

Altstadt für alle

Konzept und Maßnahmen Grundsatzbeschluss

Umgestaltung Tal: Wie sollen Gastronomie und Hotels erreichbar bleiben?

Anfrage Nr. 20-26 / F 00565 von Herrn StR Hans Hammer und Herrn StR Hans-Peter Mehling vom 19.10.2022, eingegangen am 19.10.2022

Westenriederstraße dauerhaft als Fußgängerzone ausweisen

Antrag Nr. 20-26 / A 02134 von der Fraktion Die Grünen - Rosa Liste, SPD / Volt – Fraktion vom 18.11.2021, eingegangen am 18.11.2021

Weitgehend autofreie/autoreduzierte Altstadt voranbringen: Verkehrskonzept jetzt – Prioritäten setzen

Antrag 20-26 / A 02574 der SPD/Volt-Fraktion und der Fraktion die Grünen – Rosa Liste am 25.03.2022, eingegangen am 25.03.2025

Verzögerungen 2. Stammstrecke bis 2037: Baustellenzufahrt neu regeln und Tal als Fußgängerzone direkt umsetzen!

Antrag Nr. 20-26 / A 02876 von der SPD / Volt - Fraktion, Fraktion Die Grünen - Rosa Liste vom 01.07.2022, eingegangen am 01.07.2022

Autoreduzierte Altstadt braucht Lösungen I – „Blaue Zone“ weiterentwickeln

Antrag Nr. 20-26 / A 02981 der SPD / Volt-Fraktion am 28.07.2022, eingegangen am 28.07.2022

Autoreduzierte Altstadt braucht Lösungen III – „Take the tube to your car“

Antrag Nr. 20-26 / A 02983 der SPD / Volt-Fraktion am 28.07.2022, eingegangen am 28.07.2022

Umgestaltung des Tals gemeinsam mit den Anwohner*innen und Betroffenen anstatt gegen sie

Antrag Nr. 20-26 / A 03546 von Herrn StR Hans-Peter Mehling, Herrn StR Hans Hammer, Herrn StR Manuel Pretzl, Frau StRin Veronika Mirlach, Herrn StR Matthias Stadler vom 22.12.2022, eingegangen am 22.12.2022

Lebendige Innenstadt

Antrag Nr. 20-26 / A 04099 von Herrn StR Alexander Reissl, Herrn StR Hans-Peter Mehling, Frau StRin Ulrike Grimm vom 21.08.2023, eingegangen am 21.08.2023

Landeshauptstadt München koordiniert zentrales "City Parken"

Antrag Nr. 20-26 / A 04753 Herrn StR Manuel Pretzl, Frau StRin Veronika Mirlach, Herrn StR Hans-Peter Mehling, Herrn StR Hans Hammer, Herrn StR Sebastian Schall, Frau StRin Sabine Bär am 11.04.2024, eingegangen am 11.04.2024

Landeshauptstadt München passt Parkbedingungen in der Altstadt an

Antrag Nr. 20-26 / A 04755 Herrn StR Manuel Pretzl, Frau StRin Veronika Mirlach, Herrn StR Hans-Peter Mehling, Herrn StR Hans Hammer, Herrn StR Sebastian Schall, Frau StRin Sabine Bär am 11.04.2024, eingegangen am 11.04.2024

Verkehrssicherheit Kreuzung Rosental/Färbergraben/Oberanger/Rindermarkt

Bürgerversammlungsempfehlung Nr. 20-26 / E 02734 der Bürgerversammlung des 1. Stadtbezirks Altstadt-Lehel vom 21.05.2025

Durchlässiges Verkehrskonzept / keine Zonentrennung für berechtigten Verkehr

Bürgerversammlungsempfehlung Nr. 20-26 / E 02769 der Bürgerversammlung des 1. Stadtbezirks Altstadt-Lehel vom 21.05.2025

Digitale Einfahrtskontrolle zur Altstadt

Bürgerversammlungsempfehlung Nr. 20-26 / E 02736 der Bürgerversammlung des 1. Stadtbezirks Altstadt-Lehel vom 21.05.2025

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 16852

Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 12.11.2025 (VB)

Öffentliche Sitzung

Kurzübersicht

zum beiliegenden Beschluss

Anlass	Gemäß dem „Grundsatzbeschluss „Autofreie Altstadt und Altstadt-Radlring“ (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 14478 vom 26.06.2019) wurde die Verwaltung beauftragt, eine Lösung für eine verkehrsberuhigte Altstadt vorzuschlagen und mittels einer Bürgerbeteiligung begleiten zu lassen. Die Ergebnisse werden in dieser Sitzungsvorlage präsentiert.
Inhalt	Die Beschlussvorlage legt das Konzept „Altstadt für alle“ und dessen Öffentlichkeitsbeteiligung als Grundstein für die Neuordnung und Neugestaltung des öffentlichen Parkraums dar und stellt Maßnahmen zur Verkehrsreduktion vor.
Gesamtkosten / Gesamterlöse	-/-
Klimaprüfung	Eine Klimaschutzrelevanz ist gegeben: Ja, positiv Die vorgeschlagenen Maßnahmen sollen den Verkehr innerhalb der Altstadt reduzieren und im Sinne der Klimaanpassung mehr Flächen für Baumplanzungen generieren.

Entscheidungsvorschlag	<p>1. Der Stadtrat stimmt dem vorgelegten Konzept „Altstadt für alle“ zu und beauftragt das Mobilitätsreferat, dieses Konzept gemeinsam mit den anderen betroffenen Referaten und der SWM / MVG bei allen folgenden Planungsschritten in der Altstadt und im Besonderen bei der Erarbeitung der erforderlichen teilräumlichen städtebaulichen Verkehrskonzepte zugrunde zu legen.</p> <p>2. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, auf Grundlage dieses Beschlusses als ersten Schritt das städtebauliche Verkehrskonzept für den Teilbereich „Graggenauer Viertel Östliches Angerviertel“ zu erarbeiten und dabei Verwaltung, SWM / MVG, Bezirksausschuss, Beiräte, Anwohner*innen, Verbände und ortsansässige Betriebe einzubinden. Das Baureferat wird beauftragt, parallel in Abstimmung mit dem Mobilitätsreferat eine vertiefte technische Machbarkeitsuntersuchung für die Pflanzung von zusätzlichen Bäumen im Teilbereich „Graggenauer Viertel östlichen Angerviertel“ zu erstellen und die Ergebnisse in das oben genannte Verfahren einzubringen. Die hierzu notwendigen Planungsmittel in Höhe von 300.000 € sind aus der Nahmobilitätspauschale aus den Ansätzen des Mobilitätsreferats zu entnehmen. Das Mobilitätsreferat legt dem Stadtrat das städtebauliche Verkehrskonzept inklusive der Potentiale für Baumpflanzungen „Graggenauer Viertel Östliches Anger-viertel“ und einer Finanzierung anschließend zur Beschlussfassung vor.</p> <p>3. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, gemeinsam mit dem Baureferat, dem Referat für Klima- und Umweltschutz und dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung auf der Grundlage des Konzepts „Altstadt für alle“ für den öffentlichen Straßenraum sukzessive eine Neuordnung zu planen und dabei mehr Platz für Aufenthaltsqualität, Erholung, Grün- und Freiflächen, für Fußgänger*innen und Fahrradfahrer*innen, für den Nahverkehr oder andere Mobilitätsformen zu berücksichtigen. Jeder Vorschlag ist über die einzelnen Teilbereiche dem Stadtrat zur Beschlussfassung vorzulegen. Ebenso sind in diesen Beschlüssen die jeweiligen Finanzierungen darzustellen.</p>
Gesucht werden kann im RIS auch unter	Altstadt, Altstadt für alle, Parkraumkonzept, städtebauliches Verkehrskonzept, Altstadtstraßen, urbane Logistik
Ortsangabe	• Stadtbezirk 1 Altstadt-Lehel

Altstadt für alle

Konzept und Maßnahmen
Grundsatzbeschluss

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 16852

Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 12.11.2025 (VB)

Öffentliche Sitzung

26 Anlagen

Inhaltsverzeichnis	Seite
I. Vortrag des Referenten	6
1. Beschlusslage und Auftrag.....	6
2. Altstadt für alle – Konzepte, Analyse, Beteiligung.....	7
2.1 Methodik und Prozess.....	8
2.2 Ausgangslage – Analyse der Altstadt	12
2.2.1 Stadtleben in der Altstadt.....	12
2.2.2 Öffentliche Räume in der Altstadt.....	14
2.2.3 Mobilität in der Altstadt.....	14
2.2.3.1 Fließender Verkehr.....	14
2.2.3.2 Ruhender Verkehr	16
2.2.3.3 Fußverkehr.....	21
2.2.3.4 Radverkehr und Mikromobilität.....	24
2.2.4 Bereits ergriffene Maßnahmen.....	25
2.2.5 Handlungsdruck und Herausforderungen.....	27
2.3 Konzept zur Altstadt für alle.....	28
2.3.1 Maßnahmen zum fließenden Verkehr	29
2.3.2 Maßnahmen zum ruhenden Verkehr.....	33
2.4 Realisierung in Teilbereichen und Ausblick	35
3. Beantwortung einer Stadtratsanfrage, Stadtratsanträge und Bürgerversammlungsempfehlungen.....	38
3.1 Stadtratsanfrage.....	38

3.2 Stadtratsanträge.....	39
3.3 Bürgerversammlungsempfehlungen.....	47
4. Klimaprüfung	48
5. Abstimmung mit den Querschnitts- und Fachreferaten.....	48
6. Anhörung der Beiräte	51
7. Anhörung von Wirtschaftsverbänden.....	54
8. Anhörung der Bezirksausschüsse	57
II. Antrag des Referenten	60
III. Beschluss.....	61

I. Vortrag des Referenten

1. Beschlusslage und Auftrag

Die Landeshauptstadt München hat in den Jahren 2023 und 2024 ein umfassendes Planungs- und Beteiligungsverfahren zur „Altstadt für alle“ durchgeführt. In dem einjährigen Prozess wurde erfolgreich untersucht, erkundet und diskutiert, wie der öffentliche Raum der Altstadt künftig neu und innovativ gestaltet werden kann. Nachdem im Oktober des vergangenen Jahres die Ergebnisse der Öffentlichkeit präsentiert worden sind, legt die Stadtverwaltung nunmehr die für die Umsetzung maßgebenden Beschlussvorlagen zur politischen Entscheidung vor.

2019 hatte sich der Stadtrat dazu bekannt, Platz für neue Nutzungen und mehr Aufenthaltsqualität zu schaffen. Die jetzige Beschlussvorlage legt nach intensiven Vorarbeiten das Konzept „Altstadt für alle“ als Grundstein für die Neuordnung und Neugestaltung des öffentlichen (Park-)Raums dar und bereitet den Weg für die konkrete und stufenweise Umsetzung der erarbeiteten Maßnahmen.

Dazu im Einzelnen:

Mit diesem Beschlussentwurf setzt das Mobilitätsreferat den Auftrag des Stadtrats um, einen Lösungsvorschlag für eine verkehrsberuhigte Altstadt unter Einbindung der Stakeholder und Interessensgruppen zu erarbeiten, der den Fußverkehr, Radverkehr und ÖPNV stärkt sowie die Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität erhöht. Aufgrund der limitierten Platzverhältnisse muss dafür Infrastruktur für den ruhenden und fließenden motorisierten Individualverkehr reduziert werden (Grundsatzbeschluss zur Autofreien Altstadt und Altstadt-Radlring, Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 14478, vom 26.06.2019).

In einem weiteren Beschluss „Parkraumkonzept Innenstadt“ (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 01977, vom 16.12.2020) wurde das Mobilitätsreferat dazu beauftragt, innerhalb der Altstadt das Parken an der Oberfläche nur in Form von Anlieferzonen und Stellplätzen für Menschen mit Mobilitätseinschränkung einzurichten und als Übergangslösung Stellplätze für Anwohner*innen bis zum Jahr 2025 zu erhalten.

Mit der Beschlussfassung zur provisorischen Umgestaltung des Tals (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 06570 vom 27.06.2022) beschloss der Stadtrat, die „... einzige dauerhafte Ausnahme für Parken an der Oberfläche werden Anlieferzonen und Stellplätze für Menschen mit Mobilitätseinschränkung mit entsprechendem Ausweis bilden. Als Übergangslösung werden Stellplätze für Anwohner*innen eingerichtet, die auf Grundlage des räumlichen Verkehrskonzepts mit der Schaffung und Etablierung von Alternativen zum privaten Autobesitz stufenweise entfallen. Das Mobilitätsreferat bleibt beauftragt zu erarbeiten, wie in den vorhandenen Parkhäusern mehr Anwohnerparken angeboten kann.“

Grundsätzliche Ziele der Beschlüsse

Im „Grundsatzbeschluss Autofreie Altstadt und Altstadt-Radlring“ legte der Stadtrat fest, den Kfz-Verkehr in der Altstadt und am Altstadtring zugunsten von mehr Fuß- und Radverkehr, mehr öffentlichen Verkehrsmitteln und mehr Aufenthaltsqualität zu reduzieren (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 14478).

Acht Maßnahmen zur Verkehrsreduktion und Steigerung der Aufenthaltsqualität waren in der damaligen Sitzungsvorlage dargestellt:

- Maßnahme 1: Reduktion von Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum
- Maßnahme 2: Anordnung von Verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen
- Maßnahme 3: City-Logistik-Konzept

- Maßnahme 4: Erweiterung der Fußgängerzonen
- Maßnahme 5: Gestalterische Aufwertung von Plätzen
- Maßnahme 6: Neuordnung der Verkehrsführung am Altstadtring
- Maßnahme 7: Aktionsformate und Verkehrsversuche
- Maßnahme 8: Bürgerbeteiligung

Darüber hinaus erweiterte und ergänzte der Stadtrat die Ziele aus dem vorgenannten Grundsatzbeschluss um jene Ziele aus dem Parkraumkonzept Innenstadt (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 01977).

Die übergeordnete Planungsstrategie zur Transformation von öffentlichen Parkflächen im Straßenraum in der Altstadt ist bereits innerhalb des Grundsatzbeschlusses „Autofreie Altstadt und Altstadt-Radring“ (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 14478) als Maßnahme 1 verankert und wird innerhalb des Parkraumkonzepts Innenstadt (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 01977) konkretisiert:

- Parkraummanagement Stufe I: Angleichung der Parkgebühren der Blauen Zone (bereits vollzogen)
- Parkraummanagement Stufe II: Städtebauliches Verkehrskonzept mit grundlegender Überarbeitung der Parkregelung und Partizipationsprozess
- Parkraummanagement Stufe III: Sukzessiver Rückbau der Straßenstellplätze aufbauend auf Stufe II

Einordnung in die Ziele der Mobilitätsstrategie 2035

Die „Altstadt für alle“ versteht sich mit der integrierten Betrachtung und Erarbeitung von Maßnahmen für den fließenden und ruhenden Verkehr, den Fuß- und Radverkehr, den Aufenthalt, aber auch für Begrünung, Kühlung, Klimaanpassung und die Stadtgestaltung bzw. stadtgestalterische Aspekte als wichtiger Bestandteil zur Erreichung der Ziele der Mobilitätsstrategie 2035 der Landeshauptstadt München (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 03507).

2. Altstadt für alle – Konzepte, Analyse, Beteiligung

Das Projekt trägt nun den Titel „**Altstadt für alle**“, um zu signalisieren, dass in der Altstadt alle Nutzer*innengruppen mit ihren vielfältigen Bedürfnissen in diesem dicht besiedelten Raum berücksichtigt werden, ohne dabei die Erreichbarkeit einzuschränken.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung und das Mobilitätsreferat haben in der Zusammenkau mit der Fortschreibung des Innenstadtkonzepts das eine klimaneutrale, gemeinschaftsorientierte, innovative Innenstadt mit vielfältiger Nutzung, nachhaltiger Mobilität und hoher Lebensqualität anstrebt, vier Teilkonzepte für die Altstadt erarbeitet:

- Freiraumquartierskonzept Innenstadt
- Konzept für den urbanen Logistikverkehr
- Öffentliche Feinerschließung (Testbetrieb AltstadtMobil)
- (Park-)Raumkonzept „Altstadt für alle“

Alle diese Konzepte detaillieren dabei die im Innenstadtkonzept vorgesehenen Zielsetzungen. Dieser Beschluss fasst das (Park-)Raumkonzept „Altstadt für alle“ zusammen und schlägt Maßnahmen vor, durch die die Landeshauptstadt München das Ziel einer

verkehrsberuhigten Altstadt wirksam erreicht. Die Erarbeitung beruht dabei auf den bereits erstellten, genannten und weiteren Konzepten.

2.1 Methodik und Prozess

Um eine Erarbeitung der in Kapitel 1 dargelegten Zielstellung und konkret der Stufe II – „Städtebauliches Verkehrskonzept mit grundlegender Überarbeitung der Parkregelung und Partizipationsprozess“ gewährleisten zu können, hat das Mobilitätsreferat externe Gutachter*innen beauftragt und im Mai 2023 den Zuschlag an die Bietergemeinschaft Gehl Architects (Kopenhagen) und USP Projekte GmbH (München) erteilt. Die Beteiligung (vgl. Abbildung 1) wurde aus Fördermitteln der Fördermaßnahme MobilitätsWerk-Stadt2025 des Bundesministeriums für Bildung und Forschung (BMBF) im Rahmen des Projektes MoveRegioM sowie aus Eigenmitteln der Landeshauptstadt München finanziert.

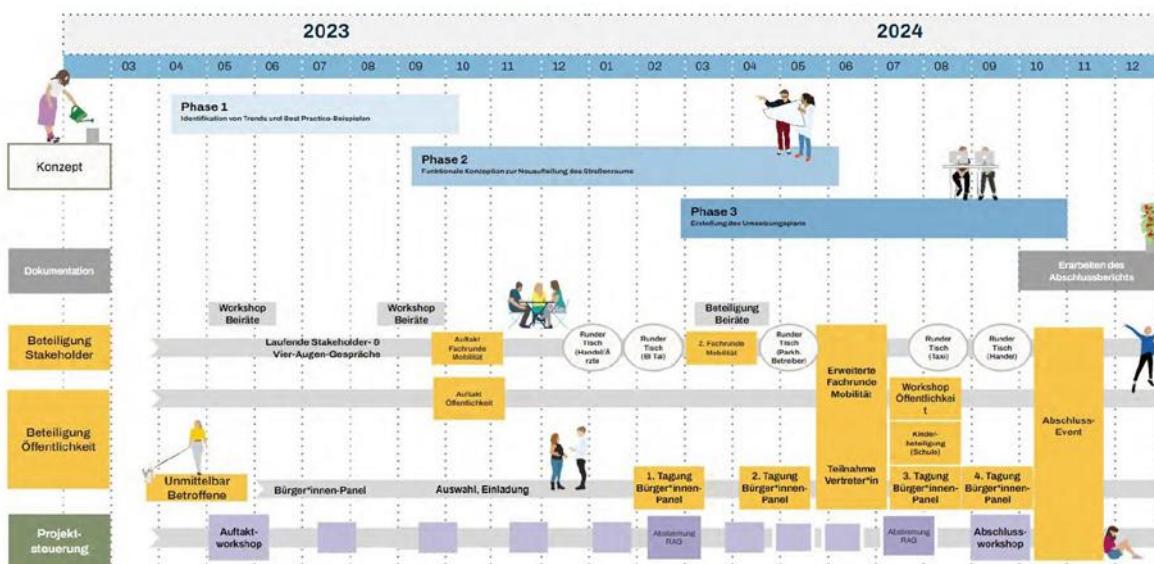


Abbildung 1 Altstadt für alle: Prozess und Beteiligung (Quelle: GEHL, 2023)

Ein Projekt dieser Eingriffstiefe und Reichweite gelingt nur mit einem intensiven, vielfältigen Beteiligungsprozess, um so die Akzeptanz für die Umverteilung des Straßenraums zu gewinnen. Der Prozess gliederte sich demnach wie folgt:

Baustein I – Konzept

1. Vision für die „Altstadt für alle“
2. Bedarfsanalyse (Ermittlung von Herausforderungen und Chancen)
3. Netzwerkhierarchie für den öffentlichen Raum
4. Maßnahmenliste und Auswirkungsanalyse
5. Umsetzungsplan

Baustein II – Beteiligung

1. Zusammenstellung aller relevanten Stakeholder*innen
2. Beteiligung der nicht organisierten Öffentlichkeit
3. Kontinuierliche Konsolidierung mit Stakeholder*innen

Erarbeitungsprozess

In Zusammenarbeit mit den Auftragnehmer*innen entwickelte das Mobilitätsreferat

zunächst ein Grobkonzept, welches die Ergebnisse des Freiraumquartierskonzepts Innenstadt einbezieht, sowie eine umfassende Analyse des aktuellen Status Quo. Dazu gehörten zeitliche Entwicklungen, bisherige Umgestaltungen, aktuelle Flächenaufteilungen, Mobilitätsverhalten und sozio-ökonomische Daten. Trends und Dynamiken wurden identifiziert, einschließlich der Sorgen und Widerstände in der Bevölkerung. Durch die Untersuchung von Best-Practice-Beispielen aus anderen europäischen Großstädten gelang der Wissenstransfer, Lerneffekte für München zu gewinnen. Insgesamt führten die Auftragnehmer*innen acht Interviews mit Stadtverwaltungen (z. B. Antwerpen, Bologna, Wien) durch und werteten die Erfahrungen aus über 300 Projekten, die sich mit Mobilität und öffentlichem Raum beschäftigen, aus.

Das final erarbeitete Konzept teilt sich inhaltlich in folgende Themenbereiche auf:

- Vision: Altstadt für alle!
- Stadtleben für alle!
- Öffentliche Räume für alle!
- Mobilität für alle!

Jedem dieser Themenbereiche folgen unterschiedliche Maßnahmenvorschläge, welche in einem jeweiligen Handlungsbaukasten dargestellt sind. Mit diesen Maßnahmen kann den identifizierten Herausforderungen begegnet werden. Zu den unterschiedlichen Themenbereichen wurden Hinweise aus dem Beteiligungsprozess aufgegriffen, welche in die Maßnahmenerstellung und jeweiligen Handlungsbaukästen eingeflossen sind.

Die abschließende Synthese fasst die Maßnahmenbündel aus den vier Themenbereichen zusammen.

Die Präsentation der Abschlussveranstaltung des Planungs- und Beteiligungsprozesses „Altstadt für alle“ vom 21.10.2024 liegt dieser Beschlussvorlage als Anlage 1 bei. Sie steht darüber hinaus im Internet auf der Website „Altstadt für alle“ unter zum Download zur Verfügung: <https://muenchenunterwegs.de/angebote/altstadt-fuer-alle>

Alle darin aufgeführten Maßnahmen sind gemeinsam mit der Bietergemeinschaft erarbeitete Vorschläge, welche hinsichtlich ihrer Umsetzbarkeit im Anschluss geprüft wurden. Die im Rahmen dieses Beschlusses aufgezeigten Maßnahmen basieren auf den Überlegungen und Ideen der Bürger*innen sowie Stakeholder und des externen Gutachterteams. Es werden jedoch nicht alle der dort diskutierten Maßnahmen aufgegriffen.

Beteiligungsprozess

Insgesamt wurde durch die verschiedenen Maßnahmen ein umfassender und partizipativer Ansatz zur Gestaltung der Altstadt entwickelt, der die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden und Anwohnenden berücksichtigt. Im Folgenden sind die wesentlichen Beteiligungsformate im Rahmen der Erstellung des (Park-)Raumkonzeptes aufgeführt:

1. **Beteiligung der Öffentlichkeit:** Am 18. Oktober 2023 fand ein für die breite Öffentlichkeit konzipierter Zukunftsworkshop statt, um den öffentlichen Diskurs über die Altstadt, verkehrliche Bedürfnisse und gesellschaftliche Rahmenbedingungen zu starten. Ziel war es, Meinungen der Bürger*innen zu ermitteln und Visionen einer zukunftsfähigen Mobilität aus der Perspektive unterschiedlichster Nutzer*innengruppen zu entwickeln. Eine zweite Veranstaltung am 8. Juli 2024 präsentierte Konzeptentwürfe, die sowohl die gutachterlichen Zwischenergebnisse beinhalteten als auch die bisherigen Beteiligungsergebnissen berücksichtigten. Rückmeldungen flossen sowohl in diesen gesamthaften Konzeptentwurf als auch in die finale Ausarbeitung des Konzeptes ein. Der öffentliche Schlusspunkt des Projekts wurde am 21. Oktober 2024 durch eine breit angelegte, öffentliche Abschlussveranstaltung gesetzt, bei der die Ergebnisse des Konzepts präsentiert und die weitere Vorgehensweise zur Umsetzungsvorbereitung und

Umsetzung vorgestellt wurden. Die Abschlussveranstaltung wurde gemeinsam mit den Stakeholdern konzipiert.

2. **Fachrunde Mobilität:** Der Beteiligungsprozess wurde durch ein sensibles Stakeholdermanagement flankiert, in dem relevante Akteur*innen für die Altstadt Münchens in die Diskussionen eingebunden wurden. Die „Fachrunde Mobilität“ als strategisches Kerngremium begleitete den Planungs- und Partizipationsprozess kontinuierlich. In der Fachrunde Mobilität wurden unterschiedliche Blickwinkel diskutiert und in einem co-kreativen Prozess gemeinsam Lösungen entwickelt. In einer erweiterten größeren Fachrunde als Herzstück des Entscheidungsprozesses wurde schließlich der Konzeptentwurf zur funktionalen Raumaufteilung ausführlich auch mit Vertreter*innen der Politik, des Bürgerpanels und weiteren Stakeholder*innen diskutiert und weiterentwickelt.¹
3. **Bürgerpanel:** Als Resonanzgremium zur Fachrunde Mobilität und der breiten Öffentlichkeit wurde ein Bürgerpanel mit 30 repräsentativ ausgewählten Personen ins Leben gerufen. Es gab vier ganztägige Sitzungen, in welchen die aktuelle Situation der Altstadt bewertet, zukünftige Bedürfnisse geäußert und erste Konzeptansätze aus der Perspektive der Bürgerschaft, der Anwohnenden und der Besuchenden der Altstadt diskutiert wurden. Das Panel brachte somit vielfältige Sichtweisen ein und entwickelte Lösungsideen. Die Sitzungen wurden im Wechsel mit der Fachrunde Mobilität ange setzt, um die dort diskutierten und erarbeiteten Themen nochmals mit der Bürgerschaft zu reflektieren, aber auch um die Sicht der Bürgerschaft in die Fachrunde zurückzuspiegeln.²
4. **Kinder- und Jugendbeteiligung:** Um auch die Perspektive der Kinder- und Jugendlichen in dem Projekt zur Sprache zu bringen, gestalteten in einem interaktiven Workshop Schüler*innen der Grundschule Herrnstraße Zukunftsvisionen für den öffentlichen Raum.

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

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

5. **Runde Tische:** Um umsetzungsrelevante Interessen und Konfliktfelder frühzeitig zu adressieren, wurden runde Tische mit ausgewählten Akteursgruppen durchgeführt. Diese ermöglichen die fokussierte Erarbeitung raumspezifischer Lösungen für konfliktträchtige Themen und stärkten die aktive Mitarbeit. Mit folgenden Stakeholdergruppen wurden die runden Tische durchgeführt:

- Bürgerinitiative Tal
- Einzelhandel / Gastronomie / medizinische Versorgung
- Parkhausbetreibende
- Wirtschaft und Politik
- Begleitende Beteiligung der Senioren- und Behindertenbeiräte (insb. AltstadtMobil)

¹ Teilnehmende Stakeholder: u.a. Industrie- und Handwerkskammer, DEHOGA, Handwerkskammer, City Partner e.V., dem Handelsverband Bayern Bezirk Oberbayern (HBE), Kreisjugendring, Polizei München, Taxi Genossenschaft, Fraktionsmitglieder des Stadtrats, Vertreter*innen Bürgerinitiative Altstadt, Bay. Staatsoper, RID-Stiftung, Behindertenbeirat, Ärztlicher Kreis- und Bezirksverband München, SWM, u.v.w.

