

Altstadt für alle!

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

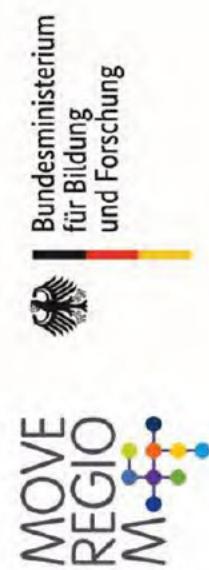


3	3	Vorwort
5	5	Einführung
10	10	1. Vision: Altstadt für alle!
12	12	1.1 Vision des Innenstadtkonzepts
13	13	1.2 Unser Auftrag: Altstadt für alle!
15	15	2. Stadtleben für alle!
16	16	2.1 Altstadt als Zuhause
	17	2.2 Altstadt als Konsum- und Versorgungsort
	18	2.3 Altstadt als Dienstleistungsort
	19	2.4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

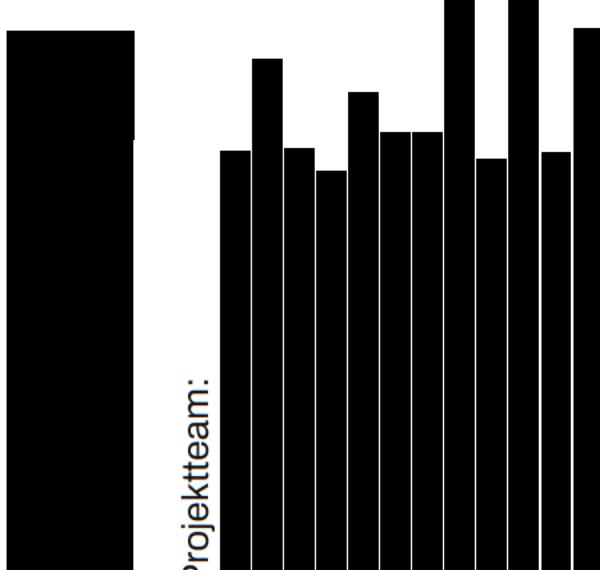


Im Auftrag von:

Gefördert durch:



Gutachterteam:



Projektteam:

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

Vorwort

Zitat aus dem Vorwort

Vorwort

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

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

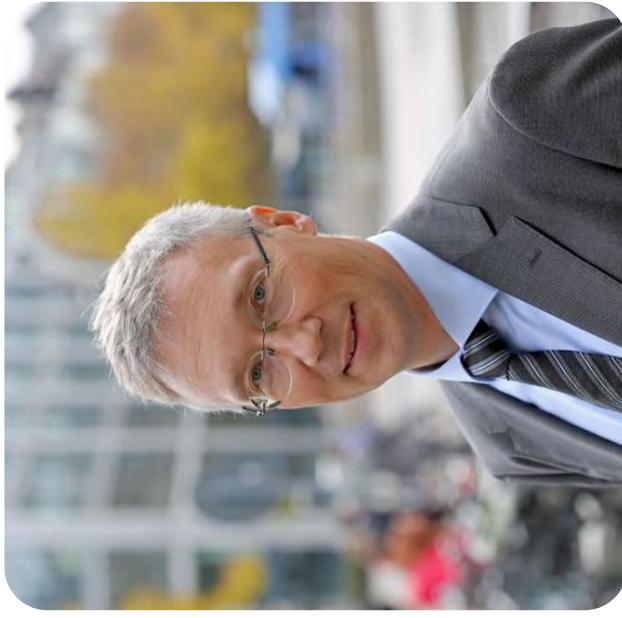
Mit dem Projekt „Altstadt für alle“ kam und kommt das Mobilitätsreferat dem Stadtratsauftrag nach, zu untersuchen, wie der öffentliche Raum der Altstadt künftig neu und innovativ organisiert und gestaltet werden kann. Das vorliegende Konzept „Altstadt für alle“ legt den Grundstein für eine Neuordnung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

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

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

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

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



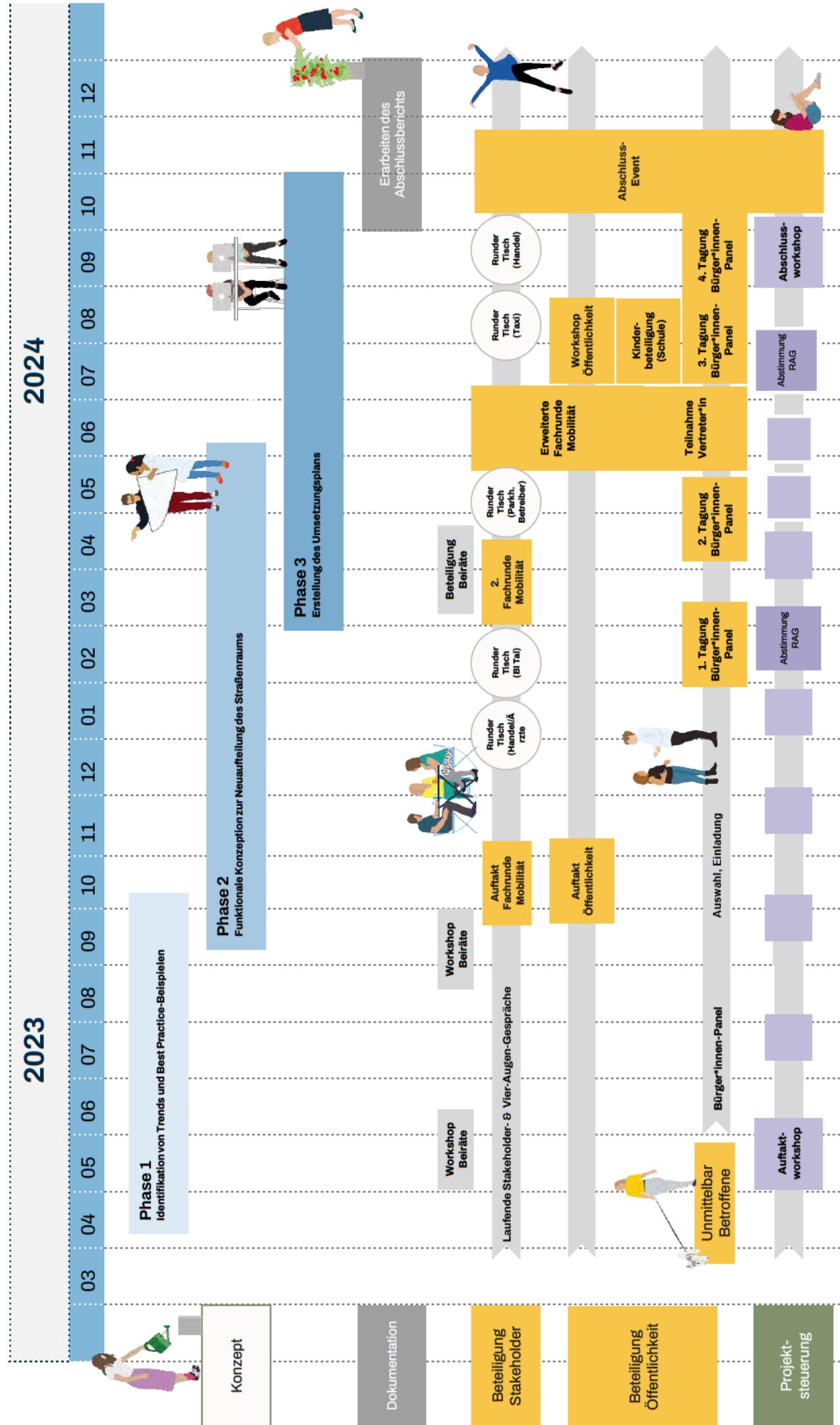
Mobilitätsreferent Georg Dunkel

Einführung

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

Prozess und Beteiligung

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



Hintergrund

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

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

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

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

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

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

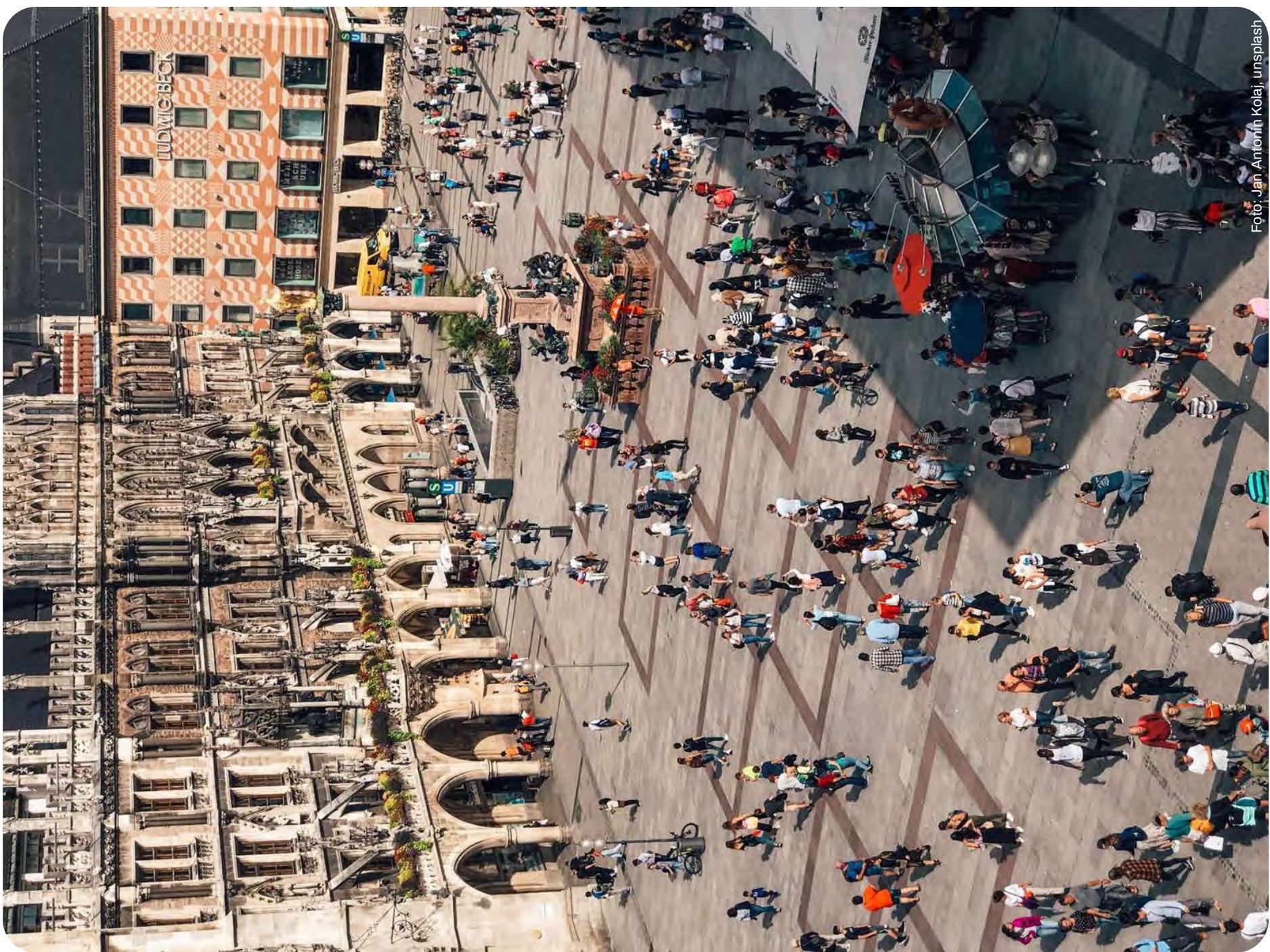


Foto: Jan Antonij Kola, unsplash

Bestehende Konzepte und Gutachten

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

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

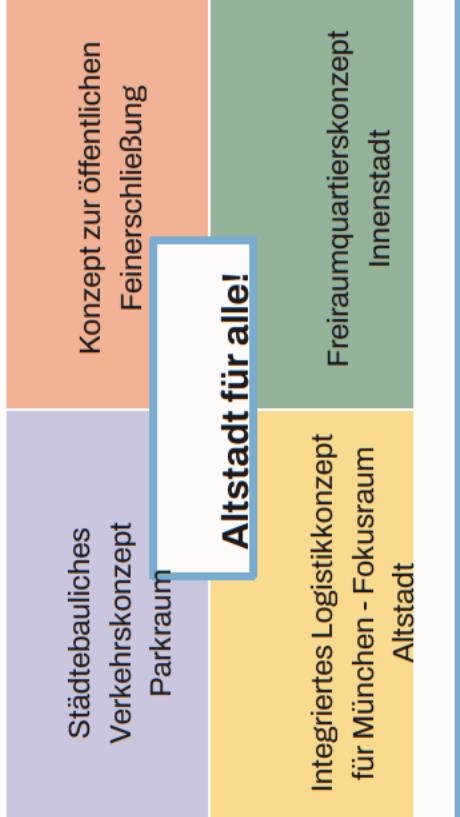
Städtebauliches Verkehrskonzept Parkraum

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

Integriertes Logistikkonzept für München – Fokusraum Altstadt

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

Integriertes Handlungsräumkonzept Münchener Innenstadt

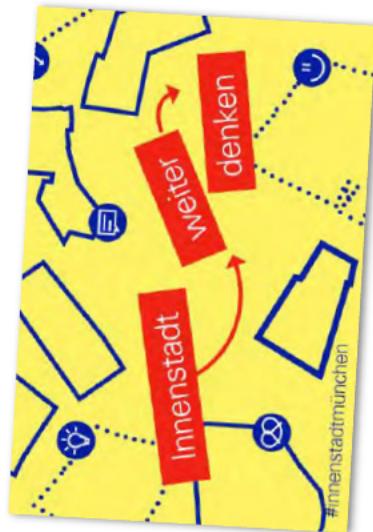
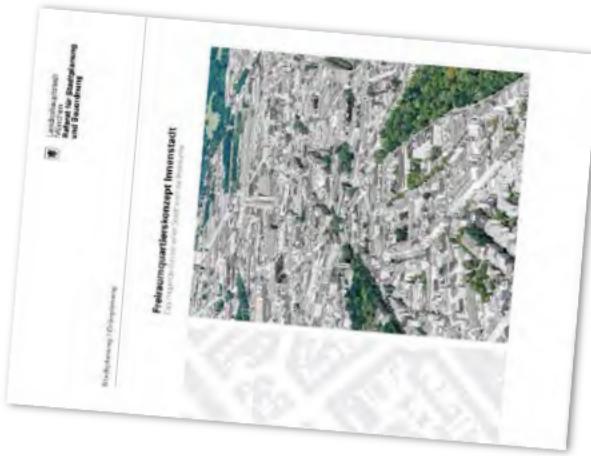


Konzept zur öffentlichen Feinerschließung

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

Freiraumquartierskonzept Innenstadt

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



Aufbau des Konzepts

Das Konzept teilt sich in sechs Kapitel auf:

01 Vision: Altstadt für alle!

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

02 Stadtleben für alle!

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

03 Öffentliche Räume für alle!

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

04 Mobilität für alle!

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

05 Synthese

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

06 Methodik und Prozess

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

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



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

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

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

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

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

01

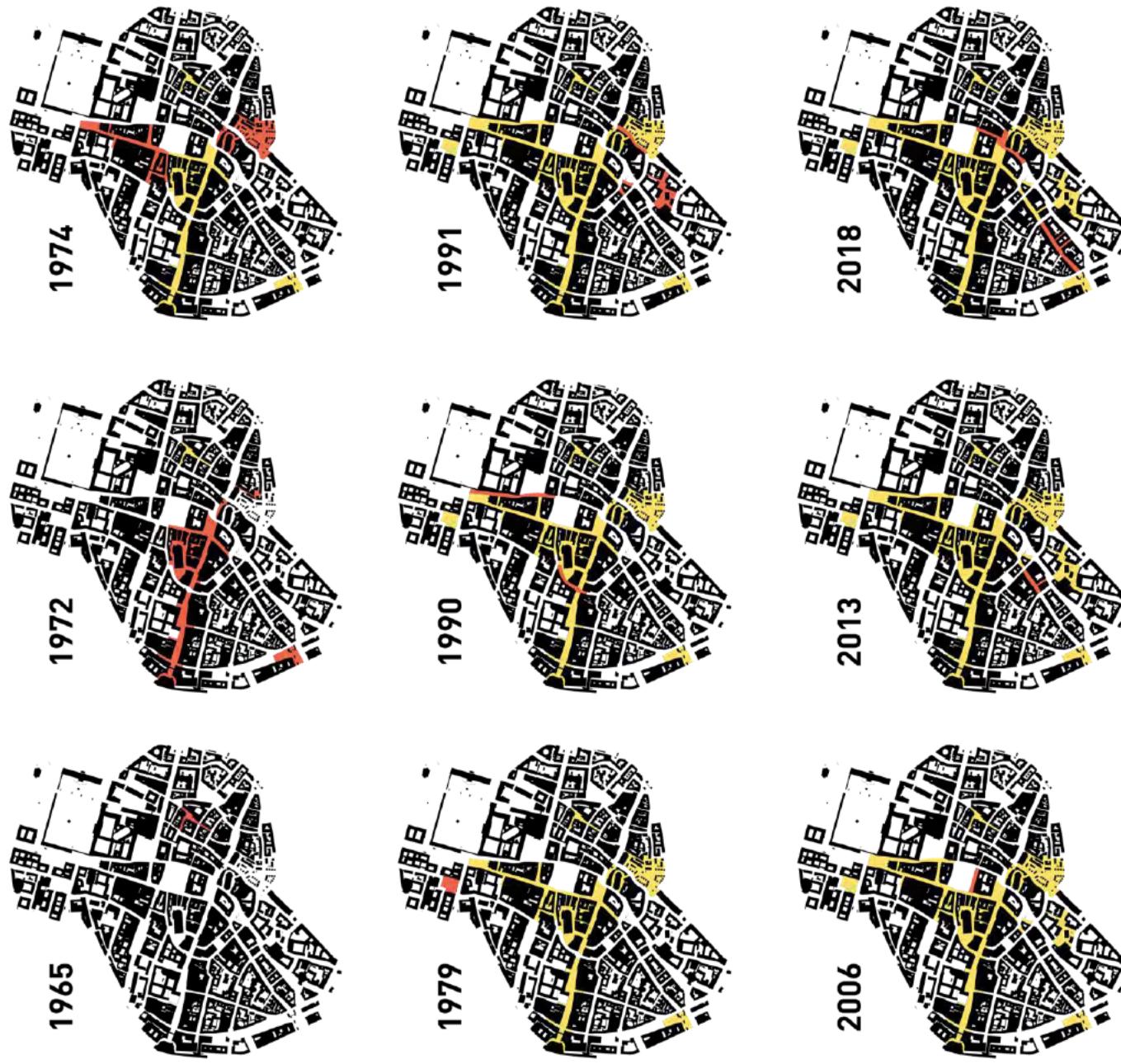
Vision: Altstadt für alle!



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

Die Altstadt als Ort des ständigen Wandels

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



Marienplatz 1970er



Marienplatz 1960er



Marienplatz 1910er



Marienplatz 1900

Vision des Innenstadtkonzepts

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

Klimaneutral, gemeinwohlorientiert und innovativ

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

“Münchens Innenstadt steht für ein gutes
Lebensgefühl”

“München ist seit 2035 klimaneutral”

„Herstellung der Barrierefreiheit ist erreicht und Inklusion wird gelebt“

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

“Eines hat der öffentliche Raum mit den vielen Plätzen und Grünflächen durchzogen”

gemeinsam: eine qualitätsvolle, zukunftsfähige Gestaltung mit einem Auge

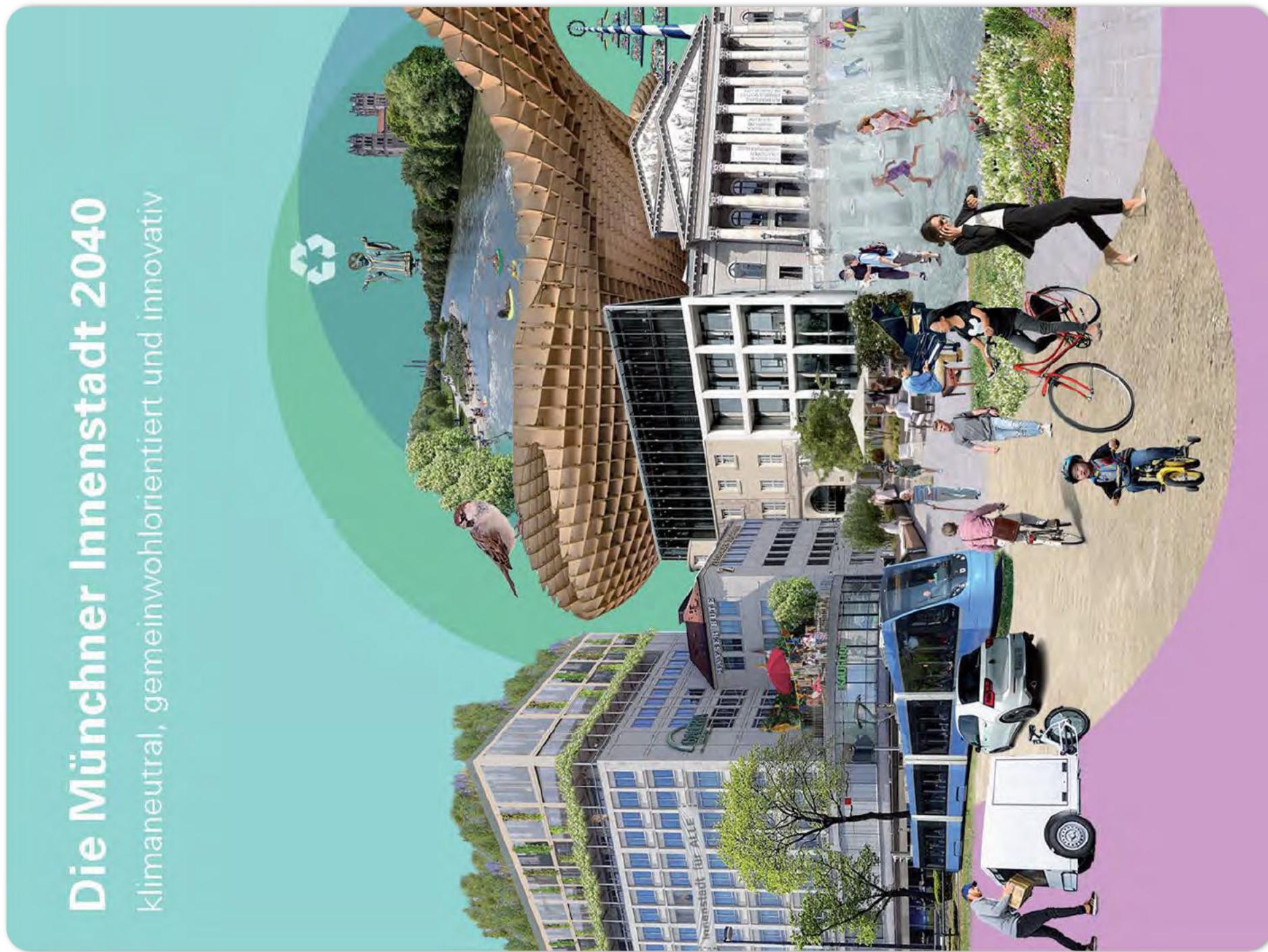
*fürs Detail, an welchen das Wohlbefinden der Nutzer*innen an erster Stelle steht"*

„Ganz besonders viele kleine Plätze und Grünflächen, die vormals nur Parkplätze

oder Kreuzungen waren, beleben das Bild und tragen zur Klimaanpassung bei“

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

Die Münchner Innenstadt 2040



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

Unser Auftrag: Altstadt für alle!

Schlüsselkomponenten dieses Konzepts:

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

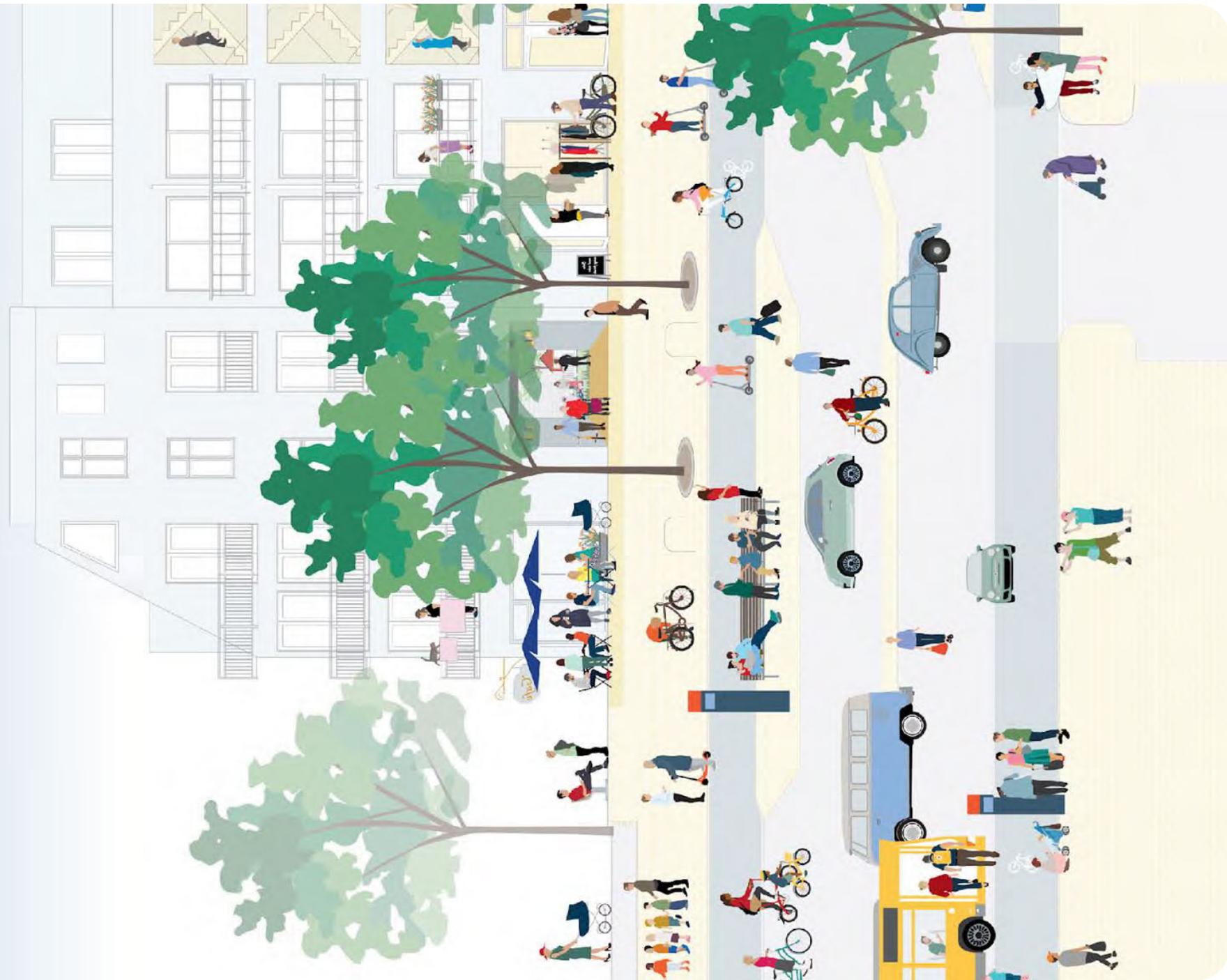
Unser Ansatz:

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

Es geht um eine lebenswertere Altstadt für alle!

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

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



Wer sind "alle"?

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



02

Stadtleben für alle!

