

Altstadt für alle! Konzept zur Neuaufteilung des öffentlichen (Park-)Raums in der Altstadt
Öffentlichkeitsveranstaltung am 08.07.2024
Ergebnisprotokoll

Öffentlichkeitsveranstaltung

am 08. Juli 2024, 18:00 – 21:00 Uhr

Altes Rathaus, Marienplatz 15, 80331 München



Abbildung 1: Vortrag von USP Projekte

Quelle USP Projekte

Teilnehmende

Ca. 170 Bürger*innen der Stadt München

Planungsteam:

Merle Breyer	LHM, MOR-GB2	Dr. Sonja Rube	USP Projekte GmbH
Tobias Steurer	LHM, MOR-GB1	Heidi Majewski	USP Projekte GmbH
Maximilian Mayer	LHM, MOR-GB1	Tim Schneider	USP Projekte GmbH
Verena Greimel	LHM, MOR-GB2	Adrian Drumm	USP Projekte GmbH
Marie-Theres Schuster	LHM, MOR-GB1	Daria Drumm	USP Projekte GmbH

Tagesordnungspunkte

1. Begrüßung und Einordnung der Veranstaltung
2. Ergebnisse der bisherigen Beteiligung
3. Präsentation der Konzeptansätze
Pause
4. Workshop Rundgang Konzeptansätze
5. Vergemeinschaftung
6. Ausblick und Verabschiedung

1. Begrüßung und Einordnung der Veranstaltung

3. Bürgermeister Dominik Krause begrüßt die Anwesenden zur zweiten Öffentlichkeitsveranstaltung der Altstadt für alle, der konzeptionellen Neuaufteilung des öffentlichen (Park-) Raums. Er erläutert die Herausforderung allen Flächenansprüchen gerecht zu werden. Im Zentrum stand stets, keine Gruppe der Gesellschaft auszuschließen, sondern geeignete Kompromisse für die Mobilitätsbedarfe und die Ansprüche an den öffentlichen Raum zu finden.

Mobilitätsreferent Georg Dunkel ordnet die Veranstaltung in den bisherigen Beteiligungsprozess, bestehend aus den ersten beiden Fachrunden Mobilität, der ersten Öffentlichkeitsbeteiligung, zwei Runden Tischen, verschiedenen 4-Augen-Gesprächen und der Beteiligung der Senior*innen- und Behindertenbeiräte, ein. Die Altstadt für alle befindet sich derzeit in der Konzeptphase. Bis Ende 2024 wird das Konzept abgeschlossen werden. Bis dahin wird der parallellaufende intensive Beteiligungsprozess weitergeführt. (s. Präsentationsfolien)

2. Ergebnisse der Beteiligung

Dr. Sonja Rube vom Büro USP Projekte GmbH, fasst die Ergebnisse der bisherigen Beteiligungsveranstaltungen, welche die Grundlage zur konzeptionellen Arbeit bilden, zusammen. Über alle Beteiligungsebenen hinweg herrscht Konsens darüber, dass im öffentlichen Raum und in der Mobilität der Altstadt Veränderungsbedarf besteht. Ein übergeordnetes Ziel ist dabei der Erhalt der zentralen Funktionen in der Innenstadt. Die größten Umgestaltungspotenziale werden von den Stakeholdern und der Öffentlichkeit in der Steigerung der Aufenthalts- und Lebensqualität genauso wie in der Anpassung an den Klimawandel gesehen. Häufig genannte Rahmenbedingungen waren dabei eine verkehrliche Beruhigung, Gewährleistung der Erreichbarkeit und funktionierender Mobilitätsangebote, Teilhabe am öffentlichen Leben für alle sowie eine kontinuierliche Einbindung in den Prozess.

Die Ergebnisse der Beteiligungsveranstaltungen sind ein Kernstück des Prozesses der Altstadt für alle. Sie bilden die Grundlage und dienen als Ideengeber der Konzeptansätze.