² Das Aufsetzen des Bürgerpanel beinhaltete die Abstimmung mit dem Kreisverwaltungsreferat und IT-Referat zur Ziehung von Stichproben aus dem Melderegister. Insgesamt wurden 500 Personen per Zufall ausgewählt und zum Bürgerpanel „Altstadt für alle“ eingeladen. Im darauffolgenden Anmeldeprozess wurden den potenziellen Teilnehmer*innen drei kurze Fragen zum Mobilitätsverhalten gestellt, um alle Mobilitätsarten im Panel abzubilden (zu Fuß, mit dem Rad, mit dem ÖV, mobilitätseingeschränkt) und somit eine möglichst diverse Auswahl der Teilnehmer*innen gewährleisten zu können.

Weitere Methodik

Die fachliche Konzepterstellung für die Altstadt erfolgte auf Grundlage eines vielfältigen Methodenkatalogs, der durch die Ergebnisse des dargestellten umfassenden Beteiligungsprozesses ergänzt wurde. Um eine interdisziplinäre Perspektive zu gewährleisten, wurden alle an der „Altstadt für alle“ beteiligten Fachreferate in die Diskussionen einbezogen.

Neben der Auswertung bereits vorhandener Daten wurden neue Informationen über Verkehrsflüsse und Parkraum durch das Mobilitätsreferat erhoben. Hierbei kam etwa die "Public-Life-App" von Gehl Architects zum Einsatz, um systematische Zählungen von Aufenthalten und Bewegungen im öffentlichen Raum durchzuführen.

Das Mobilitätsreferat führte hiernach gemeinsam mit der Universität der Bundeswehr als MoveRegioM-Projektpartnerin eine Befragung im Tal durch. Der Fragenkatalog umfasste soziodemografische Daten sowie Informationen zu Wegen und Aufenthaltsqualität, die auch Rückschlüsse auf die geplante Umgestaltung zulassen. Die Ergebnisse dieser Befragung wurden sorgfältig aufbereitet und analysiert.

Schließlich flossen die Ergebnisse des Freiraumquartierskonzepts Innenstadt, Innenstadtkonzepts und Logistikkonzepts ebenfalls in die Erarbeitung des Gesamtkonzepts „Altstadt für alle“ ein. Die Vision einer Altstadt für alle wurde somit aus verschiedenen Perspektiven – der Stadtentwicklung, der Stadtplanung, der Freiraumplanung und der Verkehrsplanung – betrachtet und zusammengefasst. Durch die Integration dieser verschiedenen planerischen Konzeptbausteine und die Anwendung vielfältiger Arbeitsmethoden, verknüpft mit einem vielfältigen und umfassenden Beteiligungsprozess konnte eine fundierte und umfassende Konzepterstellung für die Altstadt gewährleistet werden, die die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden angemessen und sachgerecht berücksichtigt.

Ergebnisse

Die Öffentlichkeitsbeteiligung hat eine breite Palette an Ansichten zu Tage gefördert. Ein zentraler Konsens unter den Teilnehmenden der unterschiedlichen Beteiligungsformate besteht darin, dass die Erreichbarkeit der Altstadt und die Steigerung der Aufenthaltsqualität entscheidende Ziele sind, die es zu verfolgen gilt. Insbesondere wurde ein starkes Einvernehmen darüber erzielt, dass die Situation für den Fußverkehr innerhalb der Altstadt erheblich verbessert werden sollte. Eine neue Aufteilung des Straßenraums, die breitere Gehwege und mehr Platz für Fußgänger*innen vorsieht, ist dabei ebenso zentral wie die Aspekte Sicherheit, Sauberkeit und ein angenehmes Umfeld. Letzteres soll durch Begrünung, Abkühlung und ein durchdachtes Lichtkonzept gefördert werden. Die Ergebnisse der Beteiligung zeigen zudem, dass eine gute Orientierbarkeit für den Fußverkehr innerhalb der Altstadt von großer Bedeutung ist. Der Fußverkehr soll für alle Altersgruppen gestärkt und für (mobilitäts-)eingeschränkte Menschen attraktiver gestaltet werden.

Darüber hinaus wurde der Wunsch geäußert, Gehwege von Fahrrädern oder E-Tretrollern freizuhalten, um bestehende Konflikte zu entschärfen. Es besteht ein Bedarf an zusätzlichen Flächen für das Abstellen von Fahrrädern und E-Tretrollern. Im Hinblick auf die Logistik wurde angemerkt, dass eine standortnahe Anlieferung über die verschiedenen Straßentypen hinweg sichergestellt werden sollte, um auch sperrige und schwere Lieferungen abwickeln und die Erreichbarkeit der Gewerbestandorte sichern zu können.

Die Meinungen zum Autoverkehr in der Altstadt gehen stärker auseinander. Während ein Großteil der Bürgerinnen und Bürger eine Reduzierung des Autoverkehrs innerhalb der Altstadt befürwortet, betonen andere, dass die Erreichbarkeit mit dem Auto nicht eingeschränkt werden darf. Dennoch lässt sich als Konsens festhalten, dass durch geeignete Push- und Pull-Maßnahmen Anreize geschaffen werden sollten, die Besucherinnen und Besucher zu ermutigen, alternative Verkehrsmittel für Fahrten in die und innerhalb der Altstadt zu wählen.

Die Teilnehmenden an den Beteiligungsformaten begrüßten mehrheitlich durch eine

Reduzierung des Kfz-Verkehrs neu gewonnene Handlungsspielräume. Zudem wurde geäußert, dass durch die Umnutzung von Stellplätzen im öffentlichen Raum die Auslastung bislang ungenutzter Kapazitäten für das Parken auf Privatgrund erhöht werden könnte. Gleichzeitig sollte die Auslastung der bestehenden Parkgaragen gesteigert werden. Der Wunsch, dass Anwohner*innen ohne Parkmöglichkeiten auf Privatgrund weiterhin die Möglichkeit haben, mit einer Ausnahmegenehmigung innerhalb der Altstadt zu parken, wurde ebenfalls geäußert.

Insgesamt herrschte Einigkeit darüber, dass die Erreichbarkeit für Menschen mit körperlichen oder gesundheitlichen Einschränkungen auch mit dem Auto gewährleistet sein muss. Insbesondere die Erreichbarkeit von Arztpraxen sollte sichergestellt werden.

Eine klare Botschaft aus der Beteiligung ist, dass die Bevölkerung eine Veränderung des Status quo wünscht, wobei gesicherte Erreichbarkeit und gesteigerte Aufenthaltsqualität als Schlüsselkriterien gelten.

Die Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung fließen im Folgenden detailliert im Analyse-Teil sowie im Abschnitt zu den vorgeschlagenen Maßnahmen ein. Im Analyse-Teil wurden die gesammelten Meinungen, Anliegen und Vorschläge der Teilnehmenden systematisch aufbereitet und ausgewertet, um ein umfassendes Bild der unterschiedlichen Perspektiven und Bedürfnisse zu vermitteln und die Ausgangslage darzustellen. Darauf aufbauend werden im Abschnitt zu den vorgeschlagenen Maßnahmen konkrete Handlungsempfehlungen formuliert, die auf den Erkenntnissen aus der Analyse basieren und darauf abzielen, die identifizierten Herausforderungen anzugehen sowie die Erreichbarkeit und Aufenthaltsqualität in der Altstadt nachhaltig zu verbessern.

2.2 Ausgangslage – Analyse der Altstadt

In diesem Kapitel werden die Ergebnisse aus der Analyse des Ist-Zustandes vorgestellt.

Als das Herz jeder Stadt im Allgemeinen und als Zentrum der bedeutendsten kulturellen Veranstaltungen in München – der Landeshauptstadt des Freistaats Bayern, im Besonderen ist die Altstadt ein Ort von herausragender Bedeutung. Sie ist nicht nur ein historisches Erbe, sondern auch ein lebendiger Raum, der von vielfältigen Ansprüchen geprägt ist. Diese Ansprüche reichen von der Notwendigkeit, den Fuß- und Radverkehr sicher und komfortabel zu gestalten, bis hin zur Schaffung von Aufenthaltsqualität für die Bürger*innen sowie die zahlreichen Besucherinnen und Besucher. Die besondere historische und kulturelle Bedeutung der Altstadt erfordert eine sorgfältige Abwägung und innovative Lösungen, um den Raum sowohl für die gegenwärtigen als auch für zukünftige Generationen lebenswert zu gestalten. Es gilt, die Altstadt als einen einladenden Ort zu erhalten, der den vielfältigen Ansprüchen gerecht wird und gleichzeitig die Identität und das Erbe Münchens bewahrt.

2.2.1 Stadtleben in der Altstadt

Die Altstadt Münchens ist ein heterogen genutzter Stadtraum, der als Zuhause, als Wohnort und Arbeitsort, als Konsumort und Dienstleistungsort, als Lernort und Schulstandort sowie als Tourismusmagnet fungiert. Insgesamt wohnen etwa 8.700 Menschen in der Altstadt (Quelle: LHM, 2022). Die vorhandenen, wenigen Freiräume müssen auch wichtige Erholungsfunktionen für die Einwohner*innen übernehmen. Die Einwohnerdichte variiert, wie in Abbildung 2 zu sehen ist, nicht nur nach Altstadtvierteln, sondern auch nach Baublock unterschiedlich stark. Ein Großteil der Altstadtbewohner*innen wohnt im Graggenauer Viertel und im Hackenviertel.

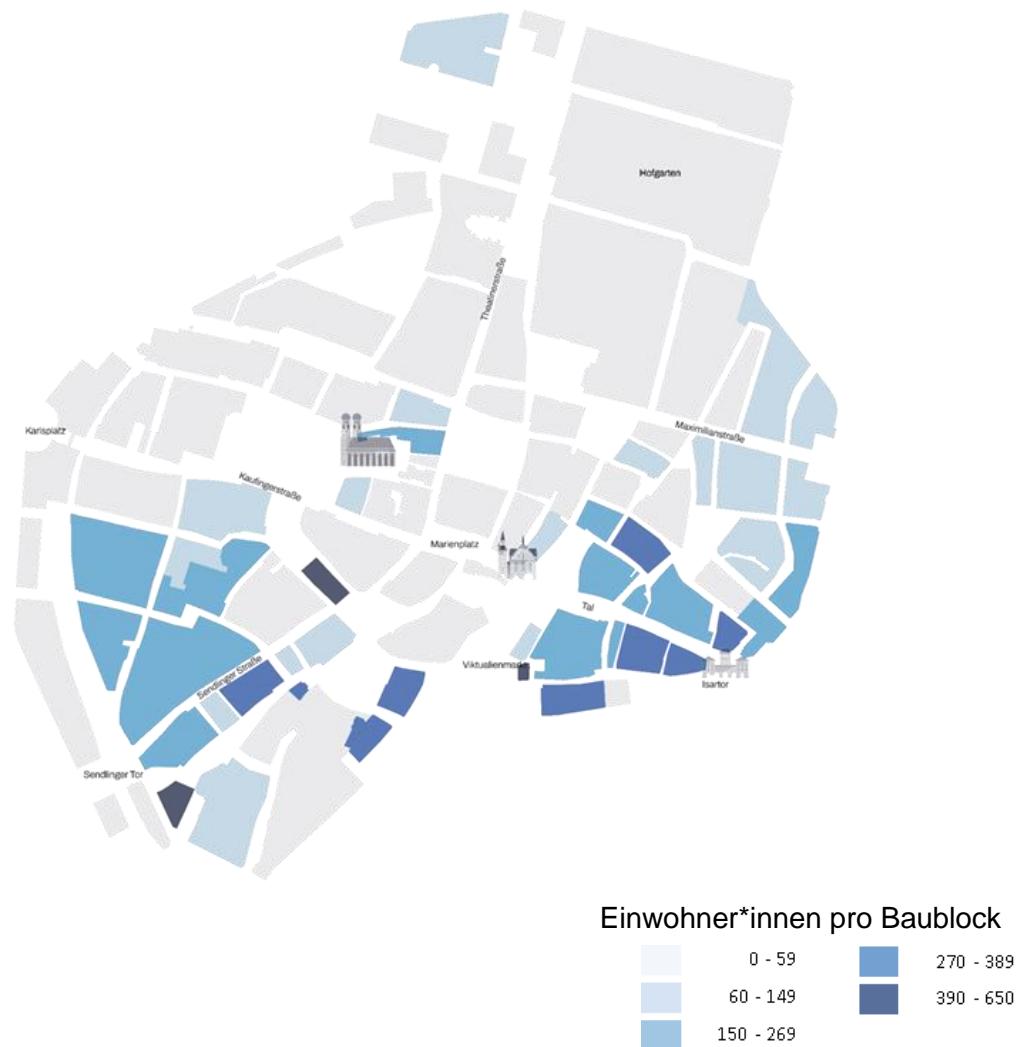


Abbildung 2 Wohndichte innerhalb der Altstadt (Quelle: GEHL, weiterentwickelt Landeshauptstadt München)

Als Konsum- und Versorgungsort spielt die gesamte Altstadt eine herausragende Rolle nicht nur innerhalb der Stadt München, denn sie hat eine oberzentrale Versorgungsfunktion für das gesamte Verflechtungsgebiet. Vor allem durch das ausdifferenzierte Angebot von fast 1.100 Verkaufsstellen auf rund 325.000 m² ist die Altstadt sowohl zum Einkaufen, zur sozialen und kulturellen Betätigung als auch zum Besuch der unterschiedlichsten Gastronomien Ziel von Besucher*innen verschiedenster Entfernung.

Neben Einzelhandel und Gastronomie ist auch der Bereich der Dienstleistungen bedeutend für die Funktionsfähigkeit und Nutzung der Altstadt. In der Altstadt gibt es eine besonders hohe Dichte an Einrichtungen zur ärztlichen Versorgung. Mehr als 500 Ärzt*innen sind hier, vielfach in den Fußgängerzonen, ansässig.

Die Altstadt ist mit circa 2.350 Schüler*innen und etwa 90.000 Arbeitnehmer*innen ein wichtiger Lern-, und Arbeitsort (Quelle: Innenstadtkonzept München). Über 5.000 Wirtschaftsakteur*innen gehen dort ihrer Tätigkeit nach. Schulen jeglicher Art verteilen sich ähnlich wie die Einwohner*innen hauptsächlich im Graggenauer Viertel und im Hackenviertel (Quelle: Bayerisches Staatsministerium für Unterricht und Kultus, 2023).

Ergänzend dazu ist die Altstadt Münchens ein Tourismusmagnet. Im Jahr 2024 wurden in München 19,7 Millionen Übernachtungen verzeichnet, Tagesgäste nicht mitgerechnet.

Aufgrund der baukulturellen sowie der historischen und aktuellen Identität des Stadtkerns ist die Altstadt der zentrale Anziehungspunkt für die Tourist*innen, die in sehr hoher Zahl hier Logis nehmen und die hier angesiedelten Kulturbetriebe, die Gastronomie, den Einzelhandel und den Marienplatz als zentralen Treffpunkt der Stadtgesellschaft (insbesondere auch zu großen Veranstaltungen) frequentieren.

Durch die Vielzahl an unterschiedlichen Nutzungen muss die Altstadt unterschiedliche Bedürfnisse erfüllen und Anforderungen gerecht werden. Dabei spielen die genutzten Räume, egal für welche Aktivität oder zu welchem Zweck, eine zentrale Rolle. Diese sind wiederum nur eingeschränkt innerhalb der Altstadt verfügbar und nutzbar, weshalb öffentliche Räume unter einem besonders hohen Nutzungsdruck stehen und den speziellen Anforderungen gerecht werden müssen.

2.2.2 Öffentliche Räume in der Altstadt

Die öffentlichen Räume der Altstadt sehen sich mit vielseitigen Ansprüchen konfrontiert. Durch die unterschiedlichen dargestellten Nutzer*innen und Besucher*innen der Altstadt ergeben sich Nutzungskonflikte und Flächenkonkurrenzen, die es in Einklang zu bringen gilt. Die Ergebnisse aus dem Freiraumquartierskonzept Innenstadt zeigen, dass es innerhalb der Altstadt an grüner (z.B. Bäume) und blauer Infrastruktur (z.B. Brunnen) im Straßenraum zugunsten der Klimaanpassung sowie an Erholungsflächen und konsumfreien Aufenthaltsbereichen mangelt.

Es fehlen ausreichend entsiegelte Flächen und Bäume. Vor dem Hintergrund zunehmender Hitze- und Starkregenereignisse steigt gerade in der Wärmeinsel der Altstadt die Dringlichkeit der Schaffung innerstädtischer, klimawirksamer Grün- und Freiflächen, grün-blauer Infrastruktur sowie der Entsiegelung von Straßenräumen. Im Sommer werden Temperaturen erreicht, die für das Flanieren und Aufhalten in der Altstadt als nicht mehr erträglich empfunden werden. Gewerbetreibende haben im Beteiligungsprozess geäußert, dass die hohen Temperaturen den Umsatz mindern. Der Wunsch nach „mehr Grün“ äußert sich zudem über alle Beteiligungsformate hinweg. Zudem wünschen sich die Münchner*innen mehr Bänke, Müllheimer sowie Toiletten im öffentlichen Raum.

Die Raumbedarfe durch verschiedene Nutzungen, zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität sowie für erforderliche grüne und blaue Infrastruktur innerhalb historischer Baustrukturen gilt es mit jenen der unterschiedlichen Mobilitätsformen zu verknüpfen und in Einklang zu bringen.

2.2.3 Mobilität in der Altstadt

In diesem Kapitel wird das komplexe Bild der Mobilität in der Münchener Altstadt vorgestellt. Die Unterkapitel untergliedern in den fließenden und den ruhenden Verkehr und bilden den motorisierten Verkehr inklusive ÖPNV und Logistikverkehr ab, den Fußverkehr sowie den Radverkehr inkl. Mikromobilität.

2.2.3.1 Fließender Verkehr

Die bestehenden Fußgängerzonen teilen die Altstadt in drei Kammern ein, aus denen ein- und ausgefahren werden kann. Eine Nord-Süd-Querung ist für den Kfz-Verkehr nicht möglich, eine Ost-West-Querung nur innerhalb der südlichen Altstadt. Aufgrund der größtenteils schmalen Straßenbreiten besteht im Großteil des Straßennetzes eine Einbahnstraßenregelung. Abbildung 3 zeigt den aktuellen Verkehrsplan der Altstadt.



Verkehrsplan Auto

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

Abbildung 3 Verkehrsplan Altstadt (Quelle: GEHL verändert nach Landeshauptstadt München)

Die heutige Herausforderung für den Verkehrsraum besteht darin, dass in den verbleibenden Straßen eine Vielzahl von unterschiedlichen Verkehrsnutzungen aufgenommen werden muss:

- Lieferverkehr (überdurchschnittlich hoch aufgrund der hohen Geschäfts- und Gastronomiedichte)
- Tourismusverkehr (Hotelgäste, Taxis, Rikschas sowie Reisebusse und Stadtrundfahrten)
- Linienverkehre (Bus 52, 62 und 132, Tram 19 und 21, N19)
- Quell-Ziel-Verkehr öffentlicher und privater Parkgaragen

- Pendlerverkehr durch etwa 90.000 Arbeitnehmer*innen (alle Verkehrsarten)
- Parksuchverkehr durch ~1.500 Kurzzeitstellplätze
- Taxiverkehr (20 Taxistände mit 106 Stellplätzen)
- Handwerkerverkehr (überdurchschnittlich hoch aufgrund permanentem Nutzungs-wandel der Gewerbeimmobilien)

Um Querverbindungen für den öffentlichen Nahverkehr, den Lieferverkehr sowie für den Radverkehr aufrecht zu erhalten, bestehen innerhalb der Altstadt bzw. innerhalb der Fuß-gängerzonen verschiedene Regelungen je Straße.

Beispiele:

- Neuhauser Straße / Kaufingerstraße: Fußgängerzone, Radverkehr 21:00 bis 9:00 Uhr frei, Lieferverkehr 22:30 bis 10:15 Uhr frei
- Viktualienmarkt (Kustermannfahrbahn): Fußgängerzone, Radverkehr frei, Lieferverkehr 22:30 bis 12:45 Uhr frei, Linienverkehr frei, Taxi frei (Einbahnstraße),
- Sparkassenstraße / Alfons-Goppel-Straße: Fahrradstraße mit Kfz frei
- Westenriederstraße: Fußgängerzone, Radverkehr frei, Lieferverkehr 22:30 Uhr bis 12:45 Uhr frei

Die zugelassenen Ausnahmen sind an die Bedürfnisse der jeweiligen Örtlichkeit angepasst und verdeutlichen, dass sowohl der Umweltverbund (Fußverkehr, Radverkehr, Öffentlicher Nahverkehr) als auch der Wirtschaftsverkehr für die Münchener Altstadt eine zentrale Rolle spielen.

Zur Optimierung der Lieferabläufe werden aktuell weitere Liefervorzeichen eingerichtet. Die Liefervor- und Ladezonen (2-L-Zone) sind ausschließlich für den Lieferverkehr vorgesehen. In sogenannten 3-L-L-Zonen (Laden, Liefern, Leisten) dürfen auch Handwerker ganztägig parken. Um den zukünftigen Anforderungen der Altstadt als bedeutender Wirtschaftsstandort gerecht zu werden, wird dem Lieferverkehr im Rahmen des Konzepts „Altstadt für alle“ eine besondere Bedeutung zugeschrieben.

Eine besondere verkehrliche Herausforderung besteht für das Hackenviertel. Hier ist über die Achse Herzogspitalstraße-Färbergraben-Rosental-Prälatur-Zistl-Straße ein Durchqueren der Altstadt möglich. Gleichzeitig konzentrieren sich hier viele öffentlichen Parkgaragen (Stachus Garage, Pschorr Garage, City Parkhaus, Parkgarage Marienplatz sowie Parkgarage Oberanger) in attraktiver Lage zur Fußgängerzone. An frequenzstarken Tagen (i.d.R. Donnerstag bis Samstag) kommt es in den Straßen Herzogspitalstraße, Josephspitalstraße und Oberanger zu Rückstau, da der Abfluss an den Knotenpunkten zum Altstadtring nicht ausreichend abgewickelt werden kann. Zusätzlich wird der Oberanger durch die Buslinien 52 und 62 genutzt, die dadurch ihren Fahrplantakt nicht halten können sowie bei Überlastung des Straßennetzes der Altstadt über die Blumenstraße umgeleitet werden und die Haltestellen in der Altstadt dann nicht bedienen können. Für das Hackenviertel ist in der Zusammenschau eine Verkehrsreduktion innerhalb des Viertels von hoher Bedeutung.

2.2.3.2 Ruhender Verkehr

Der ruhende Verkehr bezieht sich auf alle parkenden Kraftfahrzeuge sowie Fahrräder und Mikromobilität, da es für die genannten Mobilitätsformen eigens dafür eingerichtete Stellplätze gibt. Nachfolgend wird das Angebot und die Nachfrage an Stellplätzen, Parkverstöße und die daraus resultierenden Konflikte aufgezeigt.

Das derzeitige Angebot an Parkraum in der Altstadt setzt sich aus Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum, in öffentlich zugängliche Parkierungseinrichtungen und privaten

Stellplätzen zusammen. Rund die Hälfte des Angebots sind private Stellplätze, welche den einzelnen Nutzungen zugeordnet sind, etwa ein Drittel entfällt auf öffentlich zugängliche Stellplätze in Parkgaragen und nur ein Sechstel des Angebots befindet sich aktuell im öffentlichen Straßenraum.

Angebot an Stellplätzen in der Altstadt

Die Altstadt verfügt über knapp 1.900 Parkstände im öffentlichen Straßenraum. Betrachtet man die Anzahl der Straßenstellplätze differenziert nach den jeweiligen Nutzer*innengruppen, ergibt sich folgende Verteilung:

- gebührenpflichtiges Kurzzeitparken mit max. 2h Höchstparkdauer / Parken mit Ausnahmegenehmigung für Anwohnende („Blaue Zone“): 1.483 Stellplätze (76 %)
- für den Lieferverkehr: 135 Stellplätze verteilt auf 45 Zonen (7 %)
- für Taxis: 110 Stellplätze verteilt auf 20 Taxistände (6 %)
- für Menschen mit Behinderung: 82 Stellplätze (4 %)
- Hotelvorfahrten: 60 Stellplätze (3 %)
- E-Ladesäulen: 34 Stellplätze (2 %)
- für Carsharing: 28 Stellplätze (1 %)
- für Touristenbusse: 24 Stellplätze (1 %)

Für Fahrräder gibt es innerhalb der Altstadt und am Altstadt-Ring ca. 200 Abstellanlagen mit Platz für ca. 2.800 Räder sowie 39 geteilte Abstellflächen (E-Tretroller, Leihfahrräder, Leih-Pedelecs, E-Motorroller) im öffentlichen Raum.

Die verkehrsrechtlich wirksame Ausweisung dieser nutzerspezifischen Stellplätze erfolgt gemäß § 39 Abs. 1 StVO (Straßenverkehrsordnung) durch eine eindeutige Beschilderung, die deren Beginn und Ende klar kennzeichnet – als Voraussetzung für Rechtsverbindlichkeit und Kontrolle.

Das größte Angebot an Stellplätzen findet sich auf Privatgrund:

- private Stellplätze (nicht öffentlich zugänglich): ca. 6.000
- private Stellplätze, frei zugänglich gegen Gebühr (i.d.R. zugehörig zu Hotels oder Geschäften): ca. 1.050
- öffentliche Stellplätze in kommerziellen Parkgaragen (ausgewiesen durch das Parkleitsystem): ca. 3.000

Zusätzlich befinden sich ca. 2.500 öffentliche Stellplätze in kommerziellen Parkgaragen im direkten Umfeld der Altstadt (siehe Abbildung 17).

Insgesamt ergibt sich daraus ein Angebot von etwa 12.000 Stellplätzen innerhalb der Altstadt und am Altstadtring sowohl im öffentlichen Straßenraum als auch auf privatem Grund und in kommerziellen Parkgaragen. Bezieht man die Kapazitäten der Parkhäuser im direkten Umgriff der Altstadt mit ein, ergibt sich eine Anzahl von etwa 14.500 Stellplätzen. Abbildung 4 zeigt die in der Berechnung berücksichtigten Gebiete.



Abbildung 4 Standorte öffentlicher Parkgaragen (Quelle: Eigene Darstellung verändert nach Landeshauptstadt München)

In der Altstadt gibt es eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung mit einem einheitlichen gebührenpflichtigen Kurzzeitparken (max. 2 h Parkdauer, 2,50€/h). Demgegenüber kostet das Parken in einer kommerziellen Parkgarage pro Stunde zwischen 3,50 € und 6,00 € (Quelle: Parkopedia 2025). Für Anwohnende gibt es das Angebot mittels Ausnahmegenehmigung von der Gebührenpflicht und der Parkdauerbegrenzung der Straßenstellplätze befreit zu sein. Für eine Ausnahmegenehmigung erhebt die Landeshauptstadt München eine jährliche Gebühr von 102,00 € beziehungsweise 30,00 € bei E-Fahrzeugen. Demgegenüber kostet ein dauerhafter Stellplatz in einer kommerziellen Parkgarage im Median 2.160,00 € jährlich (Quelle: Parkopedia, 2025).

Mittels der sogenannten „Blauen Zone“ wird die Zonenbeschilderung umgesetzt. In Ergänzung zeigt die blaue Markierung der Straßenstellplätze am Boden die Parkregelung des gebührenpflichtigen Kurzzeitparkens an. In den Straßenabschnitten ohne blaue Markierung gilt ein eingeschränktes Halteverbot. Hier kann daher nur zum Be- und Entladen gehalten werden.

Eingeführt wurde diese im Jahr 1997, zunächst für einen Teilbereich des Kreuzviertels. Ziel war eine Vereinheitlichung der Verkehrs- und Parkregelungen sowie eine Reduktion an Beschilderung zu erreichen. Aufgrund ihres Erfolges wurde die „Blaue Zone“ durch einen Beschluss des Jahres 2002 auf das restliche Kreuzviertel, das Graggenauer Viertel und das Hackenviertel ausgeweitet, mit Ausnahme weniger nicht dafür geeigneter Straßen. Die Erweiterung auf einen Teil des Angerviertels wurde mit Beschluss im Jahr 2010 festgelegt. Seitdem ist die „Blaue Zone“ auch als Tempo 30 Zone ausgewiesen, um die Bedingungen für den Fußverkehr, u. a. durch bessere Querungsbedingungen, und den Radverkehr, beispielsweise durch das Öffnen der Einbahnstraßen für den Radverkehr, zu verbessern. Zudem wurde im gleichen Jahr eine zeitliche Anpassung der Parkraumbewirtschaftung innerhalb der Altstadt entschieden.