01

02

04

05

06

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

Altstadt als Zuhause



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

8.702
Einwohner*innen (Stand Ende 2022)

771 Hochbetagte
ab 75 Jahren

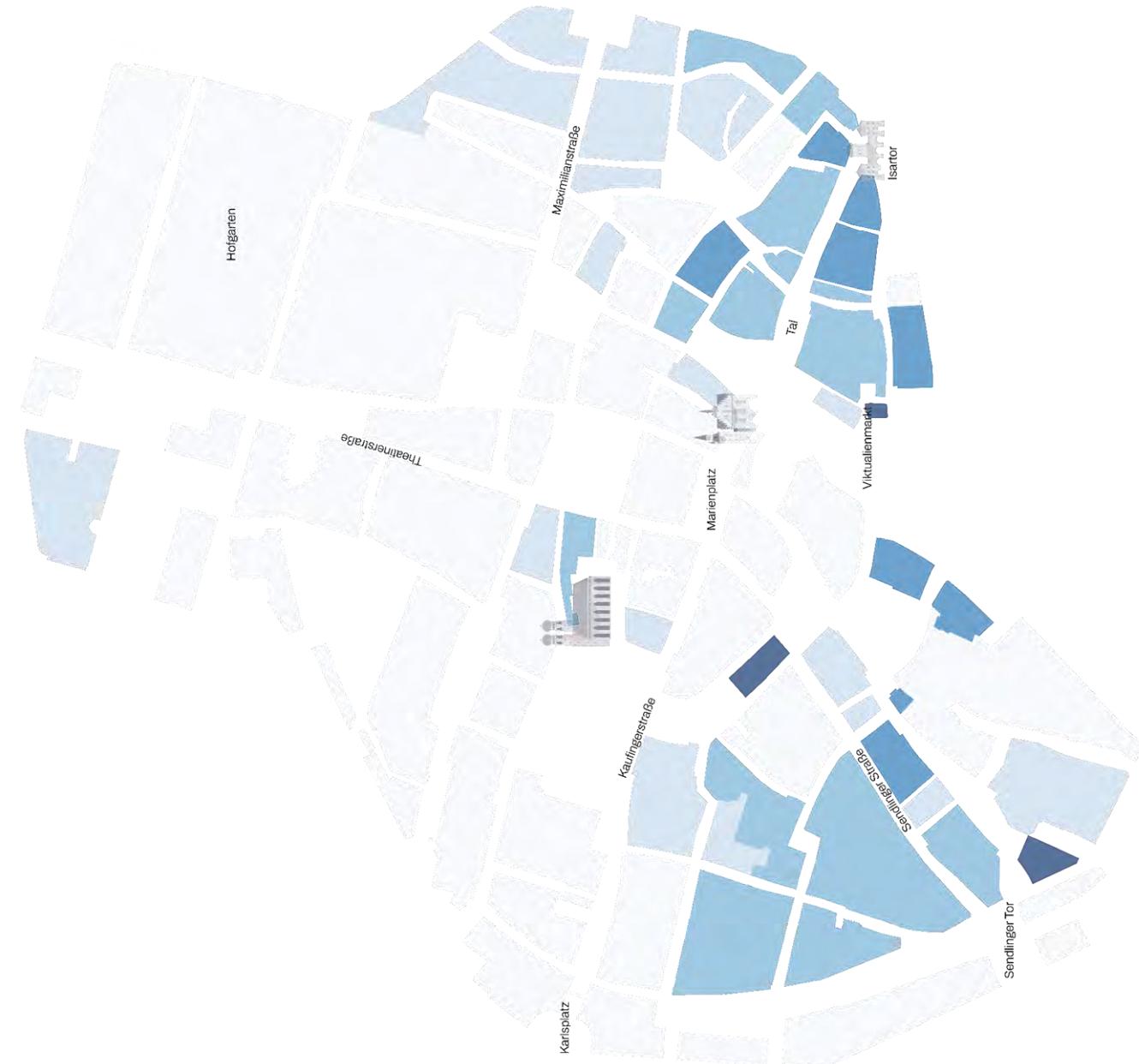
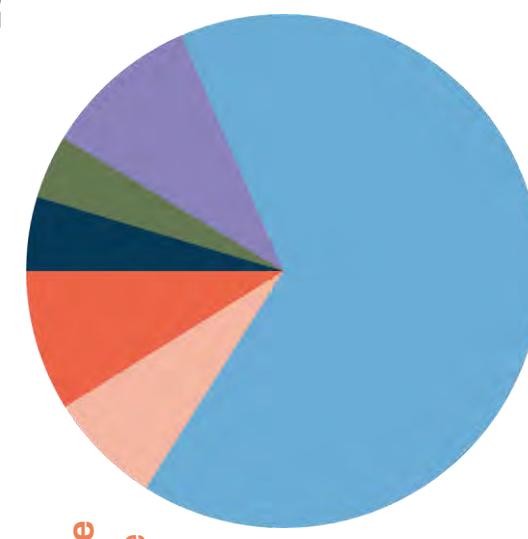
406 Kinder
unter 10 Jahren

349 Jugendliche
10 bis 18 Jahre

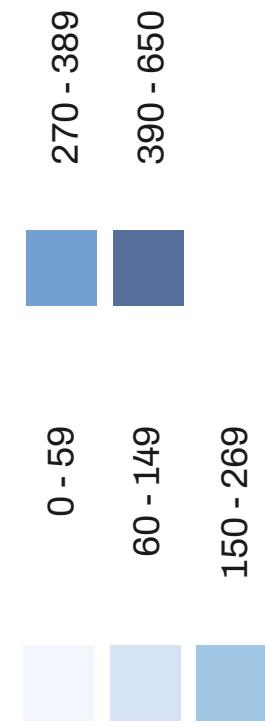
855 junge Erwachsene
19 bis 25 Jahre

623 Betagte
bis 75 Jahre

5.699 Erwachsene bis 65 Jahre



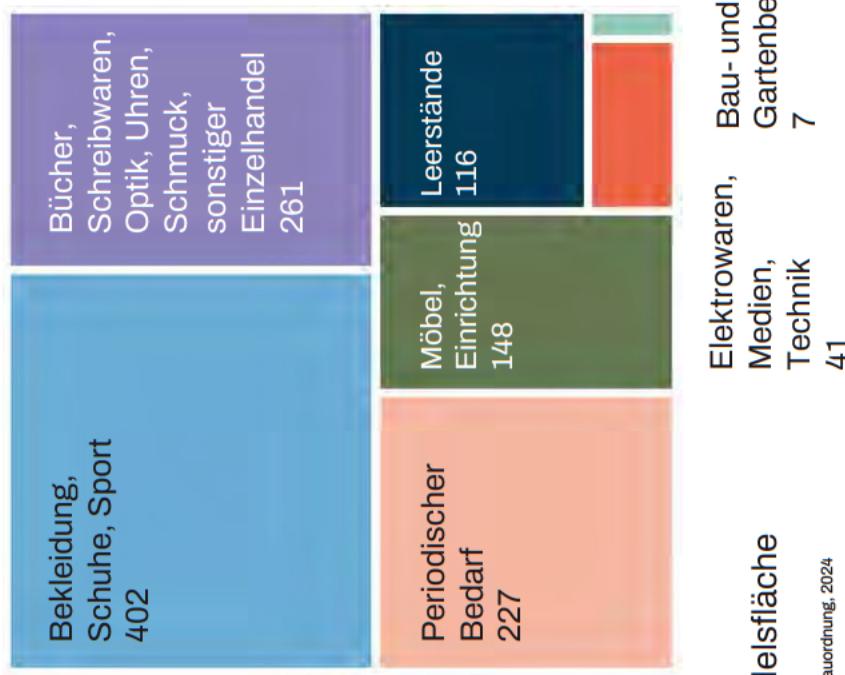
Einwohner*innen pro Baublock



Quelle: Mobilitätsreferat Landeshauptstadt München, 2023

Altstadt als Konsum- und Versorgungsort

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

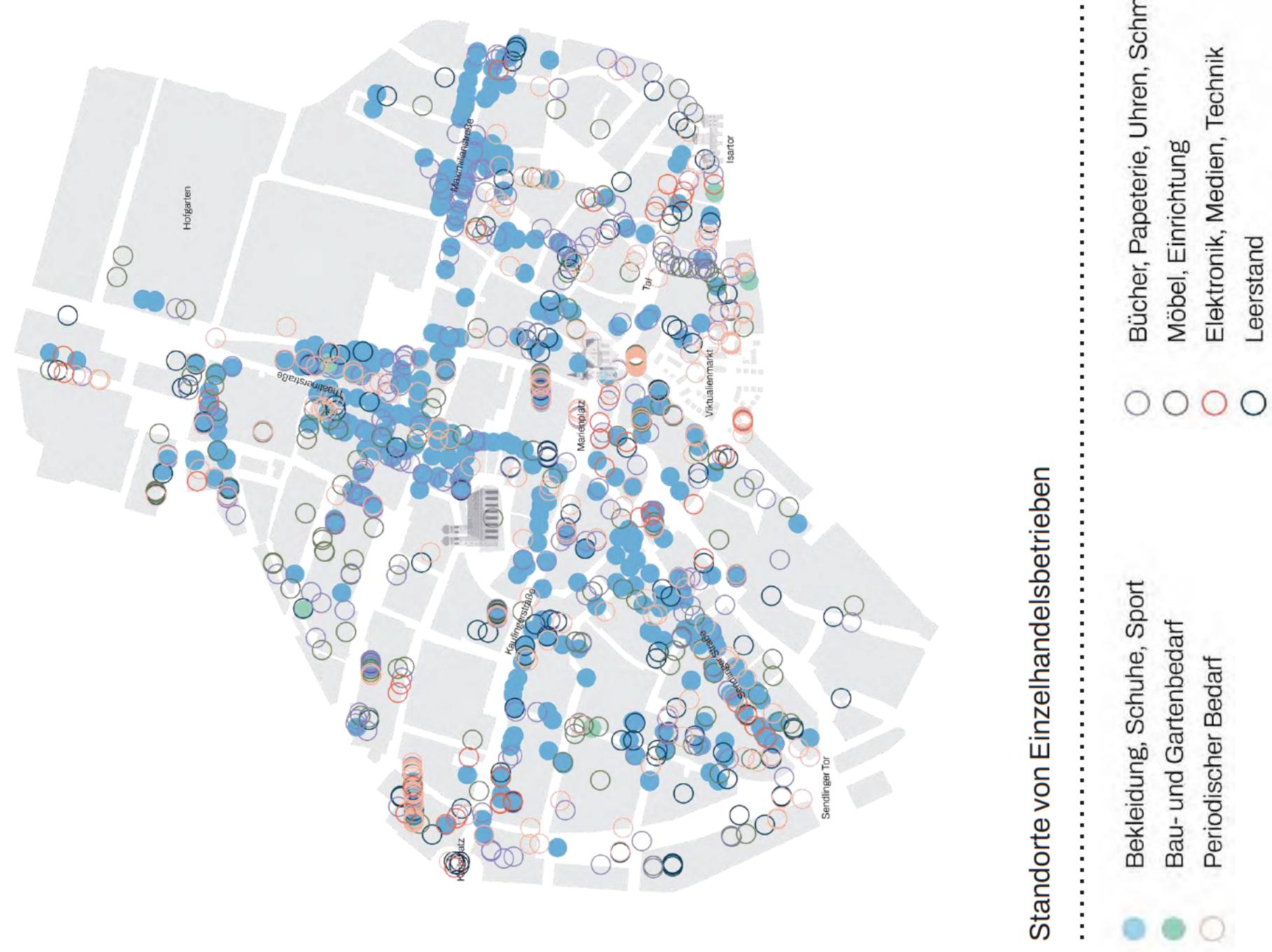
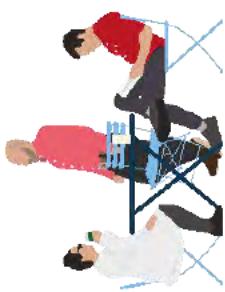


Quelle: Innstadtkonzept, Referat für Stadtplanung und Bauordnung, 2024

1.086 Verkaufsstellen

325.500 m² Einzelhandelsfläche

Quelle: Innstadtkonzept, Referat für Stadtplanung und Bauordnung, 2024



Altstadt als Dienstleistungsort



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



500 Ärzt*innen in der Altstadt

185 Einzelhandelsnahe Dienstleistungen

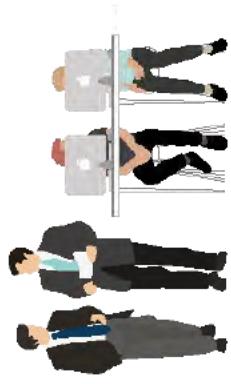
Änderungsschneidereien, Banken, Beauty- und Kosmetikstudios, Copyshops, Fotostudios, Friseure, Post, Reisebüros, Sonnenstudios, Reinigungen und Tattoo Studios)

102 Sonstige Dienstleistungen

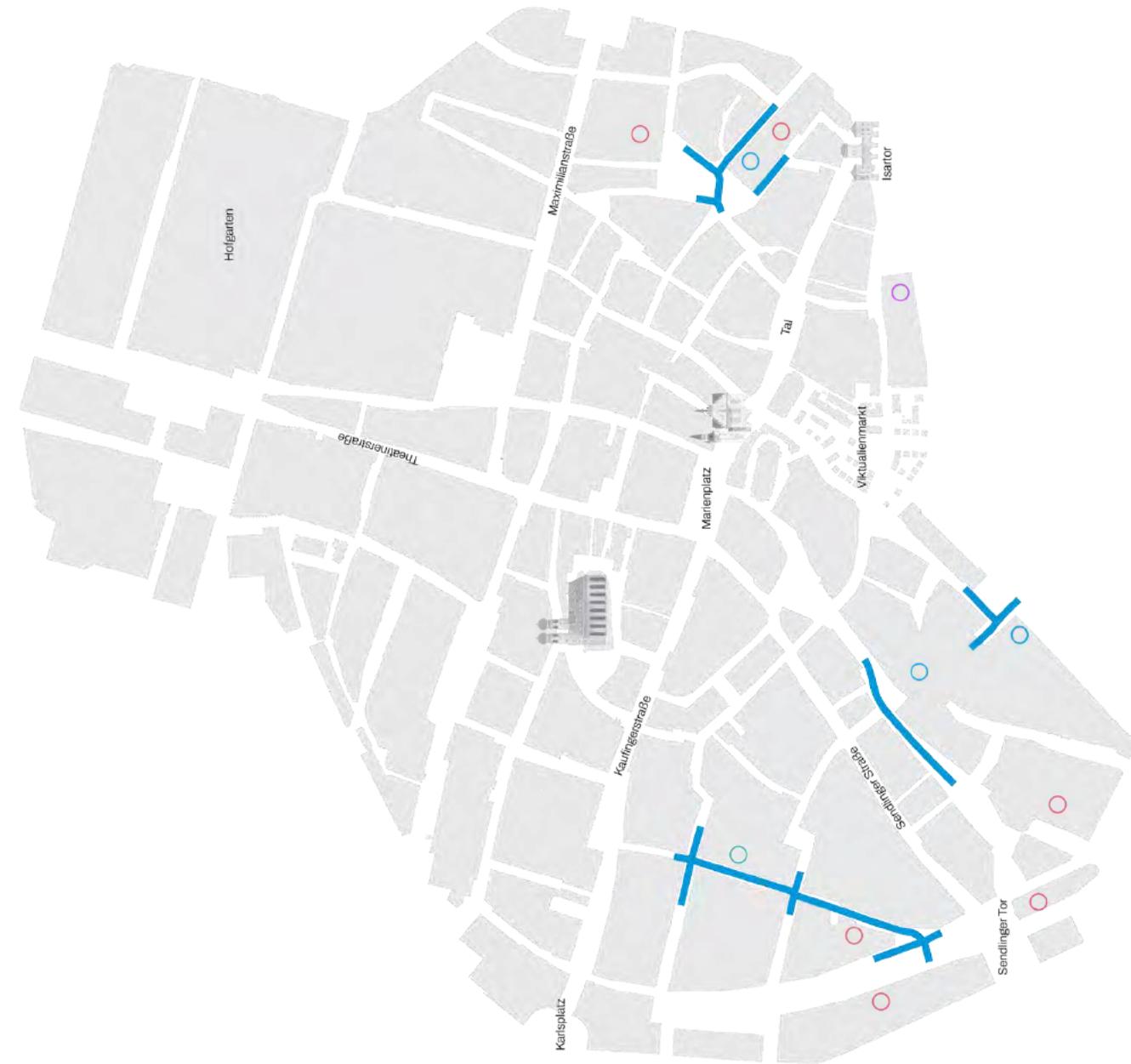
Anwalt- und Steuerbüros, Architekten, Autovermietung, Fahrschulen, Immobilienbüros, Massagepraxis, Tierarzt, sonstige Büros.

Quelle: Innenstadtkonzept, Referat für Stadtplanung und Bauordnung, 2024

Altstadt als Arbeits- und Lernort



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



Standorte von Schulen in der Altstadt

2.350 Schüler*innen in der Altstadt

Quelle: Bayerisches Staatsministerium für Unterricht und Kultus, 2023

98.300 Arbeitnehmende 2014 (in Altstadt und Lehel)

111.200 Arbeitnehmende 2030 (in Altstadt und Lehel)

Quelle: Innstadtkonzept München

Altstadt als Tourismusmagnet

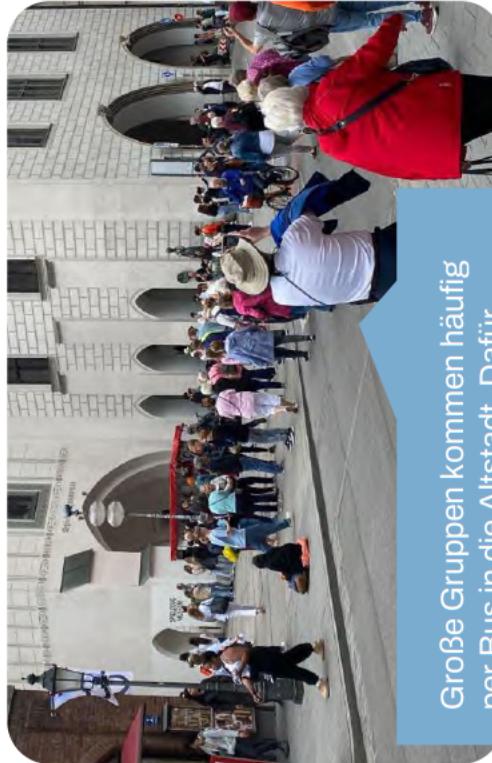
- Der Tourismus spielt in München eine wichtige Rolle
- Im Jahr 2022 wurden 16 Millionen Übernachtungen verzeichnet, dazu kommen zahlreiche Tagesgäste
- Die Altstadt ist ein zentraler Anziehungspunkt für Touristen
- Große Besuchergruppen reisen häufig mit Bussen an und benötigen dafür geeignete Stellplätze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



Historische
Stadtplätze sind nicht
erlebbar und
zergliedern das
Stadtgefüge



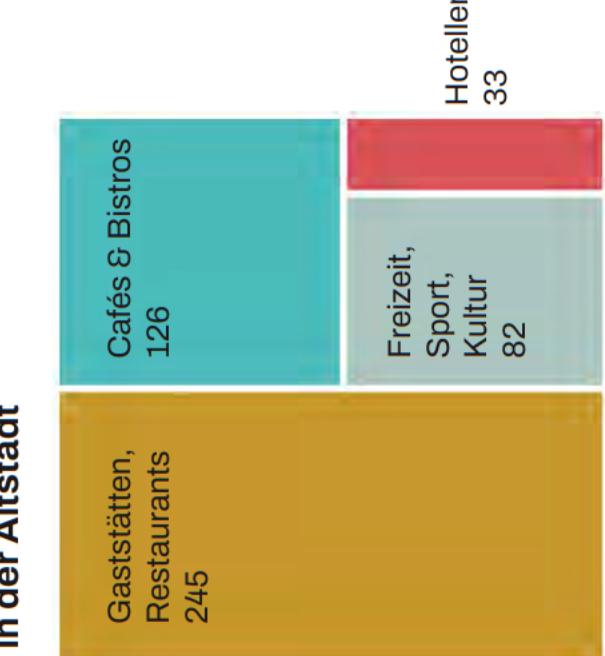
Die Hauptachse zwischen
Bahnhof und Altstadt ist durch die
Sonnenstraße stark fragmentiert
und wenig attraktiv für
Tourist*innen



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



Die Prachtstraße Münchens ist
zugestellt von Fahrzeugen und
Schildern



16 Millionen
Übernachtungen in München (2022)

350.000
Touristen pro Tag

Hochrechnungen des Referats für Arbeit und Wirtschaft

Quelle: Innenstadtkonzept, Referat für Stadtplanung und Bauordnung, 2024

Altstadt für alle - München

MoveRegionM

Beschreibung von Herausforderungen

Beschreibung von Potenzialen

Stadtleben für alle

Hinweise aus dem Beteiligungsprozess

Hinweise von Fach- und Interessenvertreter*innen

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

Hinweise aus dem Bürgerpanel

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

Hinweise aus dem Kinder- und Jugendworkshop

- Die Altstadt dient für Kinder und Jugendliche als Aktionsort oder Schulweg.

- Für die Nutzungen in der Altstadt wünschen sich Kinder mehr soziale Einrichtungen (Tierheim, Seniorenwohnen, Kindergarten, Schule, Bücherei), mehr sportliche Möglichkeiten genauso wie kleine Verkaufsstände und kleinere Läden für Eisdielen, Blumenläden, Imbiss und Snacks etc.

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

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

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

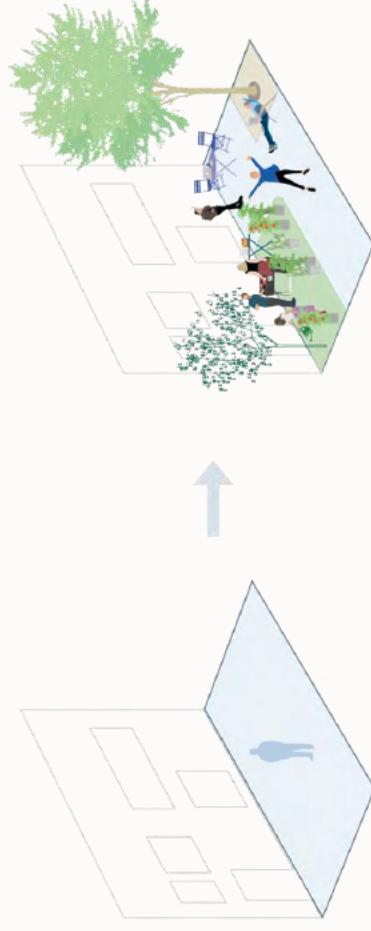
Wegzug Einkäufe.
Konsumfreie Flächen regional & ökologisch
Spielflächen für Kinder Unterschreitung der Altersgr.
Schlechtere Erreichbarkeit
Mehr Grünstrukturen grüner Stadtraum
Multimodale Erreichbarkeit
Zufahrtsbeschränkung für Besucher*innen
Parkflächen nur für Anwohner*innen
Entscherbung & Entspannung
Gar keine Änderung Unterschreitung der Altersgr.
Lebensqualität ökologisch & sozialer Sicherheit
Mehr Stau **Bessere Luft**
Mehr Lärm Unterschreitung
Mehr Ruhe Entspannung
Aufenthaltsqualität Mit einander & Vielfalt
Mehr Platz soziale Sicherheit
Mehr Sicherheit

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

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

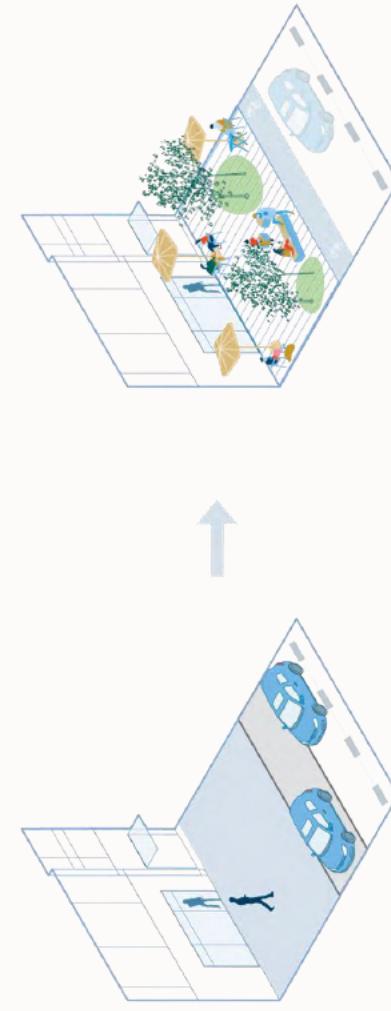
1 Straßen als erweitertes Wohnzimmer und halbprivater Grünraum und Vorgarten

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



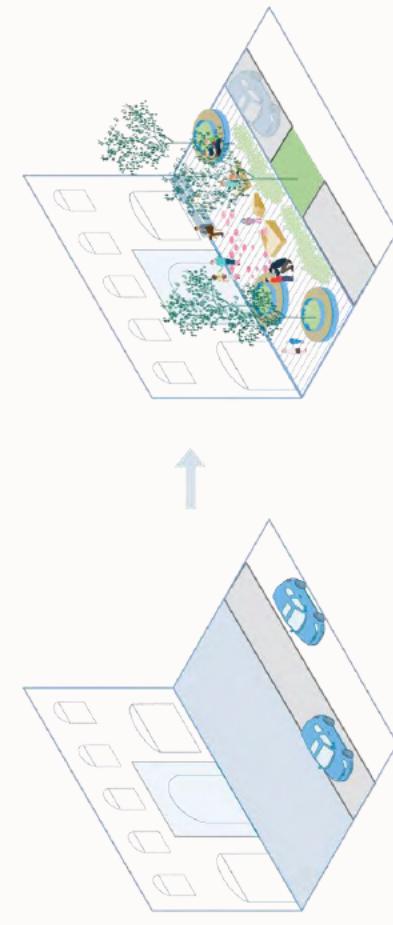
2 Straßen als Orte zum Verweilen, Flanieren, Einkaufen und inspirieren lassen

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



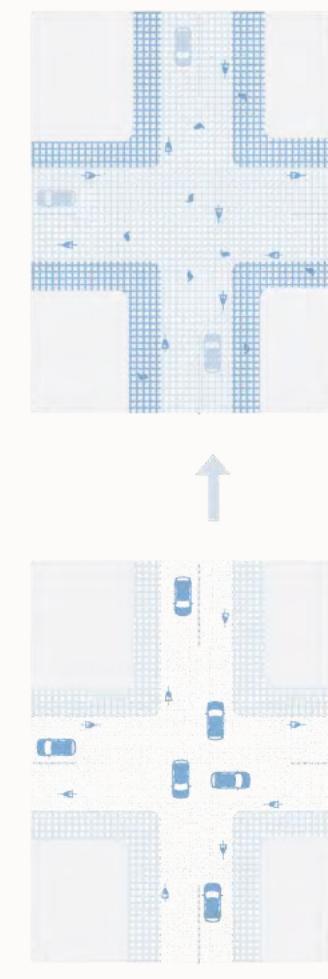
3 Straßen als erweiterter Schulhof

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



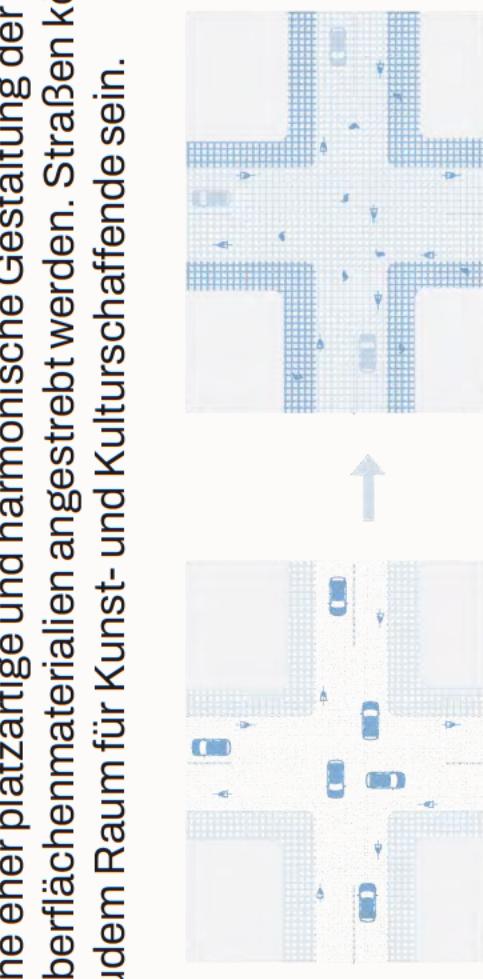
4 Straßen als Zeichen historischer und baukultureller Identität

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



5 Straßen als erweiterter Schulhof

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



Stadtleben für alle: Best Practices

Schulstraßen in Paris:

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



Wohnstraße in Kopenhagen:

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



03

Öffentliche Räume für alle

01

02

04

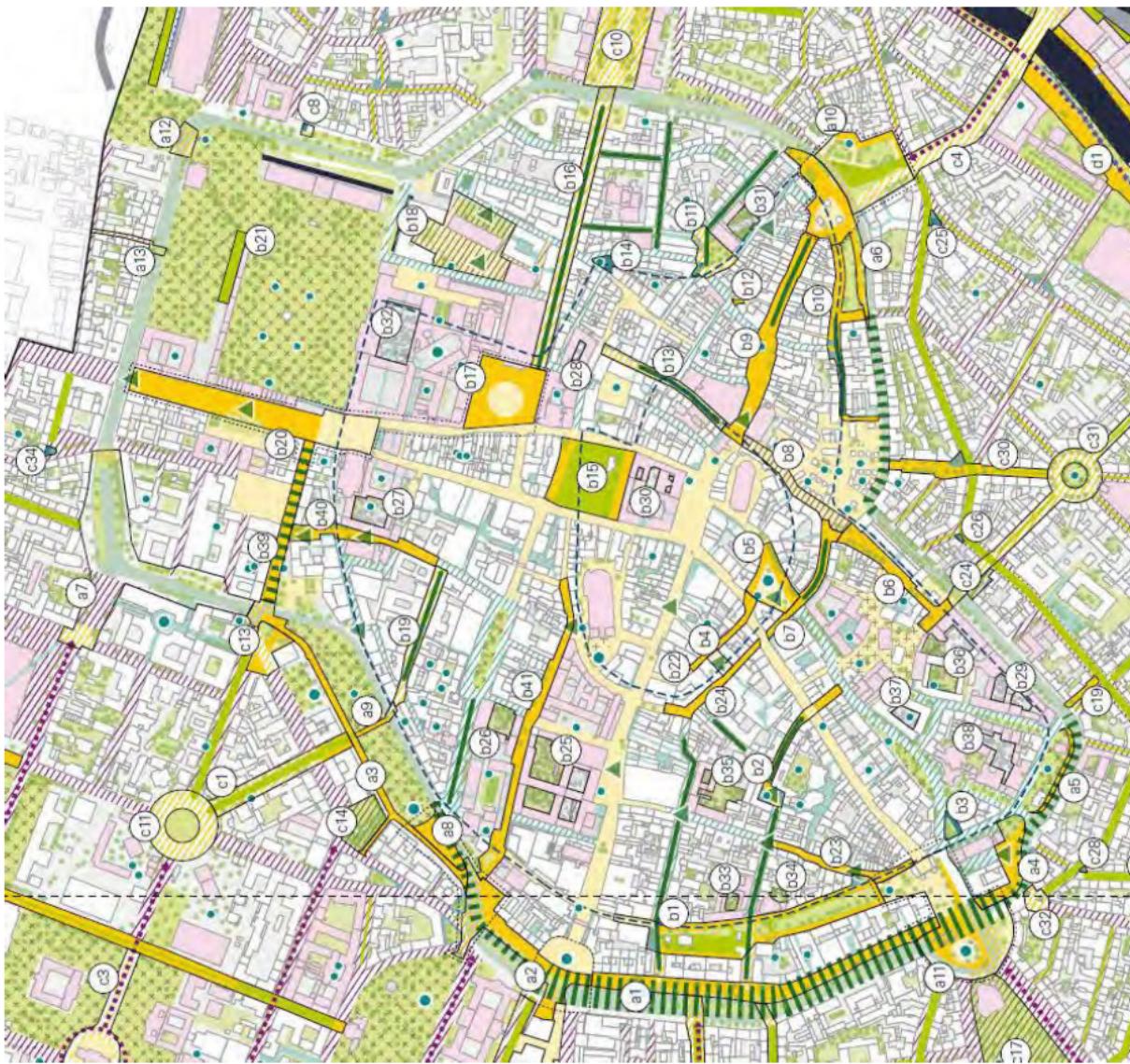
05

06

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

Freiraumquartierskonzept Innenstadt

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



Maßnahmenkarte aus dem Freiraumquartierskonzept

[Link zum Freiraumquartierskonzept Innenstadt](#)

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

Öffentliche Räume für alle!

