

Altstadt für alle!

Konzept zur Neuaufteilung des öffentlichen
(Park-) Raums in der Altstadt München
im Rahmen von MoveRegioM

Öffentlichkeitsveranstaltung 8. Juli

Andreas Röhl — Projektleitung - Gehl

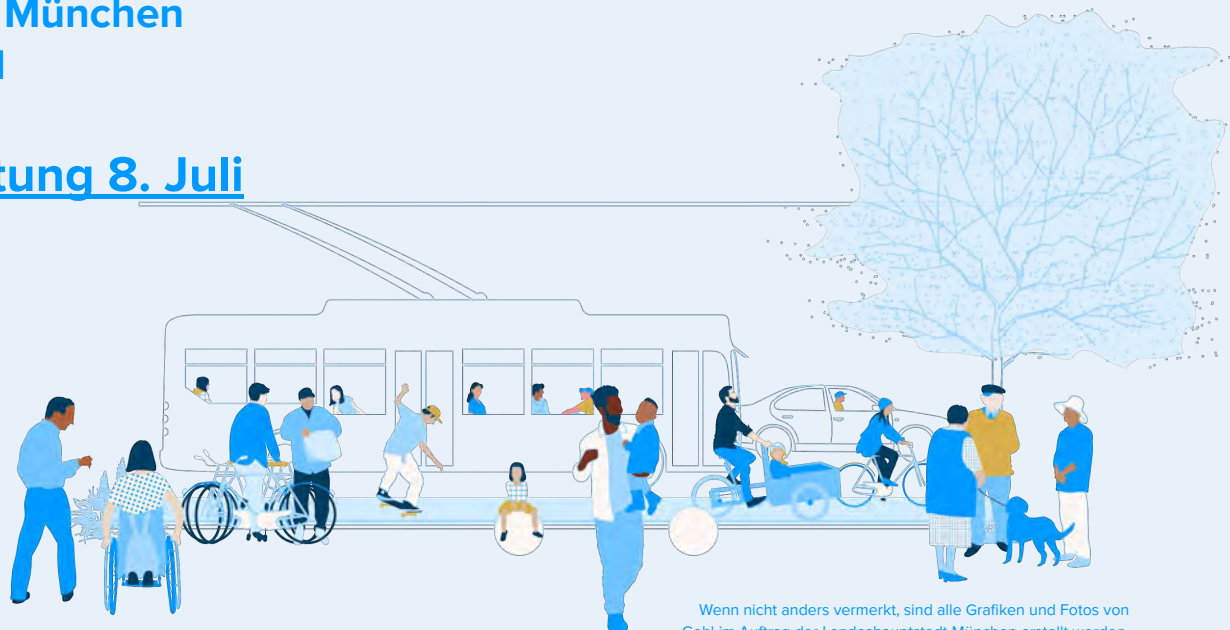
Leon Legeland — Stadtplaner - Gehl

Ueli Isenschmid — Stadtplaner - Gehl

Dr. Sonja Rube — Projektleitung - USP

Heidi Majewski — Raumplanerin - USP

Tim Schneider — Raumplaner - USP



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

Lesehilfe

Was ist dieses Dokument?

Diese Präsentation zeigt den aktuellen Arbeitsstand zum Konzept "Altstadt für alle" - das Konzept zur Neuaufteilung des öffentlichen (Park-) Raums in der Altstadt München.

Was steckt drin?

Wesentliche Inhalte der Präsentation sind die **Bestandsanalyse** und der **Handlungsbaukasten**.

Die **Bestandsanalyse** zeigt aktuelle Nutzungsansprüche in der Münchner Altstadt, die Auswirkungen auf Mobilität und den öffentlichen Raum haben. Es werden Herausforderungen und Chancen dargestellt. Die Analyse basiert auf bestehenden Konzepten wie dem Innenstadtkonzept und dem Freiraumquartierskonzept sowie eigenen Erhebungen. In der Präsentation ist nur ein Auszug der Analyse dargestellt.

Im **Handlungsbaukasten** sind Maßnahmenvorschläge dargestellt, wie identifizierte Herausforderungen in der Altstadt angegangen werden können. Der Handlungsbaukasten wird in den nächsten Wochen weiter konkretisiert und ausgearbeitet. Erst danach erfolgt eine konkrete Maßnahmenplanung.

Wie ist der Aufbau des Konzepts, der Präsentation?

Das Konzept gliedert sich in vier wesentliche Teile:

1. **Altstadt für alle!** Dies fasst die bestehende Vision für die Altstadt auf Basis des Innenstadtkonzepts zusammen
2. **Stadtleben für alle!** Dieses Kapitel zeigt mobilitätsbezogene Analysen zu den Themen Wohnen, Arbeiten, Einzelhandel, Bildung, Gesundheit und den entsprechenden Handlungsbaukasten.
3. **Öffentliche Räume für alle!** Dieses Kapitel zeigt mobilitätsbezogene Analysen zu den Themen Grün- und Freiraum und Blaue Infrastruktur sowie den entsprechenden Handlungsbaukasten.
4. **Mobilität für alle!** Dieses Kapitel zeigt Analysen zu Fuß,-Rad,-ÖPNV,-Logistik,-und Autoverkehr sowie zum Parken in der Altstadt und den entsprechenden Handlungsbaukasten
5. **Synthese:** In diesem Kapitel werden die unterschiedlichen Nutzungsansprüche übereinander gelegt.

Ist das Konzept schon fertig?

Nein, das Gutachterteam Gehl/USP arbeitet bis Herbst 2024 an dem Konzept. Die Abschlussveranstaltung ist für Ende Oktober geplant. Anschließend werden Detailplanungen mit je nach Projekt weiteren Möglichkeiten der Beteiligung und Mitgestaltung folgen.

Team Gehl / USP



Andreas Røhl



Leon Legeland



Yaxin Wang



Christian Scheler



Dr. Sonja Rube



Astrid Eggensberger

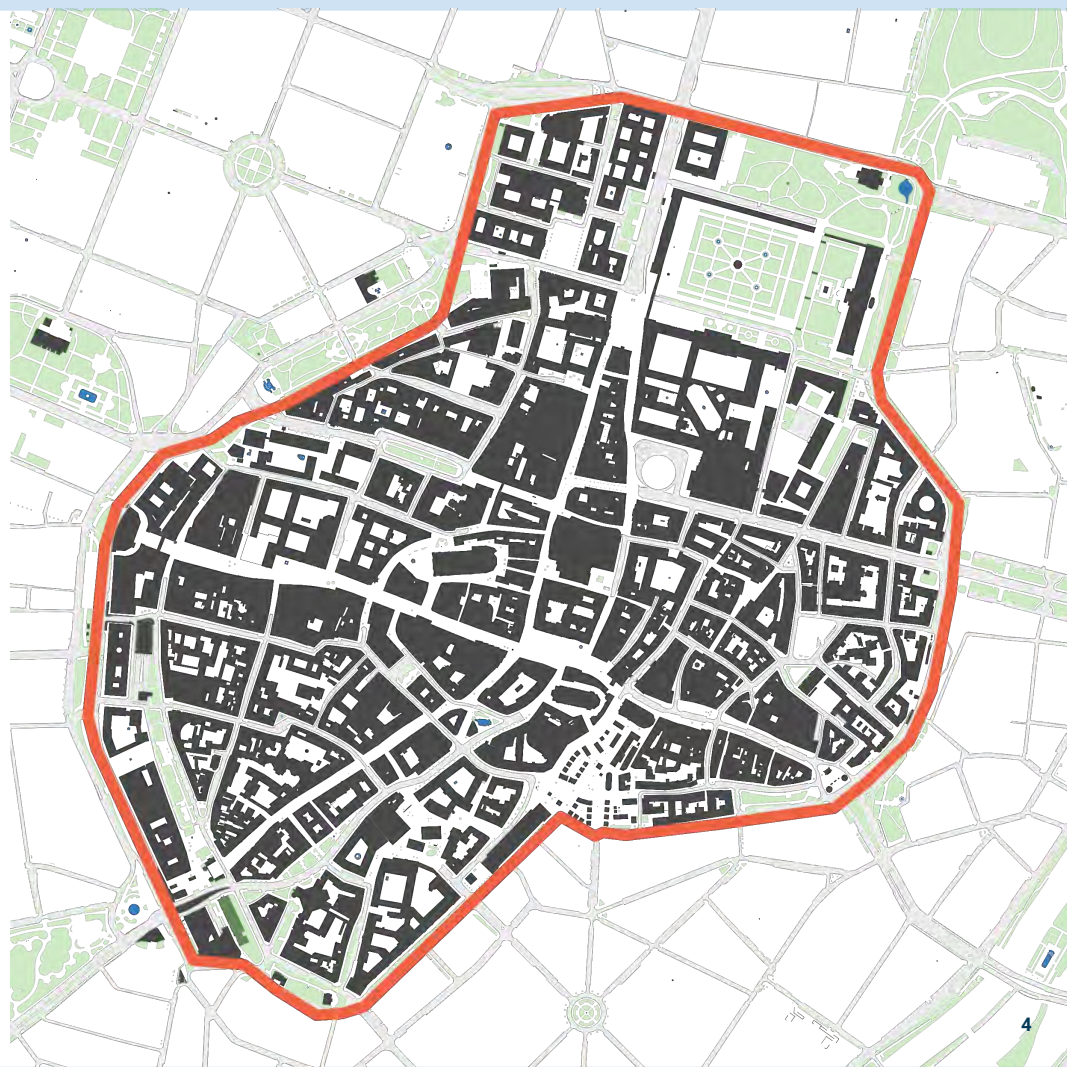


Tim Schneider



Heidi Majewski

Planungsumgriff



11. Juni 2024

© USP Projekte GmbH

Integrierter Ansatz

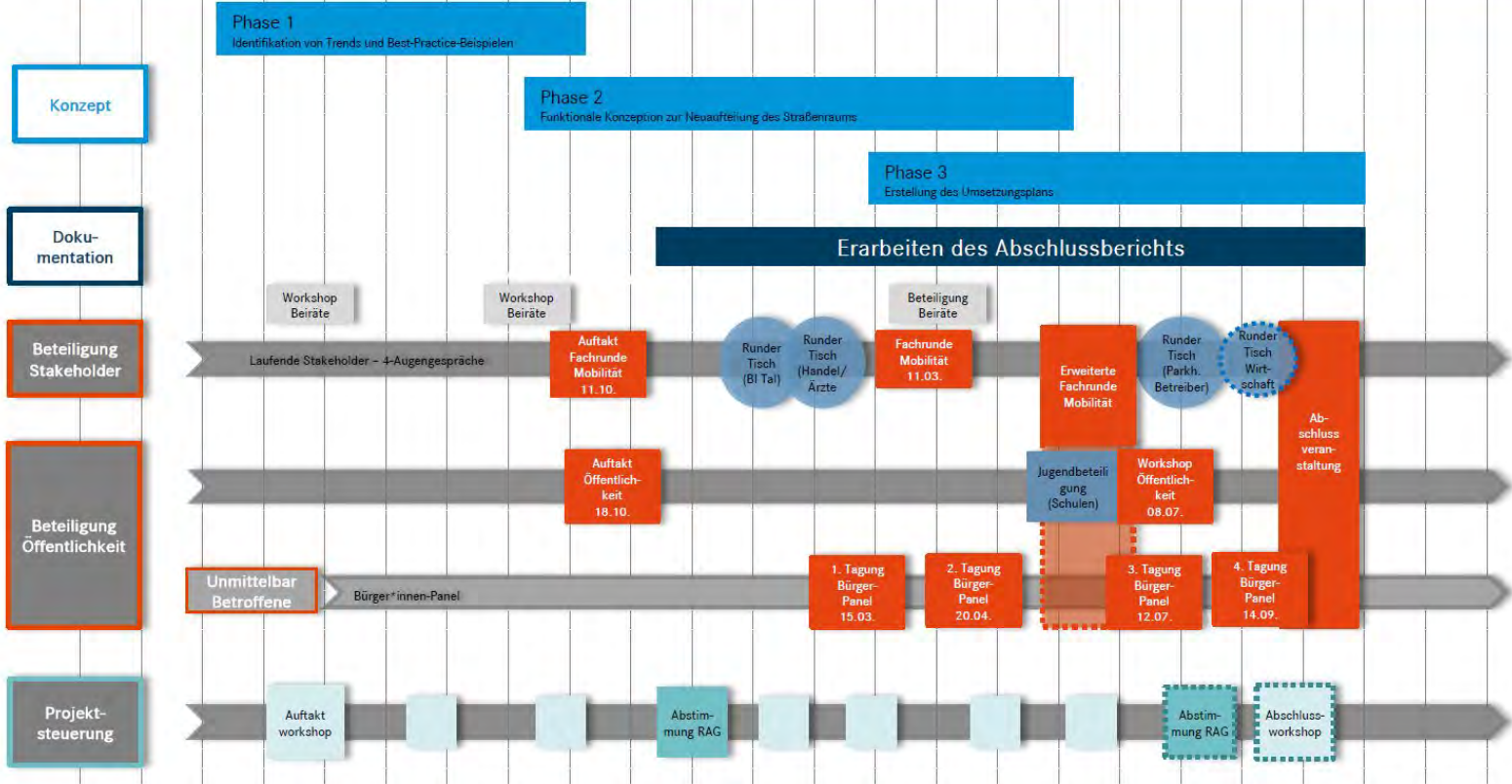


Zeitplan

2023

2024

03 04 05 06 07 08 09 10 11 12 01 02 03 04 05 06 07 08 09 10 11 12



Tagesordnung Öffentlichkeitsbeteiligung 08.07.2024

18:00 Uhr **Begrüßung und Einordnung der Veranstaltung**

18:15 Uhr Ergebnisse der bisherigen Beteiligung

18:30 Uhr **Präsentation der Konzeptansätze**

19:30 Uhr **Pause**

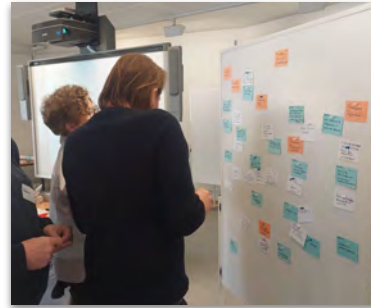
19:45 Uhr **Workshop Rundgang Konzeptansätze**

20:30 Uhr Vergemeinschaftung

20:50 Uhr Ausblick und Verabschiedung

21:00 Uhr **Ende**

Ergebnisse der bisherigen Beteiligung



Eindrücke aus dem Bürgerpanel



Altstadt für alle!

Konzept zur Neuaufteilung des öffentlichen
(Park-) Raums in der Altstadt München
im Rahmen von MoveRegioM

Konzeptansätze

Andreas Röhl — Projektleitung - Gehl

Leon Legeland — Stadtplaner- Gehl

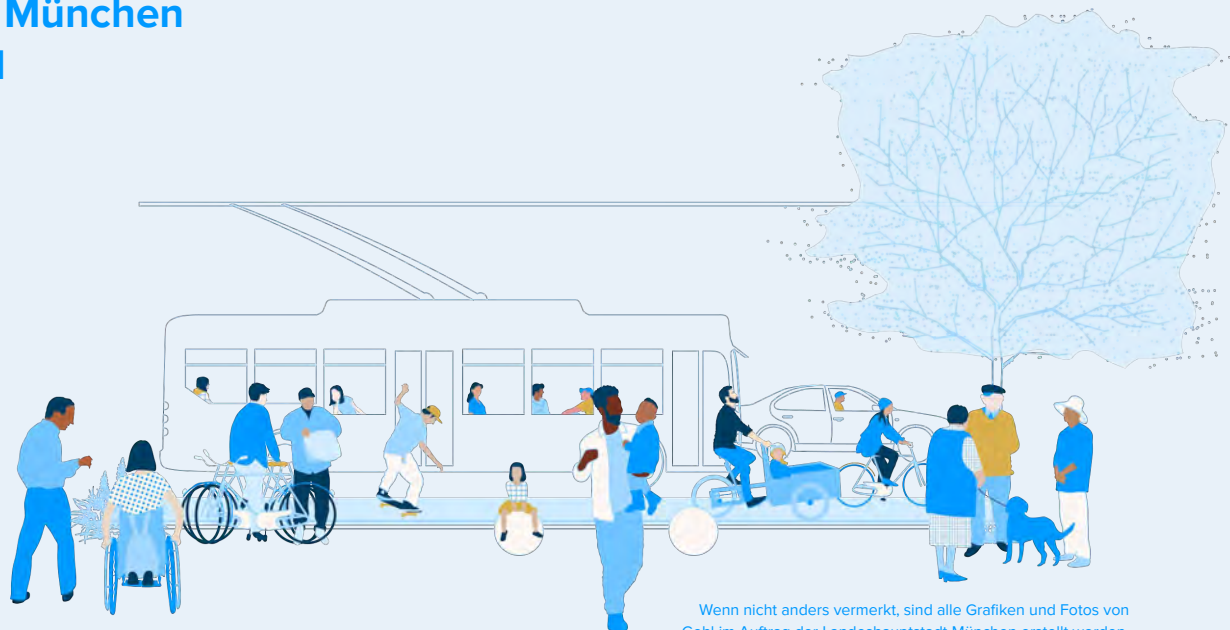
Ueli Isenschmid — Stadtplaner - Gehl

Dr. Sonja Rube — Projektleitung - USP

Heidi Majewski — Raumplanerin - USP

Judith Schwandner — Partizipation USP

Gehl  USP
Projekte



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

Altstadt für alle!

