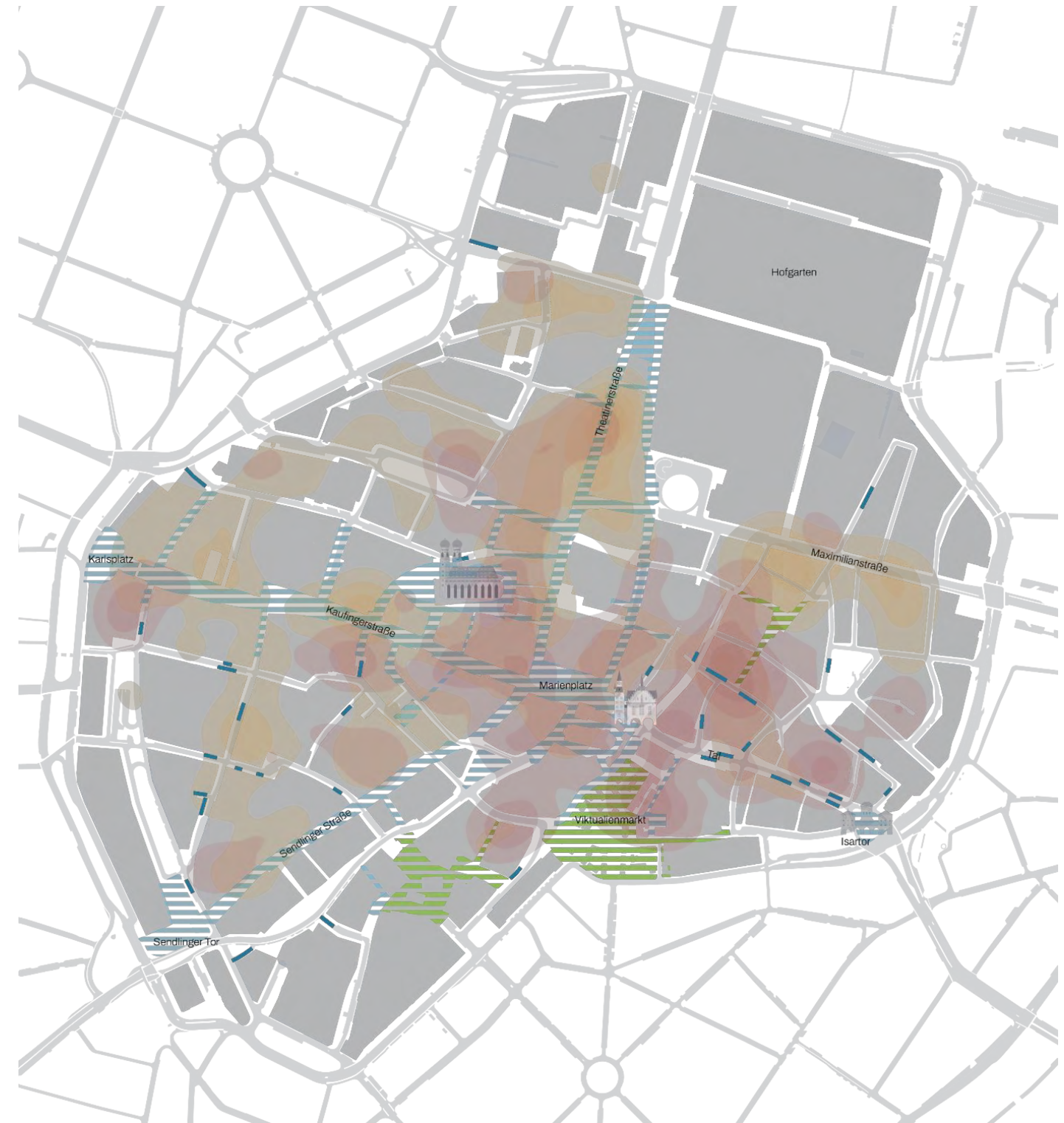


Potentiale

- Hohe Zahl bestehender Ladezonen
- Bestehendes integriertes Logistikkonzept für die Stadt München
- Teilweise verlängerte und flexible Ladezeiten, insbesondere in Gebieten mit hohem Gastronomie-Lieferbedarf
- Schnelle Anlieferungen auf dem Gehweg haben sich in der Altstadt bewährt, Bodenmarkierungen können den Prozess formalisieren

Herausforderungen

- Anlieferbedarfe können durch die Enge der Bestandsquartiere nur im öffentlichen Raum abgebildet werden
- Große Lieferfahrzeuge sind ein Sicherheitsrisiko und wenig stadtverträglich
- Ausgewiesene Ladezonen werden nicht angenommen, sind fehlbelegt oder nicht optimal platziert
- Fehlendes kleinteiliges Logistikkonzept mit Positionierung von Depots, konkreten Last-Mile-Konzepten
- Verstärktes Online-Shopping und zunehmenden Lieferverkehr



Analysekarte Logistik

-  Lieferverkehr zwischen 22:30 - 10:15
-  Lieferverkehr zwischen 22:30 - 12:45
-  3L-Zone (Liefern, Laden, Leisten)
-  Lieferverkehr Hotspots Einzelhandel
-  Lieferverkehr Hotspots Gastronomie

Logistik in der Altstadt: Handlungsbaukasten

1

Optimierung der Lieferzeiten

Durch flexiblere Lieferzeiten in der Altstadt sollen Lieferungen entzerrt werden. Zusätzliche Zeitfenster, die nur für Kleinfahrzeuge und Lastenräder gelten, bieten Anreize.



2

Zusätzliche Lade-/Flexzonen: Liefern, Laden und Leisten (3L)

Erweiterung der 3L-Zonen mit präziser Bedarfsanalyse und Kontrolle. Smarte, buchbare 3L-Zonen können die Effizienz und Nutzererfahrung erhöhen und sollten erprobt werden..



3

Last-Mile-Logistik und Konzepte für kleinere Fahrzeuge

Entwicklung von Konzepten zur Unterstützung kleinerer Fahrzeuge für die letzte Meile der Lieferkette.



4

Konzepte für Fahrradlogistik

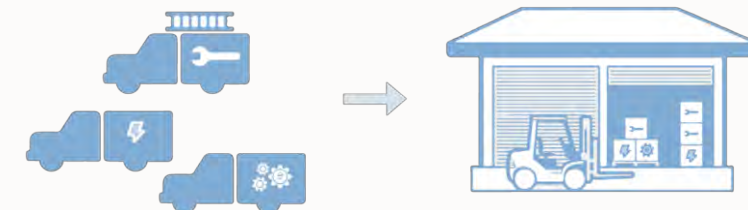
Förderung von Lösungen für den Transport per Fahrrad: Schaffung von Ladezonen, verlängerte Lieferzeiten, Förderprogramme für Betriebe, die auf Fahrradlogistik umsteigen.



5

Handwerkerhubs

Einrichtung von zentralen Hubs für Handwerksbetriebe zur besseren Erreichbarkeit und Organisation.



6

Optimierung von Paketstationen

Verbesserung der Verteilung und Nutzung von Paketstationen für eine effizientere Zustellung. Schaffung von Multifunktionsboxen und Ausbau von urbanen Depots.



Altstadt für Waren und Güter : Best Practices

Smarte Ladezonen in **Hamburg**: ↓

Insbesondere Ladezonen vor Supermärkten und Gastronomie-Restaurants müssen rund um die Uhr zugänglich sein, um Frischware anliefern zu können. Daher sollten diese Ladezonen auf Fahrbahn-Niveau bleiben. Diese werden dann zu smarten Ladezonen, die über eine Buchungsplattform reserviert werden können.



Quelle: Freie und Hansestadt Hamburg – Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation

Anlieferzone auf Gehweg in **Basel & Zürich**: →

Anlieferzonen werden von der Fahrbahn auf den Gehweg verlegt. Diese können per Schild oder Bodenmarkierung angezeigt werden. Die Anlieferung erfolgt in den Nebenzeiten von 22 - max. 11 Uhr.



Quelle: © Anne Gaertner/Nüwiel

Last Mile Konzepte: ↑

An den Smarten Anlieferzonen könnten Last-Mile-Trolleys verliehen werden. Ziel ist es, den lärm durch diese Fahrzeuge zu reduzieren - z.B. durch weiche Räder. Hierfür braucht es ggf. ein überdachtes und abgeschlossenes „Folley“, um die Fahrzeuge zu schützen.



Logistik-Pavillon in **Porsgrunn (NO)**: ↓

In der Altstadt gibt es zahlreiche Anlieferbedarfe die aufgrund der Enge der Bestandsquartiere nur im öffentlichen Raum abgebildet werden können. Im norwegischen Porsgrunn wurde vor einem Hotel ein extra Pavillon errichtet um dem Bedarf entgegenzukommen und stadtverträglich zu gestalten.



Altstadt mit dem Auto

- Das Auto spielt bei der Erreichbarkeit der Altstadt eine Rolle unter vielen, die die auch künftig (eingeschränkt) erhalten bleibt
- Abseits der Fußgängerzonen und Plätze sind viele Straßen durch fließenden und ruhenden Autoverkehr dominiert
- Es besteht ein hohes Maß an Autoverkehr, der einen Parkplatz auf der Straße finden will (Lieferverkehr, Besucher*innen, Bewohner*innen)
- Straßenräume sind stark versiegelt und auf den Autoverkehr ausgelegt, mit breiten Fahr- und Abbiegespuren sowie großzügigen Kurvenradien
- Insbesondere entlang des Altstadtrings besteht ein hohes Verkehrsaufkommen bei gleichzeitig vergleichsweise hohen Geschwindigkeiten
- Straßen wie der Färbergraben ermöglichen nach wie vor das Durchqueren der gesamten Altstadt mit dem Auto (siehe Karte auf der nächsten Seite)
- Car-Sharing-Angebot in der Altstadt ist sowohl als Free-Floating-Option als auch stationsbasiertes Car-Sharing verfügbar
- Die Fahrzeugflotte der Car-Sharing-Dienstleister wirkt wenig alltagstauglich und besteht überwiegend aus Luxusfahrzeugen, die eher für Freizeitfahrten geeignet sind



Autofahren in der Altstadt

- Die wichtigsten Erschließungsstraßen vom Altstadtring kommend sind die Brienner Straße, Ludwigstraße, Maximilianstraße, Josephspitalstraße, Herzogspitalstraße, Oberanger, Corneliusstraße und das Tal
- Auf drei Straßen innerhalb der Altstadt kann noch 50 km/h gefahren werden: Maximilianstraße, Oberanger und Brienner Straße
- Der aktuelle Verkehrsplan teilt die Altstadt in bereits drei Viertel, zwischen denen aus der Altstadt herausgefahren werden muss
- Aufgrund der aktuellen Verkehrsführung ist ein Durchqueren der Altstadt auf verschiedenen Straßen noch möglich (siehe nebenstehende Karte), bspw. wurde im Jahr 2018 im Hackenviertel ein Durchgangsverkehr von 30% festgestellt*
- Unübersichtliche und vielfältige Verkehrsschilder führen zu Verwirrung bei Bewohner*innen und Besucher*innen



*Quelle: Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak, apl.
Professor an der Technischen Universität München, Ingenieur für Verkehrsplanung



Verkehrsplan Auto

- Sammelstraße (50 km/h)
- Erschließungsstraße (30km/h)
- Einbahnstraße
- ↔ Durchfahrt durch Altstadt möglich

Autofahren in der Altstadt

Die nebenstehende Karte zeigt die durchschnittliche Anzahl an motorisierten Fahrzeugen pro Stunde

- Bei durchgeführten Stichprobenzählungen im Oktober waren einzig in der Blumenstraße und am Isartor der MIV die größte Nutzergruppe
- In allen anderen Straßen wurden mehr Radfahr*innen oder Fußgänger*innen pro Stunde gezählt
- Private PKWs dominieren die Straßen - in einzelnen Straßen übernehmen aber auch Lieferfahrzeuge und Taxis bereits bis zu einem Viertel oder einen noch höheren Anteils des motorisierten Verkehrs (Bsp. Tal oder Oberanger)
- In einer durchgeführten Befragung des Referat für Stadtplanung und Bauordnung zu Nutzungsmustern öffentlicher Räume in der Altstadt (n= 200) wurde nach dem genutzten Verkehrsmittel gefragt. Nur 6% der Bewohner*innen der Altstadt benutzen das Auto täglich.

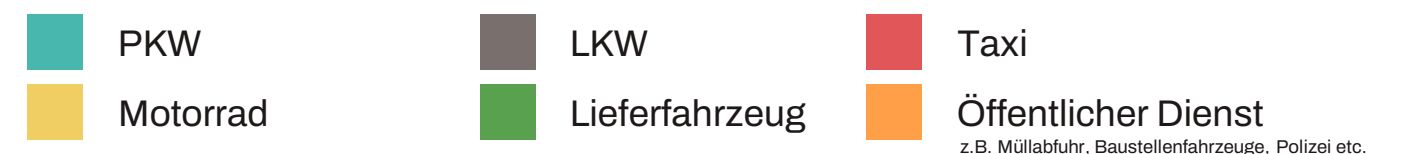
6% der Bewohner*innen der Altstadt nutzen das Auto täglich,
14% mehrmals pro Woche, 26% mehrmals pro Monat

Quelle: Referat für Stadtplanung und Bauordnung, Stadtentwicklungsplanung, Studie zur Nutzung öffentlich zugänglicher Freiräume in München (Mensch im Mittelpunkt), 2022.



Quelle: Gehl, Stichprobenzählung im Oktober 2023
*Baustelle am Oskar-Miller-Rings hat die Verkehrsmengen in der Ludwigstraße und Briener Straße beeinflusst.

Stichprobenzählungen Motorisierter Verkehr*



Stichprobenzählungen durch Gehl (morgens, mittags und abends) an einem Wochentag im Oktober 2023. Anzahl pro Stunde, extrapoliert von 10-minütigen Zählungen.

Autofahren in der Altstadt

Hinweise aus dem Beteiligungsprozess

Hinweise aus der Bevölkerung

- Maßnahmen, die Anreize schaffen, sollten Vorrang vor restriktiven Maßnahmen haben.
- Die Meinungen der Bevölkerung gehen auseinander: Während einige Maßnahmen zur Verbesserung des Verkehrsflusses fordern, wie eine grüne Welle auf dem Altstadttring, fordern andere, dass die Anreise mit dem Auto in die Altstadt mit Hürden verbunden werden sollte, um die Zahl der Autofahrten ins Zentrum zu verringern.
- Um den Stau in der Altstadt zu verringern, sollte genau geprüft werden, wer mit dem Auto einfahren muss und welche Gruppen stattdessen auf alternative Mobilitätsangebote zurückgreifen sollten.

Hinweise von Fach- und Interessenvertreter*innen

- Jenseits der STVO denken und ein eigenes Konzept für mehr Freiheiten entwickeln (Kontrolle, Tempolimit, Begegnungszone, vereinfachte Beschilderung).
- Trotz unterschiedlicher Standpunkte, ist das gemeinsame Ziel den MIV zu reduzieren, jedoch körperlich oder gesundheitlich notwendige Erreichbarkeit mit dem Auto ermöglichen.

Hinweise aus dem Bürgerpanel

- Je geringer eine Straße von Autos befahren wird, desto besser werden dort die Möglichkeiten zur Umgestaltung gesehen.
- Die Führung des Verkehrs wird durch das Angebot an Parkplätzen gesteuert. Das muss in das Verkehrskonzept eingebettet werden.

“Der Autofahrer in der Innenstadt hat sich daran gewöhnt, dass das Auto nicht für die letzte Meile genutzt wird.” - Parkhausbetreiber



“Wir möchten weg vom Gedanken einer Fußgängerzone Tal hin zur ‘zona traffico limitato’, wie in Italien mit Zufahrtsberechtigung für Anwohnende.” - Hinweis der Bürgerinitiative Tal

“Autos raus!”
- Forderung aus der Bevölkerung



“Wir sind gegen eine generelle Zufahrtsbeschränkung und fordern, dass die notwendige Erreichbarkeit mit dem Auto weiterhin gewährleistet wird!” - Forderung aus der Bevölkerung



Altstadt mit dem Auto: Handlungsbaukasten

1 Reduktion der
Straßentypen,
Vereinfachung des
Beschilderungskonzepts



2 Anpassung des
Verkehrskonzepts



3 Schaffung von modalen
Filtern



Zielbild: Altstadt mit dem Auto

Synthesekarte

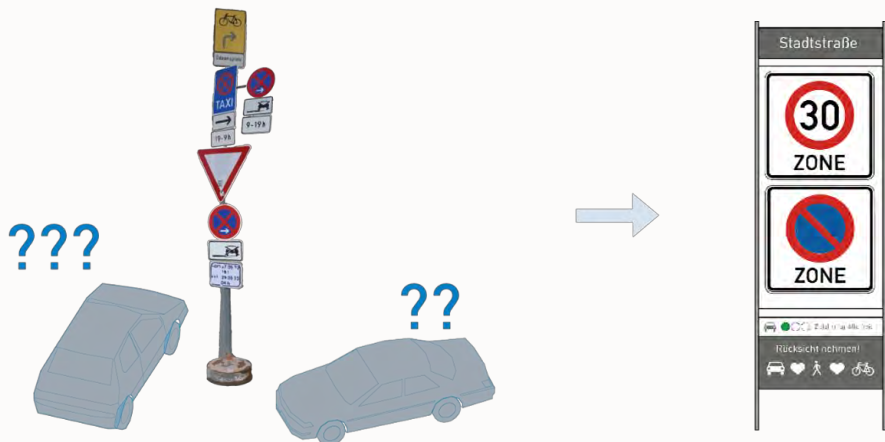
	Stadtstraße		Fußgängerzone
	Altstadtzone		Modaler Filter - keine PKW-Durchfahrt
	Fußgängerzone + (Kommunaltrasse)		Durchfahrtssperre für motorisierten Verkehr

Altstadt mit dem Auto: Handlungsbaukasten 1/3

1

Reduktion der Straßentypen, Vereinfachung des Beschilderungskonzepts
 Vereinheitlichung der Straßenwidmung in der Altstadt auf vier Typen. Die Straßenwidmung definiert, wer die Straßen mit dem Auto befahren darf. Dies soll unter anderem den Durchgangs- und Parksuchverkehr in der Altstadt reduzieren. Insgesamt soll es vier Straßentypen geben:

- A. Fußgängerzonen
- A. Fußgängerzone + (Kommunaltrasse)
- A. Altstadtzone
- A. Stadtstraßen



Vereinfachen der Beschilderung

A. Fußgängerzone

Funktion / Priorität	Flanieren; Fußgänger:innen; Aufenthalt
Verkehrsrechtliche Anordnung	Fußgängerzone
Umgang Anlieferung Gewerbe	Limitierte Zeit; 22 - (10) 12 Uhr (wenn möglich verlängerte Lieferzeiten für Lastenräder)
Umgang Anlieferung Wohnen	Nur mit Sondergenehmigung

- Beibehaltung der gängigen Beschilderung
- Reduktion der Angaben ggf. Prüfen
- Freigabe für Lieferverkehr mit Lastenrad soll Attraktivität steigern und Anreize schaffen, ggf. auch in Nachmittagszeit



B. Fußgängerzone + (Kommunaltrasse)

Funktion / Priorität	Flanieren; Radfahren, ÖPNV, Fußgänger:innen; Aufenthalt
Verkehrsrechtliche Anordnung	Fußgängerzone
Umgang Anlieferung Gewerbe	Limitierte Zeit; 22 - (10) 12 Uhr (wenn möglich verlängerte Lieferzeiten für Lastenräder)
Umgang Anlieferung Wohnen	Nur mit Sondergenehmigung

- Beibehaltung der gängigen Beschilderung (bsp. Viktualienmarkt)
- Reduktion der Angaben ggf. Prüfen
- Freigabe für Lieferverkehr mit Lastenrad soll Attraktivität steigern und Anreize schaffen, ggf. auch in Nachmittagszeit
- Freigabe für Taxi und Linienverkehr



C. Altstadtzone

Funktion / Priorität	Anlieferung EZH; Zuwegung Hotel und Anwohner:innen
Verkehrsrechtliche Anordnung	Zeichen 260 / Verkehrsverbot mit Definition von Ausnahmen
Umgang Anlieferung Gewerbe	Jederzeit; Anlieferzonen
Umgang Anlieferung Wohnen	Be- und Entladen frei für 30min

Option 1

- Schild 1:
- Definition einer Regelgeschwindigkeit von 20 km/h oder Schrittgeschwindigkeit
 - Halteverbotszone - Be- und Entladen für alle erlaubt (max. 3 Minuten)
 - Definition wer Parken darf: Nur Besitzer*innen einer Ausnahmegenehmigung
- Schild 2:
- Ausschluss von allen motorisierten Fahrzeugen
 - Anlieger frei



Die Beschilderungen wurden anhand verschiedener Varianten erarbeitet.

D. Stadtstraße

Funktion / Priorität	Zuwegung Pkw zu Parkhaus; Anlieferung
Verkehrsrechtliche Anordnung	Tempo 30-Zone
Umgang Anlieferung Gewerbe	Jederzeit; Anlieferzonen
Umgang Anlieferung Wohnen	Be- und Entladen frei für 30min

- 20 oder 30 km/h als Regelgeschwindigkeit
- Halteverbotszone, um flächendeckend Parken zu reduzieren (insb. Fahrbahnrandparken gemäß StVO)



Die exakte Beschilderung wird aktuell noch geprüft.

Altstadt mit dem Auto: Handlungsbaukasten 2/3



2

Anpassung des Verkehrsplans / Schleifensystem

Ein zustimmungsfähiges Konzept zur Aufteilung der Altstadt in verkehrlich abgegrenzte Viertel lenkt private Pkw auf kurzem und direkten Weg zu einem nahegelegenen Parkhaus:

- Erreichbarkeit mit dem Auto für Besucher*innen gewährleisten
- Möglichst kurze, direkte Wege zu Parkhäusern
- Durchgangsverkehr und Parksuchverkehr reduzieren

Die Erreichbarkeit für Anwohner*innen, Geschäftstreibende, Beschäftigte mit einer privaten Tiefgarage ist weiterhin gegeben:

- Anlieger frei - Be- und Entladen für alle erlaubt (max. 3 Minuten)
- Erreichbarkeit mit dem Auto gewährleisten
- Nachhaltigen Verkehr fördern durch modale Filter
- Schaffung besserer öffentlicher Räume durch Reduzierung des Autoverkehrs, des Verkehrsvolumens und der Zugangsmöglichkeiten für Autos

Das Schleifensystem gilt nicht für den ÖPNV, Fuß- und Radverkehr und Taxi. Der Umweltverbund erhält dadurch einen erheblichen Vorteil. Eine Anpassung des Verkehrsplans sollte in den Sommermonaten während der Ferienzeit bei geringstem Verkehrsaufkommen eingeführt werden.



Zielbild:
Schleifensystem des Verkehrsplans:

- Stadtstraße
- Altstadtzone
- modale Filter
- Durchfahrtssperren



User Journeys mit neuem Schleifensystem

Fall I: Patient muss zum Arzt



Die Persona ist eine Besucher*in, darf aber für ihr Anliegen in der Altstadtzone einfahren und für das Absetzen ihrer Begleitung 3min parken. Anschließend fährt sie in die nahegelegenen Parkgarage um zu parken.

Fall II: Belieferung von zwei Kunden



Lieferverkehr darf bis 10:45 die modalen Filter durchfahren und einzelne Viertel kreuzen. Die exakte technische Lösung des modalen Filters muss für die einzelnen Standorte geprüft werden.

Fall III: Abholen eines Kunden



Taxis dürfen auf einzelnen Routen zwischen Vierteln verkehren. In diesem Beispiel darf die Sparkassenstraße als Fußgängerzone + (Kommunaltrasse) von Taxis befahren werden.

User Journeys mit neuem Schleifensystem

Fall IV: Besucher*innen



Das Schleifensystem unterbindet Abkürzungen durch die Altstadt, stattdessen muss der Altstadtring genutzt werden.

Fall V: Bewohner*innen



Bewohner*innen mit einer Ausnahmegenehmigung dürfen alle Straßen der Altstadtzone befahren und in den markieren Flächen parken.

Fall VI: Shuttlebus-Nutzer*innen



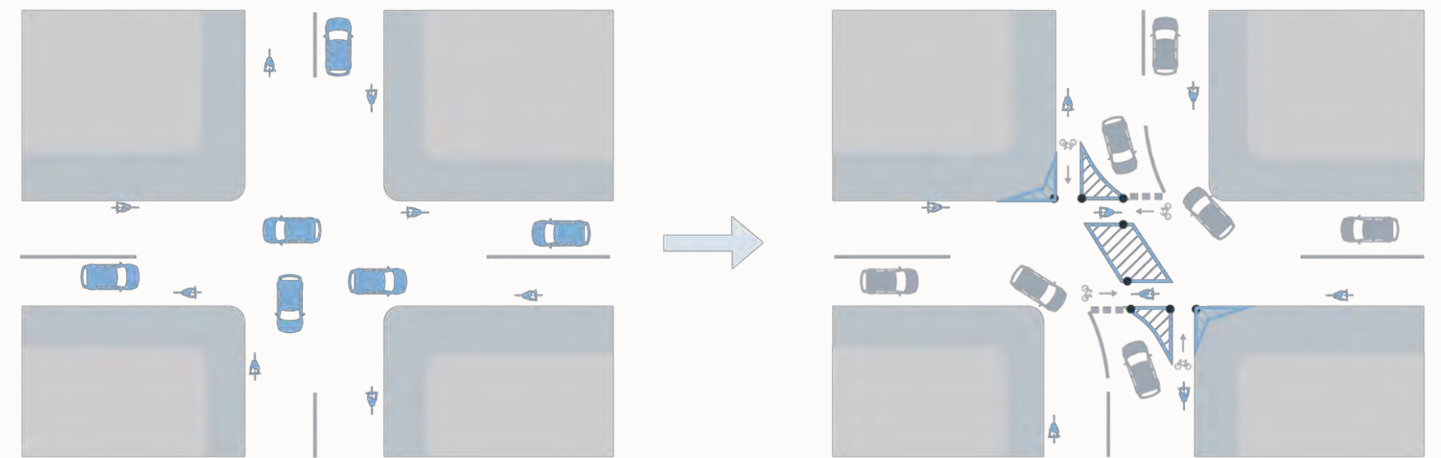
Für den ÖPNV (bspw. den aktuell laufenden Mikrobuss) gilt das Schleifensystem nicht. Auch hier dürfen die einzelnen Viertel gekreuzt werden.

Altstadt mit dem Auto: Handlungsbaukasten 3/3

3

Schaffung von modalen Filtern

In der Verkehrsplanung bezeichnet ein modaler Filter eine Maßnahme, die den Zugang für bestimmte Verkehrsmittel (z. B. Autos) einschränkt oder verhindert, während andere Verkehrsmittel wie Fußgänger, Radfahrer oder öffentliche Verkehrsmittel weiterhin passieren können, um den Verkehr zu beruhigen und nachhaltige Mobilitätsformen zu fördern. Der vorgeschlagene Verkehrsplan kann durch eine Vielzahl von modalen Filtern umgesetzt werden. Neben der vereinfachten Beschilderung ist es umso wichtiger, dass durch die Optimierung des Autoverkehrs öffentlicher Raum gewonnen wird, der so gestaltet werden muss, dass ein Mehrwert für alle entsteht.



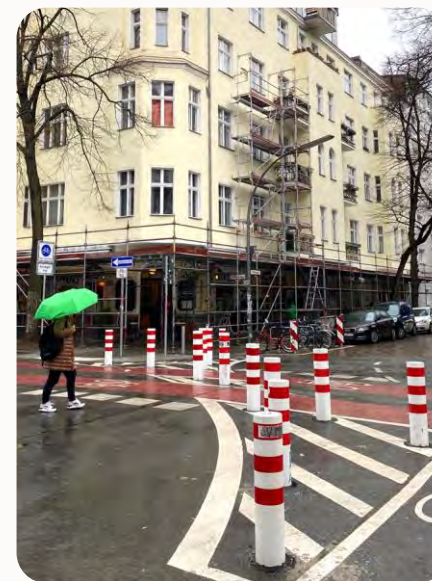
Verkehrsschild



Schwellen,
Bodenmarkierung,
Pflasterung ö.Ä.



Kameraüberwachung,
Kennzeichenerkennung



Physische Barriere
(Poller, Schranke etc.)



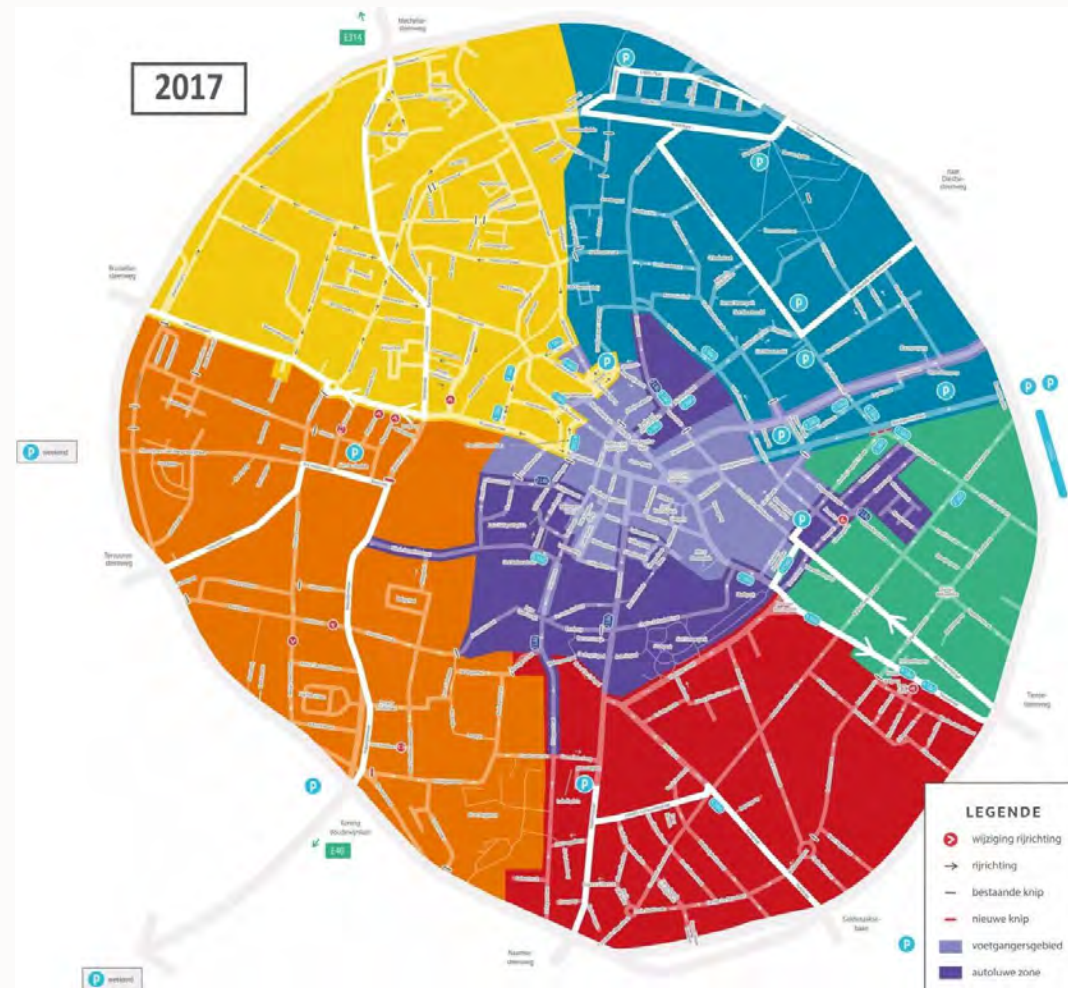
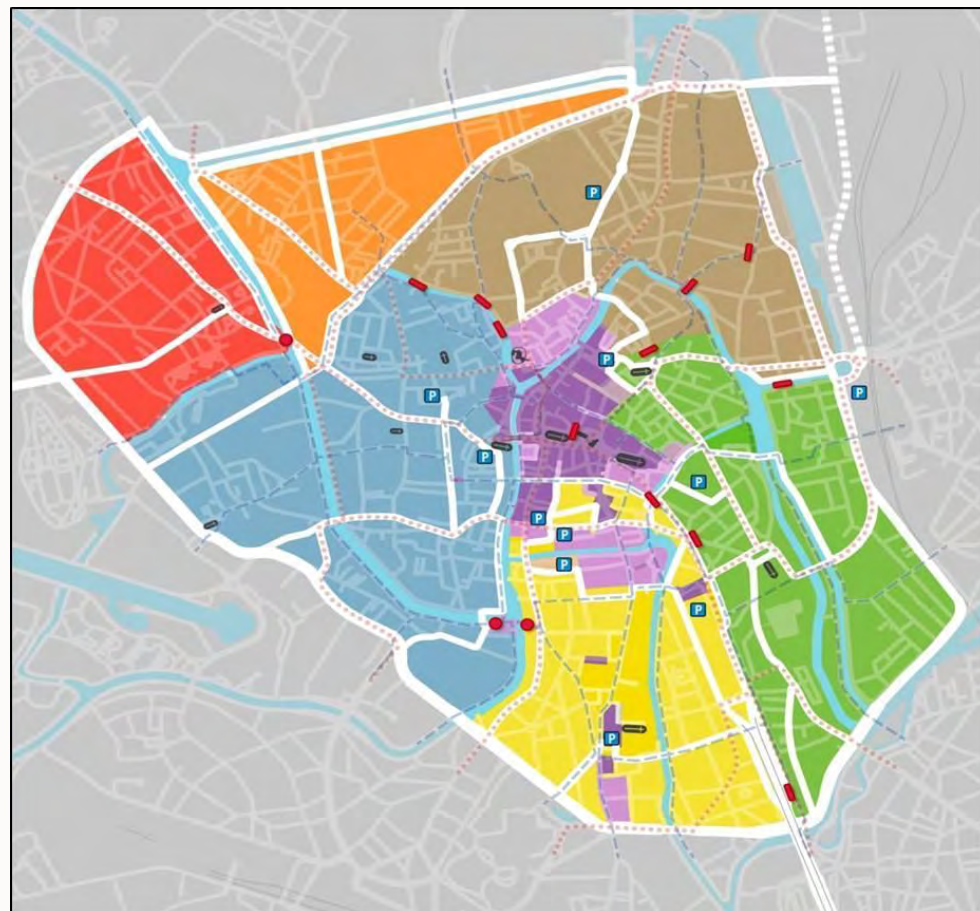
Physische Barriere mit Mehrwert (Spiel, Sport,-
Bewegungsangebote, Grün- und Aufenthaltsflächen.)