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



Aktuelle Flächenaufteilung der Altstadt

Schatten
Saubерkeit
Kiosk
Trinkwasserbrunnen
Gastronomie
Fußbälle
Bäume
Mülleimer
Bank
Toiletten
mehr Grünländer
Wasserspiel/Brunnen
Beleuchtung

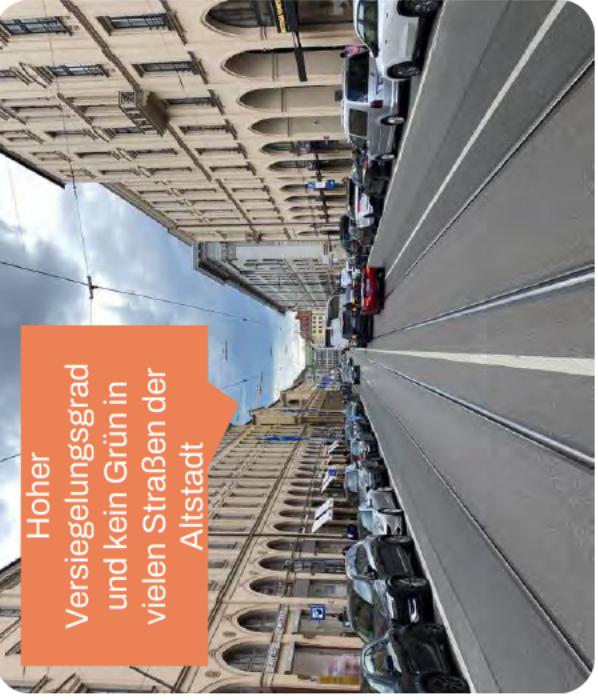
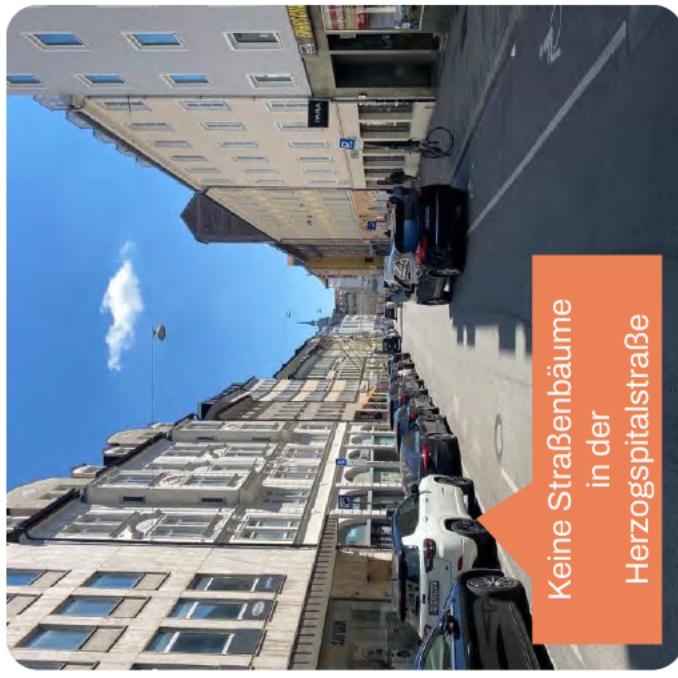
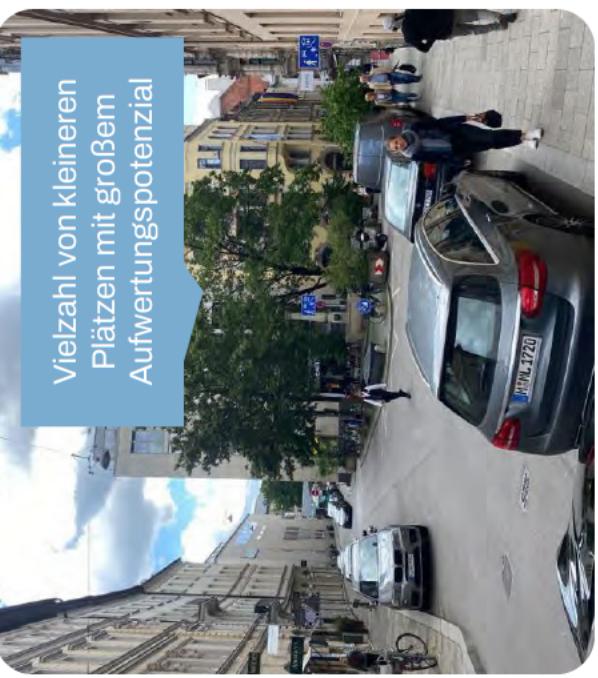
Was fehlt im Freiraum?

1.200 Münchner*innen wurden gefragt

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

Grünflächen, Plätze und Boulevards

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



Versiegelungsklassen

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

Grünflächen und grüne Infrastruktur: Handlungsbaukasten

1 Neugestaltung von Grünflächen



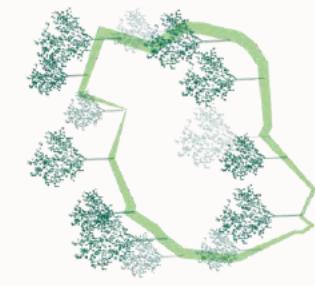
2 Erhalt, Pflege und ggf. Aufwertung von Grünflächen



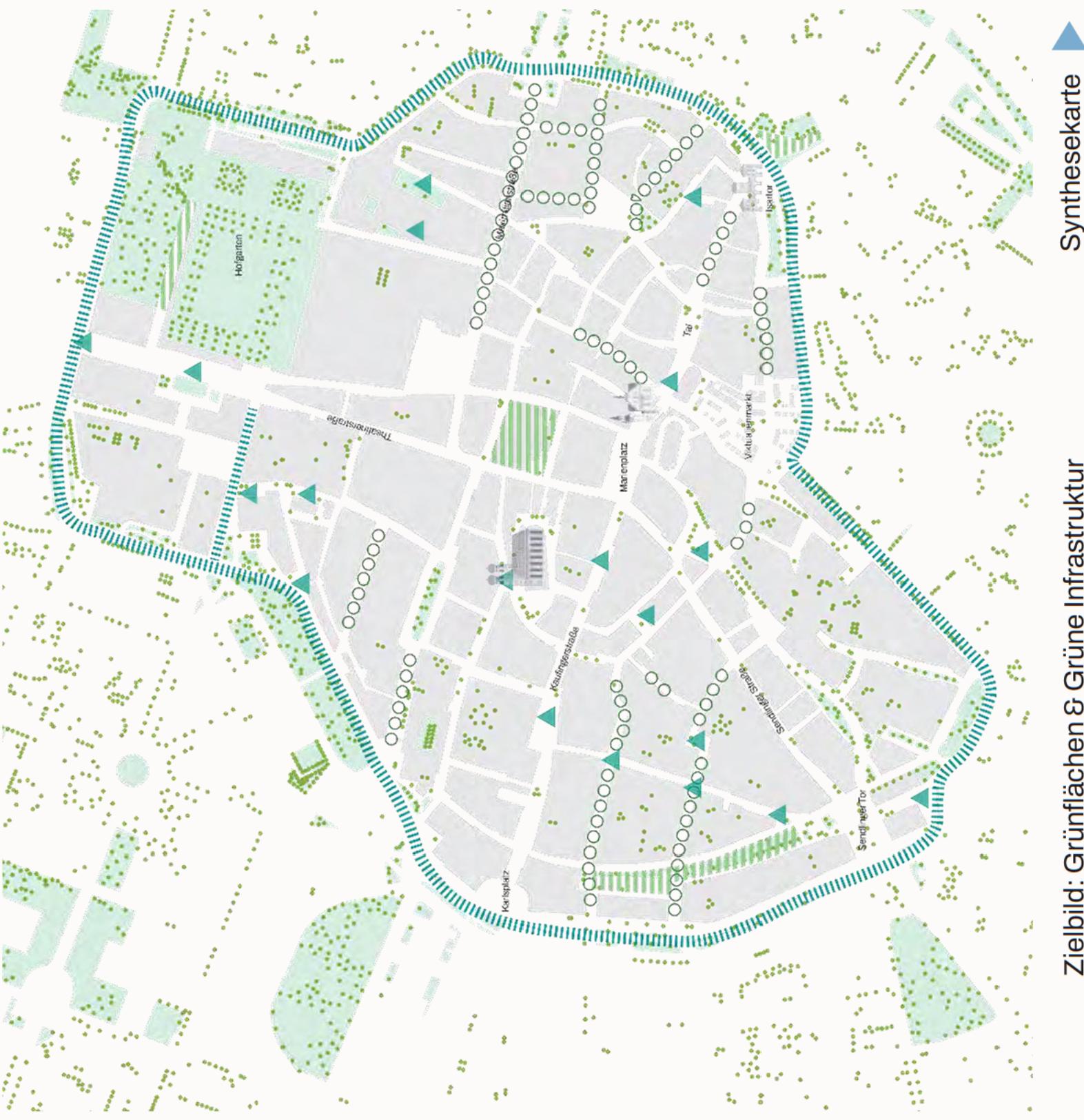
3 Ausbau von Grüner Infrastruktur im Straßenraum



4 Entwicklung von punktuellem grüner Infrastruktur



5 Ausbau des Altstadtrings als Boulevard



- Grüne Infrastruktur im Straßenraum
- Maßnahme Neugestaltung Grünfläche
- Maßnahme punktuelle grüne Infrastruktur
- ▲▲▲ Altstadtring als Boulevard

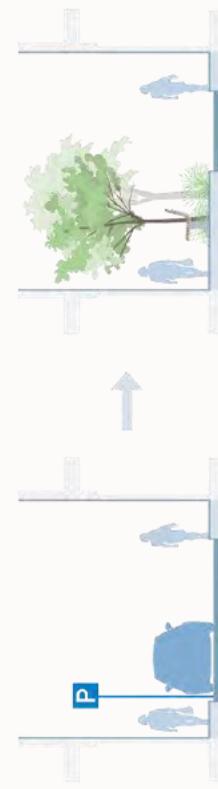
Quelle: Referat für Stadtplanung und Bauordnung Stadtplanung / Grünplanung - Freiraumquartierskonzept Innenstadt, 2021

Grünflächen und grüne Infrastruktur: Handlungsbaukasten

3

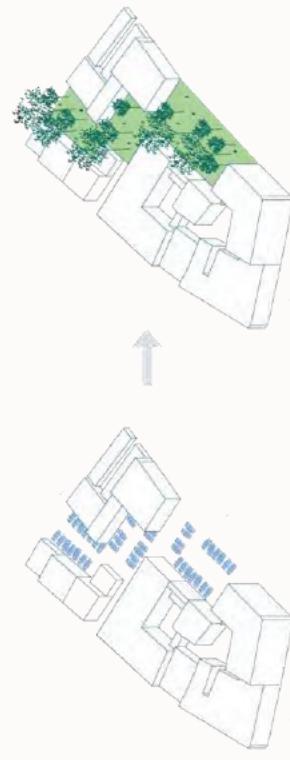
Ausbau von Grüner Infrastruktur im Straßenraum

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



Neugestaltung von Grünflächen

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

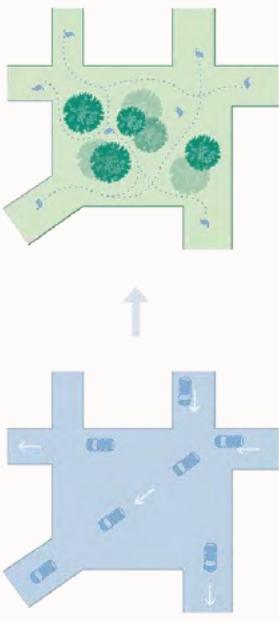
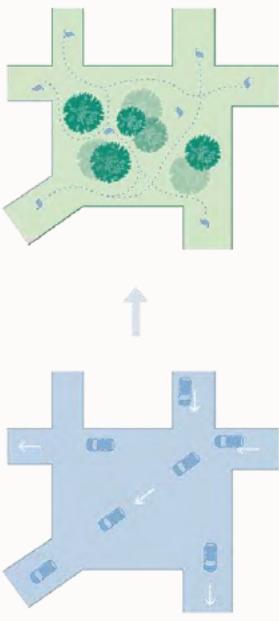


1

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

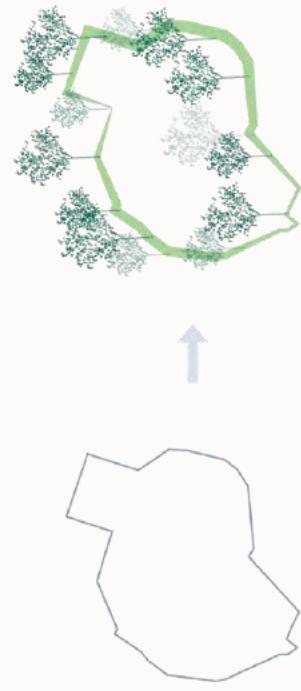
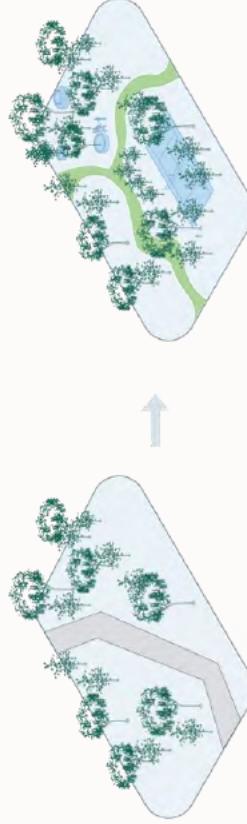
4

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



2

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



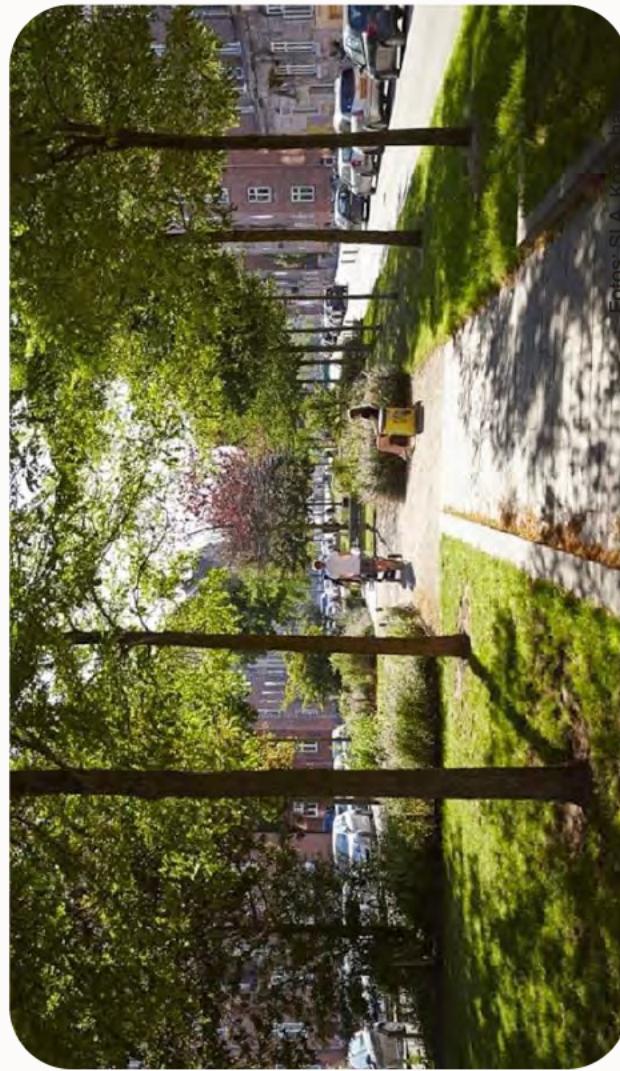
5

Ausbau des Altstadtrings als Boulevard
Der Altstadtring soll laut Innenstadtkonzept und Freiraumquartierskonzept als zusammenhängender Grünenring entwickelt werden.

Grünflächen und grüne Infrastruktur: Best Practices

Klima-Quartier in Kopenhagen:

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

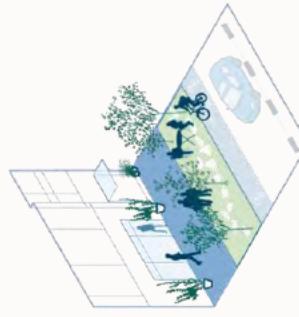


Grüner Boulevard in Kopenhagen:

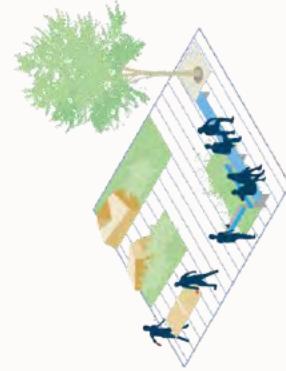
Entlang des Sønder Boulevard in Kopenhagen wurde ein durchgehender grüner Boulevard mit Spiel-, Bewegungs-, und Aufenthaltsbereichen geschaffen. Querungen und Stellplätze für den Kfz mussten dafür zurückgebaut bzw. neu geordnet werden.

Plätze und Boulevards: Handlungsbaukasten

1 Neugestaltung von Plätzen und Boulevards



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



3 Neugestaltung von Nischen und Mikroplätzen



Synthesekarte

Zielbild: Boulevards und Plätze



Maßnahme Boulevards und Plätze

Bestand Boulevards und Plätze

Maßnahme Mikroplatz

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

Plätze und Boulevards: Handlungsbaukasten

2

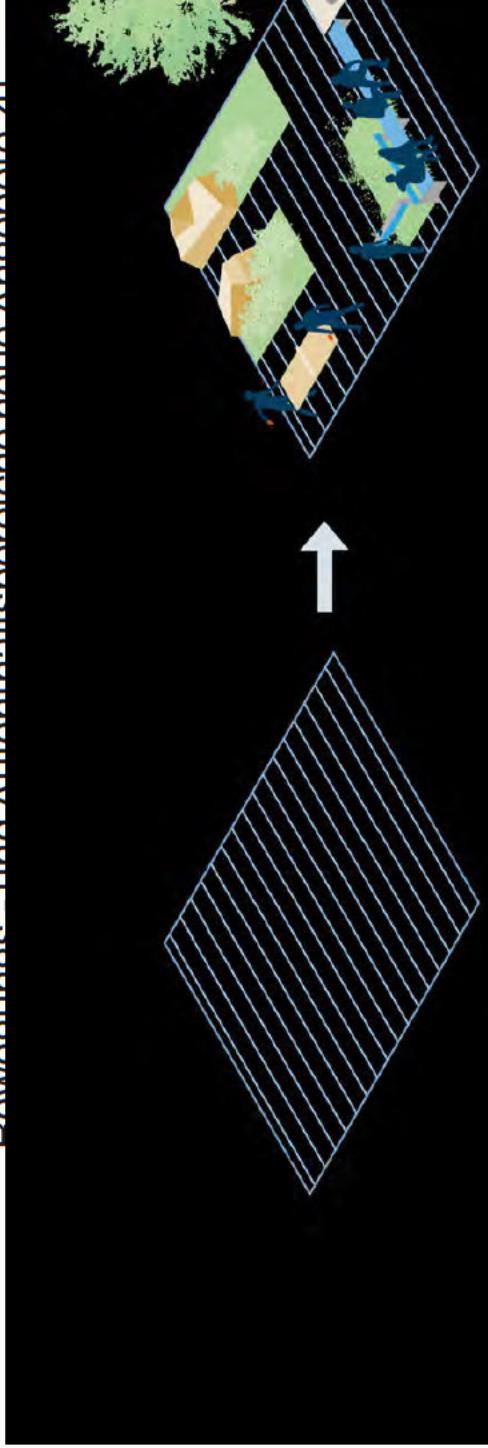
Erhalt, Pflege und ggf. Aufwertung von Plätzen und Boulevards

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

Neugestaltung von Plätzen und Boulevards

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

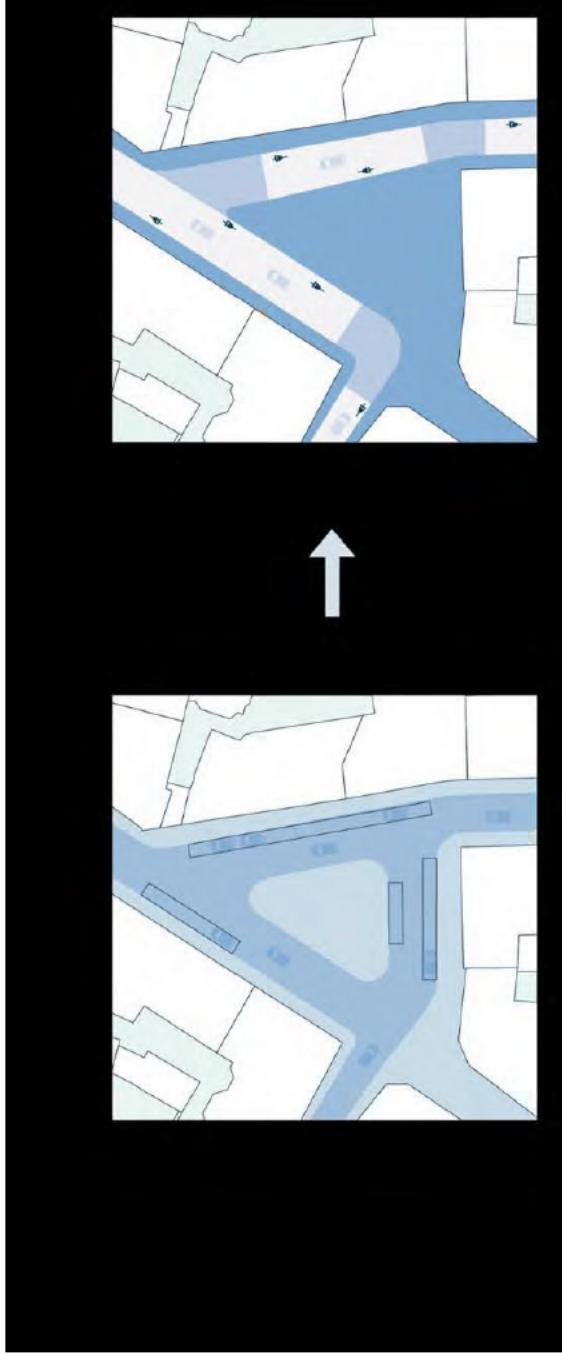
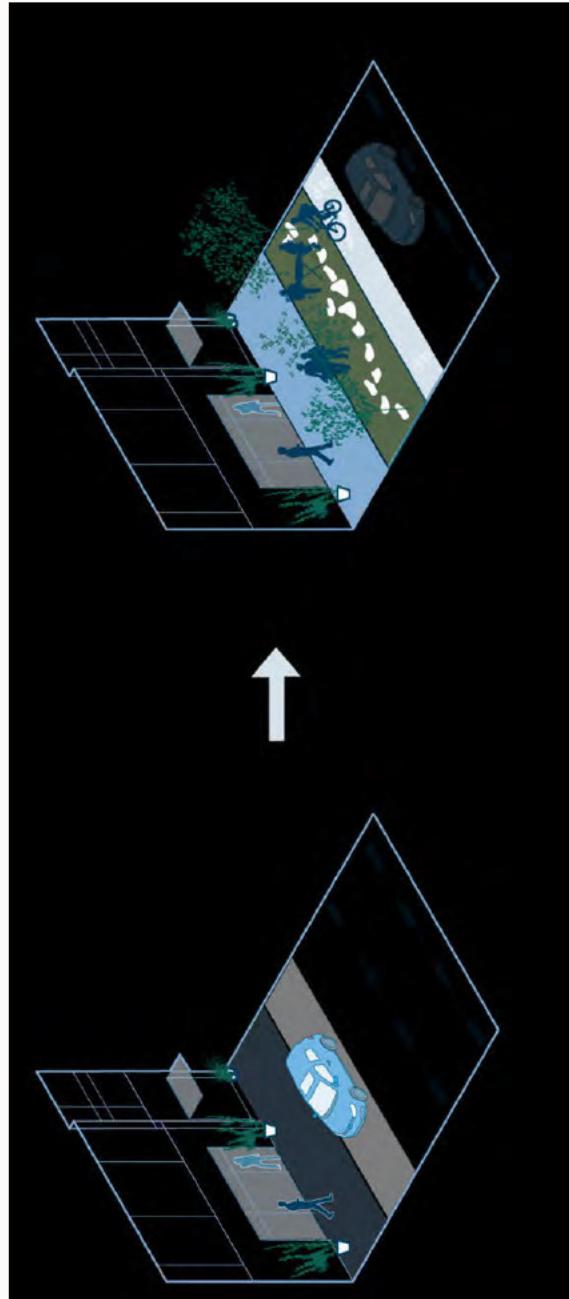
1



3

Neugestaltung von Nischen und Mikroplätzen

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



Plätze und Boulevards: Best Practices

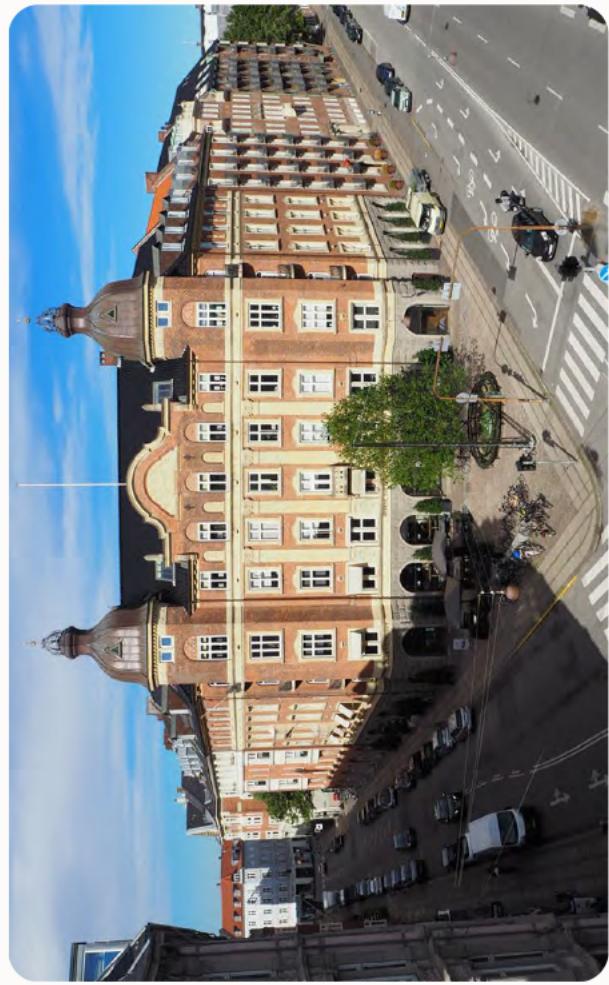
Mikroplatz in Kopenhagen:

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



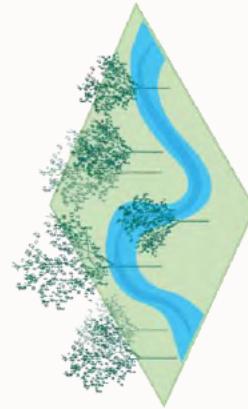
Wedeckindplatz in München:

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

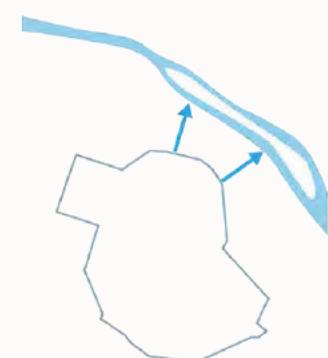


Blaue Infrastruktur Handlungsbaukasten

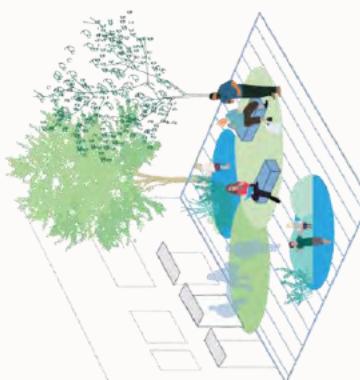
1 Öffnung Stadtbach oder Wasserlauf



2 Bessere Verbindung der Altstadt mit der Isar



3 Integration blauer Infrastruktur und Verbesserung des Regenwasserrückhalte- Vermögens



Status Quo Blaue Infrastruktur

Bestand Brunnen
Potenzial: Öffnung Stadtbach

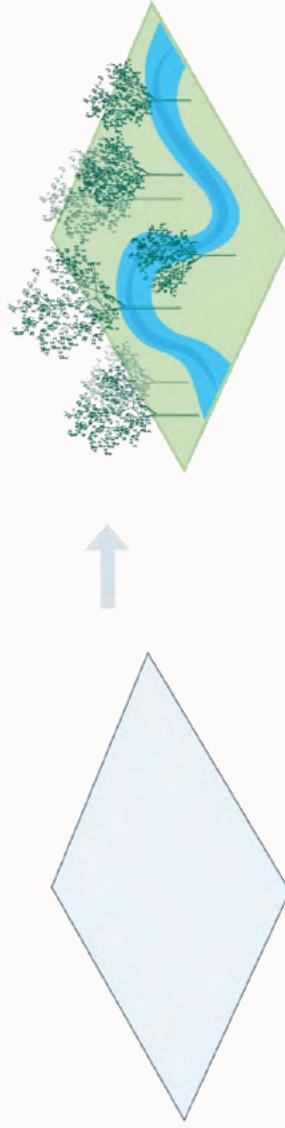
Stadtbach kanalisiert
Stadtbach offen

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

Blaue Infrastruktur: Handlungsbaukasten

1 Öffnung Stadtbach oder Wasserlauf

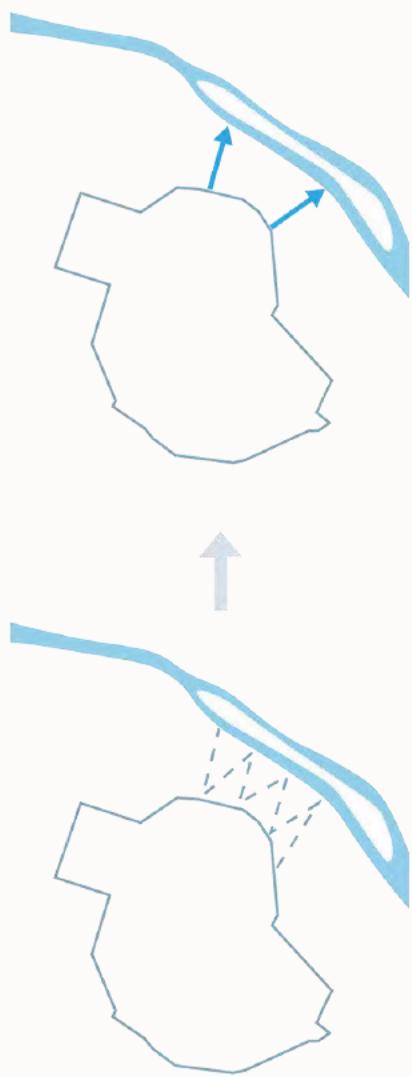
Die Machbarkeit, den westlichen Stadtgrabenbach im Herzog-Wilhelm-Park in einem Teilstück wieder an die Oberfläche zu bringen wurde bereits bestätigt. Die Öffnung des Stadtbachs verbessert das Kleinklima und schafft neue Freiraumqualitäten in der Altstadt.