4. Präsentation der Konzeptansätze

USP Projekte stellt in Vertretung von Gehl Architects den Arbeitsstand der Konzeptansätze vor. Aufgrund der zeitlichen Begrenzung beinhaltet dieser nur einen Ausschnitt der betrachteten Daten. (s. Präsentationsfolien)

Altstadt für alle! Konzept zur Neuaufteilung des öffentlichen (Park-)Raums in der Altstadt
Öffentlichkeitsveranstaltung am 08.07.2024
Ergebnisprotokoll



Abbildung 2: Vorstellung und Diskussion der Konzeptansätze

Quelle USP Projekte

5. Workshop Rundgang zu den Konzeptansätzen

Nach der Pause hatten die Teilnehmenden die Möglichkeit an sechs thematischen Stationen die Konzeptansätze zu diskutieren, Anregungen und Feedback zu geben.

Übergeordnete Anliegen

Was wird am Ende von den gesammelten Ideen der Bürgerbeteiligung übrig bleiben?

München soll 2030/35 klimaneutral sein, wie soll das ohne eine autofreie Innenstadt geschaffen werden?

Der Arbeitsstand verdeckt auf den gezeigten Karten Inhalte.

Grüne & blaue Infrastruktur, Plätze & Boulevards

- Stadtbäche öffnen und offenes Wasser in der Stadtplanung integrieren, um die stadtklimatische Wirkung zu verbessern, z. B. den westlichen Stadtgrabenbach im Hofgarten als Grabenterrasse öffnen
- Installation von Trinkbrunnen und Wassernabelanlagen sowie die Errichtung zusätzlicher schattenspendender Begrünung während der Sommermonate
- Entwicklung von Mikroplätzen und punktuell Grün zur Förderung urbaner Erholungsoasen und zur Steigerung der Lebensqualität

- Schaffung konsumfreier Räume
- Erhebliche Ausweitung der Grünflächen über die bestehende Planung hinaus, einschließlich der Begrünung von Straßen wie der Ludwigsstraße, Burgstraße, Sackgasse Hofstatt, Sendlinger Straße, Sendlinger Tor Platz, Oberanger und Tal
- Umsetzung einer organischen Formsprache in der Gestaltung von Grünflächen zur ästhetischen und funktionalen Aufwertung städtischer Parks und Plätze
- Pflanzung klimaresistenter, hochwertiger und schöner Bäume unter Berücksichtigung standortgerechter Artenwahl und einer verstärkten Anpflanzung direkt in den Boden anstelle von Blumentöpfen
- Förderung der Artenvielfalt durch die Integration von (Wild-)Blumen zur Unterstützung von Biodiversität und Ökosystemleistungen
- Verstärkung der Fassadenbegrünung und Ausbau der Dachbegrünung sowie die Öffnung von Dachterrassen zur Verbesserung des Mikroklimas
- Durchführung von Flächenentsiegelungsmaßnahmen durch Veränderung von Bodenbelägen zur Reduzierung der Versiegelung und Verbesserung der Wasserdurchlässigkeit
- Installation von Bänken, Stühlen und Kommunikationsstellen, die als Treffpunkte für Gespräche und soziale Interaktion dienen (alle 100m) auch entlang des Altstadttrings und in wenig genutzten Bereichen
- Entwicklung einer nachhaltigen und phasenweisen Baustellenplanung zur Minimierung der Beeinträchtigung des Stadtlebens während der Bauzeiten
- Vermeidung der Verlagerung verkehrlicher Probleme in angrenzende Stadtviertel, wenn der Altstadttring zum Boulevard wird
- Verhinderung von Staus durch Spurenreduktion, die sich negativ auf die Aufenthaltsqualität auswirken
- Vermeidung weiterer verkehrlicher Beruhigungen ohne akzeptable Alternativen, um ein Aussterben der Innenstadt zu verhindern
- Reduzierung von Verwahrlosung und Vermüllung, um das Wohlbefinden zu steigern
- Sicherstellung der Kompatibilität mit dem Freiraumkonzept Innenstadt (Hofgarten, Finanzgarten, Schöpfungspark)
- Keine Errichtung eines Kinderspielplatzes in der Altstadt, da es ausreichend umliegende Angebote gibt
- Bereitstellung und häufigere Leerung zusätzlicher Mülleimer
- Bereitstellung attraktiver öffentlicher Toiletten
- Reduzierung von Problemzonen durch verstärkte Kontrolle und Reinigung von Aufenthaltsorten von Alkohol- und Drogenkonsumenten, insbesondere in Arkaden und Passagen

Folgende Fragen sind offengeblieben:

- Wo findet echte Entsiegelung statt?
- Grünflächenbewirtschaftung (Personal, Geld)?
- Ist Boulevard Sonnenstraße zu teuer?