Autofahren in der Altstadt: Best Practices

Verkehrsplan Gent:

Der Verkehrsplan in Gent, Belgien, ist ein innovatives Mobilitätskonzept, das 2017 eingeführt wurde, um den innerstädtischen Autoverkehr zu reduzieren und den öffentlichen Raum lebenswerter zu gestalten. Das System teilt die Stadt in sechs Sektoren, wobei Durchgangsverkehr zwischen den Sektoren limitiert wird. Stattdessen werden Autos auf den äußeren Ring um die Stadt geleitet, während der innere Stadtkern vor allem für Fußgänger*innen, Radfahrer*innen und öffentlichen Nahverkehr zugänglich bleibt. Der Plan hat zu einer deutlichen Reduktion des Verkehrsaufkommens und einer Verbesserung der Luftqualität geführt und gilt als Vorbild für ähnliche Projekte in anderen Städten.



Verkehrsplan in Leuven:

Der Verkehrsplan in Leuven, Belgien, zielt darauf ab, den innerstädtischen Verkehr durch ein Kammerssystem zu reduzieren und die Lebensqualität zu steigern. Seit 2016 wird der Autoverkehr in der Innenstadt durch Einbahnstraßen, Fußgängerzonen und eine strikte Parkraumbewirtschaftung optimiert. Das Konzept fördert den öffentlichen Nahverkehr und den Radverkehr, wodurch die Luftqualität verbessert und der öffentliche Raum aufgewertet wurde.

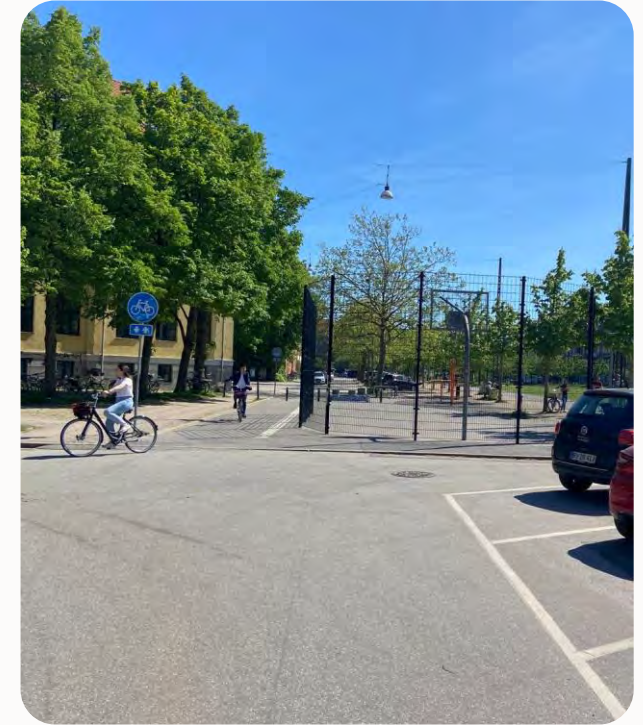


Flächenvergleich Altstadt München & Leuven

Autofahren in der Altstadt: Best Practices

Modaler Filter in Frederiksberg:

Eine ehemalige Wohnstraße (Rahbeks Allé) wurde durch die Schaffung eines neuen Platzes für den Kfz-Verkehr geschlossen. Radfahrende können weiterhin über einen geschützten und vom Fußverkehr abgesetzten Weg den Platz überqueren. Der Platz wurde durch Sitzelemente und Pflanzungen aufgewertet und hat sich zu einem öffentlichen Wohnzimmer der Nachbarschaft entwickelt.



Modale Filter in Kopenhagen:

In Kopenhagen wurden eine Vielzahl von Straßen für den Kfz-Verkehr gesperrt und kleinere Platz- und Aufenthaltsbereiche geschaffen. Dem Radverkehr wird dadurch ein erheblicher Vorteil gegeben, Wohnstraßen werden beruhigt und neue Spiel- und Bewegungsangebote geschaffen. Rettungsfahrzeuge können Poller überfahren, da diese aus Kunststoff sind. Die Erreichbarkeit und Erschließung für Anwohnende ist weiterhin gegeben.

Überlagerung der Nutzungsansprüche

- Die drei Kapitel und Themenkomplexe Stadtleben für alle!, Öffentliche Räume für alle! und Mobilität für alle! haben gezeigt, wie vielseitig und teilweise divergierend die Nutzungsansprüche und Raumbedarfe sind
- Alle Maßnahmen des Handlungsbaukastens stehen vor der Herausforderungen von begrenztem Raum in einer wachsenden Stadt
- **Die Neuordnung und Optimierung des (Park-)raums und Straßenraums ist ein offensichtliches Potenzial, wenn Verbesserungen wie mehr Grünraum, bessere Logistik, sichere Radinfrastruktur und höhere Aufenthaltsqualität erreicht werden sollen**
- Im Folgenden wird das Parken (für Autos) in der Altstadt analysiert und ein Handlungsbaukasten entwickelt.

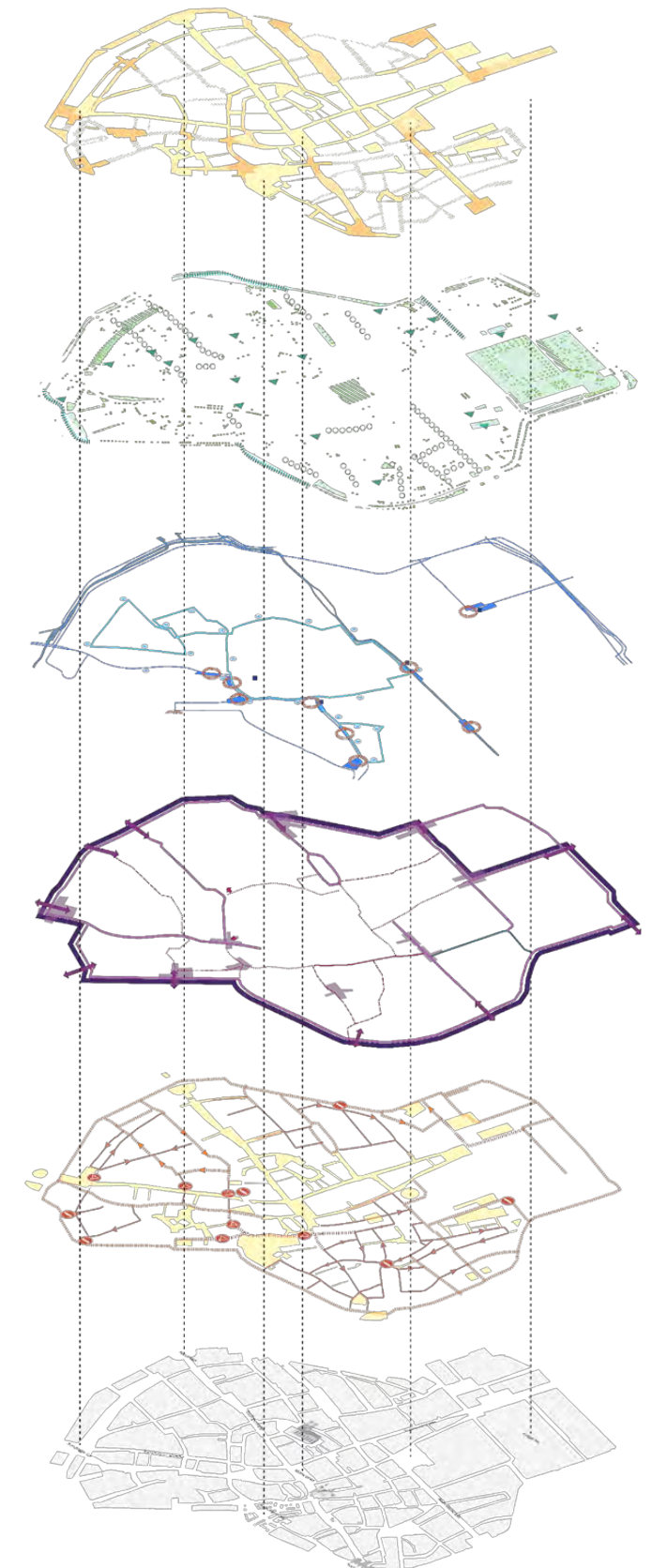
Priorisierung Fußverkehr
und höhere Aufenthaltsqualität...

Mehr Grünflächen, Begrünung im
Freien,, grüne Infrastruktur im
Straßenraum, Boulevards, Plätze,
blaue Infrastruktur und
Klimaanpassung...

Stärkung und Erweiterung des
ÖPNV-Angebots in der Altstadt -
Optimierung von Taxisständen...

Verbesserung der Bedingungen für
den Radverkehr...

Optimierung und Verbesserung der
Logistik, Erreichbarkeit für Anwohnende
und Kunden gewährleisten...

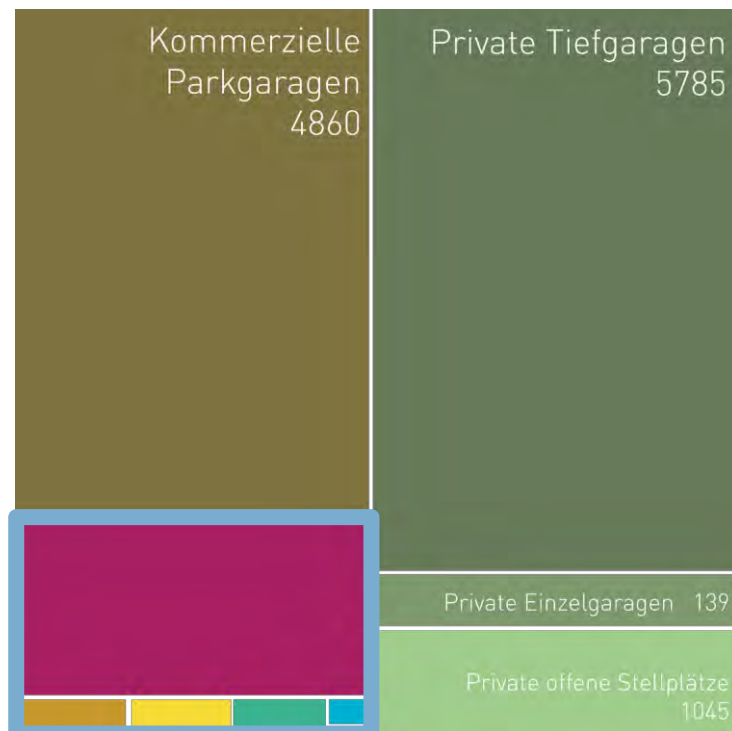


Parken in der Altstadt

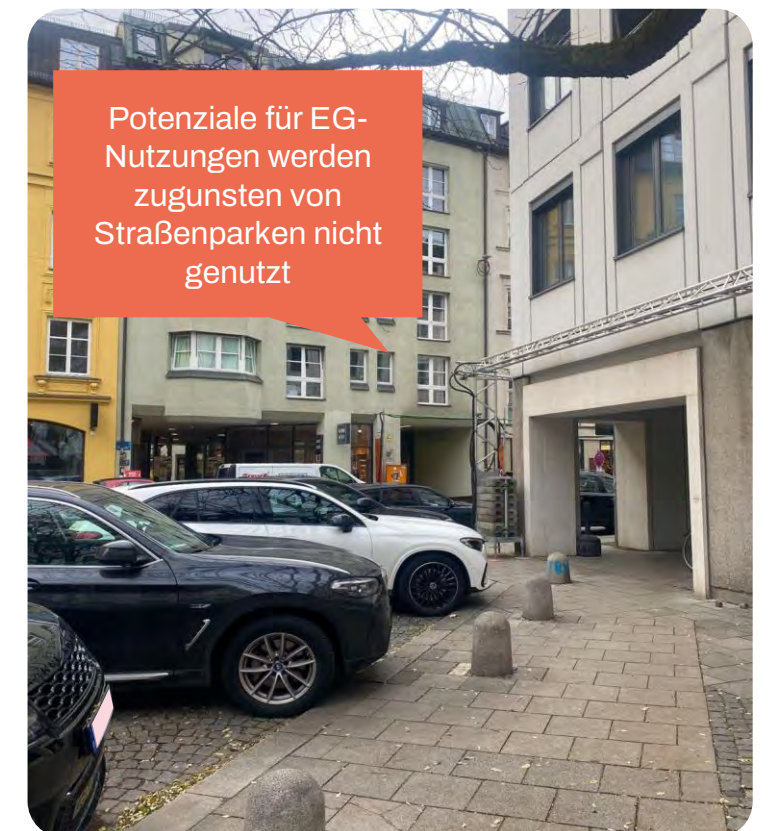
- Parkangebot gliedert sich in drei Typen:
 - Parken im öffentlichen Raum
 - Private Stellplätze (auf privatem Grund)
 - Kommerzielle Parkgaragen (öffentlich zugänglich)
- Im Folgenden wird zunächst die Angebotsseite und anschließend die Nachfrage für jeden Typ vorgestellt
- Insgesamt stehen 13.809 Parkplätze in der Altstadt zur Verfügung. Diese generieren eine hohe Zahl an Quell- und Zielverkehr.

13.809

Parkplätze insgesamt



Parkplätze im
Straßenraum: 1.980



Parken im öffentlichen Raum - Angebot

Blaue Zone

- Parken ist mit einem Parkschein überall dort erlaubt, wo Stellplätze mit blauer Markierung gekennzeichnet sind
- In Straßenabschnitten ohne blaue Markierungen gilt ein eingeschränktes Haltverbot. Hier darf nur zum Ein- und Aussteigen sowie zum Be- und Entladen gehalten werden, nicht jedoch an engen und unübersichtlichen Straßenstellen.

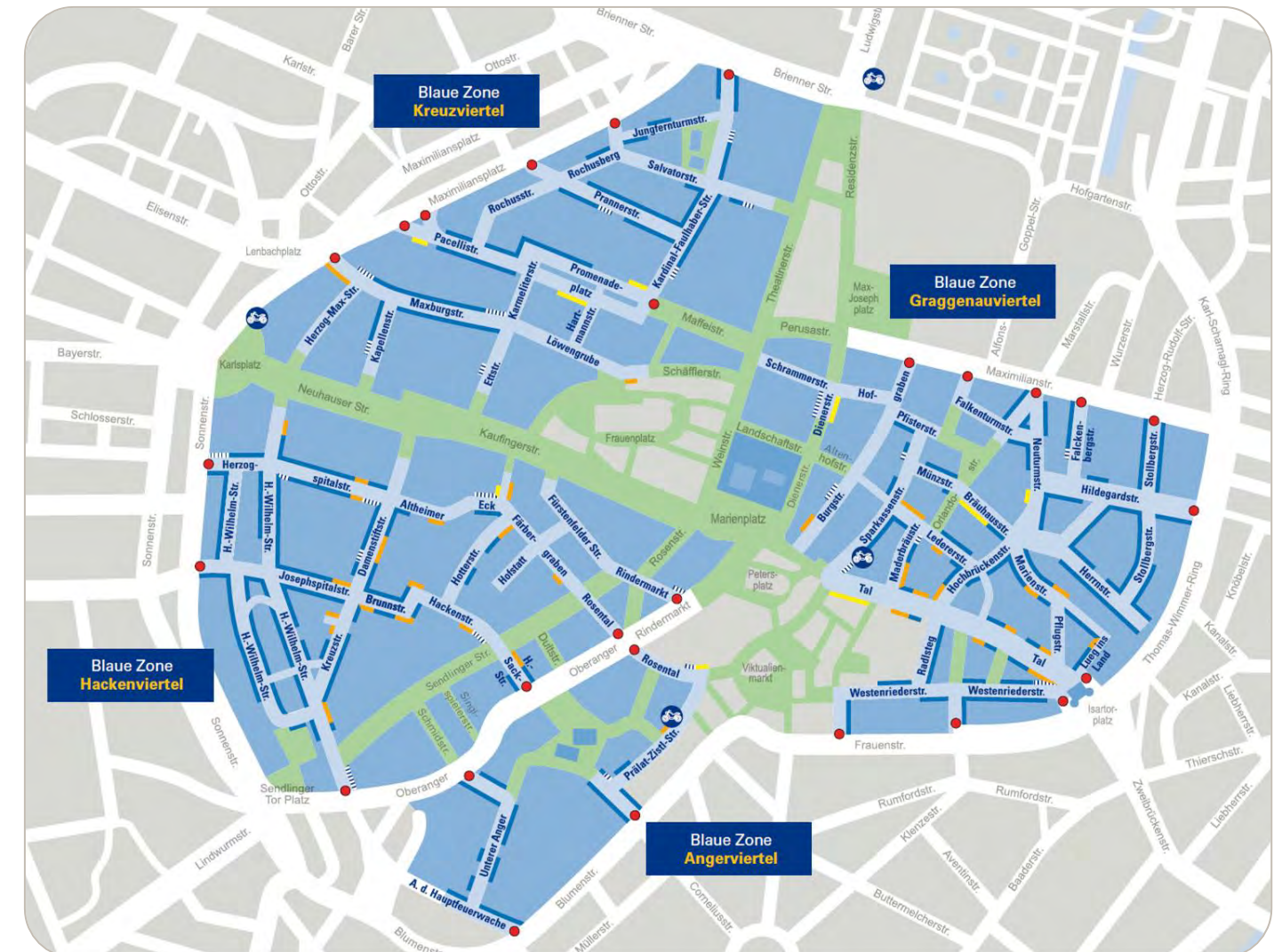
Parkregelungen:

- Innerhalb der Altstadt gibt es eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung
- Das Parken ist von Montag bis Samstag zwischen 8.00 - 23.00 Uhr kostenpflichtig und auf maximal 2 Stunden begrenzt
- Bewohner*innen mit Wohnsitz in der Altstadt und ohne Stellplatz auf privatem Grund können eine Ausnahmegenehmigung (nach §46 Absatz 1 StVO) erwerben

Tempo-30-Zone

- In der Blauen Zone gilt Tempo 30

Übersichtskarte - Blaue Zone in der Altstadt

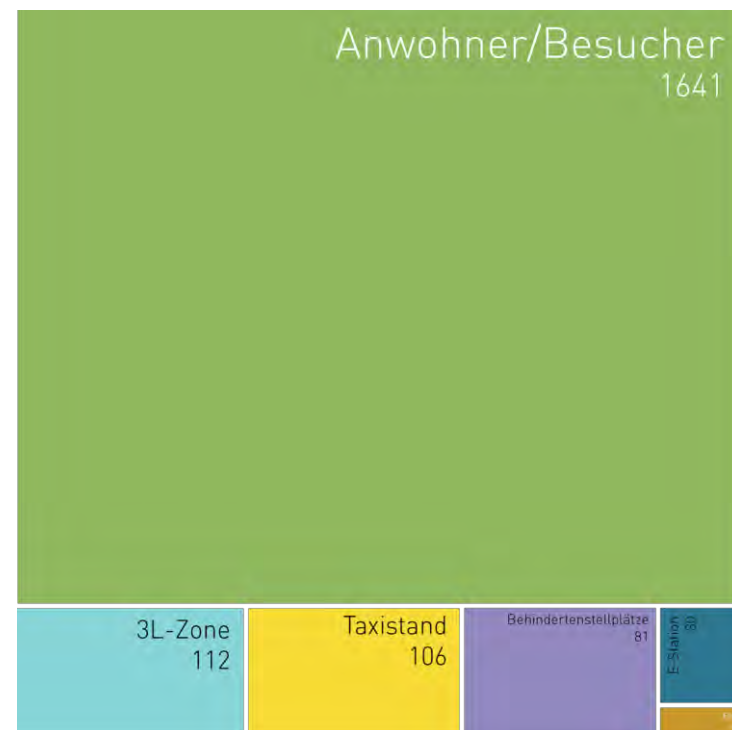


Quelle: Mobilitätsreferat, 2021

Parken im öffentlichen Raum - Angebot

- Insgesamt stehen 1.980 Parkplätze im öffentlichen Raum zur Verfügung
- Starke saisonale Schwankungen durch Freischankflächen und Baustelleneinrichtungen
- Die Stellplätze stehen unterschiedlichen Nutzergruppen zur Verfügung. Die Karte rechts zeigt die Verteilung innerhalb der Altstadt
- Größtes Angebot an Parkplätzen im öffentlichen Raum in den Gebieten mit hohem Wohnanteil (vgl. Seite [16](#))

Straßenstellplätze nach Nutzergruppen



Raumbedarf für Parken im öffentlichen Raum



Angebot von Parkplätzen im öffentlichen Raum

- Anwohner / Besucher (**1641**)
- E-Ladestation (**30**)
- Behindertenstellplätze (**81**)
- Lieferzone (**112**)
- Taxi (**106**)
- Bus (**10**)

Parken im öffentlichen Raum - Nachfrage

- Die Nachfrage nach Parkplätzen im öffentlichen Raum kann durch die Anzahl ausgewiesener Ausnahmegenehmigungen, Kauf von Parktickets und Parkraumerhebungen im öffentlichen Raum ermittelt werden
- Insgesamt werden in der Altstadt 1.083 Ausnahmegenehmigungen für Anwohner*innen beantragt, bei 8.702 Einwohner*innen
- Ausnahmegenehmigung für Anwohner*innen kostet 102€ pro Jahr/ 30€ für E-Fahrzeuge
- Der Ausweis gestattet unentgeltliches und zeitlich unlimitedes Abstellen in den blau gekennzeichneten Bereichen
- Darüber hinaus können Besucher*innen Stellplätze für maximal 2 Stunden und 2,50€ pro Stunde sowie zwischen 23 - 8 Uhr frei nutzen

1.083 Ausnahmegenehmigungen für Anwohner*innen
(3-24 Monate, in der Altstadt (8.702 Einwohner*innen))

12% der **Anwohner*innen** beantragen eine Ausnahmegenehmigung

30 - 102€ kostet der Anwohnerparkausweise pro Jahr
(30€ für E-Fahrzeuge)

Quelle: Mobilitätsreferat, 2024

Kosten in München

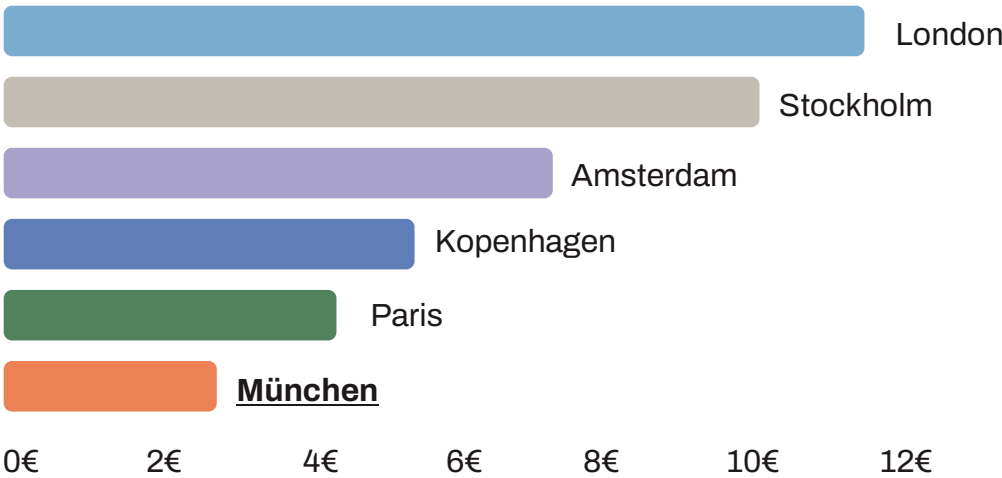
- Gebühren Straßenstellplatz**
- Altstadt für Anwohnende
(Ausnahmegenehmigung)
- 102€ pro Jahr (nur, wenn kein privater Stellplatz verfügbar)
 - 30€ pro Jahr für E-Fahrzeuge
- Altstadt für Besuchende
- 2,50€ pro Stunde
 - 23-8 Uhr frei

Kostenvergleich international

- Kopenhagen**
- 8-18 Uhr: 5,50€ pro Stunde
 - 18-23 Uhr: 2,15€ pro Stunde
 - 23-8 Uhr: 0,70€ pro Stunde
 - Samstag 17 Uhr bis Montag 8 Uhr frei
- London**
- 11,40€ pro Stunde (E-Autos & Hybrid: 5,70€)
 - 20-8 Uhr frei
 - Samstag nach 11 Uhr, Sonn- und Feiertage frei
- Stockholm**
- Anwohnerparken 95€ pro Monat (11x so viel wie in München!)
 - 10,30€ pro Stunde (Mo-Fr)
- Amsterdam**
- 7,50€ pro Stunde (jeden Tag!)
- Paris**
- 4€ pro Stunde
 - 20-8 Uhr frei

Die Preise hier sind aus dem Jahr 2023

Parkgebühren im Zentrum (pro Stunde)

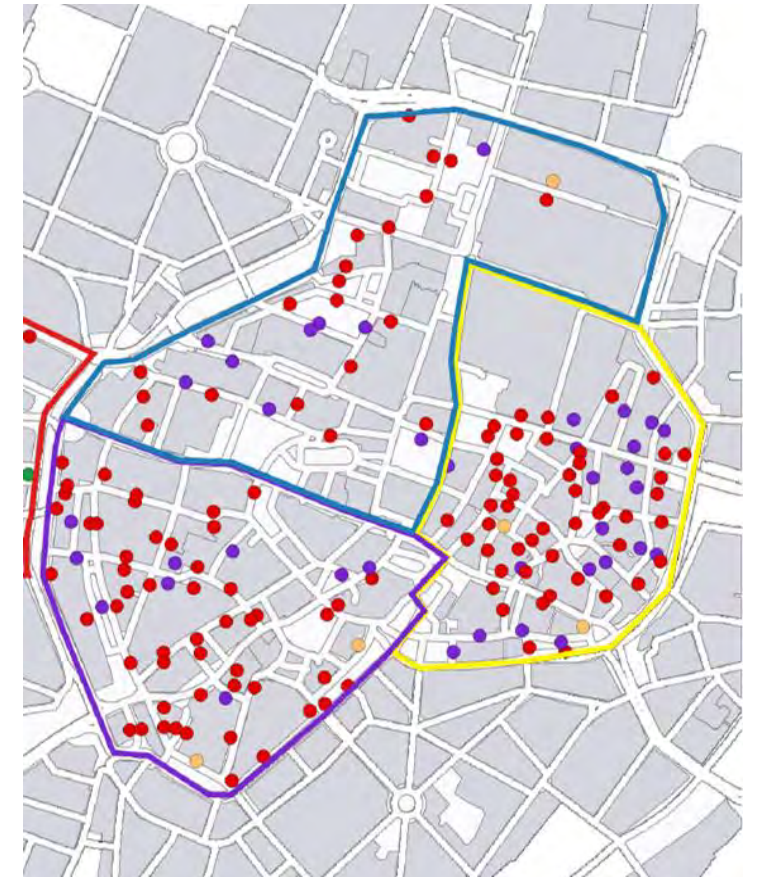
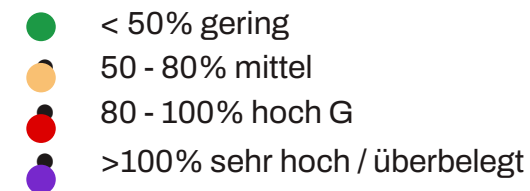


Quelle: picodi.com

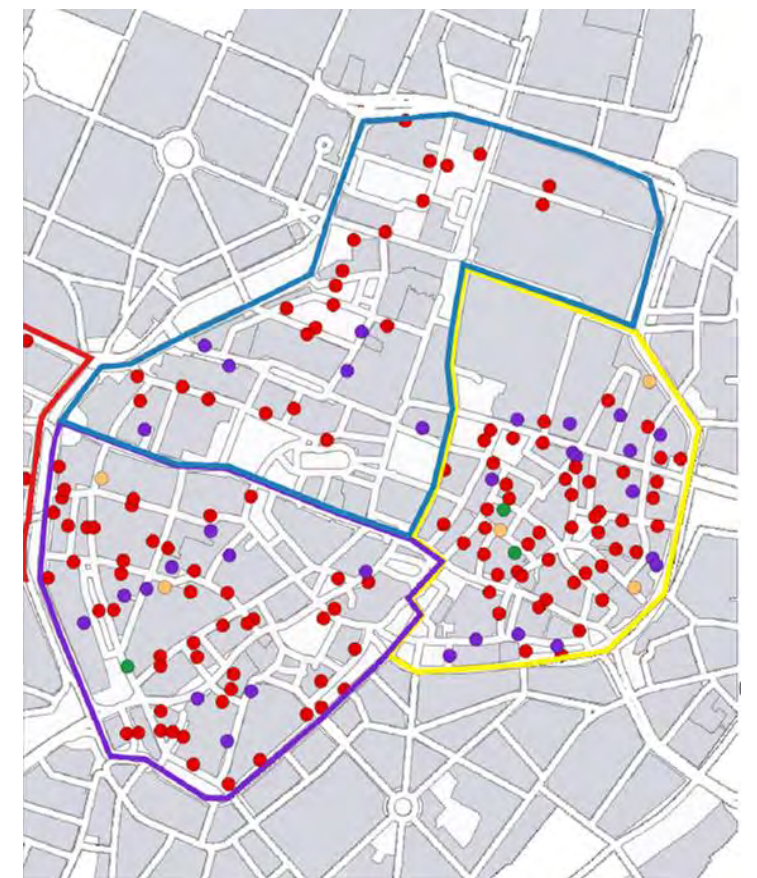
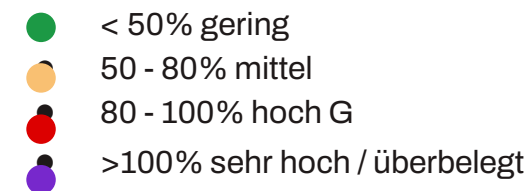
Parken im öffentlichen Raum - Nachfrage

- Durch Fa. Schuh&Co. wurde in den Jahren 2013, 2014 und in 2015 umfassende Parkraumerhebungen durchgeführt
- Die nebenstehenden Grafiken zeigen die Belegungsrate von öffentlichen Stellplätzen an Werktagen (Di, Mi, Do) und an Samstagen
- Nachfrage an Werktagen ist morgens um 6 Uhr tendenziell niedrig - In nahezu allen Bereichen sind Stellplätze vorhanden und ohne Warte- und Suchzeiten auffindbar
- Um 10 Uhr ist der öffentliche Raum flächendeckend hoch ausgelastet und ein Auffinden eines Stellplatzes ist mit merkbarer Suchzeiten verbunden
- Um 12:30 erreicht die Nachfrage ihr Maximum und verbleibt einige Stunden auf hohem Niveau
- Geringe Unterschiede zwischen Werktagen und Samstagen
- Der Einkaufsverkehr an Samstagen führt zu einer Vollbelegung des öffentlichen Straßenraumes; an einigen Stellen überschreitet der Belegungsgrad 100 %

Belegungsrate öffentlicher Stellplätze (Werktag 12:00 Uhr)



Belegungsrate öffentlicher Stellplätze (Samstag 12:00 Uhr)



12 Uhr ist das Nachfragemaximum

Quelle: TransVer Parkraumerhebung im Auftrag der LHM München, 2016

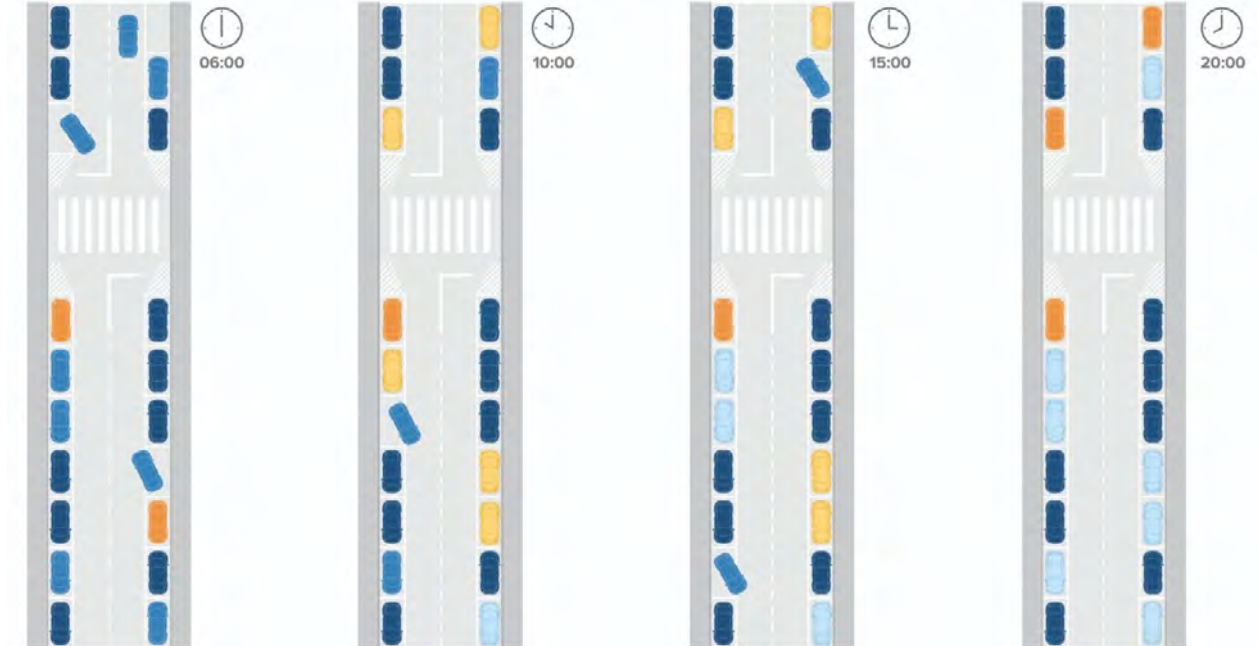
Parken im öffentlichen Raum - Nachfrage

- Bei der Parkraumerhebung von Fa. Schuh&Co. wurde erhoben, ob eine Ausnahmegenehmigung der Anwohner*innen zum Parken vorliegt - daher kann die aktive Nachfrage der Bewohner*innen nach Stellplätzen und Ortsveränderungen von abgestellten Fahrzeugen ermittelt werden
- Die nebenstehende Grafik zeigt vereinfacht eine Straße mit 20 Parkplätzen zu den vier erhobenen Zeitfenstern: 6, 10, 15 und 20:00 Uhr und deren Ortsveränderungen
- Rund die Hälfte der Fahrzeuge mit Ausnahmegenehmigung (ca. 350 Fahrzeuge) wurde am werktäglichen Erhebungstag nicht bewegt
- Von der anderen Hälfte, werden rund 75 (von knapp 400 bewegten) Fahrzeuge abends in der gleichen Straße wieder abgestellt
- Trotz hohem Parkdruck können rund ein Fünftel der bewegten Fahrzeuge mit Ausnahmegenehmigung am gleichen Ort wieder parken

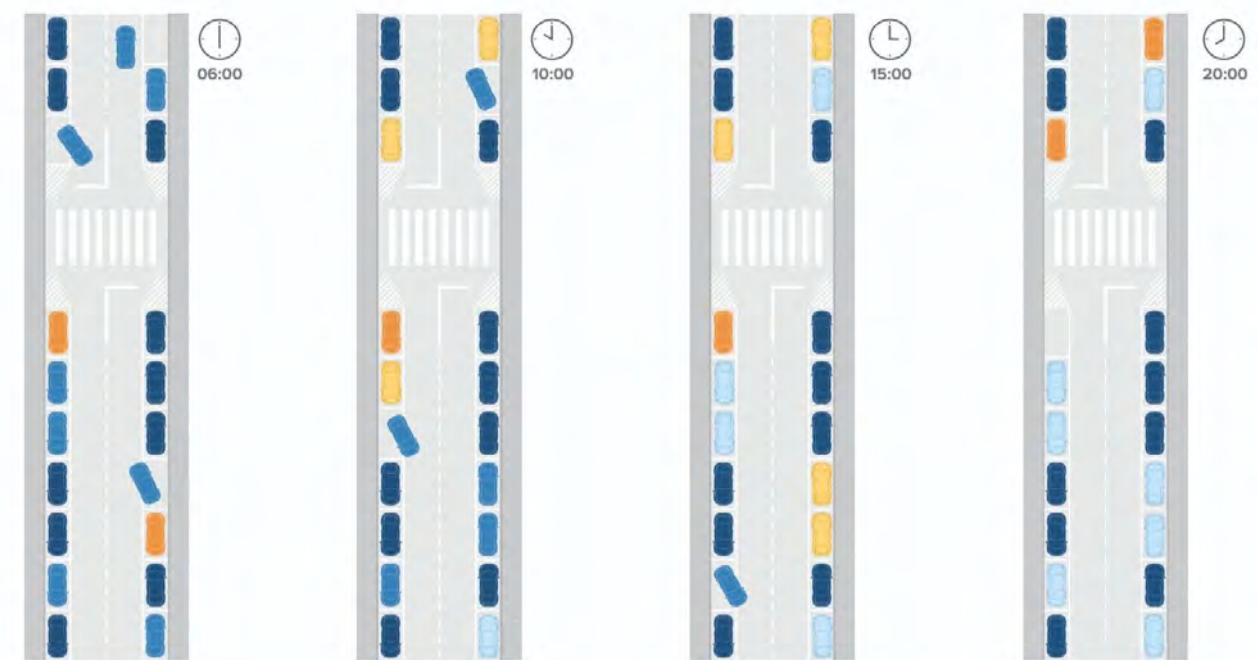
50% der Fahrzeuge werden binnen 24 Stunden nicht bewegt

Quelle: Daten - TransVer Parkraumerhebung im Auftrag der LHM München, 2016, Grafik: Gehl

Ortsveränderungen von Fahrzeugen mit Ausnahmegenehmigung an Werktagen (Di., Mi., Do.)