Nachfrage an Stellplätzen in der Altstadt

Durch die Anzahl an ausgewiesenen Ausnahmegenehmigungen, den Kauf von Parktickets sowie allgemeinen Parkraumerhebungen im öffentlichen Straßenraum kann die Nachfrage ermittelt und daraus berechnet werden, wie viele Stellplätze potenziell auf den Privatgrund verlagert werden können.

Insgesamt sind mit Stand 09.07.2024 in der Altstadt 1.123 Ausnahmegenehmigungen an Anwohner*innen ausgegeben. Gemessen an der Anzahl der in der Altstadt lebenden Einwohner*innen haben ca. 12 % der Anwohner*innen eine Ausnahmegenehmigung zum Parken im öffentlichen Straßenraum beantragt.

Wie viele Stellplätze in den Parkgaragen innerhalb der Altstadt frei bzw. belegt sind, lässt sich mittels Auswertung der Daten des Parkleitsystems für das Jahr 2024 feststellen. In der Auswertung sind die Parkhäuser außerhalb des Altstadtrings nicht mitabgebildet. Dabei zeigt sich, dass die Parkhäuser von Montag bis Freitag zwischen 10 und 20 Uhr im Mittel mehr als 1.300 freie Stellplätze zur Verfügung haben. An Samstagen sinkt diese Zahl auf etwas mehr als 1.000 und an Sonntag steigt diese wieder auf über 2.000 freie Stellplätze. Die Belegungsrate liegt von Montag bis Freitag bei rund 55% und an Samstagen bei 64%. An Sonntagen sind die Parkhäuser innerhalb der Altstadt nur zu 21% belegt.

Die Belegungsraten und Auslastung der Straßenstellplätze innerhalb der Altstadt wurde in den Jahren 2013, 2014 und 2015 durch die Firma Schuh&Co durch eine umfassende Parkraumerhebung ermittelt. Dabei treffen die Aussagen zur Nutzung und Auslastung der Straßenstellplätze im Grundsatz auch heute noch zu. Grundsätzlich gibt es tageszeitliche Unterschiede in den Belegungsraten der Straßenstellplätze. Wobei diese flächendenkend hoch ausgelastet sind und teilweise u.a. aufgrund von Einkaufsverkehren am Wochenende den Belegungsgrad von 100 % überschreiten.

Ergänzend wurde im Zuge der Konzepterstellung eine Parkraumerhebung im Gragnauer Viertel an fünf Erhebungstagen im April, Mai und Juni 2024, werktags zu je vier Zeitintervallen (06:30 Uhr, 10:30 Uhr, 15:30 Uhr, 20:30 Uhr) durchgeführt, um die erhobenen Zahlen auf Aktualität zu prüfen. Dabei zeigt sich, dass rund die Hälfte (51 %) der geparkten Kfz im öffentlichen Raum eine Ausnahmegenehmigung für Anwohner*innen besitzen. 29 % der Kfz sind den Besucher*innen ohne Ausnahmegenehmigung zuzuordnen. Rund 82 % der parkenden Kraftfahrzeuge im öffentlichen Raum sind Kfz, 11 % sind parkende Lieferfahrzeuge.

Zusätzlich zur Parkraumerhebung kann die Nachfrage nach Straßenstellplätzen durch Transaktionen an Parkscheinautomaten sowie durch die Nutzungen der HandyParken-München-App abgelesen und eine Tendenz erörtert werden.

Die Abbildung 5 zeigt die Nachfrage-Hot-Spots von gebührenpflichtigen Stellplätzen im öffentlichen Raum. Auffällig ist der deutliche Nachfrage Hot-Spot im Kreuzviertel.

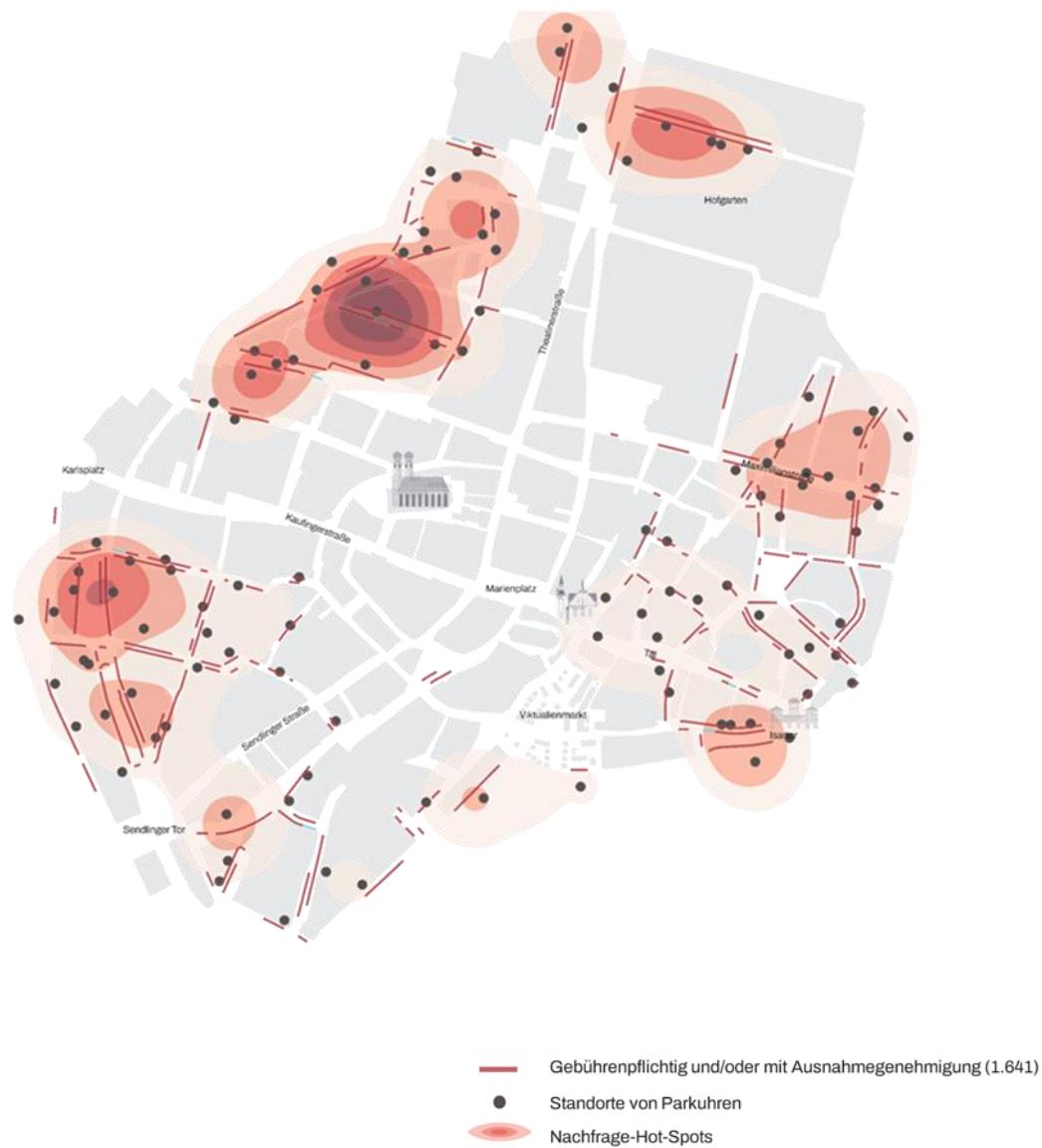


Abbildung 5 Nachfrage Hot-Spots von Transaktionen der Parkuhren und Park-App (Quelle: GEHL verändert nach Landeshauptstadt München)

Parkverstöße in der Altstadt

Wie und wo in der Münchener Altstadt regelwidrig und falsch geparkt wird, lässt sich durch die ermittelten Parkverstöße nachvollziehen. Die kommunale Verkehrsüberwachung (KVÜ) stellt im Jahr 2024 insgesamt circa 91.000 verkehrsbezogene Ordnungswidrigkeiten innerhalb des Altstadtrings fest. Nachfolgend werden die häufigsten von der KVÜ erfassten Parkverstöße aufgelistet:

- Parken ohne Parkschein
- Parken mit Überschreitung der Parkzeit
- Parken durch Lieferverkehre in Halteverbotszonen
- Widerrechtliches Parken auf Carsharing-Stellplätze
- Parken im absoluten Halteverbot
- Parken auf Gehwegen
- Widerrechtliches Parken an E-Ladesäulen

Weitere Ordnungswidrigkeiten im Sinne von Parkverstößen innerhalb der Altstadt sind:

- Parken im Bereich der Tram- und Bushaltestellen
- Parken in einer amtlich gekennzeichneten Feuerwehrzufahrt
- Parken im Bereich einer Feuerwehranfahrtszone/einer Feuerwehrzufahrt/eines Rettungsweges
- Parken auf einem Sonderstellplatz für Menschen mit Behinderung
- Parken weniger als 5 Meter hinter einer Kreuzung/Einmündung
- Parken in zweiter Reihe
- Parken vor einer Bordsteinabsenkung

In der Konsequenz ergeben sich aus den verkehrsbezogenen Ordnungswidrigkeiten u.a. Einschränkung in der Nutzbarkeit der für andere Zwecke vorgesehenen und beschilderten Straßenstellplätze. Lange Parkdauern vermindern den Umschlag und damit die durch das Kurzzeitparken gewünschte Erreichbarkeit. Besonders negativ wirkt sich aus, dass ausgewiesene Lieferbereiche häufig unzulässig verparkt und nicht für das Be- und Entladen zugänglich sind. Lieferfahrzeuge sind dann gezwungen anderweitige Abstellmöglichkeiten zu nutzen. Daneben führt das widerrechtliche Parken im absoluten Halteverbot oder das Parken in zweiter Reihe in Teilen zu Einschränkungen des fließenden Verkehrs, weil dieser ggf. keine Möglichkeit hat, am parkenden Kfz vorbeizufahren. Zudem schränken ungeordnet abgestellte Fahrräder und Mikromobilitätsangebote die Nutzbarkeit von Flächen des Fußverkehrs ein. Regelwidriges Parken in der Altstadt wirkt sich wiederum auf die Verkehrssicherheit aller aus.

Klar ist dabei, dass die gegenwärtige Gestaltung des ruhenden Verkehrs nicht den heutigen und zukünftigen Anforderungen an den Straßenraum gerecht wird.

Die Altstadt ist geprägt von verschiedenen Verkehrsregeln für den fließenden und den ruhenden Verkehr sowie von einer heterogenen unübersichtlichen Beschilderungslandschaft mit unterschiedlichen Ver- bzw. Geboten. Die Straßenraumgestaltung außerhalb der Fußgängerzonen ist aktuell hauptsächlich dem fließenden und ruhenden Kraftfahrzeugverkehr zuträglich und spiegelt nicht den realen Bedarf der verschiedenen Mobilitätsarten wider.

2.2.3.3 Fußverkehr

Grundsätzlich gibt es in der Münchner Altstadt einen großen Flächenanteil von Fußgängerzonen und Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität für den Fußverkehr. Durch die Vielzahl an Fußgängerzonen sowie die attraktiven Ziele innerhalb und in direkter Nähe der Altstadt ist der Fußverkehr im Straßenbild sehr dominant.

Die Kaufinger Straße zählt beispielsweise zu einer der höchstfrequentierten Fußgängerzonen Deutschlands mit rund 6.500 Fußgänger*innen pro Stunde (Quelle: Immobilienverband Deutschland IVD Süd 2023 – Fußgänger*innen 2019). Gemäß der Stichprobenzählung im Oktober 2023 macht der Fußverkehr den größten Anteil an Verkehrsteilnehmer*innen im Straßenverkehr aus. Besonders in Straßen wie der Maximilianstraße, der Briener Straße sowie dem Tal übernimmt der Fußverkehr mit Abstand den größten Nutzer*innenanteil im Vergleich zum Rad- und Kfz-Verkehr (Quelle: GEHL 2024).

Zusätzlich wurde im Juli 2024 eine Zählung des Fußverkehrs an einem Werktag und am Wochenende im Graggenger Viertel durchgeführt. Im Ergebnis stellen das Tal, die Sparkassenstraße und der Hofgraben die im Viertel am meisten durch Fußgänger*innen frequentierten Straßen dar. Am zweithäufigsten werden die südliche Neuturmstraße, die westliche Hochbrückenstraße sowie die Bräuhaus-, die Münz- und die westliche Westenriederstraße von den Fußgänger*innen genutzt. Dabei gibt es geringe Verschiebungen der

Anzahl der Fußgänger*innen im Vergleich zwischen den Wochentagen.

Abseits der Fußgängerzonen und im Übergang zu den benachbarten Quartieren sind die Bedingungen für den Fußverkehr deutlich schlechter und aufwertungsbedürftig, trotz ihrer hohen Nutzung von Fußgänger*innen.

Straßen wie die Maximilianstraße, die Briener Straße oder das Tal sind vom Fußverkehr dominiert. Trotzdem spiegelt sich die Dominanz des Fußverkehrs nicht in der Flächenverteilung im Vergleich zu den anderen Verkehrsträgern wider. Gemessen an den zur Verfügung stehenden Flächen wird dem Fußverkehr gegenwärtig nicht ein entsprechend angemessener Raumbedarf zur Verfügung gestellt. (vgl. Abbildung 6).

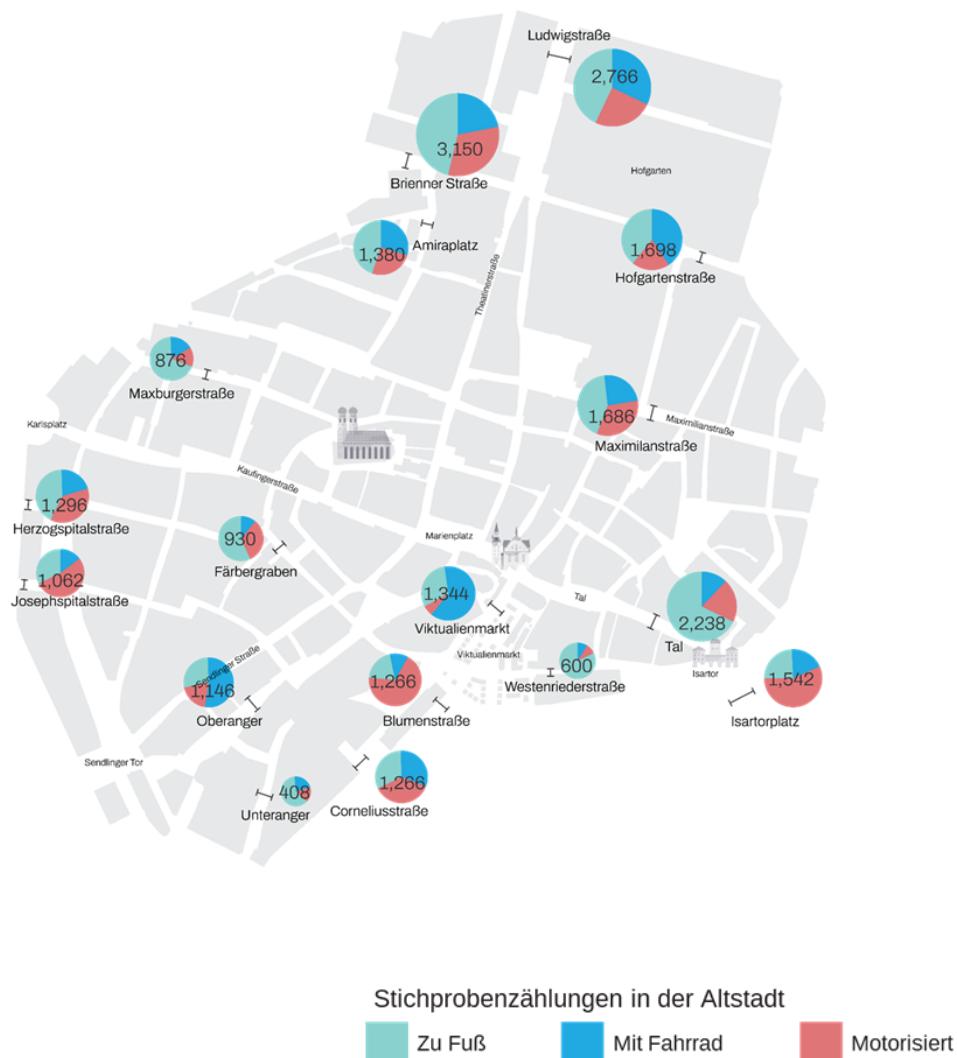


Abbildung 6 Stichprobenzählungen in der Altstadt (Quelle: GEHL verändert nach Landeshauptstadt München)

Neben den ungleich verteilten Flächen ist der Fußverkehr mit weiteren Herausforderungen konfrontiert. Autozentrierte und überdimensionierte Verkehrsknoten außerhalb von Fußgängerzonen tragen zu erhöhten (Abbiege-)Geschwindigkeiten bei und machen das Quielen von Einmündungsbereichen oder Straßen unsicherer. Vor allem Straßen ohne für Fußgänger*innen geeignete Querungsmöglichkeiten, wie etwa die Maximilianstraße, die

Pacellistraße, das Tal, die östliche Herzog-Wilhelm-Straße oder die Sparkassenstraße führen zu Verkehrssicherheitsdefiziten und Einschränkungen in der Nutzbarkeit. Die aktuelle Straßenraumgestaltung provoziert lange Querungszeiten. Betroffen davon sind im Grunde alle Fußgänger*innen und besonders Personen mit Mobilitätseinschränkungen, Kinder und Personen mit höherem Sicherheitsbedürfnis, wie beispielsweise Senior*innen oder ältere Personen im Allgemeinen.

Darüber hinaus resultiert aus der Verteilung der Flächen eine geringe Gehwegbreite wie beispielsweise in der Münzstraße, Bräuhausstraße, Hackenstraße, Hotterstraße oder Jungfernturmstraße, welche nicht dem heutigen Standard entsprechen.

Gehwege sind weder in der Theorie noch in der Praxis breit genug. Bereits die Richtlinie zur Anlage von Stadtstraßen von 2006 gibt eine Mindestbreite von 2,50 Metern für den Seitenraum an. Wobei zusätzlich zu den 2,50 Meter je nach örtlichen Besonderheiten erhöhte Anforderungen im Sinne einer punktuellen oder linienhaften Aufweitung des Seitenraums resultieren. So sollte zum Beispiel vor Schaufenstein eine Verweilfläche mit einem Zuschlag von mindestens einem Meter Gehbahnbreite vorgesehen werden. Zusätzlich empfiehlt die EFA (Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen von 2002) Gehwege in Abhängigkeit ihrer Nutzung sowie etwaiger Einflussbereiche zu dimensionieren. Einflussbereiche stellen Museen, Gebäude mit überörtlicher Bedeutung, Verbrauchermärkte, Schulen, usw. dar. Derartige Einflussbereiche und Nutzungen sind über die komplette Altstadt verstreut und erfordern daher eine entsprechende Dimensionierung der Gehwege.

Die gemäß den Richtlinien zu schmalen Gehwege werden in der Praxis weiter verengt. Aufsteller unterschiedlicher Läden, Freischankflächen, Fahrräder oder Motorroller verengen die Gehwege innerhalb der Altstadt. Besonders in Räumen mit einer hohen Nutzungsichte durch gastronomische Angebote, unterschiedliche Dienstleistungen, Schulen oder Einzelhandelsgeschäften, usw., wie beispielsweise in der Bräuhausstraße, der Prälat-Zisl-Straße oder der Hackenstraße, wird die Nutzbarkeit der Gehwege für alle Fußgänger*innen und speziell für Personen mit Mobilitätseinschränkungen stark beeinträchtigt. Der öffentliche (Straßen)Raum ist dort weder barrierefrei, noch gewährleistet er eine Mobilität und damit die Teilhabe für alle. In allen Bereichen der Altstadt ist auf die Barrierefreiheit zu achten und Engstellen, Gefahrenstellen und in Kreuzungsbereichen nichtabgesenkte Bordsteine zu beseitigen. Zudem sollten taktile Elemente vorhanden sein, um auch Menschen mit Sehbehinderung oder Blindheit den Aufenthalt und die Orientierung in der Altstadt zu ermöglichen bzw. zu erleichtern.

Hinzu kommen Sicherheitsdefizite, die beispielsweise durch widerrechtliches Gehwegparken ausgelöst werden. Dadurch müssen Fußgänger*innen beim Gehen zum Teil auf die Fahrbahn ausweichen oder ihre Sichtachsen können beim Queren eingeschränkt sein. In der Konsequenz ist ein sicheres Queren oder ein Ausweichen auf Fahrbahnen nur bedingt möglich. Zusätzlich zeigen sich in verschiedenen Bereichen der Altstadt gehäuft Konflikte zwischen dem Fußverkehr und dem Radverkehr. Diese Konflikte manifestieren sich insbesondere an Stellen, wo die Verkehrsflächen nicht ausreichend voneinander getrennt sind, was zu einer erhöhten Unsicherheit für Fußgänger*innen führt. Diese Interaktionen, die beispielsweise aus unklaren Verkehrsführungen resultieren, können nicht nur das subjektive Sicherheitsempfinden der Fußgänger*innen beeinträchtigen, sondern auch zu tatsächlichen Sicherheitsdefiziten führen. Insbesondere für vulnerable Gruppen, wie ältere Menschen oder Personen mit eingeschränkter Mobilität, stellen diese Konflikte ein erhebliches Risiko dar. Es ist daher von entscheidender Bedeutung, geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um diese Konflikte zu minimieren und die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden zu gewährleisten.

Wie sicher sich Fußgänger*innen innerhalb der Altstadt bewegen können, zeigt die Unfallstatistik. Gemäß der im Jahr 2022 registrierten Unfälle gab es insgesamt 42 Unfälle innerhalb des Altstadtrings mit Beteiligung von Fußgänger*innen. Verglichen mit einem gleich großen Bereich in Berlin Mitte mit 18 Unfällen im gleichen Jahr ist die Unfallzahl in der Münchener Altstadt auffällig hoch (Quelle: GEHL 2024). Unfälle traten dabei gehäuft im

Bereich der Zufahrten zur Kustermannfahrbahn auf Höhe der Kreuzung Sparkassenstraße / Tal und Prälat-Zistl-Straße / Rosental sowie im Bereich des westlichen Altstadtrings auf.

Neben Einschränkungen, die sich teilweise durch das Verhalten der anderen Verkehrsteilnehmer*innen ergeben, gibt es auch Defizite im öffentlichen Raum aufgrund einer unzureichender Aufenthaltsqualität und nicht ausreichender Klimaanpassungsmaßnahmen, welche sich auf die Gesundheit der Fußgänger*innen auswirken können (hier z.B.: fehlende Beschattung an Hitzetagen). Gerade in den ausgedehnten Fußgängerzonen der Altstadt ist die Aufenthaltsqualität gering. Zu nennen sind unter anderem fehlende oder zu wenige Sitzmöglichkeiten sowie eine nicht ausreichende Grünanstattung, was sich wiederum auf die Attraktivität des Zu-Fuß-Gehens und der Aufenthaltsqualität in diesen dem Fußverkehr vorbehaltenen Zonen auswirkt. Außerdem wurde während des Beteiligungsprozesses durch die Bevölkerung die Überfüllung der Fußgängerzonen bemängelt. Dies würde das Erlebnis innerhalb der Altstadt beeinträchtigen und zählt zu einem häufig durch die Bevölkerung genannten Kritikpunkt. Außerhalb der Fußgängerzonen werden die Aufenthaltsqualität und Attraktivität der durch Fußgänger*innen genutzten Räume zusätzlich durch die Dominanz des ruhenden Verkehrs eingeschränkt.

2.2.3.4 Radverkehr und Mikromobilität

Der Radverkehr in der Münchener Altstadt sieht sich mit unterschiedlichen Bedingungen konfrontiert. Grundsätzlich herrscht in der Altstadt Tempo 30. Die Maximilianstraße und der Oberanger bilden die Ausnahme mit Tempo 50. In Tempo 30-Zonen können Radfahrende im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Aus diesem Grund gibt es innerhalb der Altstadt nur wenige Radverkehrsanlagen. Ausnahmen bilden der Oberanger mit einem beidseitigen Radfahrstreifen sowie die Sparkassenstraße und die Alfons-Goppel-Straße, die als Fahrradstraße angeordnet sind. In den genannten Fahrradstraßen haben Radfahrer*innen Vorrang vor allen anderen Verkehrsteilnehmer*innen. Außerdem sind viele der für den Kraftfahrzeugverkehr einbahngeregelten Straßen für Radfahrende in Gegenrichtung freigegeben.

Die Hauptachse für den Radverkehr in der Altstadt bildet die sogenannte Nord-Süd-Querung. Diese verläuft vom Süden kommend über den Oberanger, Viktualienmarkt (Kustermannfahrbahn) sowie die Sparkassenstraße mit Querung über die Maximilianstraße in die Alfons-Goppel-Straße. Ab der Alfons-Goppel-Straße wird der Radverkehr über die Grünanlage des Hofgartens weiter zum Odeonsplatz geführt. Ergänzend dazu können Radfahrende über den in Teilen bereits fertiggestellten Altstadt-Radlring, welcher am Odeonsplatz an die Nord-Süd-Querung anschließt, die Altstadt auf einem beidseitig 2,80 Meter breiten Radweg umfahren.

Die genannten Bedingungen für den Radverkehr führen grundsätzlich dazu, dass sich der Radverkehr flächendeckend in der Altstadt, inklusive der genannten unbeschränkten oder zeitlich beschränkten Einfahrt in Fußgängerzonen, bewegen kann. Einschränkung für den Radverkehr ergeben sich teilweise analog zu den Herausforderungen, denen auch der Fußverkehr gegenübersteht.

Die vorhandene Fahrradinfrastruktur innerhalb der Altstadt ist zumeist mangelhaft oder nicht mehr zeitgemäß. Am Oberanger beispielsweise ist der beidseitige Radfahrstreifen mit einer Breite von 1,80 Metern bzw. 2,30 Metern zuzüglich Sicherheitstrennstreifen angelegt. Der Sicherheitstrennstreifen in Form einer durchgezogenen Markierung führt an der östlichen Straßenseite vorbei an Stellplätzen und der Zufahrt in ein Parkhaus sowie beidseitig an einer Bushaltestelle und an Geschäften bzw. Einrichtungen mit erhöhtem Anlieferbedarf. Dementsprechend gibt es eine große Anzahl an Kraftfahrzeugen, die den Radfahrstreifen durch Ein- und Ausfahrten, Parkvorgänge inklusive Rangievorgängen und Liefervorgängen jeglicher Art queren oder manchmal auch (ordnungswidrig) besetzen.

Wie sicher sich Radfahrer*innen in der Altstadt bewegen können, zeigt die Unfallstatistik. Unfallauffälligkeiten für den Radverkehr befinden sich an folgenden Stellen:

- Maximilianstraße zwischen Wurzerstraße bis Hofgraben (Maßnahmenbündel als Pilotprojekt im Frühjahr 2025 zur Steigerung der Verkehrssicherheit umgesetzt)
- Bereich Viktualienmarkt bis Sparkassenstraße
- Kreuzung Rosental/Rindermarkt
- Einmündung Pestalozzistraße / Blumenstraße

Die Unfälle reichen von Alleinunfällen, Überschreiten-Unfällen, Einbiegen/Kreuzen-Unfälle bis hin zu Abbiegeunfällen. Neben den Unfallschwerpunkten innerhalb der Altstadt gibt es weitere Bereiche, die ein hohes Unfallgeschehen zeigen. Hierzu zählen der Oberanger, das Tal und die Sparkassenstraße sowie die westlichen Bereiche des Altstadtrings.