Unser Auftrag...

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

Schlüsselkomponenten:

- 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
- Zufahrt mit dem Auto gewährleisten
- Eine Reduzierung der Parkplätze auf der Straße als Möglichkeitsraum für (andere) Verbesserungen





Inhalt

- 1** Altstadt für alle!
- 2** Stadtleben für alle!
- 3** Öffentliche Räume für alle!
- 4** Mobilität für alle!
- 5** Synthese



Arbeitsstand

1

Altstadt für alle!

Vision 2040: Altstadt für alle

Vision für die Innenstadt

Auszüge aus dem Innenstadtkonzept:

“Münchens Innenstadt ist Weltstadt des guten innerstädtischen Lebens”

“München ist klimaneutral”

“Herstellung der Barrierefreiheit ist erreicht und Inklusion wird gelebt”

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

“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 Altstadtring 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”

Quelle: Landeshauptstadt München (2023): Zukunftsvision für die Münchner Innenstadt 2040. In: Integriertes Handlungsraumkonzept Innenstadt (INKO). München.

Unser Ansatz

Städte für Menschen - Altstadt für alle!



Arbeitsstand

**Es geht nicht um Fahrräder... Es geht nicht um Autos...
Es geht um eine bessere Altstadt für alle!**

**Stadtleben für alle!
Öffentliche Räume für alle!
Mobilität für alle!**

Nutzerprofile

Wer sind alle?



Anwohnende



Jugendliche



Ladenbesitzer*innen



Senior*innen



Patient*innen



Lieferant*innen



Kinder



Menschen mit Behinderungen



Besucher*innen



Beschäftigte



Menschen auf der Durchreise



Handwerker*innen







Arbeitsstand

2

**Stadtleben
für alle!**

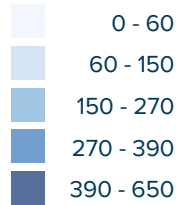
Stadtleben für alle!

Altstadt als Zuhause

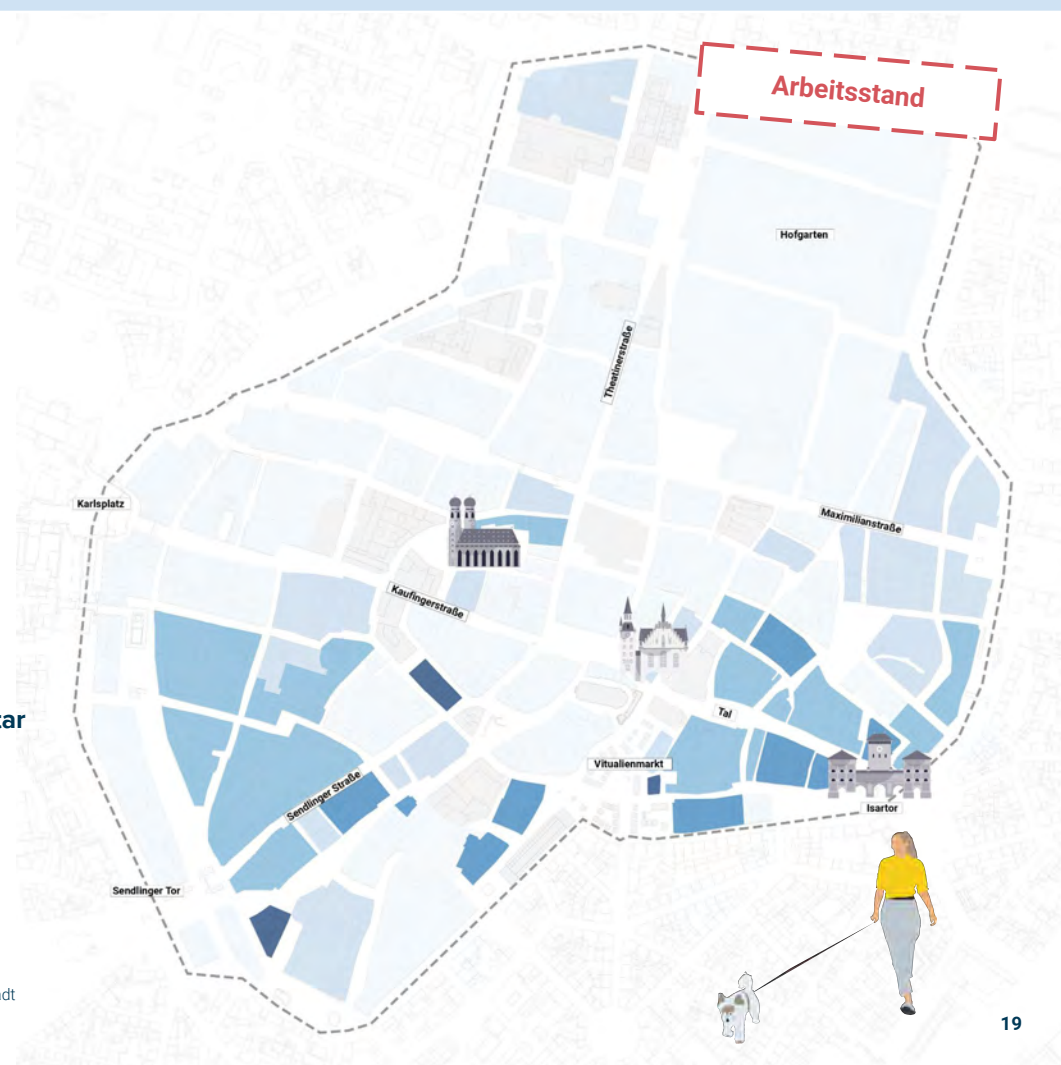
Insgesamt **8.702** Einwohnende
(Stand Ende 2022)



Einwohnende pro Hektar



Quelle: Mobilitätsreferat Landeshauptstadt
München, 2023



Stadtleben für alle!

Altstadt als Mittelpunkt des Einzelhandels

Die Altstadt ist nicht nur Heimatort ihrer Einwohner*innen, sondern auch geliebter und benötigter Ort für alle Münchner*innen.

Quelle: Referat für Stadtplanung und Bauordnung Stadtplanung -
Innenstadtkonzept, 2023



Stadtleben für alle!

Altstadt als Zentrum der Gesundheit

Die Altstadt ist Hot-Spot der medizinischen Versorgung mit über 500 Ärzte*innen in der Altstadt

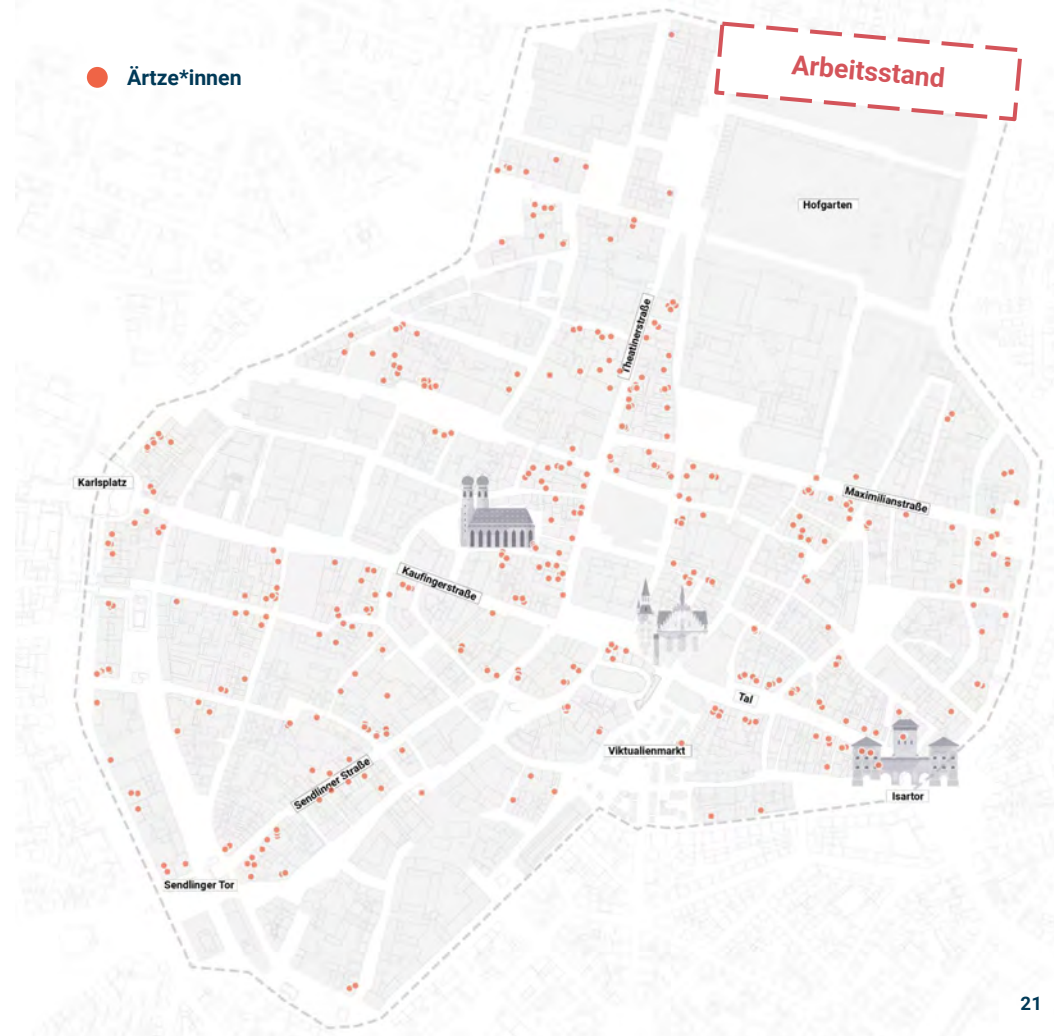
über

500

Ärzte*innen in der Altstadt



Quelle: Referat für Stadtplanung und Bauordnung Stadtplanung - Innenstadtkonzept, 2023



Stadtleben für alle!

Altstadt als Arbeits- und Lernort

100-Meter-Umgriff von Schulen bis Mittelstufe



In Altstadt und Lehel

2.350

Schüler*innen in der Altstadt

Quelle:
Bayerisches Staatsministerium für Unterricht und Kultus, 2023



Stadtleben für alle!

Altstadt als Zuhause, Arbeits- und Lernort: Handlungsbaukasten

01

**Straßen als
erweitertes
Wohnzimmer und
halbprivater
Grünraum und
Vorgarten**



02

**Straßen als Orte für
Sitzgelegenheiten im
Freien, Spiel-, Sport,-
und Bewegungs-
angebote**



03

**Straßen als Orte für
Meetings und
Mittagspausen**



04

**Straßen als
erweiterter Schulhof**



05

**Straßen als Zeichen
historischer und
baukultureller
Identität**

Handlungsbaukasten

Straßen als Orte für Sitzgelegenheiten im Freien





Arbeitsstand

3





**Öffentliche
Räume für alle!**

Öffentliche Räume für alle!

Grünflächen & Grüne Infrastruktur

Grünflächen

Karteninhalte aus Freiraumquartierskonzept

-  Bestand Grünfläche
-  Maßnahme: Neugestaltung Grünfläche
-  Maßnahme: Grüne Infrastruktur
-  Maßnahme: Punktuelle Grüne Infrastruktur

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



Öffentliche Räume für alle!

Grünflächen & Grüne Infrastruktur: Handlungsbaukasten

01

Neugestaltung von
Grünflächen

02

Erhalt, Pflege und
ggf. Aufwertung von
Grünflächen

03

Grüne Infrastruktur im
Straßenraum

04

Punktuelle grüne
Infrastruktur

05

Altstadtring als
Boulevard ausbauen

Öffentliche Räume für alle!



Plätze und Boulevards

Plätze und Boulevards

Bestand und Neugestaltung

Karteninhalte aus Freiraumquartierskonzept



-  Bestand Boulevards und Plätze
-  Maßnahme Boulevards und Plätze

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



Öffentliche Räume für alle!

Plätze und Boulevards: Handlungsbaukasten



01

Neugestaltung von
Plätzen und
Boulevards

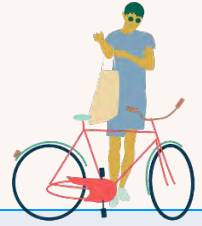
02

Erhalt, Pflege und
ggf. Aufwertung von
Plätzen und
Boulevards



03

Umgestaltung und
Aufwertung von
Plätzen und
Boulevards



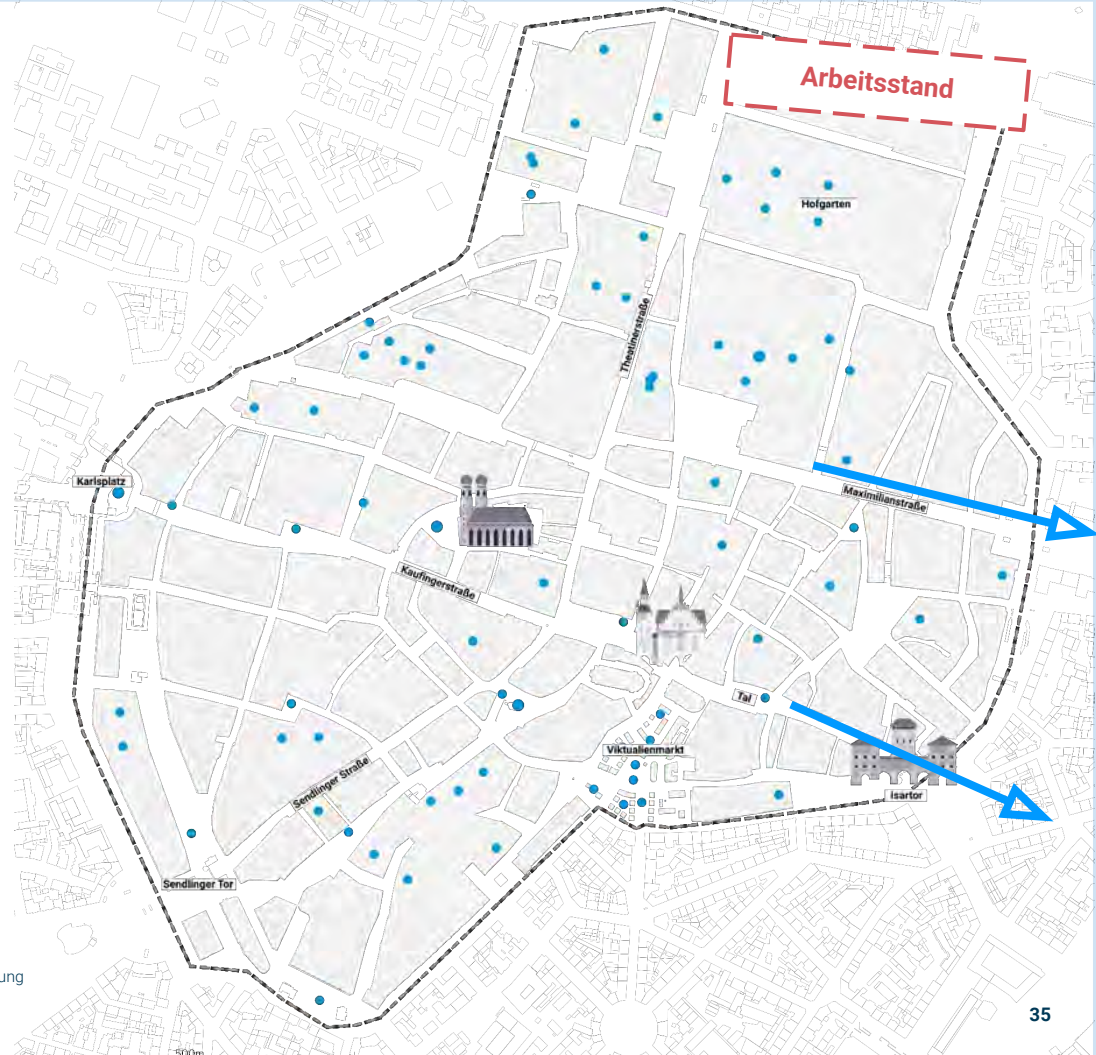
Öffentliche Räume für alle!