Ortsveränderungen von Fahrzeugen mit Ausnahmegenehmigung an Samstagen



- | | | | |
|---|-------------------------------|---|---|
|  | Unbewegte Dauerparker |  | Abwesenheit und Parken in gleicher Straße |
|  | Wegfahrer im Laufe des Tages |  | "Tagesgäste" / Sonstiges |
|  | Heimkehrer im Laufe des Tages | | |

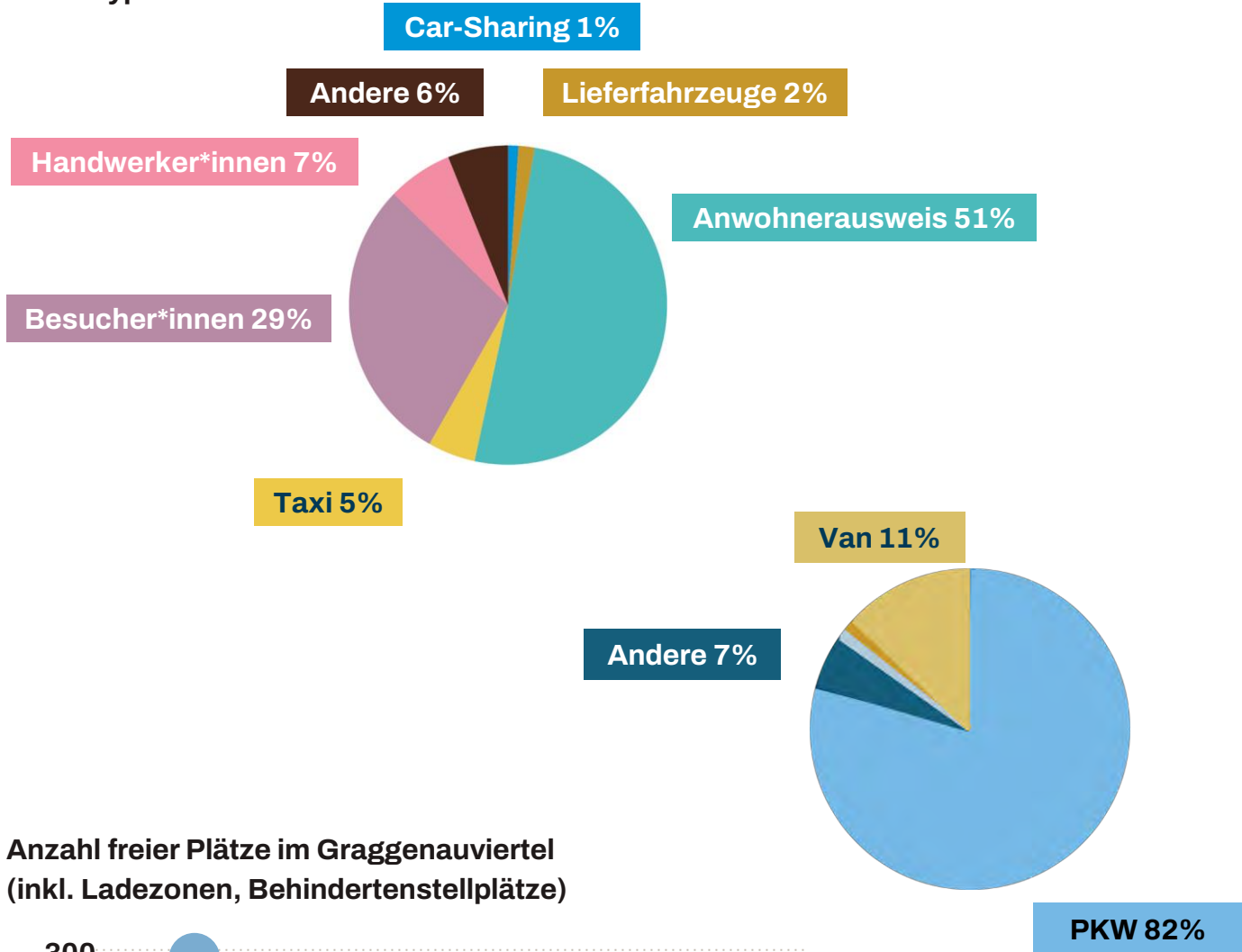
Parken im öffentlichen Raum - Nachfrage

- Im Rahmen dieser Studie wurde eine neue Parkraumerhebung im Graggenauer Viertel durchgeführt. Fünf Erhebungstage im April, Mai und Juni 2024 zu vier Zeitintervallen
- Durch detailliertere und digitale Erhebungstools wurden die Nutzertypen, Parkdauer, Fahrzeugtypen und Parkplatztypen festgestellt, dadurch sind die Ergebnisse deutlich detaillierter als bei der Erhebung von 2016
- Rund die Hälfte der Fahrzeuge im öffentlichen Raum haben eine Ausnahmegenehmigung für Anwohner*innen
- 29% der Fahrzeuge sind von Besucher*innen ohne Ausnahmegenehmigung. Parken im Straßenraum ist günstiger und in der üblichen Wahrnehmung komfortabler für Besucher*innen im Gegensatz zu kommerziellen Parkgaragen.
- Der Großteil, 82% der Fahrzeuge im öffentlichen Raum sind PkW, nur 11% sind Lieferfahrzeuge
- Insgesamt wurden 268 Lieferzonen-Fehlbelegungen gezählt

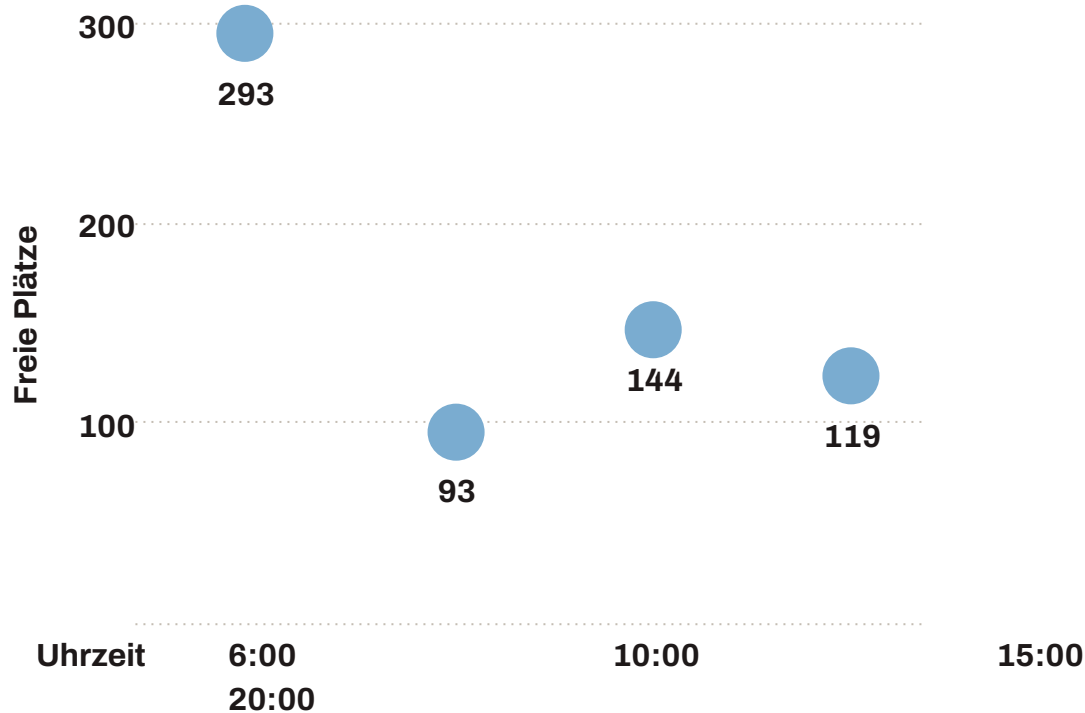
29% der Fahrzeuge im Straßenraum sind von Besucher*innen

Quelle: Parkraumerhebung mit Gehl Parking App im Graggenauviertel, April bis Juni 2024 (werktags 6:30, 10:30, 15:30, 20:30)

Nutzertypen



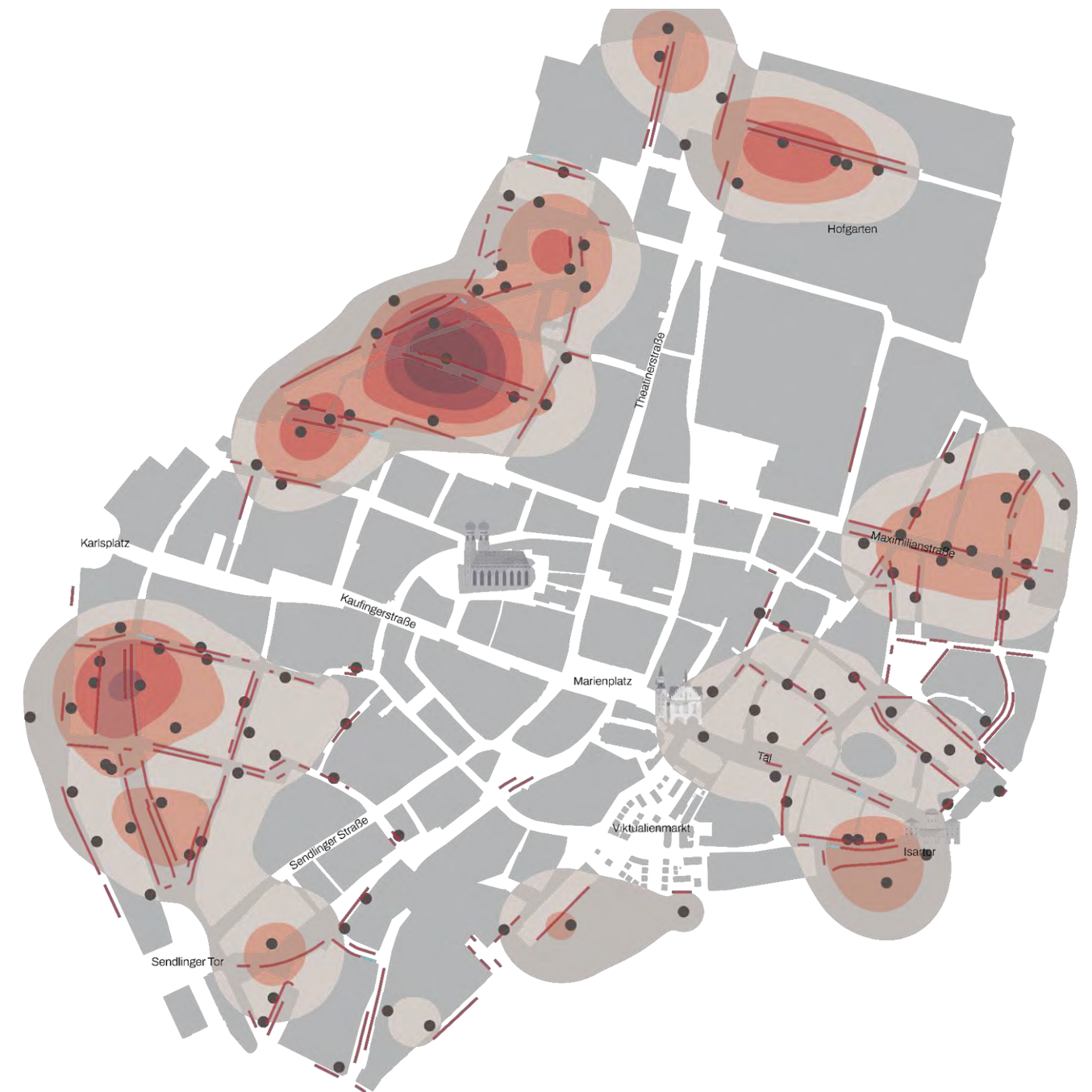
Anzahl freier Plätze im Graggenauviertel (inkl. Ladezonen, Behindertenstellplätze)



Quelle: Parkraumerhebung mit Gehl Parking App im Graggenauviertel, Mai 2024 (werktags 6:30, 10:30, 15:30, 20:30)

Parken im öffentlichen Raum - Nachfrage

- Die Nachfrage nach Stellplätzen im öffentlichen Raum kann auch durch Transaktionen an Parkuhren und der Park-App festgestellt werden
- Die nebenstehende Karte zeigt die Nachfrage Hot-Spots von Parkscheinen innerhalb der Altstadt
- Hot-Spots liegen in der Prannerstraße, Herzog-Wilhelm-Straße und Maximilianstraße
- Der Preis von 2,50€ pro Stunde ist im internationalen Vergleich sehr gering (vgl. Seite [87](#))
- Zwischen 23.00 - 8.00 Uhr kann umsonst geparkt werden
- Die Hotspots von Ticket-Transaktionen befinden sich da, wo keine Bewohner*innen sind (vgl. Seite [16](#)). Das gibt einen Hinweis darauf, dass die künftige räumliche Verteilung des Parkens genau an diesen Stellen geändert werden muss und nicht da, wo viele Bewohner*innen sind



Nachfrage Hot-Spots von Transaktionen der Parkuhren und Park-App

- Gebührenpflichtig und/oder mit Ausnahmegenehmigung (1.641)
- E-Ladestation (30)
- Standorte von Parkuhren
- Nachfrage-Hot-Spots

Parken im öffentlichen Raum - Parkverstöße

- Daten zu Parkverstößen zeigen, dass der häufigste Grund für eine Ahndung ein abgelaufener und fehlender Parkschein ist
- Die in der Karte dargestellten Verstöße sind die Daten der kommunalen Verkehrsüberwachung
- Es gibt vermutlich weitaus mehr Parkverstöße, da nur ein kleiner Anteil des Parken auf dem Gehweg und am Fahrbahnrand geahndet werden kann.

Grund für Ahndung, Durchschnitt pro Tag		Strafe
Parken auf Gehweg / Radweg / am Fahrbahnrand	14	55€
Parken im Halteverbot	1	35€
Abgelaufener oder fehlender Parkschein	110	20 - 40€
Total	124	

124 Parkverstöße werden durchschnittlich pro Tag geahndet

Quelle: Kommunale Verkehrsüberwachung, 2024



Lokalisation von Parkverstößen in der Woche vom 22.04. - 28.04.2024 nach Verstoßtyp

- ◆ Parken auf Gehweg / am Fahrbahnrand
- ◆ Abgelaufener oder ungültiger Parkschein
- ◆ Parken im Halteverbot

Parken im öffentlichen Raum

Hinweise aus dem Beteiligungsprozess

Hinweise der Bevölkerung

- Es muss sichergestellt werden, dass ausreichend Parkflächen für Anwohnende entsprechend ihrer Ausnahmegenehmigungen bereitgestellt werden.
- Carsharing in der Altstadt soll auf Carsharing-Stellplätze beschränkt werden. Freefloating Mietautos sollen abgeschafft und somit Parkflächen gewonnen werden.

Hinweise von Fach- und Interessenvertreter*innen

- Durch die körperlichen oder gesundheitlichen Einschränkungen ihrer Patient*innen müssen Arzthäuser und Apotheken anfahrbar sein, beispielsweise in Form von Haltezonen oder ähnlichem im Straßenraum.
- Eine Umnutzung von Parkplätzen im öffentlichen Raum zugunsten anderer Nutzungen soll schwerpunktmäßig nach Standorten geprüft und abgewogen werden.

Hinweise aus dem Bürgerpanel

- Die Bürger*innen stellen sich eine Zukunft vor, in der Autos im Straßenraum deutlich reduziert wurden.
- Durch die Reduktion der parkenden Autos ergeben sich neue Möglichkeiten den Straßenraum nicht mehr linear sondern flexibel und abwechslungsreich zu gestalten.

Hinweise der Parkhausbetreiber

- Als rote Linie zeichnet sich ab, dass die Bevölkerung eine Veränderung des Status Quo möchte und dabei eine gesicherte Erreichbarkeit sowie gesteigerte Aufenthaltsqualität Schlüsselkriterien sind.

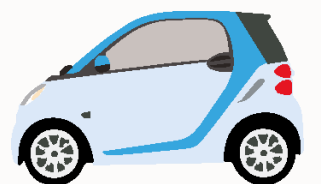
*“Die Erreichbarkeit und Parkmöglichkeiten der Altstadt müssen insbesondere für Kunden*innen und Handwerker*innen verbessert werden.”*

- Forderung von Seiten der Wirtschaft



“Die Altstadt muss auch für Anwohnende ohne eigene Tiefgarage bewohnbar sein. Es soll verhindert werden, dass diese Menschen ihren Lebensstil ändern oder wegziehen müssen.”

- Hinweis von der Bürgerinitiative Tal



“Lärm und Feinstaub stellen ernsthafte Gesundheitsrisiken dar, weshalb eine Verringerung des Autoverkehrs dringend notwendig ist. Neue Parkplätze würden dabei zusätzlichen Verkehr anziehen und die Belastung weiter erhöhen, statt das Problem zu lösen.”

- Hinweis vom Ärztlichen Kreis- und Bezirksverband München



Kommerzielle Parkgaragen - Angebot

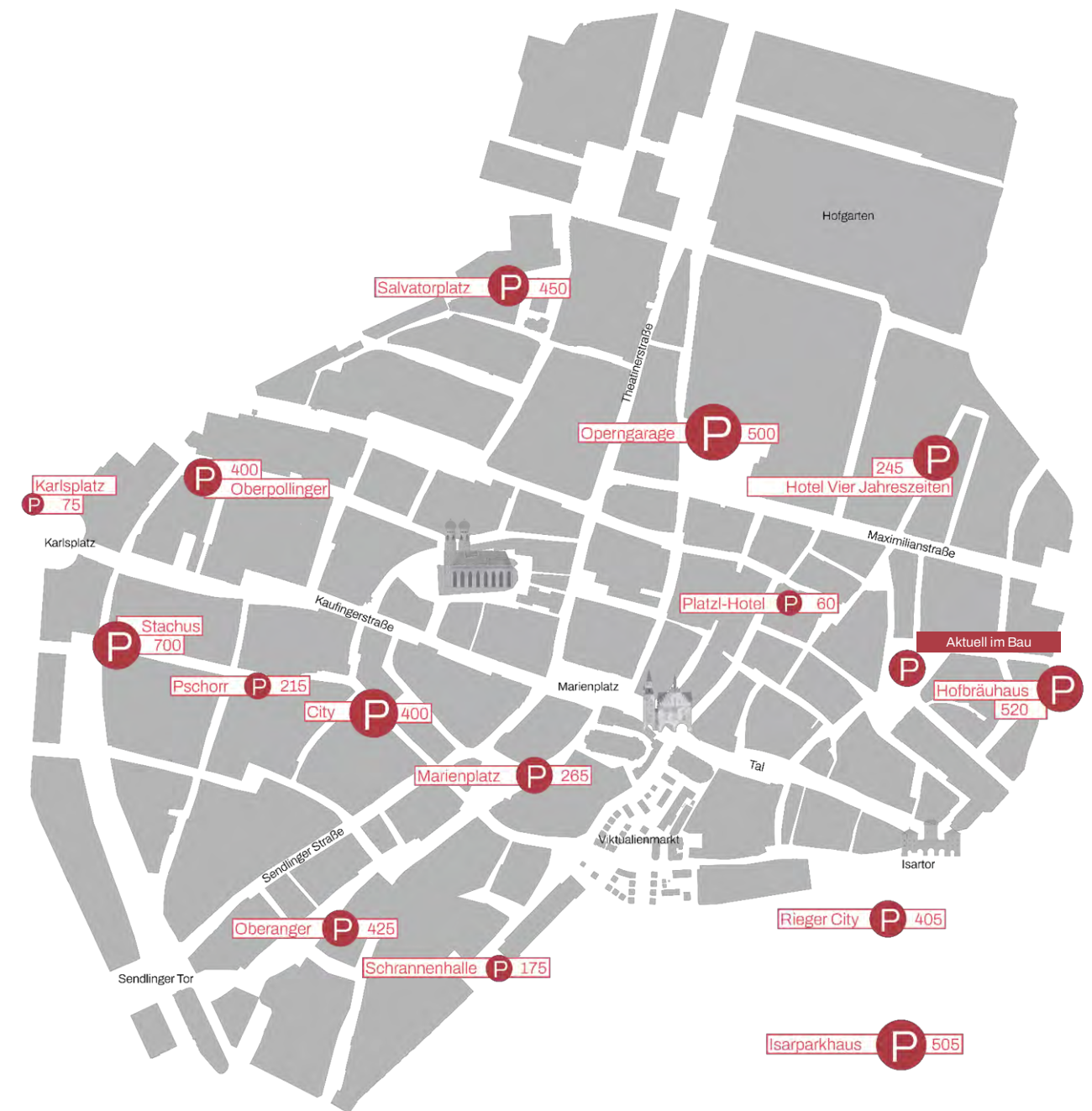
- Insgesamt gibt es 12 öffentlich nutzbare (kommerzielle) Parkhäuser und Tiefgaragen innerhalb des Altstadttrings sowie drei in unmittelbarer Nähe
- Die Mehrzahl der Parkgaragen ist an das Parkleitsystem angeschlossen. Darauf basieren die folgenden Analysen.
- Auch bei den Parkgaragen gibt es unterschiedliche Nutzergruppen:
 - Kostenpflichtiges Parken im Zeittarif (sogenannte Kurzzeitparker)
 - Kostenpflichtiges Parken mit Pauschaltarif (sogenannte Dauerparker)
- Je nach Verfügbarkeit werden durch die Betreiber der Parkgaragen unterschiedlich viele Stellplätze für das Kurzzeitparken zur Verfügung gestellt
- Parkgaragen die im Innern der Altstadt liegen (bspw. City, Marienplatz, Operngarage) führen zu hohem Quell- und Zielverkehr im Herzen von München

4.860

Parkplätze in kommerziellen Parkgaragen

51%

Durchschnittliche Auslastung



Lage und Kapazität kommerzieller Parkgaragen



Kommerzielle Parkgaragen - Angebot

- Die Preisgestaltung ist individuell pro Garage
- Die Boxplot-Diagramme rechts zeigen die Verteilung der Preise pro Stunde, Tag und Jahr für Parkgaragen
- Die Preise reichen von 2,00€ pro Stunde bis 4,00€ pro Stunde, 10,00€ bis 28,00€ pro Tag und 100,00 - 300,00€ pro Monat
- Der Median liegt bei 3,00€ pro Stunde, der Preis liegt somit tagsüber leicht und nachts deutlich über dem Preis für das Parken im öffentlichen Raum
- Der Median bei Dauerparken liegt bei 180,00€ pro Monat (ca. 2.160,00€ pro Jahr) in einer kommerziellen Parkgarage. Im Straßenraum kostet die Ausnahmegenehmigung für Anwohner*innen 30,00 - 102,00€ pro Jahr. Das Parken im Straßenraum ist damit 20 mal günstiger als in kommerziellen und privaten Parkgaragen.
- Das Parken im öffentlichen Raum ist dadurch nicht nur komfortabler, sondern auch günstiger

3,00€

Kostet eine Stunde parken durchschnittlich in einer Parkgarage

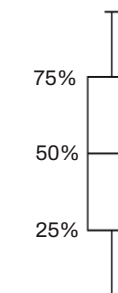
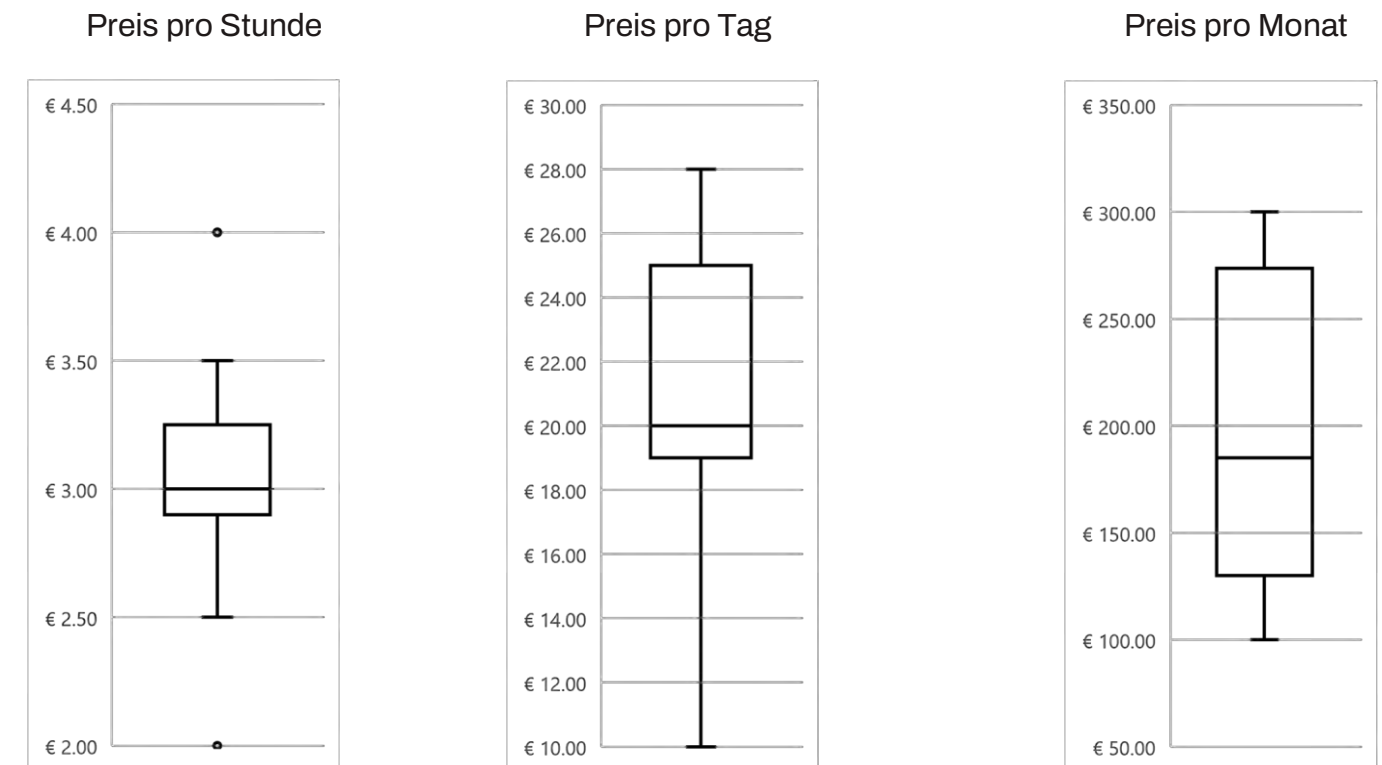
+0,50€

Teurer als das Parken auf der Straße (tagsüber)

+3,00€

Teurer als das Parken auf der Straße (nachts)

Kosten für Stellplatz in Altstadt und Umgebung



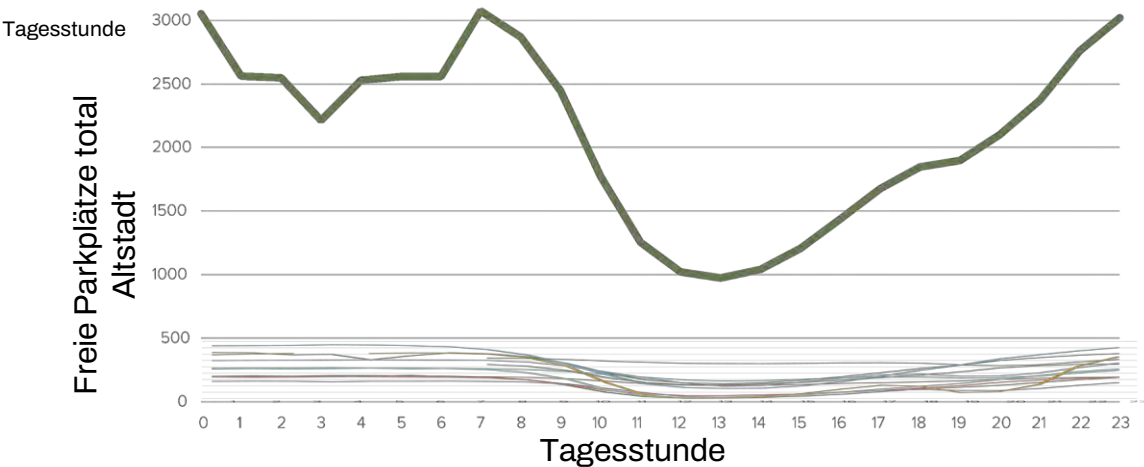
Box-Plot-Erklärung

Die hier dargestellten Kastengrafiken zeigen die Verteilung der Preise pro Stunde, Tag und Jahr. Der Kasten (Interquartilabstand) entspricht dem Bereich, in dem die mittleren 50 % der Daten liegen. Sie wird durch das obere und das untere Quartil begrenzt. Der Median wird als durchgehender Strich in der Box eingezeichnet. Dieser Strich teilt das gesamte Diagramm in zwei Bereiche, in denen jeweils 50 % der Daten liegen. Die Antennen repräsentieren die Werte außerhalb der mittleren 50 % der Daten und innerhalb des 1,5-fachen des Interquartilabstands.