2

Bessere Verbindung der Altstadt mit der Isar

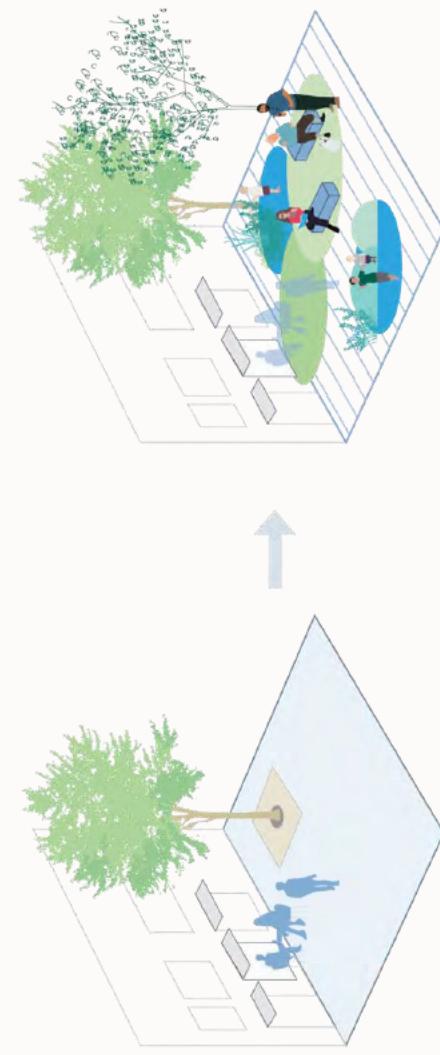
Die Freiraum- und Wegeachse von der Altstadt über das Tal und die Maximilianstraße bis zur Isar gilt es zu verbessern. Die Isar soll so stadträumlich und gefühlt näher an die Altstadt rücken.



3

Integration blauer Infrastruktur und Verbesserung des Regenwasserrückhaltevermögens

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



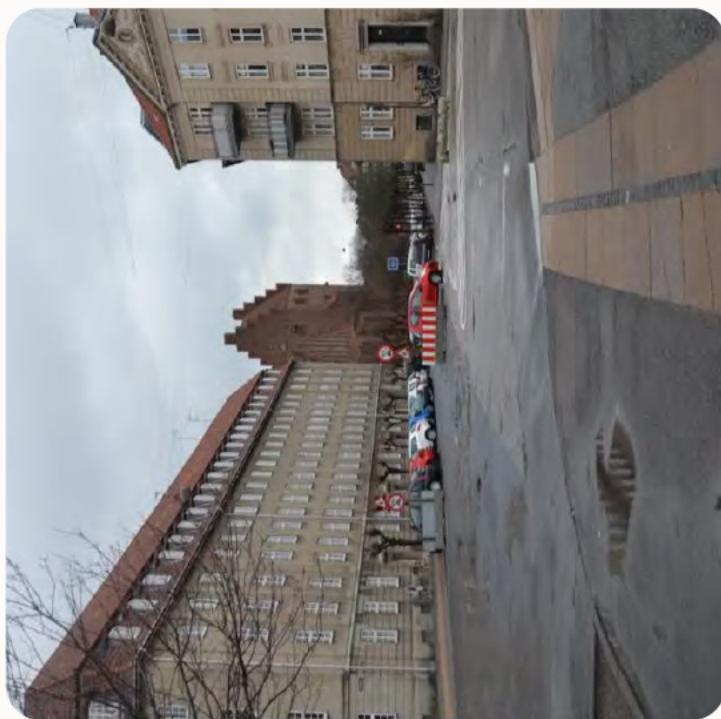
Blaue Infrastruktur: Best Practices

Miroir d'eau in Bordeaux:

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

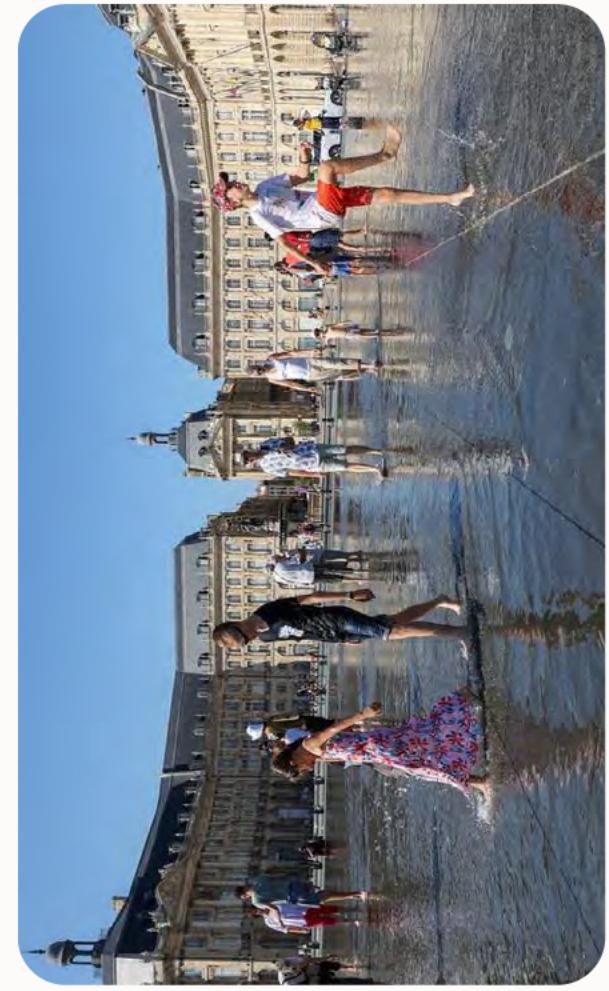


Fotos: SLA, Kopenhagen



Tåsinge Plads in Kopenhagen:

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



Öffentliche Räume für alle

Hinweise aus dem Beteiligungsprozess

Hinweise aus der Bevölkerung

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

Hinweise von Fach- und Interessenvertreter*innen

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

Hinweise aus dem Bürgerpanel

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

Hinweise aus dem Kinder- und Jugendworkshop

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

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



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

- Markus Augstburger, Wirt & Geschäftsführer Schneider Weisse Gastronomie

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

Marienplatz

Stadt-Jakobs-Platz
touristen
möglichkeiten
gedränge radwege
genügsamkeit
einbauerzone
fahrradständer
jelicher
städtebauverantwortender
höhen
städtebau
gastronomie
gehren
marktplein
familien
natür
menschenmassen
fahrrad
entspannen

spielplatz
blumen
grünflächen
sitzgelegenheiten
banken
wasser
sommer lang
genügsamkeit
funktioniert
glücksspielplatz
basische
einleidende
störungen
gastronomie
etwas

04

Mobilität für alle!

01

02

02

05

06

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

Altstadt zu Fuß

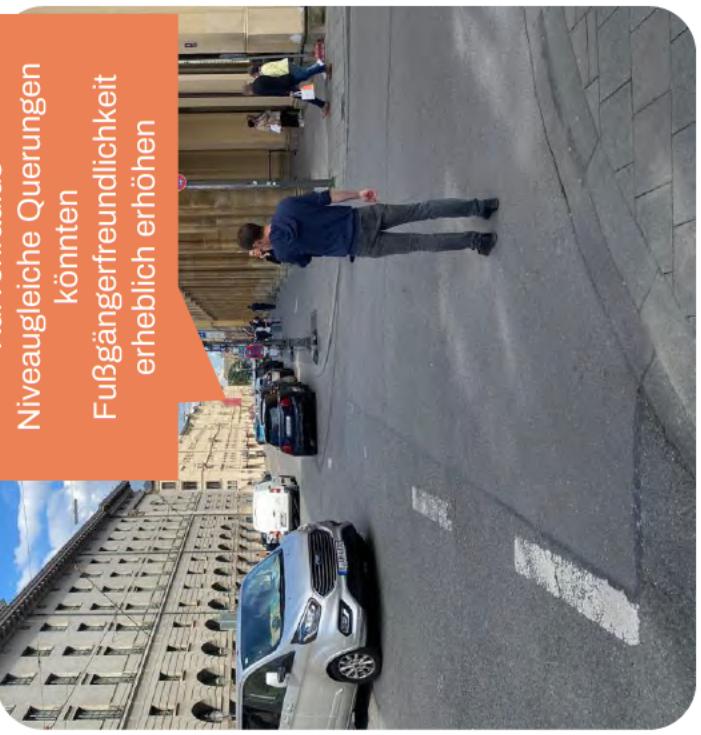
- In der Altstadt gibt es einen großen Flächenanteil von Fußgängerzonen und Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität für den Fußverkehr
- Fußverkehr ist durch die Vielzahl von Fußgängerzonen und attraktiven Zielen in fußläufiger Entfernung sowie hochfrequentierten ÖPNV-Stationen sehr dominant im Straßenbild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



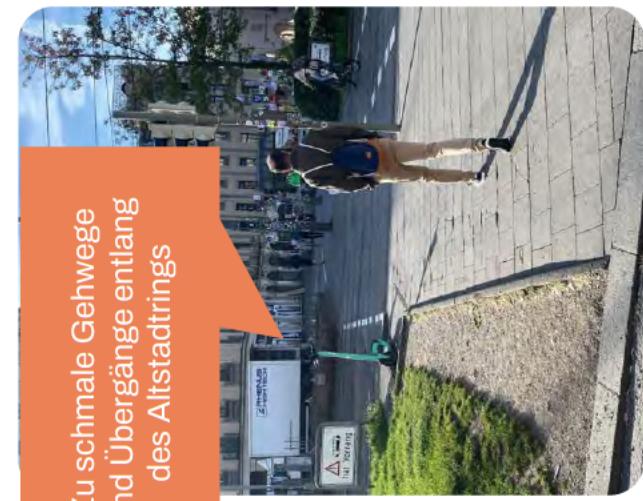
Vielzahl von Konfliktbereichen zwischen Rad- und Fußverkehr



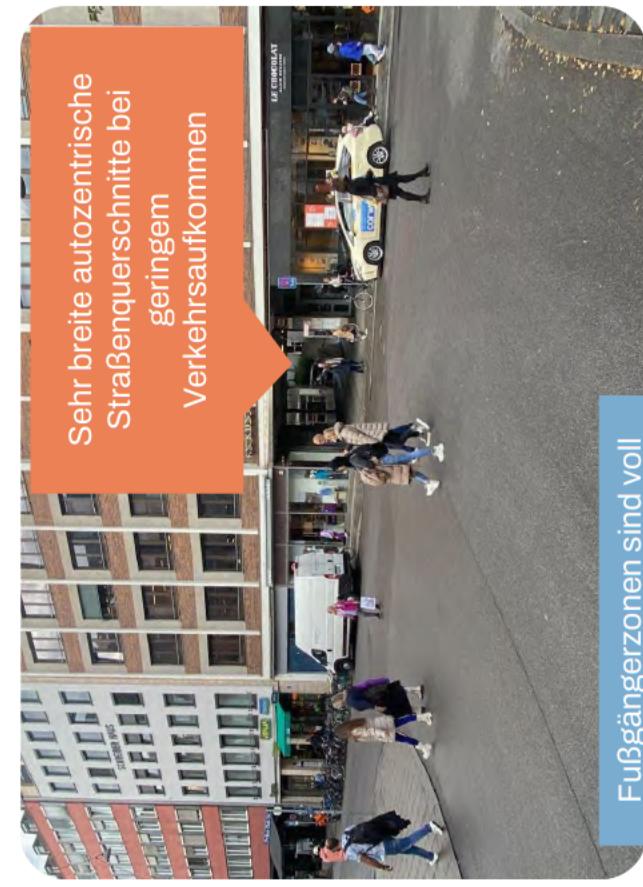
Autozentrischer Kurvenradius - Niveaugleiche Querungen könnten Fußgängerfreundlichkeit erheblich erhöhen



Zu schmale Gehwege und Übergänge entlang des Altstadtrings



Sehr breite autozentrische Straßenquerschnitte bei geringem Verkehrsaufkommen



Fußgängerzonen sind voll

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



Teilweise fehlende Gehwege in der Herzogspitalstraße



30 ha

Fußgängerzone vs. 20 ha Straßenfläche

6.500

Fußgänger*innen pro Stunde in der Kaufinger Straße.

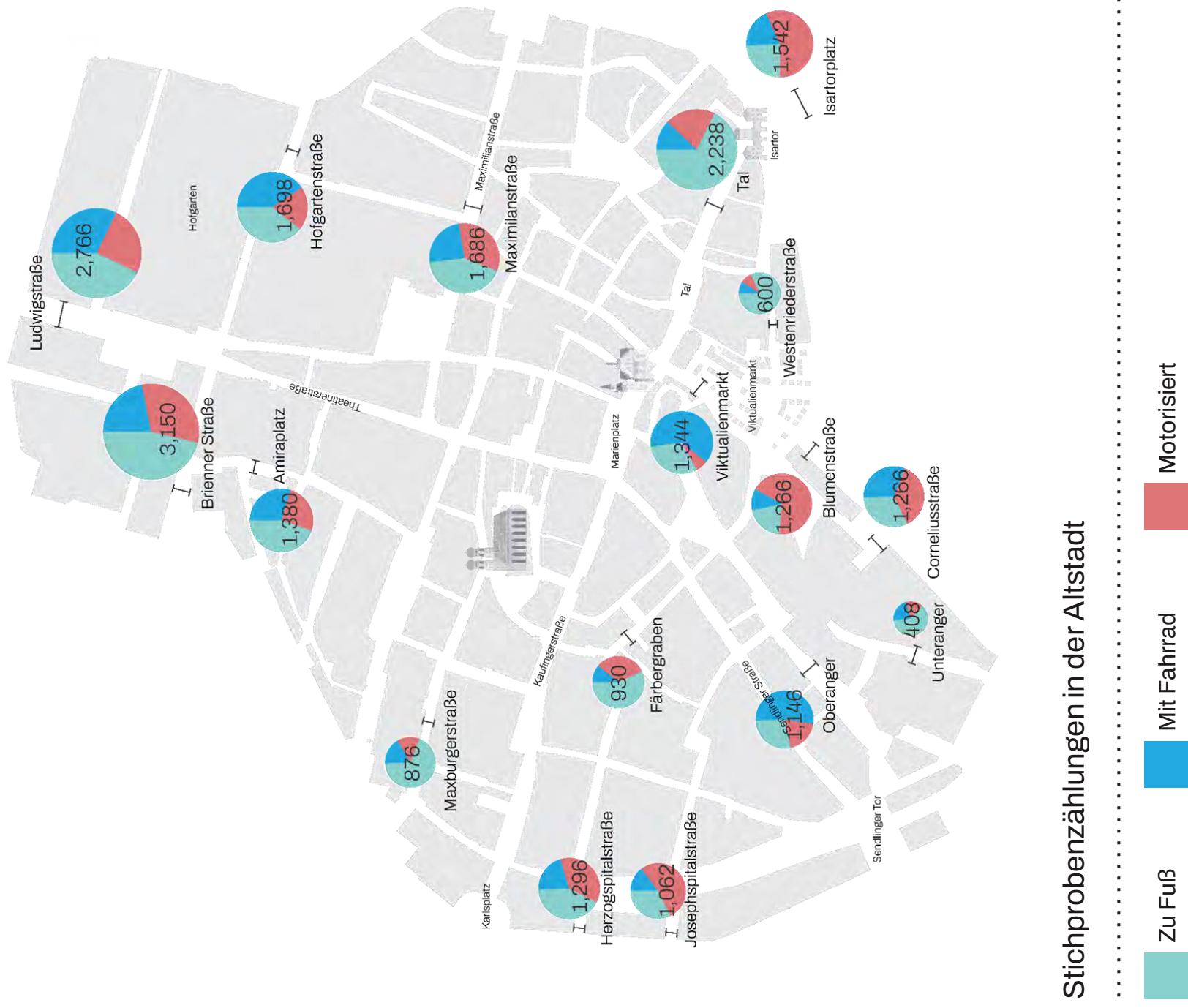
Eine von Deutschlands höchstfrequentierten

Fußgängerzonen

Quelle: Immobilienverband Deutschland IVD Städ (2023); Fußgänger, 2019

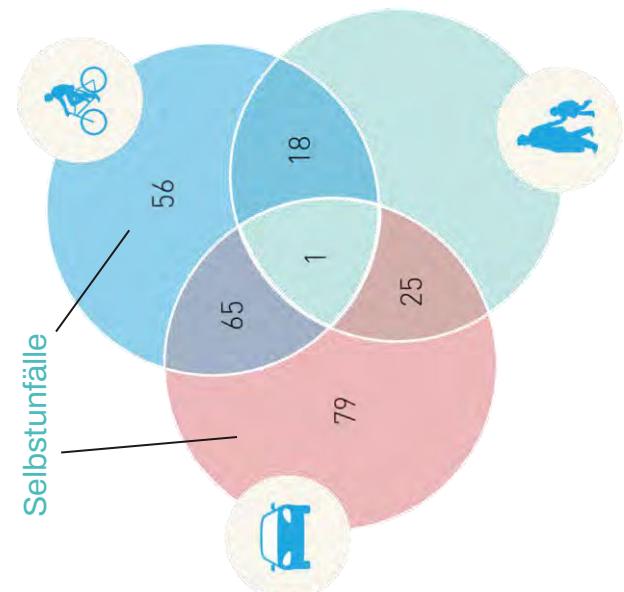
Altstadt zu Fuß

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



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

Stichprobenzählungen in der Altstadt



25 Unfälle zwischen Fuß- und Radverkehr
18 Unfälle zwischen Fuß- und Radverkehr
 Quelle: Unfallstatistik München, 2022

Altstadt für Menschen mit Behinderungen

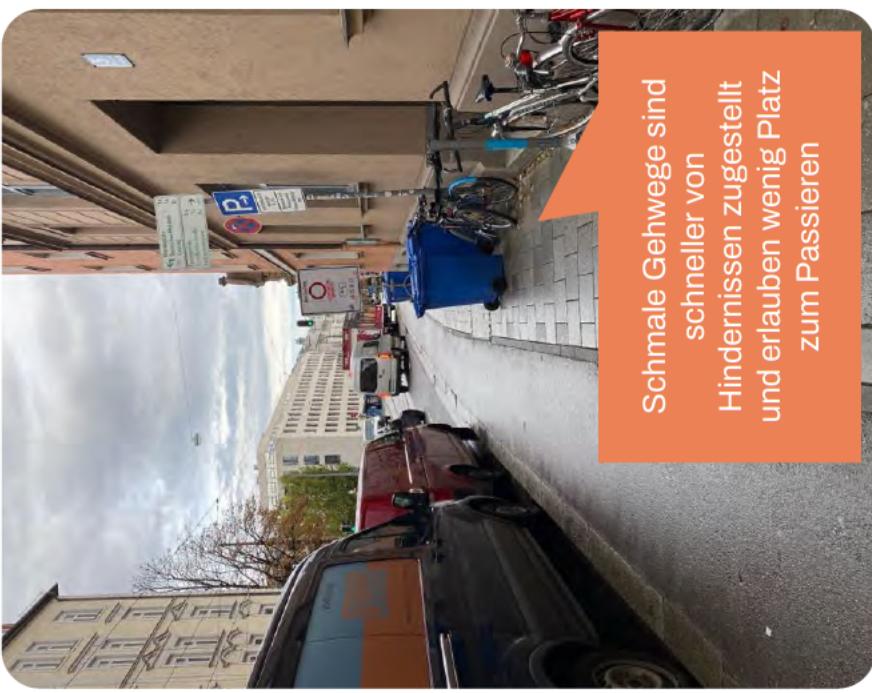
- Menschen mit Behinderungen treffen auf eine Vielzahl von Hindernissen in der Altstadt, wenn sie zu Fuß, mit dem Rollator oder Rollstuhl unterwegs sind
- Die Studie zu Nutzungsmustern öffentlich zugänglicher Freiräume mit Sonderbefragung für Menschen mit Schwerbehinderung liefert wertvolle Ergebnisse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

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

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

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

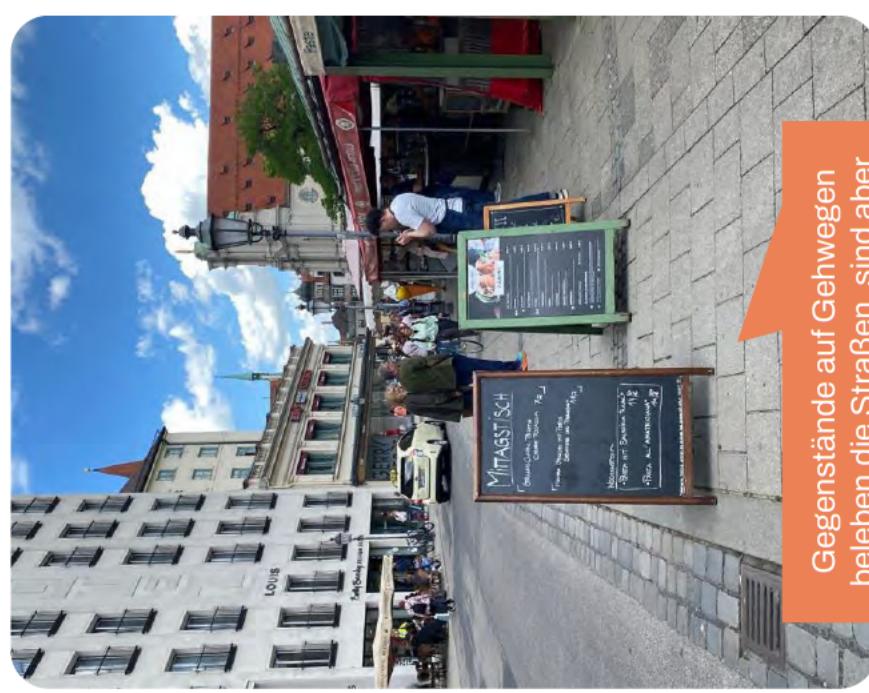
In den meisten Fällen werden Behindertenstellplätze gebündelt. Dies erscheint wenig bedarfsgerecht



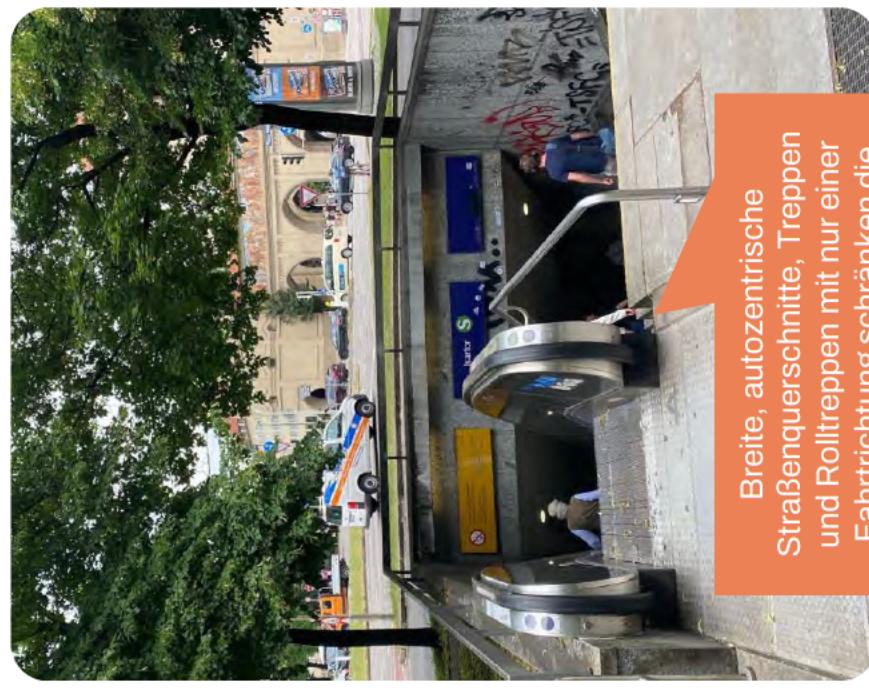
Schmale Gehwege sind schneller von Hindernissen zugestellt und erlauben wenig Platz zum Passieren



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



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



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

Altstadt zu Fuß

Hinweise aus dem Beteiligungsprozess

Hinweise aus der Bevölkerung

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

Hinweise von Fach- und Interessenvertreter*innen

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

Hinweise aus dem Bürgerpanel

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

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

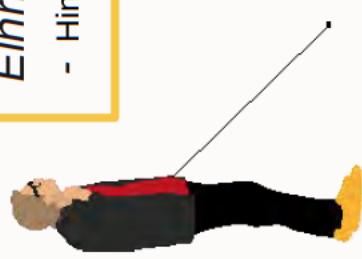
- Hinweis aus dem Bürgerpanel



Hinweise aus dem Bürgerpanel

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

- Hinweis von der Bürgerinitiative Tal



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

- Forderung vom Apothekerverband Bayern



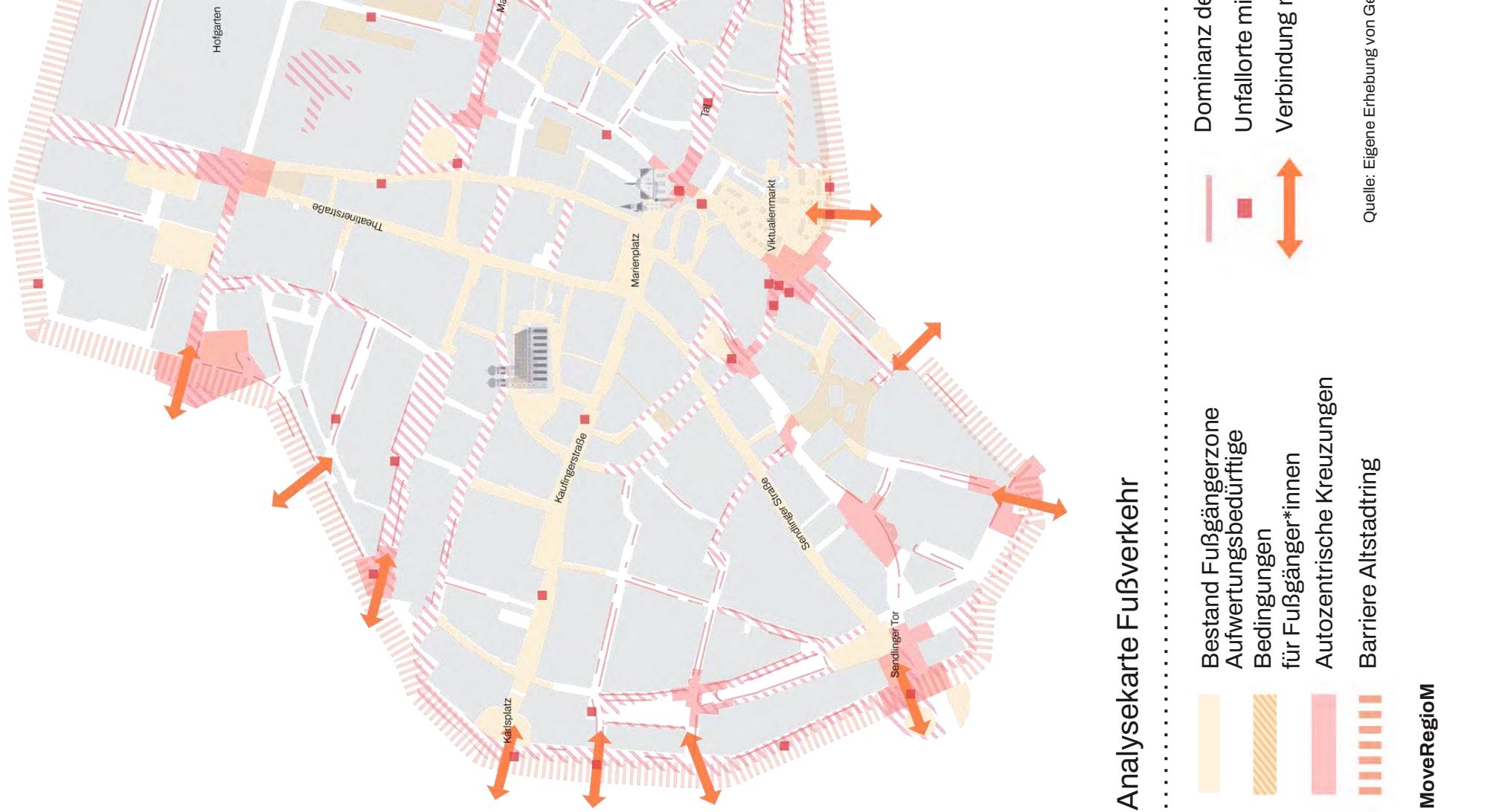
Altstadt zu Fuß: Analysekarte

Potentiale

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

Herausforderungen

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



Quelle: Eigene Erhebung von Gehl, Unfallstatistik München 2022

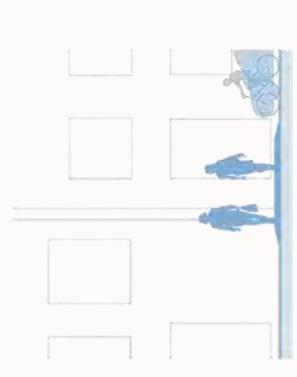
Altstadt zu Fuß: Handlungsbaukasten



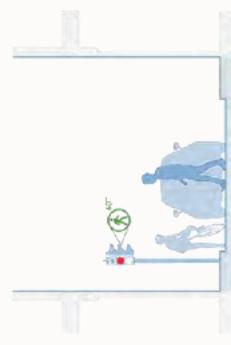
1 Anpassung der Bürgersteige an Nachfrage / Verbreiterung



2 Schaffung zusätzlicher Querungen



3 Fußgängerfreundliche Ampeln (Lichtsignalanlagen)



4 Durchgehende niveaugleiche Gehwege



Synthesekarte

Bestehende Boulevards und Plätze
Priorisierung Fußverkehr (Erhöhung der Aufenthaltsqualität, Verbreiterung von Gehwege, fußgängerfreundliche Lichtsignale, durchgehende niveaugleiche Gehwege,)
Verbesserung für Fußverkehr (Schaffung zusätzlicher Querungen, Verkehrsberuhigung, Verbreiterung von Gehwegen)

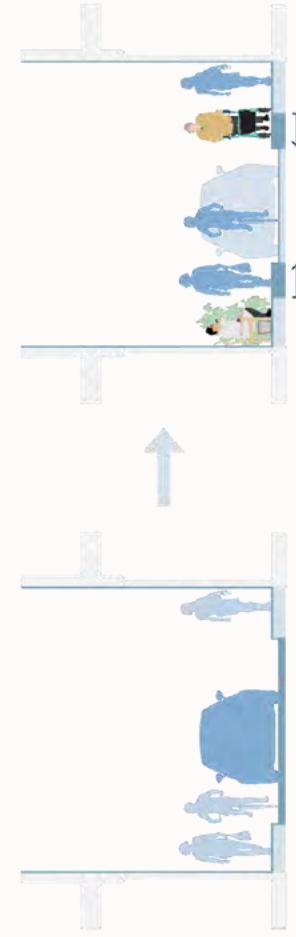
Umgestaltung von Knotenpunkten

Altstadt für alle - München

Altstadt zu Fuß: Handlungsbaukasten

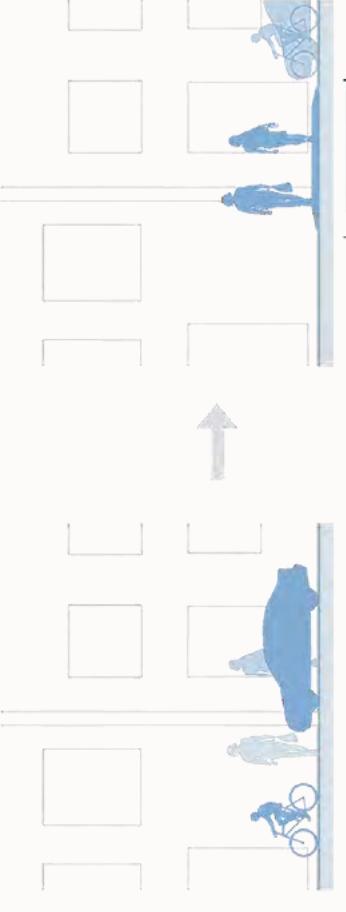
1 Anpassung der Bürgersteige an Nachfrage / Verbreiterung