Blaue Infrastruktur

Wasserflächen und Brunnen

● Bestand Brunnen

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



Öffentliche Räume für alle!

Blaue Infrastruktur: Handlungsbaukasten



01



Öffnung Stadtbach
oder Wasserlauf

02

Integration blauer
Infrastruktur und
Verbesserung des
Regenwasser-
rückhaltevermögen

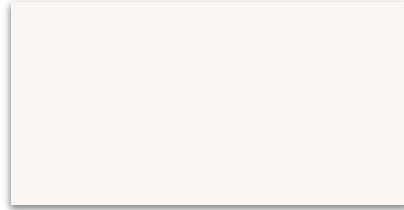
03

Bessere Verbindung
der Altstadt mit der
Isar



Arbeitsstand

10 Sekunden Reflexion





Arbeitsstand

4

**Mobilität
für alle!**

Altstadt zu Fuß

Mobilität für alle!

Altstadt zu Fuß



Zu schmale Gehwege und Übergänge entlang des Altstadttrings.



Fußgängerzonen sind voll von "frei laufenden" Kindern :)



Vielzahl von Konfliktbereichen zwischen Rad- und Fußverkehr.



Teilweise fehlende Gehwege in der Herzogspitalstraße

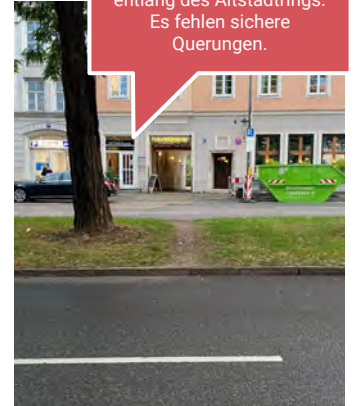


Autozentrischer Kurvenradius- Niveaugleiche Querungen könnten Fußgängerfreundlichkeit erheblich erhöhen



Arbeitsstand

Vielzahl von "Desire Lines" entlang des Altstadttrings. Es fehlen sichere Querungen.



Sehr breite autozentrische Straßenquerschnitte bei geringem Verkehrsaufkommen



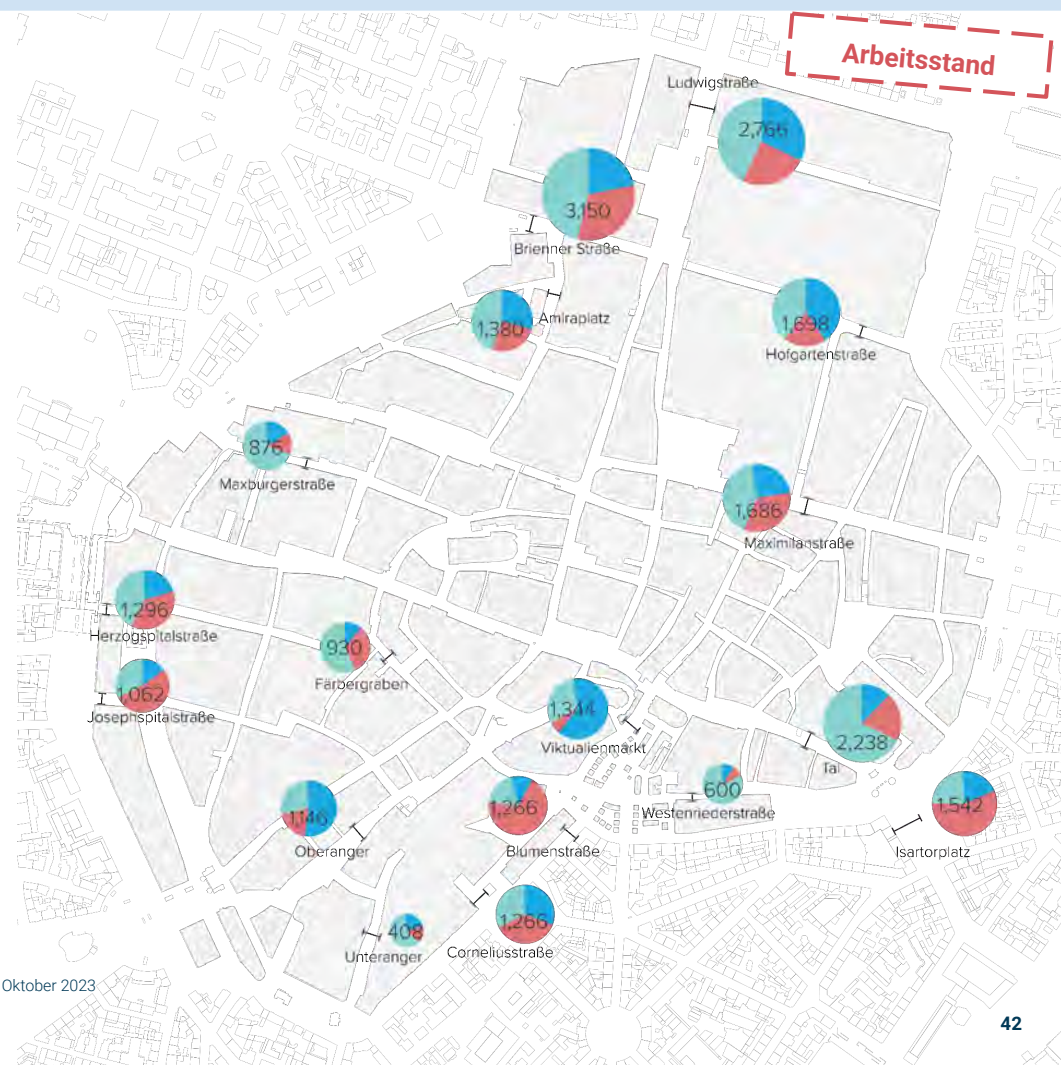
Mobilität für alle!

Modal Splits

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



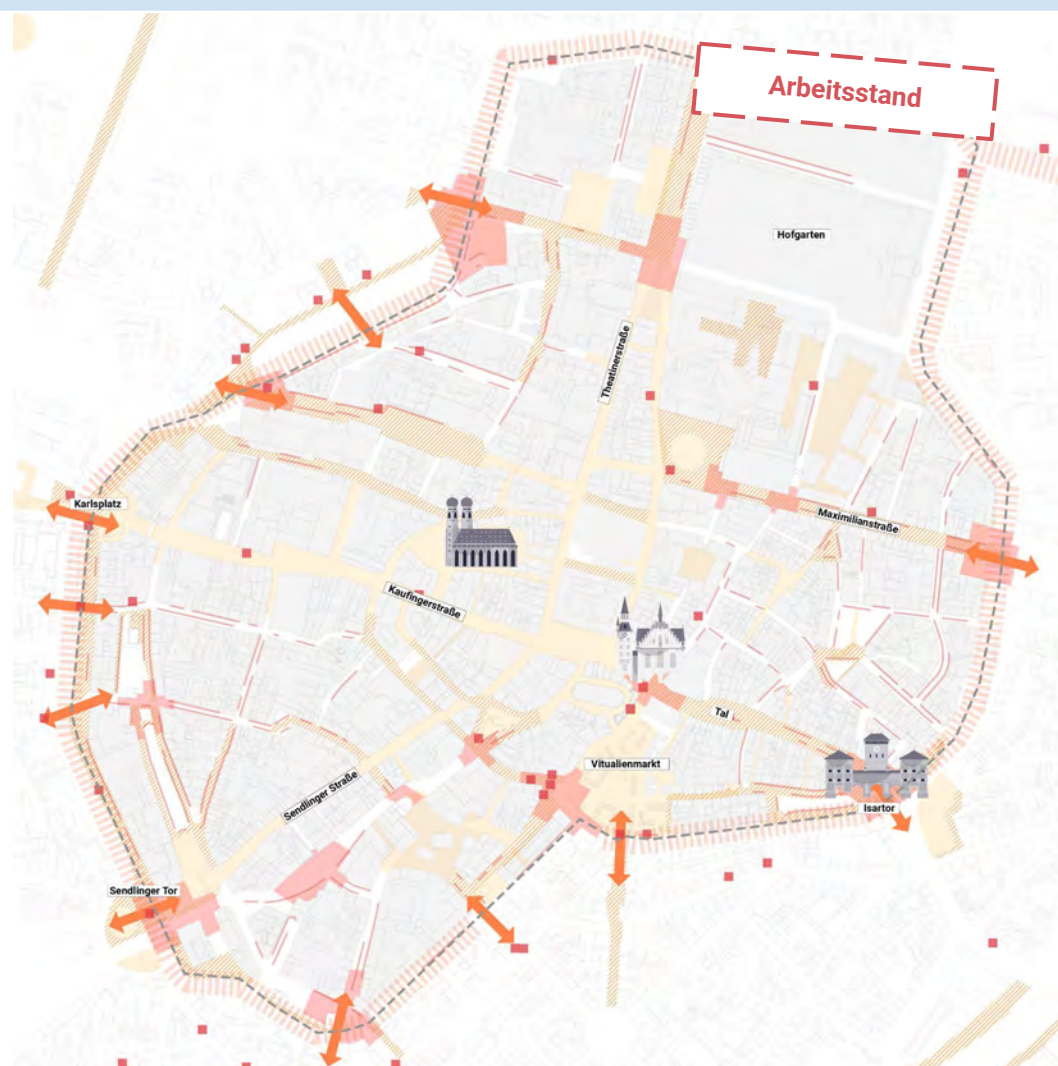
Quelle: Gehl, Stichprobenzählung im Oktober 2023



Altstadt zu Fuß!

Analysekarte Fußverkehr

-  Bestand Fußgängerzone
-  Aufwertungsbedürftige Bedingungen für Fußgänger*innen
-  Autozentrische, überdimensionierte Kreuzungen
-  Barriere Altstadtring
-  Dominanz des ruhenden Verkehrs im Straßenraum
-  Unfallorte mit Fußgänger*innen
-  Aufwertungsbedürftige Verbindung



Arbeitsstand

Mobilität für alle!

Altstadt zu Fuß: Handlungsbaukasten

01



Verbreiterung der Bürgersteige

02

Schaffung zusätzlicher Querungen



03

Fußgängerfreundliche Lichtsignalanlagen



04

Durchgehende niveaugleiche Bürgersteige

05

Erweiterung von Fußgängerzonen



Mobilität für alle!

Altstadt für Menschen mit Behinderung: Handlungsbaukasten



01

Strategische
Optimierung der
Anzahl und
Verortung von
Behindertenparkplät
ze

02

Reduktion von
Hindernisse im
Straßenbild

03

Schaffung
zusätzlicher
ÖPNV-Angebote
(Feinerschließung)

Mobilität für alle!

Altstadt zu Fuß: Handlungsbaukasten



Verbreiterung von Gehwegen, Kopenhagen



Durchgehende, niveaugleiche Bürgersteige, Kopenhagen



Durchgehende, niveaugleiche Bürgersteige, Kopenhagen

Altstadt zu Fuß!

Umsetzung Fußverkehr



Bestehende Boulevards und Plätze



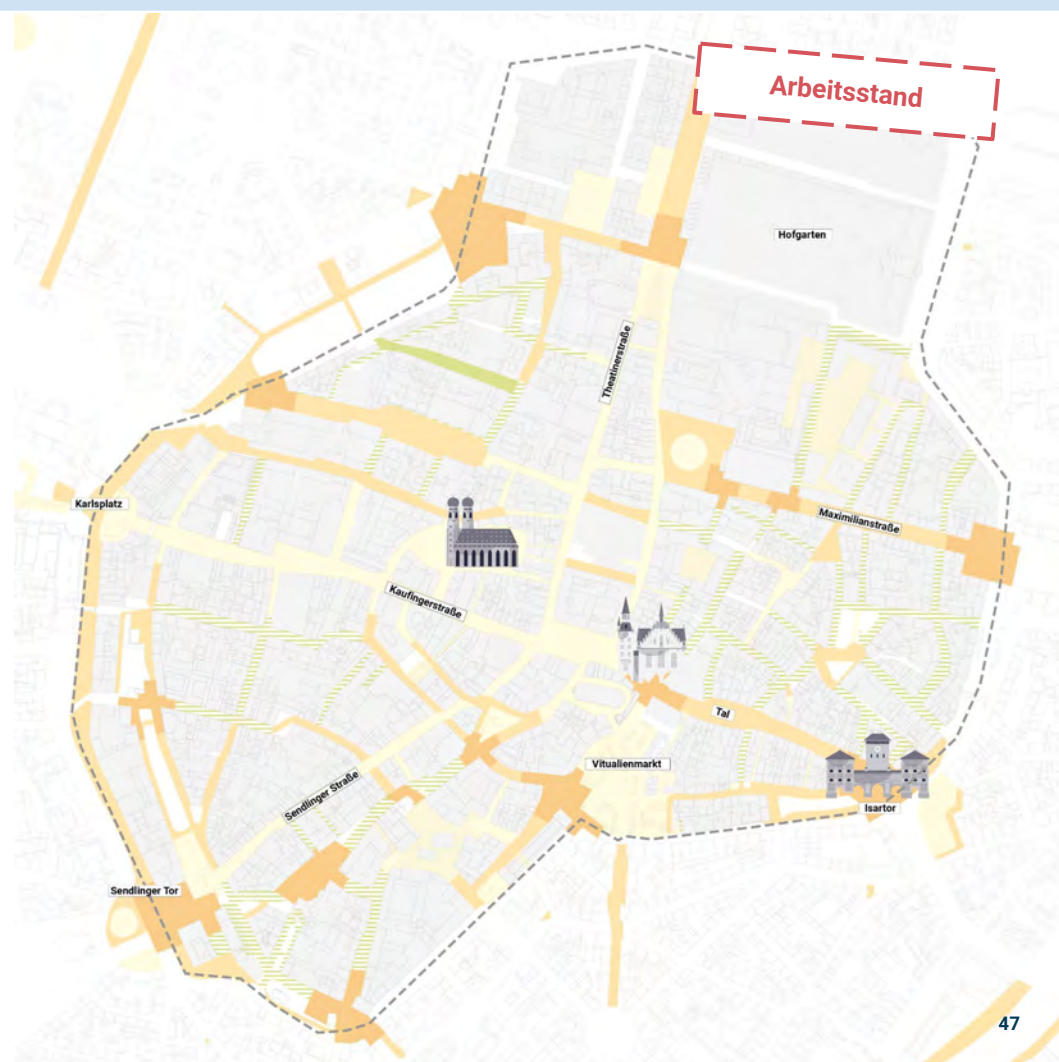
Priorisierung Fußverkehr (Erhöhung der Aufenthaltsqualität, Verbreitung von Gehwege, fußgängerfreundliche Lichtsignale, durchgehende niveaugleiche Gehwege,)



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

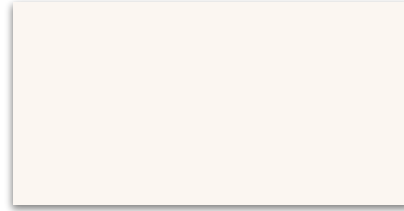


Umgestaltung von Knotenpunkten





10 Sekunden Reflexion



Das möchte ich gerne diskutieren!

Altstadt mit dem ÖPNV

Altstadt mit dem ÖPNV!