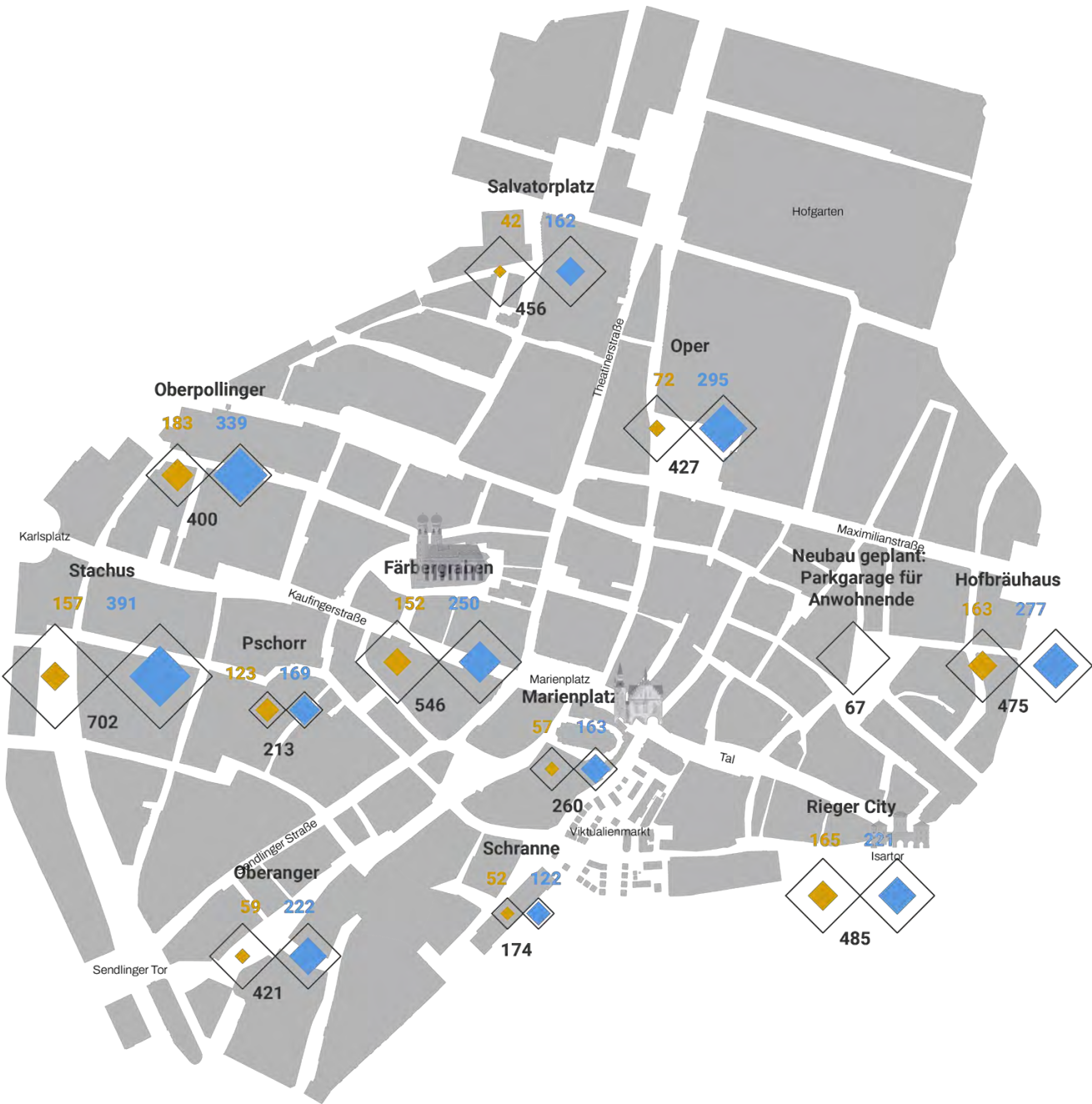
Kommerzielle Parkgaragen - Nachfrage

- Innerhalb der Parkgaragen besteht eine große Kapazität freier Parkplätze
- Nachts ist die Anzahl freier Plätze deutlich höher - hier besteht ein großes Potenzial durch die Nutzung durch Anwohnende
- Die Karte rechts zeigt die Kapazität und durchschnittliche Anzahl freier Plätze
- Das Nachfragemaximum von Parkplätzen in Parkgaragen ist zur Mittagszeit - siehe Tagesganglinie unten. Es gibt jedoch immer noch 1.000 freie Parkplätze während des Nachfragemaximums
- Nachttarife für Anwohnende sind wenig attraktiv, da diese ihr Auto nicht täglich benutzen

Freie Plätze in Parkhäusern im Durchschnitt über alle Parkhäuser an Werktagen nach Tagesstunde und total in der Altstadt



Quelle: Parkleitsystem, Mobilitätsreferat, 2015, 2024



Kapazität und durchschnittliche Anzahl freier Plätze



Quelle: Parkleitsystem, Mobilitätsreferat, 2015, 2024

Private Stellplätze - Angebot

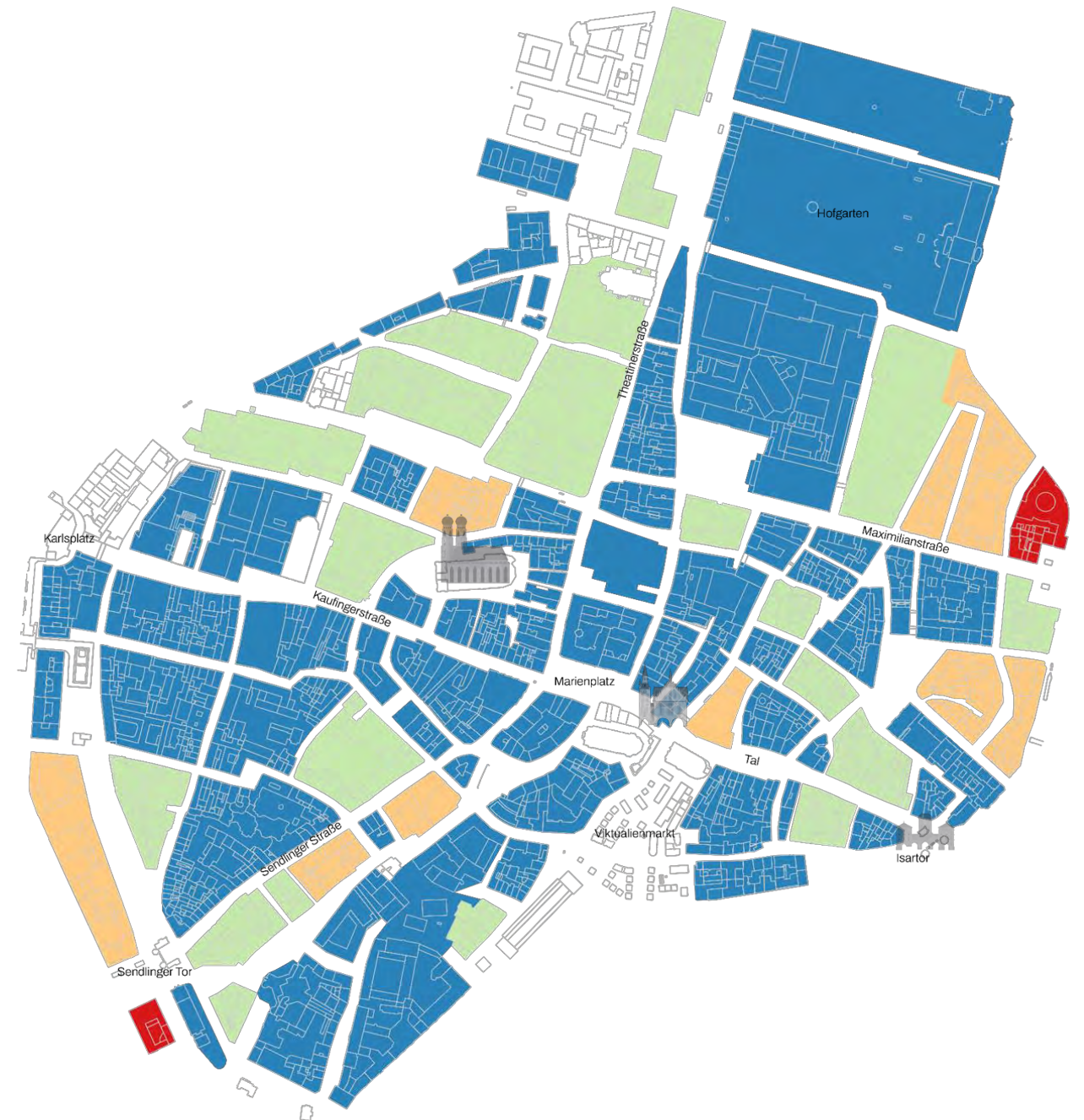
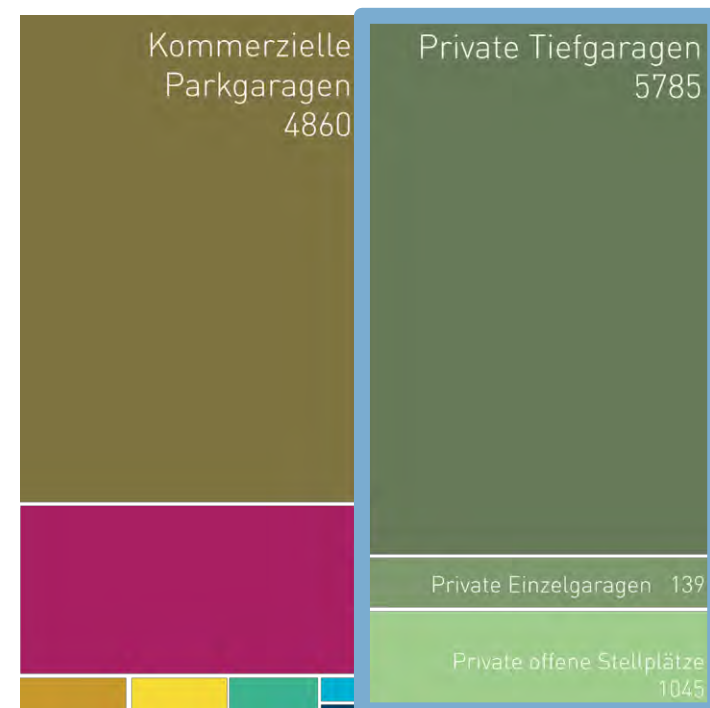
- Das Angebot auf privatem Grund steht lediglich den Eigentümer*innen bzw. Berechtigten zur Verfügung und kann nicht durch die allgemeine Öffentlichkeit genutzt werden
- Insgesamt gibt es 6.969 private Stellplätze in der Altstadt und dadurch ein deutlich größeres Angebot als in den kommerziellen Garagen
- Das Angebot teilt sich auf in:
 - Private Tiefgaragen = 5.785
 - Private Einzelgaragen = 139
 - Private offene Stellplätze = 1.045
- Die Angebotspreise auf einschlägigen Immobilienplattformen für einen privaten Stellplatz in einer Garage reichen von 130,00 - 350,00€ / Monat

6.969

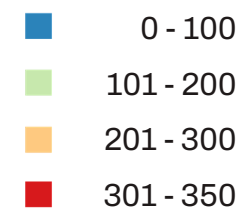
Private Stellplätze gibt es in der Altstadt

130 - 350€

Kostet ein privater Stellplatz pro Monat



Private Stellplätze pro Hektar (2013)

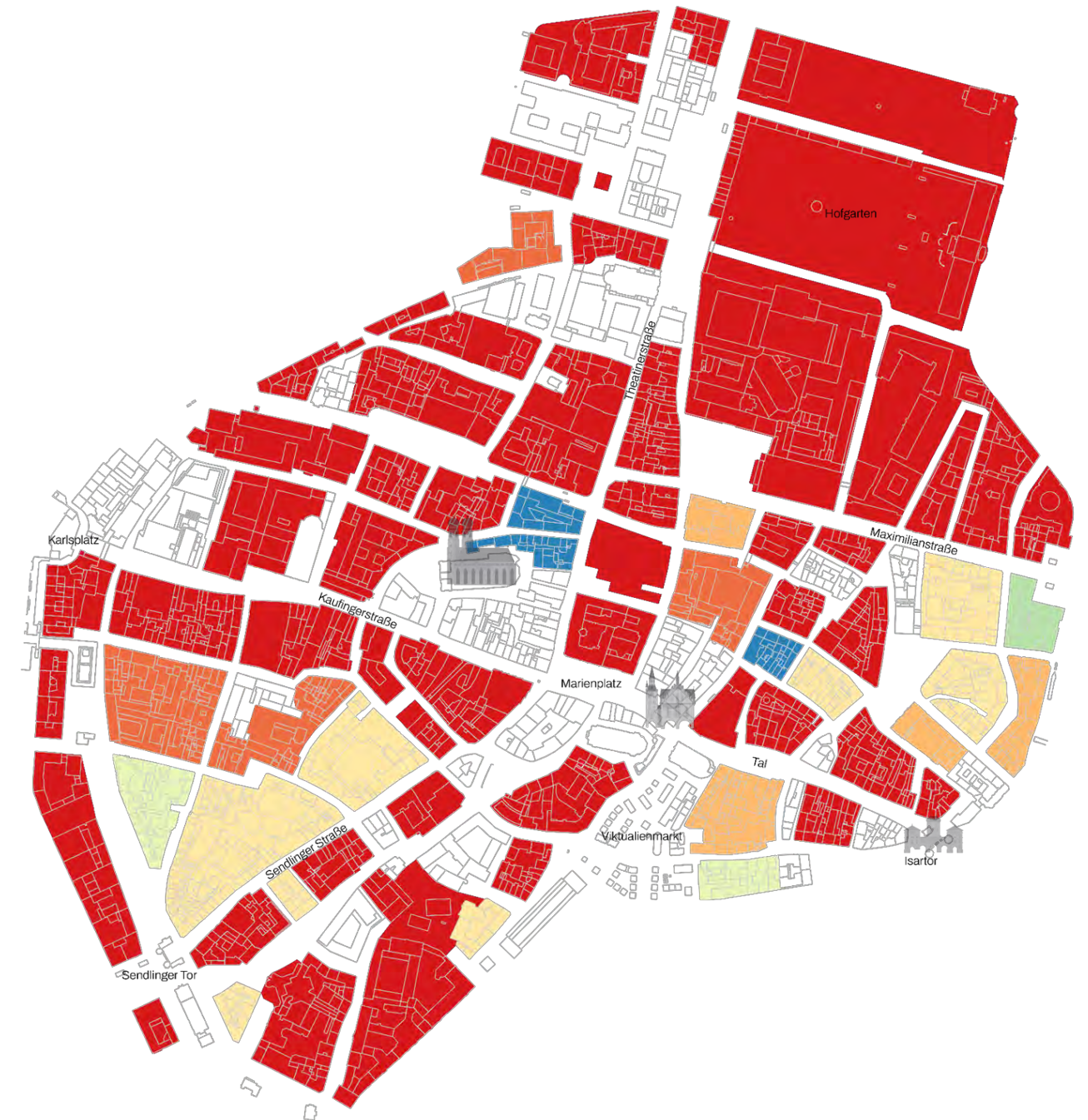
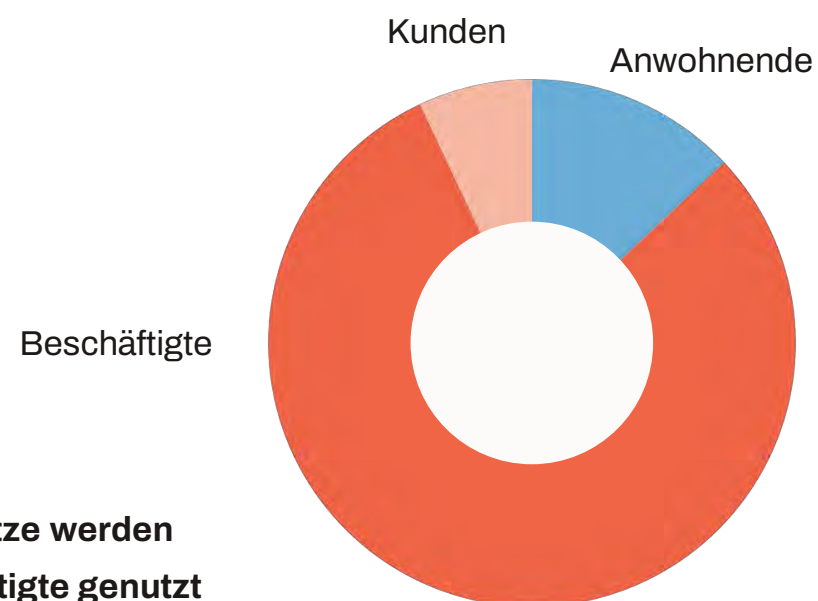


Quelle: TransVer Parkraumerhebung im Auftrag der LHM München, 2016
Grafik: Gehl

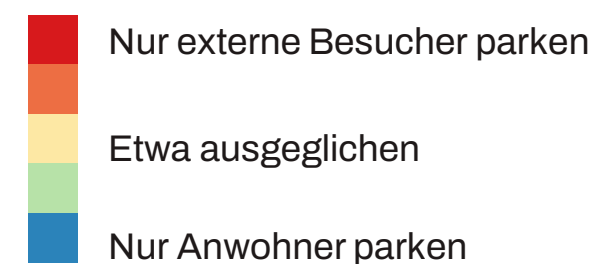
Private Stellplätze - Nachfrage

- Die Nutzergruppen unterscheiden sich nach:
 - Stellplätze für Besucher*innen
 - Stellplätze für Bewohner*innen
 - Stellplätze für Beschäftigte
- Die Karte rechts zeigt welche Nutzergruppen die privaten Stellplätze nutzen
- 80% der privaten Stellplätze werden durch Beschäftigte genutzt. In der Altstadt arbeiten ca. 100.000 Menschen (vgl. Seite [19](#))
- Hier besteht ein großes Potenzial durch betriebliches Mobilitätsmanagement, Stellplätze für Kunden und Anwohnende zu schaffen

80% der privaten Stellplätze werden durch Beschäftigte genutzt



Nutzergruppen von Stellplätzen auf privatem Grund



Parkgaragen in der Altstadt

Hinweise aus dem Beteiligungsprozess

Hinweise der Bevölkerung

- Das Angebot an Parkplätzen muss digital abrufbar sein.
- Für eine Verlagerung der parkenden Autos in die bestehenden Garagen muss der Preis attraktiv gestaltet sein.
- Um Falschparker zu verhindern sollte die kommunale Verkehrsüberwachung verbessert werden.

Hinweise von Fach- und Interessenvertreter*innen

- Die Auslastung der bestehenden Parkgaragen muss erhöht werden, um den öffentlichen Raum zu entlasten.

Hinweise aus dem Bürgerpanel

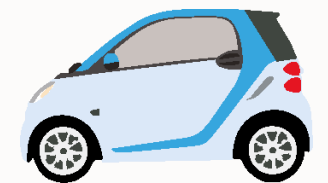
- Um Flächen im öffentlichen Raum zu gewinnen sollen private und kommerzielle Garagen intensiver genutzt werden. Hierfür braucht es attraktive Angebote.

Hinweise der Parkhausbetreiber

- Erst durch die Wegnahme von Parkplätzen im öffentlichen Raum, wird ersichtlich werden, wie viele Kapazitäten in privaten Tiefgaragen noch vorhanden sind (Bedarf heute evtl. noch nicht hoch genug).
- Es wird eine einheitliche Preisgestaltung für Anwohnerparken in kommerziellen Parkgaragen benötigt und angestrebt.

“Am besten wären Parkgaragen ringsum den Altstadttring!”

Hinweis während der Öffentlichkeitsveranstaltung



“Parken muss bezahlbar bleiben”

Hinweis während der Öffentlichkeitsveranstaltung



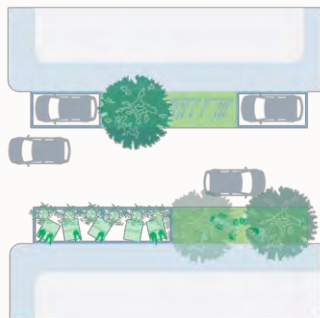
“Wie wird mit der Verlagerung des Parksuchverkehrs in die umliegenden Viertel der Altstadt umgegangen?”

Frage während der Öffentlichkeitsveranstaltung.



Parken in der Altstadt : Handlungsbaukasten

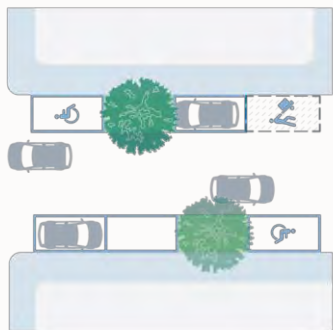
1 Parkraum im öffentlichen Raum reorganisieren und Flächen für andere Nutzungen generieren



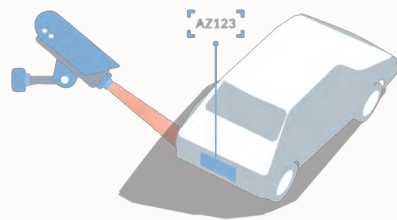
2 Schaffung von Parkalternativen für Anwohner*innen und Besucher*innen



3 Mehr Ladezonen, Behindertenparkplätze und Carsharing-Parkplätze (stationsgebunden)



4 Digitales Parkraum-Management und Optimierung von Ausnahmegenehmigung



Zielbild: Parken in der Altstadt

Synthesekarte

Weiterbestand	
—	Anwohner / Besucher (1091 von 1641)
—	E-Ladestation (18 von 30)
—	Behindertenstellplätze (81 von 81)
—	Lieferzone (112 von 112)
—	Taxi (63 / 106)
—	Bus (10 / 10)

Parken in der Altstadt :

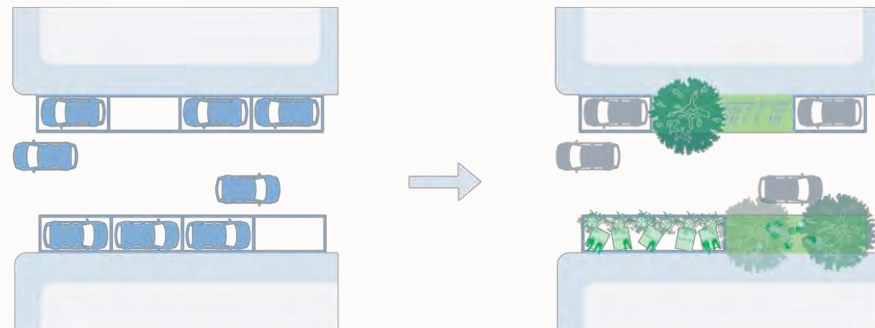
Handlungsbaukasten 1/4

1

Parkraum im öffentlichen Raum reorganisieren und Flächen für andere Nutzungen generieren

Eine gezielte Anpassungen beim Parken auf der Straße ist notwendig um den Platzbedarf für (andere) Verbesserungen zu decken. Besucher*innen der Altstadt sollen die zur Verfügung stehenden Parkgaragen nutzen und nicht mehr im Straßenraum parken. Für Anwohnende soll in der ersten Phase ca. 1.100 Parkplätzen im Straßenraum zur Verfügung stehen. Dies entspricht der Anzahl von Ausnahmegenehmigungen für Anwohner*innen die im Jahr 2023 beantragt wurden. Kurzes Halten zum Be- und Entladen (max. 3min) ist durch das absolutes Halteverbot in der Altstadt geregelt (vgl. [Seite 87](#)).

Insgesamt sollten in der ersten Phase 1/3 der Parkplätze im Straßenraum im Bereich mit vielen Nutzungsansprüchen abgebaut werden. Nach einer ersten groben Schätzung sind dies ungefähr 600 Parkplätze - rund 4 % aller Parkplätze in der Altstadt (inklusive kommerzielle und private Tiefgaragen). In weiteren Phasen kann über eine weitere Reduktion der Parkplätze im öffentlichen Raum nachgedacht werden (vgl. [Seite 138](#))



Orte mit Potentialen: Aufheben oder Verlagerung von Parkplätzen

Aufhebung oder Verlagerung von Parkplätzen

- Anwohner*innen / Besucher*innen (550 von 1641)
- E-Ladestation (12 von 30)
- Taxi (43 von 106)

(Anzahl aufgehobener Parkplätze von der Gesamtanzahl)

Parken in der Altstadt :

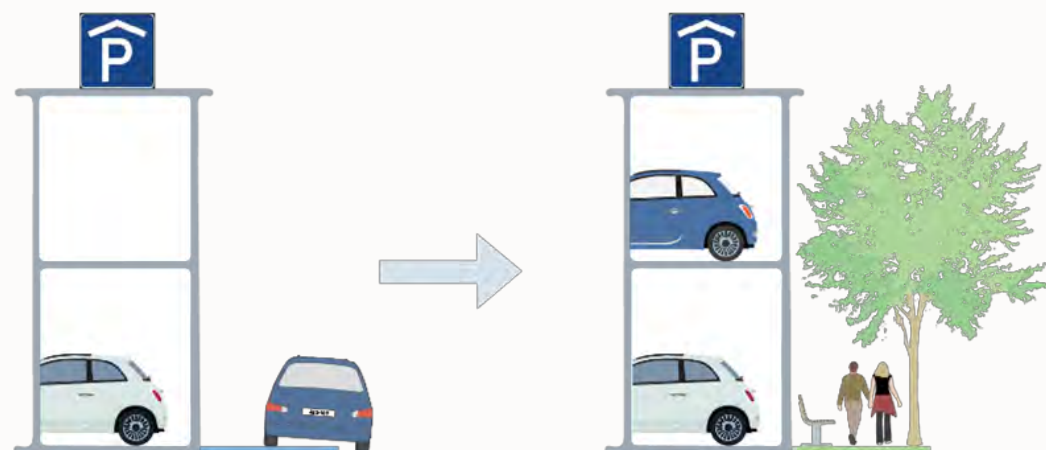
Handlungsbaukasten 2/4

2

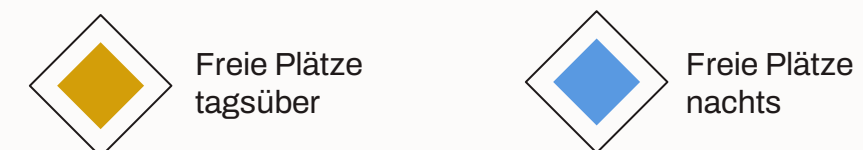
Schaffung von Parkalternativen für Anwohner*innen und Besucher*innen

Die Erreichbarkeit der (öffentlichen) und privaten Parkgaragen muss gewährleistet sein. Besucher*innen müssen diese auf kürzestem und einfachsten Wege über die Stadtstraßen erreichen und verlassen können. Die Kapazitäten in (öffentlichen) und privaten Parkhäusern müssen effizienter genutzt werden. In Verbindung mit der Anpassung des Verkehrsplans (vgl. Seite [77](#)) wird jedem Viertel mindestens eine (öffentliche) Parkgarage zugewiesen, die von allen erreicht werden kann.

Für Anwohnende und Besucher*innen sollte es einheitliche Regelungen und Preisgestaltung für die Nutzung von Parkgaragen geben. Ein modernisiertes, dynamisches Parkleitsystem, das auch eine Reservierung von Stellplätzen ermöglicht, ist hierfür erforderlich. Die Nutzung von privaten Tiefgaragen sollte durch betriebliches Mobilitätsmanagement optimiert werden.



Zielbild: Schaffung von Parkalternativen für Besucher*innen



Kapazität

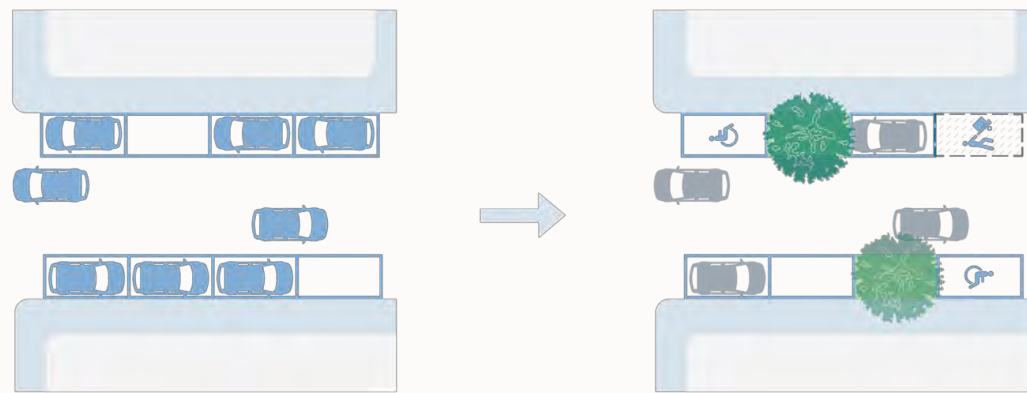
Stadtstraßen (Mehr Informationen [hier](#))

Parken in der Altstadt : Handlungsbaukasten 3-4/4

3

Mehr Ladezonen, Behindertenparkplätze und Carsharing-Parkplätze (stationsgebunden)

Die bestehenden Zonen für Liefern-Laden-Leisten und Parkplätze für Menschen mit Behinderung sollen beibehalten und erhöht werden. Teilweise könnte sich der Standort im Rahmen von Detailplanungen verändern. Carsharing-Parkplätze sollten erhöht werden und künftig nur noch stationsgebundenes Car-Sharing in der Altstadt angeboten werden. Die Fahrzeugflotte sollte verschiedene Use-Cases abbilden, gleichwohl sollten kleinere, alltagstaugliche Fahrzeuge bevorzugt werden.

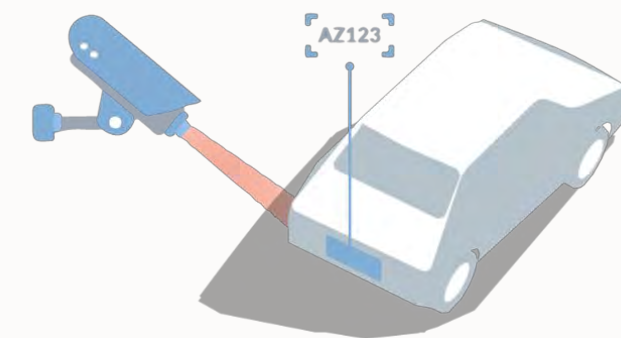


4

Digitales Parkraum-Management und Optimierung von Ausnahmegenehmigung

Digitales Parkraummanagement nutzt moderne Technologien wie Sensoren, mobile Apps und Echtzeit-Daten, um die Effizienz und Benutzerfreundlichkeit beim Parken zu erhöhen. Es ermöglicht die Erfassung und Anzeige von Informationen über freie Parkplätze in Echtzeit. Aktuell ist dies nur in den kommerziellen Parkgaragen möglich und könnte auf das Parken im öffentlichen Raum erweitert werden, sowie mit digitalen Zufahrtskontrollen kombiniert werden.

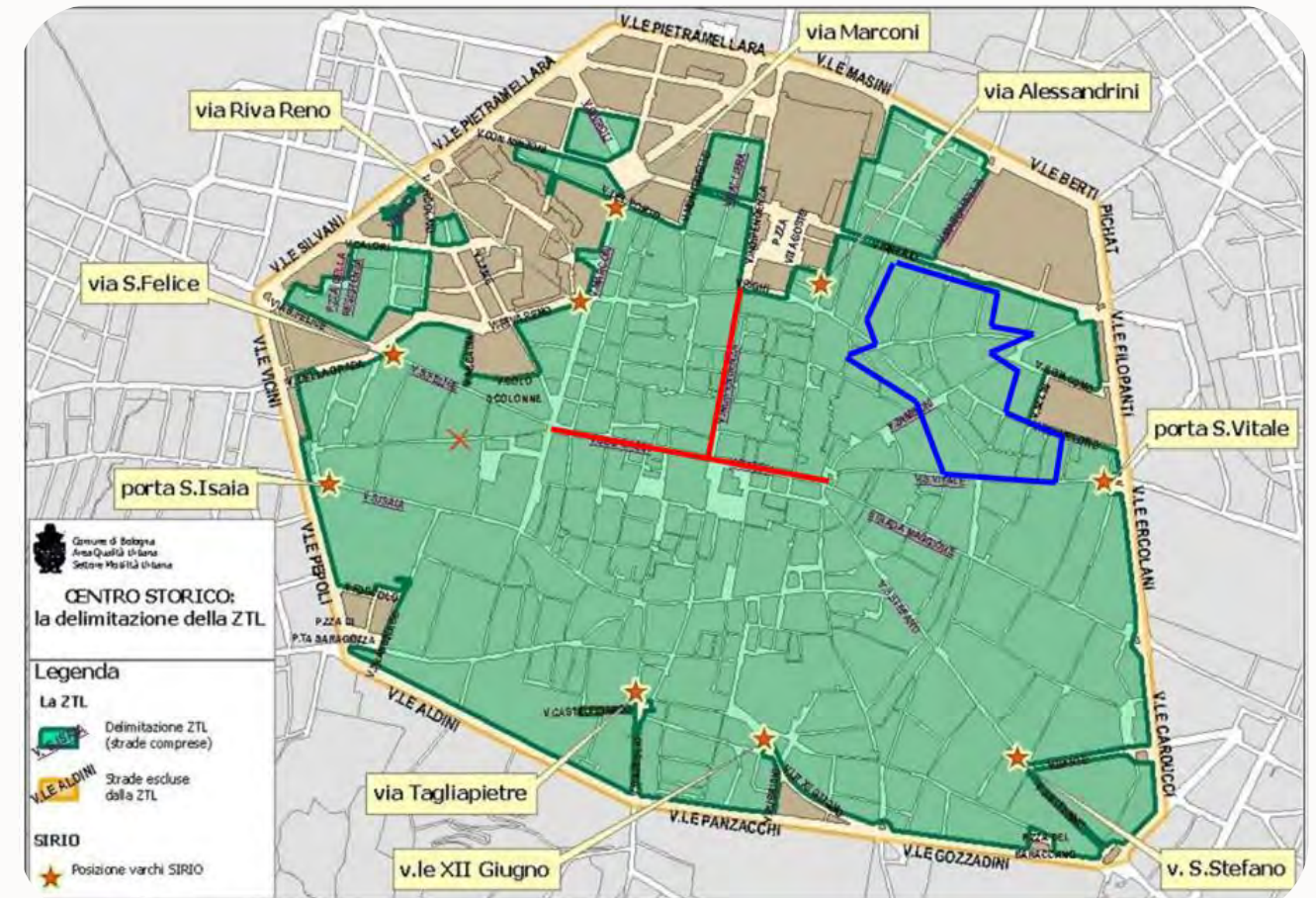
Die Verteilung von Ausnahmegenehmigungen zum Parken für Anwohner*innen könnte für Neu-Bewohner*innen der Altstadt eingestellt werden (mit Ausnahme für Menschen mit Behinderungen). Neu-Bewohner*innen der Altstadt müssen somit bewusst auf ein eigenes Auto und Parkplatz vor der Tür verzichten. Alternativ können private und öffentlich zugängliche Parkgaragen genutzt werden. Dadurch entsteht sukzessive noch mehr Raum für andere Nutzungen und Verbesserungen.



Parken in der Altstadt: Best Practices

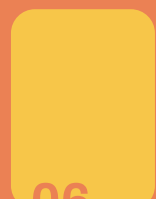
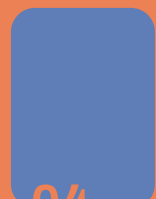
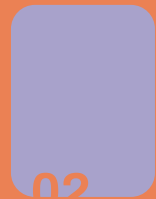
Parken in der Altstadt Antwerpen:

Seit dem 1. August 2023 dürfen im historischen Zentrum von Antwerpen nur noch Anwohner*innen und Inhaber entsprechender Parkgenehmigungen parken. Diese neue Regelung soll das historische Zentrum der Stadt entlasten und die Lebensqualität im Stadtzentrum erhöhen. Ziel ist es, den Verkehr zu reduzieren und die Attraktivität der Altstadt für Besucher*innen zu steigern. Für Touristen und Tagesbesucher*innen gibt es alternative Parkmöglichkeiten in den umliegenden Stadtteilen, die bequem mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar sind (Park & Ride). Mit diesen Maßnahmen möchte Antwerpen seine historischen Schätze bewahren und gleichzeitig ein angenehmes Ambiente schaffen.



Parken und Zona a Traffico Limitato Bologna:

In der ZTL (Zona a Traffico Limitato) von Bologna gelten strenge Zufahrts- und Parkregeln, um den Verkehr in der historischen Innenstadt zu reduzieren. Nur Fahrzeuge mit einer speziellen Genehmigung dürfen in der ZTL fahren und parken. Es gibt nur eine begrenzte Anzahl an Parkplätzen, die für Anwohnende oder zugelassene Fahrzeuge mit Ausnahmegenehmigung reserviert sind. Besucher*innen ohne Genehmigung müssen die ausgewiesenen Parkhäuser am Rand der ZTL nutzen. Die ZTL wird mit Kameras und automatischer Kennzeichenerkennung überwacht. Verstöße gegen die Park- und Zufahrtsregeln werden automatisch registriert und geahndet.



In diesem Kapitel werden die unterschiedlichen Nutzungsansprüche aus den drei vorherigen Kapiteln: Stadtleben für alle!, Öffentliche Räume für alle! und Mobilität für alle! übereinander gelagert und in einem Plan für den öffentlichen Raum und Mobilität zusammengefasst. Anschließend wird anhand von vier Fokusräumen der Handlungsbaukasten angewandt und planerisch getestet.