Seit November 2022 liegt ein „Gutachten zur Optimierung der Fahrradabstellsituation im Umfeld der innerstädtischen Fußgängerzonen und zur Nutzbarkeit vorhandener innerstädtischer Kfz-Tief- und Hochgaragen“ vor. Im Untersuchungsumgriff der blauen Zone wurde für 2030 ein Mehrbedarf von 16.217 Fahrradstellplätzen ermittelt. Die standortbasierten Maßnahmenkonzeption ohne Hauptbahnhof ergab einen Mehrbedarf von 11.308 Fahrradstellplätzen. In den letzten Jahren wurden viele neue dezentrale Fahrradabstellanlagen eingerichtet. Gemessen an den ungeordnet abgestellten Fahrrädern sowie den Ergebnissen des o. a. Gutachtens reicht der Bestand in keiner Weise aus und kann die Bedarfe zur Abdeckung des Tages- und Langzeitparkens bei Weitem nicht decken. Innerhalb der Altstadt gibt es beispielsweise kein größeres Fahrradparkhaus. Stellplätze für Lastenräder existieren nur am Rindermarkt, am Oberanger, am St. Jakobs Platz, an der Westenriederstraße, an der Pacellistraße, an der Galeriestraße und am Maximilianplatz und an vielen der genannten Stellen lediglich in Verbindung mit einem Mobilitätspunkt.

Im folgenden Absatz wird auf die Mikromobilität eingegangen. Der Fokus liegt aufgrund seiner Bedeutung auf den E-Tretrollern. Mit der Einführung der E-Tretroller in Deutschland im Jahr 2019, kamen weitere Flächenansprüche an den Verkehrsraum der Altstadt hinzu. Zum einen müssen die E-Tretroller abgestellt werden, zum anderen ist eine neue Fortbewegungsart hinzugekommen, die es zu berücksichtigen gilt. Die zunehmende Anzahl an E-Tretrollern führte zu Konflikten, da sie häufig auf dem Gehweg abgestellt wurden, wodurch Fußgänger*innen, insbesondere geh- oder sehbehinderte Menschen, nun zusätzlichen Barrieren auf den Gehwegen ausgesetzt waren.

Aufgrund der geringen Anzahl an Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, Lastenräder und E-Tretroller wurden und werden Gehbahnen sowie wertvolle Stadträume blockiert und die Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmer*innen weiter verstärkt.

2.2.4 Bereits ergriffene Maßnahmen

Die Landeshauptstadt München hat in den vergangenen 30 Jahren bereits diverse Maßnahmen umgesetzt, um die Verkehrssituation der Altstadt zu verbessern, den Verkehr noch besser zu ordnen sowie das Mobilitätsangebot auszuweiten.

Als Teil der Maßnahme 1 „Reduktion von Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum“ des „Grundsatzbeschluss Autofreie Altstadt und Altstadt-Radlring“ sowie als erste Stufe der Anpassung des Parkraummanagements, wurde die Regelung der Blauen Zone mit Beschluss des Stadtrats angepasst. Hierzu zählt im Allgemeinen die fortlaufende Anpassung der Parkgebührenordnung der Zone 1 „Altstadt“. In der Parkgebührenordnung wurde neben der Definition der Abendstunden auch die damit zusammenhängenden Parkgebühren geändert. Der gebührenpflichtige Zeitraum für die Abendstunden wurde im Jahr 2021 von 19:00-06:00 Uhr auf 23:00-08:00 Uhr angepasst. Außerdem wurde das Parken in den angepassten Stunden im Jahr 2023 auf 2€/h angehoben (bis 2021: 1€/h).

Die Jahresgebühr für eine Ausnahmegenehmigung zum Parken im eingeschränkten Halteverbot von 200 D-Mark wurde seit der Einführung der Blauen Zone im Jahr 1997 nicht erhöht. Lediglich eine Anpassung an die Währung (heute: 102 Euro pro Jahr) und die Berücksichtigung der Elektromobilität fand statt.

Um dem hohen Lieferverkehr sowie dem hohen Aufkommen an Handwerkerleistungen gerecht zu werden, sind innerhalb der Altstadt orange markierte Liefer- und Ladezonen eingerichtet worden, die ausschließlich dem Wirtschaftsverkehr vorbehalten sind. Mit Beschluss aus dem Jahr 2010 dürfen diese Stellplätze nachts mit Ausnahmegenehmigung beparkt werden. In den vergangenen Jahren wurden diese Zonen auf Wunsch der Industrie- und Handelskammer sowie der Handwerkskammer ausgeweitet.

Zusätzlich finden laufend Anpassungen der Einrichtung von Stellplätzen für Menschen mit Behinderung und Taxis sowie temporären und dauerhaften Halteverboten statt.

Zeitlich parallel zur Weiterentwicklung der blauen Zone wurde 2001 das erste unmittelbar an die Altstadt angrenzende Parkraummanagementgebiet, das „Südliche Lehel“, ausgewiesen. Zwischen 2005 und 2008 folgte die Einführung der weiteren Parkraummanagementgebiete aller an die Altstadt angrenzenden Gebiete.

Im Jahr 2006 wurde das Parkleitsystem der Altstadt eingeführt, um den Parksuchverkehr zu reduzieren und die Besucher*innen gezielt in die Parkgaragen zu den dort freien Kapazitäten zu leiten, um den öffentlichen Raum zu entlasten.

Neben dem ruhenden Kraftfahrzeugverkehr gilt es auch den ruhenden Radverkehr sowie die Mikromobilität zu ordnen. Bereits seit den 2010er Jahren wurden Fahrradstellplätze auf Fahrbahniveau verlagert. Zudem wurden seit 2020 etwa 1.000 Stellplätze für Fahrräder geschaffen. In Ergänzung zur Ordnung des ruhenden Radverkehrs wurde die Rückgabe geliehener E-Tretroller seit August 2022 ausschließlich an dafür vorgesehenen Flächen gestattet. Insgesamt gibt es momentan 39 dieser sogenannten geteilten Abstellflächen (GAF) innerhalb der Altstadt. Diese Abstellbereiche sind deutlich gekennzeichnet und mit entsprechenden Schildern versehen, sodass die gesamte Altstadt mittlerweile als Parkverbotszone für E-Tretroller außerhalb dieser ausgewiesenen Flächen gilt. Wenn ein E-Tretroller dennoch außerhalb der vorgesehenen Bereiche abgestellt wird, läuft die Mietzeit weiter, und somit auch die anfallenden Gebühren. Innerhalb der GAF können nicht nur E-Tretroller abgestellt werden, sondern auch Miet(lasten)fahrräder oder Mietmotorroller.

Bezüglich der fahrenden E-Tretroller ist die Regelung im Generellen, dass diese nicht auf Fußwegen oder in Fußgängerzonen fahren dürfen. Darüber hinaus wurden innerhalb der Altstadt Fahrverbotszonen eingerichtet.

Die Ausweitung von Fahrradstellplätzen sowie die Einführung der Regelung bezüglich der E-Tretroller sind eine Reaktion auf die verstärkte Nutzung der beiden Mobilitätsformen. Außerdem werden dadurch Verkehrsräume im Allgemeinen und Gehwege im Speziellen von parkenden Fahrrädern, E-Tretrollern und anderer Mikromobilität freigehalten. Dadurch verbessert sich die Sicherheit und Barrierefreiheit in der Nutzung der Gehwege.

In Ergänzung zu den geteilten Abstellflächen wurden seit 2023 an unterschiedlichen Stellen innerhalb der Altstadt Mobilitätspunkte eingerichtet. Vor dem Hintergrund Shared-Mobility-Angeboten gebündelt an einem Ort anzubieten und so deren Nutzbarkeit zu erhöhen, gibt es in der Altstadt und am Altstadtring insgesamt 7 Mobilitätspunkte.

Des Weiteren gab es in den letzten Jahren Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung. So wurden beispielsweise Fußgängerzonen eingerichtet (Sendlinger Straße, Dienerstraße, Löwengrube), Straßen temporär im Zuge von Sommerstraßen umgestaltet (Westenriederstraße, Am Kosttor) sowie diese auf Wunsch von Politik und Bevölkerung verstetigt. Die westliche Westenriederstraße und Am Kosttor wurden anschließend an die temporäre Aktion der Sommerstraße in eine dauerhafte Fußgängerzone bzw. in einen verkehrsberuhigten Bereich überführt. Vor dem Hintergrund der großen und weiterhin zunehmenden Bedeutung des Fußverkehrs innerhalb der Altstadt sind die Ausweitung der Fußgängerzonen

die Anordnung von verkehrsberuhigten Bereichen sowie die temporäre Einrichtung von Sommerstraßen wichtige Maßnahmen, um der gemessen an ihrem Aufkommen ungleichen Flächenzuordnung für Fußgänger*innen angemessen zu begegnen. Für Fußgängerzonen und belebte Plätze untersucht das Kreisverwaltungsreferat, wie diese vor unberechtigten Überfahrtaten ohne Änderung der Verkehrsfunktionen geschützt werden können.

Weitere bereits ergriffene Maßnahmen widmen sich unter anderem Verbesserungen für den Radverkehr sowie für den ÖPNV innerhalb der Altstadt. Um Konflikte innerhalb der Altstadt zwischen dem Fußverkehr und dem Radverkehr zu reduzieren, soll ein attraktiv ausgebauter Altstadt-Radlring die Radfahrer*innen gebündelt um die Altstadt herumleiten. Der Altstadt-Radlring ist in Teilen bereits fertiggestellt. Als Ergänzung werden Radschnellverbindungen mit Anschluss an den Altstadt-Radlring geplant und bereits gebaut.

Ergänzend zum bestehenden öffentlichen Nahverkehr fand 2024 der Testlauf zur öffentlichen Feinerschließung statt. Im Rahmen des Förderprojektes MoveRegioM, gefördert vom Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) sowie Mitteln des Freistaats Bayern aus dem „Sondertopf Innenstädte beleben“ und Mitteln der Landeshauptstadt München aus der Nahmobilitätspauschale wurde von Juli bis Oktober im Testbetrieb das AltstadtMobil angeboten. Alle Bürger*innen hatten kostenfrei die Möglichkeit auf einer Ringlinie mit festen Haltestellen in einem Mikrobus sowie im On-Demand-Betrieb mit E-Rikschas die Altstadt zu erkunden. Ziel ist es, ein Angebot für Personen mit unterschiedlichen Arten von Mobilitätseinschränkungen und sensorischen Beeinträchtigungen zu schaffen – ebenso Personen, die schwere oder sperrige Gegenstände transportieren müssen, und jene, für die die langen Fußwege innerhalb der Altstadt eine Hürde darstellen.

Die Bandbreite an bereits ergriffenen Maßnahmen, um den Herausforderungen des ruhenden und fließenden Verkehrs sowie dem Fuß- und Radverkehr zu begegnen, zeigt bereits die hohe Bereitschaft der Landeshauptstadt München für Veränderungen. Betrachtet man die Räume in der Altstadt jedoch im Detail, fällt auf, dass die bereits ergriffenen Maßnahmen zum Teil nicht ausreichen.

Um Beispiele zu nennen:

- Trotz der großen Anzahl an geschaffenen Radstellplätzen und Abstellflächen für Mikromobilität sind die Gehwege stellenweise vollgestellt.
- Die Stellplätze für den Wirtschaftsverkehr sind vielfach nicht als solche nutzbar, da sie durch andere Nutzer*innen fehlbelegt sind. In der Konsequenz wird in zweiter Reihe oder auf dem Gehweg geparkt.

Im nachfolgenden Kapitel werden der aktuelle Handlungsdruck und die aktuellen Herausforderungen für die Altstadt aufgezeigt.

2.2.5 Handlungsdruck und Herausforderungen

Durch die Erkenntnisse des Beteiligungsverfahrens (siehe Kapitel 2.1, und aktuelle Verkehrserhebungen Kapitel 2.2.3), Bürgerversammlungsempfehlungen, politische Anträge und Anfragen, Beschwerden durch lokal ansässige Bewohner*innen und Unternehmen sowie durch die hohe Anzahl an Bußgeldern, die durch die kommunale Verkehrsüberwachung ausgestellt werden (siehe Kapitel 2.2.3) ist ersichtlich, dass sich die Verkehrssituation innerhalb der Altstadt in einem Zustand befindet, der nicht volumnäßig die gewünschte Qualität der Erschließung für alle relevanten Verkehrsfunktionen sichert und teilweise zu Verkehrssicherheitsproblemen führt.

Auswirkungen davon, die im Rahmen des Konzeptes besondere Beachtung finden, sind unter anderem:

- Flächenkonkurrenz und Nutzungskonflikte zwischen den Verkehrsarten sowie

temporären Einrichtungen (Baustellen, Freischankflächen, Warenauslagen, Veranstaltungen, etc.) und somit eingeschränkte Sicherheit für den Fuß- und Radverkehr sowie fehlende Freiflächen zur Umnutzung nach Zielen der „Altstadt für alle“;

- Unzulässiges Einfahren in die Fußgängerzone außerhalb der Lieferzeiten;
- Verkehrsstillstand im Hackenviertel an frequenzstarken Einkaufstagen;
- kein ausreichendes Stellplatzangebot im öffentlichen Raum für Lieferverkehr, Handwerkende sowie soziale Dienste, etc.; dadurch Erschwernisse in der Ausübung der gewerblichen Tätigkeit;
- Überlastung der Stellplätze im öffentlichen Raum trotz freier Kapazitäten in den öffentlich zugängigen Parkhäusern.

Eine weitere Erschwernis für die Verkehrssituation ist die hohe Anzahl an Baustellen innerhalb der Altstadt und am Altstadtring. Da die Altstadt aufgrund ihrer Nutzungsdichte und Nutzungsdiversität sich permanent wandelt, sind Baustellen inkl. Verkehrseinschränkungen als ein dauerhafter Einflussfaktor einzustufen.

2.3 Konzept zur Altstadt für alle

Die zuvor ausgeführte Analyse stellt die Notwendigkeit und das Potenzial eines städtebaulichen Verkehrskonzeptes für die Altstadt dar. Aufgrund der individuellen Gegebenheiten eines jeden Stadtraums bzw. Stadtteils sowie unter Berücksichtigung der spezifischen Anforderungen und Ziele der jeweiligen Kommune, eine einheitliche Definition, was ein städtebaulichen Verkehrskonzept ist und wie dies ausgestaltet sein soll. Im Rahmen der Altstadt für alle wird daher Folgendes darunter verstanden: Ein städtebauliches Verkehrskonzept stellt ein strategisches Planungsinstrument dar, das die Verkehrsorganisation und -infrastruktur innerhalb eines bestimmten urbanen Gebiets, in diesem Fall der Altstadt, systematisch analysiert und gestaltet. Es dient dazu, die für die Innenstadt vom Stadtrat in den Beschlüssen zum Innenstadtkonzept, zum Freiraumquartierskonzept und zur Altstadt für alle zugrunde gelegten städtebaulichen Ziele zu verwirklichen, und deshalb die Mobilität in der Stadt zu optimieren und die verschiedenen Verkehrsträger (Fußgänger*innen, Radfahrer*innen, öffentliche Verkehrsmittel, Wirtschaftsverkehr, Verkehre für Unterhalt und Entsorgung, motorisierter Individualverkehr, etc.) sowie den ruhenden Verkehr sinnvoll aufeinander abzustimmen. Dies erfordert dabei eine ganzheitliche Betrachtung des fließenden und des ruhenden Verkehrs inklusive der Berücksichtigung der unterschiedlichen städtebaulichen Belange. Es geht dabei weit über die Definition eines Verkehrskonzepts, welches vor allem die Optimierung des Verkehrsflusses, die Effizienz und Verkehrssicherheit der Verkehrsträger berücksichtigt hinaus, indem es städtebauliche Gegebenheiten und deren Wechselwirkungen mit der jeweiligen Mobilität innerhalb eines integrativen Ansatzes explizit berücksichtigt und die spezifischen Anforderungen und Ziele der Landeshauptstadt München zugrunde legt.

Das im nachfolgenden beschriebenen Konzept bietet einen Lösungsvorschlag für den Umgang mit konkurrierenden Flächenansprüchen wie beispielsweise einer gerechten und angemessenen Funktionsverteilung des Straßenraums für die unterschiedlichen Mobilitätsformen und der Schaffung von Flächen für Erholung, Klimaanpassungsmaßnahmen und attraktive Aufenthaltsorte.

Die Landeshauptstadt München ist bestrebt, eine geordnete städtebauliche Entwicklung aufzuzeigen und durch die Verkehrsneuordnung umzusetzen. Das städtebauliche Verkehrskonzept hat daher zum Ziel:

- eine klimaangepasste, gemeinwohlorientierte, verkehrssichere und barrierefreie Altstadt zu entwickeln, indem Flächen des Straßenraums nach tatsächlichem Bedarf

neu verteilt werden.

- eine Verbesserung des Wohn- und Arbeitsumfelds zu schaffen sowie die Umweltbelastung zu reduzieren und die Aufenthaltsqualität von Plätzen und das Mikroklima zu verbessern. Hierzu hat das Freiraumquartierskonzept Innenstadt Potenziale aufgezeigt.
- die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmende und insbesondere für Fußgänger*innen sowie mobilitäts- und sinneseingeschränkte Personen zu erhöhen.
- die Erreichbarkeit des ansässigen Handels, der Dienstleistungs- und Handwerksbetriebe, der Kultureinrichtungen, der Bildungsbetriebe der Gastronomie- und Tourismusbetriebe und des Gesundheitssektors mittels aller Verkehrsarten zu gewährleisten.
- eine geordnete Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs innerhalb der Altstadt zu garantieren.
- den ruhenden Verkehr unter Einbeziehung des gesamten öffentlich zugänglichen Parkraumangebots für alle Nutzer*innengruppen (Kfz, Fahrrad, Lastenrad, Sharing, Mikromobilität) neu zuordnen.
- Stellplätze für Anwohnende zu sichern, bis Alternativen etabliert sind;
- die oberirdische Feinerschließung des öffentlichen Nahverkehrs (Tram- und Busverbindungen) innerhalb der Altstadt flächendeckend und barrierefrei sicherzustellen und die Anbindung der Parkgaragen durch neue Angebote in der weiteren Planung zu berücksichtigen.
- Die Verfügbarkeit von Mikromobilitätsangeboten zu verbessern und zugleich die negativen Effekte insbesondere der Abstellvorgänge zu minimieren.
- die Leichtigkeit in Bezug auf die Leistungsfähigkeit des Straßenverkehrs für alle innenstadtrelevanten Verkehrsarten in der Zusammenschau zu verbessern.

Durch die Verwirklichung dieser Ziele wird die "Altstadt für alle" zu einem Ort, der den Bedürfnissen aller Nutzenden bzw. Verkehrsteilnehmenden gerecht wird und gleichzeitig einen positiven Beitrag zur nachhaltigen Stadtentwicklung leistet.

Die Reduktion nicht notwendiger Kfz-Verkehre innerhalb des Altstadtrings ist hierfür unerlässlich. Künftig gilt es den

- Durchgangsverkehr sowie vor allem
- Parksuchverkehr

zu unterbinden.

Das Konzept schafft die Voraussetzungen, weitere, konkrete Maßnahmen (z.B. Begrünung, Entsiegelung, Aufenthaltsorte, Ausweitung von Lieferzonen) zugunsten der oben genannten Ziele umzusetzen. Die Umsetzung der Ziele erfolgt schrittweise durch detaillierte Betrachtungen in den jeweiligen Vierteln der Altstadt. Zunächst soll das Graggenviertel (inkl. östlichem Angerviertel) angepasst werden und im Anschluss das Hackenviertel (inkl. westlichem Angerviertel). Das Kreuzviertel und der Bereich am Hauptbahnhof folgen sukzessive im Nachgang.

2.3.1 Maßnahmen zum fließenden Verkehr

Maßnahmen, die den fließenden Verkehr betreffen, haben das Ziel, den Kfz-Verkehr zu mindern, ohne dabei die Erreichbarkeit der Altstadt einzuschränken. Zudem sollen die Nutzbarkeit und die Attraktivität bzw. das Erlebnis für Fußgänger*innen und Fahrradfahrer*innen an bestimmten Straßen erhöht sowie insgesamt die Verkehrssicherheit

verbessert werden. Die Nutzungskonflikte zwischen Besucher*innen, Anwohner*innen, Wirtschaftsverkehr und öffentlichem Nahverkehr sollen entschärft werden genauso wie die Flächenkonkurrenz zwischen den Verkehrsarten (MIV/Fuß/Rad). Vor dem Hintergrund die Altstadt als Wirtschaftsstandort sicherzustellen, sollen die vorgeschlagenen Maßnahmen auch die Mobilitätsbedürfnisse des Wirtschaftsverkehrs berücksichtigen.

Die entscheidende Maßgabe ist es daher, den Parksuchverkehr und Durchgangsverkehr zu unterbinden.

Basierend auf dem Gutachterkonzept schlägt das Mobilitätsreferat folgende Maßnahmen zur gezielten Verkehrslenkung vor:

- Anpassung der Straßentypologien
- Geschwindigkeitsreduktion
- Eingeschränkte Zufahrtserlaubnisse
- (Digitale Zufahrtskontrolle; optional, rechtlich noch nicht möglich)
- Ausweitung von Einbahnstraßen
- Einführung von Modalfiltern

Als grundlegende Konzeption wird eine Unterteilung in drei (bzw. vier) Straßentypologien vorgeschlagen: **Stadtstraßen, Altstadtstraßen, Fußgängerzone, Fußgängerzone mit Kommunaltrasse.**

Die maßgebliche Veränderung, die durch die Einführung dieser Straßentypen in Kraft tritt, ist, dass dem Besucherverkehr künftig signalisiert wird, dass bestimmte Straßen (Altstadtstraßen) nicht für den allgemeinen Kfz-Verkehr vorgesehen sind, sondern nur bei konkreten Anliegen befahren werden sollen. Somit wird bewusst vermittelt, wo Verkehr erwünscht ist und wo er vermieden werden soll. Gleichzeitig bleibt die notwendige Erreichbarkeit gegeben. Weiterhin kann ein(e) konkrete(s) Geschäft/Gewerbe/Arztpraxis/Wohnung/Hotel angefahren werden der Durchgangsverkehr und der Parksuchverkehr bleiben jedoch ausgeschlossen.

Vorbild hierfür ist die in italienischen Städten weit verbreitete „Zona traffico limitato“, in denen die Zufahrt zu den (Altstadt)Straßen häufig zusätzlich durch eine physische Barriere (Modalfilter) beschränkt wird. Die neuen Regelungen werden angemessen kommuniziert werden, um möglichen Konflikte u. a. zwischen Anwohner*innen oder Lieferant*innen bei der Einführung der Straßenkategorien entgegenzuwirken. Zudem wird dauerhaft Informationsmaterial zur Verfügung gestellt werden, damit auch Tourist*innen oder Personen, die selten mit dem Auto in der Altstadt fahren über die Regelungen informiert sind.

Zu den Straßentypologien im Einzelnen:



Abbildung 7 Darstellung einer möglichen Beschilderung der zukünftigen Straßentypologien (Quelle: GEHL verändert nach Landeshauptstadt München)

a) Stadtstraßen

Straßen, die für die Zu- und Ausfahrt der öffentlichen Parkgaragen dienen, werden als Stadtstraßen eingeordnet. Stadtstraßen erfüllen damit die Erschließungsfunktion der gesamten Altstadt für Besucher*innen. Hier soll die Höchstfahrgeschwindigkeit von 30 km/h gelten.

→ Verkehrsanordnung: Tempo 30, eingeschränktes Halteverbot

Die Stadtstraßen werden als die "offensten" Straßen betrachtet, die für eine Vielzahl von Nutzer*innen zugänglich sind. Diese Straßen dienen hauptsächlich als Zufahrten zu den öffentlichen Parkhäusern und Tiefgaragen auf möglichst direktem Weg und ermöglichen damit den Besucher*innen der Altstadt diese bequem zu erreichen. Sie sind für den gesamten Besucherverkehr geeignet, wobei die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt ist und es entlang ihres Verlaufs ein eingeschränktes Halteverbot gibt mit Stellplätzen mit Fokus auf Wirtschaftsverkehr, KEP-Dienstleister, soziale und technische Dienste, Taxi, Menschen mit Behinderung und Anwohner*innen. Für die Maximilianstraße und den Oberanger lässt sich das Mobilitätsreferat, unter Einbindung der SWM / MVG in dieser Beschlussfassung beauftragen, die Reduktion von heute Tempo 50 auf Tempo 30 zu prüfen.

b) Altstadtstraßen

Alle weiteren Straßen werden als Altstadtstraßen definiert, die rein der Erschließung für Anwohnende und dem Wirtschaftsverkehr dienen.

- Verkehrsanordnung: Zufahrtsbeschränkung „Verbot für Kraftfahrzeuge“ mit Zusatzzeichen „Anlieger frei“, Tempo 20-Zone; eingeschränkte Halteverbots-Zone; Parken mit Ausnahmegenehmigung in gekennzeichneten Flächen frei

Die Altstadtstraßen sind speziell auf die Bedürfnisse der Anwohnenden und des Wirtschaftsverkehrs ausgerichtet. Sie sind nicht für den individuellen Durchgangs- und Besucherverkehr ausgelegt. Lieferungen und Handwerksverkehr sind hier erlaubt (als Anlieger), um den Wirtschaftsstandort der Altstadt sicherzustellen und durch geeignete Maßnahmen weiter zu stärken. Eine weitere Besonderheit ist, dass sie wie die Stadtstraße, als eingeschränkte Halteverbotszone gekennzeichnet ist. Dies ermöglicht es allen

Anwohner*innen ohne Ausnahmegenehmigung und Anlieger*innen für kurze Zeit (bis zu drei Minuten, bzw. bis die Liefer- und Ladetätigkeit oder das Ein- und Aussteigen abgeschlossen ist) an einer beliebigen Stelle zu halten, um beispielsweise etwa ein Geschäft in der Altstadtstraße anzufahren, ein gewünschtes Produkt abzuholen, den Koffer beim Hotel auszuladen oder eine mobilitätseingeschränkte Person bis zu einer Arztpraxis fahren zu können. Die Ausnahmegenehmigung für Anwohnende erlaubt weiterhin das Parken im eingeschränkten Halteverbot, auch in den Altstadtstraßen.

Zusätzlich werden entlang der Altstadtstraßen gezielt Lieferbereiche für den privaten und gewerblichen Verkehr eingerichtet und die bestehenden Bereiche ausgeweitet. Diese Bereiche ermöglichen es Lieferanten ihre Arbeiten durchzuführen, ohne den fließenden Verkehr zu behindern. Die Lieferbereiche sind auf vorher festgelegte Zeitfenster und Mengen begrenzt, um die Anzahl der Fahrzeuge und die damit verbundenen Emissionen sowie die Störungen für Anwohner*innen und Fußgänger*innen zu minimieren.

c) Fußgängerzone:

Die bestehende Fußgängerzone mit der aktuell gültigen Altstadtzonen-Fußgänger-Satzung bleibt erhalten. Erweiterungen und Anpassungen sind nachträglich möglich.

d) Fußgängerzone mit Kommunaltrasse

Um den Busverkehr innerhalb der Altstadtstraßen erhalten zu können, muss in der bestehenden bzw. in einer späteren Erweiterung der Fußgängerzone der Linienverkehr freigegeben sein und die Möglichkeit bestehen den Radverkehr zuzulassen. Es findet dazu eine Abstimmung mit den SWM/MVG statt.

e) Weitere Maßnahmen

Da physische Barrieren (versenkbarer Poller) als Zufahrt zur Münchner Altstadt, aufgrund von baulichen Einschränkungen, an den meisten Stellen nicht möglich sind, kann in der Zukunft eine digitale Zufahrtskontrolle in Erwägung gezogen werden, sollten Besucher*innen die dann geltenden Zufahrtsbeschränkungen missachten. Da hierbei noch Hürden durch datenschutzrechtliche Vorgaben bestehen, bleibt dies eine Maßnahme, die erst zu einem späteren Zeitpunkt ins Auge gefasst werden kann. Das Mobilitätsreferat steht hierzu mit anderen Städten (z.B. Göttingen und Hamburg) im Austausch, die gegenwärtig Pilotprojekte hierzu starten.

Als weiterer Baustein ist die Ausweitung von Einbahnstraßen eine weitere Maßnahme, mit der eine Verkehrsberuhigung begünstigt werden soll. Der Verkehr lässt sich dadurch gezielter lenken und Schleichwege werden unterbunden. Einbahnstraßen bieten den Vorteil, dass Fahrbahnen verschmälert und Seitenräume anders genutzt werden können. Hierbei bietet sich Potenzial für die Freiraumnutzung und den Fußverkehr.