ÖPNV



Haltestellen mit wenig Platz zum warten und passieren



Unsichere Ein- und Ausstiegssituation für Tram-Nutzende

Arbeitsstand



Die Prachtstraße Münchens: Die Aufenthaltsqualität für ÖPNV-Nutzende ist aufwertungsbedürftig



Omnipräsenz von Taxiständen an Orten mit hohem städtebaulichen Wert

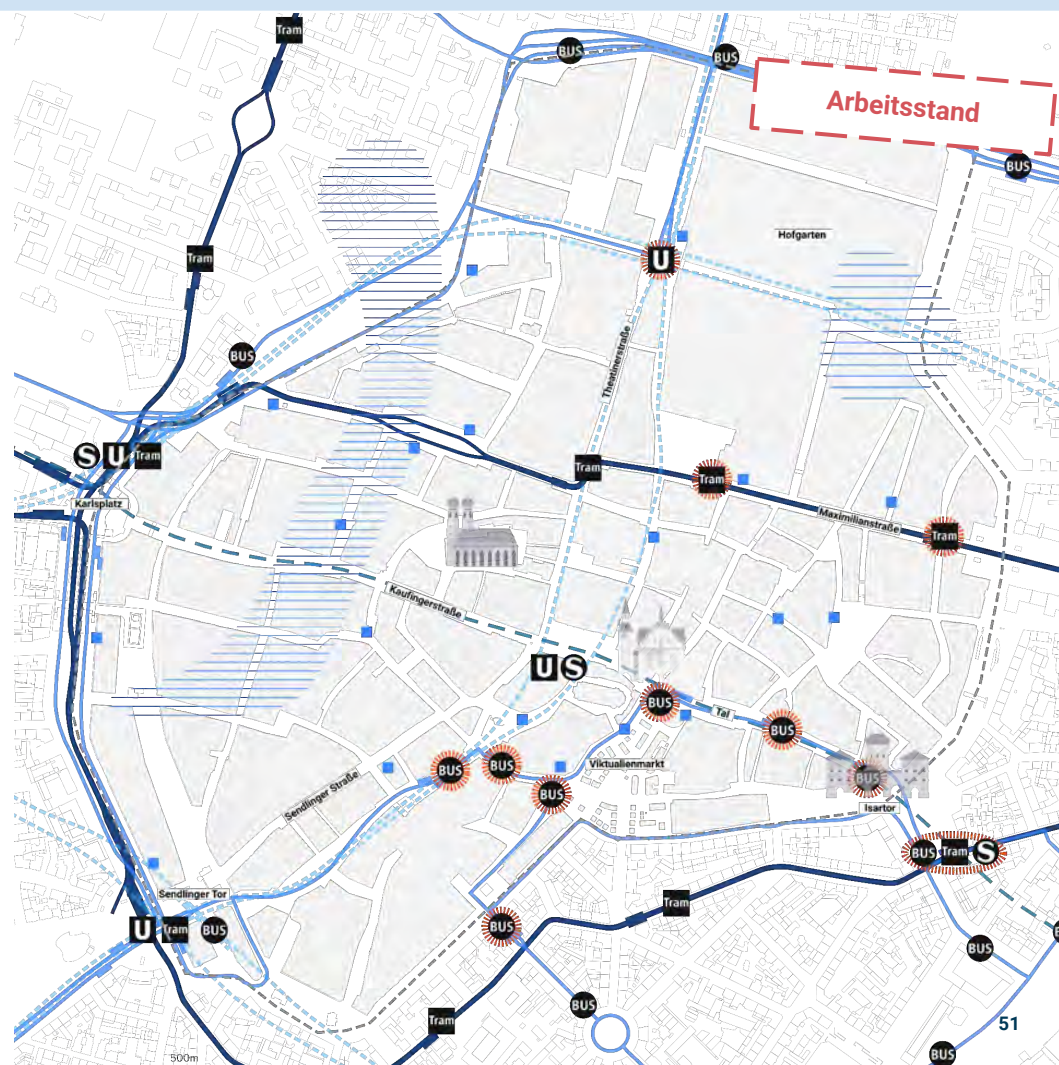


Sehr gute übergeordnete ÖPNV-Anbindung in der Altstadt



Altstadt mit dem ÖPNV!

Analysekarte ÖPNV

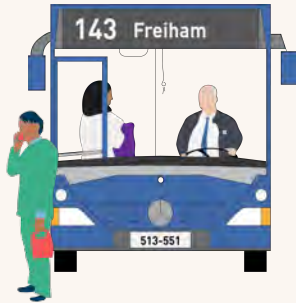


Quelle: Mobilitätsreferat Landeshauptstadt München, Analysen zu Stationsumfeld und Laufdistanzen durch Gehl, 2024

Arbeitsstand

Mobilität für alle!

Altstadt mit Bus, Bahn und Taxi: Handlungsbaukasten



01

Aufwertung von
Stationen und des
Umfelds

02

Reduktion der
Konflikte zwischen
Radverkehr und
ÖPNV-Nutzer*innen

03

Schaffung
zusätzlicher
ÖPNV-Angebote
(Shuttle in
Fußgängerzonen)

Testphase
startet am
24. Juli!

04

Optimierte
Lokalisierung von
Taxiständen,
Wartebereichen und
Abholbereichen
(Curbmanagement)

Mobilität für alle!

Schaffung zusätzlicher ÖPNV-Angebote



Mikrobuslinie:


- Kostenfrei
- 24.07.-18.10.2024 (90 Tage), 8-22 Uhr
- Ringlinie ca. im 10-Minuten-Takt

Rikscha

- Kostenfrei
- 24.07.-18.09.2024 (60 Tage), 7-24 Uhr
- On-Demand innerhalb des Altstadttrings
- 4 Rikschas + 1 Rollstuhlrikscha

Altstadt mit dem ÖPNV!

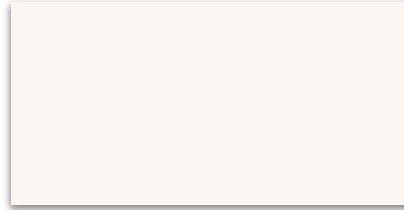
Umsetzung ÖPNV

-  Buslinie Bestand
-  Tramlinie Bestand
-  Test-Route Mikrobuss
-  Potentielle Optimierung der Lage der Taxisstände
-  Aufwertung von Station und des Umfelds
-  Mikrobuss Station



Arbeitsstand

10 Sekunden Reflexion



Das möchte ich gerne diskutieren!

Altstadt mit dem Rad

Mobilität für alle!

Fahrradinfrastruktur



Fahrräder abstellen verboten?



Aufgrund mangelnder sicherer Abstellmöglichkeiten blockieren Räder wertvollen Stadtraum



Rücksichtsloses Verhalten von Radfahrenden oder unklare Raumaufteilung führt zu Konflikten



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



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



Arbeitsstand

Die bestehende Radinfrastruktur endet im fließenden Verkehr am Isartor.



Am Odeonsplatz ist die Verkehrssituation für alle Teilnehmenden stressig.

Viele Menschen fahren Rad, es gibt nur kaum bis keine Daten.

Altstadt mit dem Rad!

Analysekarte Rad

-  Sehr schlechte Radinfrastruktur
-  Schlechte Radinfrastruktur
-  Mittlere Radinfrastruktur
-  Radverkehr im Mischverkehr
-  Konfliktbereiche Rad- und Fußverkehr
-  Gefährliche / Gefühlt Unsichere Kreuzungen
-  Unfallorte mit Radfahrer*innen
-  noch nicht kartiert Fehlende Radabstellanlagen ("Wildes Parken")



Arbeitsstand

Mobilität für alle!

Altstadt mit Rad und anderer Mikromobilität: Handlungsbaukasten

01

Bessere Bedingungen für den Radverkehr:

- A. Geschützte Radinfrastruktur
- B. Schnelle und hochwertige Radverbindungen
- C. Sichere Kreuzungen
- D. Fahrradstraßen
- E. Öffnung von Einbahnstraßen für Radverkehr

02

Bessere Abstellbedingungen für Fahrräder:

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

03

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



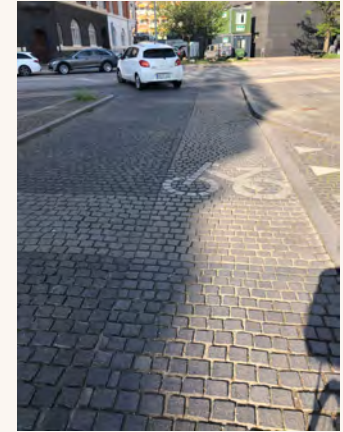
04

Verkehrsberuhigung von Radverkehr in Konfliktbereichen mit Fußverkehr und ÖPNV-Nutzenden



Mobilität für alle!

Altstadt mit Rad und anderer Mikromobilität: Handlungsbaukasten



Radweg über belebten Platz, Kopenhagen

Fahrradstraße Argentinierstraße, Wien

Radweg durch Fußgängerzone, Stockholm

Mobilität für alle!

So sicher sollte man sich auf dem Radweg fühlen...



Arbeitsstand

Mobilität für alle!

...es muss aber auch Verkehrsberuhigung für Radfahrende geben



Radverkehr gegen die Einbahnstraße
Herzogspital Str. (nur in Teilen der Straße erlaubt)



Verkehrsberuhigung für Radfahrer, kombiniert
mit modalem Filter, Kopenhagen



Verkehrsberuhigung für Radfahrer, Kopenhagen



Verkehrsberuhigung für Radfahrer, Kopenhagen












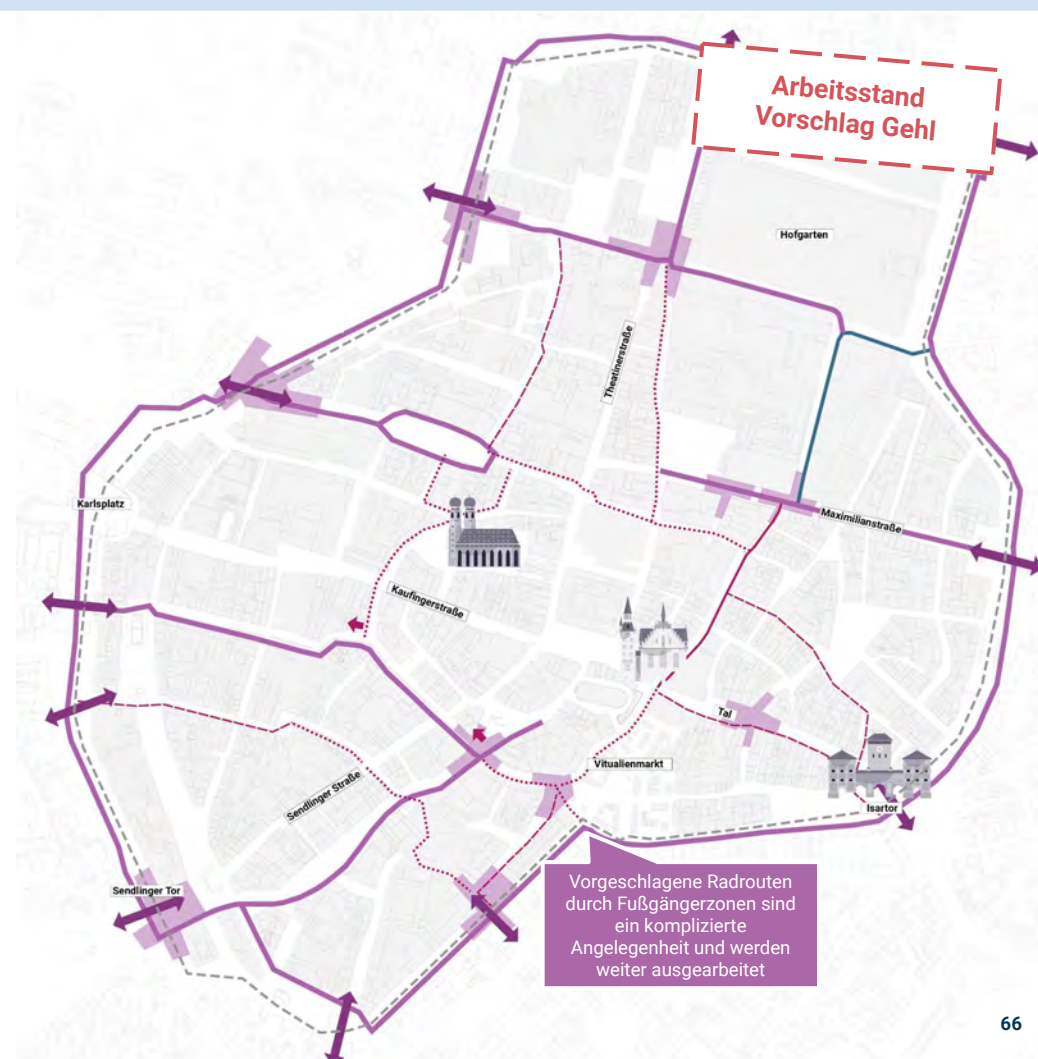
Arbeitsstand

Halmtorvet, Kopenhagen

Altstadt mit dem Rad!

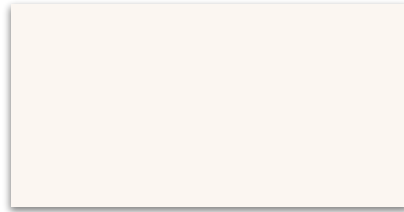
Umsetzung Radverkehr & Mikromobilität

-  Schaffung geschützter Radwege (in beide Richtungen oder eine Richtung bei Einbahnstraßen)
-  Fahrradstraße
-  Radroute im Mischverkehr (Hohe Verkehrsberuhigung)
-  Radroute durch Fußgängerzone
-  Öffnung von Einbahnstraße für Radverkehr
-  Umgestaltung / Entschärfung Knotenpunkt
-  Bessere Abstellbedingungen für Fahrräder
-  Mobilitätsstationen
-  Bessere Verbindung mit Umgebung



Arbeitsstand

10 Sekunden Reflexion



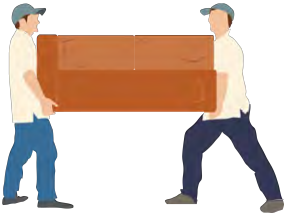
Das möchte ich gerne diskutieren!

Güter und Waren in der Altstadt

Güter und Waren in der Altstadt

Logistik in der Altstadt

Eindrücke des Status Quo



Ausgewiesene Ladezonen werden wenig bis nicht angenommen.



Arbeitsstand

Das kurz auf dem Gehweg stehen (zu ausgewiesenen Lieferzeiten) wird geduldet.

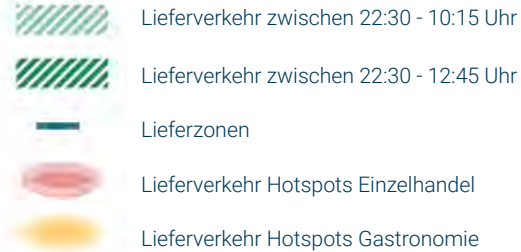


Handwerker*innen und Lieferanten stehen rings um das historische Isartor.

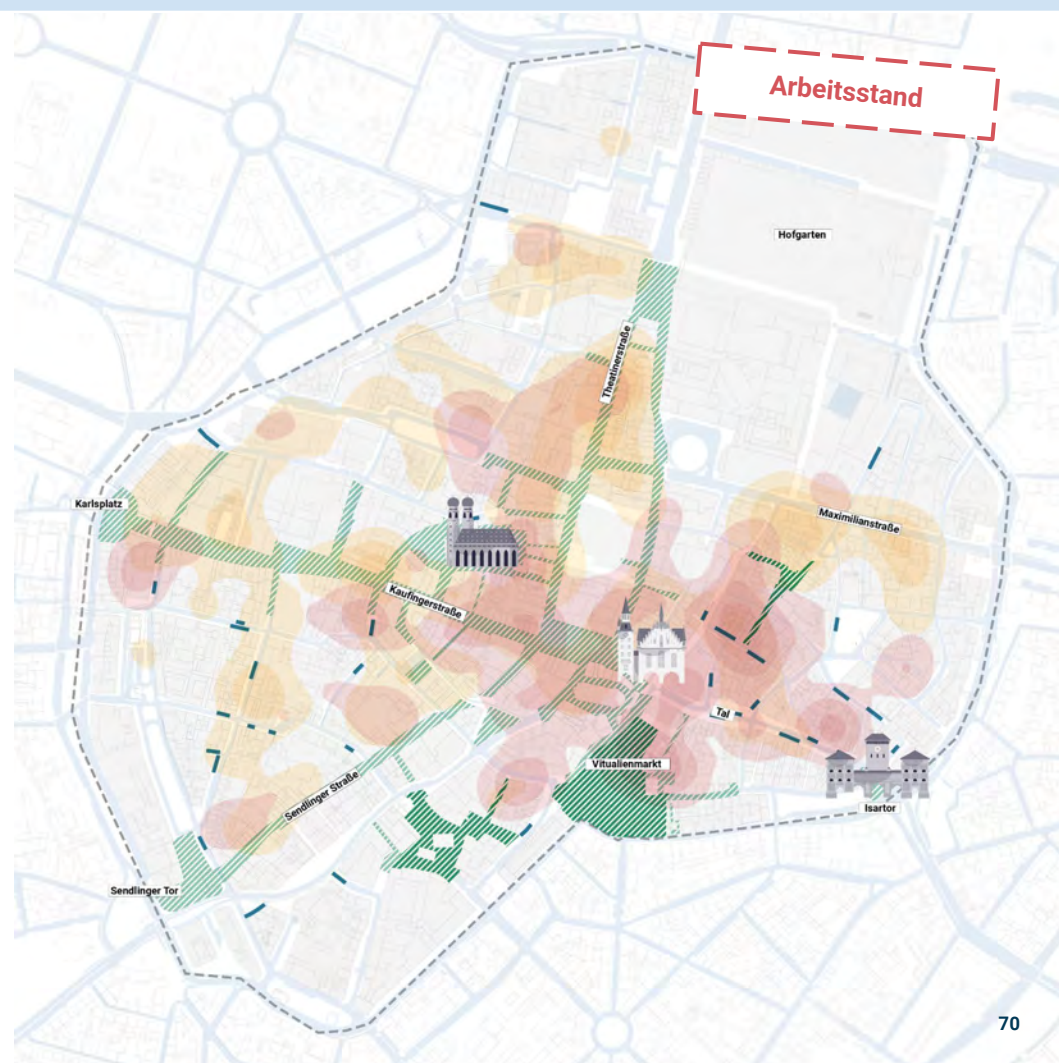


Güter und Waren in der Altstadt

Analysekarte Logistik



Quelle: Gehl Kartierung



Güter und Waren in der Altstadt

Logistik in der Altstadt: Handlungsbaukasten

Arbeitsstand



01

Optimierung der
Lieferzeiten

02

Erhöhung von
Lade-/Flexzonen

03

Last-Mile-Logistik
und Konzepte für
kleinere Fahrzeuge

04

Konzepte für
Fahrradlogistik

05

Handwerkerhubs

06

Optimierung von
Paketstationen

Altstadt mit dem Auto *Fahren*

Mobilität für alle!