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



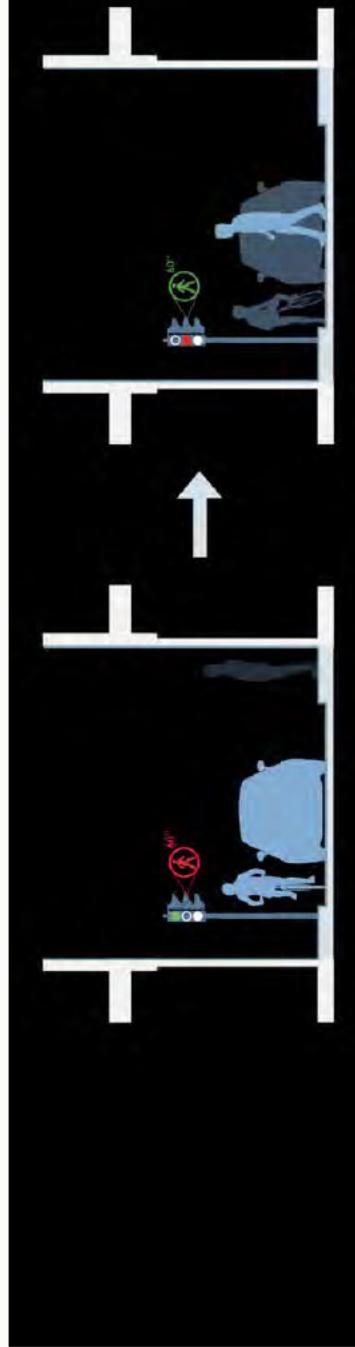
2 Schaffung zusätzlicher Querungen

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



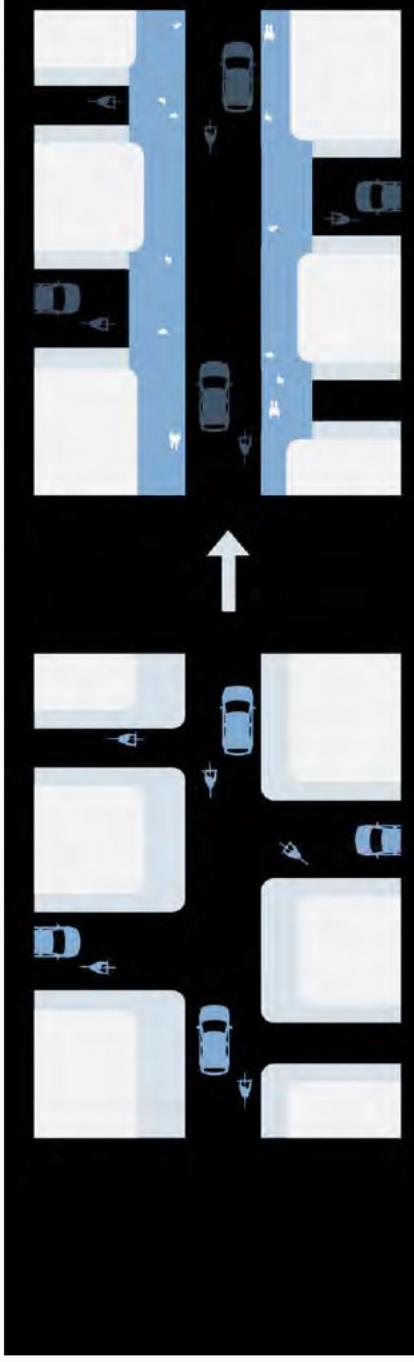
3 Fußgängerfreundliche Lichtsignalanlagen

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



4 Durchgehende niveaugleiche Gehwege

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

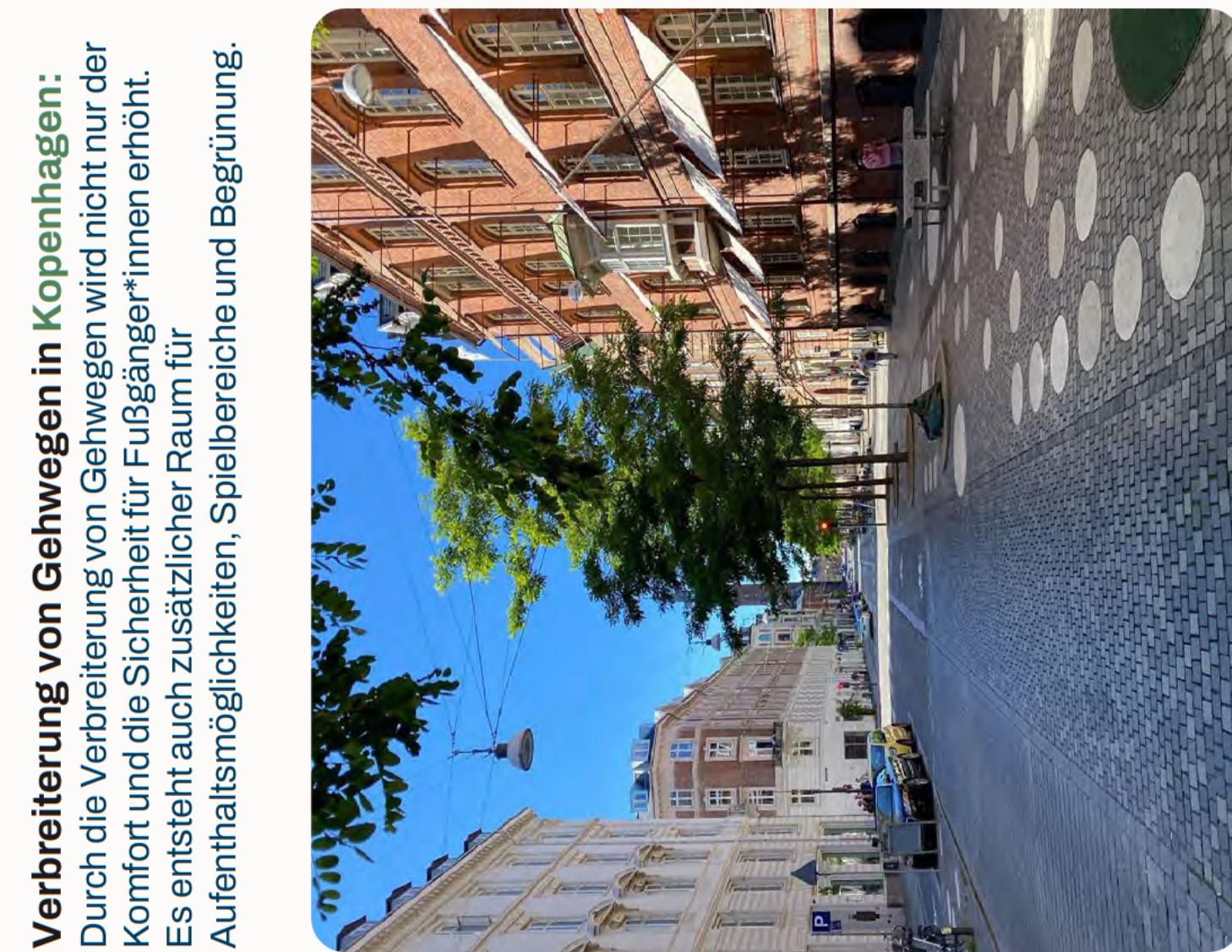


Altstadt zu Fuß: Best Practices



Durchgehende niveaugleiche Gehwege in Kopenhagen:

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



Verbreiterung von Gehwegen in Kopenhagen:

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

Altstadt mit Bus, Bahn und Taxi

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

S-Bahn

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

Bedienung durch alle 7 Durchmesserlinien an Karlsplatz, Marienplatz und Isartor

U-Bahn

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

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

Tram

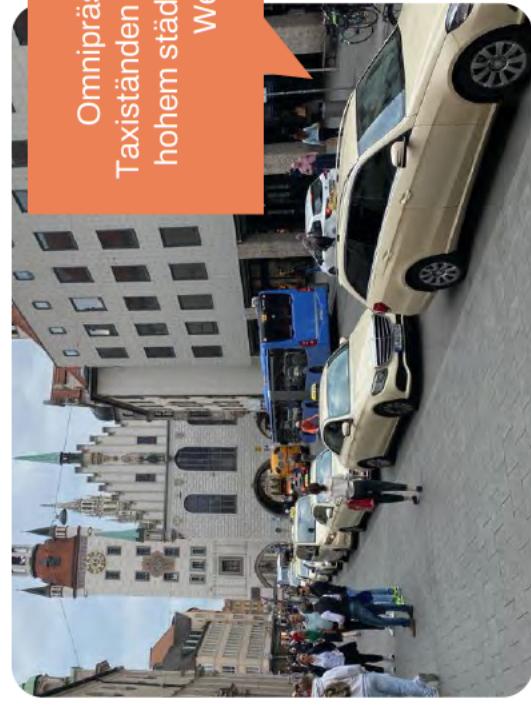
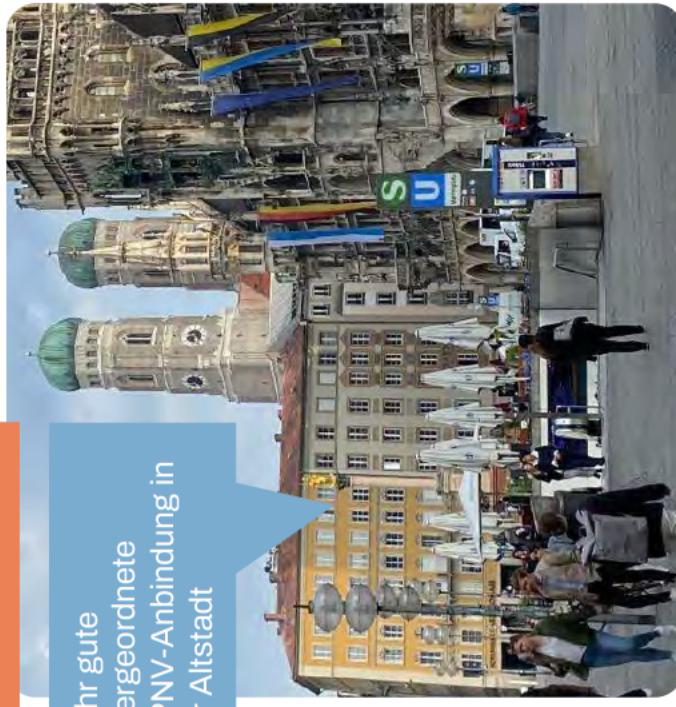
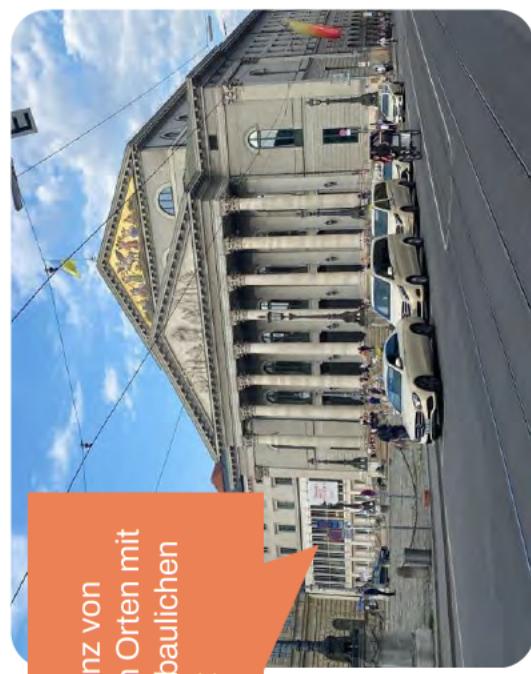
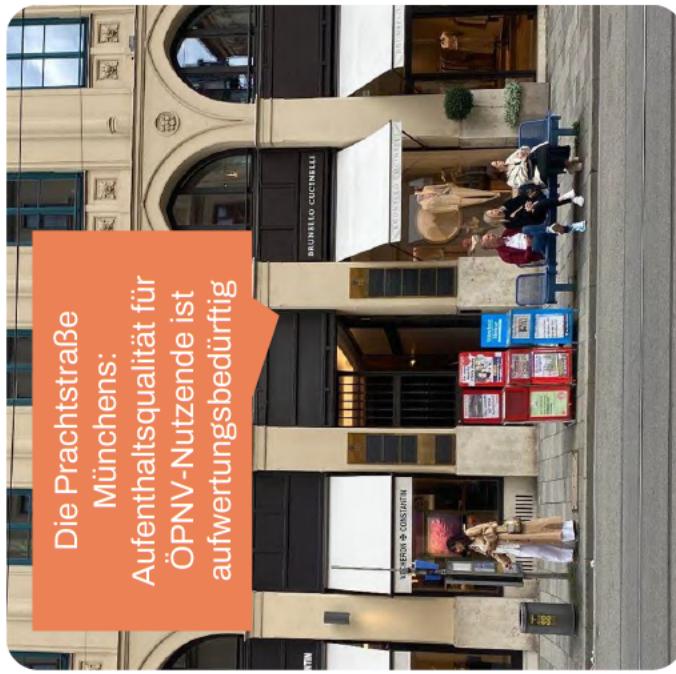
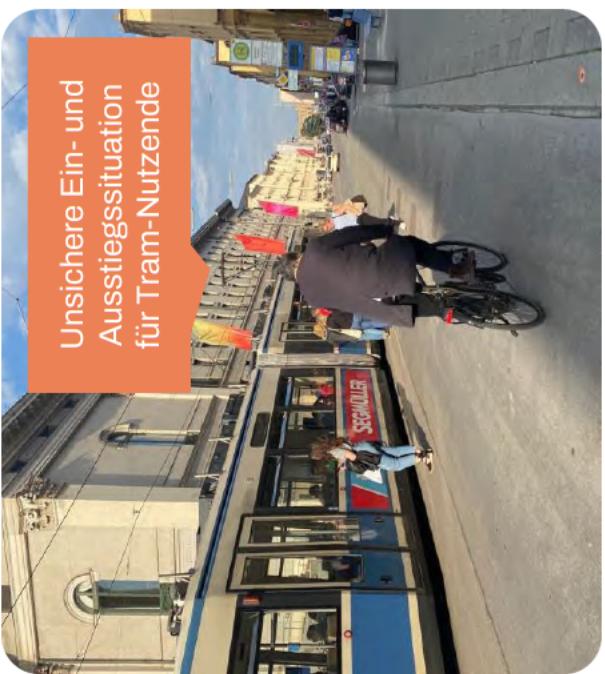
16, 17, 18, 19, 21, 27, 28, Nachtlinien N17, N19, N20, N27

Bedienung tagsüber durch total 7 Linien

Bus

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

Bedienung tagsüber durch total 5 Linien



Altstadt mit Bus und Bahn



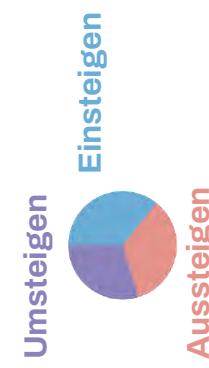
- Hohes Aufkommen an täglichen Fahrgästen
- Karlsplatz ist wichtiger städtischer Knotenpunkt aller Modi
- Sendlinger Tor und Odeonsplatz sind wichtigste U-Bahn-Umsteigeknoten
- Marienplatz im Zentrum der Altstadt bietet direkte Anbindung an S- und U-Bahn-Netz
- Typische Umsteigestationen sind Marienplatz,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



810.000

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

Summe der Fahrgäste pro Tag nach Nutzung der Station



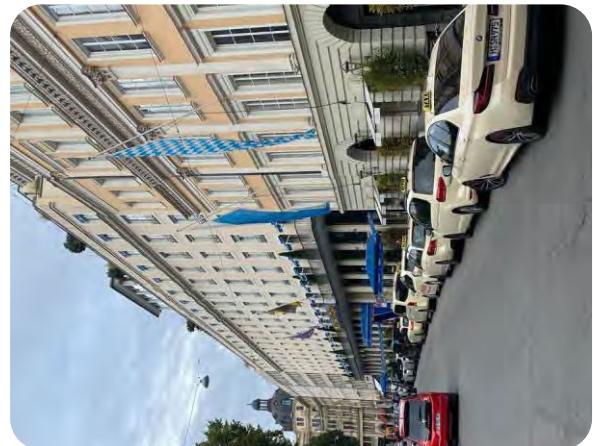
Quelle: Münchner Verkehrsgesellschaft, 2024

Altstadt mit dem Taxi

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



Lage von Taxiständen in der Altstadt



20 Taxistände mit
106 Stellplätzen

Quelle: Mobilitätsreferat Landeshauptstadt München, 2023

Altstadt mit Bus, Bahn und Taxi

Hinweise aus dem Beteiligungsprozess

Hinweise aus der Bevölkerung

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

Hinweise von Fach- und Interessenvertreter*innen

- Es braucht intelligente Angebote, die verstärkt mit digitaler Technologie verknüpft sind.
 - Synergien zwischen dem ÖPNV und weiteren Verkehrssarten müssen weiter ausgebaut werden.
 - Für die letzte Meile sollte das Park-and-Ride-Prinzip auf die Altstadt angewendet werden, mit zentralen Parkmöglichkeiten und einem Umstieg auf den ÖPNV.
- ### Hinweise aus dem Bürgerpanel
- Die ÖPNV-Haltestellen sollten attraktiv mit ausreichend Sitzgelegenheiten und überdacht gestaltet werden, um angenehme Aufenthalte zu ermöglichen.
 - Überall müssen behindertengerechte Zugänge und Zustiege gewährleistet sein.

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

- Verkehrsplanung Taxi-München eG



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

- Kommentar während der Auftaktveranstaltung



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

- Forderung aus der Wirtschaft



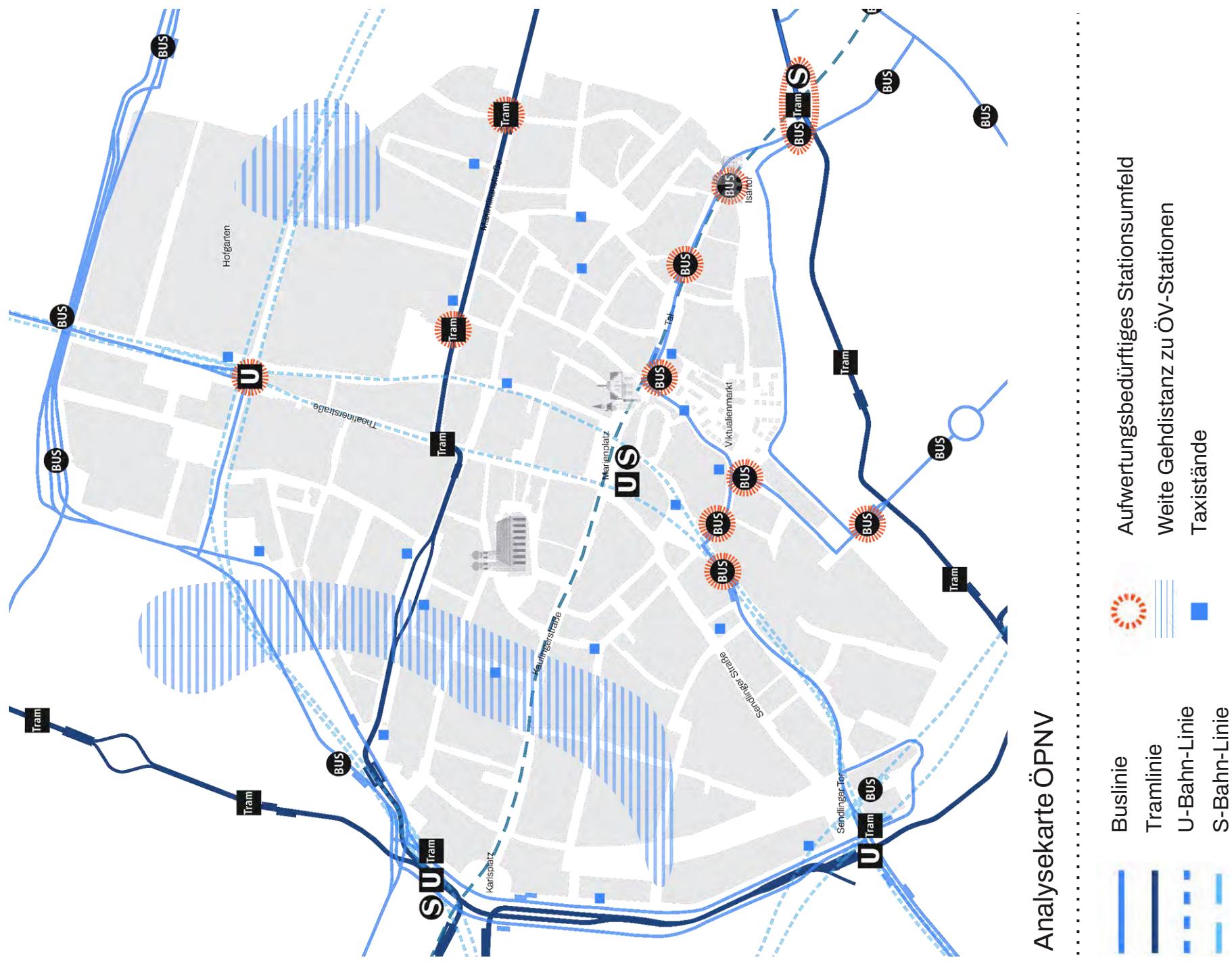
Altstadt mit dem ÖPNV: Analysekarte

Potenziale

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

Herausforderungen

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



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

Altstadt mit dem ÖPNV: Handlungsbaukasten

1 Aufwertung von Stationen
und des Umfelds



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



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



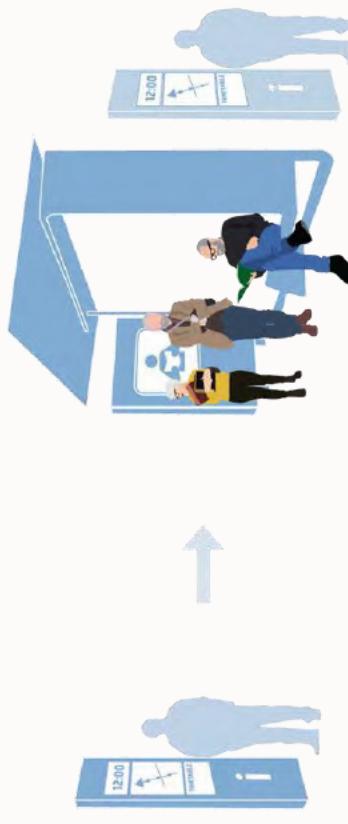
4 Optimierte Lokalisierung
von Taxiständen,
Wartebereichen und
Abholbereichen
(Curbmanagement)



Altstadt mit dem ÖPNV: Handlungsbaukasten

1 Aufwertung von Stationen und des Umfelds

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



3

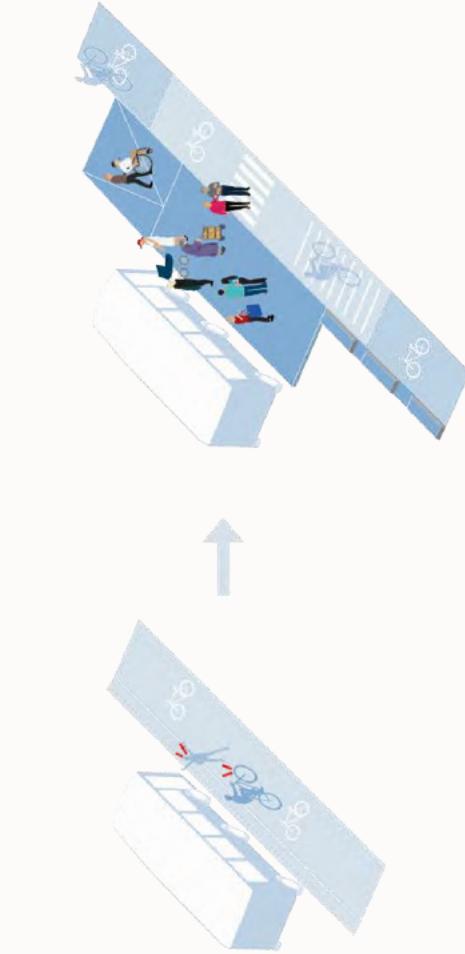
Schaffung zusätzlicher ÖPNV-Angebote (z.B. Shuttle-Bus oder On-Demand-Services)

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



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

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



4

Optimierte Lokalisierung von Taxiständen, Wartebereichen und Abholbereichen (Curbmanagement)

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



Altstadt mit dem ÖPNV : Best Practices



Mirkobus (Kavalir) in Ljubljana:

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

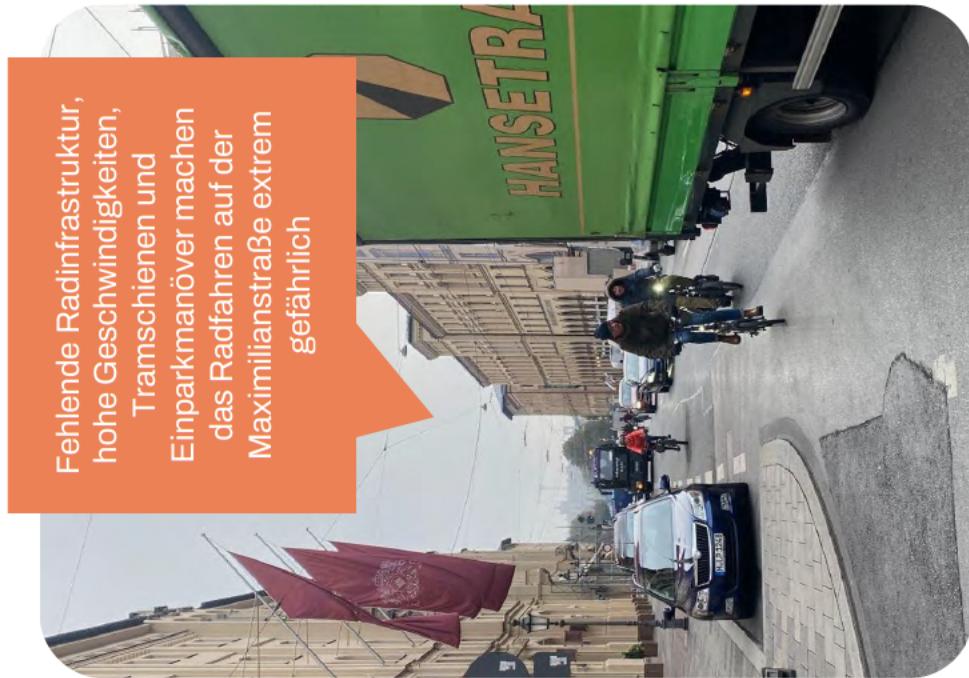


Testbetrieb Mikrobus in München:

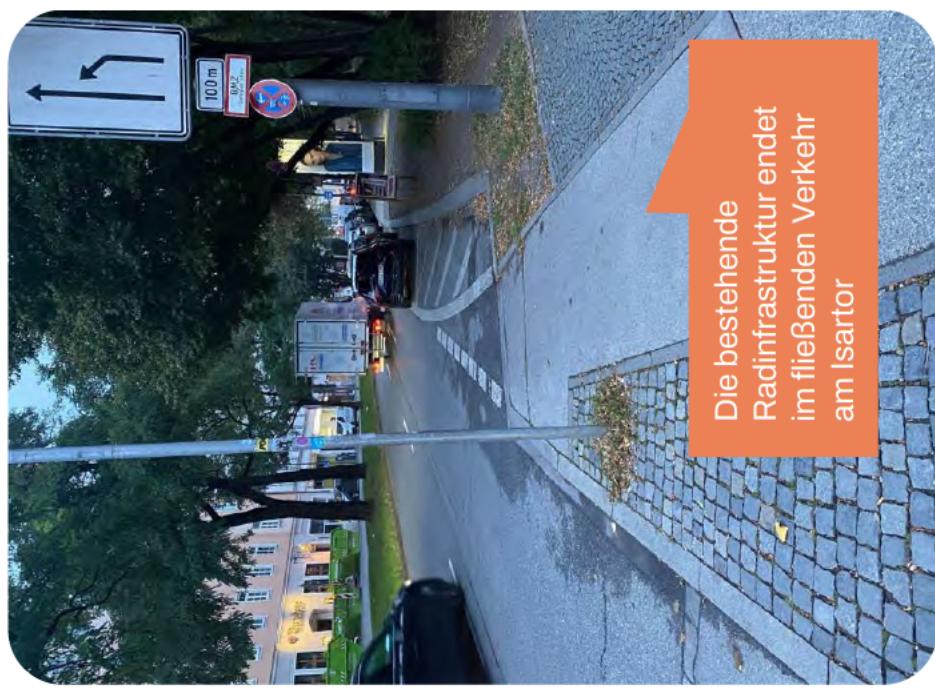
Die kostenlosen Mikrobusse fahren von Mittwoch bis Samstag im Zehn-Minuten-Takt zwischen den U- und S-Bahn-Stationen und teils durch die Fußgängerzone, während die Rikschas täglich von 7 bis 24 Uhr auf Abruf verfügbar sind. Das Projekt, das bis Mitte Oktober läuft, zielt darauf ab, die Mobilität in der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

Altstadt mit dem Rad

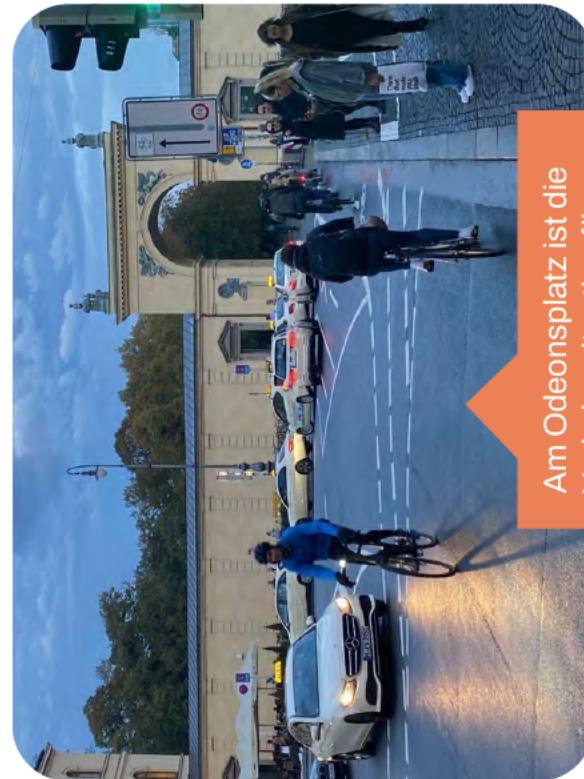
- Viele Menschen fahren mit dem Rad, es gibt leider nur kaum bis wenige Daten und Zählungen innerhalb der Altstadt
- In weiten Teilen ist die Radinfrastruktur mangelhaft, nicht mehr zeitgemäß oder fehlt gänzlich
- Fußgängerzonen fragmentieren das Radnetz und bündeln Radverkehr auf Straßen, die keine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