Möglich ist auch der Einsatz von Modalfiltern. Unter einem modalen Filter sind Maßnahmen zu verstehen, die den Zugang für bestimmte Verkehrsarten (z.B. Kfz-Verkehr) einschränken oder verhindern, während andere Verkehrsarten wie der Fußverkehr, der Radverkehr oder der öffentliche Verkehr weiterhin passieren können. Dies trägt zur Verkehrsberuhigung bei und fördert nachhaltige Mobilitätsformen. Da Modalfilter je nach Ausprägung auch eine Barriere für Rettungsfahrzeuge, Linienverkehre, den Wirtschaftsverkehr sowie Unterhaltsfahrzeuge (z.B. Straßenreinigung, Winterdienst) oder Entsorgungsfahrzeuge (z.B. Müllabfuhr) bedeuten, sind diese nur an Stellen einzusetzen, wo die Erschließung in ausreichendem Maße gewährleistet ist. Sie können zudem zu zusätzlichem Verkehrsaufkommen (Umwegfahrten) in benachbarten Bereichen führen. Ein durchgehender Winterdienst auf der Fahrbahn ist an Modalfiltern je nach Ausgestaltung nicht möglich, was zu zusätzlichen Behinderungen, insbesondere für den Radverkehr und für Rettungsfahrzeuge, führen kann.

Durchgehend niveaugleiche Gehwege

Durchgehend niveaugleiche Gehwege sind Gehwege, die an Straßenkreuzungen auf derselben Höhe verbleiben, ohne Bordsteine oder andere Höhenunterschiede. Die Niveaugleichheit bezieht sich konkret auf die Anhebung der Fahrbahn. Diese Art von Gehweg ist besonders benutzerfreundlich für den Fußverkehr, da sie Barrieren für Fußgänger*innen, einschließlich Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, Rollstuhlfahrer*innen oder Eltern mit Kinderwagen, minimiert. Zudem wird allen Verkehren auf der Fahrbahn signalisiert, Rücksicht zu nehmen. Niveaugleiche Gehwege fordern bauliche Eingriffe an den bestehenden Straßen, wodurch eine Anpassung der Entwässerung notwendig werden kann.

Für die Münchner Altstadt bietet eine derartige straßengestalterische Anpassung die Möglichkeit, den Fußverkehr baulich zu bevorrechtigen, ohne die Erreichbarkeit für den MIV einzuschränken. In Straßen, in denen der ÖPNV verkehrt, sind die Einsatzmöglichkeiten aufgrund baulicher und betrieblicher Rahmenbedingungen deutlich eingeschränkt.

Zusammenfassung:

Mit Einführung der neuen Straßentypologien Stadtstraße, Altstadtzone und Fußgängerzone soll eine Reduktion des Verkehrsaufkommens in den Altstadtstraßen erreicht werden, um bei Aufrechterhaltung der erforderlichen Erreichbarkeiten ein bestmögliches, störungsfreies Verkehrsgeschehen zu ermöglichen und die Sicherheit für den Fuß- und Radverkehr zu verbessern. Durch diese Maßnahmen ergeben sich gleichzeitig gestalterische Spielräume durch die sowohl dringend erforderliche Maßnahmen zur Klimaanpassung umgesetzt, Aufenthalts- und Erholungsflächen geschaffen sowie historische Stadtstrukturen wieder besser zur Geltung gebracht werden können. Einbahnstraßen, Zufahrtskontrollen und Modalfilter sind Maßnahmen, die nachgelagert eingebracht werden können, sollte sich in der Praxis herausstellen, dass die vorgesehenen Verkehrsregeln in großem Maßstab missachtet werden.

2.3.2 Maßnahmen zum ruhenden Verkehr

Der ruhende Verkehr im öffentlichen Straßenraum in der Altstadt wird unter Einbeziehung des gesamten, öffentlich zugänglichen Angebots neu geregelt. Dies soll sich positiv auf alle genannten Ziele auswirken, insbesondere auf die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer*innen, auf die Aufenthaltsqualität, aber auch auf die Erreichbarkeit für alle Nutzer*innengruppen, vor allem für den Wirtschaftsverkehr. Die Ansprüche der Anwohner*innen, Gewerbetreibenden und Dienstleistenden werden bei der Umsetzung der geplanten Maßnahmen berücksichtigt und gewährleisten damit die Leistungsfähigkeit der Altstadt als attraktiven Wirtschafts-, Wohn- und Arbeitsstandort.

Das aktuell geltende gebührenpflichtige Kurzzeitparken im öffentlichen Straßenraum, umgesetzt als „Blaue Zone“, die das Parken in blau markierten Stellplätzen mit Parkschein für max. 2 Stunden für Besucher*innen erlaubt, entfällt zukünftig. Die bestehende eingeschränkte Halteverbotszone bleibt bestehen. Die Erreichbarkeit für Besucherverkehre wird zukünftig durch die Kapazitäten in den öffentlichen Parkhäusern sichergestellt. Diese sind durch die geplante Verkehrsführung und die aktuellen Informationen aus dem Parkleitsystem komfortabel und direkt anzufahren.

Das Parken im öffentlichen Straßenraum ist nur noch für bestimmte Nutzer*innengruppen möglich. Vorrang gilt für:

- Wirtschaftsverkehr (Logistik, Handwerk, soziale Dienste)
- Stellplätze für Menschen mit Behinderung

- Anwohnende der Altstadt
- Geteilte Abstellflächen (E-Tretroller, Leihfahrräder, Leih-Pedelecs, E-Motorroller)
- Taxis

Für den Lieferverkehr werden Ladebereiche (Verkehrszeichen 230) gekennzeichnet. Bestehende Laden-Liefern-Leisten-Zonen (heute orange markiert) werden zur Verringerung der Fehlparkung durch Zusatzmarkierung optimiert und entsprechend dieser Beschlussfassung angepasst. Dabei werden für den Lieferverkehr weitere Ladebereiche (Verkehrszeichen 230) sowie Laden-Liefern-Leisten-Zonen eingerichtet. In den Abend- und Nachtstunden stehen die Laden-Liefern-Leisten-Zonen für das Parken mit Ausnahmegenehmigung zur Verfügung. Bei der Verortung und Ausgestaltung der Laden-Liefern-Leisten-Zonen werden die jeweiligen lokalen Anforderungen berücksichtigt.

Es wird weiterhin ausreichend Stellplätze für Menschen mit Behinderung sowie Taxistände geben.

Halter*innen einer stadtweiten Parkgenehmigung (§ 46 StVO) wie bspw. für soziale und technische Dienste sowie Halter*innen mit Handwerkerparkausweisen dürfen weiterhin etwa im eingeschränkten Halteverbot, stets unter Beachtung der konkreten Situation vor Ort, parken.

Besucher*innen der Altstadt können im eingeschränkten Halteverbot kurzhalten. Ebenso ermöglicht das zulässige kurze Halten private Bring- und Holdienste. Zum ggf. anschließenden Parken müssen jedoch direkt die bestehenden Parkgaragen angesteuert werden, denn grundsätzlich ist das Parken vom öffentlichen Straßenraum in den privaten Raum zu verlagern.

Die bestehende „beschilderungsarme“ Umsetzung der Parkregelung im öffentlichen Straßenraum wird in das städtebauliche Verkehrskonzept übertragen und nur an den Eingängen der Altstadt (Einfahrt vom Altstadtring) bzw. der jeweiligen Straßentypologien auf die geltenden Regeln in der Zone hingewiesen.

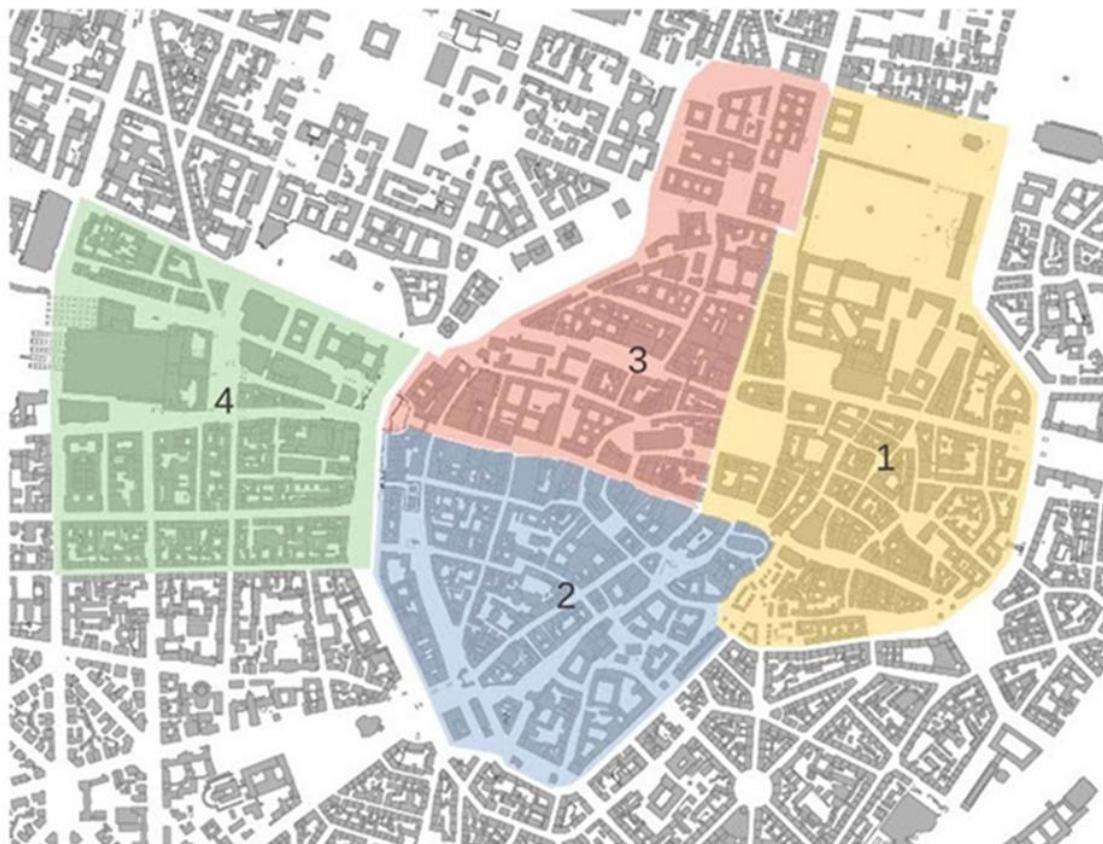
Die Auswertung des Parkleitsystems der öffentlichen Parkgaragen innerhalb des Altstadtrings hat gezeigt, dass dort durchschnittlich 1.100 Stellplätze frei sind. Damit können die öffentlichen Stellplätze, welche derzeit durch Besucher*innen in Anspruch genommen werden, kompensiert werden. Durch diese Verlagerung wird erreicht, dass:

- Besucher*innen gezielt in Parkgaragen geleitet werden, wodurch der Parksuchverkehr reduziert wird und gleichzeitig eine größere Verlässlichkeit zur Erreichbarkeit der Altstadt gewährleistet wird.
- Die Verkehrs- und Parksituation insgesamt geordneter und effizienter wird, da unnötige Fahrbewegungen entfallen.

Ein weiterer wichtiger Aspekt ist die Preisstruktur für das Parken in der Altstadt. Für Besucher*innen ist das Parken auf öffentlichen Stellplätzen derzeit günstiger als in den bewirtschafteten Parkgaragen. Die Landeshauptstadt München hat aufgrund des im Freistaat Bayern vorgegebenen Gebührenrahmens (Höchstsatz 2,60 €/h in Gebieten mit besonderem Parkdruck gemäß § 10 S. 2 ZustV) keine Befugnis, die Parkgebühren in der Altstadt eigenständig signifikant weiter zu erhöhen. Eine Ermächtigung hierzu kann nur durch den Freistaat Bayern erfolgen. Forderungen nach mehr Handlungsspielraum für die Kommunen, insbesondere für die Großstädte, ist der Freistaat Bayern abweichend von nahezu allen anderen deutschen Bundesländern bislang nicht nachgekommen. Durch die Neuordnung des Parkraumangebots für Besucher*innen in der Münchner Altstadt werden die negativen Begleiterscheinungen dieser Situation entschärft. Besucher*innen werden direkt in die Parkgaragen geleitet, was nicht nur die Parkraumbewirtschaftung effizienter macht, sondern auch den Verkehr in der Altstadt insgesamt beruhigt.

2.4 Realisierung in Teilbereichen und Ausblick

Die geplanten Maßnahmen zielen darauf ab, die Altstadt zu entlasten. Zukünftig dürfen vor allem Anwohner*innen und Wirtschaftsverkehr in die Altstadt fahren. Besucher*innen erreichen die Altstadt über die Zufahrtsstraßen, die sogenannten Stadtstraßen, welche zu den öffentlichen Parkgaragen führen. Eine präzise Analyse der örtlichen Straßen- und Stellplatzsituationen ist erforderlich, um die Bedürfnisse aller zu berücksichtigen. Daher wird die Altstadt in drei Teilbereiche gegliedert, um standortbezogene verkehrsorganisatorische Maßnahmen für jedes Quartier gezielt festlegen zu können. Hinzu kommt ein vierter Bereich, der die jetzige Blaue Zone am Hauptbahnhof umfasst (vgl. Abbildung 8). Der Bereich um den Hauptbahnhof wird künftig als eigener Bereich betrachtet, da aus den Konzepten der Stadtentwicklung und der Neugestaltung des Bahnhofsumfelds im Zuge des Neubaus des Hauptbahnhofs eine vergleichbare Zielsetzung wie in der Altstadt besteht. Zudem sind die beiden Parkregelungen („Blaue Zone“) in der Altstadt und im Bahnhofsviertel eng verknüpft, so dass mit Entfall der Blauen Zone innerhalb der Altstadt die Blaue Zone im Bahnhofsviertel geprüft werden muss. Es bietet sich hier die Chance, nachgelagert zu einer Entscheidung über die Neugestaltung des Bahnhofsplatzes sowohl das weitere Umfeld des Hauptbahnhofs neu zu bewerten.



TB 1: Graggenauer Viertel | Östliches Angerviertel

TB 2: Hackenviertel | Westliches Angerviertel

TB 3: Kreuzviertel

TB 4: Bahnhofsviertel

Abbildung 8 Teilbereiche der Altstadt (Quelle: Eigene Darstellung der Landeshauptstadt München)

Informations- und Beteiligungsmaßnahmen sind essenziell für den Erfolg von städtebaulichen und verkehrlichen Veränderungsprozessen. Das lokale Wissen der ansässigen Bürger*innen und Gewerbetreibenden sowie der Interessengemeinschaften und Verbände

soll in die Ausgestaltung der Teilbereiche einfließen. Es gilt, die gelebten Nutzungen inklusive aller daraus entstehenden (Wechsel-)Wirkungen sowie die Anforderungen und lokalen Bedarfe der Anwohnenden zu erkennen und zu übertragen.

Im Vergleich zur zurückliegenden umfangreichen Beteiligung im Zuge der Erstellung des Gesamtkonzepts zur „Altstadt für alle“ geht es nun um die Abstimmung der straßenscharfen städtebaulichen Verkehrskonzepte in den Teilbereichen 1 bis 4. Im Zentrum dieser Beteiligung stehen die lokalen Anlieger*innen und die lokalen Gewerbetreibenden. Sie werden in die straßenscharfe Betrachtung der Umsetzungen eingebunden.

Die Kommunikations- und Partizipationsmaßnahmen zur Altstadt für alle werden durch das Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) im Rahmen des Projektes MoveRegioM – Phase 3 gefördert.

Die Verschränkung zwischen dem Konzept zur Altstadt für alle inklusive aller Analysen und Maßnahmenvorschläge und den durch die lokalen Anlieger verorteten Maßnahmen zeigt sich im Beschluss des städtebaulichen Verkehrskonzepts je Teilbereich (vgl. Abbildung 9).



Abbildung 9 Prozess zur Altstadt für alle und weitere Schritte (Quelle: Eigene Darstellung)

Erst mit dem Wissen dieser konkreten Maßnahmen ist eine valide Bezifferung von Kosten und Zeiträumen für die Umsetzung im jeweiligen Teilbereich möglich. Bereits jetzt ist absehbar, dass nicht-bauliche Interimsmaßnahmen für den Zeitraum zwischen Umsetzung der neuen Regelungen und Neugestaltung von Straßen und Plätzen notwendig sind, da der Vorlauf zur baulichen Umgestaltung mit der Notwendigkeit einer flächenhaften Umsetzung der Regelungen kollidiert. Im Anschluss an die Ausarbeitung im einzelnen Teilbereich entscheidet der Stadtrat über die weitere Umsetzung sowohl von Interimsmaßnahmen als auch Aufträge zu baulichen Maßnahmen. In jedem Teilraum werden wie dargestellt die Erfahrungen aus den vergangenen Teilräumen berücksichtigt und angepasst.

Teilbereich 1 – Graggenauer Viertel | Östliches Angerviertel

Der Beginn der teilarmlichen Betrachtung erfolgt in der östlichen Altstadt und umfasst das Graggenauer Viertel, das östliche Angerviertel sowie Flächen nördlich der Maximilianstraße (Teilbereich 1, siehe Abbildung 8) und steht eng in einem stadtarmlichen und gestalterischen Zusammenhang mit den geplanten Entwicklungen rund um den Isartorplatz. Dieses Gebiet wurde aufgrund der erhöhten Antrags- und Beschwerdelage in

verkehrlichen Belangen und dem daraus resultierenden hohen Handlungsdruck ausgewählt.

Öffentliches und privates Engagement gehen dabei Hand in Hand.

So wird die Landeshauptstadt München bürgerschafts- und akteursbeteiligt das teilräumliche städtebauliche Verkehrskonzept straßenscharf erarbeiten und dem Stadtrat zur Beschlussfassung vorlegen. Das Mobilitätsreferat wird auf dieser Grundlage gemeinsam mit dem Kreisverwaltungsreferat und dem Baureferat die in den Kapiteln 2.3.1 und 2.3.2 beschriebenen Maßnahmenpakete zum fließenden und ruhenden Verkehr umsetzen.

Das Mobilitätsreferat wird ferner gemeinsam mit dem Baureferat, dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung und dem Referat für Klima- und Umweltschutz beauftragt

- den öffentlichen Straßenraum sukzessive neuordnen und dabei mehr Platz für Aufenthaltsqualität, Erholung, Grün- und Freiflächen, für Fußgänger*innen und Fahrradfahrer*innen, für den Nahverkehr oder andere Mobilitätsformen zu schaffen;
- Flächen innerhalb des Altstadtrings zugunsten von Klimaanpassungsmaßnahmen bereitzustellen und dort bevorzugt Baumpflanzungen zu realisieren. Als Grundlage für die Diskussion in der weiteren Beteiligung, wo Baumpflanzungen möglich sind, ist eine Machbarkeitsstudie zu Potentialen von Baumpflanzungen notwendig. Das Baureferat wird mit diesem Beschluss beauftragt, zu prüfen, an welchen Standorten im Graggenauer Viertel Baumpflanzungen technisch möglich sind. Die Finanzmittel in Höhe von 300.000 € dafür sind im Rahmen der bisherigen Ansätze für die Planung der Altstadt für alle in der Nahmobilitätspauschale aus den Ansätzen des Mobilitätsreferats vorhanden;
- eine Konzeptplanung für das Tal und seine angrenzenden Straßenräume in Abhängigkeit der Festlegung der Planfeststellung der 2. S-Bahn-Stammstrecke anzustoßen, gemäß Beschlusslage mit den beteiligten Akteuren abzustimmen, in das Beteiligungsverfahren einzubringen, die Finanzbedarfe ermitteln und die Ergebnisse dem Stadtrat gemeinsam mit dem städtebaulichen Verkehrskonzept zur Beschlussfassung vorzulegen;
- eine neue attraktive Freiraumgestaltung für den öffentlichen Raum Am Kosttor in Zusammenspiel mit der Bauschadenswiederherstellung des öffentlichen Straßenraums in der Hildegardstraße / Neuturmstraße / Hochbrückenstraße zu entwickeln und dem Stadtrat einen Realisierungsvorschlag zu unterbreiten;
- für die Westenriederstraße (zwischen Zwingerstraße und Tal) die Einrichtung einer Fußgängerzone mit qualitativ hochwertiger Freiraumgestaltung unter Einbeziehung der historischen Stadtmauer in Zusammenhang mit geplanten Entwicklungen am Isartor zu prüfen.

Im Zuge der Realisierung des Bebauungsplans und privaten Projektentwicklung HILDE stehen Oberflächenwiederherstellungen im Bereich der Hildegardstraße und der Hochbrückenstraße an. Die nach Abschluss der privaten Baumaßnahmen notwendige Oberflächenwiederherstellung sieht die Aufwertung der öffentlichen Grünfläche (Spielplatz) im südlichen Bereich des Baufelds sowie die Schaffung neuer Aufenthaltsqualitäten vor. In diesem Zusammenhang finden vorab erste maßgebende Anpassungen für den ruhenden Verkehr statt. Die vorgenannte Oberflächenwiederherstellung des öffentlichen Raums erfolgt im Sinne des Gesamtkonzepts „Altstadt für alle“ und wird im Zuge des Bebauungsplans HILDE in Abstimmung mit der Landeshauptstadt München durch die private Bauherin umgesetzt.

Nahtlos an diese Umgestaltung strebt die Landeshauptstadt München derzeit die Aufwertung des Platzes Am Kosttor einschließlich der Überplanung der Anschlussstellen an. Für diesen Bereich der Altstadt im Allgemeinen und den Teilbereich 1 im Speziellen liegen unterschiedliche Stadtratsanträge, Bezirksausschussanträge und

Bürgerversammlungsempfehlungen zur verkehrlichen Beruhigung und Schaffung neuer Aufenthaltsqualitäten vor.

Insgesamt ergeben sich aus den Planungen für das Bauvorhaben HILDE und dem politischen Auftrag zur Neugestaltung des Platzes Am Kosttor Synergieeffekte, die den genannten Teilbereich als ersten Schritt für die Umsetzung der „Altstadt für alle“ qualifizieren.

Die begleitenden Partizipations- und Kommunikationsmaßnahmen zum Teilbereich „Graggenauer Viertel | Östliches Angerviertel“ sollen im Herbst 2025 beginnen.

Teilbereich 2 – Hackenviertel | Westliches Angerviertel

Im Hackenviertel und dem westlichen Angerviertel finden derzeit zahlreiche private Projektentwicklungen statt bzw. werden in Verbindung mit maßgebenden Eingriffen in das Verkehrsnetz planungsrechtlich vorbereitet. Aufgrund von räumlichen und rechtlichen Wechselwirkungen findet die Entwicklung des städtebaulichen Verkehrskonzepts zum Teilbereich 2 in Abhängigkeit des Bebauungsplanverfahrens für die Projektentwicklung am Georg-Kronawitter-Platz statt. Wie in der Definition zum städtebaulichen Verkehrskonzept (vgl. Kapitel 2.3) erläutert, spielen städtebauliche Gegebenheiten und deren Wechselwirkungen mit der Mobilität vor Ort eine zentrale Rolle und sollen im integrativen Ansatz der Entwicklung für den jeweiligen Teilbereich berücksichtigt werden.

Innerhalb des Hackenviertels ist eine Verkehrsreduktion von besonders hoher Bedeutung und stellt zugleich besondere Herausforderung dar: Denn dort besteht durch die Konzentration öffentlicher Parkgaragen (Stachus Garage, Pschorr Garage, City Parkhaus Färbergraben, Parkgarage Marienplatz sowie Parkgarage Oberanger) in attraktiver Lage zur Fußgängerzone derzeit zeitweise eine Überlastung des Straßennetzes der Altstadt.

Das Verkehrskonzept ist eine wichtige Grundlage für weitere Planungen, weshalb auch hier eine zeitnahe Betrachtung notwendig ist.

Teilbereich 3 – Kreuzviertel sowie Teilbereich 4 – Bahnhofsviertel

Die Konkretisierung des Gesamtkonzepts „Altstadt für alle“ im Kreuzviertel und im Bahnhofsviertel schließt sich perspektivisch an die zunächst priorisierten Aktivitäten in den Teilbereichen 1 und 2 (Graggenauer Viertel | Östliches Angerviertel bzw. Hackenviertel | Westliches Angerviertel) an.

3. Beantwortung einer Stadtratsanfrage, Stadtratsanträge und Bürgerversammlungsempfehlungen

3.1 Stadtratsanfrage

Umgestaltung Tal: Wie sollen Gastronomie und Hotels erreichbar bleiben?

Anfrage Nr. 20-26 / F 00565 von Herrn StR Hans Hammer und Herrn StR Hans-Peter Mehling vom 19.10.2022, eingegangen am 19.10.2022

In Ihrer Anfrage vom 19.10.2022 legen Sie folgenden Sachverhalt zu Grunde:

Die Pläne für die autofreie Umgestaltung des Tals verunsichern die Anwohnenden, Einzelhändler sowie zahlreiche ansässige Gastronomen und Hotelbetreiber. Besonders die künftige Einfahrt in das Tal, die Anliefermöglichkeiten sowie Anfahrtswege für Hotelgäste könnten ihren Ausführungen folgend Probleme darstellen. Entsprechende Anliegen wurden der Verwaltung der Anfrage nach bereits vorgebracht.

Frage 1: Wie soll künftig sichergestellt werden, dass Hotelgäste von Betrieben in der östlichen Innenstadt weiterhin mit dem eigenen PKW anreisen können?

Antwort:

Die Landeshauptstadt München hat zur Neuordnung des Kfz-Verkehrs in der Altstadt ein Planungs- und Beteiligungsverfahren zur "Altstadt für alle" durchgeführt, das im Oktober 2024 mit einer öffentlichen Veranstaltung abgeschlossen wurde. Dabei bleibt die Erreichbarkeit für Anlieger*innen der Altstadt sowie für den Wirtschaftsverkehr und den ÖPNV gewährleistet. Die weiteren Inhalte des (Park-)Raumkonzepts können den vorstehenden Ausführungen zum Konzept „Altstadt für alle“ entnommen werden.

Frage 2: Werden Optionen wie z.B. das Valet-Parkens für die Anreise zu Hotelbetrieben geprüft und beachtet?

Antwort:

Die Prüfung und Bereitstellung von privatwirtschaftlichen Angeboten wie dem Valet-Parken obliegt den jeweiligen Hotelbetrieben. Selbstverständlich besteht die Möglichkeit, einen entsprechenden hoteleigenen Service für die Hotelgäste anzubieten und die Fahrzeuge beispielsweise in umliegenden Parkhäusern zu parken.

Frage 3: Welche Optionen werden momentan für die Einfahrt des Liefer- und Anliegerverkehrs insgesamt im Tal geprüft?

Antwort:

Am 20. Juli 2022 beschloss der Stadtrat (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 06570) die kurzfristige Umgestaltung der Seitenräume des Tals sowie die Prüfung einer Zufahrtsbeschränkung auf Anliegerverkehr. Gemäß den Ausführungen in der vorliegenden Stadtratsvorlage auf Basis des (Park-)Raumkonzepts bleibt der Liefer- und Anliegerverkehr in Altstadtstraßen und Stadtstraßen erhalten. In Fußgängerzonen gelten die bereits aktuell für den Lieferverkehr freigegebenen Zeiten. Weitere Optionen und Ideen für einzelne Städträume werden im weiteren Prozess gemeinsam mit den Beteiligten konkretisiert und erarbeitet.

Frage 4: Wie werden die bisherigen Ergebnisse der abgehaltenen Bürger-Workshops in die Planungen integriert?

Antwort:

Die Ergebnisse der Öffentlichkeits- und Beteiligungsformate zum Tal 2021 und 2022 flossen in die Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 06570 ein. Zudem liegen die Inhalte des „Tal-Gipfels“ vom 20. bis 22. Oktober 2023 vor. Diese wurden in den Teilkonzepten der „Altstadt für alle“ (Freiraumquartierskonzept, Logistikkonzept, Öffentliche Feinerschließung, (Park-)Raumkonzept) berücksichtigt und fließen in die weiteren Planungsprozesse ein.

Im Rahmen des (Park-)Raumkonzepts zur Neuaufteilung des öffentlichen Straßenraums wurden Bürger*innen, Anwohner*innen und Vertreter*innen verschiedener Interessensverbände seit Oktober 2023 in zahlreichen Veranstaltungen beteiligt. Das Mobilitätsreferat hat das Konzept auf Basis der Rückmeldungen erarbeitet, um den vielfältigen Bedürfnissen gerecht zu werden. Die weiteren Inhalte des (Park-)Raumkonzepts können den vorherstehenden Ausführungen zum Konzept „Altstadt für alle“ entnommen werden.