Fußverkehr & Barrierefreiheit

- Befürwortung von niveaugleichen Querungen zur Verbesserung der Barrierefreiheit und Gleichberechtigung der Verkehrsteilnehmenden

- Absenkung der Bordsteine und Abdeckung der Tramschienen mit Gummi zur Erhöhung der Zugänglichkeit
- Berücksichtigung von Kanten bei niveaugleichen Gehwegen zur Orientierung sehbehinderter Menschen
- Gewährleistung eines gefahrlosen Straßenquerens
- Einrichtung einer Querung des Altstadtrings im Bereich des Finanzgartens zur Verbesserung der Fußwegeverbindungen zwischen Hofgarten und Englischem Garten
- Erstellung eines konkreten und sinnvollen Umsetzungsplans zur zeitnahen und aufeinanderfolgenden Abarbeitung von Baustellen
- Ermöglichung des Gehens auf der Fahrbahn in der Altstadtzone durch entsprechende Gestaltung
- Fehlende Akzeptanz für eine Priorisierung des Fußverkehrs vs. Bereitstellung des öffentlichen Raums vorrangig für Fußgänger, anschließend für ÖPNV, Radverkehr, Taxi und Pkw, Gewährleistung des Vorrangs für Fußgänger am Sendlinger Tor
- Schutz der Gehwege durch Bäume oder Sonnensegel
- Förderung von Multi-use-Flächen anstelle von Flächenkonkurrenz, z. B. Spielplatz, Grünfläche, Aufenthaltsbereiche
- Konsequentes Abschleppen von Falschparkern auf Fußwegen
- Vermeidung von E-Fahrrädern und E-Tretrollern im Mischverkehr mit Fußgängern
- Reduzierung der Anzahl von E-Tretrollern und deren Abstellung nur an vorgesehenen Stellen erlauben
- Verlängerung der Ampelphasen, u. a. für Ältere und Kinder, mit Countdown für die verbleibende Zeit
- Einrichtung zusätzlicher (ampelregulierter) Querungsmöglichkeiten am Altstadtring
- Anpassung der viel zu breiten Autospuren
- Verwendung von mehr Steinpflaster anstelle von Asphalt

Folgende Frage ist offengeblieben:

- Wo ist die 15-Minuten-Stadt?

ÖPNV & Taxi

- Große Befürwortung des Angebots zur Feinerschließung
- Sorge vor der Übernutzung der Mobilitätsangebote zur Feinerschließung durch Besucher*innen
- Überprüfung der Karte der ÖPNV-Distanzen mit dem Angebot des Mikrobusses
- Ausbau des ÖPNV-Angebots, sodass niemand mehr das Bedürfnis hat, mit dem Auto in die Altstadt zu fahren
- Verbesserung des ÖPNV-Angebots rings um die Altstadt
- Ausweitung des Mikrobusses auch außerhalb der Altstadt
- Einrichtung barrierefreier Haltestellen
- Bereitstellung von Staufächern an Haltestellen
- Schaffung von Sitzmöglichkeiten an jeder Haltestelle
- Verkürzung der Distanzen zwischen Bushaltestellen
- Förderung der Elektromobilität, insbesondere Mikrobussen und Taxis
- Kombination von Mikrobuss- und Rikscha-Ticket mit Parkgaragen- oder ÖPNV-Tickets
- Vermeidung von Platzverschwendung durch Taxis in zentralen Lagen durch Warten abseits

- Reduzierung der Anzahl an Taxiständen
- Zulassung von Taxistandzeiten nur an Taxiständen
- Sicherung des Taxis als wichtiges Angebot für alte Menschen und Menschen mit Behinderung
- Gewährleistung der Taxizufahrt zu allen Bereichen der Altstadt
- Tempo 20 / 30 auch für Taxi
- Einführung kostenfreier Behindertentransporte und kostenfreiem Nahverkehr für Anwohnende
- Testen und Anpassen von Busverbindungen unter realen Bedingungen wie Falschparker und engen Straßen
- Ausschluss des Riksha-Verkehrs aus der Fußgängerzone zur Vermeidung von Staus