Plan für den öffentlichen Raum und Mobilität

- In diesem Plan werden die unterschiedlichen Nutzungsansprüche und Maßnahmen für den öffentlichen Raum und Mobilität in einem integrierten Plan dargestellt
- Die Überlagerung der einzelnen “Ebenen” bzw. Nutzungsansprüche der Zielbilder: Fußverkehr, Aufenthaltsqualität, Erholungs- und Grünraum, Klimaanpassung, ÖPNV, Radverkehr, Logistik, Erreichbarkeit für Anwohnende zeigt, in welchen Straßen “es eng wird” und es eine Umverteilung von öffentlichem Raum geben muss
- Der Plan für den öffentlichen Raum und Mobilität bildet ein integriertes und ganzheitliches Konzept zur Freiraum- und Mobilitätsentwicklung in der Altstadt
- Die einzelnen Layer zu Fußverkehr, Boulevards und Plätzen,, Grünräumen, ÖPNV, Radverkehr und MIV-Erreichbarkeit können mit einem Klick auf den jeweiligen Begriff in der nebenstehenden Abbildung einzeln angezeigt werden

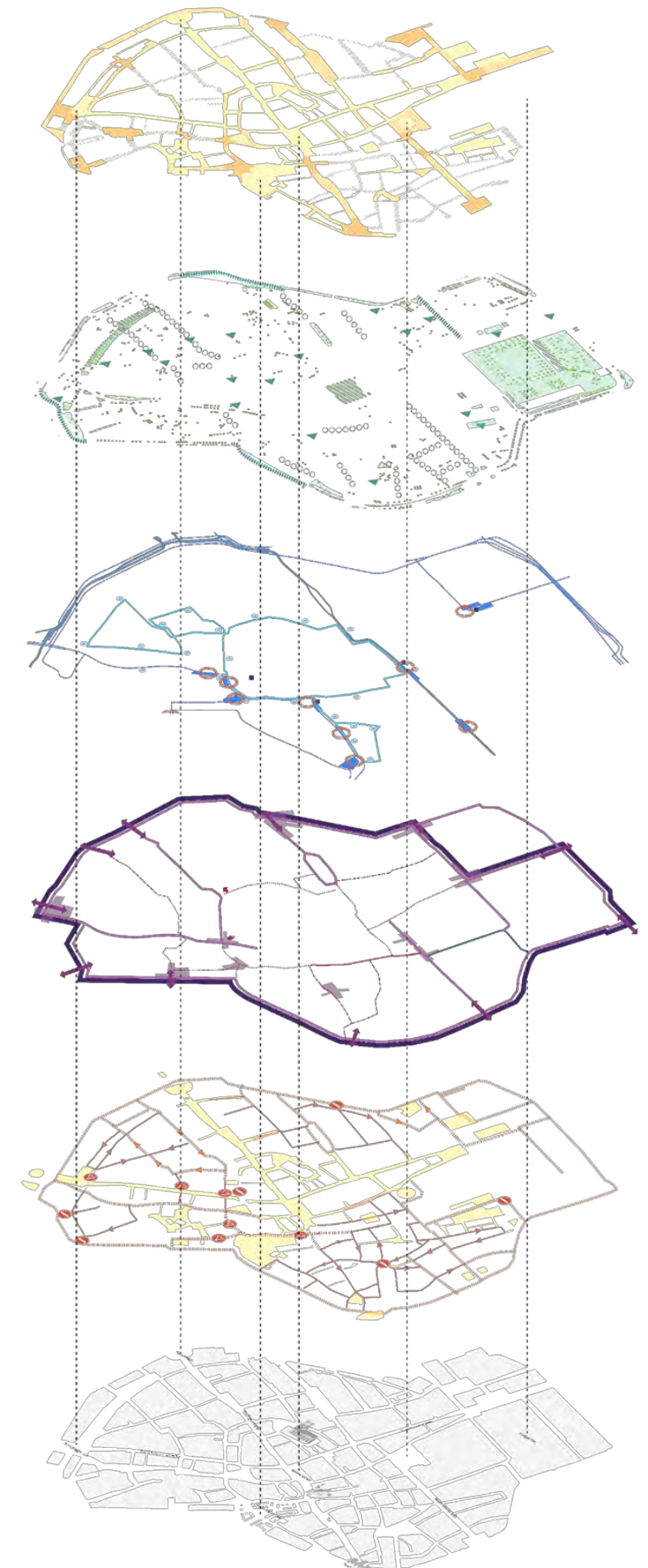
Priorisierung **Fußverkehr** und höhere Aufenthaltsqualität von **Boulevards und Plätzen...**

Mehr **Grünflächen**, Begrünung im Freien, grüne Infrastruktur im Straßenraum, Boulevards, Plätze, blaue Infrastruktur und Klimaanpassung...

Stärkung und Erweiterung des **ÖPNV-Angebots** in der Altstadt - Optimierung von Taxisständen...

Verbesserung der Bedingungen für den **Radverkehr...**

Optimierung und Verbesserung der **Logistik, Erreichbarkeit** mit dem Auto für Anwohnende und Kunden gewährleisten...



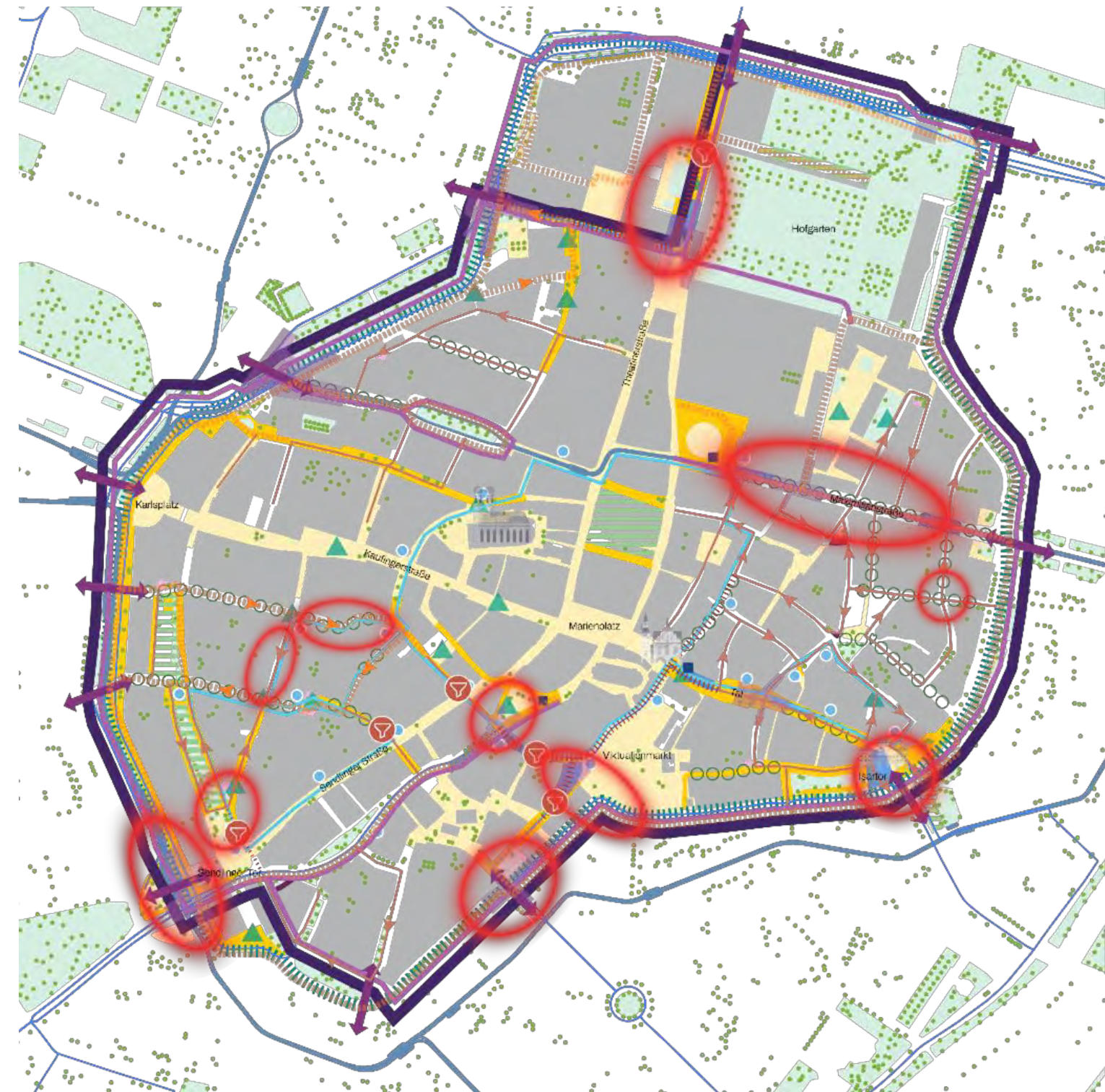
Plan für den öffentlichen Raum und Mobilität

- Bestehende Boulevards und Plätze
- Bestand Mikroplatz
- Maßnahme Boulevards und Plätze
- Maßnahme Mikroplatz
- Grüne Infrastruktur im Straßenraum
- Maßnahme Neugestaltung Grünfläche
- Maßnahme punktuelle grüne Infrastruktur
- Bestand Grünfläche
- Bestand Baum
- Altstadttring als Boulevard
- Buslinie Bestand
- Tramlinie Bestand
- Test-Route Mikrobus
- Potentielle Optimierung der Lage der Taxisstände
- Aufwertung von Station und des Umfelds
- Schaffung geschützter Radwege
- Fahrradstraße
- Radroute im Mischverkehr (Hohe Verkehrsberuhigung)
- Radroute durch Fußgängerzone
- Öffnung von Einbahnstraße für Radverkehr
- Umgestaltung / Entschärfung Knotenpunkt
- Bessere Verbindung mit Umgebung



Begrenzter Raum und vielseitige Ansprüche

- Dieses Konzept bildet eine integrierte und ganzheitliche Grundlage für die Raum- und Mobilitätsplanung in der Altstadt.
- Die nebenstehende Karte zeigt die Überlagerung aller Zielbilder des Handlungsbaukastens (vgl. Seite [106](#)).
- In vielen Straßen müssen unterschiedliche Raumansprüche koexistieren und dürfen sich nicht behindern.
- Die gezielte Anpassung von Parkplätzen auf der Straße ist ein wesentliches Instrument, um den Platzbedarf für (andere) Verbesserungen zu ermöglichen.
- Bei der “Flächenkonkurrenz” gilt es den möglichst besten Kompromiss zu finden und pragmatisch zu handeln. Maßnahmen im Sinne von Klima und Allgemeinwohl sind zu priorisieren.
- Bei der Umgestaltung einzelner Straßenabschnitte und Platzbereiche müssen detaillierte Planungen und Machbarkeitsstudien durchgeführt werden. Diese bedürfen einer erneuten Beteiligung und Einbindung der direkten Anwohner- und Nutzerschaft (vgl. Seite [133](#))
- Neben Gebieten mit hoher Flächenkonkurrenz, die umfangreiche Gestaltungs- und Planungsprozesse erfordern, gibt es auch Flächen die “einfacher” und schneller umgestaltet werden können. Hier können Reallabore ein Werkzeug sein, um in eine schnelle Umsetzung zu kommen.



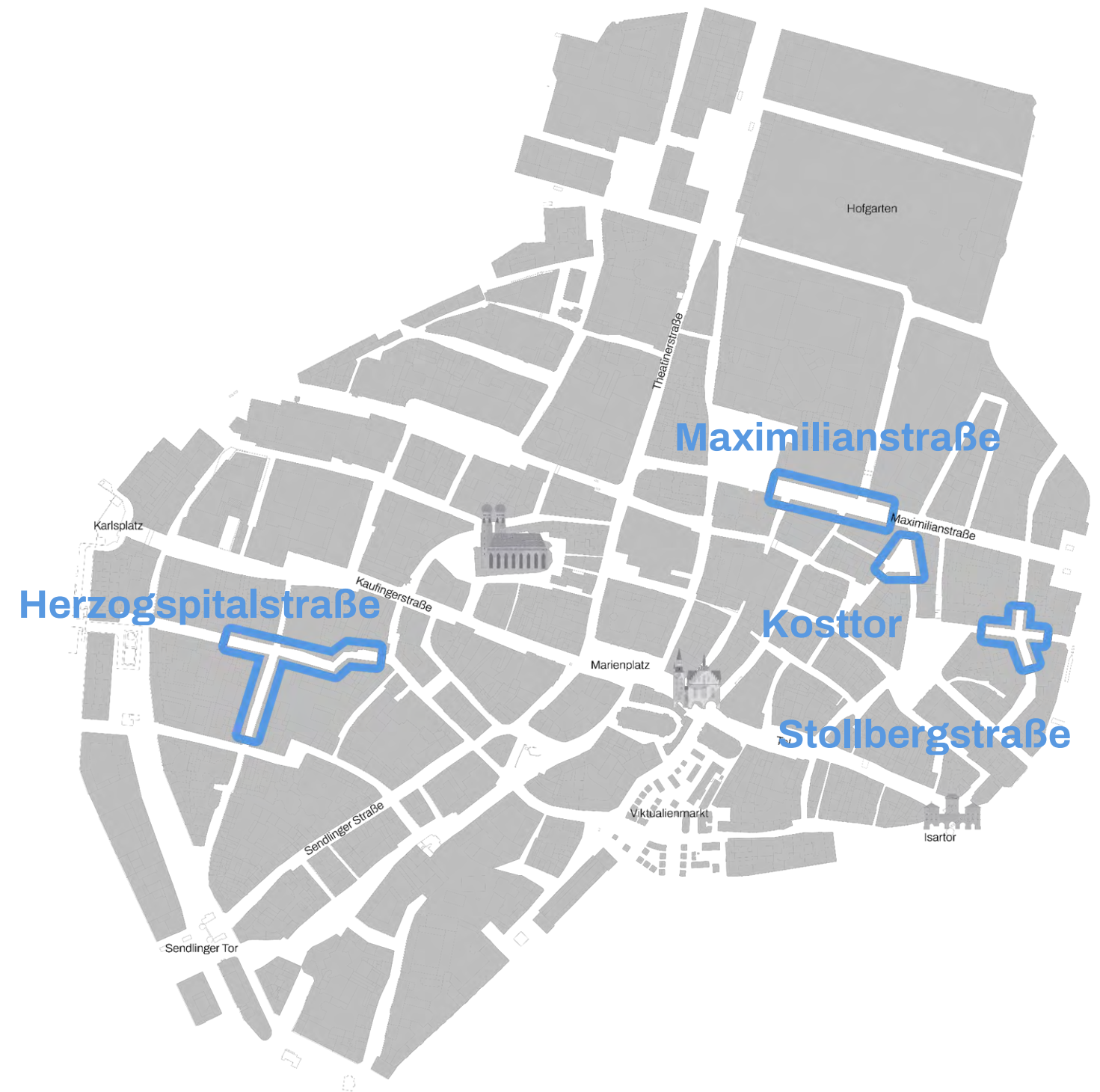
Plan für den öffentlichen Raum und Mobilität



Hot Spot mit Vielzahl von Nutzungsansprüchen

Exemplarische Fokusräume

- Anhand von vier exemplarischen Fokusräumen werden die Inhalte des Handlungsbaukastens für eine “Altstadt für alle” in einem detaillierten Maßstab ausgestaltet und mit einem Entwurf getestet
- Die gewählten Fokusräume können dabei stellvertretend für andere vergleichbare Räume in der Altstadt und in ganz München stehen
- Folgende Raum- und Straßentypen werden anhand der Fokusräume bearbeitet:
 1. **Am Kosttor** (Mikroplatz/Nachbarschaftsplatz)
 2. **Maximilianstraße** (Städtischer Boulevard, Stadtstraße)
 3. **Herzogspitalstraße** (Stadtstraße, Schulstraße)
 4. **Stollbergstraße** (Wohnstraße, Altstadtzone)
- Die Fokusräume werden anhand von Planzeichnungen und Querschnitten, sowie einer Collage für das Kosttor dargestellt
- Es handelt sich um konzeptionelle Gestaltungsentwürfe. Die Pläne sind demnach keine Ausführungsplanung und müssen weiter detailliert werden
- Spartenlagen wurden bei den Fokusräumen nicht berücksichtigt, daher kann nicht beurteilt werden, ob Baumpflanzungen an den vorgeschlagenen Positionen tatsächlich machbar sind. Daher werden mögliche Baumstandorte oder andere grüne Infrastruktur in den Plänen und Schnitten als “mehr Grün” bezeichnet.



Abgrenzungsbereich der Fokusräume

Am Kosttor

[Google-Street-View](#)



Am Kosttor

Das Kosttor liegt im nördlichen Graggenauviertel unmittelbar südlich der Maximilianstraße

Herausforderungen

- Aktuell ist die dreieckige Platzfläche auf allen Seiten durch Straßen von den umliegenden Fassaden losgelöst, es gibt keinen direkten räumlichen Bezug zwischen Gebäuden und Platzfläche
- Der Platz ist stark durch ruhenden und fließenden Verkehr dominiert
- Eine Vielzahl von wild abgestellten Fahrrädern befindet sich hier
- Das Mobiliar und die Beleuchtung des Platzes sind bereits in die Jahre gekommen (lediglich der Straßenraum wird beleuchtet)

Potenziale

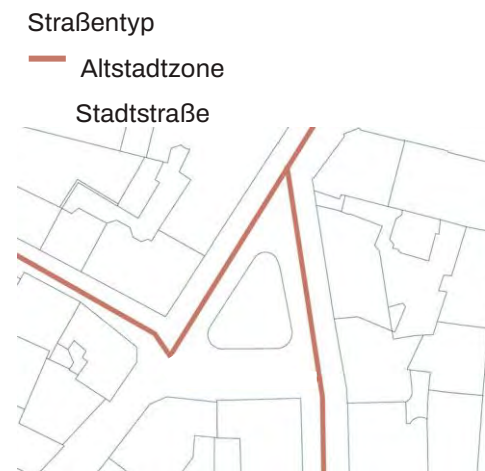
- Das Zentrum des Platzes hat durch drei Bestandsbäume, Sitzmöglichkeiten und einen historischen Brunnen erhebliche Qualitäten
- Großes Potenzial liegt darin, eine ruhige und grüne Oase unmittelbar neben der geschäftigen und urbanen Maximilianstraße zu gestalten
- Bei Begehungen konnten bereits unterschiedliche Nutzergruppen beobachtet werden, die kurz auf dem Platz verweilen
- Die westliche Seite des Platzes wurde bereits als "Sommerstraße" durch temporäres Mobiliar und Pflanztröge aufgewertet
- Die westliche und südliche Seite des Platzes wurden als "Sommerstraße" mit einem verkehrsberuhigten Bereich, temporärem Mobiliar und Pflanztrögen aufgewertet



Am Kosttor

- Vergrößerung der Platzfläche, neuer Belag für Straßen- und Platzfläche
- Mehr Begrünung im Freien, Mehr Sitz- und Aufenthaltsbereiche, Trinkwasserbrunnen, ggf. öffentliche Toilette
- Neuordnung von Lieferzonen, Behindertenstellplätzen und Fahrradparken, Zufahrt zu Gebäuden und Arztpraxen sichergestellt

Heute



Zukunft



- Bestandsbaum
- Vorschlag für Baumpflanzung
- Platzfläche
- Befahrbare Platzfläche
- Gehweg
- Fahrbahn
- Innenhof
- Straßenparkplätze für Anwohnende
- Behindertenstellplätze
- Mobilitätspunkte
- LLL-Zone
- Wasser / Brunnen

Am Kosttor

- Die Schaffung einer größeren Platzfläche macht Platz für Sitzmöglichkeiten, Beleuchtung, Außengastronomie und mehr Grün
- Kombination von Sitz- und Spielelement denkbar (in der Collage z.B Social Benches von Jeppe Hein)
- Neue, niveaugleiche Beläge für die Fahrbahn formen eine durchgehende Platzfläche mit Raum für alle Verkehrsteilnehmer*innen

Heute



Zukunft



Fokusraum

Am Kosttor



Am Kosttor



Maximilianstraße

Google-Street-View



Maximilianstraße

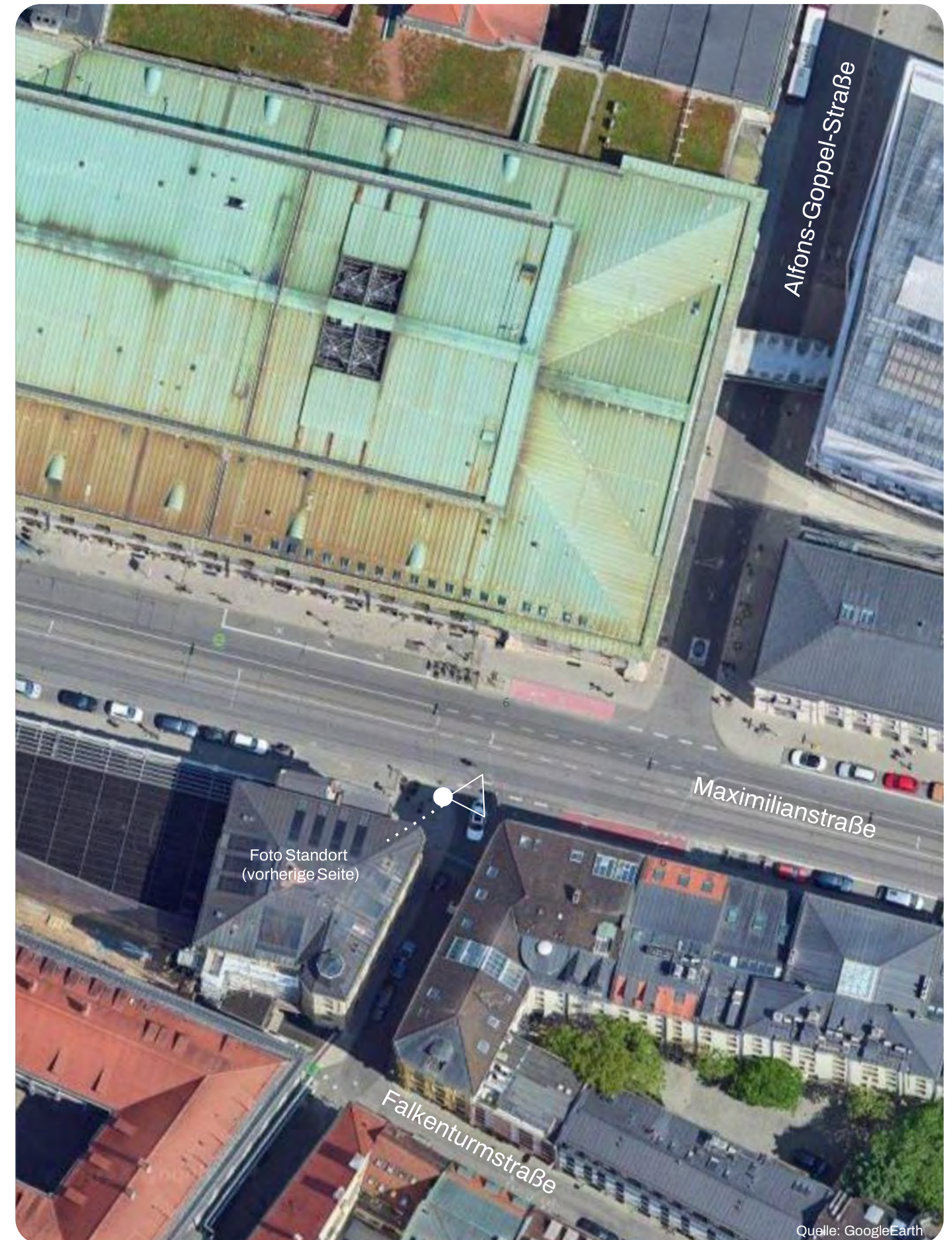
Die Maximilianstraße ist *die* Prachtstraße, nicht nur der Altstadt sondern ganz Münchens

Herausforderungen

- Fehlende grüne Infrastruktur, starke Hitze im Sommer
- Unzureichende Radinfrastruktur mit Vielzahl an Unfällen
- Mangelnde Aufenthalts- und Flanierqualität für den Fußverkehr
- Straßenprofil muss vielfältige und sich überlagernde Nutzungen aufnehmen (Tram, Logistik, MIV, Rad, Fuß, Stellplätze, etc.)
- Sorgen von Einzelhändler*innen, dass die Geschäfte nur mit Stellplätzen vor der Tür überleben können
- Autofahren und das zur Schau stellen der eigenen Präsenz (“Sehen und Gesehen werden”) prägen die Identität der Straße

Potenziale

- Historische Baustruktur und besonderer Charakter der Straße und der angrenzenden Gebäude
- Laufende Planungen und Konzepte am Max-Joseph-Platz
- Bereits hohe Zahlen von Fuß- und Radverkehr die eine Umverteilung von Straßenraum legitimieren würden
- Straße dient grundsätzlich “nur” der Erschließung (insbesondere der Operngarage), daher relativ geringes Verkehrsaufkommen
- Stärkung der Prachtstraße durch Wiederherstellen einer Baumallee nach historischem Vorbild



Maximilianstraße

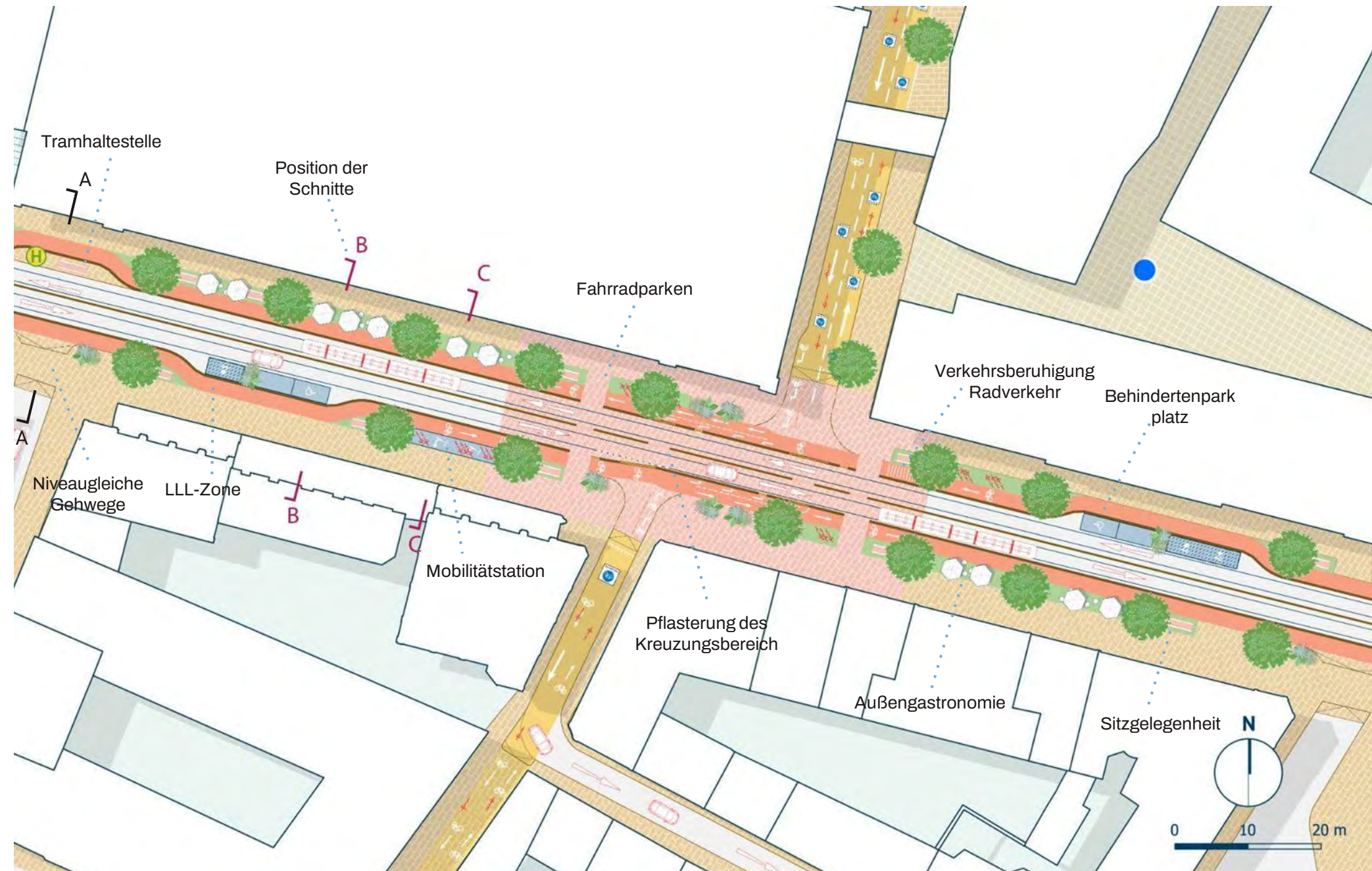
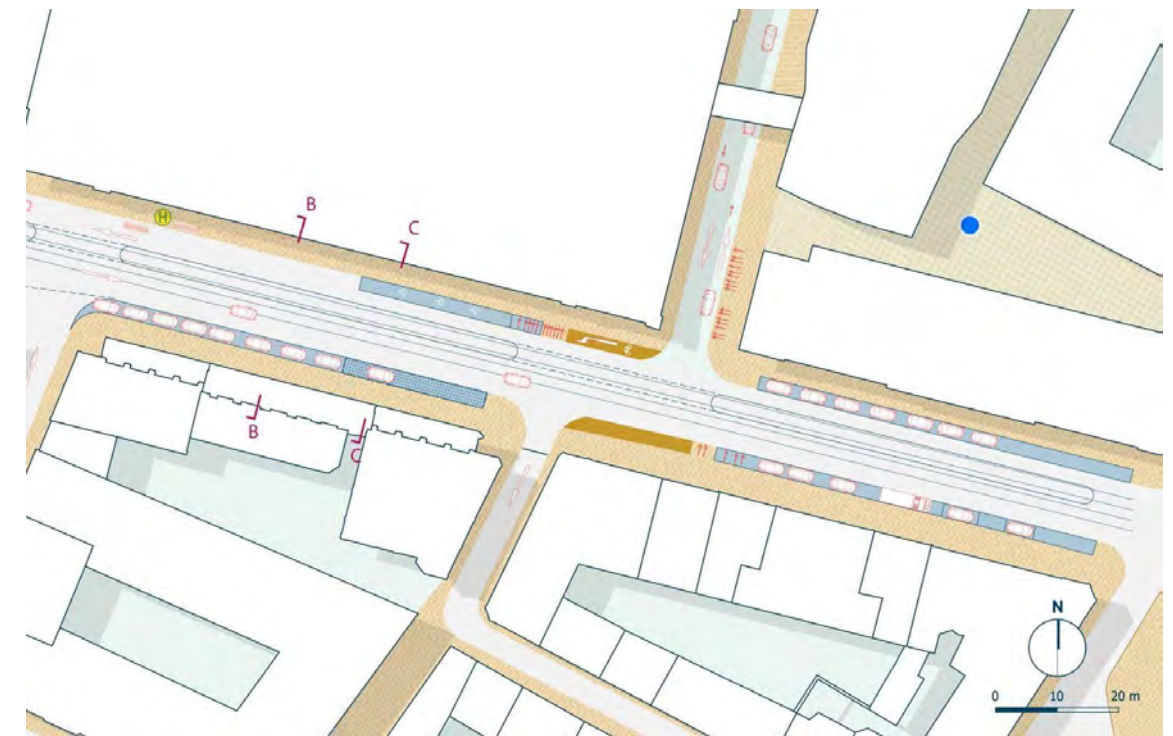
Option 1: Hervorgehobener Kreuzungsbereich

- Schaffung von geschützter Radinfrastruktur
- Schaffung von Grünstreifen und Baumreihe mit Sitz- und Aufenthaltsbereichen, Radparken, Mobilitätspunkt
- Fahrspuren-seitige Flexzone für Ladezonen, Behindertenstellplätze und Taxistände
- Verbreiterte und niveaugleiche Gehwege für besseres und sicheres Flanieren
- Stärkung der Prachtstraße durch Wiederherstellen einer Baumallee nach historischem Vorbild