3.2 Stadtratsanträge

Westenriederstraße dauerhaft als Fußgängerzone ausweisen

Antrag Nr. 20-26 / A 02134 von der Fraktion Die Grünen - Rosa Liste, SPD / Volt – Fraktion vom 18.11.2021

Es wird Folgendes beantragt:

Die Westenriederstraße wird im Abschnitt zwischen Radlsteig und Frauenstraße so bald wie möglich dauerhaft als Fußgängerzone ausgewiesen und es werden schnellstmöglich bauliche Maßnahmen zur Gestaltung umgesetzt. Die Stadtverwaltung prüft die

Umwidmung der gesamten Westenriederstraße als Fußgängerzone mit einer qualitativ hochwertigen Platzgestaltung unter Einbeziehung der historischen Stadtmauer.

Dazu kann Folgendes ausgeführt werden:

Mit Beschlussfassung des Bezirksausschusses 01 Altstadt-Lehel (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 10538) vom 20.07.2023 wurde im Abschnitt zwischen Frauenstraße und Radlsteig eine Fußgängerzone eingerichtet und mit Beschlussfassung (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 14122) vom 22.08.2024 zu einem beschränkt-öffentlichen Weg, Fußverkehr + Radverkehr frei umgestuft. Für die bauliche Umgestaltung der Westenriederstraße im Bereich zwischen Frauenstraße und Radlsteig wird das Mobilitätsreferat eine Bedarfs- und Konzeptgenehmigung in den Mobilitätsausschuss einbringen. Eine gestalterische und bauliche Umsetzung wird in enger Abstimmung mit der Sanierung des Viktualienmarkts erfolgen, um ein einheitliches Straßenbild zu erzeugen und Synergien hinsichtlich einer wirtschaftlichen Bauabwicklung zu nutzen. Daher kann ein finaler Umbau der Westenriederstraße in diesem Abschnitt erst in den kommenden Jahren erfolgen.

Bzgl. der Prüfung des Abschnitts zwischen Radlsteig und Tal (östliche Westenriederstraße) floss der Stadtratsantrag in die Erstellung des (Park-) Raumkonzepts zur Neuaufteilung des öffentlichen Straßenraums mit dem dargestellten Planungs- und Beteiligungsverfahren ein.

Der Abschnitt der Westenriederstraße zwischen Radlsteig und Zwingerstraße ist im aktuellen Verkehrssystem sowie in den Planungen der „Altstadt für alle“ ganztägig für die verkehrliche Erschließung des Graggenauer Viertels und östlichen Angerviertels erforderlich und kann aus diesem Grund nicht in eine Fußgängerzone umgewandelt werden.

Für den Abschnitt zwischen Zwingerstraße und Tal wird das Mobilitätsreferat mit dieser Beschlussfassung beauftragt, eine Fußgängerzone mit qualitativ hochwertiger Freiraumgestaltung unter Einbeziehung der historischen Stadtmauer zu prüfen. Der Straßenraum ist für die verkehrliche Erschließung nachrangig zu betrachten, jedoch weist er einen hohen Flächenanteil für den ruhenden Verkehr aus. Hierbei ist der enge Zusammenhang zur Aufwertung des Isartorplatzes zu beachten, da beide Maßnahmen in engem Zusammenhang stehen. Aus diesen Gründen schlägt das Mobilitätsreferat ein stufenweises Vorgehen für die nächsten Jahre vor, das die Prüfung einer Fußgängerzone mit den weiteren Beschlussfassungen und Beteiligungsformaten der „Altstadt für alle“ insbesondere mit Fokus auf dem Graggenauer Viertel und östlichen Angerviertel verknüpft.

Dem Antrag wird entsprochen:		
<input checked="" type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> teilweise

Weitgehend autofreie/autoreduzierte Altstadt voranbringen: Verkehrskonzept jetzt – Prioritäten setzen

Antrag 20-26 / A 02574 der SPD/Volt-Fraktion und der Fraktion die Grünen – Rosa Liste am 25.03.2022

Es wird Folgendes beantragt:

Die Stadtverwaltung wird beauftragt, dem Stadtrat bis Ende 2022 ein Verkehrskonzept zur weitgehend autofreien/autoreduzierten Altstadt samt des Altstadtrings und der verkehrlichen Verflechtungen zu den angrenzenden Vierteln vorzulegen. Das Konzept soll das Innenstadtkonzept, die unterschiedlichen Vorschläge für die Sonnenstraße (Boulevard östlich der Tram oder Park mittig der Straße), den Altstadt-Radlring, ein City-Logistik-Konzept sowie eine verbesserte Buserschließung der Altstadt berücksichtigen. Für die Altstadt sollen On-Demand-Verkehr oder bedarfsgesteuerte Busse vor allem die Erschließung für Mobilitätseingeschränkte verbessern. Während der Erstellung des Konzeptes ist der Dialog mit den Gewerbetreibenden, dem Bezirksausschuss und den Anwohnenden voranzutreiben. Auf Basis eines Stadtratsbeschlusses ist ebenfalls bis Ende 2022 die

Umgestaltung der Münchener Altstadt zu priorisieren. Vorgezogene Projekte könnten zum Beispiel die Westenriederstraße und der Max-Joseph-Platz sein.

Dazu kann Folgendes ausgeführt werden:

Der Stadtratsantrag floss in die Erstellung des (Park-) Raumkonzepts zur Neuaufteilung des öffentlichen Straßenraums mit dem dargestellten Planungs- und Beteiligungsverfahren ein und wurde aufgenommen. Die genannten Konzepte wurden berücksichtigt bzw. weiter ausgearbeitet. Im Rahmen des „Altstadt für alle“-Prozesses wurden Projekte prioritisiert und in die Umsetzung gebracht. Hierzu zählen neben der Fußgängerzone Löwengrube östlich der Hartmannstraße, die Fußgängerzone Westenriederstraße im Abschnitt Frauenstraße und Radlsteig (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 10538), der Verkehrsberuhigte Bereich Am Kosttor, die Interimsgestaltung Max-Joseph-Platz (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 03016), die Ausweitung von Fahrradabstellanlagen, die Einrichtung von Mobilitätspunkten und geteilten Abstellflächen sowie der Testbetrieb AltstadtMobil (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 12227).

Dem Antrag wird entsprochen:		
<input checked="" type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> teilweise

Verzögerungen 2. Stammstrecke bis 2037: Baustellenzufahrt neu regeln und Tal als Fußgängerzone direkt umsetzen!

Antrag Nr. 20-26 / A 02876 von der SPD / Volt - Fraktion, Fraktion Die Grünen - Rosa Liste vom 01.07.2022

Es wird Folgendes beantragt:

Das Mobilitätsreferat wird gemeinsam mit dem Baureferat gebeten, noch im Jahr 2022 einen konkreten Umsetzungsvorschlag für die Umwandlung des Tals in eine Fußgängerzone vorzulegen und die Umsetzung nach einer kurzen Pilotphase 2023 baulich durchzuführen. Dabei sollen folgende Aspekte so schnell wie möglich bearbeitet werden:

- Klärung des Baustellenverkehrs im Hinblick auf die mindestens bis 2037 dauernden Bauarbeiten zur zweiten Stammstrecke, mit dem zwingenden Ziel, das Tal nicht mehr als Zu- oder Abfahrtsstrecke für LKW zu benötigen.
- Attraktive Vorschläge in Varianten zur zukünftigen Autofreiheit des Tals. Dabei sind die Belange von Kindern, Senior*innen und Menschen mit Behinderungen ganz besonders zu würdigen.
- Prüfung und – wenn möglich – gleichzeitige Umsetzung der Westenriederstraße als Fußgängerzone sowie Gestaltung des Übergangs zum Tal und zum Isartorplatz.
- Prüfung und zeitnahe Umsetzung der fuß- und radverkehrsfreundlichen Umgestaltung des Isartorplatzes.
- Parkkonzept und Anwohnerparkzonen für die Bewohner*innen zwischen Maximilianstraße und Westenriederstraße. Zufahrt in die Altstadt in diesem Gebiet nur noch für Anwohner*innen, Gewerbe, Taxis und mobilitätseingeschränkte Personen (primär für Arztbesuche). Zeitbeschränkte Liefermöglichkeiten analog der sonstigen Fußgängerzone, zusätzliche Lieferzonen in den anliegenden Straßen.
- Einführung eines Shuttleservices mit kleinen elektrisch betriebenen Fahrzeugen für mobilitätseingeschränkte Personen in der gesamten Fußgängerzone (Kaufingerstraße, Neuhauser Straße, Sendlinger Straße, Tal und Westenriederstraße).
- Der Radverkehr sollte ganztägig weiterhin möglich sein. Hierbei wird geprüft, ob angesichts der großen Breite des Tals eine Fahrgasse denkbar ist, die nicht zu Lasten der Fußgänger*innen geht und auch vom geplanten Shuttleservice genutzt werden kann.

- Priorisierung grüner Infrastruktur durch Flächenentsiegung, Beete, Baumpflanzungen und Pergolaen zum Schutz vor Hitze. Schaffung blauer Infrastruktur z.B. durch Brunnen, Wasserrinnen und -spiele.
- Schaffung von mehr Spielmöglichkeiten und Aufenthaltsflächen für Kinder.
- Bürger*innenbeteiligung analog der Sendlinger Straße

Dazu kann Folgendes ausgeführt werden:

Auf Grund der Beschlussfassung des Stadtrats zur provisorischen Umgestaltung des Tals vom 20.07.2022 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 06570) lag der Fokus des Mobilitätsreferats auf den durch den Stadtrat definierten zwei Grunderfordernissen vor einem Pilotprojekt zu einer Fußgängerzone Tal. Das Mobilitätsreferat wurde zur Klärung einer alternativen Baustellenzufahrt der 2. S-Bahn-Stammstrecke sowie zur Erstellung eines Parkkonzepts für Anwohnerparkbereiche für Bewohner*innen zwischen Maximilianstraße und Westenriederstraße beauftragt.

Durch die bestehenden Baustellenzufahrt der 2. S-Bahn-Stammstrecke über Tal / Sparkassenstraße / Pfisterstraße / Hofgraben ist bisher keine Beschränkung des Verkehrs im Umgriff der genannten Route wie bspw. eine bauliche Umgestaltung des Tals möglich, um die Anzahl der Baustellenfahrzeuge abzuwickeln. Eine alternative Baustellenzufahrt kann, unter bestimmten Rahmenbedingungen, voraussichtlich ab 2026 bis zur Fertigstellung des Vorhabens über Maximilianstraße / Hofgraben erfolgen, sollte die Befahrung der bisherigen Verbindung auf Grund von umfangreichen Umgestaltungen, Umwidmungen sowie Beschränkungen des Verkehrs nicht mehr nutzbar sein.

Der Stadtratsantrag floss in die Erstellung des (Park-) Raumkonzepts zur Neuaufteilung des öffentlichen Straßenraums mit dem dargestellten Planungs- und Beteiligungsverfahren ein. Die Anpassung des Verkehrsplans der Altstadt wurde im Rahmen des Gutachtens mit der breiten Öffentlichkeit diskutiert. Das Gutachten schlägt im Zielbild des Verkehrsplans für das Tal eine Fußgängerzone (in Form einer „Kommunaltrasse“) westlich der Maderbräustraße über den Knoten Viktualienmarkt / Marienplatz / Sparkassenstraße / Tal sowie für die Sparkassenstraße im Abschnitt zwischen Tal und Münzstraße analog zur Kustermannfahrbahn (Viktualienmarkt) vor. Zudem wird im Tal zwischen Pflugstraße und Maderbräustraße eine Einbahnstraße in Ost-West-Richtung vorgeschlagen. Die Vorschläge fließen, neben den Inhalten des Stadtratsantrags, in die folgenden Planungs- und Beteiligungsverfahren zur straßenscharfen Betrachtung ein.

Das Mobilitätsreferat schlägt in diesem Beschluss vor, das städtebauliche Verkehrskonzept in räumlichen Teilbereichen mit der Öffentlichkeit straßenscharf zu bearbeiten. Der Teilbereich 1 umfasst hierbei das Graggenauerviertel und das östliche Angerviertel. Das Mobilitätsreferat schlägt ein stufenweises Vorgehen für die nächsten Jahre vor, das die Prüfung einer Fußgängerzone Tal mit den weiteren Beschlussfassungen und Beteiligungsformaten der „Altstadt für alle“ insbesondere mit Fokus auf dem Graggenauer Viertel und östlichen Angerviertel verknüpft.

Der Antrag 20-26 / A 02876 von der SPD / Volt - Fraktion, Fraktion Die Grünen - Rosa Liste vom 01.07.2022 bleibt aufgegriffen. Es wird eine Bearbeitungsfrist bis 29.01.2027 gewährt.

Autoreduzierte Altstadt braucht Lösungen I – „Blaue Zone“ weiterentwickeln

Antrag Nr. 20-26 / A 02981 der SPD / Volt-Fraktion am 28.07.2022

Es wird Folgendes beantragt:

Das Mobilitätsreferat wird gebeten das Modell der „Blauen Zone“ weiterzuentwickeln, durch das Hunderte von Parkregelungsschilder in der Altstadt abgebaut werden könnten. Dabei ist folgenden Nutzer*innengruppen Rechnung zu tragen

- Lieferzonen, die dem gewerblichen Lieferverkehr zum Kurzaufenthalt dienen

- Erweiterung der Lieferzonen, dass diese z.B. von 19 Uhr abends bis 8 Uhr morgens von Anwohner*innen als Stellplatz genutzt werden können (z.B. „Orange Zone“ bzw. Erklärung an der Einfahrt zur „Blauen Zone“)
- reine Anwohner*innen Stellplätze, für Anwohner*innen, die sich keinen Tiefgaragenstellplatz leisten können und einen Parkausweis besitzen
- Kurzparkzonen tagsüber für Patient*innen von Arztpraxen oder Kunden der Altstadt

Ziel bleibt es, in einer „autoreduzierten Altstadt“ Stellplätze im öffentlichen Raum für andere Zwecke umzunutzen und damit schrittweise die Anzahl zu reduzieren. Es braucht dazu ein Gesamtkonzept, wie das Anwohner*innenparken in Parkhäusern und wie der Liefer- und Patientenverkehr geregelt werden kann. Es muss zum jetzigen Zeitpunkt, als auch für die Zukunft, sichergestellt werden, dass Anwohner*innen, die keinen Tiefgaragenstellplatz haben, aber auf ein Auto angewiesen sind, eine Alternative angeboten wird, wo sie ihr Auto parken können. Auf dem Weg dahin sollte die „Blaue Zone“ modifiziert und nicht abgeschafft werden.

Dazu kann Folgendes ausgeführt werden:

Der Stadtratsantrag floss in die Erstellung des (Park-) Raumkonzepts zur Neuaufteilung des öffentlichen Straßenraums mit dem dargestellten Planungs- und Beteiligungsverfahren ein und wurde aufgenommen. In der Konzepterstellung flossen die vielfältigen Nutzer*innenprofile, die das städtische Leben in der Altstadt prägen, ein. Im Rahmen des Beteiligungsprozesses wurde versucht, alle Nutzer*innengruppen gezielt und aktiv zu beteiligen, um inklusive und effektive Raum- und Mobilitätslösungen auf die unterschiedlichsten Bedürfnisse zu entwickeln und umzusetzen. Das weitere Vorgehen und die Maßnahmen zum ruhenden Verkehr sind unter 2.3.2. dargestellt.

Dem Antrag wird entsprochen:		
<input checked="" type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> teilweise

Autoreduzierte Altstadt braucht Lösungen III – „Take the tube to your car“

Antrag Nr. 20-26 / A 02983 der SPD / Volt-Fraktion am 28.07.2022

Es wird Folgendes beantragt:

Die Stadtverwaltung prüft, wie für Anwohner*innen der Innenstadt ein Angebot geschaffen werden kann, wie sie ein eventuell eigenes Auto (bei Verzicht auf eine Parklizenz zum Parken an der Oberfläche in der Innenstadt) außerhalb der Innenstadt in der Nähe einer ÖPNV-Station auf einem gemieteten Stellplatz abstellen können. Die Idee wird als Pilotprojekt angeboten und nach entsprechender Zeit evaluiert.

Dazu kann Folgendes ausgeführt werden:

Der Stadtratsantrag wurde bei der Erstellung des (Park-)Raumkonzepts zur Neuaufteilung des öffentlichen Straßenraums mit dem dargestellten Planungs- und Beteiligungsverfahren berücksichtigt. Im Rahmen des Beteiligungsprozesses wurde versucht, alle Nutzer*innengruppen gezielt und aktiv zu beteiligen, um inklusive und effektive Raum- und Mobilitätslösungen auf die unterschiedlichsten Bedürfnisse entwickeln und umsetzen zu können. Weitere Zielsetzungen des „Altstadt für alle“-Prozesses sind, für Altstadtanwohner*innen Alternativen für den privaten Pkw-Besitz sowie alternative Pkw-Abstellmöglichkeiten außerhalb des öffentlichen Straßenraums zu schaffen. Hierzu zählten u. a. die Schaffung von geteilten Abstellflächen, Carsharing-Flächen und Mobilitätspunkten im öffentlichen Straßenraum sowie z. B. die Bereitstellung von Anwohner*innenstellplätzen und eines Mobilitäts-Hotspots seit der Inbetriebnahme der Hofbräuhaus-Parkgarage am Thomas-Wimmer-Ring sowie die Bereitstellung von Anwohner*innenstellplätze im Rahmen des Bauprojekts HILDE im Graggenauer Viertel.

In einer Auswahl von Park+Ride-Anlagen existiert die Möglichkeit einen Pkw für bis zu sechs Wochen gegen ein Entgelt zu parken und mit dem öffentlichen Nahverkehr in die Innenstadt zu fahren. Zudem gibt es zahlreiche Möglichkeiten im Münchener Stadtgebiet kostenfrei außerhalb von Parklizenzzonen im direkten Einzugsgebiet des öffentlichen Nahverkehrs zu parken. Aus diesen Gründen sieht das Mobilitätsreferat zum aktuellen Zeitpunkt keinen kurzfristigen Bedarf, ein alternatives Angebot außerhalb der Innenstadt für Altstadtanwohner*innen zu schaffen.

Dem Antrag wird entsprochen:		
<input checked="" type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> teilweise

Umgestaltung des Tals gemeinsam mit den Anwohner*innen und Betroffenen anstatt gegen sie

Antrag Nr. 20-26 / A 03546 von Herrn StR Hans-Peter Mehling, Herrn StR Hans Hammer, Herrn StR Manuel Pretzl, Frau StRin Veronika Mirlach, Herrn StR Matthias Stadler vom 22.12.2022

Es wird Folgendes beantragt:

Die Landeshauptstadt München wird aufgefordert, die geplante Um- und verkehrliche Neugestaltung des Tals nur in enger Einbindung der Betroffenen und Anwohnerinnen und Anwohner vor Ort durchzuführen. Als positive Orientierung hierfür kann die aktuell beschlossene, gemeinsame Umgestaltung von Innenstadtbereichen in Augsburg ebenso dienen, wie die bereits abgeschlossene Umgestaltung der Regensburger Innenstadt.

Dazu kann Folgendes ausgeführt werden:

Der Stadtratsantrag floss in die Erstellung des (Park-)Raumkonzepts zur Neuauftteilung des öffentlichen Straßenraums mit dem dargestellten Planungs- und Beteiligungsverfahren ein und wurde aufgenommen. Auch die weiteren Planungen und Umsetzungen werden mit einer Beteiligung erfolgen, die für die nächsten Schritte im Vergabebeschluss Förderprojekt MoveRegioM – Phase 3 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 14764) am 13.11.2024 dargelegt wurde.

Dem Antrag Nr. 20-26 / A 03546 von Herrn StR Hans-Peter Mehling, Herrn StR Hans Hammer, Herrn StR Manuel Pretzl, Frau StRin Veronika Mirlach, Herrn StR Matthias Stadler vom 22.12.2022 kann damit nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

Dem Antrag wird entsprochen:		
<input checked="" type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> teilweise

Lebendige Innenstadt

Antrag Nr. 20-26 / A 04099 von Herrn StR Alexander Reissl, Herrn StR Hans-Peter Mehling, Frau StRin Ulrike Grimm vom 21.08.2023

Es wird Folgendes beantragt:

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München bekennt sich zu einer lebendigen Altstadt, in der wie bisher die unterschiedlichen Nutzer miteinander auskommen können, und niemand vertrieben wird. Dazu gehören die Bewohner, der Einzelhandel, Hotellerie und Gastronomie, öffentliche und private Kultureinrichtungen, Unternehmen, Gewerbetreibende, Handwerker, Freiberufler, Behörden, Besucher, Touristen, Kunden, Patienten, Klienten usw. Eine autofreie Altstadt wird nicht angestrebt. Zwei Ziele nebeneinander behalten Gültigkeit: Modal Split mit möglichst wenig Autoverkehr einerseits, Erreichbarkeit auch mit dem Auto für Anwohner, Besucher, Touristen, Kunden, Patienten, Klienten usw. anderseits. Es wird geprüft, in welchen Altstadtstraßen Anwohnertiefgaragen mit Zuschussfinanzierung aus den Stellplatzrücklagen gebaut werden können. Danach ist zu prüfen, in

welchen Straßen das Stellplatzangebot an der Oberfläche reduziert werden kann. Das Angebot an Stühlen und Pflanzen vor allem in den Fußgängerzonen wird ausgeweitet.

Dazu kann Folgendes ausgeführt werden:

Der Stadtratsantrag wurde bei der Erstellung des (Park-)Raumkonzepts zur Neuaufteilung des öffentlichen Straßenraums mit dem dargestellten Planungs- und Beteiligungsverfahren berücksichtigt. In der Konzepterstellung flossen die vielfältigen Nutzer*innenprofile, die das städtische Leben in der Altstadt prägen, ein. Im Rahmen des Beteiligungsprozesses wurde versucht, alle Nutzer*innengruppen gezielt und aktiv zu beteiligen, um inklusive und effektive Raum- und Mobilitätslösungen auf die unterschiedlichsten Bedürfnisse zu entwickeln und umzusetzen. Die Erreichbarkeit und Erschließung auch mit dem Auto zu gewährleisten war dabei eine Schlüsselkomponente des Konzepts.

Weitere Zielsetzungen des „Altstadt für alle“-Prozesses sind für Altstadtanwohner*innen Alternativen für den privaten Pkw-Besitz sowie alternative Pkw-Abstellmöglichkeiten außerhalb des öffentlichen Straßenraums zu schaffen. Generell besteht zum aktuellen Zeitpunkt innerhalb des Altstadtrings kein Bedarf neue Stellplätze herzustellen, da bestehenden Stellplätze im öffentlichen Raum vorhanden sowie im privaten Raum nicht ausgelastet sind. Stattdessen sollten in den kommenden Jahren die Bestrebungen weiter intensiviert werden, wie bestehende Stellplätze im öffentlichen und privaten Raum besser ausgelastet und für weitere Nutzer*innengruppen wie bspw. Anwohner*innen der Altstadt (ggf. zeitlich beschränkt) geöffnet werden können. Unabhängig der bestehenden Stellplätze begleitet das Mobilitätsreferat aktiv Bauvorhaben bzgl. ihrer Mobilitätskonzepte auf Privatgrund. Die Stadtverwaltung steht Bestrebungen privatwirtschaftlicher Kooperationen zwischen Anwohner*innen, Einzelhandel, Dienstleistungen, Gesundheitswesen, etc. und Parkgaragenbetreibern positiv gegenüber und unterstützt diese aktiv im Rahmen ihrer Möglichkeiten.

Das Baureferat hat mit einer Machbarkeitsstudie die grundsätzlichen Potentiale zum Pflanzen von Bäumen in den Fußgängerzonen der Innenstadt aufgezeigt. Dabei wurde untersucht, ob genügend Pflanzraum im Untergrund vorhanden ist und ob Funktionen wie die Durchfahrt für Rettung, Müllabfuhr und Lieferverkehr weiterhin möglich wären. Demnach sind Flächen für etwa 150 technisch machbare Baumstandorte vorhanden. Der Stadtrat hat am 30.04.2024 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 11934) das Baureferat beauftragt, eine vertiefte Untersuchung durchzuführen, um die tatsächliche Realisierbarkeit, den Aufwand und die Kosten für jeden einzelnen Standort konkret zu ermitteln sowie Aspekte wie Gestaltung, Denkmalschutz und zum Beispiel die Wünsche der Gewerbetreibenden zu berücksichtigen.

Neben neuen Baumstandorten hat das Baureferat in den letzten Jahren vieles getan, um dauerhaft ein qualitativ und quantitativ hochwertiges Angebot an Möblierung zu gewährleisten. Im Sommer 2022 wurden 280 zusätzliche Stühle in der Fußgängerzone aufgestellt, um die Aufenthaltsqualität zu verbessern. 2023 wurden am Viktualienmarkt über den ganzen Markt mobile Pflanzen und mobiles Stadtmobiliar aufgestellt. Zudem verschönern derzeit etwa 530 Pflanzgefäße das Straßenbild in der Fußgängerzone sowie in der Briener- und der Maffeistraße.

Dem Antrag wird entsprochen:		
<input type="checkbox"/> ja	<input checked="" type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> teilweise

Landeshauptstadt München koordiniert zentrales "City Parken"

Antrag Nr. 20-26 / A 04753 Herrn StR Manuel Pretzl, Frau StRin Veronika Mirlach, Herrn StR Hans-Peter Mehling, Herrn StR Hans Hammer, Herrn StR Sebastian Schall, Frau StRin Sabine Bär am 11.04.2024

Es wird Folgendes beantragt:

Das Referat für Arbeit und Wirtschaft wird in Zusammenarbeit mit dem Mobilitätsreferat

gebeten, ein tragfähiges Konzept für ein zentrales „City Parken“ in den Parkhäusern innerhalb und entlang des Altstadtrings zu entwickeln und die Umsetzung zu begleiten. Hierdurch soll die Erreichbarkeit der Altstadt für Besucher und Kunden dauerhaft gewährleistet, die Auslastung der vorhandenen Parkhäuser nötigenfalls optimiert und den Gewerbetreibenden in der Altstadt ein bezahlbares Kontingent an Kundenstellplätze geschaffen werden.

Dazu kann Folgendes ausgeführt werden:

Der Stadtratsantrag floss in die Erstellung des (Park-)Raumkonzepts zur Neuauftteilung des öffentlichen Straßenraums mit dem dargestellten Planungs- und Beteiligungsverfahren ein. Das in diesem Beschluss dargestellte Konzept gewährleistet die Erreichbarkeit für Besucher und Kunden mit allen Verkehrsarten und legt einen Fokus auf die bestehenden Parkhäuser. Die Stadtverwaltung steht Bestrebungen privatwirtschaftlicher Kooperationen zwischen Einzelhandel, Dienstleistungen, Gesundheitswesen, etc. und Parkgaragenbetreibern positiv gegenüber und unterstützt diese aktiv im Rahmen ihrer Möglichkeiten. Es finden zum aktuellen Zeitpunkt jedoch keine über das Parkleitsystem hinausgehende Koordination der öffentlichen Parkhäuser statt, da das städtebauliche Verkehrskonzept derzeit den Fokus auf die Umsetzung im öffentlichen Raum legt. Da die dynamische Beschilderung des Parkleitsystems der Innenstadt München in Kürze das Ende ihrer Betriebslaufzeit erreicht, soll dies zum Anlass genommen werden, dieses zeitgemäß und digital weiterzuentwickeln. Mit dem Beschluss „Parken 4.0“ (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 10913) wurde das Mobilitätsreferat beauftragt, eine externe Studie für Handlungsempfehlungen zur Neuentwicklung des Parkleitsystems in München zu vergeben, um u.a. die Erreichbarkeit der Altstadt für Besucher und Kunden zu gewährleisten, den Parksuchverkehr zu minimieren und die Potentiale der vorhandenen Parkhäuser weiter zu optimieren. Die Ergebnisse der Studie und eine daraus abgeleitete Handlungsempfehlung werden anschließend dem Stadtrat zur Entscheidung vorgelegt.