Radverkehr und Mikromobilität

- Kritische Überprüfung der Sinnhaftigkeit von E-Tretrollern (Unfallgefahr, Geschwindigkeit nicht einschätzbar)
- Reduzierung der Plätze für E-Tretroller im Hackenviertel und der Herzog-Wilhelm-Straße
- Schaffung von Nord-Süd- und Ost-West-Verbindungen
- Einhaltung der Verkehrsregeln durch Radfahrer
- Einführung von Tempo 20 für alle
- Mangelndes Vertrauen in die Wirksamkeit der Verkehrsberuhigung im Radverkehr in München aufgrund von Eile und Arroganz
- Unpraktikabilität und Konfliktpotenzial von Radwegen durch Fußgängerzonen
- Notwendigkeit einer klaren und auch nachts erkennbaren Beschilderung
- Keine Priorisierung des durch den Abbau von Pkw-Parkplätzen gewonnenen Platzes als Fahrradparkplätze
- Keine Fällung von Bäumen für den Ausbau von Radwegen
- Beleuchtung der Radwege
- Ampelschaltungen, die für Rad- und Fußverkehr optimiert sind
- Separate Führung der Radwege zur Konfliktvermeidung versus Führung der Radrouten im Mischverkehr zur Förderung der Inklusion
- Verkehrliche Regulierungen für den Radverkehr
- Kritik am Rikschaverkehr aufgrund von Platzverbrauch, touristischer Auslegung und Konflikten mit anderen Verkehrsarten
- Vermeidung des Endens von Radwegen im Nirgendwo
- Konfliktpunkte, die es zu überprüfen und zu deeskalieren gilt:
 - Querung Maximilianstraße
 - Linksabbiegen aus der Kardinal-Faulhaber-Str. in die Maffeistraße
 - Hofgarten
 - Viktualienmarkt
 - Promenadenplatz Linksabbieger frei für Radverkehr
 - Sonnenstraße Radwegebreite zu gering
 - Fortführung Radroute Hofgartenstraße über Altstadttring in die Christophstraße
 - Sendlinger Tor
 - Lindwurmstraße
 - Altes Rathaus
 - Maximilianstraße abbiegen nach Bayrischer Hof

- Oskar-von-Miller-Ring durch Grünanlage
- Gestaltung der verkehrlichen Infrastruktur auf intuitive Weise versus Erhöhung der Kontrollen
- Kartierung der Belegung der Abstellanlagen zur Erkennung von Potenzialen und Bedarfen
- Verwendung weniger hässlicher, platzsparender und smarter Radabstellanlagen
- Einrichtung von Radabstellanlagen an Haltestellen
- Bedarf an großen Fahrrad-Parkhäusern sowie flächendeckenden kleineren Abstellanlagen
- Einführung von Kennzeichen für Fahrräder

Offene Frage:

- Ließe es sich technisch einrichten, die E-Tretroller aus den Bereichen der Fußgängerzone zu verbannen?

Parken

- Gelungenes und schlüssiges Konzept
- Erlaubnis zur Einfahrt nur bei Anfahrt eines Parkhauses
- Verbesserung der Sichtbarkeit der verkehrlichen Beschilderung, auch nachts
- Abschaffung von Parkhäusern im Zentrum der Altstadt und deren Neuschaffung am Altstadtring
- Reduzierung der hohen Parkpreise
- Verbesserung der kommunalen Verkehrsüberwachung in der Altstadt zur Verringerung von Falschparkern
- Förderung des betrieblichen Mobilitätsmanagements
- Einführung von stationsgebundenem Carsharing in allen Stadtvierteln und Anwohnerparkausweisen
- Beschränkung des Carsharings auf Carsharing-Stellplätze und Abschaffung des Freefloatings in der Altstadt
- Schaffung zusätzlicher E-Ladesäulen für Anwohner*innen
- Feintuning der räumlichen Zuteilung von Bewohnerparkplätzen im öffentlichen Raum
- Schaffung bezahlbarer Parkplätze in Parkhäusern für Anwohnende
- Berücksichtigung des massiven Liefer- und Handwerkerverkehrs in der Burgstraße
- Bereitstellung von Kurzzeit-Parkplätzen für Besucher*innen
- Vermeidung weiterer Fußgängerzonen auf Kosten des Parkplatz-Wegfalls
- Abschaffung von Parkplätzen in der Maximilianstraße zugunsten von Radwegen

Logistik

Offene Fragen:

- Inwiefern wird die (standortnahe) Anlieferung in unterschiedlichen Straßentypologien gewährleistet?
- Wie soll der Lieferverkehr in der Frauenstraße organisiert werden, wenn hier der Altstadtradring umgesetzt wird? Wie werden Fußgänger*innen geführt?