Unübersichtliche und vielfältige Beschilderung in der Altstadt

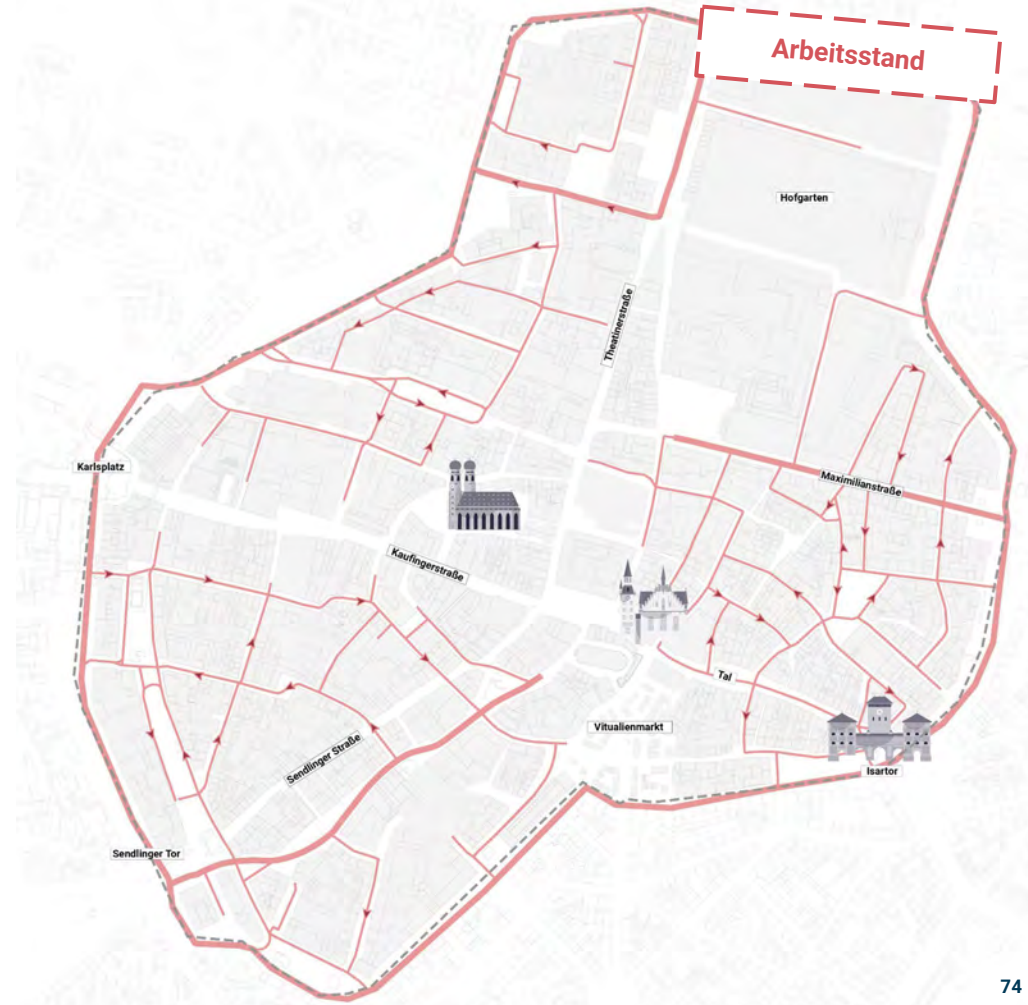


Mobilität für alle!

Fahren in der Altstadt

Aktueller Verkehrsplan (Bestand)





-  Sammelstraße (50 km/h)
-  Erschließungsstraße (30km/h)
-  Einbahnstraße

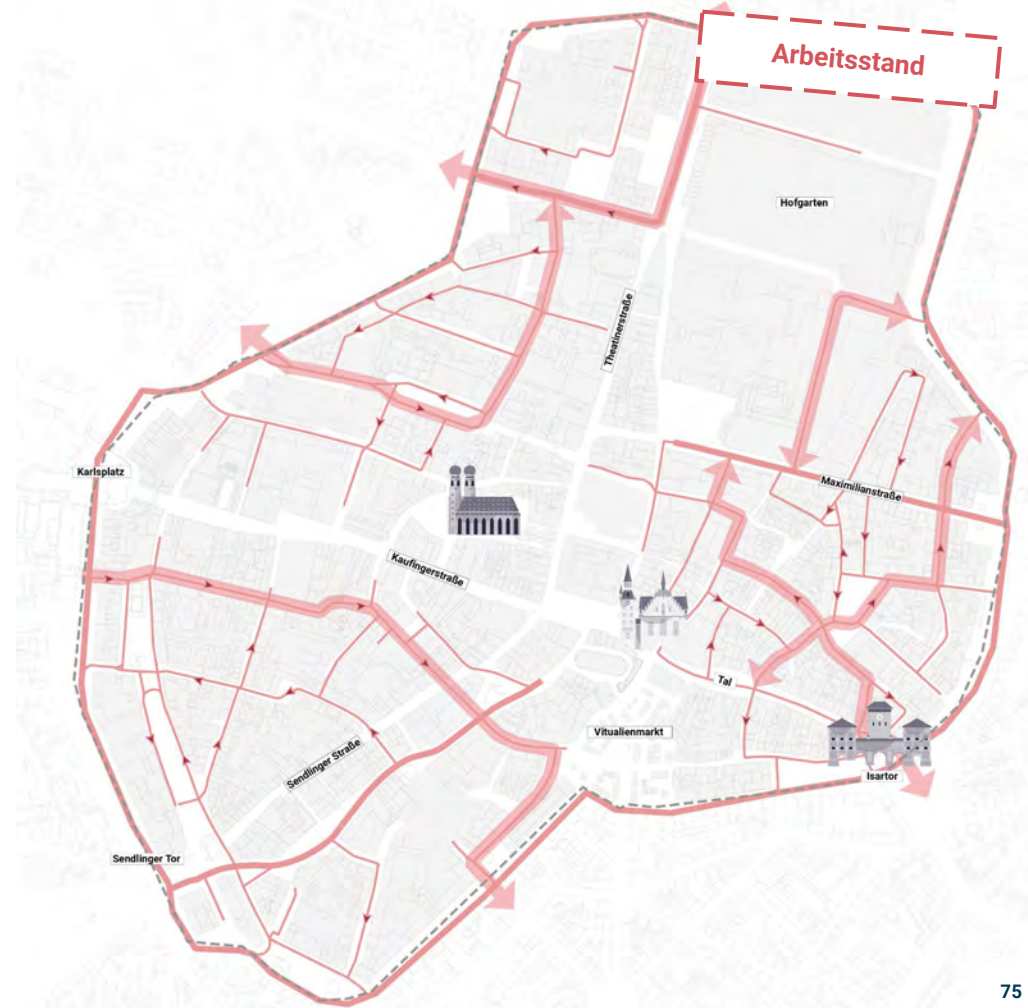


Mobilität für alle!

Fahren in der Altstadt

Aktueller Verkehrsplan (Bestand)

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



Mobilität für alle!

Altstadt mit dem Auto: Handlungsbaukasten - *Fahren*

01

Reduktion der
Straßentypen,
Vereinfachung des
Beschilderungskonze
ptes

02

Anpassung des
Verkehrskonzepts

03

Schaffung von
modalen Filtern
(mit Extras)



Altstadt für alle!

Vereinfachen der Beschilderung

Bezeichnung der Zone im Alltag / Umgangssprache

Verkehrszeichen / Zusatzzeichen gemäß StVO

Hinweise zum Verhalten und Nutzen

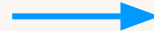


Arbeitsstand

Altstadt für alle!

Altstadtzone

Unser Vorschlag



StVO.-Konform



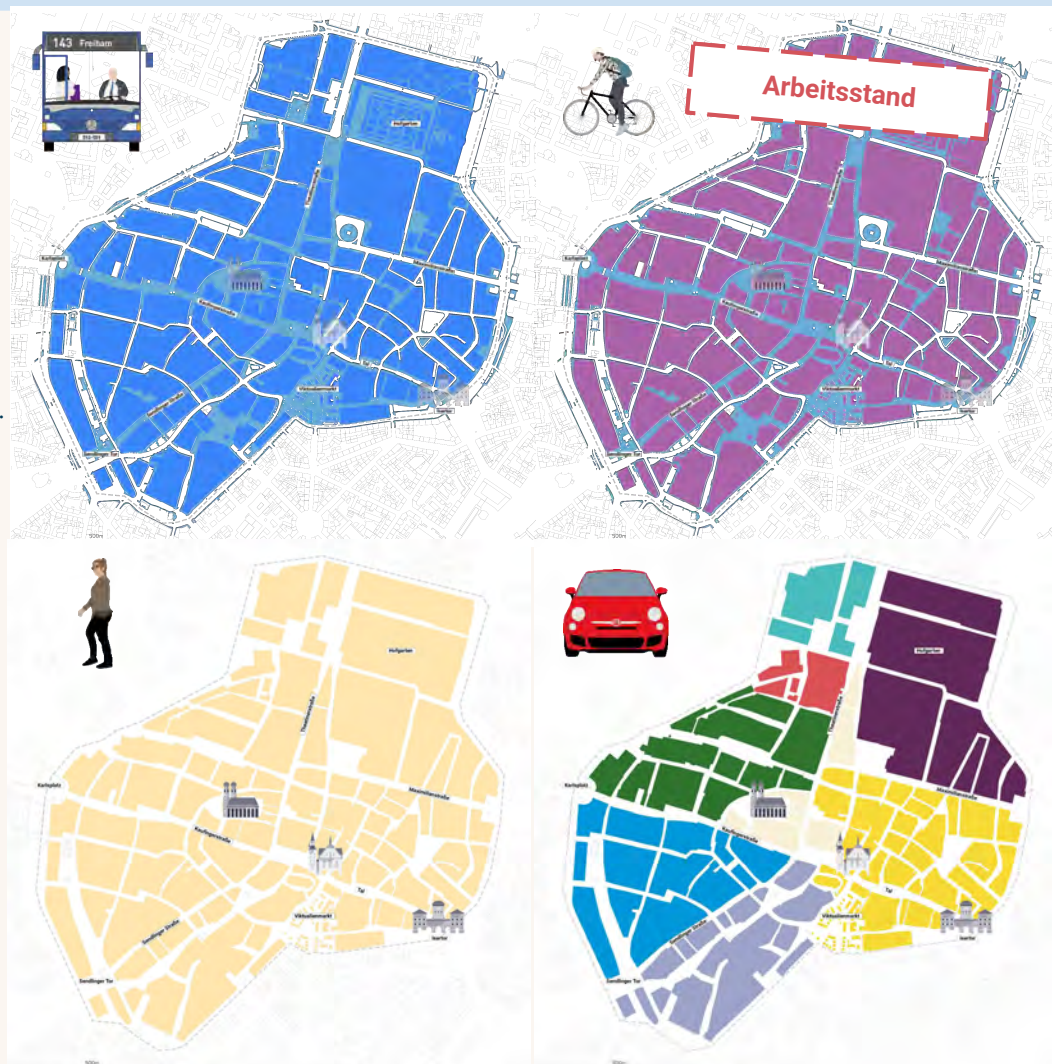
Mobilität für alle!

Anpassung des Verkehrskonzepts

- Optimierung des Verkehrskonzepts für Autos in der Altstadt.
- Das heißt: Es ist nicht möglich mit dem Auto von der einen Kammer in die andere zu fahren (mit Ausnahmen: Rettungswagen, ÖPNV, Taxi, Straßenreinigung)

Zweck:

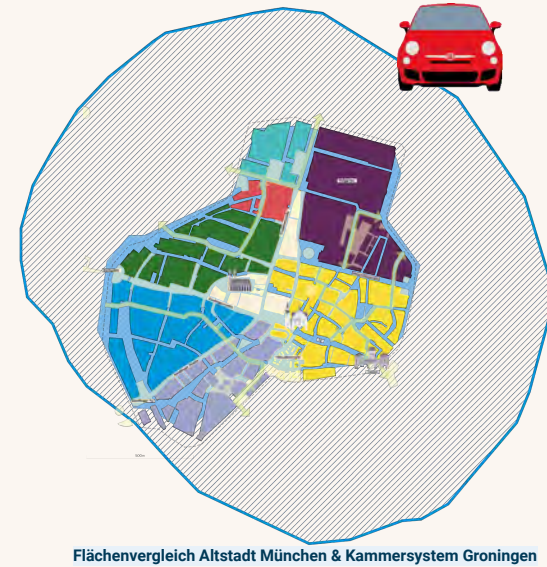
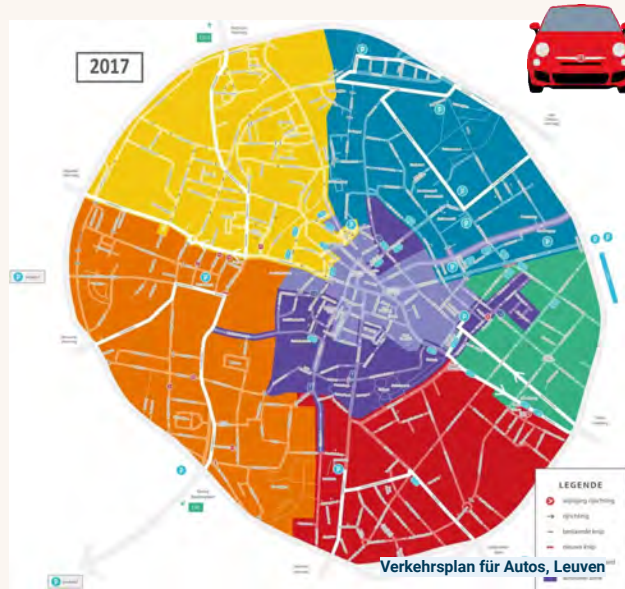
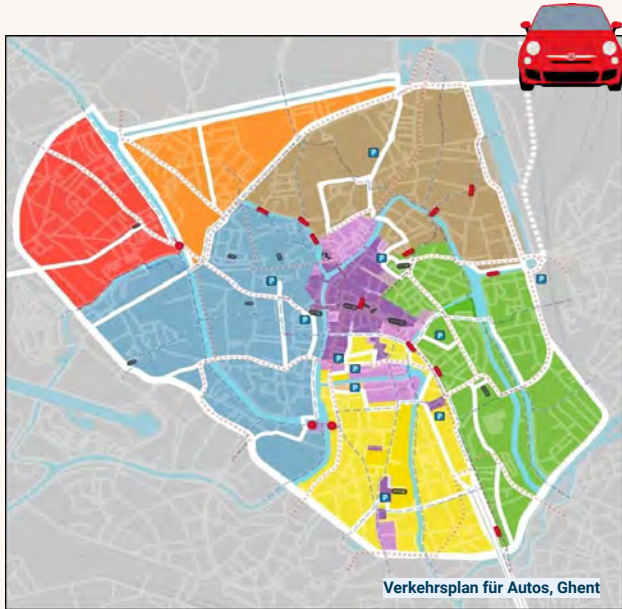
- Erreichbarkeit mit dem Auto gewährleisten
- Möglichst kurze, direkte Wege zu Parkhäusern
- Durchgangsverkehr reduzieren
- Nachhaltigen Verkehr fördern
- Schaffung besserer öffentlicher Räume durch Reduzierung des Autoverkehrs, des Volumens und der Zugangsmöglichkeiten



Arbeitsstand

Mobilität für alle!