Zukunft



Heute

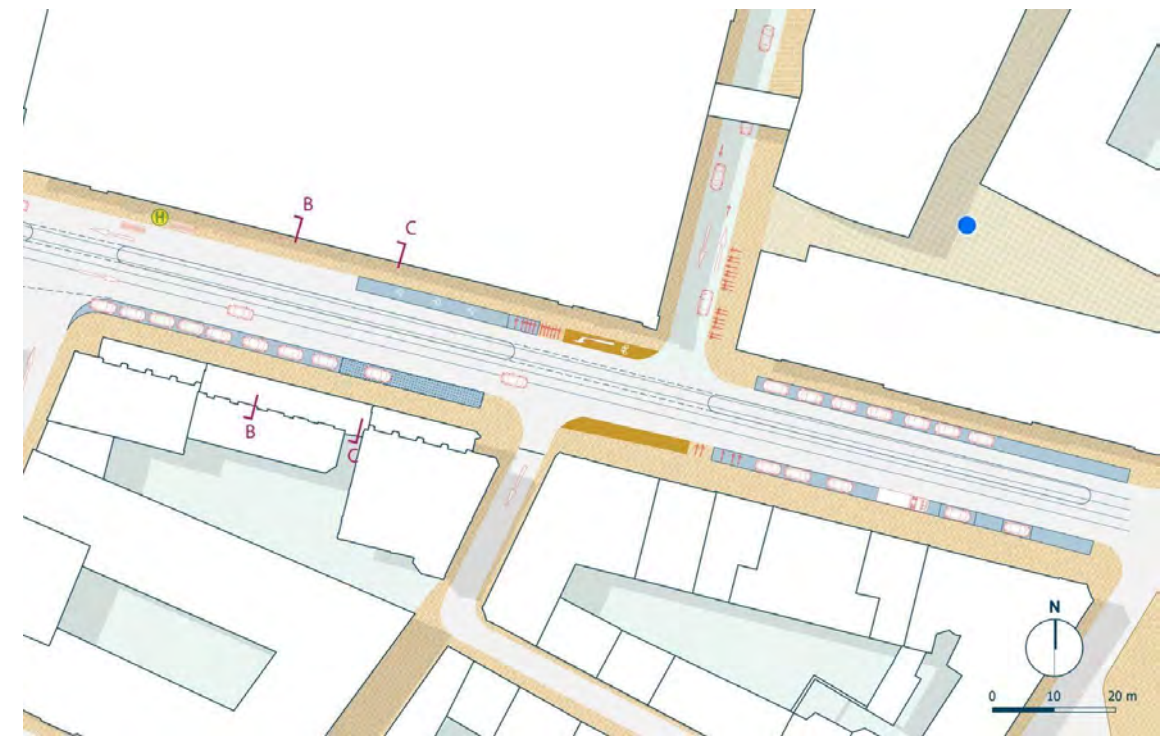


Maximilianstraße

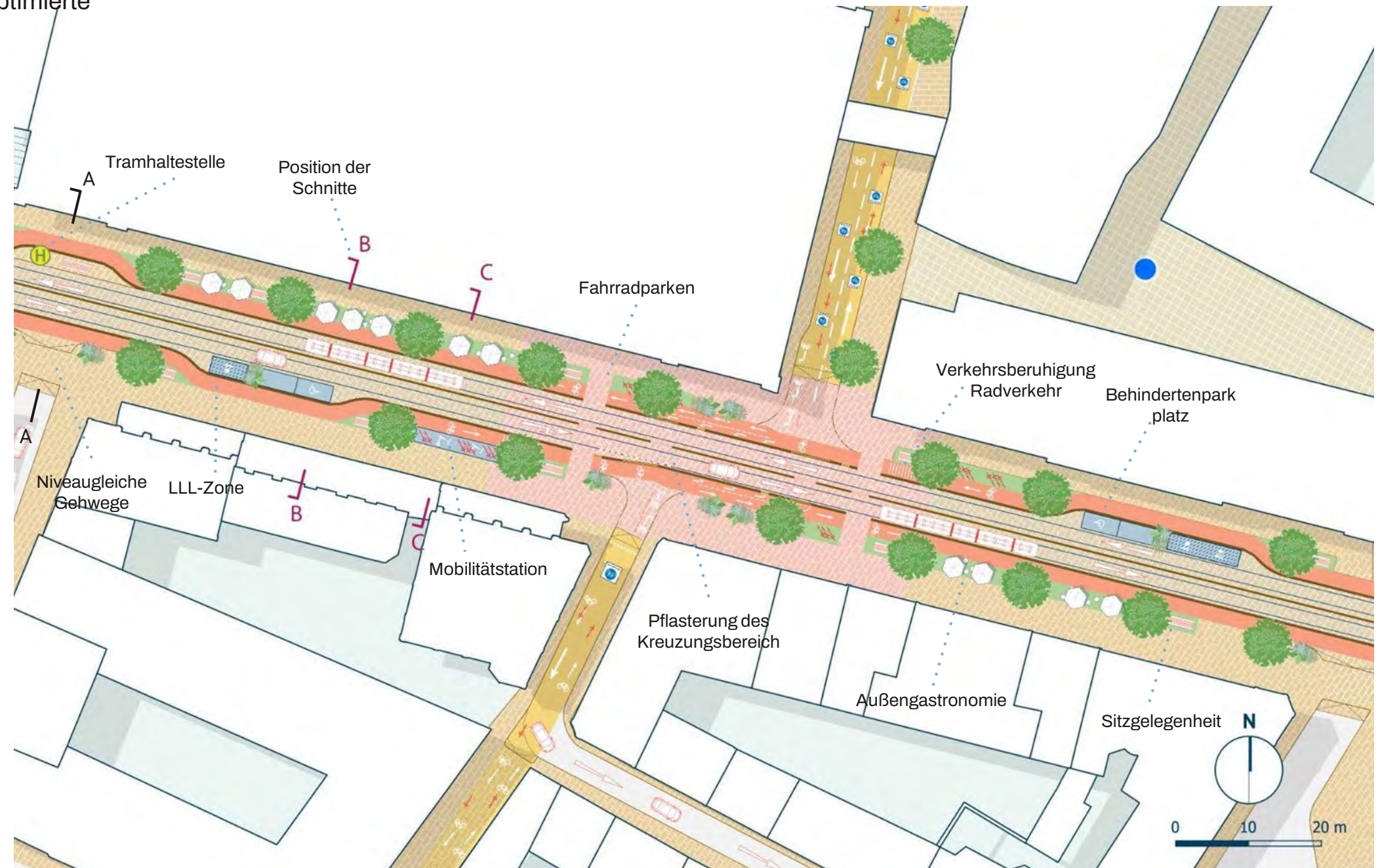
Option 2: Durchgehende Oberflächengestaltung

- Die Fahrbahn kann auch über die gesamte Fläche in der gleichen Oberflächenbeschaffenheit gestaltet werden, um den historischen Charakter der Straße zu betonen.
- Um Knotenpunkte hervorzuheben, können nur diese Bereiche mit dem gleichen Belag wie der Gehweg gestaltet werden (Option 1)
- Bei Detailplanungen sollte ggf. auch eine optimierte Lösung des aktuell diagonalen Kreuzen für Radfahrer*innen geprüft werden

Heute

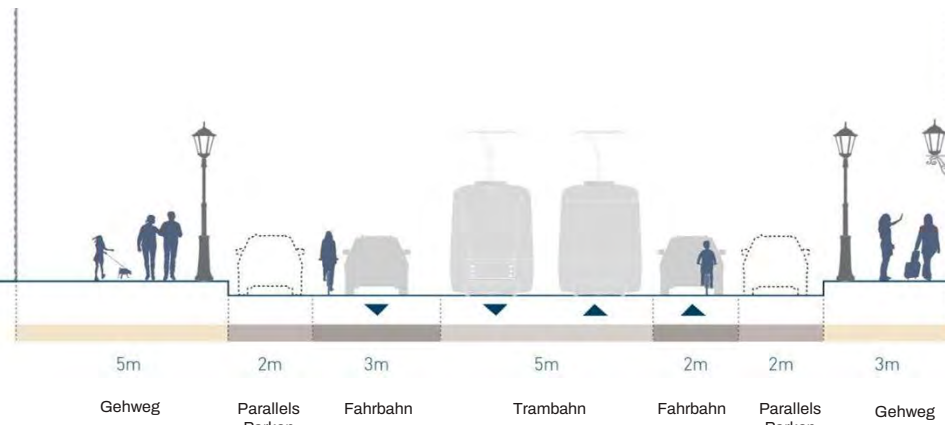


Zukunft



Maximilianstraße

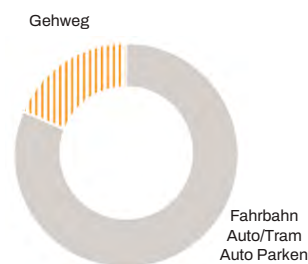
Heute



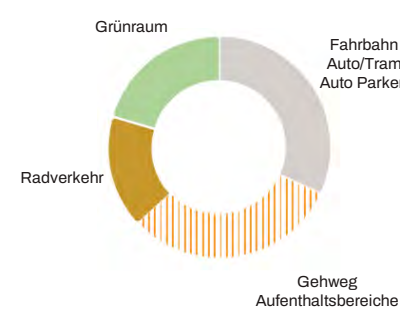
Drei Schnitte zeigen unterschiedliche Situationen entlang der Maximilianstraße

- Schnitt A zeigt wie eine Tramhaltestelle in den Straßenabschnitt integriert werden kann
- Schnitt B zeigt wie Stellplätze für Logistik, Menschen mit Behinderungen oder Taxistände integriert werden können
- Schnitt C zeigt die Maximilianstraße ohne "Sonderfunktionen" in der Flexzone (Grün, Radparken, Aufenthaltsbereich)
- Die Diagramme rechts zeigen die Veränderung der Flächenverteilung
- Die Flexzone ist Raum für Begrünung, Radfahren, Aufenthaltsbereich Mobilitätspunkt

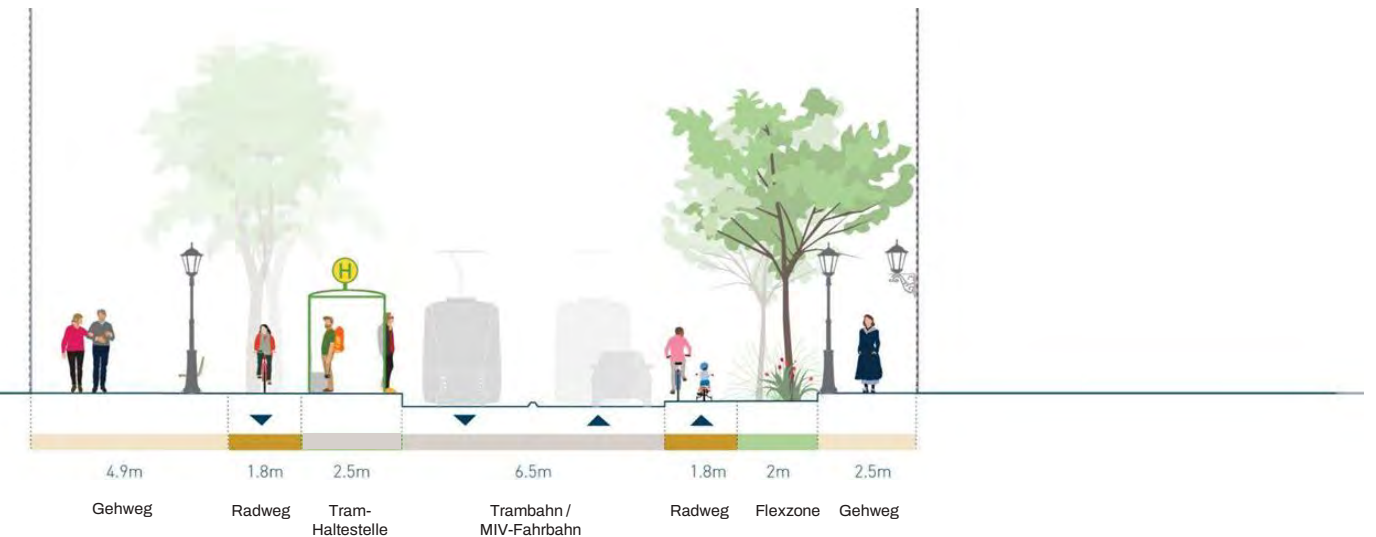
Heute



Zukunft



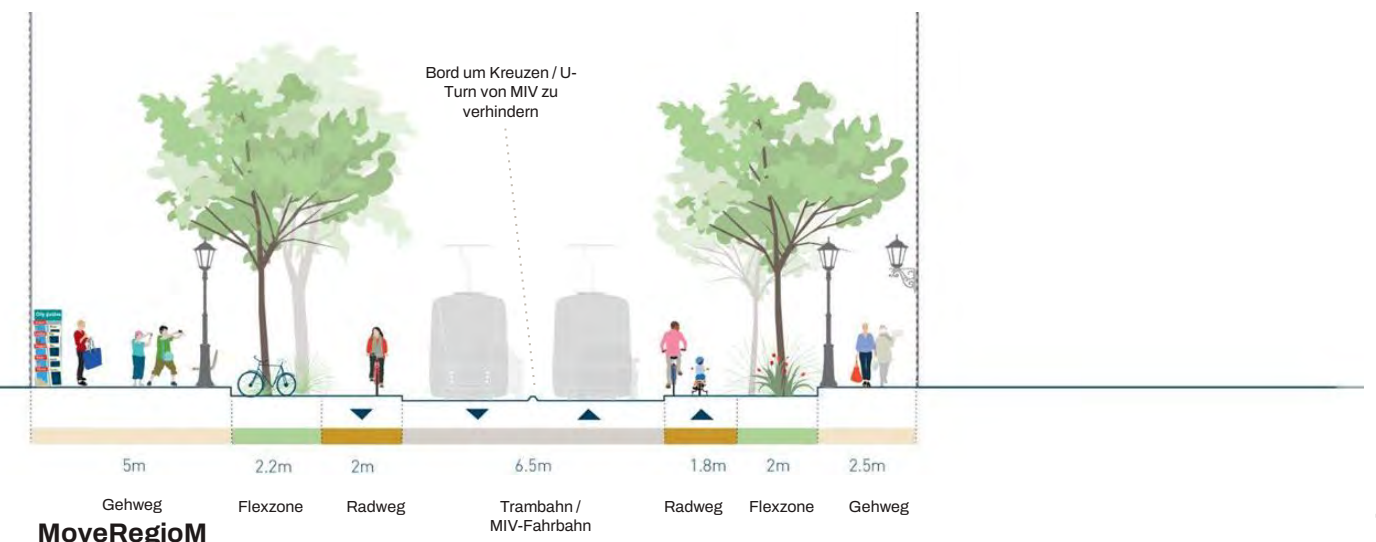
Zukunft A



Zukunft B



Zukunft C



Herzogspitalstraße

Google-Street-View



Herzogspitalstraße

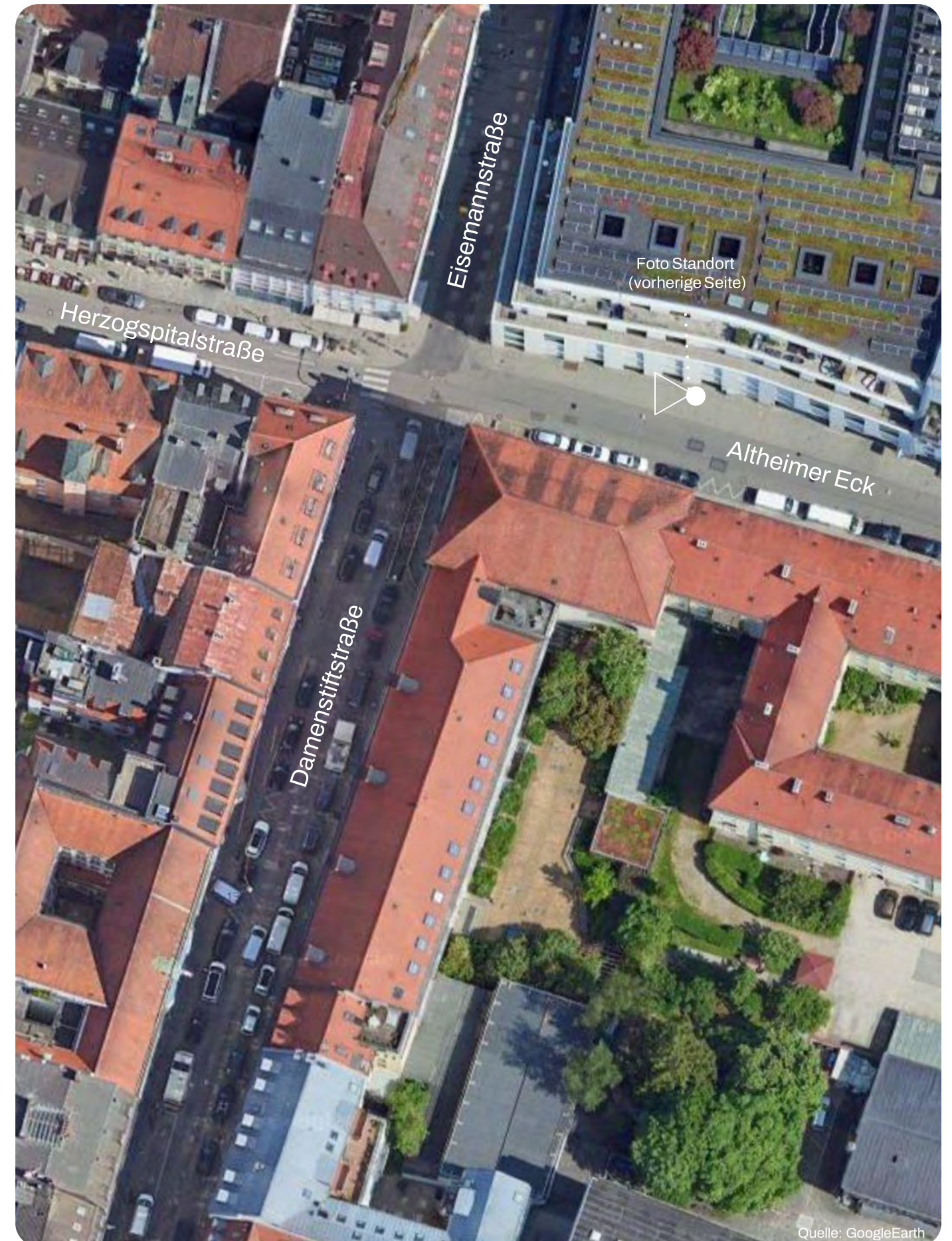
Die Herzogspitalstraße ist eine wichtige Erschließungsstraße der Altstadt von Westen kommend

Herausforderungen

- Enges Straßenprofil bei vielfältigen und sich überlagernden Nutzungen (Mikrobus, Logistik, MIV, Rad, Fuß, Stellplätze etc.)
- Fehlende grüne Infrastruktur, starke Hitze im Sommer
- Fehlende Radinfrastruktur
- Dominanz des ruhenden und fließenden Verkehrs in der Straße durch beidseitige Längsparker
- Mangelnde Aufenthalts- und Flanierqualität für den Fußverkehr entlang der Straße, insbesondere im Kreuzungsbereich.
Mangelnde Verkehrssicherheit für Schüler*innen auf dem Weg in die Damenstiftstraße
- Erschließung von Parkgaragen und Logistik muss gewährleistet bleiben

Potenziele

- Bereits hohe Zahlen von Fuß- und Radverkehr die eine Umverteilung von Straßenraum legitimieren würden
- Geringes Verkehrsaufkommen erlaubt Mischverkehr und Öffnung der Einbahnstraße für Radverkehr
- Schaffung einer Schulstraße um den Schulaußenbereich zu erweitern und Verkehrssicherheit zu erhöhen



Platz für Außengastronomie

Pflasterung des Knotenpunkts zur Verkehrsberuhigung

Position des Schnitts

Schulstraße tagsüber für Durchfahrt und Parken gesperrt

Behindertenparkplatz

Anwohnerparken

0 10 20 m

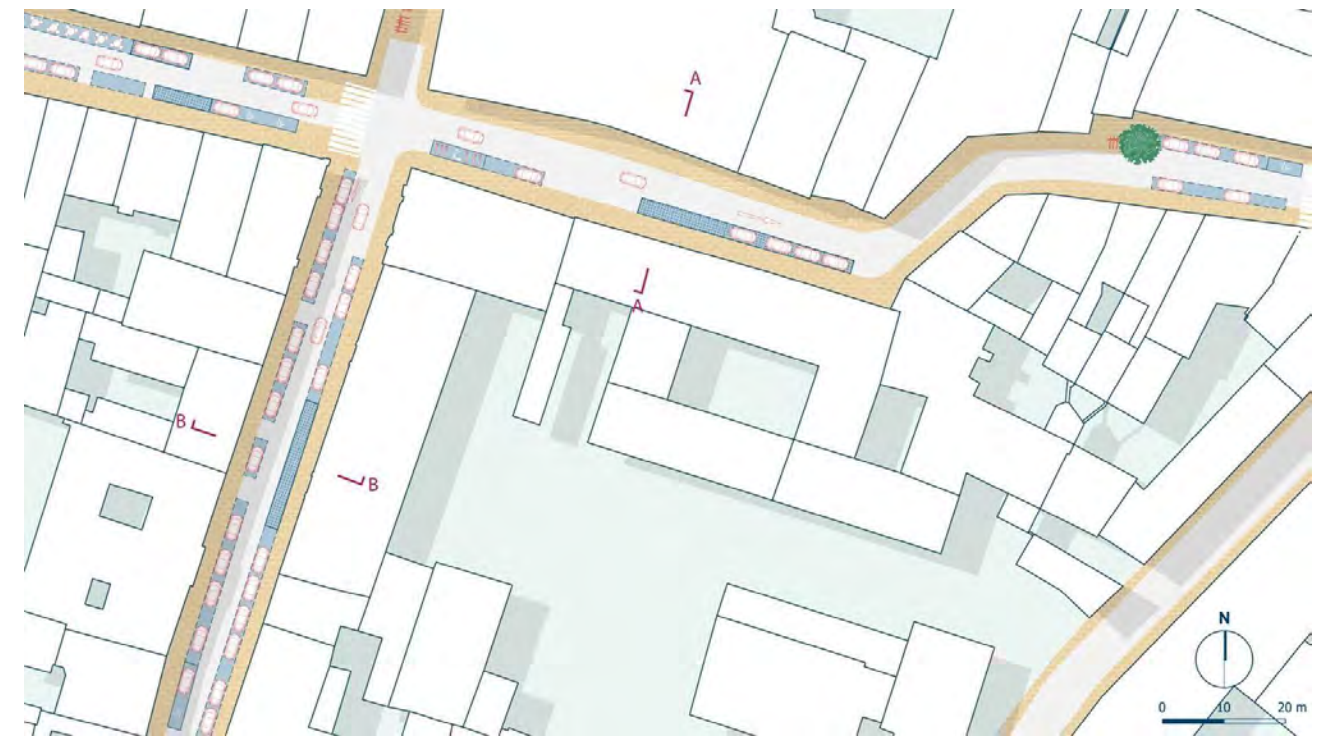
N

Herzogspitalstraße

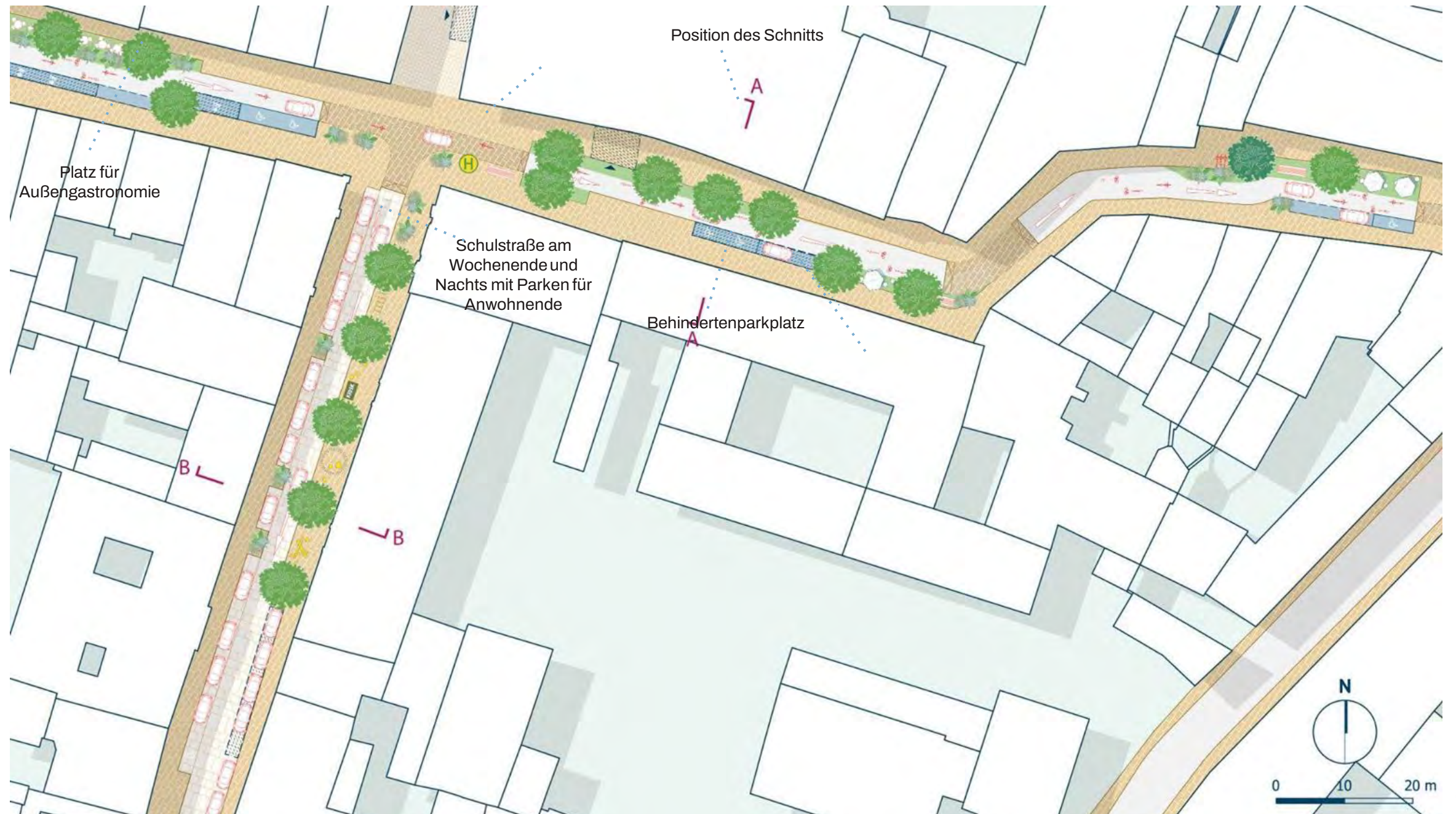
Option 2: Schulstraße am Wochenende, nach Schulschluss und in den Ferien (Parken für Anwohnende)

- Schaffung von Grünstreifen und Baumreihe mit Sitz- und Aufenthaltsbereichen, Radparken, Mobilitätspunkt
- Neuordnung von Ladezonen, Behindertenstellplätze
- Errichtung niveaugleicher Gehwege und Pflasterung von wichtigen Kreuzungsbereichen

Heute

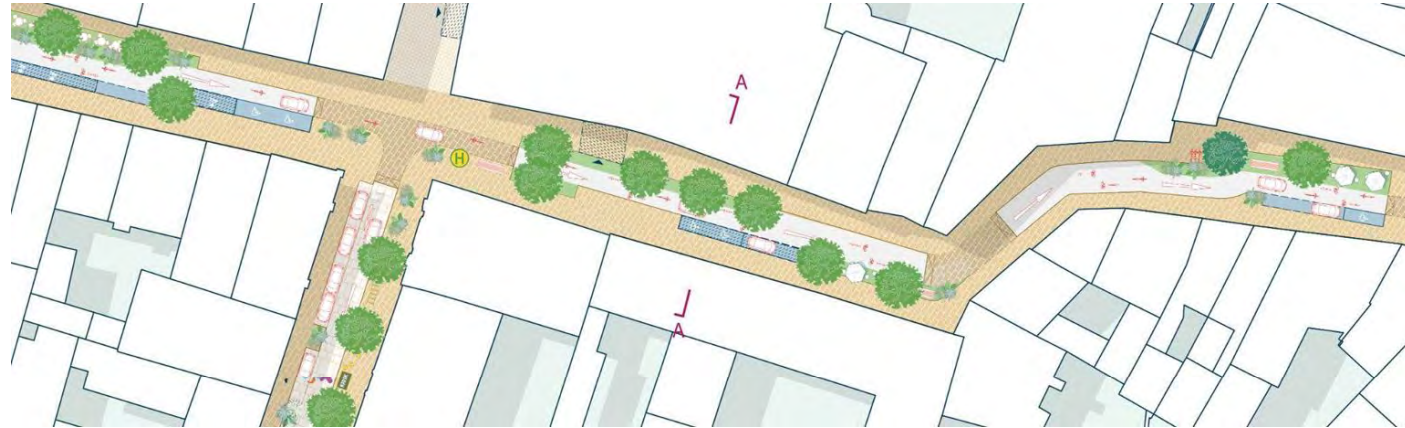


Zukunft



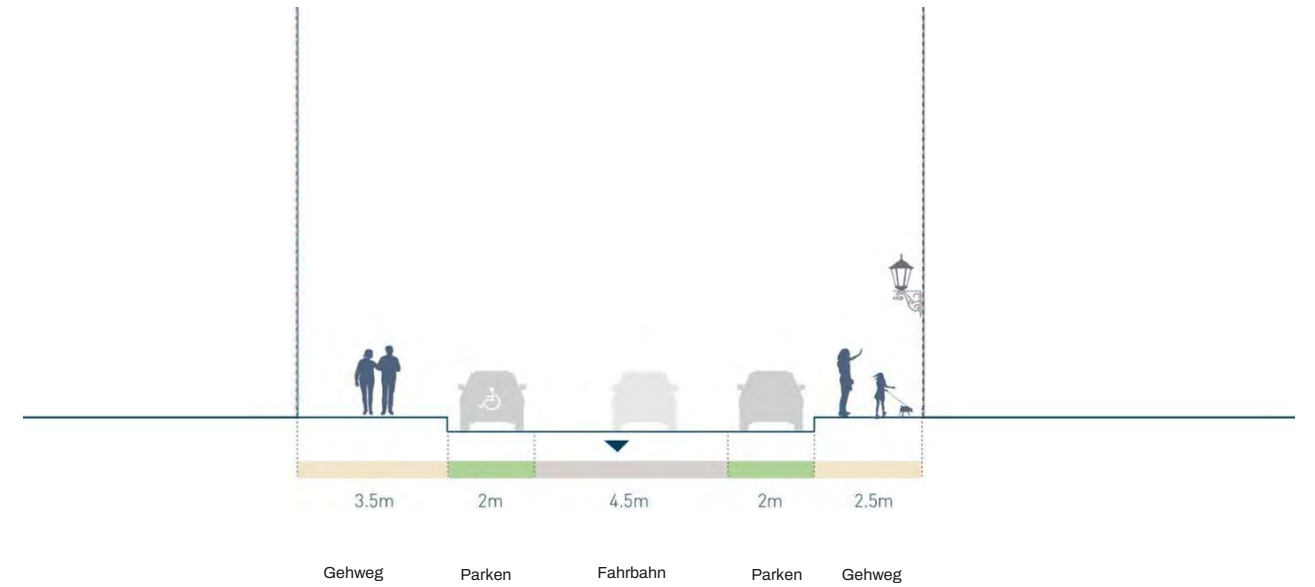
- Schulstraße
- Platzfläche
- Gehweg
- Gehweg (befahrbar)
- Fahrbahn
- Innenhof
- Straßenparkplätze für Anwohnende
- Behindertenstellplatz
- Mobilitätspunkt
- Laden-Liefer-Leisten-Zone

Herzogspitalstraße

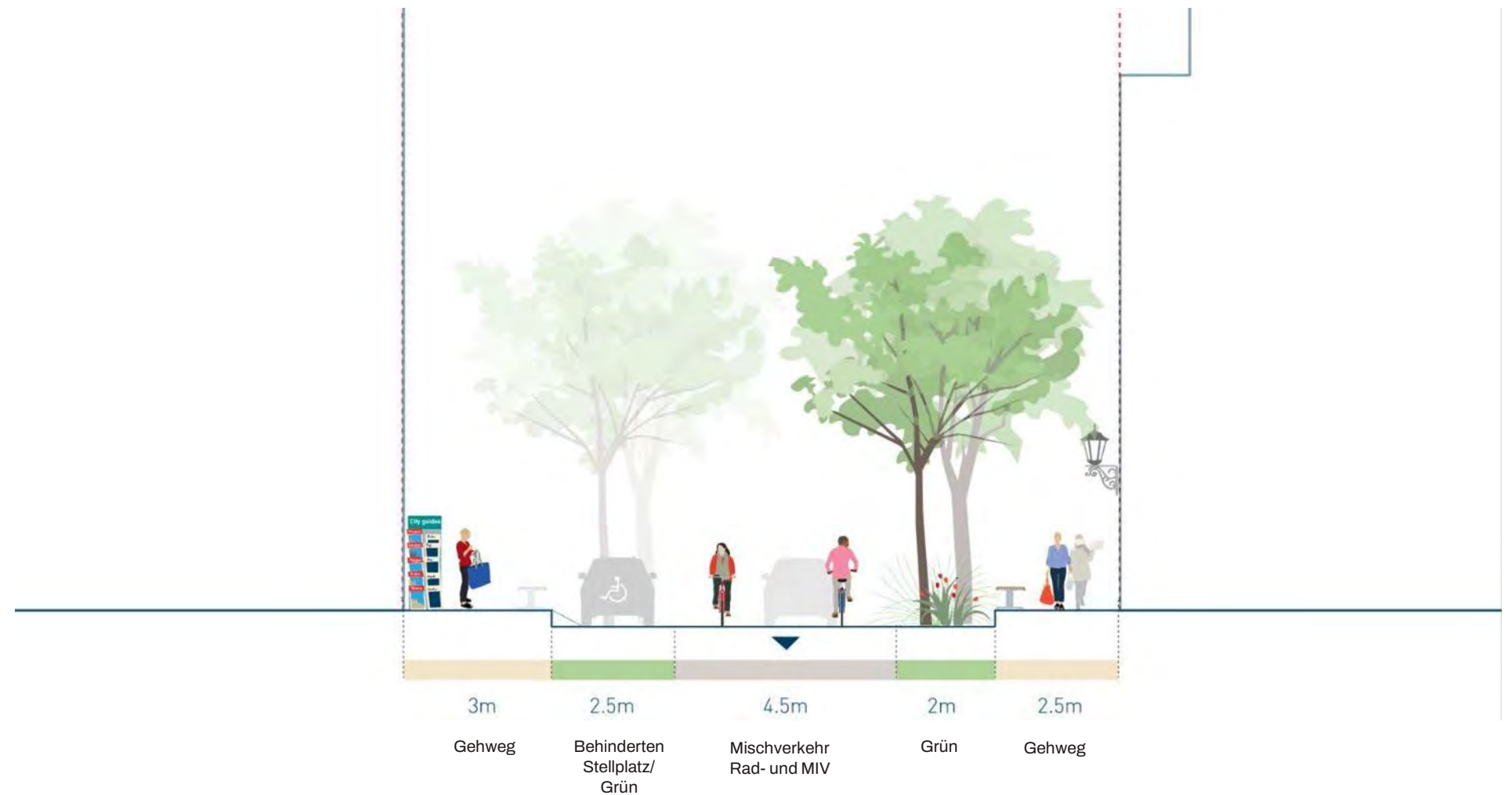


- Umverteilung des Straßenraums von dominierenden Parken hin zu mehr begrüntem Freiraum
- Kreuzungsbereiche werden mit durchgehender Oberflächengestaltungen verkehrsberuhigt
- Radverkehr darf entgegen der Einbahnstraßenrichtung des MIV fahren
- In Abschnitten zwischen Bäumen besteht weiterhin eine gewisse Anzahl von Stellplätzen für Logistik, Menschen mit Behinderung und Anwohnende