Verkehrsplan / Straßentypologien

- Bedarf eines flexiblen Konzepts über mehrere Jahre

- Kompliment für das Kammersystem
- Vorrangige Umsetzung von Pull-Faktoren vor Push-Faktoren
- Risiko einer Zunahme des Verkehrs und Staus auf dem Altstadtring durch das Zonenkonzept
- Notwendigkeit einer baulichen Trennung der Kammern
- Berücksichtigung des Anwohnerverkehrs in umliegenden Wohngebieten
- Schaffung eines Altstadtrings mit grüner Welle vs. Unattraktivität für Pendler, die mit dem Auto in die Altstadt fahren möchten, erhöhen, Erhöhung der Kosten für Autofahrten ins Zentrum zur Finanzierung der neuen Gestaltung
- Zulassung von Lkw in der Altstadt verweigern, nur noch Transporter erlauben
- Erlaubnis für Besucher von Anwohnern mit beantragter Genehmigung zum Be- und Entladen
- Bereitstellung ausreichender Parkflächen für Anwohnende entsprechend der Parkausweise, Bereitstellung stadteigener Stellplätze und Tiefgaragen für Anwohnende
- Keine zeitliche Begrenzung des Anwohnerparkens, Gewährleistung der Zufahrt für Anwohner rund um die Uhr
- Durchsetzung von Sanktionen und Kontrollen für Falschparker
- Beseitigung von Straßenquerungen wie Zebrastreifen und vielen Kreuzungen in der Sendlinger Straße
- Einführung einer abknickenden Vorfahrt am Rindermarkt/Rosental
- Entwicklung der Damenstiftstraße als Stadtstraße
- Reduktion der Fahrbahnen in der Maximilianstraße

Offene Fragen:

- Wie wird damit umgegangen, dass das Parken von Besuchern in die Nachbarquartiere verlagert wird?
- Wie viel Autoverkehr wird durch dieses Konzept reduziert?
- Wie wird die Altstadtzone umgesetzt? Ersetzt die Altstadtzone die blaue Zone?
- Werden ganze Straßen für den Autoverkehr gesperrt?
- Wie sehen Durchfahrtssperren aus?
- Bleibt die Durchfahrt durch das Kammersystem auch für den Lieferverkehr frei?
- Warum ist der Bereich vor dem Dallmayr noch keine Fußgängerzone?

Altstadt für alle! Konzept zur Neuaufteilung des öffentlichen (Park-)Raums in der Altstadt
Öffentlichkeitsveranstaltung am 08.07.2024
Ergebnisprotokoll



Abbildung 3: Vorstellung der Diskussionsergebnisse

Quelle USP Projekte

6. Ausblick und Verabschiedung

Georg Dunkel zieht zum Abschied ein positives Fazit der Veranstaltung, auf deren Basis weitergearbeitet werden kann. Auch nach Abschluss des Konzeptes wird eine kontinuierliche Erprobung und dauerhafte Weiterentwicklung der Situation des öffentlichen Raumes in der Altstadt das Ziel des Mobilitätsreferats bleiben. Parallel zum Konzept wird zudem an einem Umsetzungsplan gearbeitet, welcher 2025 im Graggenauer Viertel starten soll.

05.08.2024 gez. Heidi Majewski, USP Projekte GmbH
Anlage 1: Präsentation

Im Auftrag von:



muenchenunterwegs.de

Gefördert von:



Bundesministerium
für Bildung
und Forschung

Anhang Ergebnisse Rundgang Konzeptansätze



Seite 11 von 14

[illegible][illegible]

Seite 13 von 14

Seite 14 von 14