Altstadt mit dem Auto: Handlungsbaukasten



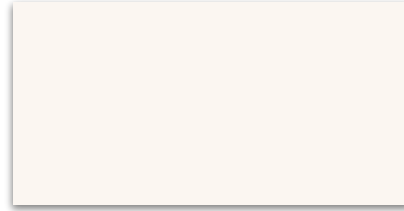
Mobilität für alle!

Altstadt mit dem Auto: Handlungsbaukasten - Modale Filter





10 Sekunden Reflexion



Das möchte ich gerne diskutieren!



Arbeitsstand

5

Synthese

Altstadt für alle!

Fußverkehr & Aufenthaltsqualität



Bestehende Boulevards und Plätze



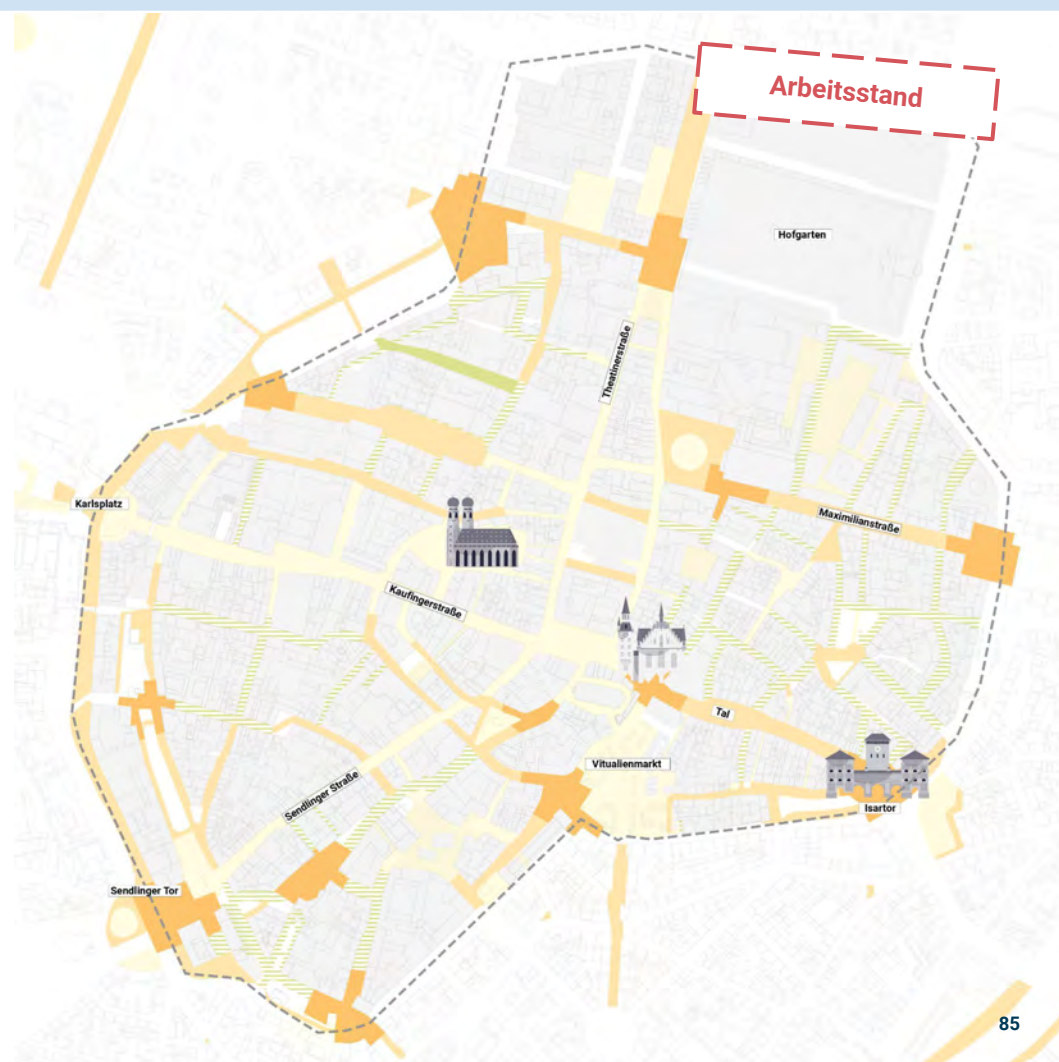
Priorisierung Fußverkehr & Erhöhung der Aufenthaltsqualität
(Verbreiterung von Gehwegen, fußgängerfreundliche Lichtsignale, durchgehende niveaugleiche Gehwege,)



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



Umgestaltung von Knotenpunkten



Altstadt für alle!

...und mehr Grün











-  Bestand Grünfläche
-  Maßnahme: Neugestaltung Grünfläche*
-  Maßnahme: Grüne Infrastruktur*
-  Maßnahme: Punktuelle Grüne Infrastruktur*
-  Bestehende Boulevards und Plätze
-  Priorisierung Fußverkehr & Erhöhung Aufenthaltsqualität
-  Verbesserung für Fußverkehr
-  Umgestaltung von Knotenpunkten

*Maßnahmen aus Freiraumquartierskonzept Innenstadt
(Referat für Stadtplanung und Bauordnung Stadtplanung /
Grünplanung)



Altstadt für alle!

...und ÖPNV

-  Buslinie Bestand
-  Tramlinie Bestand
-  Testlauf Mikrobus Sommer 2024
-  Optimierung der Lage der Taxisstände
-  Aufwertung von Station und des Umfelds
-  Mikrobus Station
-  Bestand Grünfläche
-  Maßnahme: Neugestaltung Grünfläche*
-  Maßnahme: Grüne Infrastruktur*
-  Maßnahme: Punktuelle Grüne Infrastruktur*

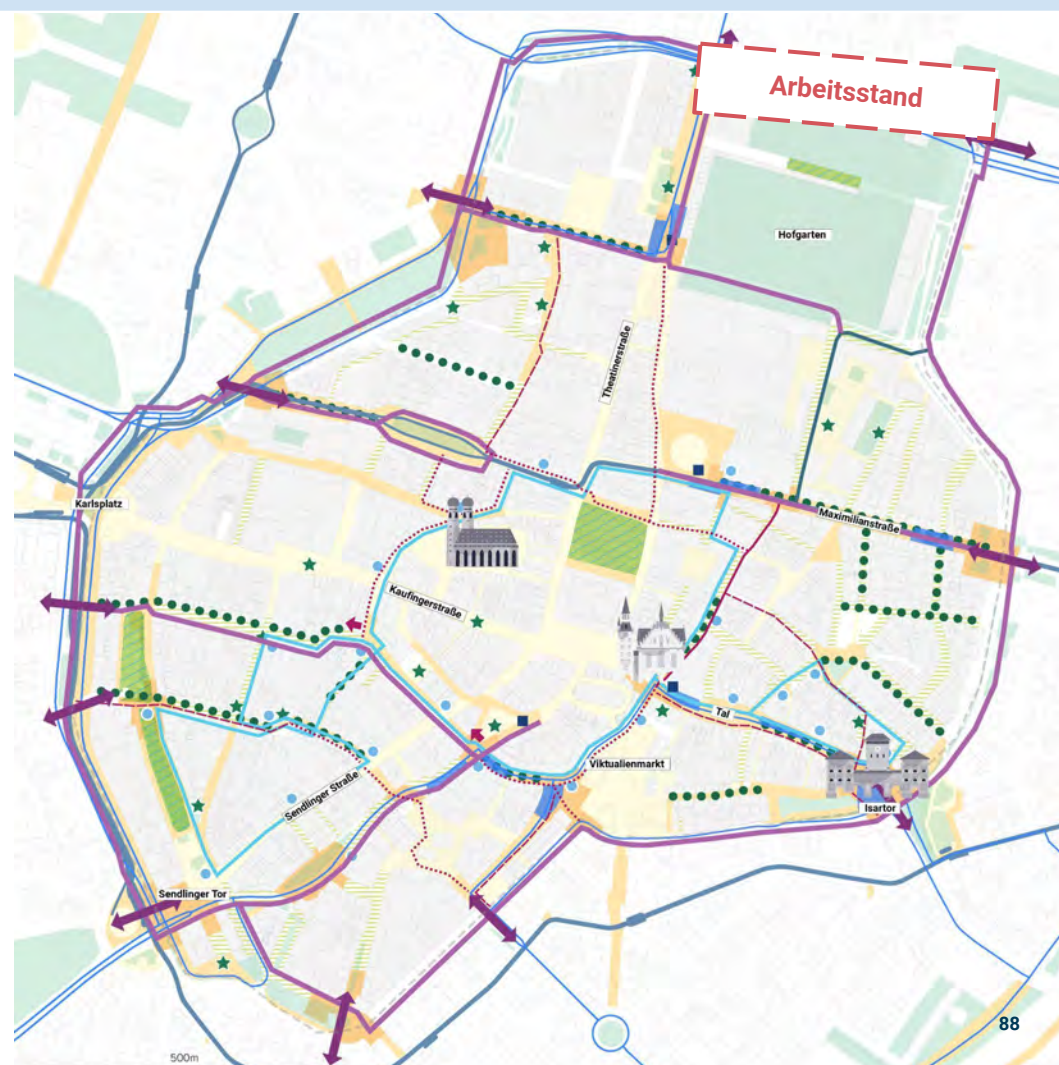
*Maßnahmen aus Freiraumquartierskonzept Innenstadt
(Referat für Stadtplanung und Bauordnung Stadtplanung /
Grünplanung)



Altstadt für alle!








...und Radverkehr

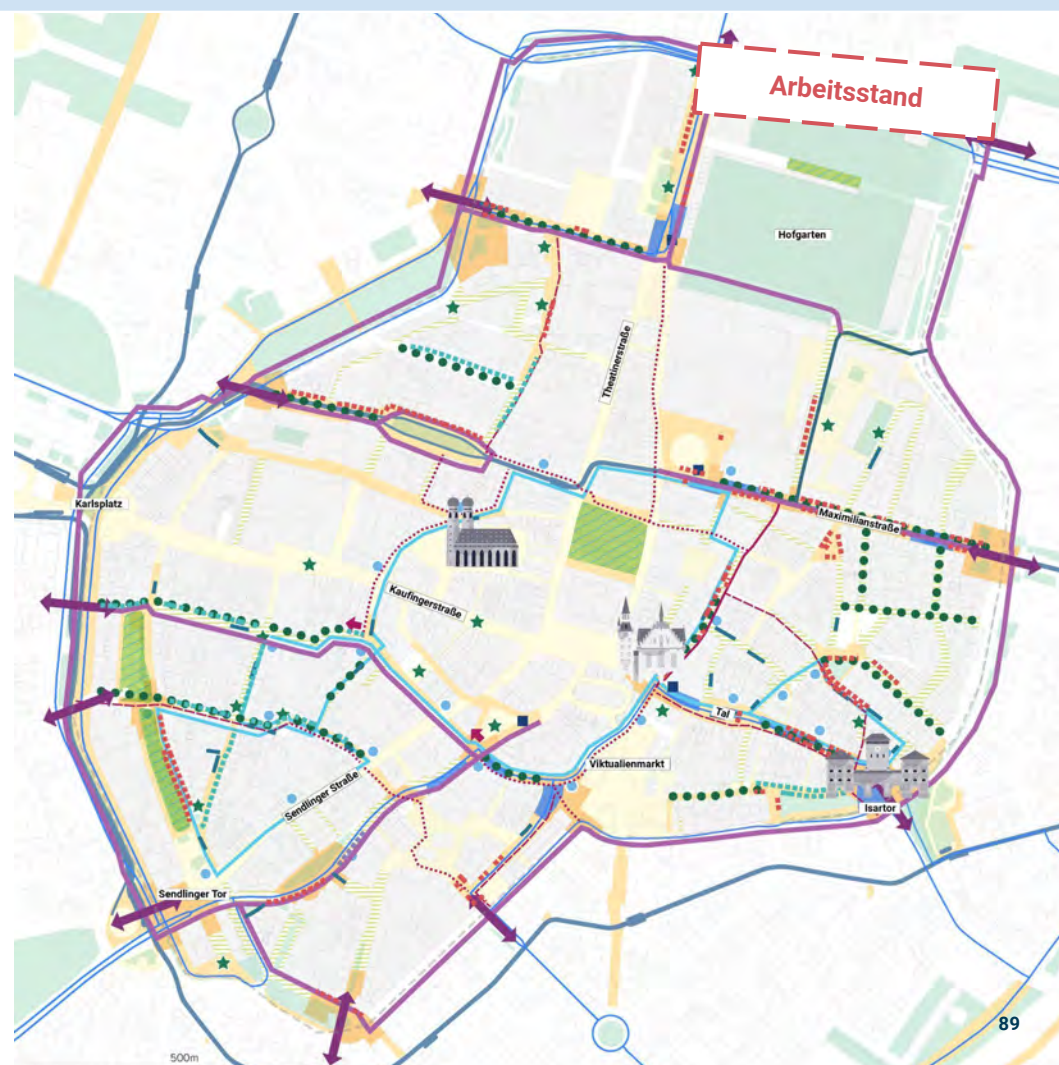
-  Schaffung geschützter Radwege
-  Fahrradstraße
-  Radroute im Mischverkehr (Verkehrsberuhigung)
-  Radroute durch Fußgängerzone
-  Öffnung von Einbahnstraße für Radverkehr
-  Bessere Verbindung mit Umgebung
-  Buslinie Bestand
-  Tramlinie Bestand
-  Testlauf Mikrobus Sommer 2024
-  Optimierung der Lage der Taxistände
-  Aufwertung von Station und des Umfelds
-  Mikrobus Station



Altstadt für alle!

...und Ladezonen

-  Schaffung geschützter Radwege
-  Fahrradstraße
-  Radroute im Mischverkehr (Verkehrsberuhigung)
-  Radroute durch Fußgängerzone
-  Öffnung von Einbahnstraße für Radverkehr
-  Bessere Verbindung mit Umgebung
-  Bestehende Ladezonen



Altstadt für alle!

...und Erreichbarkeit für Logistik, Anwohnende, Autos

-  Stadtstraße
-  Altstadt-Zone
-  Kommunaltrasse
-  Schaffung geschützter Radwege
-  Fahrradstraße
-  Radroute im Mischverkehr (Verkehrsberuhigung)
-  Radroute durch Fußgängerzone
-  Öffnung von Einbahnstraße für Radverkehr
-  Bessere Verbindung mit Umgebung



Altstadt für alle!