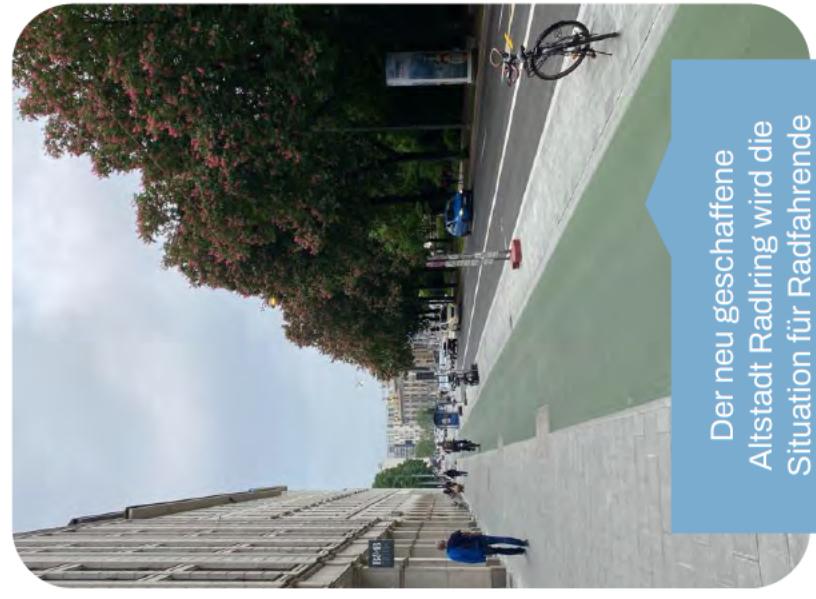
Fehlende Radinfrastruktur, hohe Geschwindigkeiten, Tramschienen und Einparkmanöver machen das Radfahren auf der Maximilianstraße extrem gefährlich



Die bestehende Radinfrastruktur endet im fließenden Verkehr am Isartor

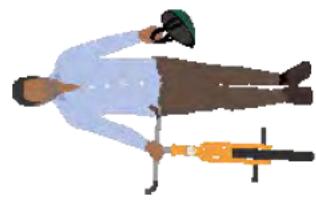


Am Odeonsplatz ist die Verkehrssituation für alle Teilnehmenden stressig



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

Altstadt mit dem Rad - Parken

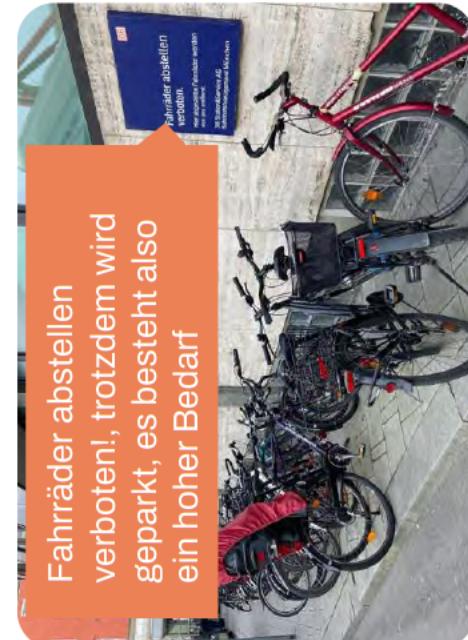


- Vielzahl von neu geschaffenen Fahrradbügeln, im Jahr 2020 gab es 153 Abstellanlagen in der Altstadt. In den vergangenen vier Jahren wurde weitere geschaffen.
- Gleichwohl weiterhin hohe Anzahl von "wildem" ungeordnetem Parken in der gesamten Altstadt
- Verbotsschilder werden ignoriert. Dies signalisiert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

3.405 abgestellte Fahrräder an 153 Abstellanlagen

1.782 wild abgestellte Fahrräder

5% der abgestellte Fahrräder sind nicht in Benutzung



Fahrrad Abstellanlagen und ungeordnetes Parken

○ Radabstellanlage mit Anzahl
✗ "Wildes" / ungeordnetes Parken mit Anzahl

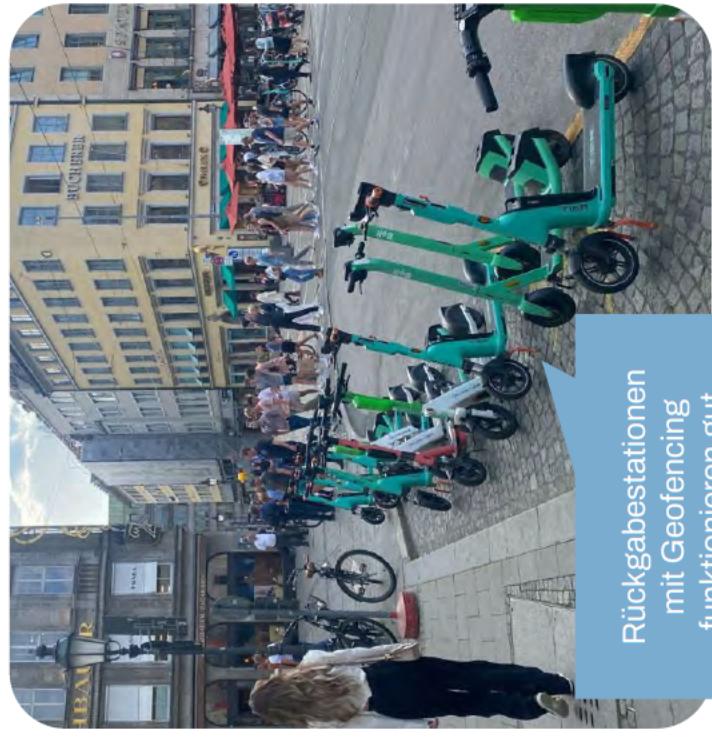
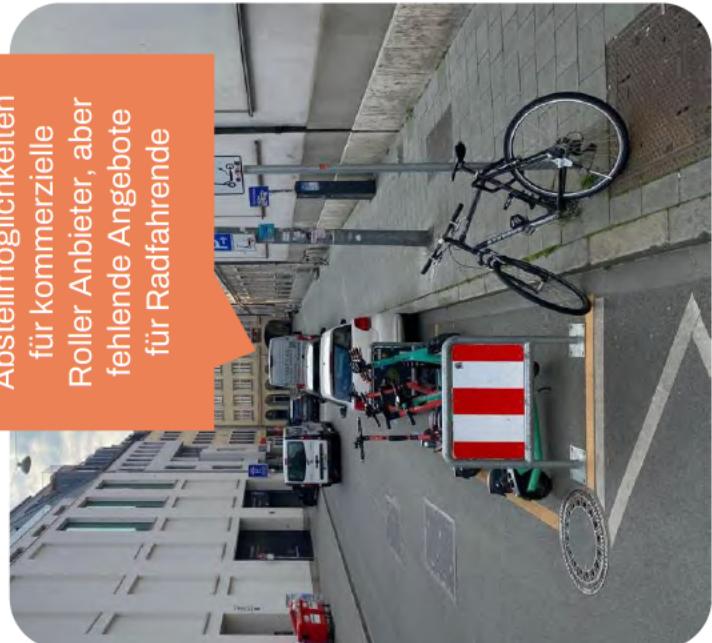
Quelle: Gutachten zur Optimierung der Fahrradabstellsituation, BERNHARD Gruppe, 2020 (Erhebungszeitraum, Januar 2020)

Geteilte Mikromobilität

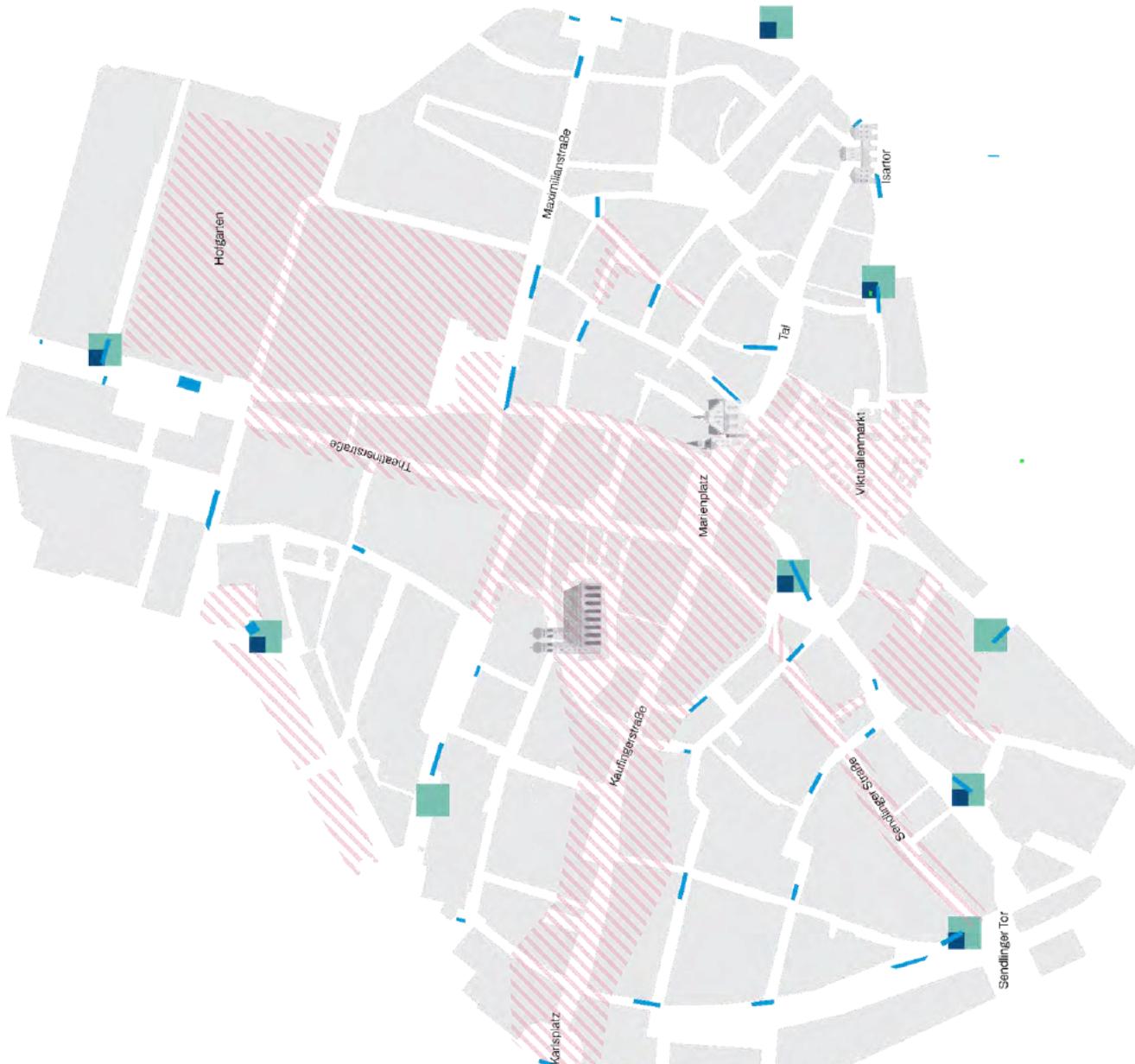


- In der Altstadt gibt es ein vielfältiges Angebot unterschiedlicher Mikromobilitätsdienstleister wie E-Leihräder und E-Tretroller
- Rückgabestationen und Abstellflächen mit Geofencing funktionieren gut, es gibt nur wenige "wild" abgestellte Fahrzeuge im Straßenbild
- Großteils wurden Parkflächen umgewandelt;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

Abstellmöglichkeiten
für kommerzielle
Roller Anbieter, aber
fehlende Angebote
für Radfahrende



Rückgabestationen
mit Geofencing
funktionieren gut.



Übersicht Mikromobilität

- Mobilitätspunkt
- Mobilitätspunkt mit Radservicestation

- Mikromobilität-Fahrverbotszonen
- Mikromobilität Abstellflächen

Quelle: Mobilitätsreferat Landeshauptstadt München, 2024

Altstadt mit dem Rad und Roller

Hinweise aus dem Beteiligungsprozess

“Die Altstadt braucht ein großes Fahrradparkhaus am Stachus oder Sendlinger Tor”
- Hinweis während der Öffentlichkeitsveranstaltung

Hinweise aus der Bevölkerung

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

Hinweise von Fach- und Interessenvertreter*innen

- Statt nur auf separate Radwege zu setzen, sollte auch die gemeinsame Nutzung von Straßen durch Autos und Fahrräder in Betracht gezogen werden, um die Verkehrsflächen zu minimieren und mehr Platz für Grünflächen zu gewinnen.

- Viele lange abgestellte Räder (“Geisterräder”) werden nicht entfernt.
- E-Tretroller bedienen eine eigene Nutzer*innengruppe und sollen mitgedacht werden (Mobilitätseingeschränkte, Anzugsträger*innen, Menschen, die kein Rad fahren können).

Hinweise aus dem Bürgerpanel

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

Hinweise aus dem Kinder- und Jugendworkshop

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



“Es fehlt eine Nord-Süd-Tangente durch die Altstadt” -

Hinweis während der Öffentlichkeitsveranstaltung



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



Analysekarte Rad und Mikromobilität

Potentiale

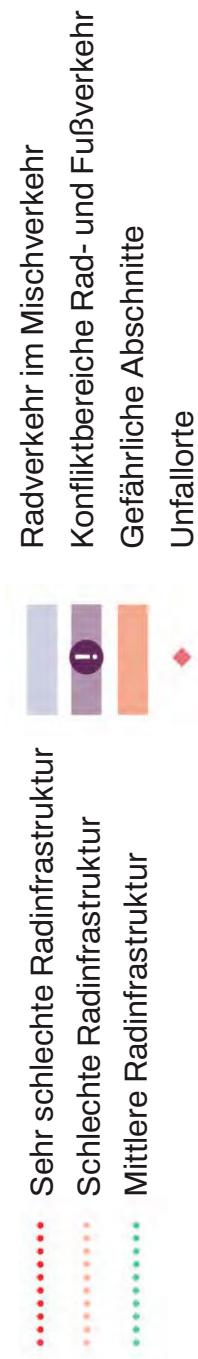
- Wachsender Anteil von Radfahrenden in der gesamten Stadt
- Altstadtradring wird Situation bei der Umfahrung der Altstadt erheblich verbessern
- Radrouten, die durch die Altstadt führen, verbessern die Erreichbarkeit für Beschäftigte, Kunden und Anwohnende

Herausforderungen

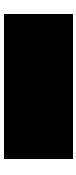
- Vielzahl von Konfliktbereichen zwischen Rad- und Fußverkehr
- Gefährliche Knotenpunkte und Straßenabschnitte für Radfahrende aufgrund von autozentrischer Straßengestaltung, fehlender Infrastruktur und nicht intuitiver Wegeführung
- Fehlendes kleinteiliges Radverkehrsnetz für die Erreichbarkeit der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



Analysekarte Radverkehr



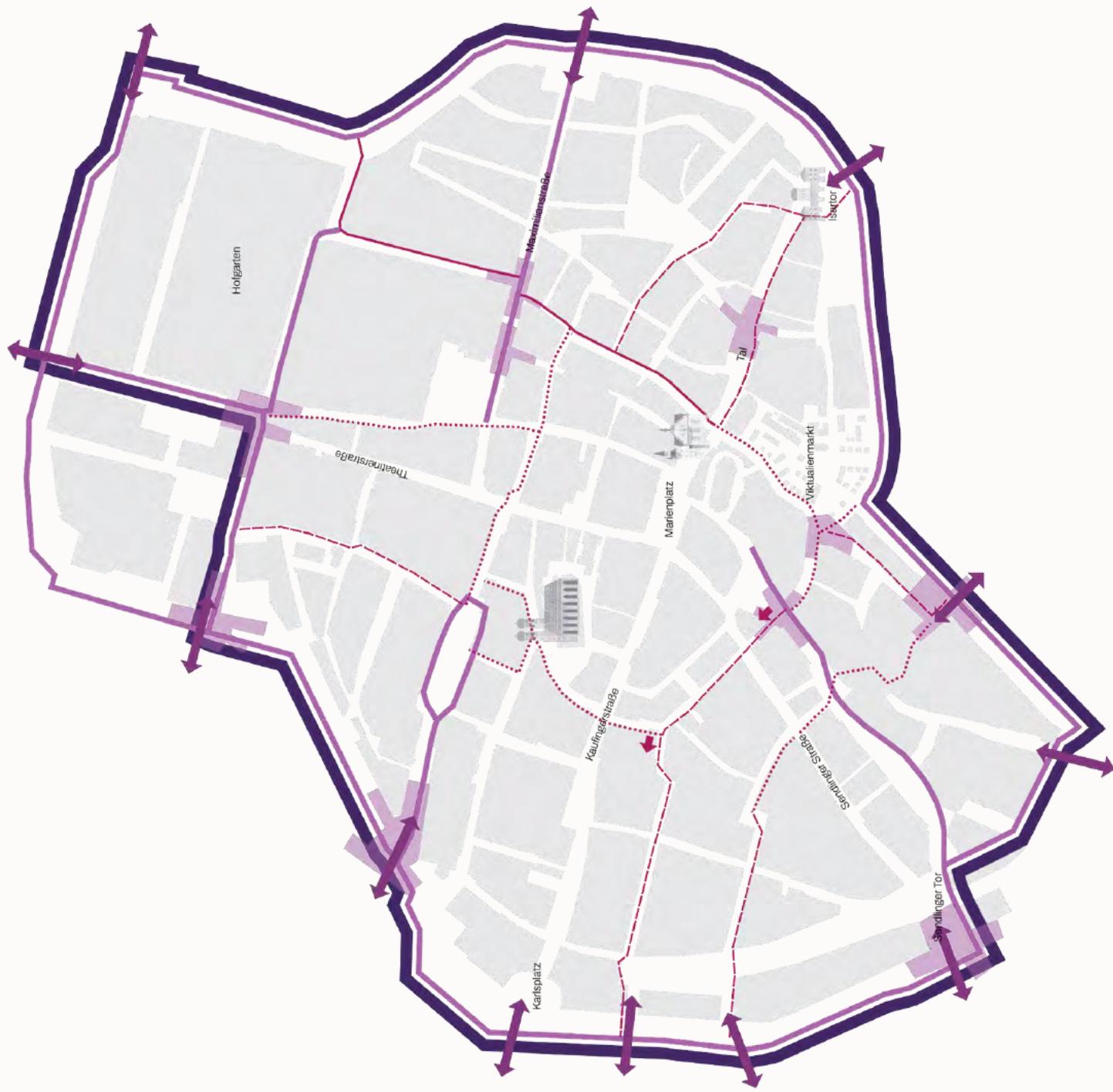
Quelle: Gehl Analyse (überlagerung mit Happy Bike Level, Radl Vorrang), Unfallstatistik Stadt München, 2023



Altstadt mit dem Rad: Handlungsbaukasten

1 Bessere Bedingungen für den Radverkehr:

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

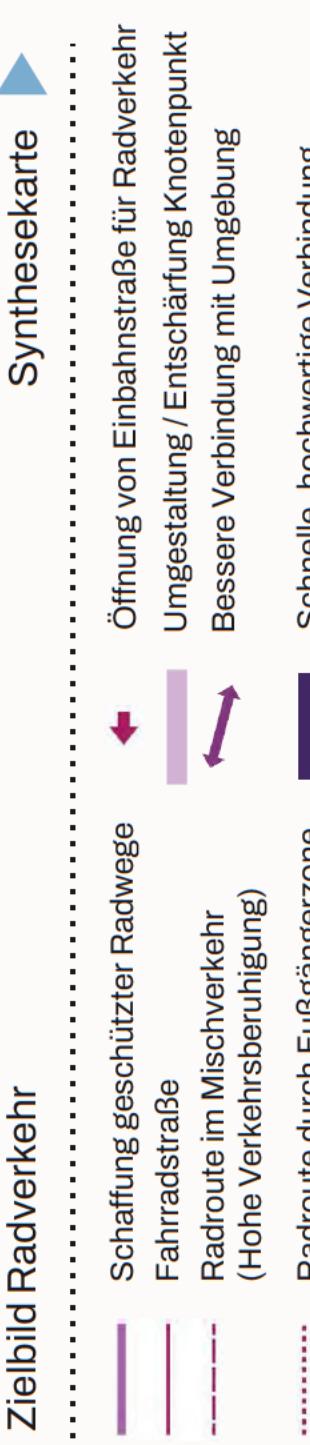
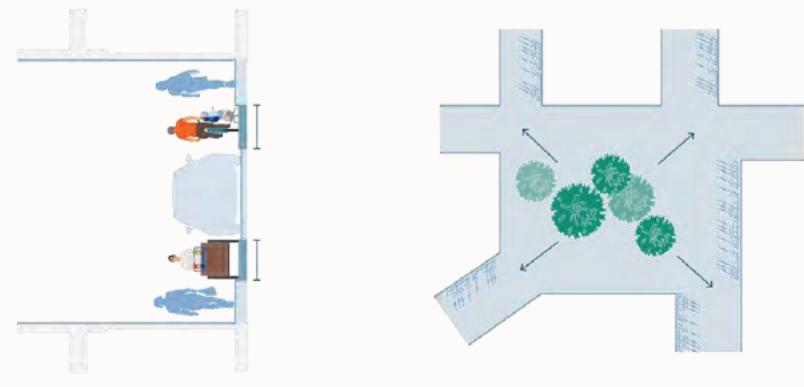


4 Verkehrsberuhigung von Radverkehr in Konfliktbereichen mit Fußverkehr und ÖPNV-Nutzenden



2 Bessere Abstellbedingungen für Fahrräder:

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



Altstadt mit dem Rad: Handlungsbaukasten 1/2

1

Bessere Bedingungen für den Radverkehr:

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

A. Verkehrsberuhigung für Kfz

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

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

A. Sichere Kreuzungen

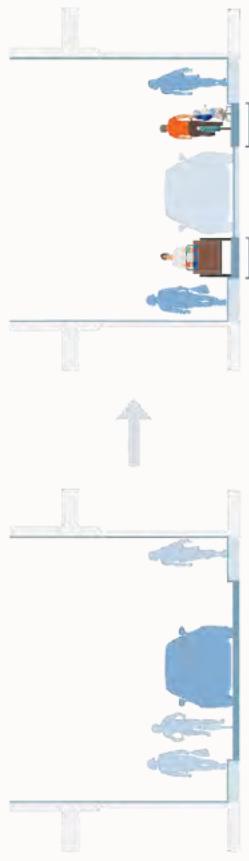
Kreuzungen stellen häufig Unfallschwerpunkte für Radfahrende dar. Durch gezielte bauliche Maßnahmen und verbesserte Signalisierung können Kreuzungen sicherer gestaltet und das Unfallrisiko erheblich reduziert werden. Synergien für den Fußverkehr müssen hier genutzt werden.

A. Öffnung von Einbahnstraßen für Radverkehr

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

A. Geschützte Radinfrastruktur

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



A. Schnelle und hochwertige Radverbindungen

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

Altstadt mit dem Rad: Handlungsbaukasten 2/2

2

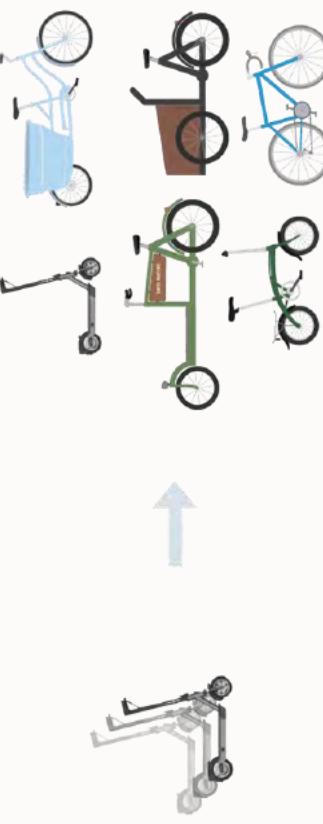
Bessere Abstellbedingungen für Fahrräder:

A. Verlagerung von Fahrradabstellplätzen

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

A. Schaffung neuer Fahrradabstellplätze

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



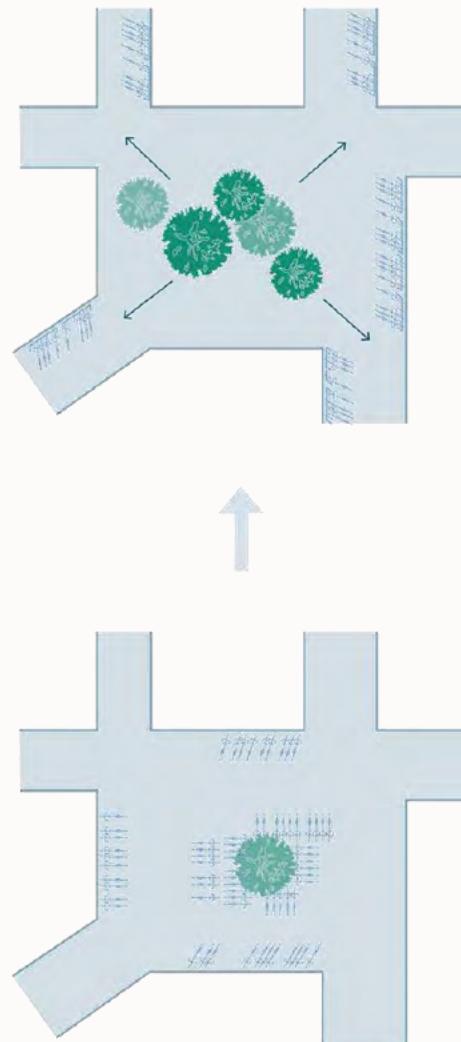
3

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

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



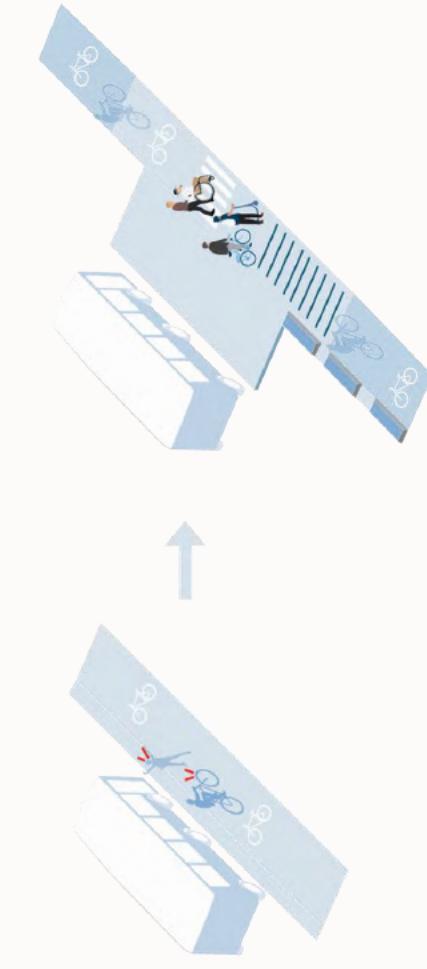
Hinweis: Die Abstellbedingungen können noch so gut sein - Kontrolle und Pflege (bspw. das Entfernen von lang abgestellten Rädern) sind immer notwendig.



4

Verkehrsberuhigung von Radverkehr in Konfliktbereichen mit Fußverkehr und ÖPNV-Nutzenden

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

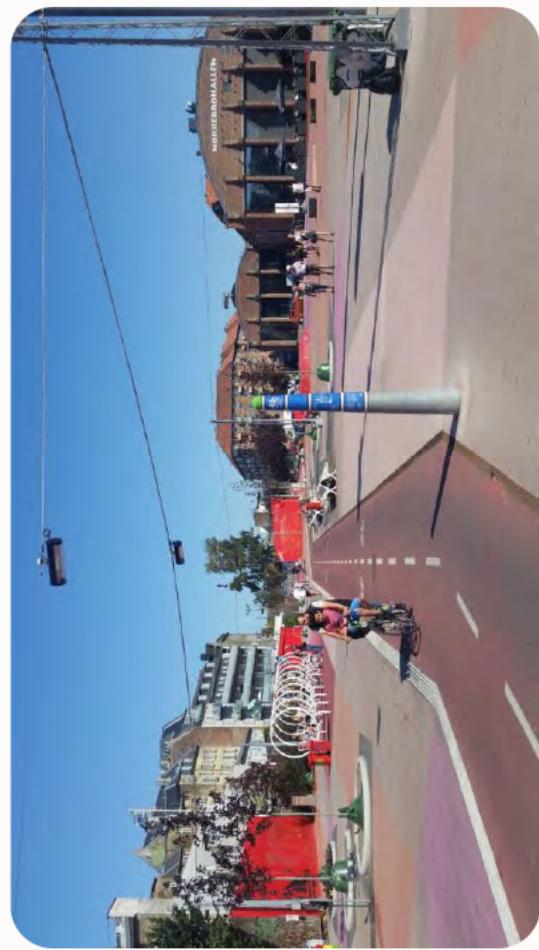


Altstadt mit dem Rad: Best Practices



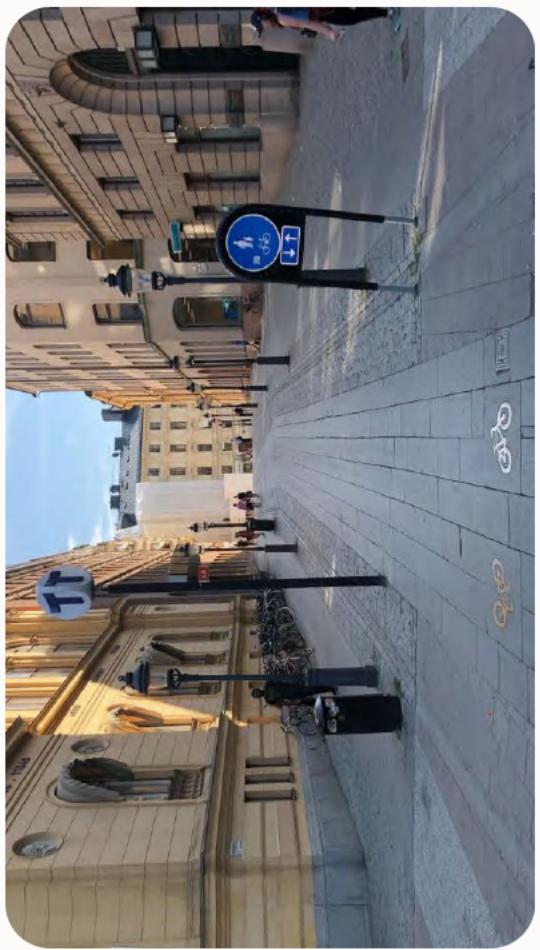
Klare Trennung zwischen Rad- und Fußverkehr in Kopenhagen & Stockholm:

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



Fahrradstraße in Wien:

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



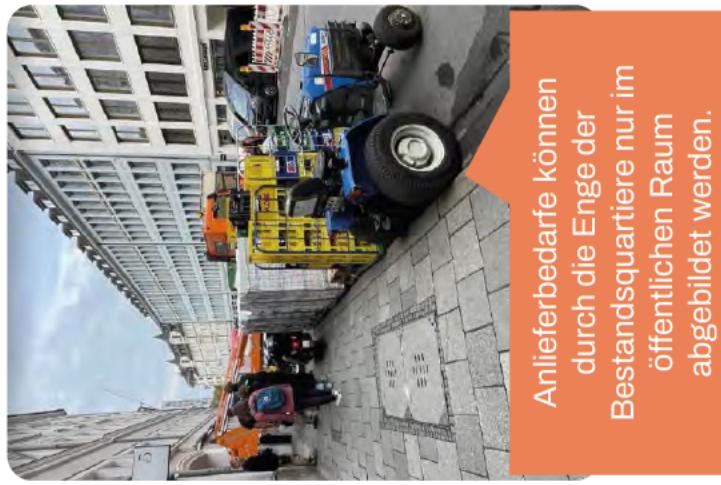
Radverkehrsberuhigung in Kopenhagen:

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

Logistik in der Altstadt

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

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



Anlieferbedarfe können durch die Enge der Bestandsquartiere nur im öffentlichen Raum abgebildet werden.