Dem Antrag wird entsprochen:

<input checked="" type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> teilweise
--	-------------------------------	------------------------------------

Landeshauptstadt München passt Parkbedingungen in der Altstadt an

Antrag Nr. 20-26 / A 04755 Herrn StR Manuel Pretzl, Frau StRin Veronika Mirlach, Herrn StR Hans-Peter Mehling, Herrn StR Hans Hammer, Herrn StR Sebastian Schall, Frau StRin Sabine Bär am 11.04.2024

Es wird Folgendes beantragt:

Das Mobilitätsreferat wird gebeten, veränderte Parkbedingungen in der Altstadt zu entwickeln und von Montag bis Freitag ab 18 Uhr sowie Samstag ab 17 Uhr auf Parkgebühren zu verzichten.

Dazu kann Folgendes ausgeführt werden:

Der Stadtratsantrag floss in die Erstellung des (Park-)Raumkonzepts zur Neuauftteilung des öffentlichen Straßenraums mit dem dargestellten Planungs- und Beteiligungsverfahren ein und konnte, wie in den Ausführungen zum ruhenden Verkehr dargestellt, nicht berücksichtigt werden.

Dem Antrag wird entsprochen:

<input type="checkbox"/> ja	<input checked="" type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> teilweise
-----------------------------	--	------------------------------------

3.3 Bürgerversammlungsempfehlungen

Verkehrssicherheit Kreuzung Rosental/Färbergraben/Oberanger/Rindermarkt

Bürgerversammlungsempfehlung Nr. 20-26 / E 02734 der Bürgerversammlung des 1. Stadtbezirks Altstadt-Lehel vom 21.05.2025

Es wird Folgendes beantragt:

Die Stadtverwaltung wird gebeten, die Kreuzung Rosental/ Färbergraben/ Oberanger/ Rindermarkt so eng wie möglich zu fassen, um den Fußverkehr zu fördern. Die dem Fußverkehr zugesprochenen Flächen sollen markiert und durch Poller oder Pflanzgefäß vom Straßenraum abgegrenzt werden.

Dazu kann Folgendes ausgeführt werden:

Die Zielsetzung der Empfehlung deckt sich mit den Zielen der Altstadt für alle und dem im erarbeiteten Konzept vorgestellten Handlungsbaukasten. Die Bürgerversammlungsempfehlung bezieht sich auf eine Kreuzung, die dem in dieser Stadtratsvorlage adressierten Teilbereich 2 Hackenviertel / westliches Angerviertel liegt. In der detaillierten Betrachtung des genannten Teilbereichs wird die vorliegende Bürgerversammlungsempfehlung berücksichtigt und in Abhängigkeit der weiteren Entwicklungen im Umfeld, beispielsweise am Färbergraben, sowie des Bauvorhabens am Stadtmuseum in die Ausarbeitung integriert. Anschließend an die Ausarbeitung des Teilkonzeptes kann eine Entwurfsplanung als Grundlage für bauliche Maßnahmen an dieser Kreuzung erstellt werden.

Der Empfehlung einer Bürgerversammlung wird entsprochen:		
<input checked="" type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> teilweise

Durchlässiges Verkehrskonzept / keine Zonentrennung für berechtigten Verkehr

Bürgerversammlungsempfehlung Nr. 20-26 / E 02769 der Bürgerversammlung des 1. Stadtbezirks Altstadt-Lehel vom 21.05.2025

Es wird Folgendes beantragt:

Die Stadtverwaltung wird gebeten, auf eine starre Zonentrennung zu verzichten und stattdessen durchgängige Routen für Anwohner*innen/Lieferverkehr zu ermöglichen.

Dazu kann Folgendes ausgeführt werden:

Ziel des Projekts Altstadt für alle ist unter anderem, den Durchgangsverkehr innerhalb der Altstadtviertel, wo noch vorhanden, zu reduzieren. Bereits jetzt wird die Routenführung für Anwohner*innen in der Altstadt durch die bestehenden Fußgängerzonen der Kaufinger-/Neuhäuser Straße, des Viktualienmarktes sowie der Theatinerstraße und der Residenzstraße beeinflusst. Der Lieferverkehr ist zudem berechtigt, zu bestimmten Zeiten in die jeweiligen Fußgängerzonen einzufahren.

Im Rahmen der in dieser Stadtratsvorlage dargestellten konzeptionellen Überlegungen zur "Altstadt für alle" sind keine Zonentrennungen vorgesehen. Im Zuge der detaillierten Analyse der einzelnen Teilbereiche wird die Erschließung innerhalb dieser Bereiche eingehend geprüft und ggf. an einzelnen Stellen die Durchfahrt für den motorisierten Verkehr unterbunden, um die genannten Ziele zu erreichen. Eine Zonentrennung ist jedoch nicht vorgesehen. Diese war in einer frühen Phase des Konzepts enthalten, wurde jedoch im Rahmen der Beteiligung überarbeitet und entfernt.

Der Empfehlung einer Bürgerversammlung wird entsprochen:		
<input checked="" type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> teilweise

Digitale Einfahrtskontrolle zur Altstadt

Bürgerversammlungsempfehlung Nr. 20-26 / E 02736 der Bürgerversammlung des 1. Stadtbezirks Altstadt-Lehel vom 21.05.2025

Es wird Folgendes beantragt:

Die Empfehlung fordert ein digitales Einfahrtskontrollsysteem mittels Kennzeichenscan für die Münchner Altstadt. Einfahrtserlaubnisse sollen für Anwohnende, Lieferverkehr sowie Patient*innen von Arztpraxen erteilt werden.

Dazu kann Folgendes ausgeführt werden:

Die Landeshauptstadt München plant in den Altstadtstraßen eine beschränkte Zufahrtserlaubnis, jedoch kein Einfahrerbot für Nicht-Ansässige, da physische Barrieren (versenkbarer Poller) in der Münchner Altstadt, aufgrund von baulichen Einschränkungen, an den meisten Stellen nicht möglich sind und da dies in den Gemeingebräuch einschränken würde und nicht zulässig wäre (der öffentliche Straßenraum darf von jeder Person nach Maßgabe der Gesetze genutzt werden).

Eine rechtliche Grundlage für eine digitale Zufahrtskontrolle ist nach aktueller Gesetzeslage nicht gegeben. Eine flächendeckende Kennzeichenerfassung innerhalb des Altstadtrings ist nach dt. Rechtslage ein unerlaubter Eingriff in die informationelle Selbstbestimmung (Allgemeines Persönlichkeitsrecht aus Artikel 2 Absatz 1 in Verbindung mit Artikel 1 Absatz 1 Grundgesetz). Aufgrund der Vielzahl an Anliegen (Arztbesuche, Hotelübernachtungen, Baustellen, Anlieferungen, etc.) und den dafür benötigten Ausnahmegenehmigungen, ist ein datenschutzkonformes Modell, wie es derzeit bspw. die Stadt Göttingen erprobt, nicht umsetzungsfähig. Das Mobilitätsreferat steht hierzu mit anderen Städten im Austausch, die gegenwärtig Pilotprojekte hierzu starten. Die Ergebnisse der Pilotversuche werden über den Deutschen Städtetag Einfluss in die künftige Bewertung dieser Systeme finden.

Der Empfehlung einer Bürgerversammlung wird entsprochen:

<input type="checkbox"/> ja	<input checked="" type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> teilweise
-----------------------------	--	------------------------------------

4. Klimaprüfung

Eine Klimaschutzrelevanz ist gegeben: Ja, positiv

Die vorgeschlagenen Maßnahmen sollen den Verkehr innerhalb der Altstadt reduzieren und im Sinne der Klimaanpassung mehr Flächen für Baumplanzungen und Aufenthalt generieren.

5. Abstimmung mit den Querschnitts- und Fachreferaten

Die Beschlussvorlage ist mit dem Baureferat (BAU), dem Kreisverwaltungsreferat (KVR), dem Referat für Klima- und Umweltschutz (RKU), dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung (PLAN), den Stadtwerken München / Münchner Verkehrsgesellschaft (SWM/MVG) und dem Referat für Arbeit und Wirtschaft (RAW) abgestimmt.

Die o.g. Referate haben der Sitzungsvorlage zugestimmt. Die geforderten Anpassungen im Text der Vorlage wurden größtenteils übernommen.

5.1 Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung weist auf Folgendes hin:

In der Vorlage wurde über den Bereich Altstadt hinaus auch das Umfeld um den Hauptbahnhof als Teilraum für ein städtebauliches Verkehrskonzept aufgenommen. Aus Sicht

des Innenstadtkonzepts sowie des Projekts „Umfeld Hauptbahnhof“ ist das sinnvoll, da der Bereich im Zuge des Neubaus des Empfangsgebäudes in seiner verkehrlichen Bedeutung für die Altstadt noch hinzugewinnen wird. Es wird dringend geraten, die Überlegungen für die Bearbeitung dieses Teilbereichs mit den Planungen rund um den Hauptbahnhof zeitlich wie inhaltlich in Einklang zu bringen.

Außerdem schlägt das Referat für Stadtplanung und Bauordnung folgende Änderungen vor, die nicht in die Stadtratsvorlage übernommen wurden:

- Auflistung der Ziele des Freiraumquartierskonzepts
- Gemeinsame Betrachtung der Altstadt für alle mit dem Freiraumquartierskonzept
- Prüfung der verkehrlichen Rahmenbedingungen für den Isartorplatz

Das Mobilitätsreferat nimmt hierzu wie folgt Stellung:

Die Ergebnisse des Freiraumquartierskonzeptes liegen dem vorliegenden Verkehrskonzept zu Grunde. Wie unter 2.4 ausgeführt, findet in den straßenscharfen städtebaulichen Verkehrskonzepten die gemeinsame teilräumliche Betrachtung statt.

Das Konzept „Altstadt für alle“ fokussiert sich insbesondere auf die Neuordnung des Parkraums innerhalb der Altstadt. Es berücksichtigt jedoch nicht die verkehrlichen Rahmenbedingungen, die für die verkehrliche Abwicklung und Oberflächengestaltung am Altstadtring relevant sind. Diese unterschiedlichen Schwerpunkte und Zielsetzungen erfordern eine separate Betrachtung der beiden Konzepte.

Das Mobilitätsreferat stellt sicher, dass die Wechselwirkungen und Zusammenhänge zwischen den Maßnahmen in den verschiedenen Teilräumen in der weiteren Planung berücksichtigt werden.

Die Überlegungen und Planungen zum Umfeld des Hauptbahnhofs im Zuge des Neubaus des Empfangsgebäudes werden als Grundlage in die Bearbeitung des Teilbereichs einfließen. Außerdem werden das Mobilitätsreferat und das Referat für Stadtplanung und Bauordnung die Bearbeitung dieses Teilbereichs mit den Planungen rund um den Hauptbahnhof zeitlich in Einklang bringen.

5.2 Das Baureferat gibt folgende Anmerkungen:

Der Beschlussvorlage ist nicht zu entnehmen, ob und ggf. wie die Umsetzung der dargestellten Maßnahmen aus dem städtischen Haushalt finanziert werden können. Das Baureferat bittet dies in der Beschlussvorlage darzustellen. Seitens des Baureferates wird darauf hingewiesen, dass weder im Teilhaushalt des Baureferats noch im Mehrjahres-Investitionsprogramm Ansätze für die Umsetzung der in der Beschlussvorlage dargestellten Maßnahmen enthalten sind.

Das Baureferat stellt dar, dass das Referat aufgrund der gegenwärtigen Haushaltsslage und der daraus resultierenden Personalsituation (Stellenstreichungen bzw. Stellenbesetzungsstopp) momentan grundsätzlich nur Projekte bzw. Maßnahmen prioritär bearbeiten kann, deren Finanzierung gesichert ist. Vor einer weiteren Bearbeitung oder Umsetzung der dargestellten Maßnahmen durch das Baureferat ist daher zunächst deren Finanzierung durch das Mobilitätsreferat sicherzustellen.

Das Mobilitätsreferat nimmt hierzu wie folgt Stellung:

Das Mobilitätsreferat weist darauf hin, dass die vorliegende Sitzungsvorlage nicht als Umsetzungsbeschluss zu verstehen ist. Vielmehr stellt die vorliegende Stadtratsvorlage einen konzeptionellen Rahmen dar, der die Grundlage für die detaillierte Betrachtung der einzelnen Teilbereiche bildet. Die in der Vorlage dargestellten potenziellen Maßnahmen dienen als Handlungsbaukasten. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Maßnahmen an die speziellen räumlichen Gegebenheiten in den jeweiligen

Teilbereichen angepasst werden und ggf. nur teilweise berücksichtigt werden.

Im Rahmen der detaillierten Betrachtung der einzelnen Teilbereiche werden die zuständigen Fachreferate eng eingebunden. In diesem Zusammenhang wird die Finanzierung und Umsetzbarkeit der Maßnahmen in Abstimmung mit den Fach- und Querschnittsreferaten geprüft und in der Sitzungsvorlage zu den jeweiligen Teilbereichen dargestellt.

5.3 Die Stadtwerke München / Münchener Verkehrsgesellschaft (SWM/MVG) schlagen folgende Änderungen vor, die nicht in die Stadtratsvorlage übernommen wurden:

- Auflistung der Straßen, welche für eine Befahrung durch den ÖPNV möglich bleibt
- Bauliche Anpassungen im Haltestellenbereich im Zuge niveaugleicher Gehwege

Das Mobilitätsreferat nimmt dazu wie folgt Stellung:

Der Inhalt der vorliegenden Beschlussvorlage besteht darin, einen konzeptionellen Rahmen zu skizzieren, der den Planungen für die einzelnen Teilbereiche zugrunde gelegt wird. Dabei wird jedoch nicht der Anspruch erhoben, dass jede Maßnahme in jedem Teilbereich umgesetzt werden kann oder muss. Dies erfordert eine detaillierte Prüfung der einzelnen Maßnahmen im jeweiligen Straßenraum. Die Festlegung, welche Straße künftig durch den ÖPNV befahren wird, und die Prüfung, welche baulichen Eingriffe dies erfordert, erfolgt deshalb in der Betrachtung der Teilaräume und einzelnen Straßen in den weiteren Prozessschritten.

Bezüglich der konzeptionellen Überlegungen zur Niveaugleichheit der Gehwege ist festzustellen, dass bauliche Eingriffe zur Herstellung der Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) unabhängig von der Umsetzung dieser Maßnahmen erforderlich sind. Synergieeffekte wie barrierefreie Haltestellen im Zuge eines Straßenumbaus werden geprüft und, wenn möglich, umgesetzt.

5.4 Das Kreisverwaltungsreferat weist auf Folgendes hin:

Es handelt sich um einen Grundsatzbeschluss, der einen Konsens aller Beteiligten widerspiegelt. Im weiteren Verfahren werden wir die rechtliche Umsetzbarkeit der geplanten Maßnahmen zum ruhenden Verkehr eng begleiten.

5.5 Das Referat für Arbeit und Wirtschaft gibt folgende Anmerkung:

Das Referat für Arbeit und Wirtschaft (RAW) stimmt dem grundsätzlichen Ziel einer notwendigen weiteren Optimierung der Erreichbarkeit der Münchener Innenstadt für alle Verkehrsarten und insbesondere den Wirtschaftsverkehr zu: Bemühungen, die darauf abziehen, den Durchgangs- sowie Parksuchverkehr zu reduzieren, den Verkehr grundsätzlich geordneter abzuwickeln und eine klimaangepasste Altstadt mit einer hohen Aufenthaltsqualität anzustreben, werden im Wesentlichen begrüßt.

Gerade weil die Münchener Altstadt aber ein so zentraler Wirtschaftsstandort ist, ist es umso wichtiger, dass die anliegenden Unternehmen und Gewerbetreibenden nicht nur rechtzeitig über anstehende Entwicklungen und Projekte in der Altstadt informiert, sondern vorab auch hinreichend eingebunden werden. Ihre Belange sind dabei nicht nur anzuhören, sondern auch tatsächlich zu berücksichtigen, damit Wirtschaftskraft und Arbeitsplätze in der Altstadt nicht gefährdet werden. Das RAW begrüßt es deshalb sehr, dass das Mobilitätsreferat den Wirtschaftskammern und -verbänden die Möglichkeit gegeben hat, sich umfassend zum Entwurf dieser Beschlussvorlage zu äußern.

Die in der vorliegenden Beschlussvorlage aufgezeigten Konzeptansätze werden vom RAW gewürdigt. Die vielen von den Kammern und Verbänden aufgeworfenen offenen

Fragen und aus Sicht des RAW berechtigten Kritikpunkte zeigen jedoch, dass es zunächst einer weiteren Auseinandersetzung mit diesen und einer weiteren Überarbeitung des Verkehrskonzeptes bedarf, bevor der Stadtrat mit einem solchen Grundsatzbeschluss befasst wird. Ziel muss es sein, ein möglichst von allen wesentlichen betroffenen und beteiligten Akteuren mitgetragenes, umsetzbares Verkehrskonzept für die Münchner*innen- bzw. die Altstadt zu erreichen.

Das Mobilitätsreferat nimmt dazu wie folgt Stellung:

Wie in der Beschlussvorlage beschrieben, waren die Wirtschaftsverbände – neben anderen Stakeholdern und Bürger*innen – als auch das RAW in die Konzepterstellung eingebunden und konnten im Zuge der Beschlusserstellung eine Stellungnahme abgeben. Die Stellungnahmen der Wirtschaftsverbände und des RAW liegen dieser Beschlussvorlage bei. Herauszustellen ist, dass sich die Wirtschaftsverbände keinesfalls einheitlich geäußert haben, sondern jeweils eigenständige Perspektiven einnehmen und die Gesamtkonzeption der „Altstadt für alle“ teilweise klar unterstützen. Zahlreiche Hinweise adressieren dabei nicht die Ebene des Grundsatzbeschlusses, sondern liefern schon heute einen wertvollen Beitrag für die Fortführung und Konkretisierung der „Altstadt für alle“ in den bevorstehenden Teilraumkonzepten (vgl. Kapitel I.2.4).

Vor diesem Hintergrund steht das Mobilitätsreferat auch weiterhin in engmaschigem Austausch mit den Verbänden, um Fach- und Sachverhalte zu klären und wertvolle Beiträge einzuarbeiten.

Grundsätzlich sind im Konzept „Altstadt für alle“ eine Vielzahl von Anforderungen und Bedürfnissen untereinander und gegeneinander abzuwagen. Teilweise stehen dabei einander entgegengesetzte Anforderungen an den öffentlichen Raum zur Diskussion. Eine Anpassung des Konzepts auf alle Kritikpunkte hin ist unmöglich.

Wie in Kapitel I.1 dargelegt, hat sich der Münchner Stadtrat 2019 dazu bekannt, Platz für neue Nutzungen und mehr Aufenthaltsqualität in der Altstadt zu schaffen. Diesem Stadtratsvotum und Auftrag wird seitens des Mobilitätsreferates, nach intensiver Abstimmung mit den betroffenen Referaten, Stakeholdern und Bürger*innen, Rechnung getragen. Die jetzige Beschlussvorlage legt nach intensiven Vorarbeiten das Konzept „Altstadt für alle“ als Grundstein für die Neuordnung und Neugestaltung des öffentlichen (Park-)Raums vor und bereitet den Weg für die konkrete und stufenweise Umsetzung in der Altstadt.

6. Anhörung der Beiräte

Die Beschlussvorlage ist mit dem Behinderten- und dem Seniorenbeirat der Landeshauptstadt München sowie der Gleichstellungsstelle für Frauen abgestimmt. Die Stellungnahmen der Beiräte sowie der Gleichstellungsstelle für Frauen sind der Beschlussvorlage als Anlagen beigelegt.

Der Behindertenbeirat der Landeshauptstadt München stimmt der vorgelegten Beschlussvorlage zu. Der Seniorenbeirat der Landeshauptstadt München begrüßt die in dieser Stadtratsvorlage adressierten Ziele der Altstadt für alle. Die Gleichstellungsstelle für Frauen bittet zur Mitzeichnung um die Darstellung inwiefern die vorgeschlagenen Maßnahmen, Vorhaben bzw. Interventionen geschlechterbezogene Bedarfe und Bedürfnisse von Mädchen, Frauen, trans*inter- und nonbinäre Personen sowie Jungen und Männer adressieren. Die Beiräte weisen ergänzend der Zustimmung auf nachfolgende Punkte für die weitere Planung hin:

Öffentliche Feinerschließung

Der **Seniorenbeirat** spricht sich in seiner Stellungnahme für die weitere oberirdische Feinerschließung der Altstadt sowie die Verfestigung des Altstadtmobils (Mikrobus) aus. Der **Behindertenbeirat** verweist auf die Dringlichkeit zur Anbindung der Parkgaragen mittels Shuttle- oder On-Demand-Services.

Das Mobilitätsreferat nimmt dazu wie folgt Stellung:

Die weitere oberirdische Feinerschließung unter anderem zur Erhöhung der Barrierefreiheit der Altstadt stellt ein zentrales Ziel des Konzepts Altstadt für alle dar. In den weiteren Planungen des Altstadtmobils wird der Vorschlag zur Anbindung der Parkgaragen berücksichtigt.

Fußverkehr/Radverkehr/Mikromobilität/PKW

Der **Seniorenbeirat** fordert in seiner Stellungnahme die Erhöhung der Gehwegbreiten und die Verbesserung der Nutzbarkeit dergleichen durch Freihalten der Gehwege von allen Gegenständen, die den Fußverkehr behindern, sowie die Schaffung neuer Querungsmöglichkeiten. Außerdem verweist der Seniorenbeirat auf die Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr, welchen durch klare Trennung bzw. klare Regelungen und strikte Überwachung begegnet werden soll. Zeitgleich zur Förderung des Fußverkehrs fordert der Seniorenbeirat eine Beschränkung der Mikromobilität. Der Seniorenbeirat fordert darüber hinaus eine ausreichende Bereitstellung von Parkplätzen für Menschen mit Behinderung anhand der Ermittlung des tatsächlichen Bedarfs. Der **Behindertenbeirat** verweist in seiner Stellungnahme auf die Notwendigkeit der taktilen sowie visuellen Abgrenzung von Fahrbahn und Gehbahn.

Das Mobilitätsreferat nimmt dazu wie folgt Stellung:

Die Förderung und Verbesserung der Bedingungen für den Fußverkehr stellen zentrale Ziele der vorliegenden Beschlussvorlage dar. Hierzu zählt unter anderem die verkehrliche Beruhigung sowie gezielte Maßnahmen zur Verkehrslenkung des ruhenden und fließenden Verkehrs. Durch diese Maßnahmen werden nicht nur die Bedingungen für den Fußverkehr verbessert, sondern auch das langfristige Ziel verfolgt, den Verkehr insoweit zu reduzieren und durch Temporeduktionen zu lenken, dass keine zusätzlichen Querungen in Form von Lichtsignalanlagen oder Zebrastreifen notwendig sind. Außerdem soll durch gezielte Ausweitung zum Beispiel von Fahrradstellplätzen oder Stellplätzen für den Lieferverkehr die Beeinträchtigung durch Gehwegparken vermindert werden.

Im nächsten Planungsschritt, der Konkretisierung der Teilbereiche, gilt es die Bedürfnisse und Anforderungen miteinander auch vor dem Hintergrund der Ziele der Mobilitätsstrategie 2035 konkret in einzelnen Straßenräumen abzuwägen. Hierzu zählt auch der vom Seniorenbeirat adressierte stellenweise Konflikt zwischen Radfahrer*innen und Fußgänger*innen sowie die Beschränkung der Mikromobilität und die Bereitstellung einer ausreichenden Anzahl an Stellplätzen für Menschen mit Behinderung. In der konkreten Ausarbeitung stellt die Berücksichtigung der Barrierefreiheit ein zentrales Element dar.

Leitsystem für Fußverkehr und PKW

Zur besseren Nutzbarkeit und Erhöhung der Barrierefreiheit der Parkgaragen fordert der **Behindertenbeirat** die Information, ob eine Parkgarage barrierefreie Parkplätze anbietet beziehungsweise die Parkgarage im Allgemeinen barrierefrei erschlossen ist, in das Parkleitsystem zu integrieren. Der **Seniorenbeirat** schlägt darüber hinaus vor, eine

entsprechende Wegweisung für den Fußverkehr zur Erreichung alltäglicher und touristischer Ziele bereitzustellen sowie beispielsweise die Wegweisung zu öffentlichen Toiletten in das Fußleitsystem zu integrieren.

Das Mobilitätsreferat nimmt dazu wie folgt Stellung:

Die Vorschläge zur Integration von relevanten Zusatzinformationen zur Barrierefreiheit in das Parkleitsystem sowie die ergänzende Information der Wegweisung zu öffentlichen Toiletten in ein Fußleitsystem nimmt das Mobilitätsreferat an und wird diese ganz generell (also unabhängig von der Beschlussfassung zur Altstadt für alle) weiterverfolgen. Die Wünsche zum Parkleitsystem werden in der anstehenden Überarbeitung des Parkleitsystems geprüft (siehe ausführlich in der Stellungnahme zu den Forderungen der Wirtschaftsverbände in Kapitel 7).

In München gibt es bislang kein eigenständiges stadtweites Wegleitsystem für den Fußverkehr. Wegweiser, die an Fußgänger*innen gerichtet sind, weisen jedoch bereits vereinzelt den Weg zu Haltestellen des ÖPNV, Fußgängerzonen oder wichtigen (öffentlichen) Einrichtungen. Im Bereich der Altstadt wurden zudem Stelen zur lokalen Orientierung errichtet.

Der Münchener Stadtrat hat in der Sitzung der Vollversammlung von Dezember 2022 die Teilstrategie Fußverkehr beschlossen (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 07472) und damit Handlungsfelder und Maßnahmenpakete zugunsten des Fußverkehrs prioritisiert. Innerhalb des Maßnahmenpakets „Orientierung“ soll hiernach für unterschiedliche Zielgruppen und Wegzwecke ein gesamtstädtisches Orientierungskonzept Fußverkehr erarbeitet und umgesetzt werden. Der Innenstadt und Altstadt kommt dabei besondere Aufmerksamkeit zu.

Bauliche Ausstattungen im öffentlichen Raum

Der **Seniorenbeirat** fordert den Bau weiterer Trinkbrunnen, öffentlicher kostenloser Toiletten sowie die Bereitstellung von Sitzbänken mit Lehne.

Das Mobilitätsreferat nimmt dazu wie folgt Stellung:

Die Kosten für die Errichtung und den Betrieb öffentlicher Toilettenanlagen sind erheblich. Der Bauausschuss hat mit Beschluss vom 03.12.2019 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 16785) daher ein Kriteriensystem zur objektiven Bedarfsermittlung beschlossen um sicherzustellen, dass Orte mit entsprechend hohem Bedarf mit öffentlichen Toiletten ausgestattet werden. Gemäß dieses Kriteriensystems bestand 2019 zum Zeitpunkt der Beschlussvorlage ein Bedarf an stadtweit 29 Standorten. Das Baureferat wurde mit genanntem Beschluss beauftragt, an diesen Standorten Toilettenanlagen zu errichten.

Mit den im genannten Beschluss bereitgestellten Finanzmitteln können nur Toilettenanlagen realisiert werden, die auch den Festsetzungen des Beschlusses entsprechen. Weitere Haushaltsmittel für die Errichtung und den Betrieb weiterer WC-Anlagen stehen, aufgrund der aktuellen Haushaltslage, nicht zur Verfügung. Weitere Standortuntersuchungen können daher aktuell nicht durchgeführt werden.

Hinsichtlich der Forderung zur Errichtung öffentlicher Trinkwasserspender weist das Mobilitätsreferat darauf hin, dass die Landeshauptstadt München diesbezüglich ein umfangreiches Programm verfolgt. In mehreren Stadtratsbeschlüssen (letztmalig Beschluss des Bauausschusses „Trinkwasserbrunnen II“ vom 04.07.2023, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 09782) wurde das Baureferat beauftragt, stadtweit zu den zuvor bestehenden 65 Trinkbrunnen insgesamt 100 zusätzliche öffentlich zugängliche Trinkbrunnen zu errichten. Die Auswahl der Standorte erfolgt hierbei in Abstimmung mit

den Bezirksausschüssen.