Fazit: Begrenzter Raum und vielseitige Ansprüche

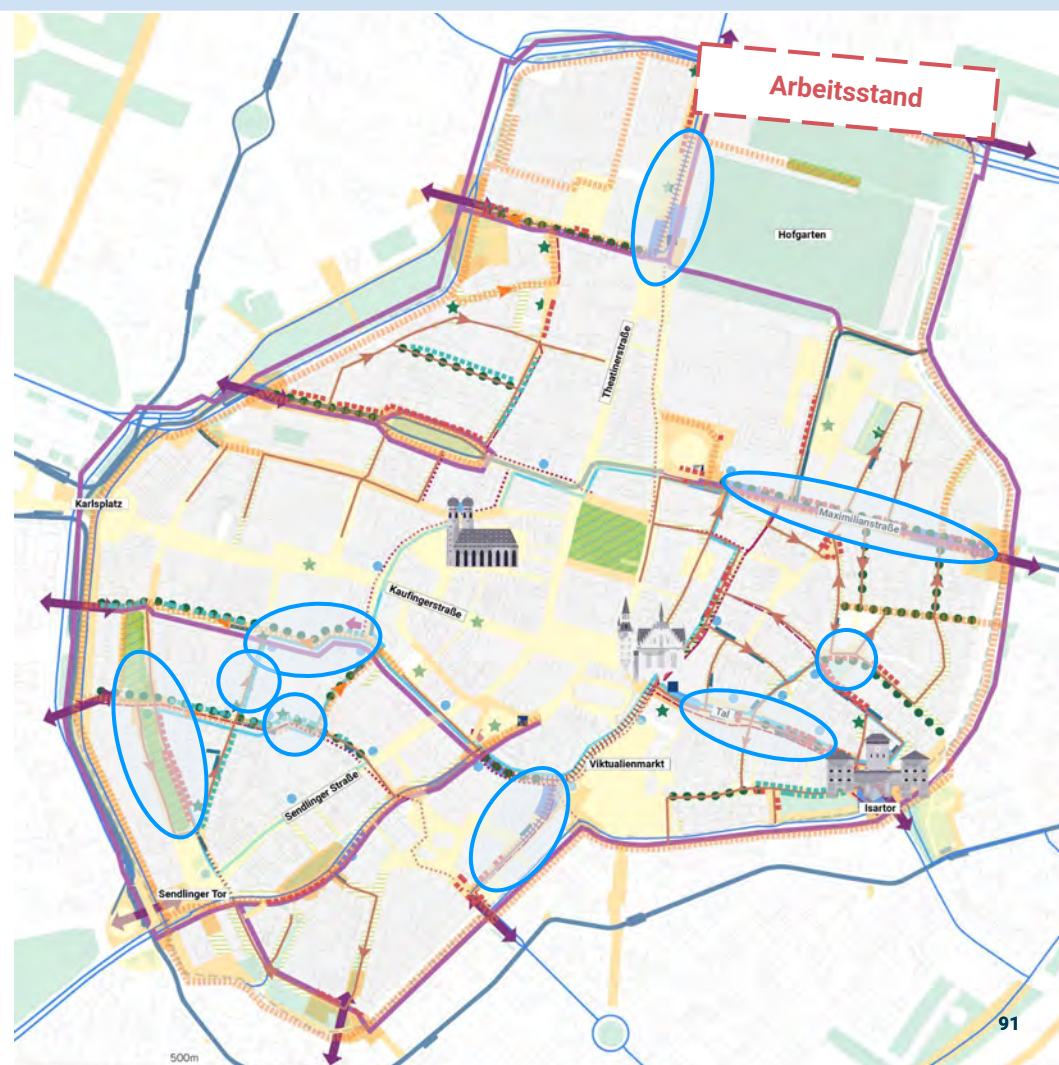
Überlagerung von unterschiedlichen Nutzungsansprüchen im Straßenraum bei begrenzten Raum.



Hot Spots mit Vielzahl von Nutzungsansprüchen

Was nun?

Gezielte Anpassungen von Parkplätzen auf der Straße sind *das* Instrument, um den Platzbedarf für (andere) Verbesserungen zu decken



Altstadt mit dem Auto *Parken*

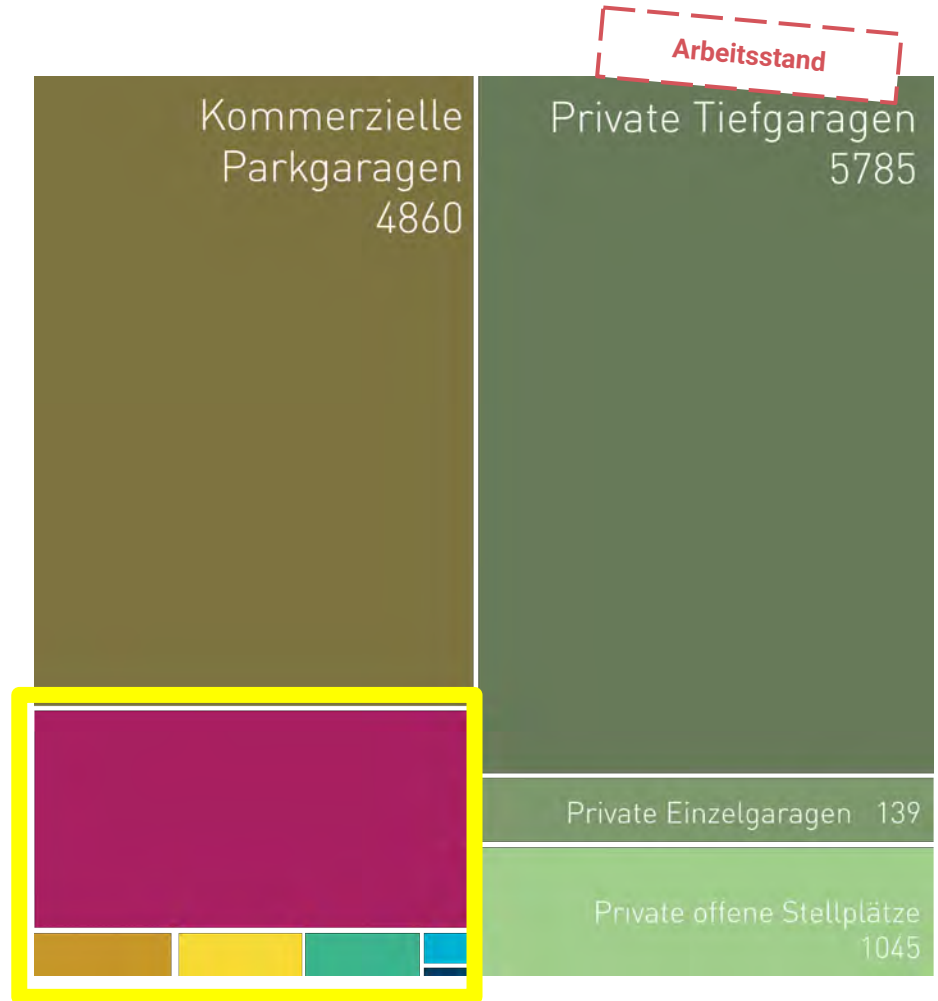
Mobilität für alle!

Parken in der Altstadt Angebot

13.809 Parkplätze

Parkplätze im
öffentlichen Raum
1.980

Quelle: Mobilitätsreferat Landeshauptstadt München



Mobilität für alle!

Parken im öffentlichen Raum Angebot

Straßenstellplätze nach Zielgruppe









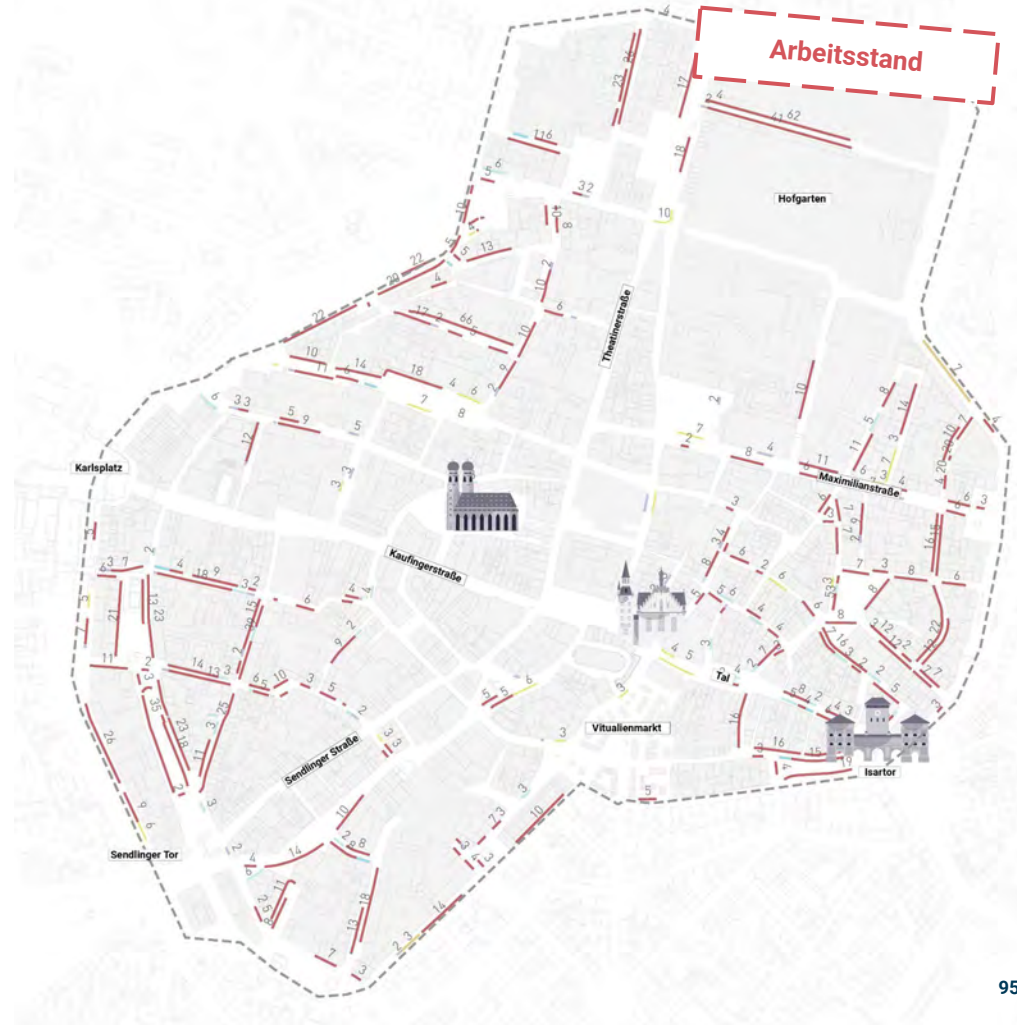
Quelle: Mobilitätsreferat Landeshauptstadt München

Mobilität für alle!

Parken im öffentlichen Raum : Angebot

Gesamtzahl von Parkplätzen: **1.980**

-  Gebührenpflichtig oder für Anwohnende (1.641)
-  E-Ladestation (30)
-  Behindertenstellplätze (81)
-  Lieferzone (112)
-  Taxi (106)
-  Bus (10)



Mobilität für alle!

Parken im öffentlichen Raum Nachfrage (Ausnahmegenehmigung)

1.083 Anwohnerparkausweise

(3-24 Monate, in der Altstadt (8.702 Einwohner*innen))

Quelle: Mobilitätsreferat Landeshauptstadt München

Weitere Nutzergruppen mit Ausnahmegenehmigungen:
Handwerker*innen, Handelsvertreter*innen, Soziale Dienste,
Behörden, Ärzt*innen,

Arbeitsstand



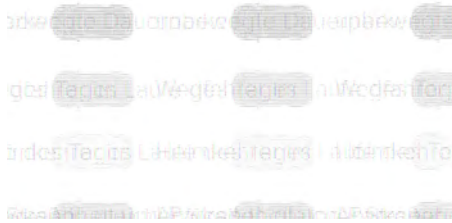
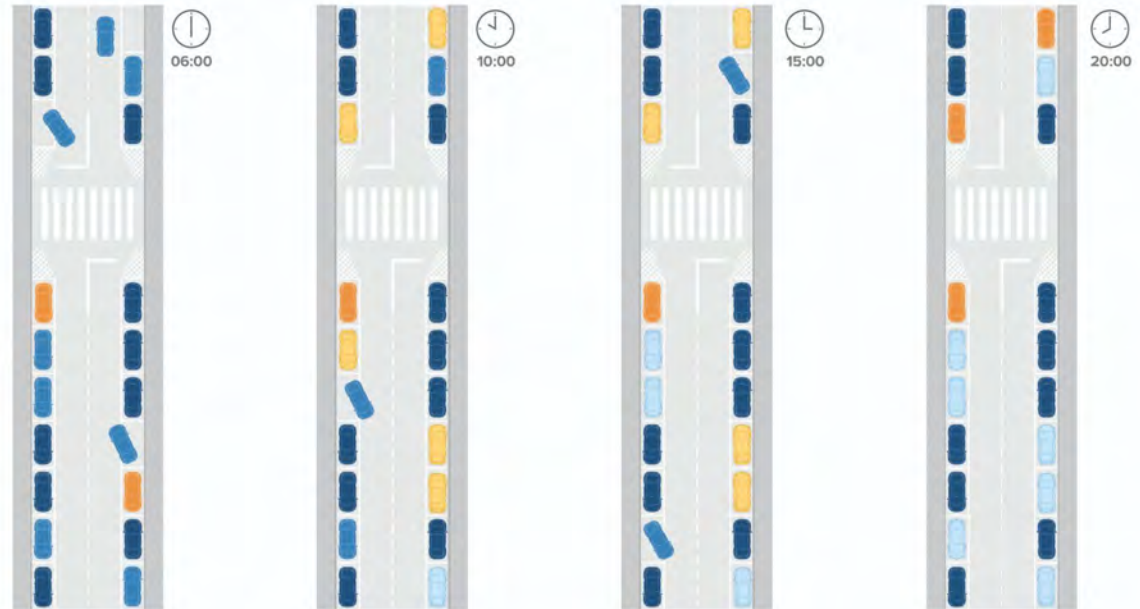
Mobilität für alle!

Parken im öffentlichen Raum

Ortsveränderungen von Fahrzeugen mit Ausnahmegenehmigung an Werktagen

(Di., Mi., Do.) im Untersuchungsgebiet

- Nur etwa jedes zweite Kfz der Bewohner wird täglich bewegt.

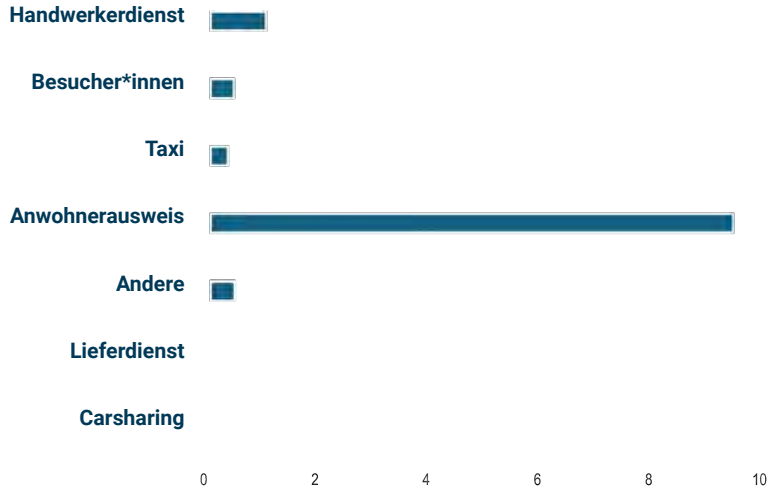


Quelle: TransVer Parkraumerhebung im Auftrag der LHM München, 2016, Grafik: Gehl

Mobilität für alle!