Logistik in der Altstadt

Hinweise aus dem Beteiligungsprozess

Hinweise aus der Bevölkerung

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

Hinweise von Fach- und Interessenvertreter*innen

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

Hinweise aus dem Bürgerpanel

- Bei einer Optimierung der Lieferzeiten sollten Apotheken ausgenommen werden.

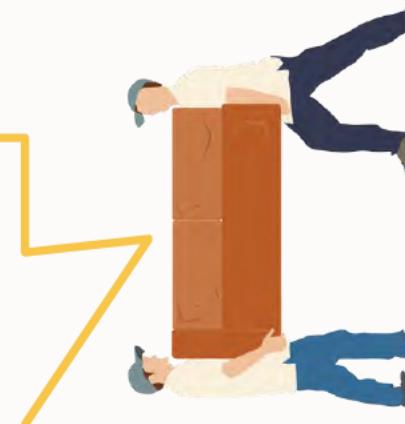
“Wir sind es gewohnt längere Wege vom Transporter zum Ziel zu haben.”

- Paketzusteller während Begehung / Gespräch

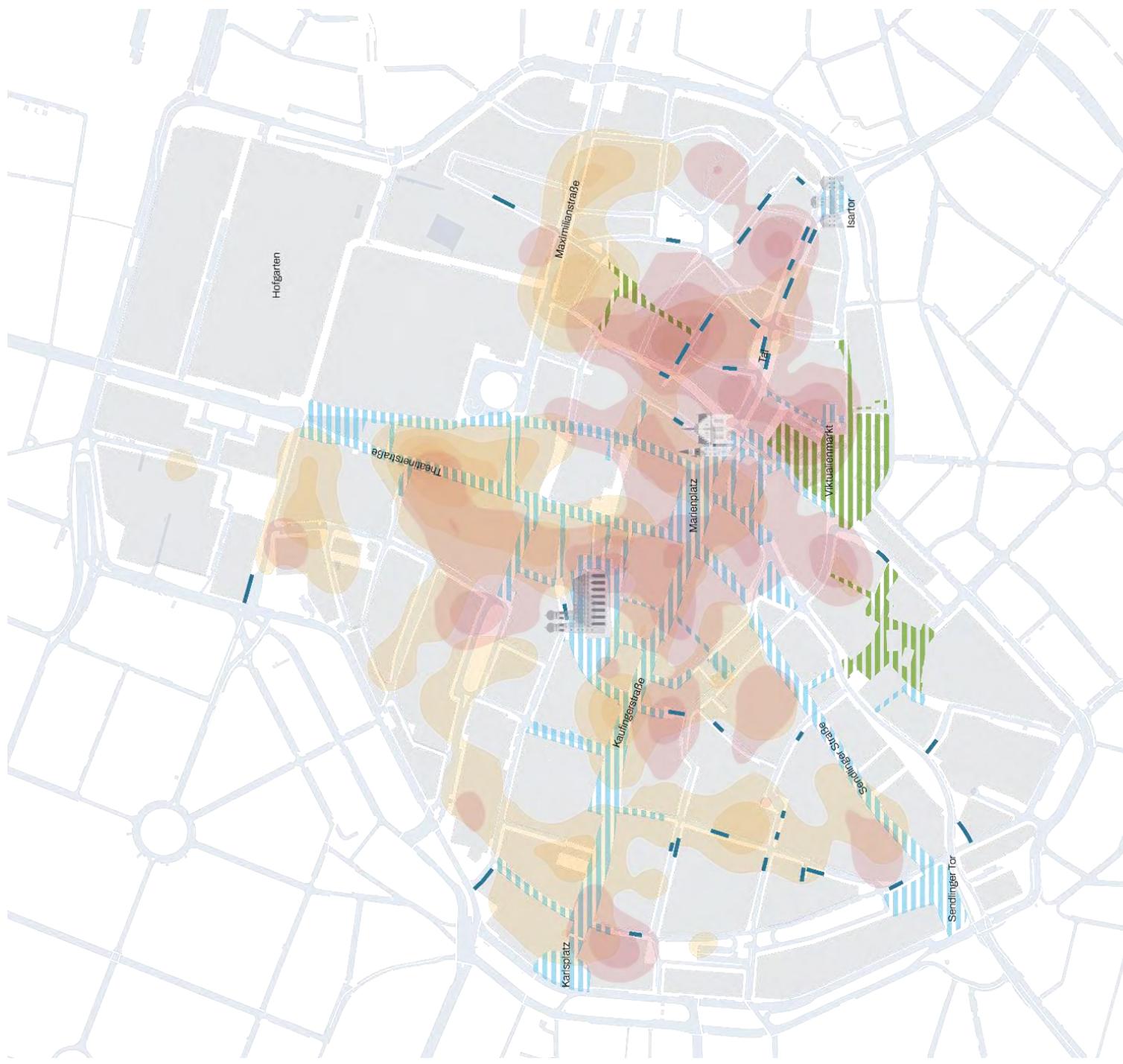


“Schwer das Ding!”

- Auf der Stollbergstraße gehört.



Logistik in der Altstadt



Potentiale

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

Herausforderungen

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

Analysekarte Logistik

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

Logistik in der Altstadt: Handlungsbaukasten

1 Optimierung der Lieferzeiten

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



4 Konzepte für Fahrradlogistik

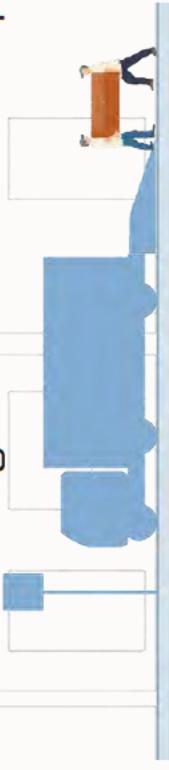
Förderung von Lösungen für den Transport per Fahrrad:
Schaffung von Ladezonen, verlängerte Lieferzeiten,
Förderprogramme für Betriebe, die auf Fahrradlogistik umsteigen.



2 Zusätzliche Lade-/Flexzonen:

Liefern, Laden und Leisten (3L)

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



5

Handwerkerhubs

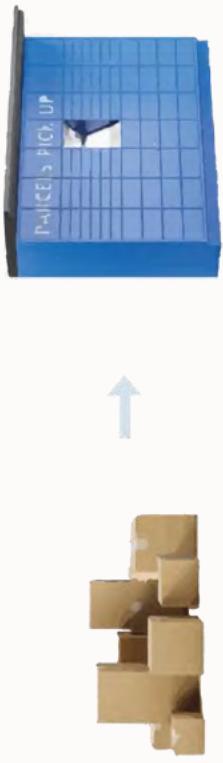
Einrichtung von zentralen Hubs für Handwerksbetriebe zur besseren Erreichbarkeit und Organisation.



6

Optimierung von Paketstationen

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



3

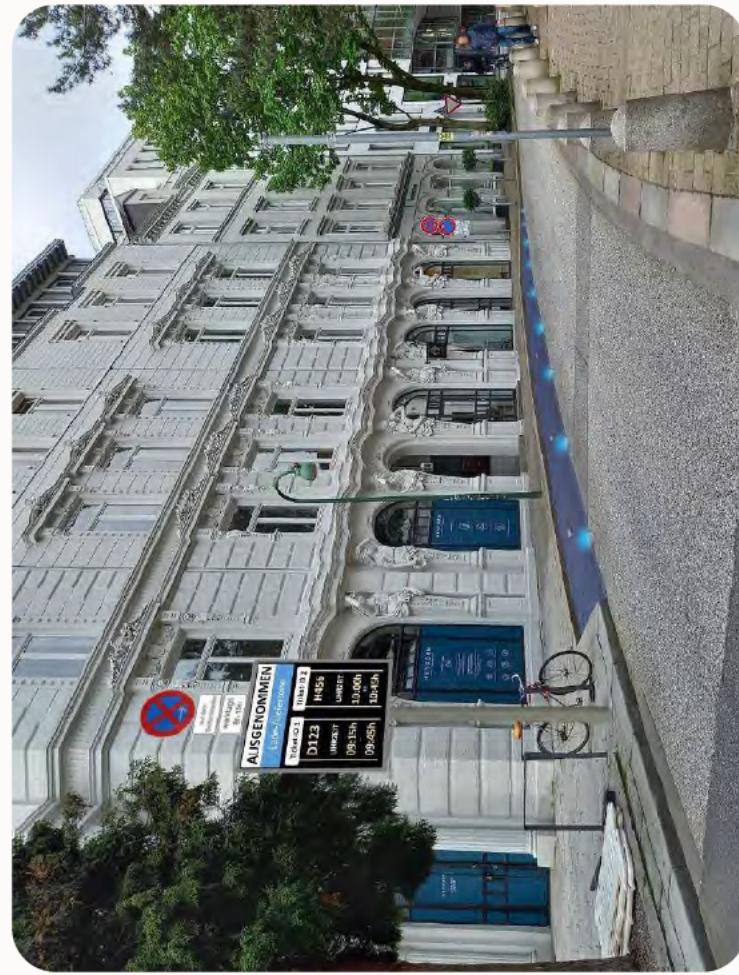
Last-Mile-Logistik und Konzepte für kleinere Fahrzeuge

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



Altstadt für Waren und Güter : Best Practices

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



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

Anlieferzone auf Gehweg in Basel →

Zürich:

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



Quelle: © Anne Gaertner/Niwwel

Last Mile Konzepte: ↑

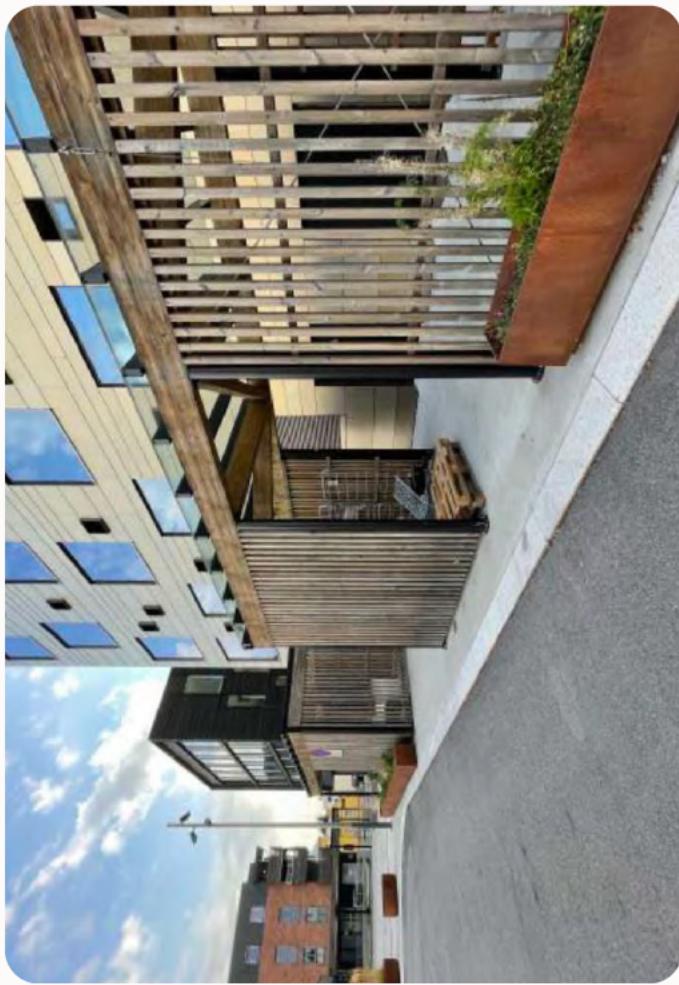
An den Smarten Anlieferzonen könnten Last-Mile-Trolleys verliehen werden. Ziel ist es, den lärm durch diese Fahrzeuge zu reduzieren - z.B. durch weiche Räder. Hierfür braucht es ggf. ein überdachtes und abgeschlossenes „Folley“, um die Fahrzeuge zu schützen.



Altstadt für alle - München

MoveRegionM

Logistik-Pavillon in Porsgrunn (NO): ↓
In der Altstadt gibt es zahlreiche Anlieferbedarfe die aufgrund der Enge der Bestandsquartiere nur im öffentlichen Raum abgebildet werden können. Im norwegischen Porsgrunn wurde vor einem Hotel ein extra Pavillon errichtet um dem Bedarf entgegenzukommen und stadtverträglich zu gestalten.

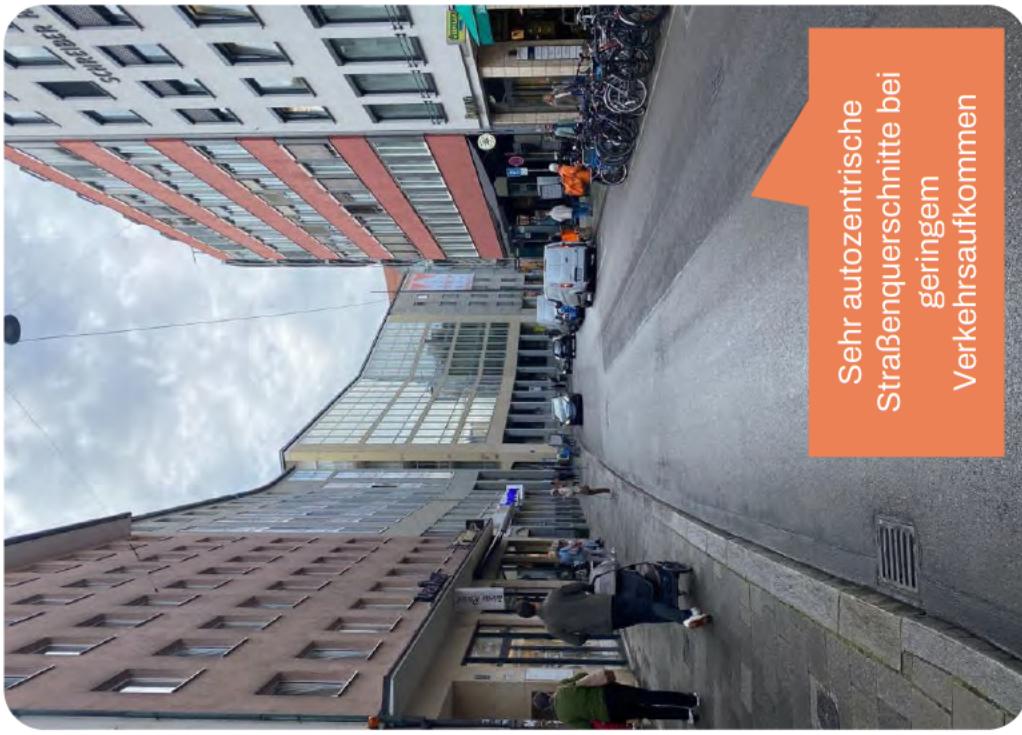


Altstadt mit dem Auto

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



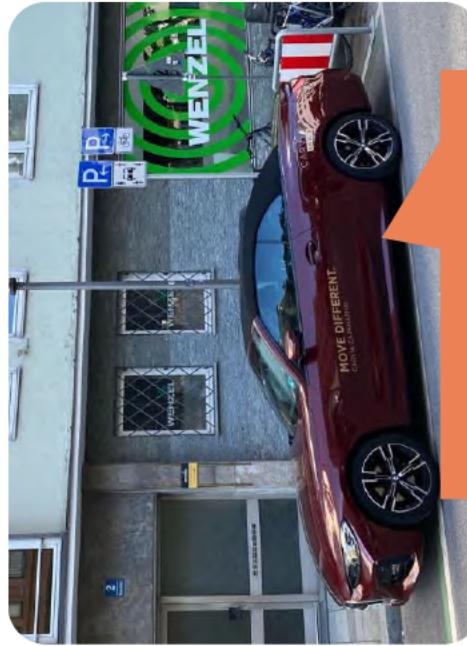
Hohe Geschwindigkeiten und Verkehrsvolumen entlang des Altstadtrings



Sehr autozentrische Straßenquerschnitte bei geringem Verkehrsaufkommen



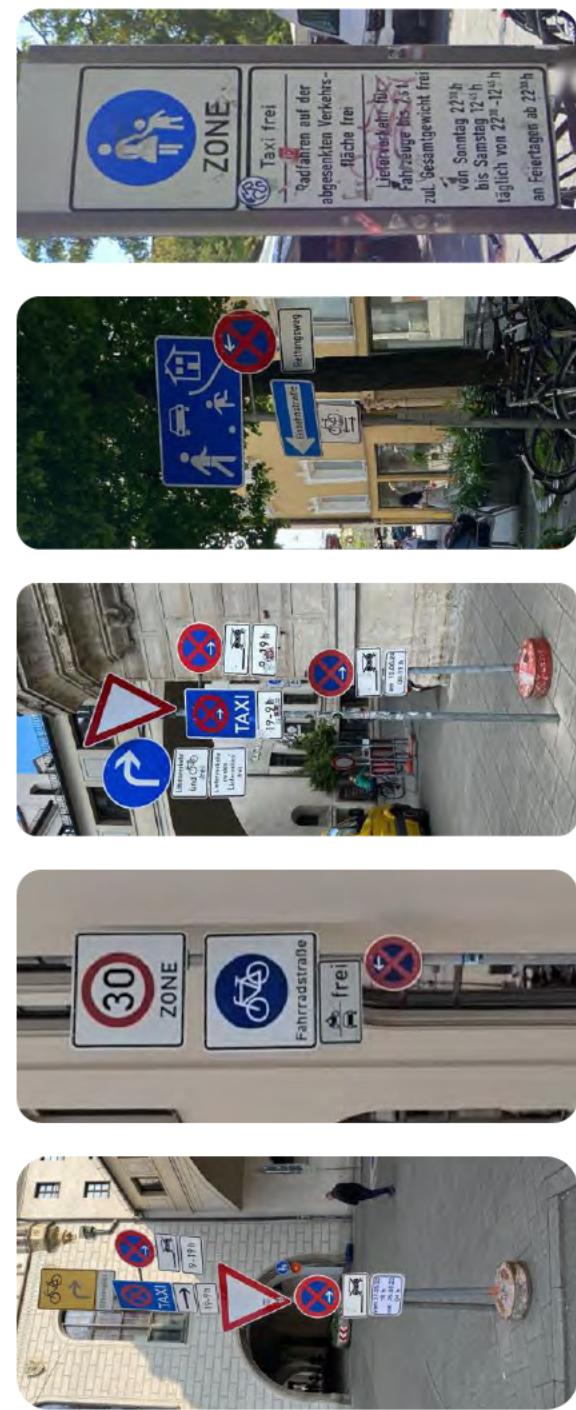
Durch den Färbergraben kann heute noch durch die gesamte Altstadt vom Altstadtmarkt zum Virktuinenmarkt gefahren werden



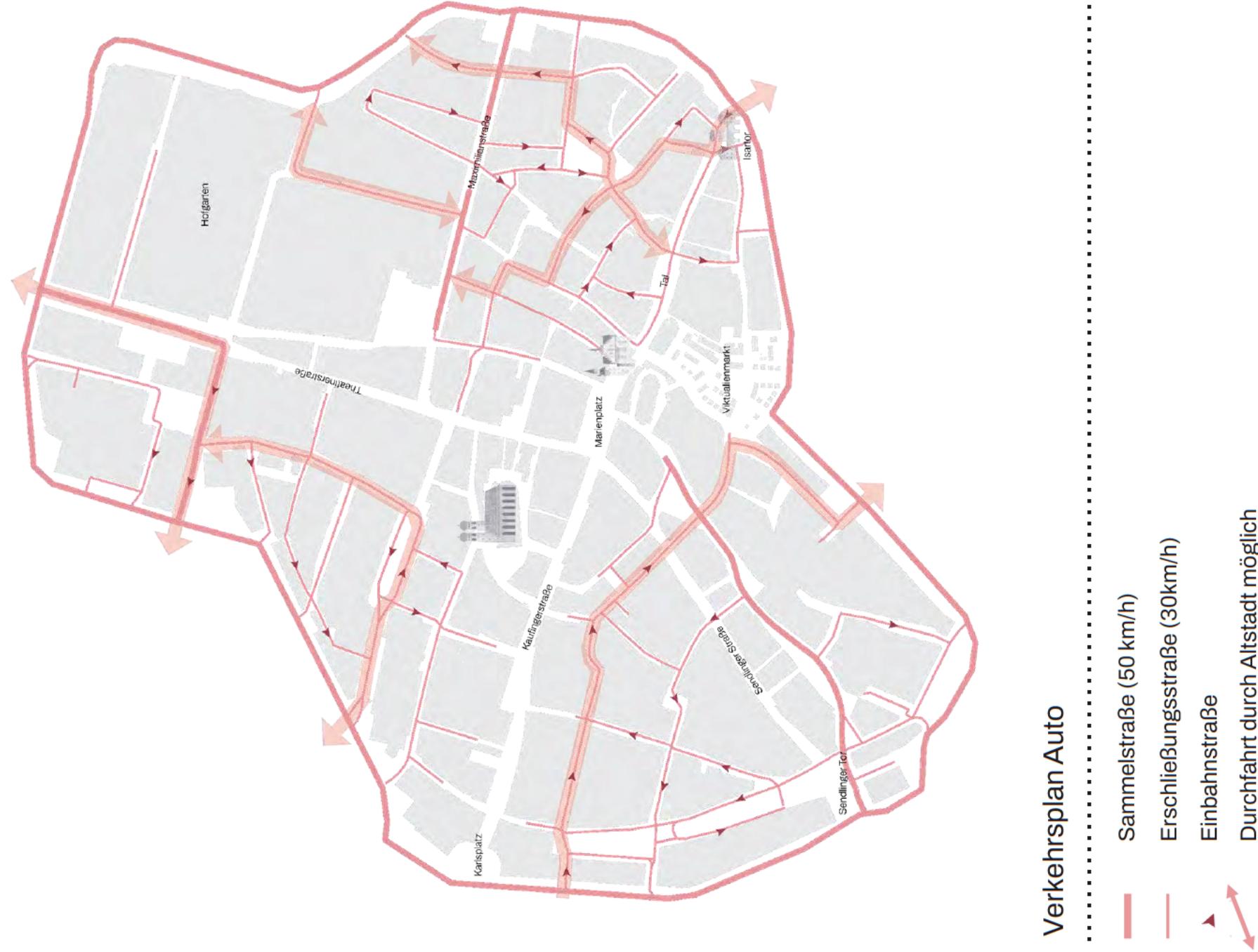
Car-Sharing Flotte wenig alltagstauglich, mit viel PS und Platzbedarf

Autofahren in der Altstadt

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



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



Autofahren in der Altstadt

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

- Bei durchgeführten Stichprobenzählungen im Oktober waren einzig in der Blumenstraße und am Isartor der MIV die größte Nutzergruppe
- In allen anderen Straßen wurden mehr Radfahr*innen oder Fußgänger*innen pro Stunde gezählt

- Private PKWs dominieren die Straßen - in einzelnen Straßen übernehmen aber auch Lieferfahrzeuge und Taxis bereits bis zu einem Viertel oder einen noch höheren Anteils des motorisierten Verkehrs (Bsp. Tal oder Oberanger)

- In einer durchgeführten Befragung des Referat für Stadtplanung und Bauordnung zu Nutzungsmustern öffentlicher Räume in der Altstadt (n= 200) wurde nach dem genutzten Verkehrsmittel gefragt. Nur 6% der Bewohner*innen der Altstadt benutzen das Auto täglich.

6%

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



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



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

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

Autofahren in der Altstadt

Hinweise aus dem Beteiligungsprozess

Hinweise aus der Bevölkerung

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

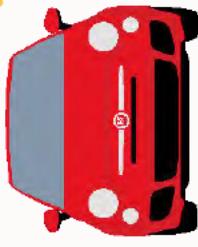
Hinweise von Fach- und Interessenvertreter*innen

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

Hinweise aus dem Bürgerpanel

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

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



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



“**Autos raus!**”
- Forderung aus der Bevölkerung

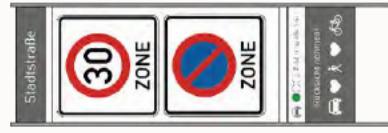


“Wir sind gegen eine generelle Zufahrtsbeschränkung und fordern, dass die notwendige Erreichbarkeit mit dem Auto weiterhin gewährleistet wird!” - Forderung aus der Bevölkerung



Altstadt mit dem Auto: Handlungsbaukasten

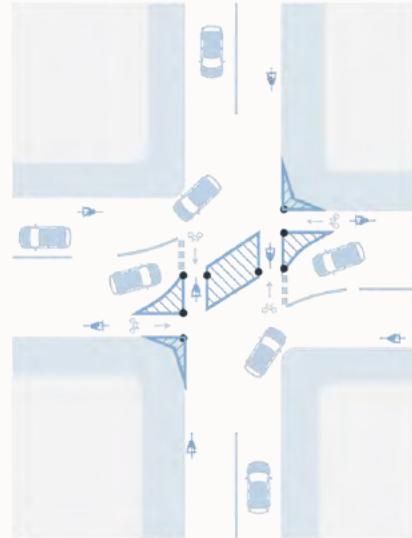
1 Reduktion der Straßentypen, Vereinfachung des Beschilderungskonzepts



2 Anpassung des Verkehrskonzepts



3 Schaffung von modalen Filtern



Zielbild: Altstadt mit dem Auto

Synthesekarte

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

Altstadt mit dem Auto: Handlungsbaukasten 1/3

A. Fußgängerzone

Fußgängerzone	
	ZONE
Lieferverkehr bis 7,5 t von 22 - 10:15 h frei	
	frei von 20-12 h 14-16 h
	frei von 22 - 10 h 14-16 h
	Rücksicht nehmen!
	??
	??
	??

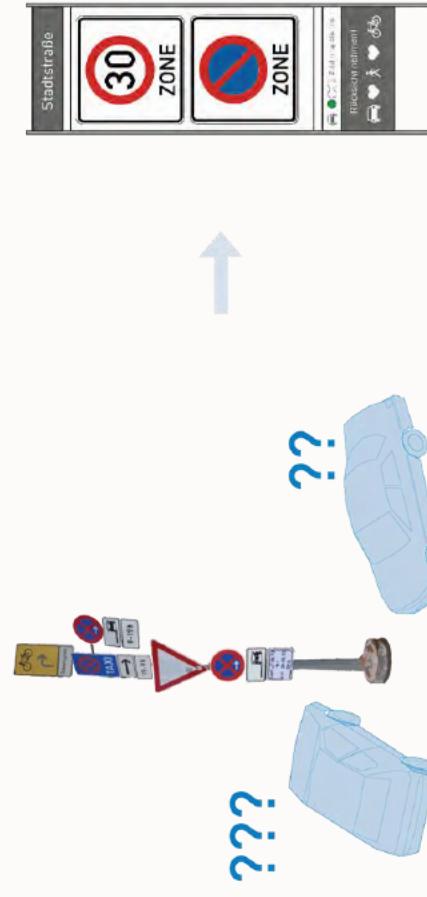
Reduktion der Straßentypen, Vereinfachung des Beschilderungskonzepts

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

A. Fußgängerzonen

A. Fußgängerzone + (Kommunaltrasse)

A. Altstadtzone



B. Fußgängerzone + (Kommunaltrasse)

Fußgängerzone	
	ZONE
Taxi und Linienverkehr frei Lieferverkehr bis 7,5 t von 22 - 10:15 h frei	
	frei von 20-12 h 14-16 h
	frei von 22 - 10 h 14-16 h
	Rücksicht nehmen!
	??
	??
	??

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

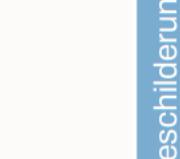
C. Altstadtzone

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

Option 1	Altstadtzone
Schild 1:	<ul style="list-style-type: none"> Definition einer Regalgeschwindigkeit von 20 km/h oder Schrittgeschwindigkeit Halteverbotszone - Be- und Entladen für alle erlaubt (max. 3 Minuten) Definition wer Parken darf: Nur Besitzer*innen einer Ausnahmegenehmigung

- Schild 2:
- Ausschluss von allen motorisierten Fahrzeugen
 - Anlieger frei

Altstadtzone
   <p>Parken mit Ausnahmegenehmigung in gekennzeichneten Flächen frei</p> <p>Rücksicht nehmen!</p> 

Altstadtzone
   <p>Parken mit Ausnahmegenehmigung in gekennzeichneten Flächen frei</p> <p>Rücksicht nehmen!</p> 

Die exakte Beschilderung wird aktuell noch geprüft.

Die Beschilderungen wurden anhand verschiedener Varianten erarbeitet.

Altstadt mit dem Auto: Handlungsbaukasten 2/3

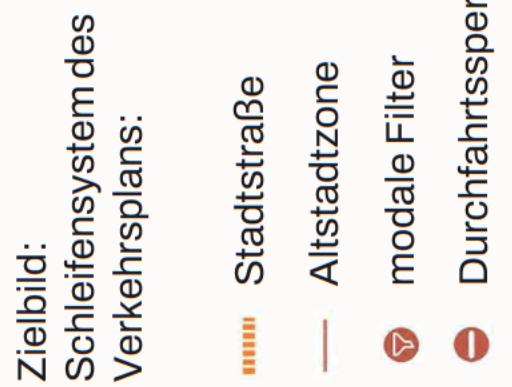
2 Anpassung des Verkehrsplans / Schleifensystem

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

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

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

- Anlieger frei - Be- und Entladen für alle erlaubt (max. 3 Minuten)
 - Erreichbarkeit mit dem Auto gewährleisten
 - Nachhaltigen Verkehr fördern durch modale Filter
 - Schaffung besserer öffentlicher Räume durch Reduzierung des Autoverkehrs, des Verkehrsvolumens und der Zugangsmöglichkeiten für Autos
- Das Schleifensystem gilt nicht für den ÖPNV, Fuß- und Radverkehr und Taxi. Der Umweltverbund erhält dadurch einen erheblichen Vorteil. Eine Anpassung des Verkehrsplans sollte in den Sommermonaten während der Ferienzeit bei geringstem Verkehrsaufkommen eingeführt werden.