Heute



Zukunft

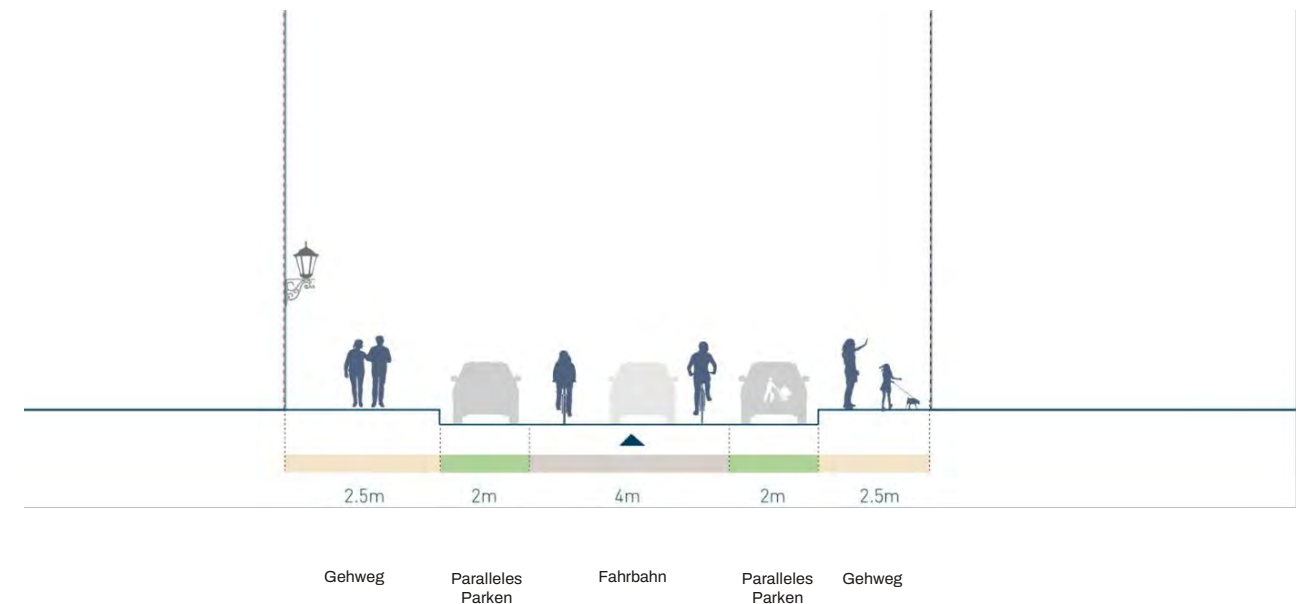


Damenstiftstraße

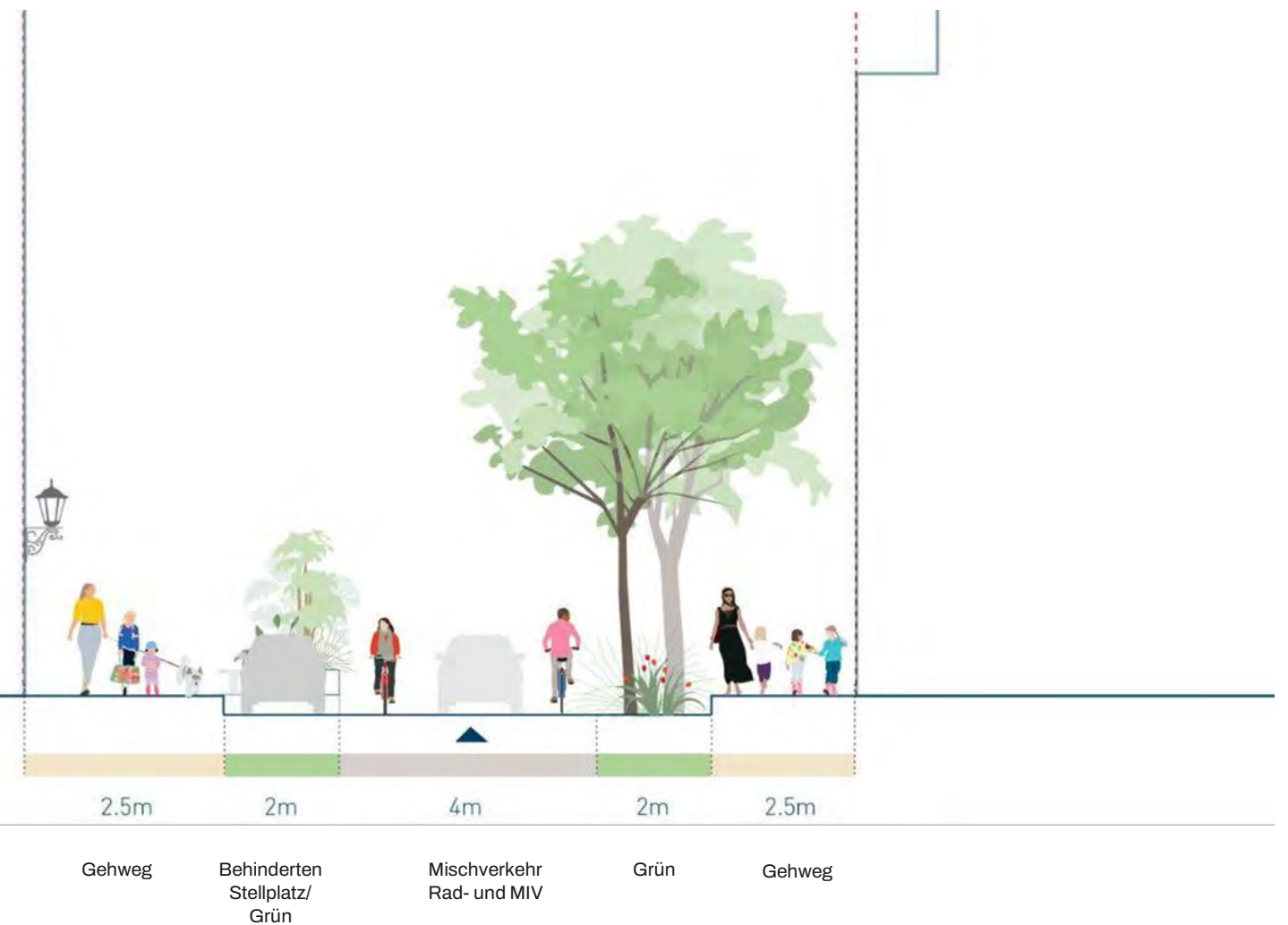


- Umverteilung des Straßenraums von dominierenden Parken hin zu mehr begrünten Freiraum
- Während Schulzeiten Schaffung einer Schulstraße mit Aufenthalts- und Grünbereichen
- Entweder Verbreiterung der Gehwege oder Schaffung von grüner Infrastruktur
- Beibehalten von Stellplätzen für Menschen mit Behinderungen
- Am Wochenende kann in der Straße auch von Anwohnenden tagsüber geparkt werden

Heute



Zukunft



Stollbergstraße – Hildegardstraße

Google-Street-View



Stollbergstraße – Hildegardstraße

Die Kreuzung Stollbergstraße - Hildegardstraße liegt im Zentrum des Graggenauviertels, das durch einen hohen Anteil an Wohnnutzungen geprägt ist

Herausforderungen

- Fehlende grüne Infrastruktur, starke Hitze im Sommer
- Dominanz des ruhenden Verkehrs in der Straße durch beidseitige Längsparker
- Mangelnde Verkehrssicherheit für Schüler*innen auf dem Weg in die Herrnstraße
- Mangelnde Aufenthalts- und Flanierqualität für den Fußverkehr entlang der Straße, insbesondere im Kreuzungsbereich
- Wohnlich geprägtes Quartier mit hohem Parkdruck und langer Parkdauer abgestellter Fahrzeuge

Potenziale

- Geringes Verkehrsaufkommen
- Neuordnung von Parkplätzen und bessere Querungsmöglichkeiten können Verbesserungen im unmittelbaren Wohnumfeld schaffen

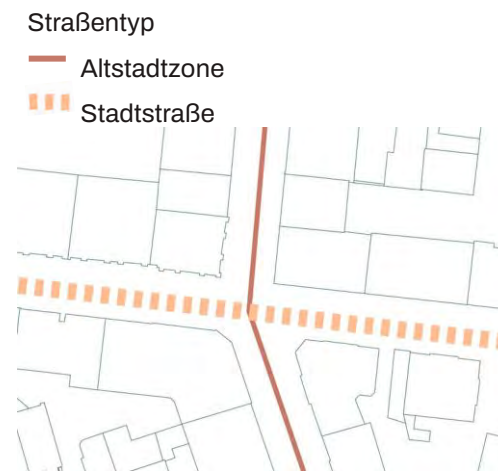


Stollbergstraße – Hildegardstraße

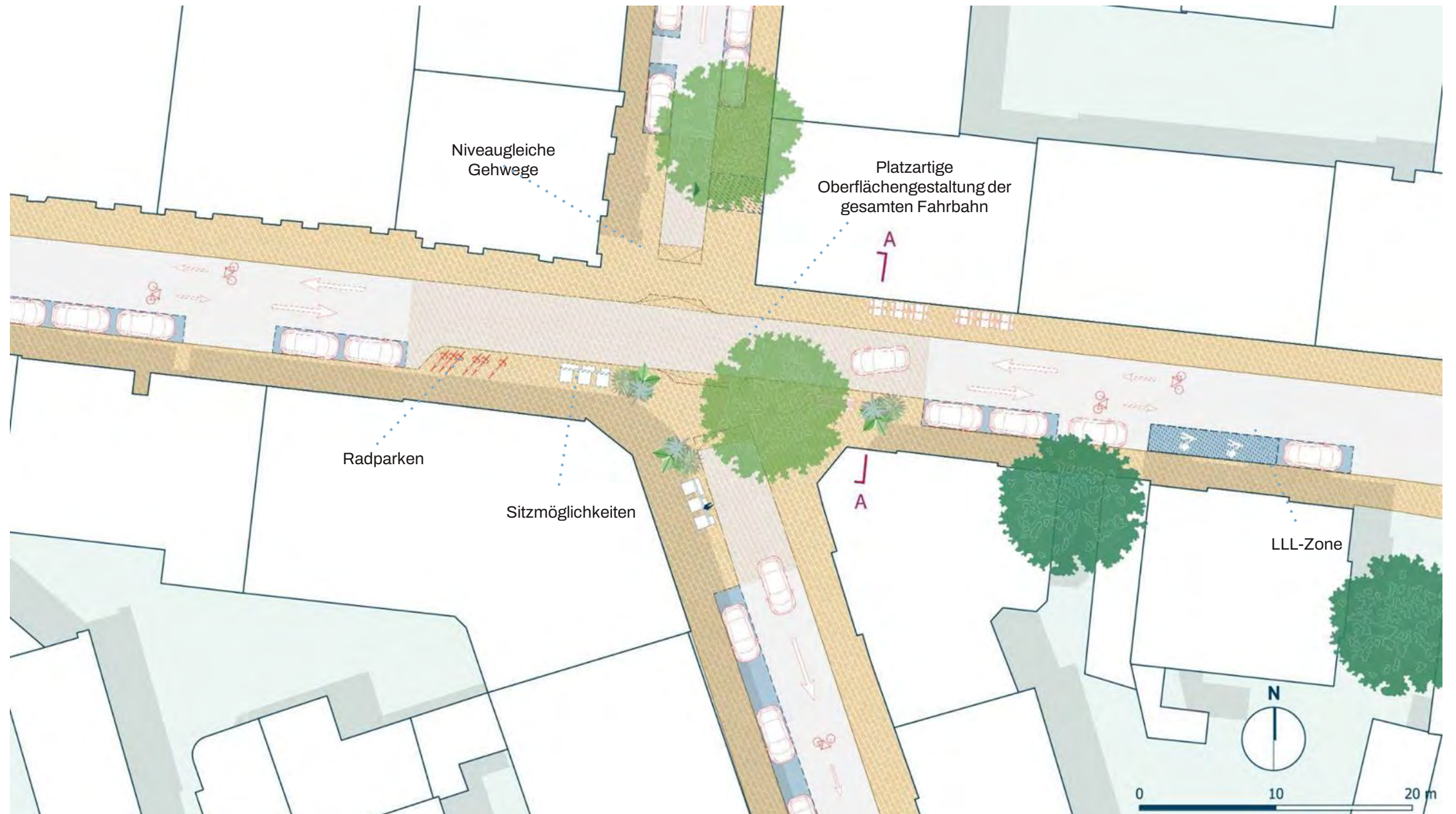
Option 1: Dauerhafte Umgestaltung

- Durchgehende, niveaugleiche Gehwege entlang der Hildegardstraße
- Gleichmäßige Pflasterung über die gesamten Knotenpunkte, um platzartigen Raum zu schaffen
- Mehr Begrünung, Fahrradparken, Sitzbereiche im Freien und Schaffung einer Ladezone zur Paketlieferung

Heute



Zukunft

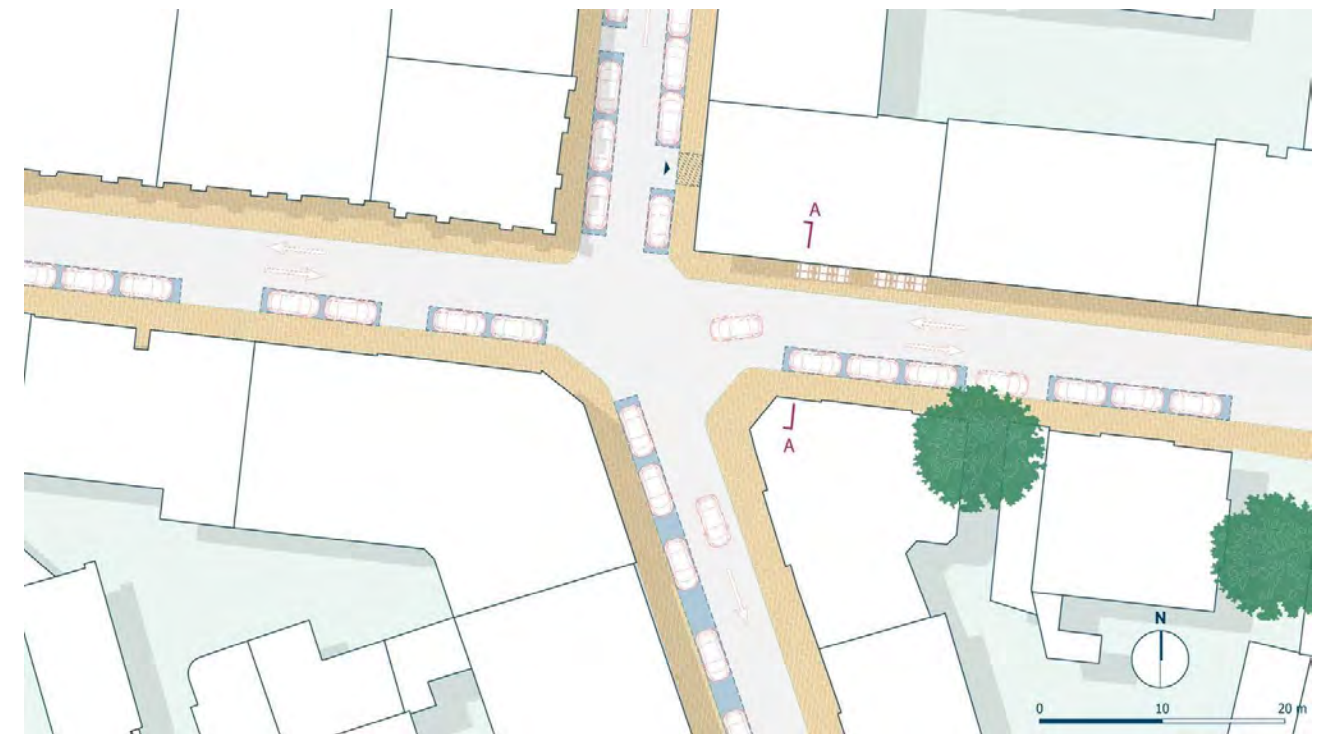
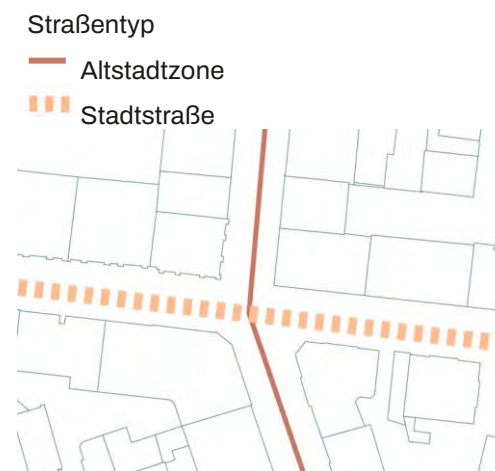


Stollbergstraße – Hildegardstraße

Option 2:
Temporäre Sperrung am Wochenende, im Sommer als
öffentliches Wohnzimmer

- Knotenpunkte können während der Sommermonate oder an Sonntagen temporär als öffentliches Wohnzimmer gestaltet werden
- Temporäres Mobiliar belebt den Platz

Heute



Zukunft

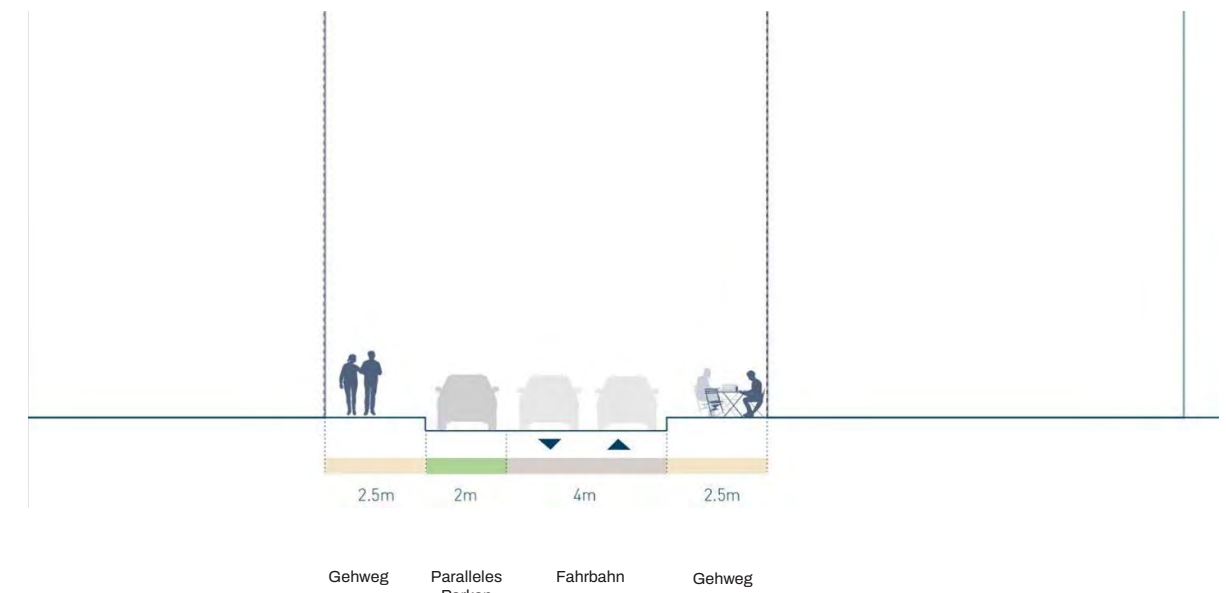


Stollbergstraße – Hildegardstraße

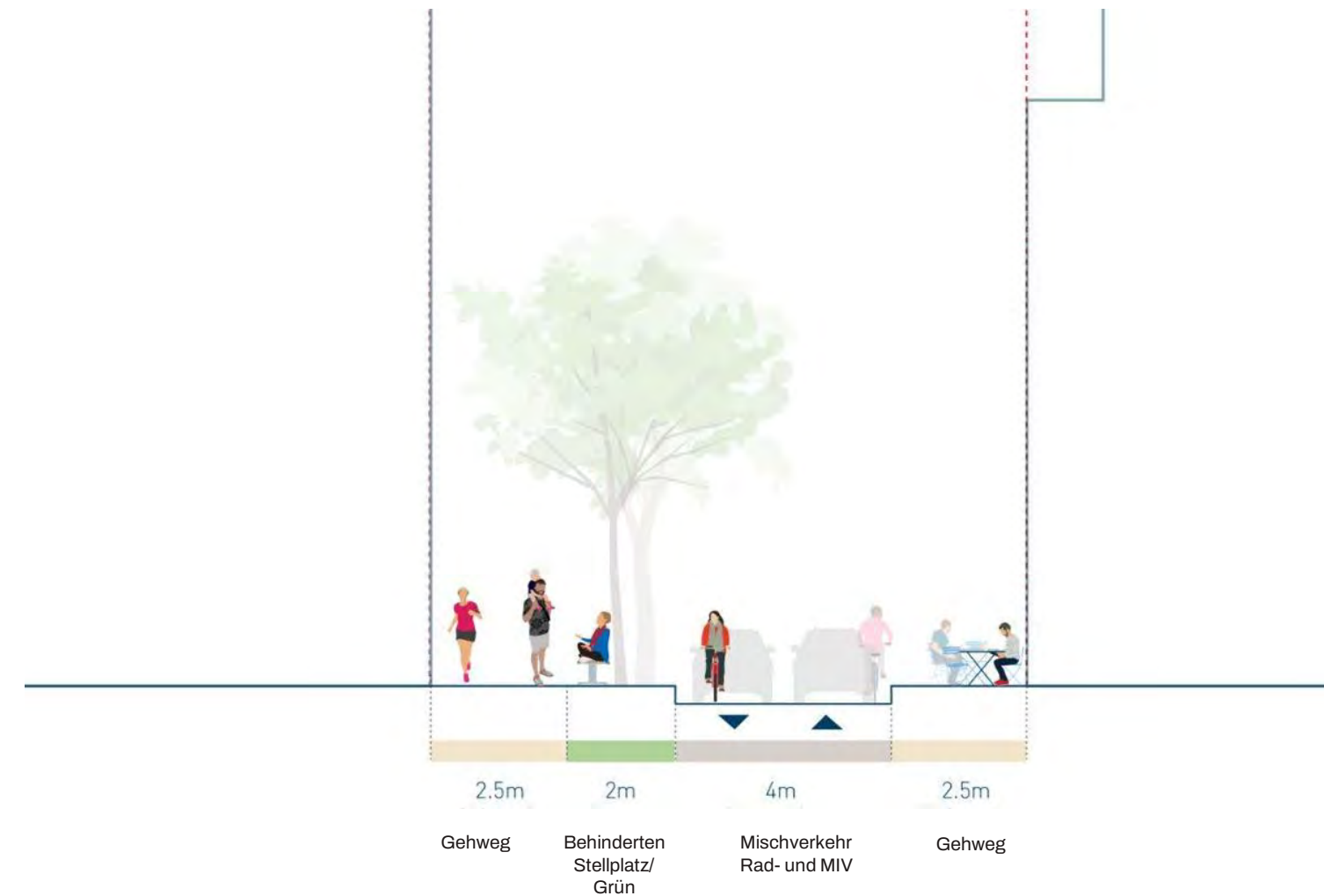


- Umverteilung des Straßenraums von dominierenden Parken hin zu mehr Begrünung im Freiraum
- Sicherung von ausreichenden Stellplätzen für Anwohnende
- Beibehalten der Fahrbahnbreite

Heute B-B



Zukunft



Wie und wo geht es weiter?



Umsetzung und nächste Schritte

Dieses Konzept bildet eine integrierte und ganzheitliche Grundlage für die Raum- und Mobilitätsplanung in der Altstadt.

Wo beginnen wir?

- Die vier Viertel der Altstadt bilden einen Rahmen, um schrittweise mit der Umsetzung des Verkehrsplans (Schleifensystem) und der Aufwertung der öffentlichen Räume zu beginnen.
- Das Graggenauviertel sollte als erster Stadtteil angegangen werden, da hier aktuelle Bauvorhaben und Konzepte (bspw. Tal, Hochbrückenstraße und Maximilianstraße) Chancen bieten den öffentlichen Raum neu zu verteilen. Zudem ist der Nutzungsdruck auf bestehende Parkplätze im Straßenraum am größten.
- Die dargestellten Fokusräume bieten einen ersten Anhaltspunkt und Inspiration für weitere Detailplanungen.

Wie fangen wir an?

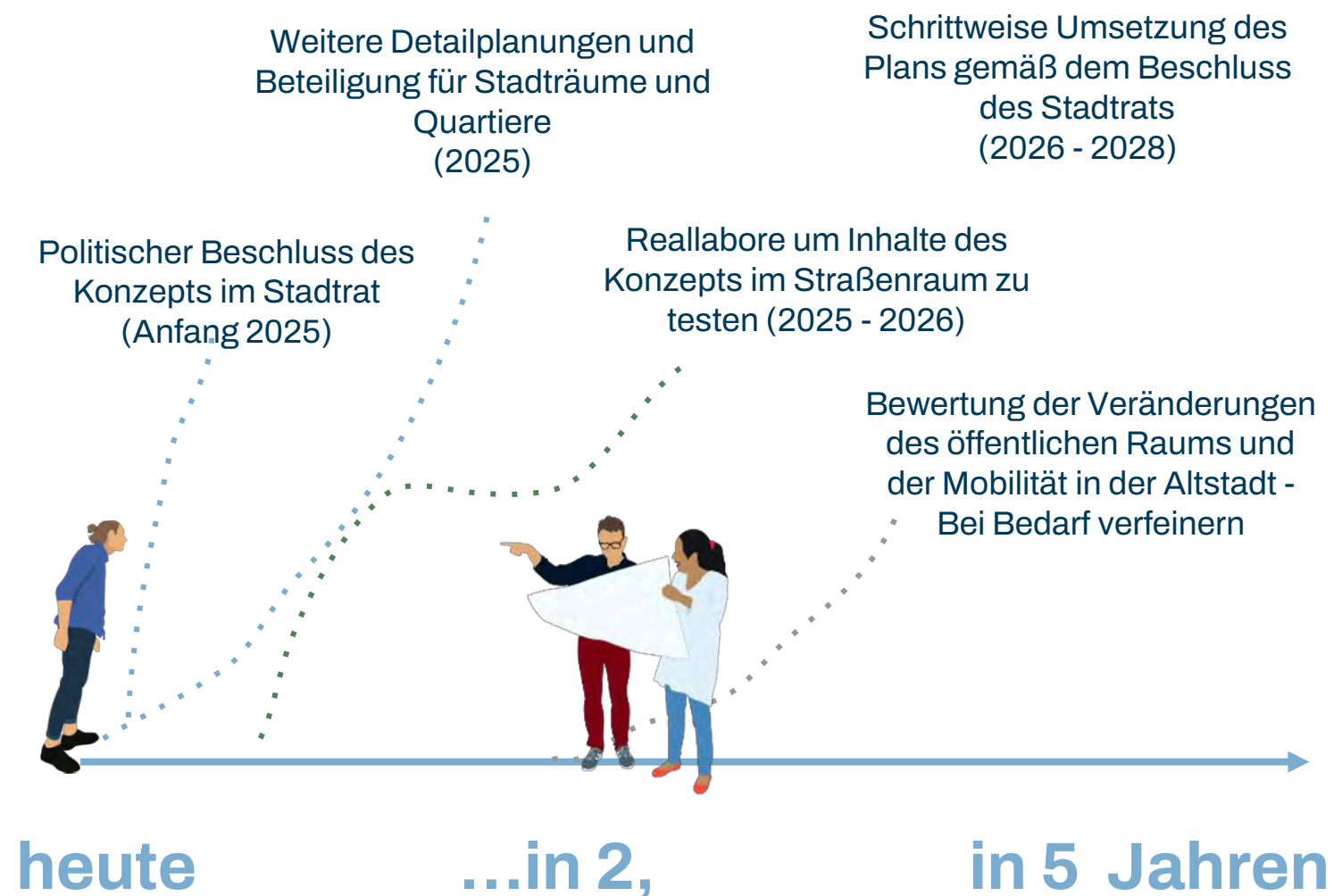
- Für manche Straßentypen (z. B. Damenstiftstraße, Stollbergstraße) können sich Reallabore (Verkehrsversuche) eignen, um schnelle Resultate zu erzielen und wichtige Erkenntnisse für baulich langfristige Maßnahme zu gewinnen.
- Der gelungene Beteiligungsprozess soll auch beim Umsetzungsplan weitergeführt werden, auch um ungelösten Konflikten begegnen zu können.
- Ein ganzheitliche Ansatz ist der Schlüssel zur Umsetzung. Es wird nachdrücklich empfohlen, dass die ersten Schritte im Zusammenhang mit Änderungen/Abbau von Parkplätzen oder/und der Verkehrsführung mit wesentlichen Verbesserungen des öffentlichen Raums verbunden werden.

Womit fangen wir an?

- Die grüne Infrastruktur hat eine sehr hohe Dringlichkeit und sollte in Detailplanungen vor dem Hintergrund der hier gemachten Aussagen zu Verkehrsführung und Straßenparken konkretisiert werden.

Wann geht es los?

Vereinfachte Zeitleiste der nächsten Schritte



Auswirkung auf die Umgebung

Die Altstadt ist keine Insel: Die Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen des Handlungsbaukastens wird zwangsläufig Auswirkungen auf die umliegenden Nachbarschaften haben.

Positive Auswirkungen:

Bessere Erreichbarkeit für Rad- und Fußverkehr

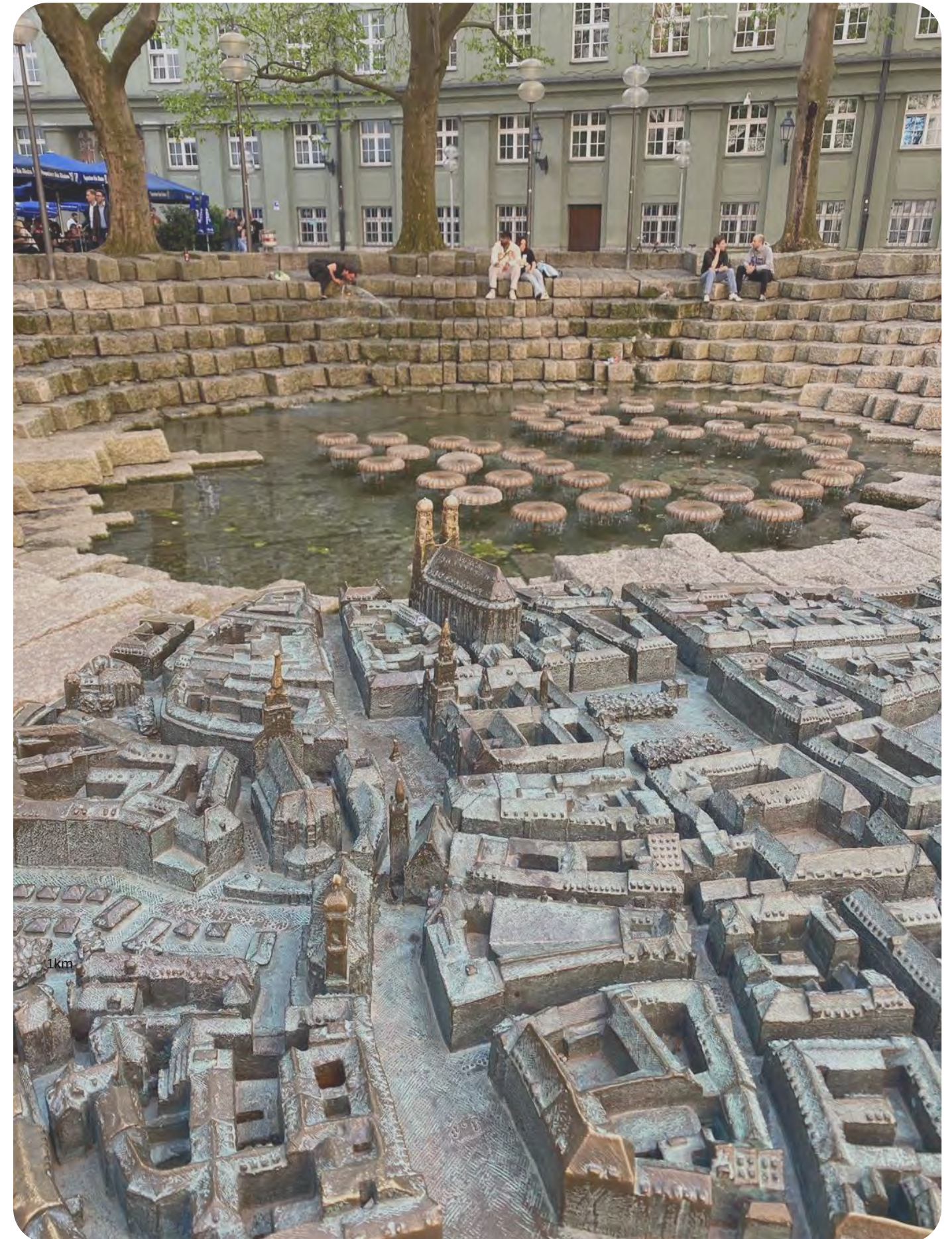
- Umgestaltungen wichtiger Knotenpunkte steigern die Zugänglichkeit, reduzieren Autoverkehr und fördern aktive Mobilität. Dies verringert Immissionen und verbessert die Lebensqualität in betroffenen Vierteln.

Stärkere Verbindungen zu Isar und Hauptbahnhof

- Verbesserte Anbindungen reduzieren das Verkehrsaufkommen und fördern alternative Mobilitätsoptionen, was den motorisierten Verkehr entlastet.

Neue „Trittsteine“ im Umfeld der Altstadt

- Es gibt eine Vielzahl von überdimensionierten Kreuzungen die eine Barrierewirkung zwischen Altstadt und Nachbarquartieren haben. Diese können als potenzielle „Trittsteine“ die Erreichbarkeit der Altstadt verbessern und gleichzeitig neue Freiräume in der Innenstadt schaffen (u.a. Müller Straße, Ottostraße).



Auswirkung auf die Umgebung

Potentielle negative Auswirkungen:

1. Verkehrsverlagerungen und Parksuchverkehre

Wenn Besucher*innen der Altstadt nicht mehr im Straßenraum, sondern in den öffentlich nutzbaren Parkgaragen parken müssen, könnte dies potentiell zu Parksuchverkehren in den umliegenden Vierteln führen (hier besteht bereits heute ein hoher Parkdruck).