Parken im öffentlichen Raum

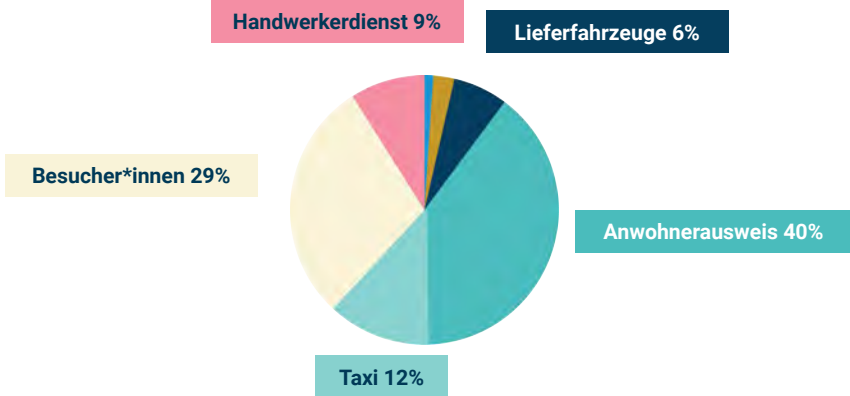
Durchschnittliche Parkdauer



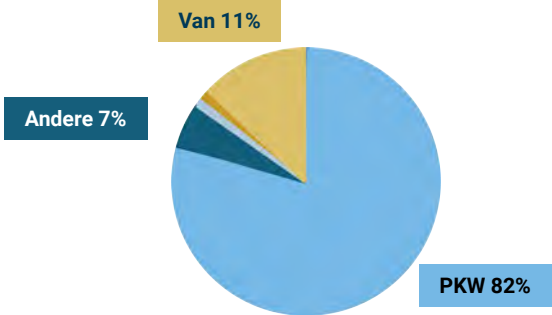
Parkraumerhebung mit Gehl Parking App, Mai 2024
(werktags 6:30, 10:30, 15:30, 20:30):
Stollbergstraße, Marienstraße und Tal

Besitzertyp

Arbeitsstand



Fahrzeugtyp



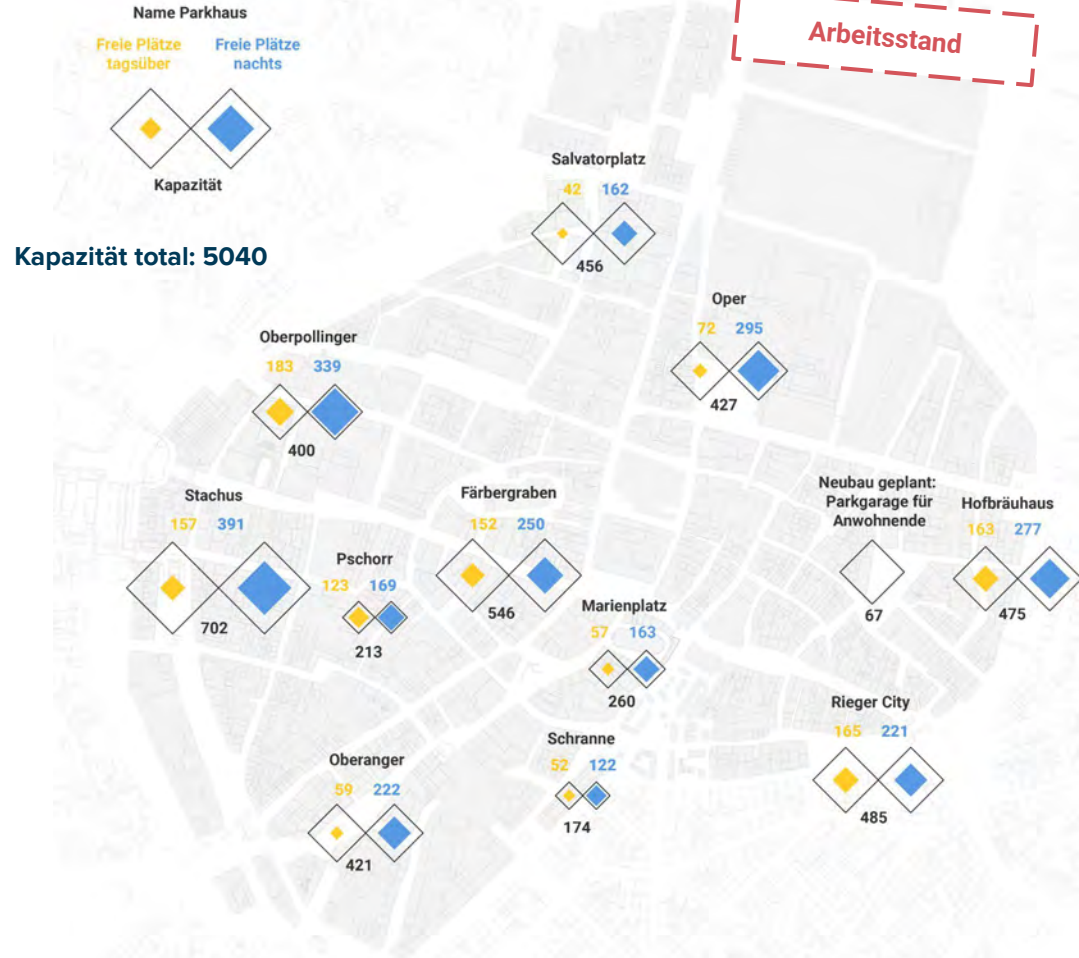
Mobilität für alle!

Kommerzielle Parkgaragen Auslastung

Parkhäuser Altstadt

Kapazität und durchschnittliche Anzahl
freier Plätze nachts (20h - 8h) sowie
tagsüber (8h - 20h)

Zahlen automatisch erhoben durch Parkleitsysteme Parkhäuser und
bereitgestellt durch Stadt München, 2015, 2024

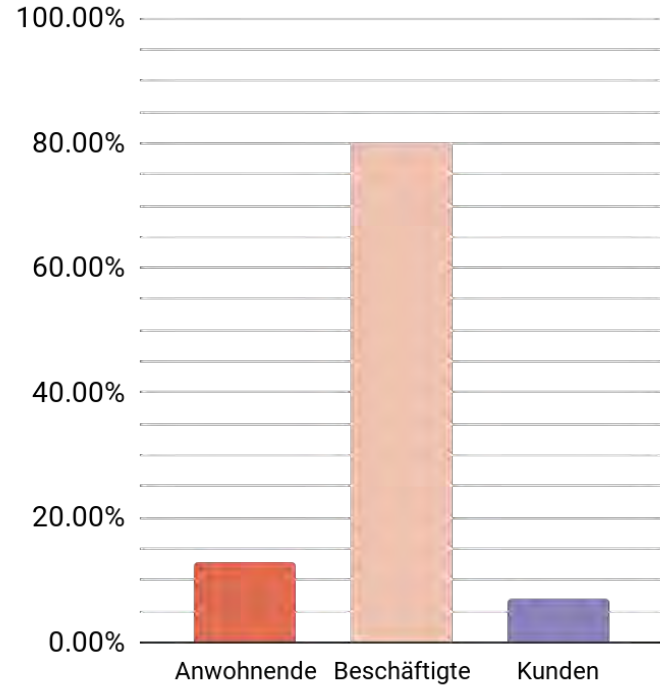
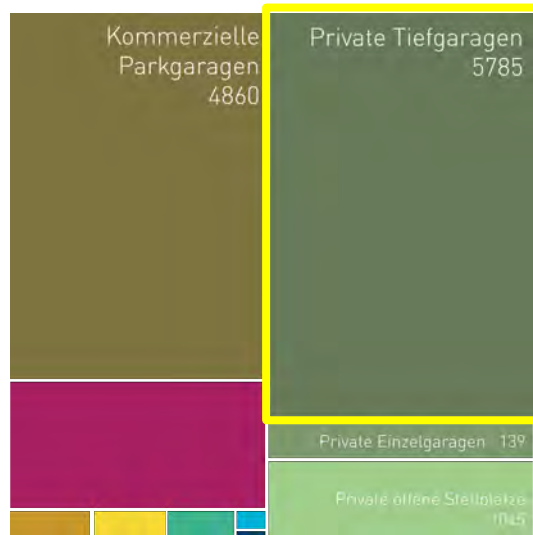


Arbeitsstand

Mobilität für alle!

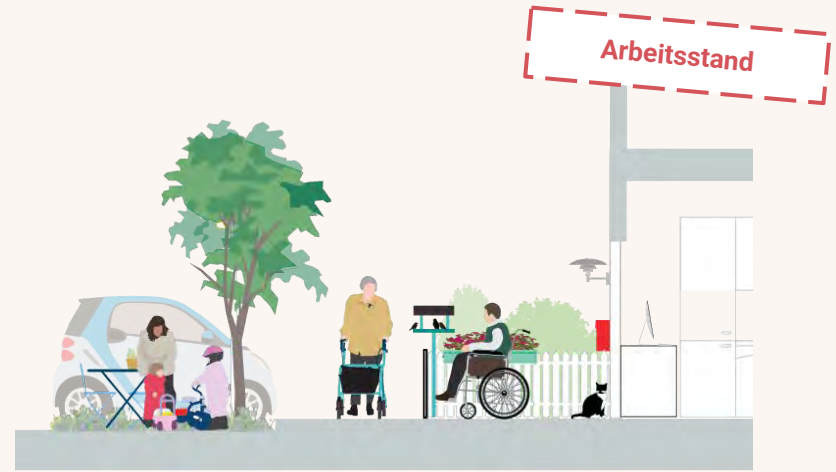
Private Parkgarage Nachfrage

Nutzung der privaten Stellplätze



Mobilität für alle!

Altstadt mit dem Auto: Handlungsbaukasten - *Parken*



01

Reorganisation von
Parkraum im
öffentlichen Raum

02

Schaffung von
Parkalternativen für
Anwohnende

03

Mehr Carsharing-
Parkplätze
(stationsgebunden),
Ladezonen und
Behinderten-
parkplätze

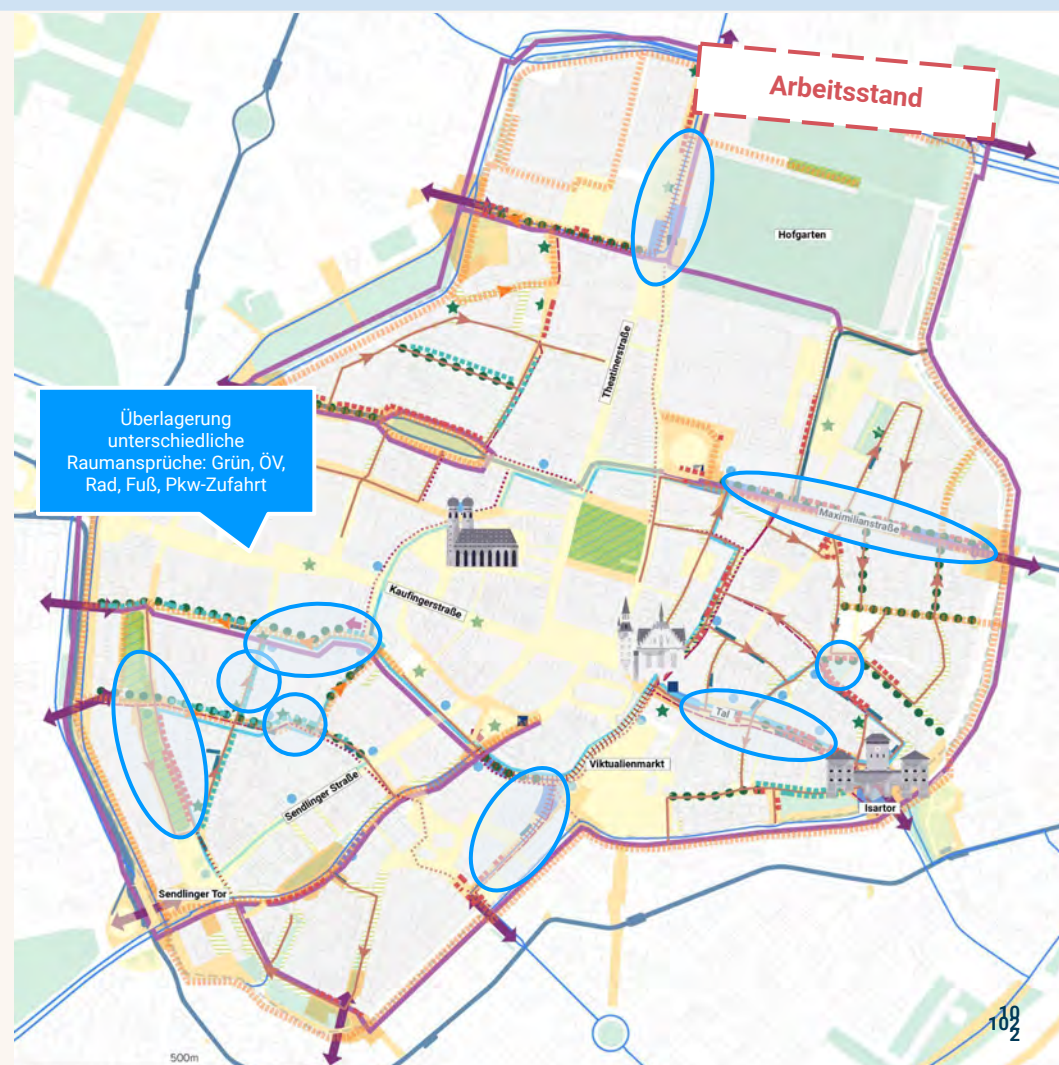
04

Digitales Parkraum-
management

Altstadt für alle!

Parkraum reorganisieren

- Verlagerung des Besucherparkens in (öffentliche) Parkgaragen
- Sicherstellung einer unveränderten Anzahl von Parkplätzen für die derzeitigen Anwohner*innen (der Standort kann sich jedoch ändern)
- Sicherstellen von Liefern-Laden-Leisten
- Abbau von ca. 1/3 der Parkplätze im Straßenraum im Bereich mit vielen Nutzungsansprüchen (erste grobe Schätzung). 4 % aller Parkplätze innerhalb der Altstadt
- Gezielte Anpassungen beim Parken auf der Straße um den Platzbedarf für (andere) Verbesserungen zu decken
- Verbesserung des Zugangs zu Parkplätzen auf der Straße zum Absetzen/Abholen von Anwohner*innen und Besucher*innen, Be- und Entladen



Altstadt für alle!

Mehr Carsharing-Parkplätze, Ladezonen und Behindertenparkplätze

- Erhöhung der Anzahl von Stellplätzen für Liefern-Laden-Leisten und für Menschen mit Behinderung
- Erhöhung der Anzahl von stationsgebundenem Carsharing-Parkplätzen

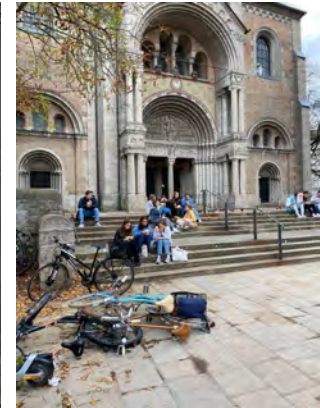
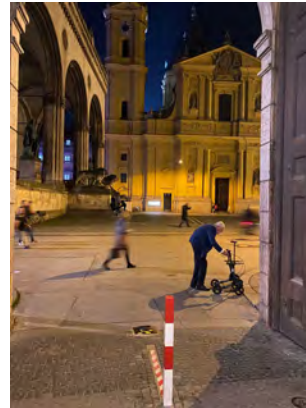
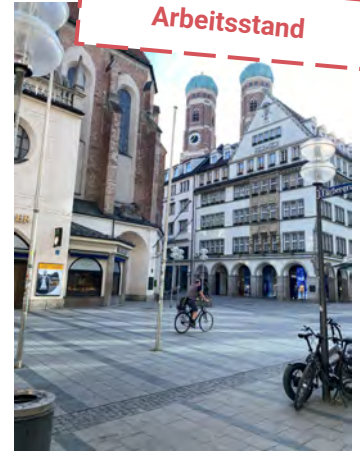


Altstadt für alle!

Schaffung von Parkalternativen

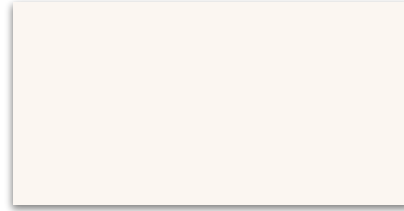
- Kapazitäten in (öffentlichen) und privaten Parkhäusern effizienter nutzen.
- Jede Kammer hat mindestens eine zugewiesene (öffentliche) Parkgarage die von allen erreicht werden kann.
- Bessere Nutzung von privaten Tiefgaragen durch betriebliches Mobilitätsmanagement
- Besucher*innen können die (öffentlichen) oder privaten Parkgaragen erreichen.





Arbeitsstand

10 Sekunden Reflexion



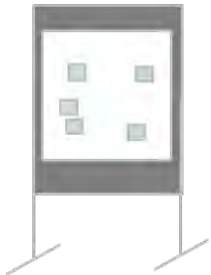
Das möchte ich gerne diskutieren!

Workshop Rundgang

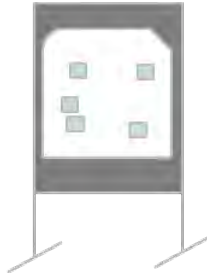
Konzeptansätze

Diskussion von unterschiedlichen Sichtweisen und Widersprüchen:
Rundgang an Stellwänden

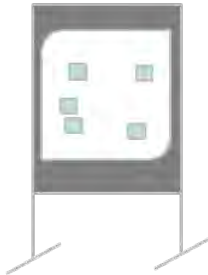
Grün- &
Freiraum



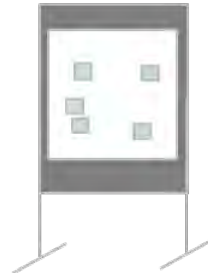
Zu Fuß



ÖPNV



Rad



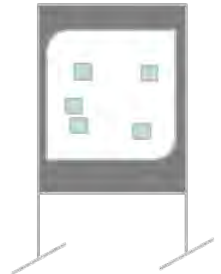
Auto

Fahren
Logistik



Auto

Parken





Vielen Dank!

Diese Präsentation ist ein aktueller Arbeitsstand.
Bitte vertraulich behandeln und nicht an Dritte weiterleiten.

Im Auftrag von:



Landeshauptstadt
München
Mobilitätsreferat



MÜNCHEN
UNTERWEGS

muenchenunterwegs.de

Gefördert von:



Bundesministerium
für Bildung
und Forschung