Im Stadtbezirk 01 Altstadt-Lehel und konkret in der Altstadt stehen 2025 insgesamt elf Trinkwasserbrunnen und vier Trinkwasserspender zur Verfügung. – Und zwar an folgenden Standorten:

- Am Kosttor (Rotkäppchen und der Wolf Brunnen)
- Marienplatz (Kräutlmarktbrunnen)
- Tal 13 (Merkurbrunnen)
- Viktualienmarkt (Weiß-Ferdl-Brunnen, Liesl-Karlstadt-Brunnen, Elise-Aulinger-Brunnen, Roider-Jackl-Brunnen, Karl-Valentin-Brunnen, Ida-Schumacher-Brunnen, Honig-Brunnen, Kartoffel-Brunnen)
- Rindermarkt (Trinkwasserspender)
- Sendlinger Straße (Trinkwasserspender)
- Sendlinger Tor (Trinkwasserspender)
- Stachus (Trinkwasserspender)

Ein weiterer Trinkwasserspender ist mittel- bis langfristig mit Verweis auf die aktuelle Haushaltslage der Landeshauptstadt München für den St.-Anna-Platz im Lehel geplant.

Die **Gleichstellungsstelle** merkt in ihrer Stellungnahme an, dass nicht differenziert wird, welche geschlechterbezogenen Bedarfe und Bedürfnisse in den verschiedenen Beteiligungsprozessen geäußert und berücksichtigt wurden. Gerade in der Altstadt mit hoher Teilhabe- und Nutzungskonkurrenz sowie für die entsprechende gleichstellungsorientierte Haushaltsplanung und -steuerung sei dies jedoch unerlässlich

Das Mobilitätsreferat nimmt dazu wie folgt Stellung:

Es ist richtig, dass die unterschiedlichen Perspektiven nicht im Einzelnen in der Beschlussvorlage dargestellt wurden. Gleichwohl wurden in der Konzepterstellung durch den Einsatz von sog. *Personas* unterschiedliche Perspektiven, auch geschlechter- und lebensphasenbezogen, berücksichtigt. Das Mobilitätsreferat geht davon aus, dass die dem Prozess Altstadt für alle zugrunde gelegten Ziele in der Umsetzung vulnerablen Gruppen zugutekommen.

7. Anhörung von Wirtschaftsverbänden

Die Beschlussvorlage ist mit der Handwerkskammer für München und Oberbayern (HWK), der Industrie- und Handelskammer für München und Oberbayern (IHK), dem Handelsverband Bayern Bezirk Oberbayern (HBE), dem Deutschen Hotel- und Gaststättenverband Bayern (DEHOGA) sowie dem Innenstadtverbund Citypartner e.V. abgestimmt. Die Stellungnahmen der Wirtschaftsverbände sind der Beschlussvorlage als Anlagen beigelegt. Als Ergänzung ist dem Anhang die jeweilige ausführliche Stellungnahme des Mobilitätsreferates zu entnehmen.

Die Stellungnahmen der Verbände demonstrieren ihren Einsatz für die Münchner Altstadt und das große Engagement für die Belange der Wirtschaft. Ihre Perspektiven bieten wertvolle Einblicke in die spezifischen Herausforderungen, denen die Wirtschaft gegenwärtig gegenübersteht, und beleuchten vielschichtige Aspekte, die in die Entwicklung städtebaulicher, verkehrlicher, organisatorischer, stadtgestalterischer und (straßenverkehrs)rechtlicher Lösungen für eine Altstadt für alle einfließen.

Die sorgfältige Auseinandersetzung mit den wirtschaftlichen Fragestellungen ist von großem Wert, um einen konstruktiven Dialog zwischen den verschiedenen Akteuren und Vertreter*innen anderer Belange zu fördern und gemeinsam an einer prosperierenden Zukunft zu arbeiten.

Nachfolgend sind die Anmerkungen der Verbände zum aktuellen Konzept beziehungsweise zu den weiteren Planungen und Schritten jeweils kurz zusammengefasst.

7.1 Stellungnahme der Handwerkskammer für München und Oberbayern (HWK)

Die HWK teilt in ihrer Stellungnahme ihre vollinhaltliche Übereinstimmung mit der vorgeschlagenen Konzeption mit. Die HWK verweist auf ihr eigenes Gesamtverkehrskonzept für die Landeshauptstadt München. Dieses sieht vor, den Parksuchverkehr zu vermindern, indem das Parken von öffentlichen Flächen in Parkgaragen verlagert wird. Zudem soll das Parken für Anwohner*innen verteuert werden, um eine Abwanderung in Parkgaragen zu fördern. Alle Bemühungen, das Parken auf öffentlichem Grund zu erschweren, um Flächen für alternative Nutzungen zu gewinnen, werden ausdrücklich begrüßt. Die HWK gibt zudem wertvolle Anregungen für die weiteren Planungen, die für die erfolgreiche Umsetzung der Verkehrskonzeption von großer Bedeutung sind. Sie betont die Notwendigkeit, Anwohnertiefgaragen zu bauen und den Altstadtring sowie das Hauptbahnhofviertel in die konzeptionellen Überlegungen einzubeziehen. Zudem hebt die HWK die Bedeutung des Wirtschaftsverkehrs und des Gewerbes durch unterschiedliche Hinweise und Forderungen für die Münchner Altstadt hervor. Ein weiterer wichtiger Punkt ist die Integration der Digitalisierung in die Parkraumüberwachung und Zufahrtskontrolle. Durch den Einsatz intelligenter Systeme soll die dargestellte zukunftsgerichtete Verkehrskonzeption realisiert werden.

Das Mobilitätsreferat bedankt sich für die Stellungnahme der HWK. Die fachlichen Anregungen werden bestätigt und können im Rahmen der Erarbeitung der Teilraumkonzepte konkret in den Planungsprozess integriert werden.

7.2 Stellungnahme der Industrie- und Handelskammer für München und Oberbayern (IHK)

Die IHK verweist auf ein vergangenes Schreiben, in dem der Ansatz, den das Konzept zur Neuaufteilung des öffentlichen (Park-) Raums in der Altstadt München verfolgt, grundsätzlich begrüßt wird.

Außerdem gibt die IHK weitere Anmerkungen zum Grundsatzbeschluss. Diese beziehen sich auf die Notwendigkeit einer funktionierenden Parkraumüberwachung sowie das damit zusammenhängende Potenzial der Digitalisierung. Darüber hinaus regt die IHK die Integration von Anwohnergaragen bei geeigneten Neubauvorhaben an, fordert weiterhin die Berücksichtigung von Lademöglichkeiten im öffentlichen Raum und spricht sich für die Etablierung eines Fußleitsystems zur Verbesserung der Orientierung und Steigerung der Attraktivität der Altstadt aus.

Das Mobilitätsreferat bedankt sich für die Stellungnahme der IHK. Die fachlichen Anregungen werden bestätigt und können im Rahmen der Erarbeitung der Teilraumkonzepte konkret in den Planungsprozess integriert werden. Einige Aspekte (z.B. Ladeinfrastruktur) werden bereits in eigenständigen Projekten flankierend zur „Altstadt für alle“ durch die Landeshauptstadt München vorangetrieben.

7.3 Stellungnahme des Handelsverband Bayern Bezirk Oberbayern (HBE)

Der HBE fordert in seiner Stellungnahme eine Überarbeitung des Konzepts zur Entwicklung der Altstadt sowie die Einbringung der Stadtratsvorlage nach der Kommunalwahl 2026. Ergänzend betont der HBE die Wichtigkeit einer klimaangepassten Altstadt mit hoher Aufenthaltsqualität für den Einzelhandel.

Darüber hinaus formuliert der HBE verschiedene Anmerkungen, die die Relevanz des Handels- und Wirtschaftsstandorts München, den Wirtschaftsverkehr sowie die Notwendigkeit einer Altstadt, die mit allen Verkehrsmitteln gut erreichbar ist, unterstreichen.

Zusätzliche Hinweise beziehen sich auf die Neuordnung des ruhenden Verkehrs, die Lenkung des fließenden Verkehrs – unter anderem durch die Fortführung des Parkleitsystems – sowie auf die Parkraumüberwachung, den Einbezug des Altstadtrings in die Überlegungen und die Etablierung eines Fußgängerleitsystems.

Das Mobilitätsreferat bedankt sich für die Stellungnahme des HBE. Aus Anlass der Stellungnahme hat das Mobilitätsreferat die Bedeutung des Handelsstandorts München in den textlichen Ausführungen der Stadtratsvorlage nochmals präziser herausgearbeitet. Zur besseren Verständlichkeit wurden ferner Ergänzungen bei der Darstellung der Pendler*innenzahlen vorgenommen.

Eine grundlegende Überarbeitung des Konzepts steht nicht in Einklang mit der vorgenannten Planungsgenese und Anerkennung des Beteiligungsprozesses. Die vorliegende Stadtratsvorlage stellt einen konzeptionellen Rahmen dar, der die Grundlage für die detaillierte Betrachtung der einzelnen Teilbereiche bildet. Mehrere fachliche Anregungen werden im Rahmen der Erarbeitung der Teilraumkonzepte in den Planungsprozess integriert.

7.4 Stellungnahme des Deutschen Hotel- und Gaststättenverband Bayern (DEHOGA)

Der DEHOGA gibt zum momentanen Zeitpunkt keine grundsätzliche Zustimmung oder Ablehnung ab und empfiehlt dem Stadtrat aufgrund der anstehenden Kommunalwahl 2026 eine Vertagung des Grundsatzbeschlusses.

Außerdem ergeben sich für den DEHOGA unterschiedliche Fragen und Anforderungen. Diese beziehen sich auf die im Beschluss dargestellten Maßnahmen zum fließenden Verkehr im Sinne der Erreichbarkeit der Altstadt mit allen Verkehrsmitteln und den Maßnahmen zum ruhenden Verkehr wie etwa der Neuordnung desgleichen beziehungsweise der Verfügbarkeit von Stellplätzen sowie zu den dargestellten Straßentypologien und der Beschilderungslogik. Weitere Anmerkungen ergeben sich bezogen auf die Breite von Gehwegen, die Dringlichkeit eines digitalen Parkraummanagements und die voraussichtlichen Kosten.

Das Mobilitätsreferat bedankt sich für die Stellungnahme des DEHOGA. Eine grundlegende Überarbeitung des Konzepts steht nicht in Einklang mit der vorgenannten Planungsgenese und Anerkennung des Beteiligungsprozesses. Die seitens des DEHOGA aufgeworfenen Fragen werden in der ausführlichen Stellungnahme des Mobilitätsreferats beantwortet.

7.5 Stellungnahme des Innenstadtverbund Citypartner e.V.

Der Innenstadtverbund Citypartner e.V. fordert in seiner Stellungnahme die Überarbeitung des Konzepts sowie die Einbringung der Stadtratsvorlage nach der Kommunalwahl 2026. Ergänzend dazu begrüßt der Verbund grundsätzlich Aktivitäten und Maßnahmen, welche die Attraktivität der Münchener Innenstadt durch klimaangepasste Aufenthaltsqualität erhöht. Zentral für eine attraktive, lebendige und wirtschaftlich erfolgreiche Innenstadt sei den Aussagen in der Stellungnahme folgend eine gute Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln.

Außerdem gibt der Innenstadtverbund Citypartner e.V. unterschiedliche Anmerkungen. Diese beziehen sich sowohl auf die zentralen Maßnahmen zum ruhenden und fließenden

Verkehr im Beschluss als auch auf die Wichtigkeit des Wirtschaftsstandorts der Münchner Altstadt. Grundsätzlich werden die Maßnahmen zur Lenkung des Verkehrs kritisch gesehen sowie Empfehlungen und Hinweise zur Neuordnung des ruhenden Verkehrs gegeben.

Das Mobilitätsreferat bedankt sich für die Stellungnahme des Innenstadtverbunds Citypartner e.V. Aus Anlass der Stellungnahme hat das Mobilitätsreferat die Bedeutung des Wirtschaftsstandorts München in den textlichen Ausführungen der Stadtratsvorlage nochmals präziser herausgearbeitet.

Eine grundlegende Überarbeitung des Konzepts steht nicht in Einklang mit der vorgenannten Planungsgenese und Anerkennung des Beteiligungsprozesses.

8. Stellungnahmen von Initiativen

Die Bürgerinitiative Altstadt (BI) hat sich im Zuge der Anhörung der Bezirksausschüsse ebenfalls mit der Stadtratsvorlage auseinandergesetzt und proaktiv eine eigenständige Stellungnahme abgegeben. Die Stellungnahme spiegelt das Engagement der Mitglieder der BI und deren lokale Kenntnisse und Interessen wider.

Die Bürgerinitiative Altstadt sieht die Sitzungsvorlage als Grundlage für die weitere Bürgerbeteiligung, da sie viele Bürgeranliegen aufnimmt und ihren Vorschlag einer „Altstadtzone“ in Anlehnung an die italienischen „Zona Traffico Limitato“ einschließt.

In ihrer Stellungnahme nennt sie Übereinstimmungen, Änderungswünsche, Kritikpunkte und Anregungen, um allen Interessen gerecht zu werden. Größter Kritikpunkt sei der Fokus auf Fußgänger*innen und die darauf ausgerichtete Infrastruktur, die aus Sicht der Bürgerinitiative Altstadt keine Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmenden ermögliche und zu Lasten der für Anwohner*innen nutzbaren Stellplätze gehen könnte. Zudem äußert sich die Kritik an den genannten Stellplatzkapazitäten eingeschlossen der Datengrundlage von saisonalen Nutzungen wie z. B. Schanigärten.

Für eine bestmögliche Ausgestaltung und Umsetzung der Altstadt für alle fordert die BI eine fortlaufende Beteiligung. Zudem hebt die Bürgerinitiative die Bedeutung von Anwohner*innen, Gewerbe, Einzelhandel, Wirtschaftsverkehr sowie Praxen für die Münchner Altstadt hervor.

Ihre Hinweise beziehen sich u. a. auf die Neuordnung des ruhenden Verkehrs, die bedarfsorientierte Flächensteuerung, die Erreichbarkeit, die Straßentypologien inklusive einer digitalen Zufahrtsbeschränkung, ÖPNV und öffentliche Feinerschließung, Alternativen zum Anwohnerparken, Maßnahmen zum Radverkehr und neuen Verkehrsarten sowie zur Evaluation von Maßnahmen. Des Weiteren nennt sie einige örtliche Maßnahmen und Vorschläge wie z. B. zum Altstadtring, Marstallplatz, Tal und Maximilianstraße.

Das Mobilitätsreferat nimmt die Stellungnahme der Bürgerinitiative Altstadt dankend zur Kenntnis. Die BI hat die darin dargestellten Aspekte bereits in den vielfältigen Beteiligungsprozess zur Altstadt für alle eingebracht. Einige Anregungen werden bestätigt und können im Rahmen der Erarbeitung der Teilraumkonzepte konkret in den Planungsprozess integriert werden.

9. Anhörung der Bezirksausschüsse

In dieser Beratungsangelegenheit ist die Anhörung der Bezirksausschüsse vorgeschrieben (vgl. Anlage 1 der BA-Satzung). Die Gremien der Bezirksausschüsse 01 - Altstadt-Lehel, 02 - Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt und 03 - Maxvorstadt wurden um eine

Stellungnahme gebeten.

Die Bezirksausschüsse des 1. und 3. Stadtbezirks haben der Vorlage einstimmig zugesagt, die Bezirksausschüsse des 1. und 2. Stadtbezirks haben zudem eine Stellungnahme abgegeben. Beide sind dem Beschluss angelegt. In diesen fordern sie:

Parkraum

Der Bezirksausschuss 02 – Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt lehnt den Neubau von Parkgaragen in der Altstadt ab. Nach Forderung des Bezirksausschuss 01 – Altstadt-Lehel sind Anwohner*innenstellplätze im öffentlichen Raum so lange bereitzustellen, wie sie benötigt werden. Das System der Vergabe von Anwohner*innenparkausweise ist mit strenger Kriterien zu erarbeiten und die Parkraumüberwachung muss konform mit dem Recht zur informellen Selbstbestimmung sein.

Das Mobilitätsreferat nimmt dazu wie folgt Stellung:

Das Mobilitätsreferat stimmt den Forderungen der Bezirksausschüssen zu und wird sie gemeinsam mit dem Kreisverwaltungsreferat in der weiteren Ausarbeitung und Konkretisierung berücksichtigen.

Parkgebühren

Beide Bezirksausschüsse dringen darauf, dass sich die Landeshauptstadt München beim Freistaat Bayern dafür einsetzt, dass Parkgebühren von kommunaler Seite festgelegt werden dürfen, damit angrenzende Viertel vor „Parktourismus“ geschützt werden können. Nach Forderung des Bezirksausschuss 01 Altstadt-Lehel sind zudem die Anzahl möglicher Anwohnerparkplätze in den angrenzenden Vierteln zu maximieren.

Das Mobilitätsreferat nimmt dazu wie folgt Stellung:

Das Mobilitätsreferat nimmt die Forderungen als Unterstützung seiner langjährigen Ansicht zur Aufhebung des Parkgebührenrahmens und des mehrfach betonten Auftrags, zuletzt in der Beschlussvorlage „Mobilitätsstrategie 2035 Teilstrategie: Management des öffentlichen (Straßen-)Raums“ (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 11904) an, mit dem Freistaat darüber zu verhandeln.

Vorgaben für die weitere Planung

Der Bezirksausschuss 01 – Altstadt-Lehel fordert das Mobilitätsreferat in der weiteren Betrachtung auf, den Handlungsbaukasten flexibel und praxisorientiert anzuwenden und darüberhinausgehende Instrumente zu entwickeln. Als Zielsetzung fordert er, das Ziel der Aufenthaltsqualität und eine Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer*innen klar zu benennen. Dabei soll das Verkehrskonzept „straßenscharf“ unter Beteiligung von Anlieger*innen, Bürger*innen und der Öffentlichkeit erarbeitet werden. Die Machbarkeit von Baumpflanzungen soll bis zum Start des teilräumlichen Verkehrskonzepts vorliegen. Maßnahmen zum Schutz angrenzender Viertel vor Schleichverkehr sind mitzuerarbeiten. Ladenzonen sollen erweitert und Carsharing erhalten werden. Dabei ist ein Gleichgewicht im öffentlichen Raum zu berücksichtigen. Der Bezirksausschuss 01 – Altstadt-Lehel fordert einen Grundsatzbeschluss zu Freischankflächen oder Sondernutzungsrichtlinien unter Beteiligung des Bezirksausschusses, des Baureferats, des Referats für Stadtplanung und Bauordnung, des Kreisverwaltungsreferats, der Feuerwehr und weiterer Behörden, wobei die Entscheidungsrechte beim Bezirksausschuss liegen. Vorgabe soll dabei die vorhandenen Grundsatzbeschlüsse zur Sendlinger Straße sein.

Der Bezirksausschuss 02 – Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt fordert die Offenhaltung der

Nord-Süd-Durchfahrt für Radelnde durch die Altstadt und großzügige Flächen für das Abstellen von Rädern und Lastenrädern. Die freiwerdenden neuen Räume sollen ausgewogen aufgeteilt werden für Entsiegelung und mehr grüne/blaue Infrastruktur, ausreichend Raum für den Fußverkehr und ausgewählte Radrouten, nicht-kommerzielle Aufenthaltsräume und gastronomisch genutzte Flächen.

Das Mobilitätsreferat nimmt dazu wie folgt Stellung:

Die Forderungen der Bezirksausschüsse zur künftigen Verteilung der Flächen werden die konkretisierte Ausarbeitung der Teile einfließen.

Umsetzungszeitpunkt

Der Bezirksausschuss 01 – Altstadt-Lehel dringt auf eine baldige Umsetzung der nächsten Konzeptschritte direkt im Anschluss an die Beschlussvorlage. Der Bezirksausschuss 02 – Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt bedauert, dass das südliche Bahnhofsviertel erst an 4. Stelle in ferner Zukunft angegangen wird und wünscht übergangsweise eine Verkehrsberuhigung einzelner Teile des Viertels.

Das Mobilitätsreferat nimmt dazu wie folgt Stellung:

In Anbetracht des anstehenden Transformationsprozesses hat das Mobilitätsreferat entschieden, mit der Umsetzung in einem Teilbereich, dem Graggenauer Viertel, zu beginnen. Mit den Erfahrungen aus der Umsetzung soll eine zügige Fortsetzung in weiteren Vierteln erfolgen.

Umsetzung weiterer Projekte

Der Bezirksausschuss 02 – Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt drängt auf eine zügige Umsetzung des Altstadtradlringes in der Blumenstraße | Frauenstraße. Statt baulichen Umsetzungen soll eine schnellere Lösung mit Markierungen umgesetzt werden, während die anliegenden Wohnviertel vor Schleichverkehren geschützt werden sollen. Der Bezirksausschuss 01 Altstadt-Lehel fordert, dass das Altstadtmobil und autonome Trambahnen forcieren werden.

Das Mobilitätsreferat nimmt dazu wie folgt Stellung:

Das Mobilitätsreferat forciert die Umsetzung des 2019 vom Stadtrat übernommen Bürgerbegehren „Altstadt-Radlring“. Die Umsetzung der Blumen-/Frauenstraße wird in einem eigenen Projekt in enger Zusammenarbeit mit den Betrachtungen im Graggenauer Viertel geplant.

Ebenso wird das Projekt Altstadtmobil in einem eigenen Teilkonzept der Altstadt für alle weiter ausgearbeitet. Der Einsatz autonome Trambahnen hängt von einer Vielzahl von straßen- und genehmigungsrechtlichen Parametern, sowie der Beschaffung entsprechender Fahrzeuge ab. Eine Umsetzung der Maßnahme kann deshalb nicht garantiert werden.

Der Korreferent des Mobilitätsreferates, Herr Stadtrat Andreas Schuster, und der Verwaltungsbirat für den Geschäftsbereich Verkehrs- und Bezirksmanagement, Herr Stadtrat Hans Hammer, haben einen Abdruck der Beschlussvorlage erhalten.

II. Antrag des Referenten

Ich beantrage Folgendes:

1. Der Stadtrat stimmt dem vorgelegten Konzept „Altstadt für alle“ zu und beauftragt das Mobilitätsreferat, dieses Konzept gemeinsam mit den anderen betroffenen Referaten und der SWM / MVG bei allen folgenden Planungsschritten in der Altstadt und im Besonderen bei der Erarbeitung der erforderlichen teilräumlichen städtebaulichen Verkehrskonzepte zugrunde zu legen.
2. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, auf Grundlage dieses Beschlusses als ersten Schritt das städtebauliche Verkehrskonzept für den Teilbereich „Graggenauer Viertel | Östliches Angerviertel“ zu erarbeiten und dabei Verwaltung, SWM / MVG, Bezirksausschuss, Beiräte, Anwohner*innen, Verbände und ortsansässige Betriebe einzubinden. Das Baureferat wird beauftragt, parallel in Abstimmung mit dem Mobilitätsreferat eine vertiefte technische Machbarkeitsuntersuchung für die Pflanzung von zusätzlichen Bäumen im Teilbereich „Graggenauer Viertel | östlichen Angerviertel“ zu erstellen und die Ergebnisse in das oben genannte Verfahren einzubringen. Die hierzu notwendigen Planungsmittel in Höhe von 300.000 € sind aus der Nahmobilitätspauschale aus den Ansätzen des Mobilitätsreferats zu entnehmen. Das Mobilitätsreferat legt dem Stadtrat das städtebauliche Verkehrskonzept inklusive der Potentiale für Baumpflanzungen „Graggenauer Viertel | Östliches Angerviertel“ und einer Finanzierung anschließend zur Beschlussfassung vor.
3. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, gemeinsam mit dem Baureferat, dem Referat für Klima- und Umweltschutz und dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung auf der Grundlage des Konzepts „Altstadt für alle“ für den öffentlichen Straßenraum sukzessive eine Neuordnung zu planen und dabei mehr Platz für Aufenthaltsqualität, Erholung, Grün- und Freiflächen, für Fußgänger*innen und Fahrradfahrer*innen, für den Nahverkehr oder andere Mobilitätsformen zu berücksichtigen. Jeder Vorschlag ist über die einzelnen Teilbereiche dem Stadtrat zur Beschlussfassung vorzulegen. Ebenso sind in diesen Beschlüssen die jeweiligen Finanzierungen darzustellen.
4. Der Antrag 20-26 / A 02134 der Fraktion Die Grünen - Rosa Liste, SPD / Volt – Fraktion vom 18.11.2021 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
5. Der Antrag 20-26 / A 02574 der SPD / Volt - Fraktion, Fraktion Die Grünen - Rosa Liste vom 25.03.2022 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
6. Der Antrag 20-26 / A 02876 von der SPD / Volt - Fraktion, Fraktion Die Grünen - Rosa Liste vom 01.07.2022 bleibt aufgegriffen. Es wird eine Bearbeitungsfrist bis 29.01.2027 gewährt.
7. Der Antrag 20-26 / A 02981 der SPD / Volt-Fraktion vom 28.07.2022 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
8. Der Antrag 20-26 / A 02983 der SPD / Volt-Fraktion vom 28.07.2022 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
9. Der Antrag 20-26 / A 03546 von Herrn StR Hans-Peter Mehling, Herrn StR Hans Hammer, Herrn StR Manuel Pretzl, Frau StR Veronika Mirlach und Herr StR Matthias Stadler vom 22.12.2022 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
10. Der Antrag 20-26 / A 04099 von Herrn StR Alexander Reissl, Herrn StR Hans-Peter Mehling und Frau StR Ulrike Grimm vom 21.08.2023 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
11. Der Antrag 20-26 / A 04753 von Herrn StR Manuel Pretzl, Frau StR Veronika Mirlach, Herr StR Hans-Peter Mehling, Herr StR Hans Hammer, Herr StR Sebastian

Schall und Frau StR Sabine Bär vom 11.04.2024 ist damit geschäftsordnungsge-
mäß behandelt.

12. Der Antrag 20-26 / A 04755 von Herrn StR Manuel Pretzl, Frau StR Veronika Mir-
lach, Herr StR Hans-Peter Mehling, Herr StR Hans Hammer, Herr StR Sebastian
Schall und Frau StR Sabine Bär vom 11.04.2024 ist damit geschäftsordnungsge-
mäß behandelt.
13. Die Bürgerversammlungsempfehlung 20-26 / E 02734 der Bürgerversammlung
des 1. Stadtbezirks Altstadt-Lehel vom 21.05.2025 ist damit gem. Art 18 Abs. 5 GO
behandelt.
14. Die Bürgerversammlungsempfehlung 20-26 / E 02769 der Bürgerversammlung
des 1. Stadtbezirks Altstadt-Lehel vom 21.05.2025 ist damit gem. Art 18 Abs. 5 GO
behandelt.
15. Die Bürgerversammlungsempfehlung 20-26 / E 02736 der Bürgerversammlung
des 1. Stadtbezirks Altstadt-Lehel vom 21.05.2025 ist damit gem. Art 18 Abs. 5 GO
behandelt.

III. Beschluss

nach Antrag.

Die endgültige Beschlussfassung über den Beratungsgegenstand obliegt der Vollver-
sammlung des Stadtrates.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der / Die Vorsitzende

Der Referent

Ober-/Bürgermeister/-in
ea. Stadtrat / ea. Stadträtin

Georg Dunkel
Berufsmäßiger Stadtrat

IV. Abdruck von I. mit III.
über Stadtratsprotokolle (D-II/V-SP)

**an das Direktorium – Dokumentationsstelle
an das Revisionsamt
z. K.**

V. Wv. Mobilitätsreferat MOR-GL5

Zu V.:

Die Übereinstimmung des vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.

1. An das Direktorium HA II – BA
2. An den Bezirksausschuss 01 - Altstadt-Lehel
3. An den Bezirksausschuss 02 - Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt
4. An den Bezirksausschuss 03 - Maxvorstadt
5. An die Behindertenbeauftragte der LHM, Frau Maier, Sozialreferat
6. An den Behindertenbeirat der LHM, Sozialreferat
7. An den Seniorenbeirat der LHM
8. An das Baureferat
9. An das Kreisverwaltungsreferat
10. An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
11. An das Referat für Klima- und Umweltschutz
12. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung
13. An die Stadtwerke München GmbH
14. An das Mobilitätsreferat - GB1
15. An das Mobilitätsreferat - GB2
16. An das Mobilitätsreferat – GB2.113

z. K.

Am

Mobilitätsreferat GL-Beschlusswesen