Umgang mit potentiellen negativen Auswirkungen:

1. Ausweitung auf umliegende Viertel

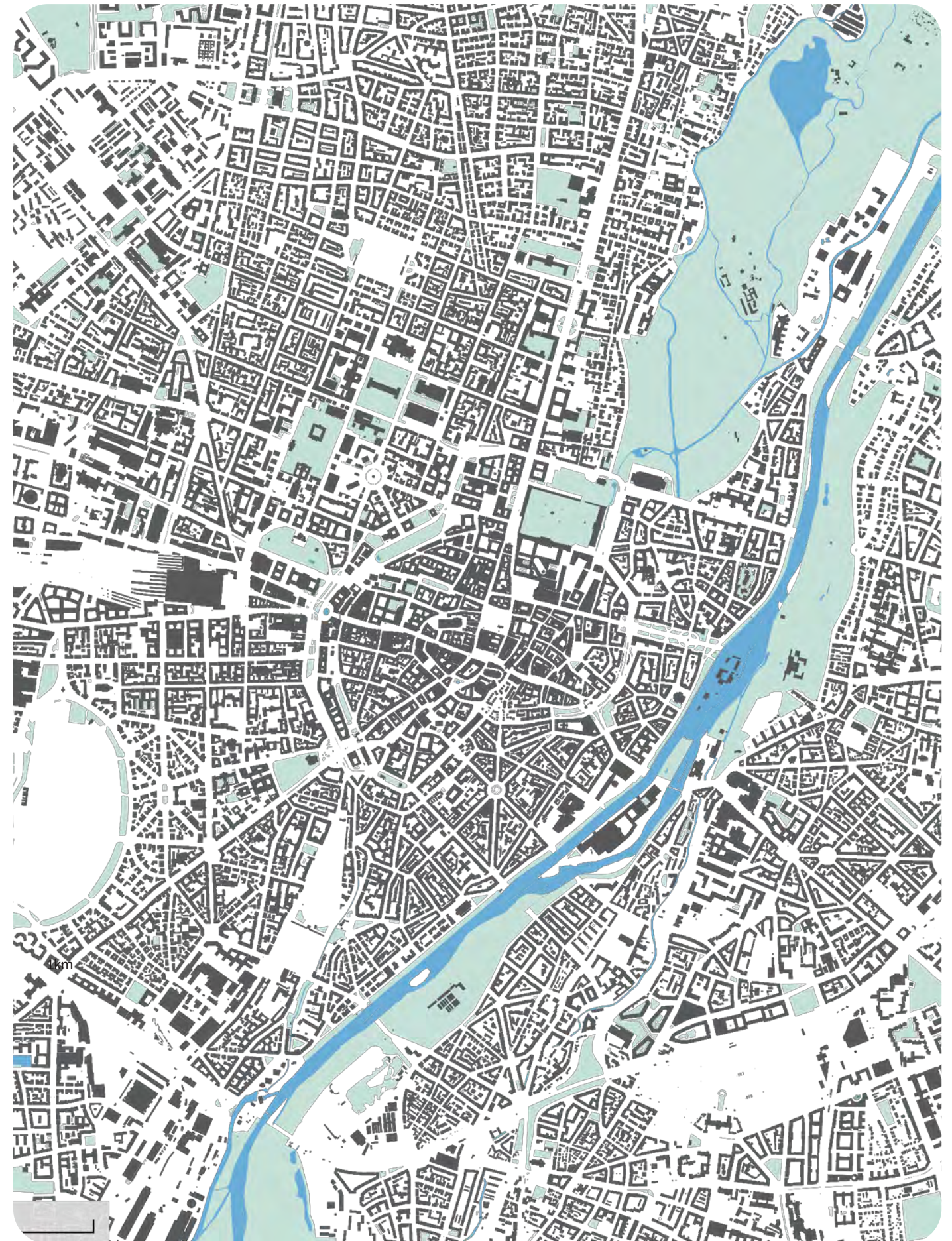
Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und Aufwertung könnten auf benachbarte Viertel ausgeweitet werden, um negative Übertragungseffekte auf diese zu vermindern.

2. Intelligente Parknavigation (Smart Parking)

Die Integration von Park-and-Walk- oder Smart-Parking-Navigation, bei der Autofahrende direkt zu Parkgaragen geleitet werden, könnte den Parksuchverkehr in der gesamten Innenstadt erheblich reduzieren. Ein solches System würde durch ein optimiertes Parkleitsystem unterstützt.

3. Übertragbarkeit auf andere Stadtteile

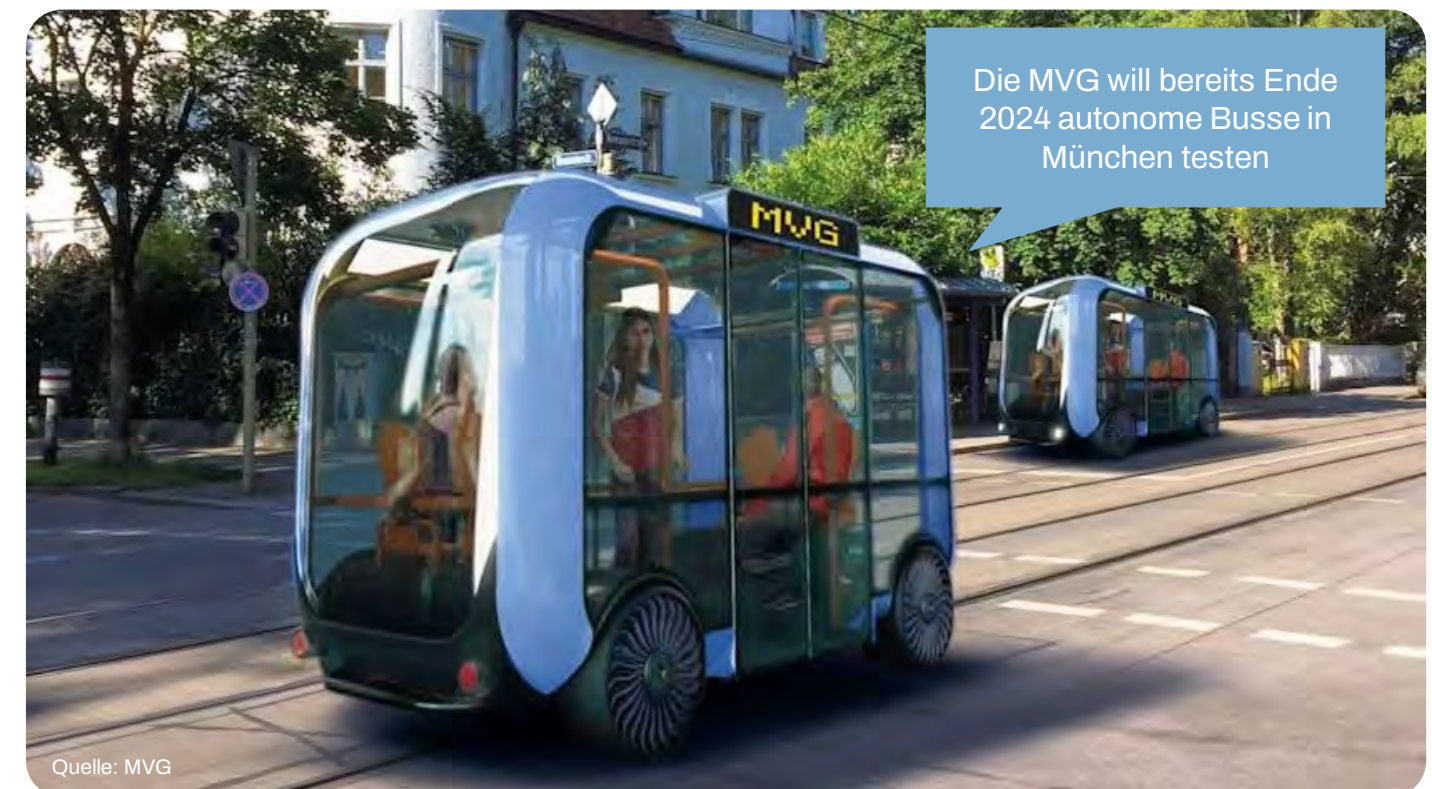
Die Altstadt ist einzigartig in ihrer städtebaulichen und funktionalen Struktur. Gleichwohl können erfolgreiche Ansätze als Modell für andere Stadtteile Münchens dienen, angepasst an deren lokale Gegebenheiten.



Ist der Plan zukunftstauglich?

Im Mobilitätssektor gibt es eine Vielzahl von technischen Innovationen insbesondere im Bezug auf selbstfahrende / autonome Fahrzeuge:

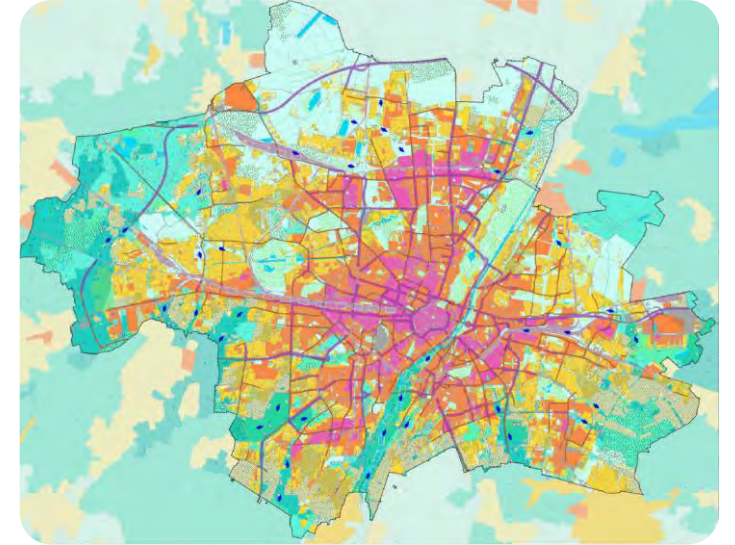
- Die Anpassung des Verkehrsplans mit Stadtstraßen und Altstadtzone ist robust für autonome Fahrzeuge
- Im Bereich von Parkgaragen wird zusätzlicher Raum für Drop-Off-Zonen berücksichtigt werden
- Autonomes Fahren kommt in Entwicklungsschüben mit autonomen Bussen auf definierten Routen und außerstädtischem Fahren als erstes Stadium
- Wenn private Pkw autonom fahren, ist zu erwarten, dass autonomes Parken (Parkservice / Valet Parking) der erste Entwicklungsschritt ist, daher werden Ausstieg- und Abholbereiche in Parkgaragen wichtiger werden
- Das System modaler Filter (Elemente zum Einschränken von Verkehr) und das Erteilen von Zufahrtsberechtigungen kann durch digitale Technologien deutlich vereinfacht werden



Ist der Plan zukunftstauglich?

Neben technologischen Veränderungen gibt es eine Reihe weiterer struktureller Veränderungen, die bei einer langfristigen Fortschreibung des Konzeptes beachtet werden müssen:

- Im Kontext des demografischen Wandels zielt das Konzept auf eine barrierefreie Gestaltung der Altstadt ab. Um die Teilhabe am öffentlichen Leben auch für ältere Generationen zu sichern, müssen Hindernisse und Barrieren im Straßenraum abgebaut und bedarfsgerechte Mobilitätsangebote geschaffen werden.
- Zusätzliche Angebote, wie Shuttle- und On-Demand-Services, verbessern die Erreichbarkeit und Mobilität in der Altstadt. Für Personen, die auf das Auto angewiesen sind, wird die Anbindung an die Altstadt erhalten und erleichtert.
- Im Hinblick auf strukturelle Veränderungen im Handel, hin zu einem stärker erlebnisorientierten Geschäftsmodell, trägt das Konzept wesentlich dazu bei, den öffentlichen Raum in der Altstadt aufzuwerten und gleichzeitig die Geschäftstätigkeit der ansässigen Betriebe zu sichern.
- Angesichts klimatischer Veränderungen, wie zunehmender Hitzetage, Trockenheit und Starkregenereignissen, schafft das Konzept im öffentlichen Raum zusätzlichen Platz für Klimaanpassungsmaßnahmen und macht den Stadtraum mikroklimatisch angenehm bei Aufenthalt und Fortbewegung.
- Das zentrale Ziel der „Altstadt für alle“, ist es, ein Zentrum für **alle** Menschen zu schaffen und die Lebensqualität in der Stadt langfristig zu erhöhen.

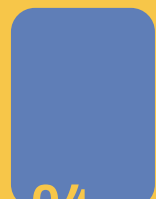
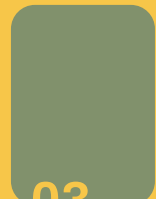
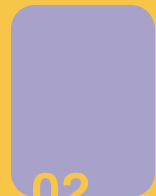


Langfristige Fortsetzung des Konzepts

- Wenn wir zehn Jahre in die Zukunft blicken, könnte in der Altstadt ein noch größerer Bedarf an Klimaanpassungsmaßnahmen und mehr Grünflächen bestehen
- Neue Mobilitätsangebote wie autonome Fahrzeuge und eine zweite Stammstrecke könnten den Bedarf an privaten Autofahrten und Parkplätzen weiter reduzieren
- Parkmöglichkeiten im Straßenraum für Anwohnende, die nicht auf ein eigenes Auto angewiesen sind, könnten nach und nach abgebaut und in Parkhäuser und Garagen verlegt werden. Darüber hinaus könnte ein System eingeführt werden, dass neu zugezogene Bewohner*innen der Altstadt ab einem bestimmten Zeitpunkt keine Ausnahmegenehmigung für einen Parkplatz im Straßenraum mehr erhalten
- Das Ergebnis wäre die Freigabe von zusätzlichen Flächen für Grünanlagen, Sitzgelegenheiten (sowohl kommerziell als auch nicht kommerziell), Spielplätze oder andere Nutzungen, die dazu beitragen, die Altstadt noch stärker zu einer "Altstadt für alle" zu gestalten
- Wenn wir noch weiter in die Zukunft blicken, könnten kommerzielle Parkgaragen im Zentrum der Altstadt die Zielverkehr für Besucher*innen tief in die Altstadt ziehen umgewandelt werden, um weiteren Verkehr in der Altstadt zu reduzieren.



06

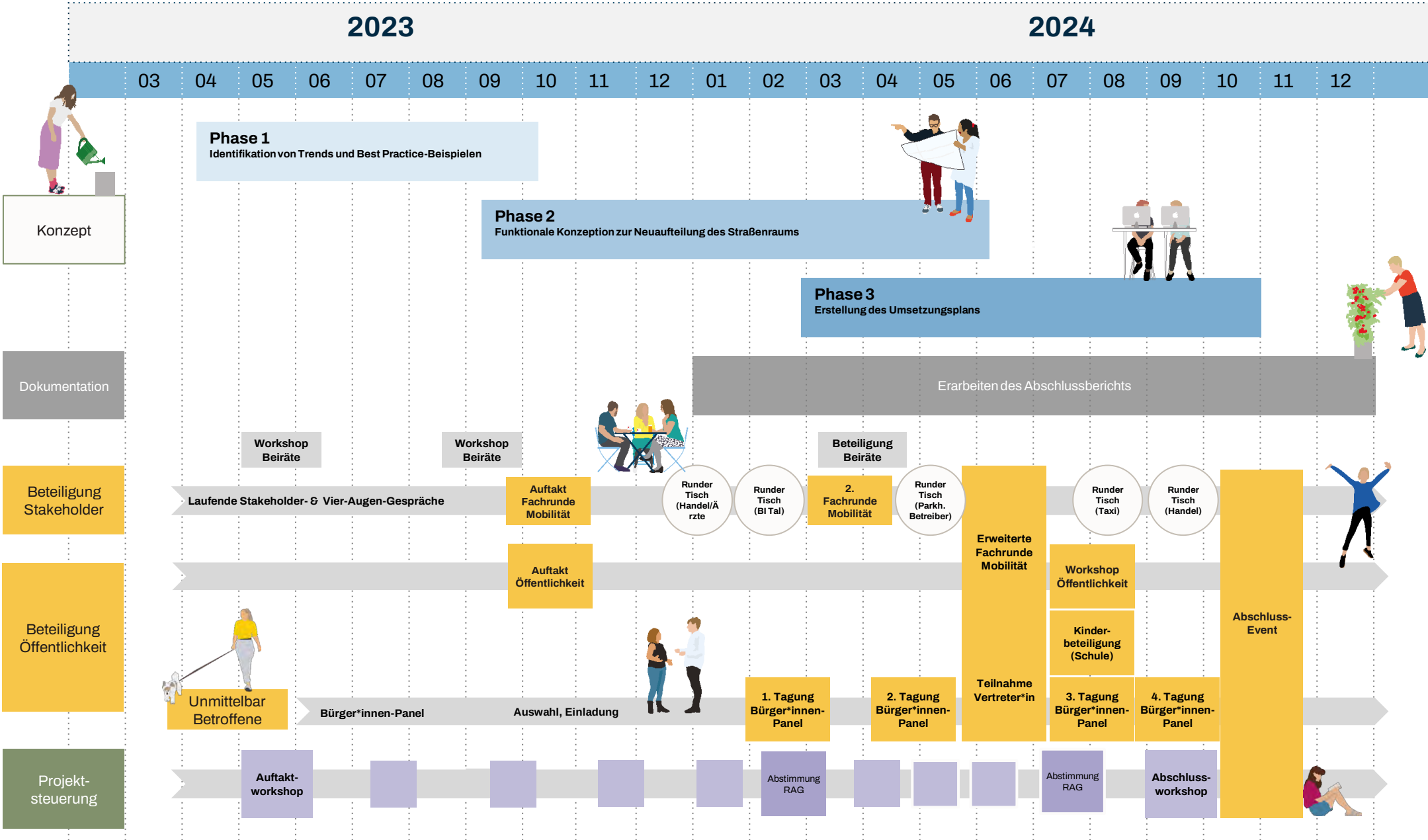


Methodik & Prozess

In diesem Kapitel werden die durchgeführten Beteiligungsveranstaltungen detaillierter beschrieben. Darüber hinaus wird die fachliche Methodik dargestellt.

Methodik und Prozess

Das Konzept wurde modular und flexibel nach verschiedenen Zielgruppen aufgebaut. So konnte es optimal an die speziellen Bedürfnisse und gesellschaftlichen Anforderungen vor Ort angepasst werden, auch wenn diese sich innerhalb der Laufzeit veränderten. Dabei wurde zwischen unmittelbar Betroffenen, mittelbar Betroffenen und Interessierten unterschieden, wobei die Zivilgesellschaft zusätzlich in organisierte und nichtorganisierte Gruppen unterteilt wurde. Eine permanente Information der Öffentlichkeit erfolgte über die Homepage der Stadt und andere soziale Kanäle.



Beteiligung der Öffentlichkeit

Um den öffentlichen Diskurs zur Zukunft der Altstadt, den verkehrlichen Bedürfnissen und den gesamtgesellschaftlichen Rahmenbedingungen anzustoßen, wurde am 18. Oktober 2023 ein Zukunftsworkshop durchgeführt. Die Grundphilosophie dieser Veranstaltung bestand darin, eine öffentliche Diskussion zu initiieren, um Meinungen, Einstellungen und Wahrnehmungen der Bürgerschaft zu ermitteln. Ziel war es, neben der Bewertung des Status Quo, Impulse für die Visionen der Bürger*innen für die Zukunft der Stadt anhand fiktiver User-Groups zu erarbeiten.

In einem zweiten öffentlichen Workshop am 08. Juli 2024, wurden die Konzeptentwürfe und der innovative Handlungsbaukasten zur Altstadt präsentiert. Ziel der Veranstaltung war es, die entwickelten Konzeptansätze auf Basis der bisherigen Beteiligungsergebnisse gemeinsam zu diskutieren und zu konkretisieren. Die Ergebnisse dieser Diskussion flossen in das Gesamtkonzept ein. Alle Rückmeldungen, Anregungen und Wünsche waren wertvoll für den Planungsprozess und wurden hinsichtlich ihrer Anwendbarkeit vom Planungsteam geprüft.

Der öffentliche Schlusspunkt des Projekts wurde durch eine medienwirksame Abschlussveranstaltung gesetzt, bei der die Ergebnisse des Konzepts präsentiert und die weitere Vorgehensweise zur Umsetzungsvorbereitung und Umsetzung vorgestellt wurden. Diese Veranstaltung wurde als kombinierte Abschlussveranstaltung gemeinsam mit den Stakeholder*innen konzipiert.



Beteiligung innerhalb eines Bürgerpanels

Als Resonanzgremium zur Fachrunde und der breiten Öffentlichkeit wurden Botschafter*innen aus der Bevölkerung in ein Bürgerpanel berufen. Dieses bestand aus 30 zufällig ausgewählten Personen der Landeshauptstadt München. Dabei wurde auf eine möglichst repräsentative und gemischte Zusammensetzung hinsichtlich Alter, Geschlecht und auch bevorzugter Verkehrsmittelnutzung sowie des Wohnortes im Bezirksausschuss Altstadt Lehel oder der restlichen Stadt geachtet.

Viermal fungierte es in gleicher Besetzung als unparteiisches Sprachrohr für die Bevölkerung und repräsentative Vertretung der Bürger*innen-Meinung. Ziel war es, deren Stimmung zu erfassen sowie Widersprüche und Anregungen in den Prozess rückzukoppeln. Das Panel gab Feedback zu den Ergebnissen der indirekten Beteiligung mit Stakeholdern und der Politik. Es war aktiv an der Sammlung von Thesen involviert, brachte vielfältige Sichtweisen ein und entwickelte Lösungsideen sowie Empfehlungen.

In der ersten Sitzung des Bürgerpanels wurde die aktuelle Situation in der Altstadt bewertet und Bedürfnisse an den öffentlichen Raum geäußert. Zusätzlich dazu wurde eine Zukunftsvision mit Prinzipien zur Platzschaffung, Ausstattung des öffentlichen Raums und Anpassungen im verkehrlichen Bereich erarbeitet. Die zweite Sitzung beschäftigte sich mit den Analyseergebnissen und den daraus abgeleiteten Vorschlägen der Fachrunde Mobilität sowie einer Verortung erster Konzeptansätze im öffentlichen Raum. Bei der dritten Tagung wurde der Handlungsbaukasten analysiert, ungelöste Widersprüche aufgearbeitet und Handlungsvorschläge erarbeitet. Schlussendlich hatten die Botschafter*innen noch die Möglichkeit das Konzept zu begutachten, hinsichtlich ihres vorangegangenen Feedbacks zu prüfen sowie letzte Anpassungsvorschläge abzugeben.

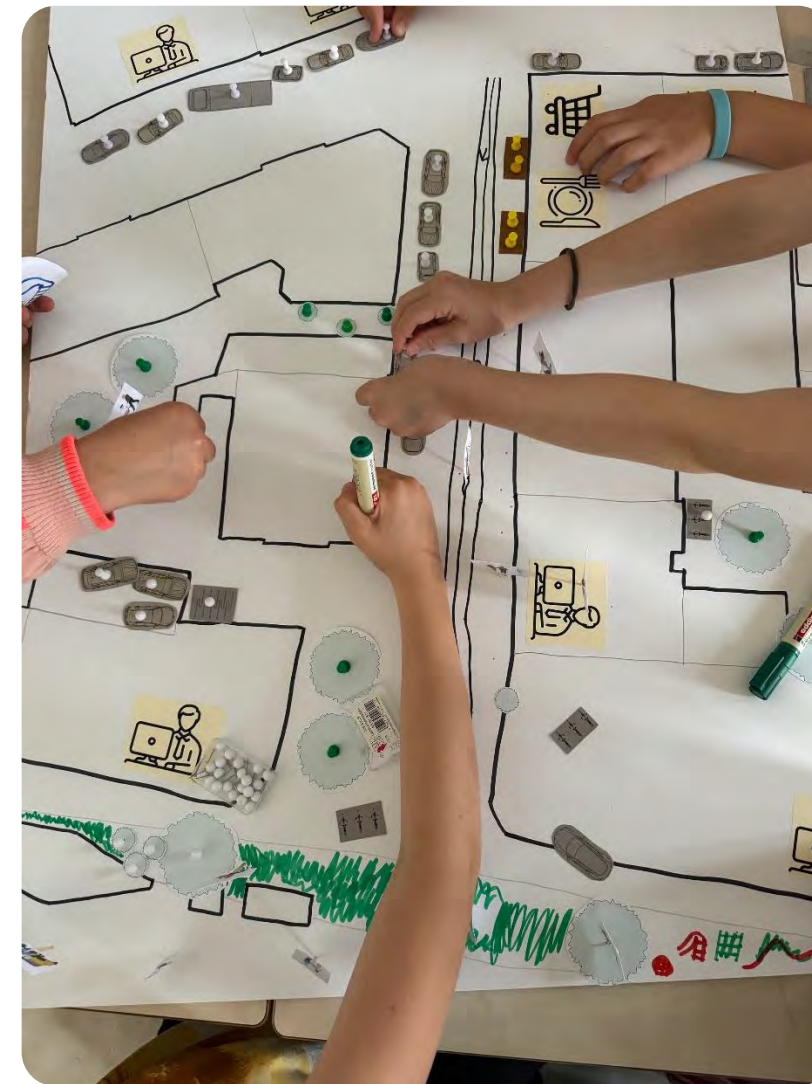
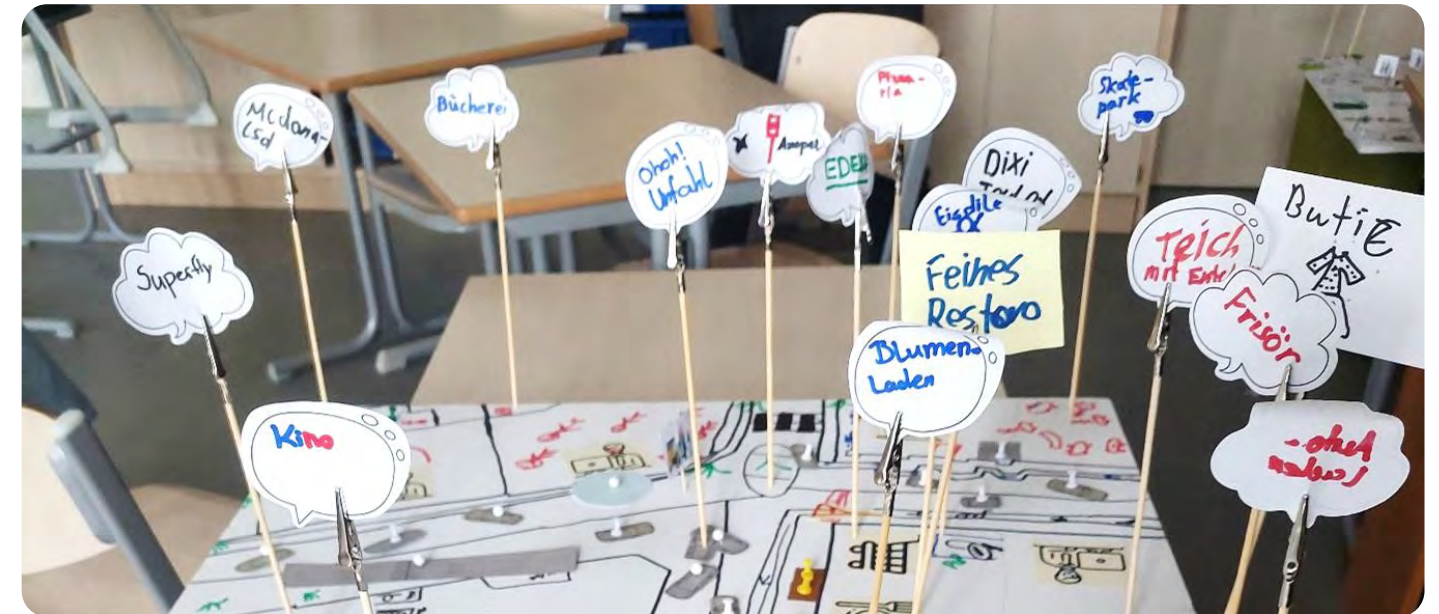


Kinder- und Jugendbeteiligung

Auch die Interessen und Einzelaspekte von Kindern wurden in einem interaktiven Workshop Format in die Planungen miteinbezogen. Die in der Altstadt wohnhaften Klassensprecher*innen der Grundschule Herrnstraße fokussierten sich auf eine Zukunftsvision des öffentlichen (Park-)Raums. Dabei haben die Schüler*innen als Modell abgebildete reale Straßenabschnitte gestaltet und neu aufgeteilt. Rahmengebend war dabei die Beachtung der Bedürfnisse aller Nutzer*innengruppen, die sich auch im Modell wiederfinden müssen.

Darüber hinaus wurden weitere Beteiligungsveranstaltungen im Zuge von Studien und parallel laufenden Projekten durchgeführt, deren Kinder- und Jugendbeteiligung auch in die “Altstadt für alle” aufgenommen wurde:

- Integriertes Handlungsraumkonzept Münchner Innenstadt
- Stadtteilkoffer Altstadt-Lehel 2024
- Nutzungsmusterstudie 2021



Beteiligung von Fach- und Interessensvertreter*innen

Der Beteiligungsprozess zur Konzeption "Altstadt für alle" wurde mithilfe eines sensiblen Stakeholdermanagements organisiert, bei dem Vertreter*innen wesentlicher Institutionen, Meinungsmachende, Sprecher*innen von Initiativen und andere zentrale Akteur*innen ihre Perspektiven und Expertise einbrachten. Im Zentrum stand die „Fachrunde Mobilität“ als strategisches Kerngremium, das den Planungs- und Partizipationsprozess kontinuierlich begleitete. Dieses Gremium, als Akteursnetzwerk organisiert, diskutierte unterschiedliche Blickwinkel und entwickelte in co-kreativen Prozessen gemeinsame Lösungen als Grundlage für die politische Diskussion, wobei alle relevanten User-Groups vertreten waren.

Die erste Fachrunde diente sowohl zum Kennenlernen der Teilnehmenden und dem Austausch ihrer Standpunkte und Hintergründe. Es wurden Best-Practice-Beispiele autoreduzierter Viertel weltweit untersucht, um zu sehen, wo München in diesem Kontext steht und welche erfolgreichen Elemente in das Konzept übernommen werden könnten. Ebenso wurde erörtert, welche Aspekte nicht übertragbar und für die Altstadt Münchens ungeeignet sind.

Die zweite Fachrunde Mobilität beschäftigte sich mit den Ergebnissen der Analyse. Die Teilnehmenden ergänzten zum einen mit ihrem spezifischen Know-How die Bestandsdaten und lieferten so wichtige Ergänzungen. Zum anderen wurden hier erste Konsequenzen aus der Analyse gezogen und Konzeptansätze erarbeitet.

Die erweiterte Fachrunde bildete das Herzstück des Entscheidungsprozesses. In diesem Gremium wurde der Konzeptentwurf zur funktionalen Raumaufteilung ausführlich auch mit Vertreter*innen der Politik, des Bürgerpanels und weiteren diskutiert und weiterentwickelt.



Beteiligung von Fach- und Interessenvertreter*innen

Runde Tische

Ergänzend zu den allgemeinen Bürger*innenveranstaltungen und Stakeholdergesprächen wurden Runde Tische durchgeführt, um ausgewählte Akteursgruppen aktiv in den Prozess einzubinden. Ziel war es, primäre Interessen und Konfliktfelder frühzeitig zu adressieren und zu einer aktiven Mitarbeit an der “Altstadt für alle” zu motivieren. Durch diese Runden Tische konnten konträre Diskussionen in kleiner Runde aufgelöst und raumspezifische Lösungen für konflikträchtige Themen erarbeitet werden.

- Bürgerinitiative Tal
- Einzelhandel / Gastronomie / medizinische Versorgung
- Parkhausbetreiber
- Wirtschaft und Politik
- Begleitende Beteiligung der Senioren- und Behindertenbeiräte (MoveRegioM)



Vier- oder mehr Augengespräche

Vier-Augen-Gespräche zur Adressierung primärer Interessen und Einzelaspekte sowie zur Deeskalation haben sich im Rahmen der Altstadt für alle bewährt. Dabei wurden gezielt Schlüsselpersonen und Stakeholder*innen wie Vertreter*innen größerer Firmen, Meinungsmacher*innen, Repräsentant*innen von Interessensgruppen, Vereins- und Verbandsvertreter*innen und Politiker*innen persönlich eingebunden. Die Erkenntnisse dieser vertraulichen Gespräche flossen anonymisiert in den Planungsprozess ein.

Fachliche Methodik

Die fachliche Konzepterstellung basiert auf einem Mix unterschiedlicher Methoden, zusätzlich zu den Ergebnissen des Beteiligungsprozesses:

1. Verwaltungsinterne Workshops und Arbeitstermine



Wesentlicher Teil der Konzepterstellung parallel zum Beteiligungsprozess war ein intensiver und direkter Austausch zwischen den Auftragnehmern Gehl und USP sowie dem Mobilitätsreferat der Stadt München. Es gab regelmäßige Arbeitstreffen, Jour Fixe und Workshop-Termine. Bei Bedarf wurden themenspezifisch Expert*innen und Mitarbeiter*innen anderer Referate eingeladen.

1. Recherche zu Best-Practice und Trends



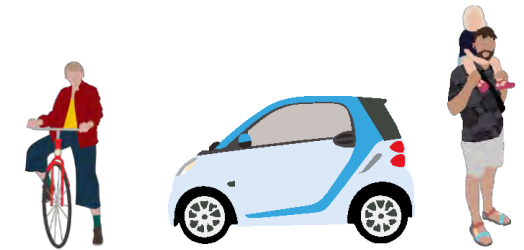
In der ersten Phase wurden Erfahrungen und Erkenntnisse (Best-Practices) aus anderen Städten in Deutschland und der Welt recherchiert. Anhand dieser Best-Practice-Beispiele wurden Entwicklungsdynamiken und Trends im Bereich der Mobilitätsplanung von Innenstädten deutlich. Insgesamt wurden acht Interviews mit anderen Stadtverwaltungen durchgeführt (Antwerpen, Bologna, Gent, Freising, Bremen, Regensburg, Oslo, Bregenz und Wien). Darüber hinaus konnte auf Erfahrungen von über 300 Projekten von Gehl zurückgegriffen werden, die in den vergangenen Jahren an der Schnittstelle Mobilität und öffentlichen Raum bearbeitet wurden.

3. Desktoparbeit und Datenanalyse



Auf Basis bestehender Gutachten, Konzepte und Datensätze wurde ein umfangreiches Karten- und Planwerk der Altstadt Münchens mit Hilfe von Geoinformationssystemen erstellt und anschließend grafisch visuell ansprechend aufbereitet. Die erstellten Karten, Grafiken und Illustrationen wurden im vorliegenden Dokument mit textlichen Beschriftungen zusammengefasst.

4. Rundgänge und Rundfahrten



Das Auftragnehmerteam Gehl und USP war mehrfach in der Altstadt vor Ort. Es war dabei essentiell, die Altstadt mit allen Verkehrsmitteln zu erleben (zu Fuß, Rad, ÖPNV, Taxi, Auto). Bei den Rundgängen und Rundfahrten wurden die im Bericht verwendeten Fotos festgehalten.

5. Datenerfassung



Neben der Auswertung sekundärer Daten von bestehenden Gutachten und Konzepten wurden neue Daten zu Verkehrsflüssen und dem Parkraum erhoben. Hier wurden von Gehl bewährte Werkzeuge u. a. die Public Life App eingesetzt, die sich in zahlreichen Projekten etabliert hat, um Stichprobenzählungen im öffentlichen Raum zu Aufenthalt und Bewegung durchzuführen.

Altstadt für alle!

Konzept zur Neuaufteilung des öffentlichen (Park-) Raums in der Altstadt München - Plan für den öffentlichen Raum und Mobilität im Rahmen von MoveRegioM

Oktober 2024



Gehl