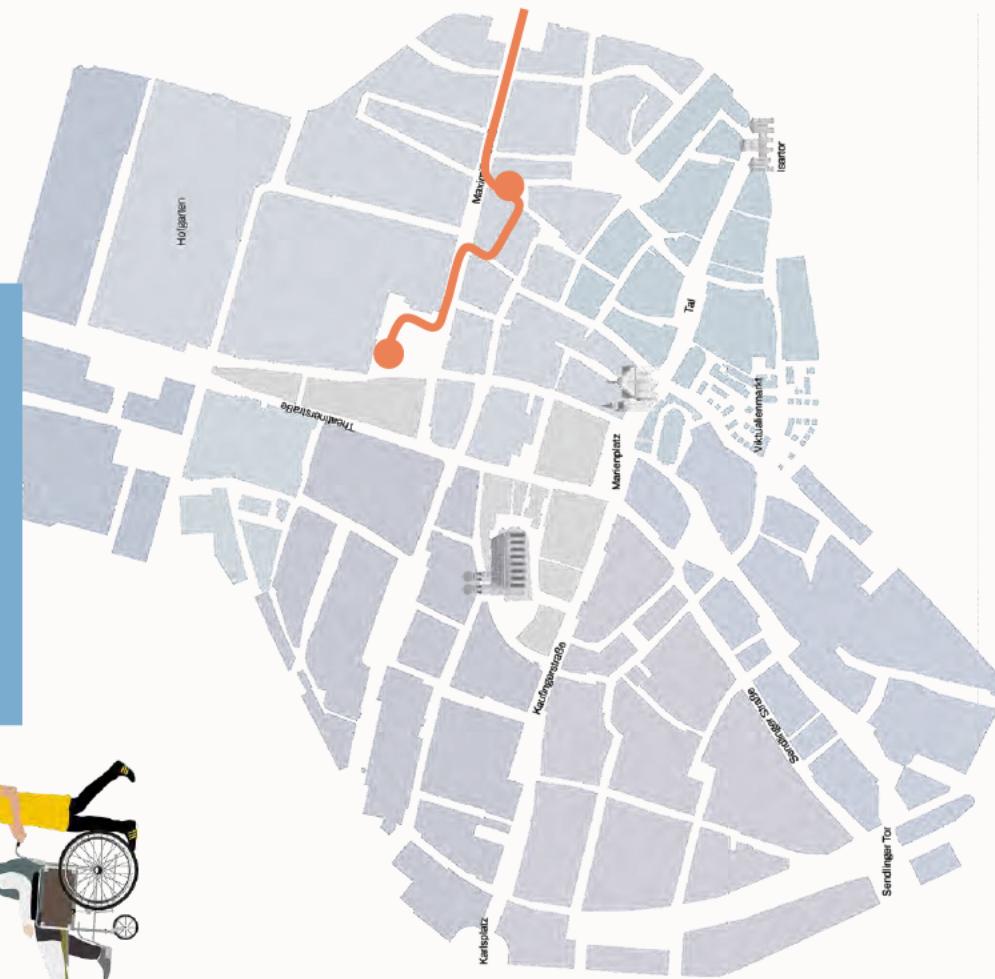
User Journeys mit neuem Schleifensystem

Fall I: Patient muss zum Arzt

Fall II: Belieferung von zwei Kunden

Fall III: Abholen eines Kunden

Ich bringe meinen Mann mit dem Auto zum Arzt am Kosttor und parke das Auto in der Operngarage.



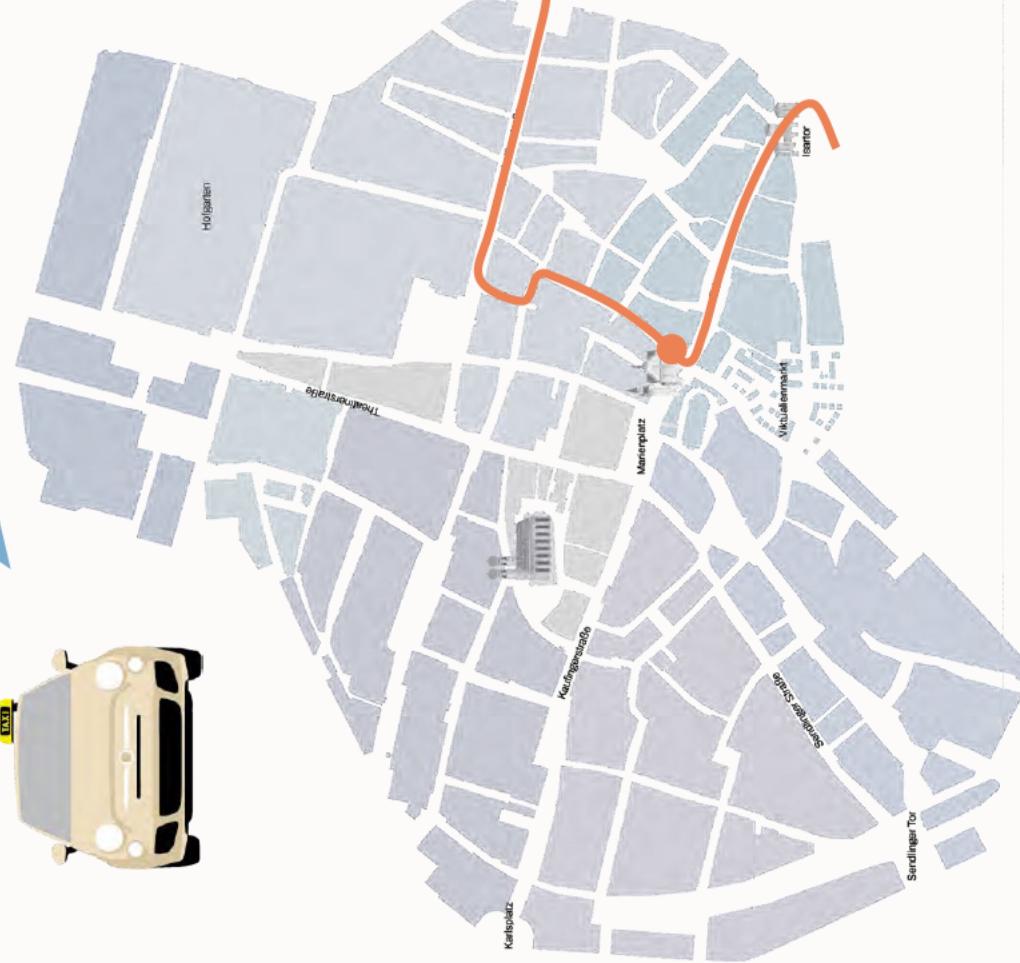
Die Persona ist eine Besucher*in, darf aber für ihr Anliegen in der Altstadtzone einfahren und für das Absetzen ihrer Begleitung 3min parken. Anschließend fährt sie in die nahegelegenen Parkgarage um zu parken.

Wir liefern morgens um 9 Uhr Pakete in die Sendlinger Straße und die Herzog-Wilhelm-Straße



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

Wir holen einen Kunden beim Marienplatz (Taxi Stand Sparkassenstraße) ab.



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

User Journeys mit neuem Schleifensystem

Fall IV: Besucher*innen

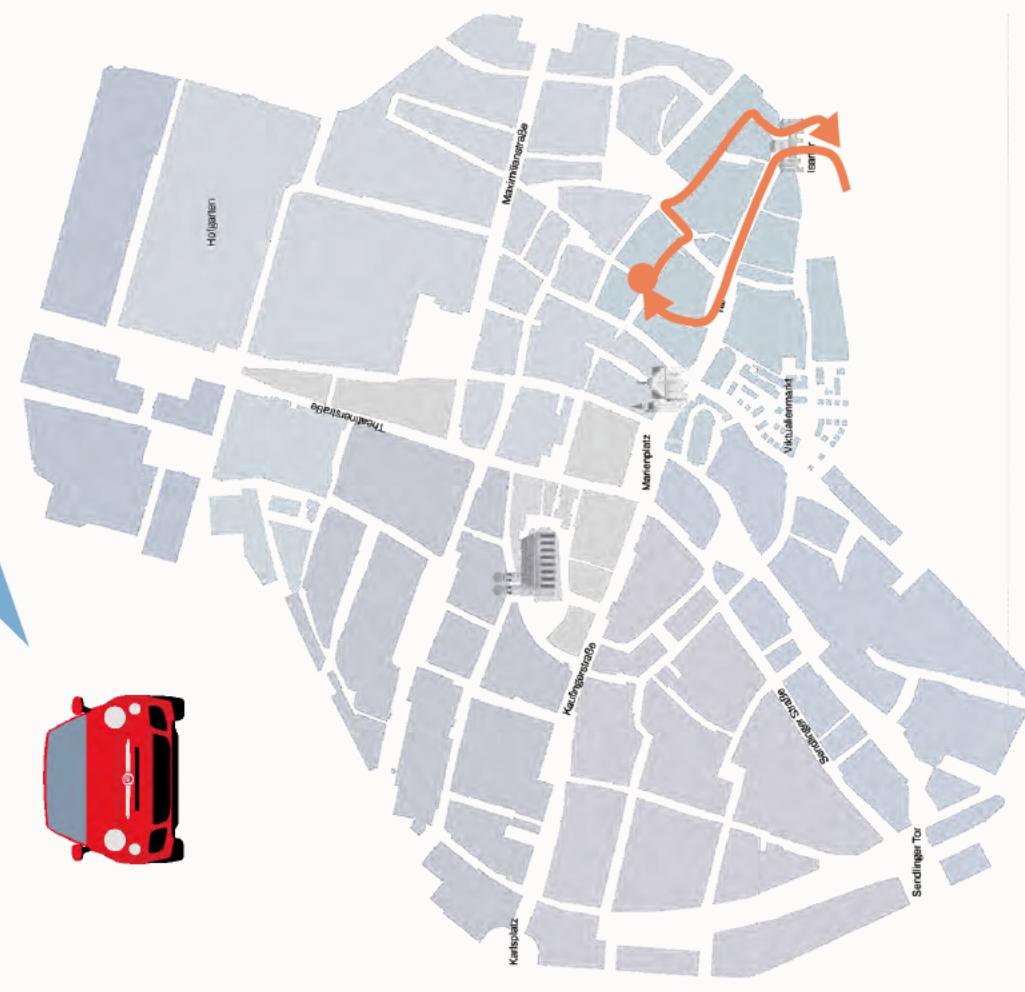
Wir fahren zum
Viktualienmarkt.



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

Fall V: Bewohner*innen

Ich wohne in der
Orlandostraße und fahre
zur Arbeit und wieder
nach Hause.



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

Fall VI: Shuttlebus-Nutzer*innen

Mit dem neuen Shuttlebus
kommen wir in der
Altstadt komfortabel von
A nach B.



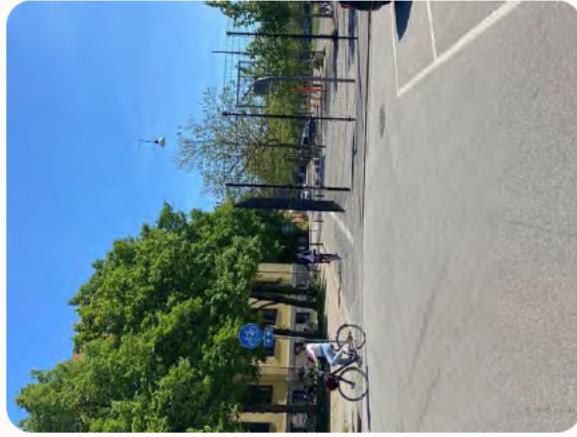
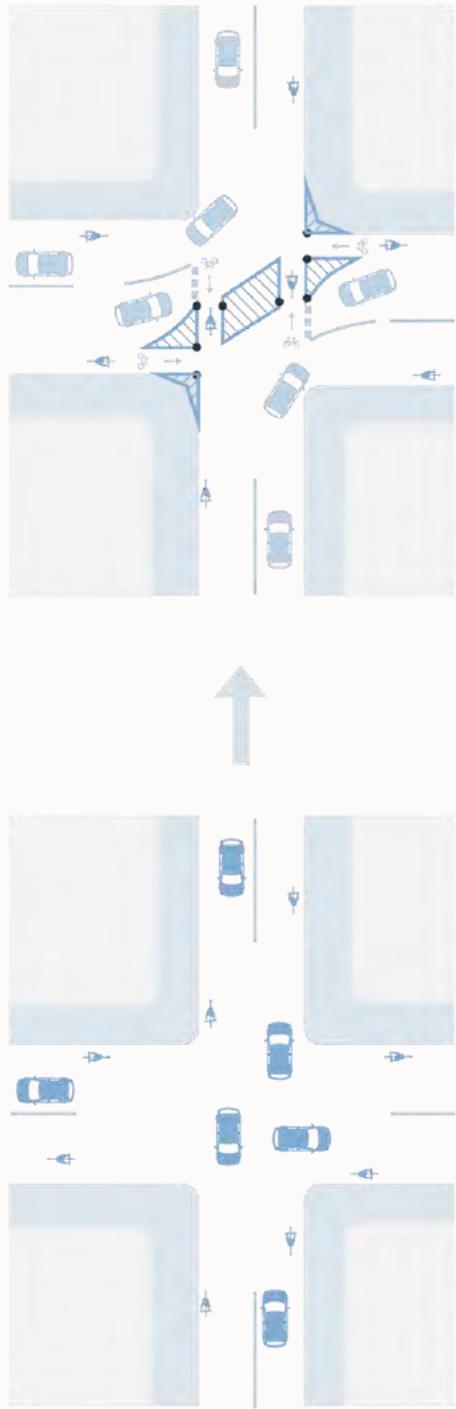
Für den ÖPNV (bspw. den aktuell laufenden Mikrobus) gilt das Schleifensystem nicht. Auch hier dürfen die einzelnen Viertel gekreuzt werden.

Altstadt mit dem Auto: Handlungsbaukasten 3/3

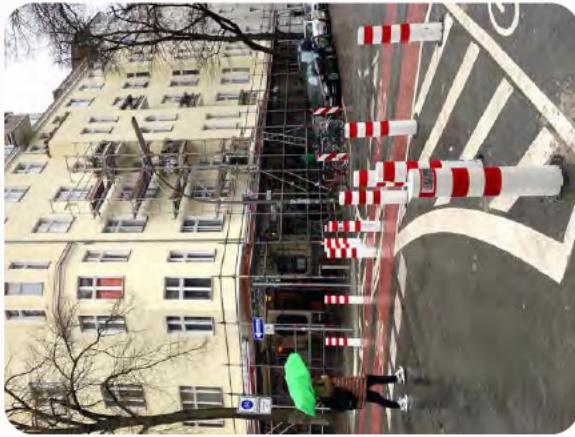
3

Schaffung von **modalen Filtern**

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



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



Physische Barriere (Poller, Schranken etc.)



Kameraüberwachung, Kennzeichenerkennung



Schwellen, Bodenmarkierung, Pflasterung ö. Ä

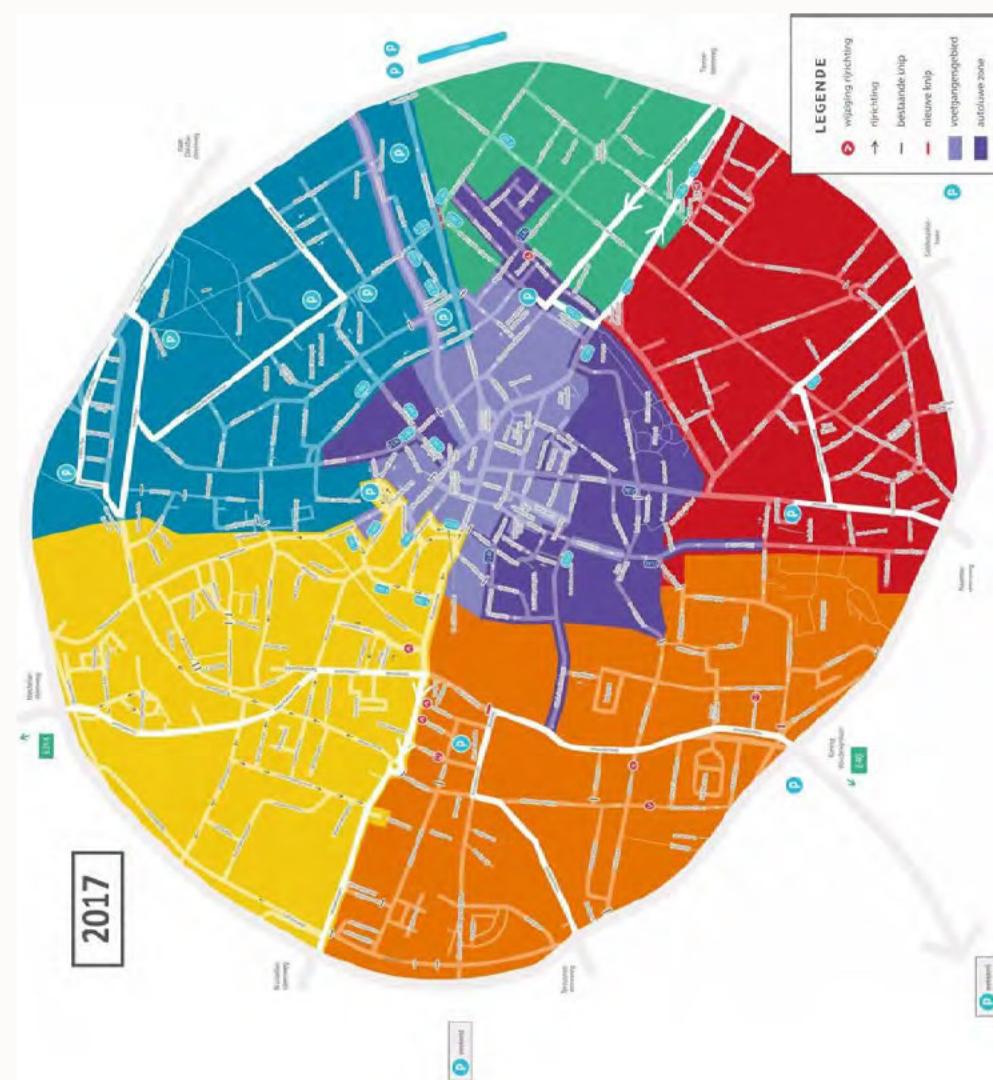


Verkehrsschild

Autofahren in der Altstadt: Best Practices

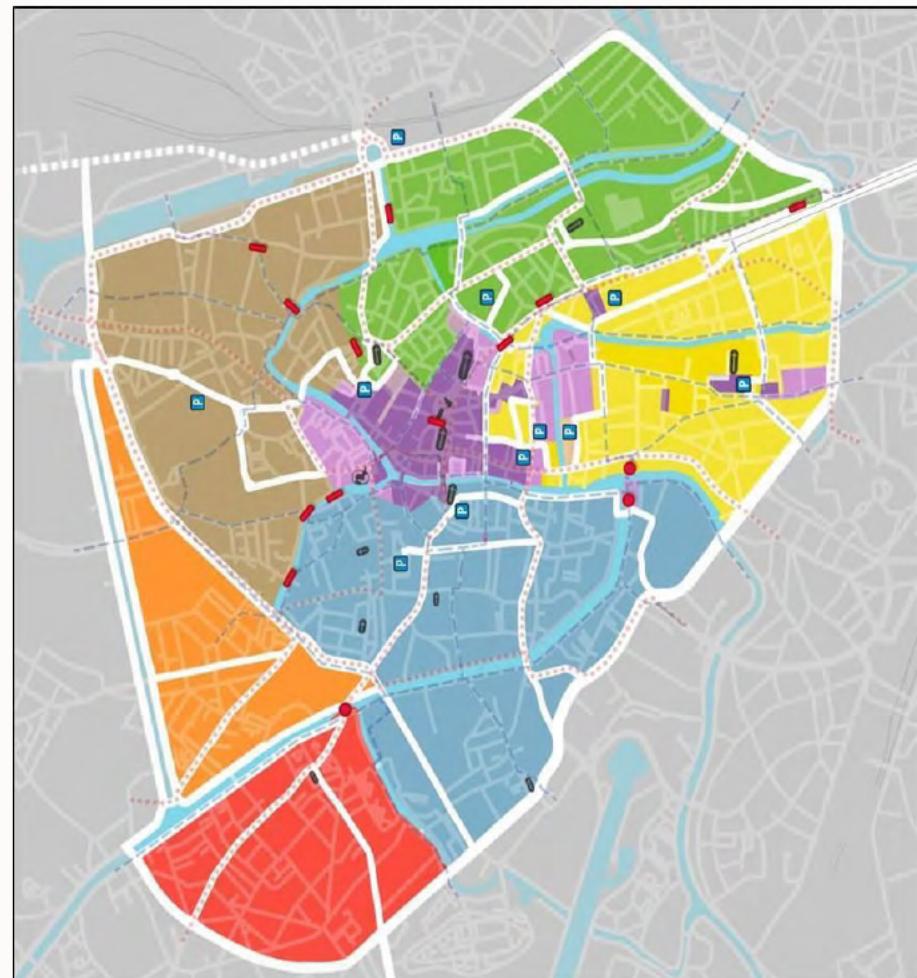
Verkehrsplan Gent:

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



Verkehrsplan in Leuven:

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



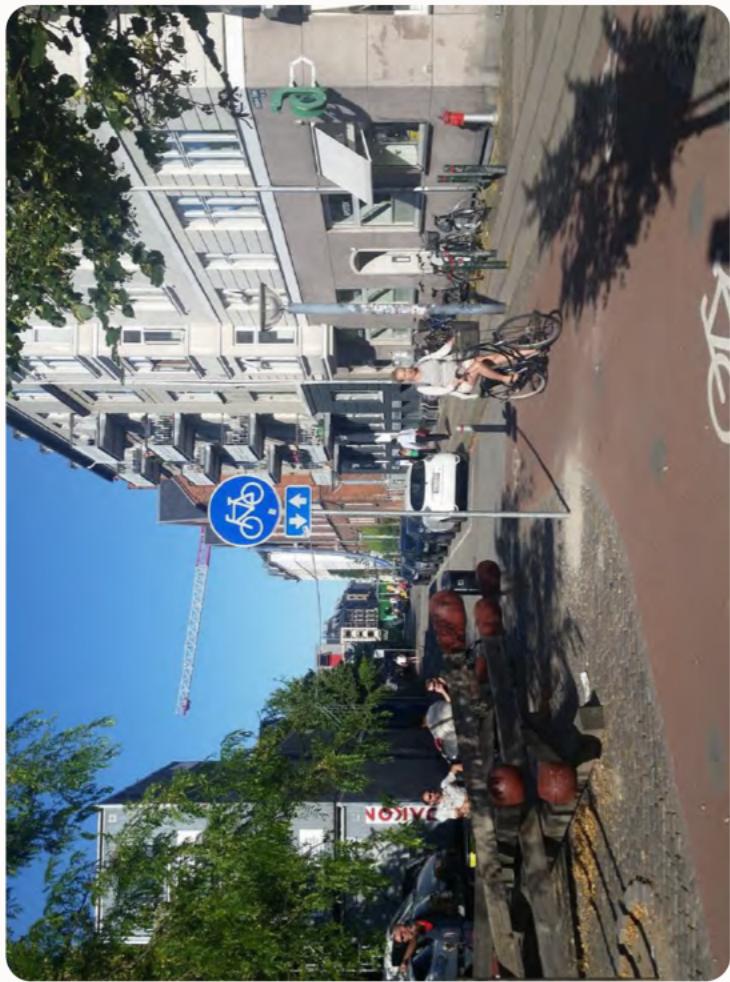
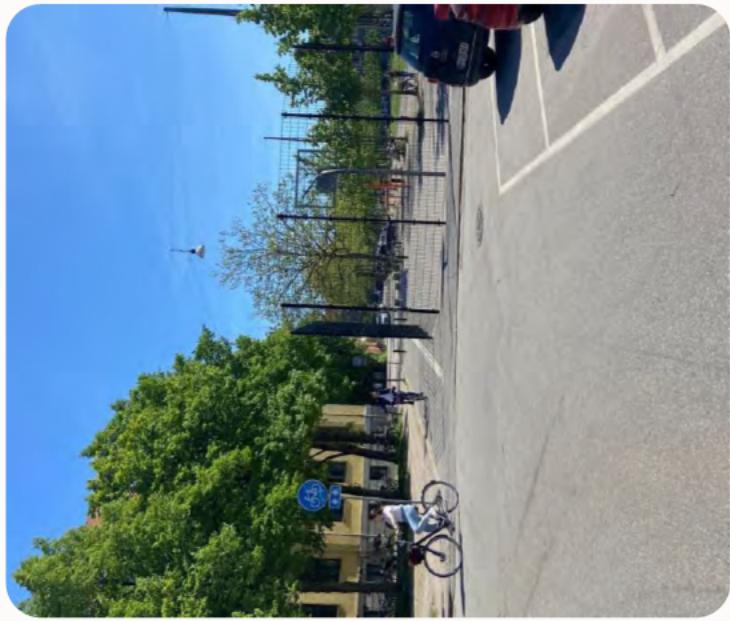
Flächenvergleich Altstadt München G vs Leuven



Autofahren in der Altstadt: Best Practices

Modaler Filter in Frederiksberg:

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

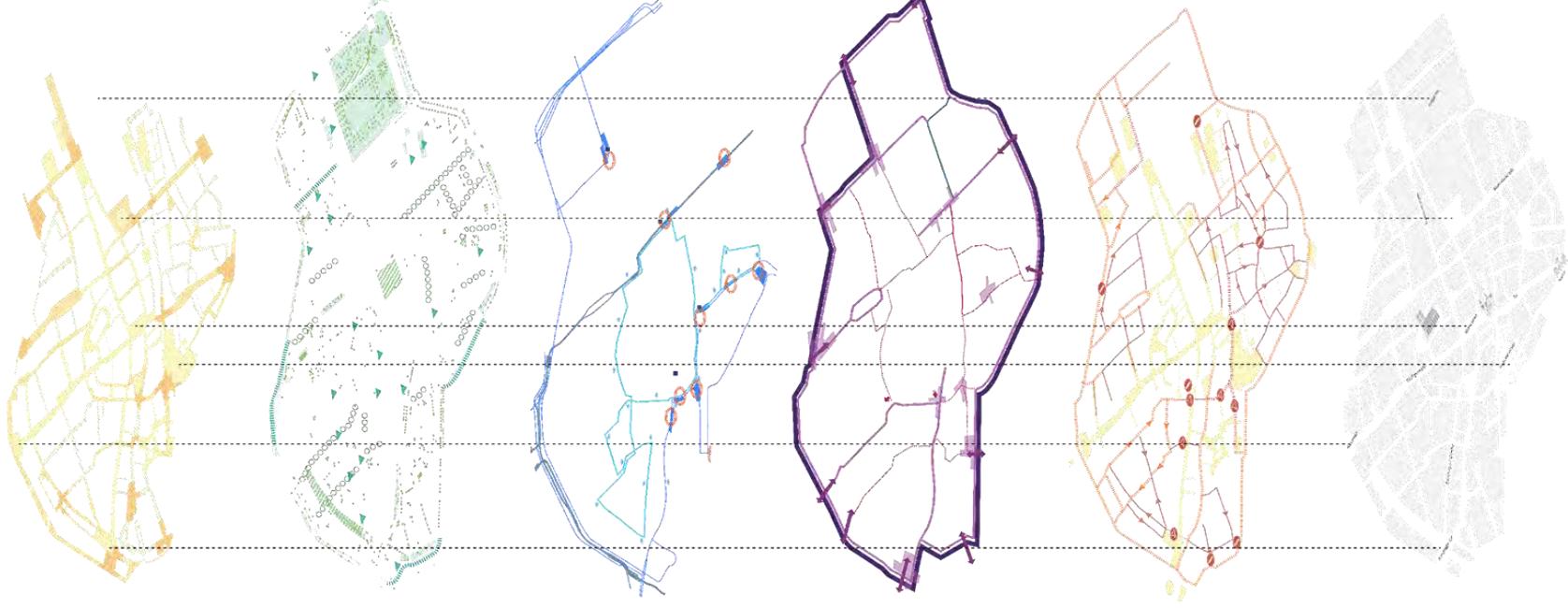


Modale Filter in Kopenhagen:

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



Überlagerung der Nutzungsansprüche

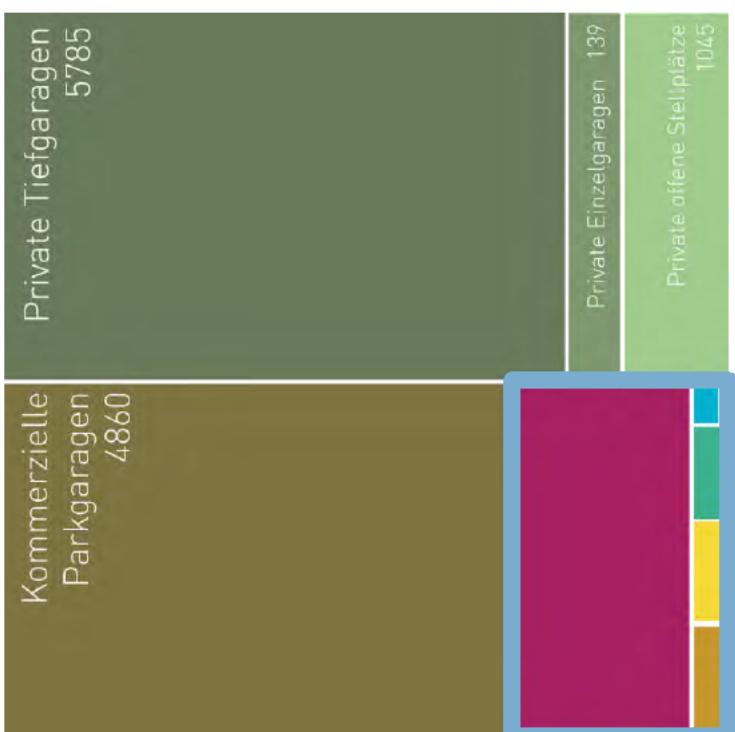


- Die drei Kapitel und Themenkomplexe Stadtleben für alle!, Öffentliche Räume für alle! und Mobilität für alle! haben gezeigt, wie vielseitig und teilweise divergierend die Nutzungssansprüche und Raumbedarfe sind
- Alle Maßnahmen des Handlungsbaukastens stehen vor der Herausforderungen von begrenztem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

Parken in der Altstadt

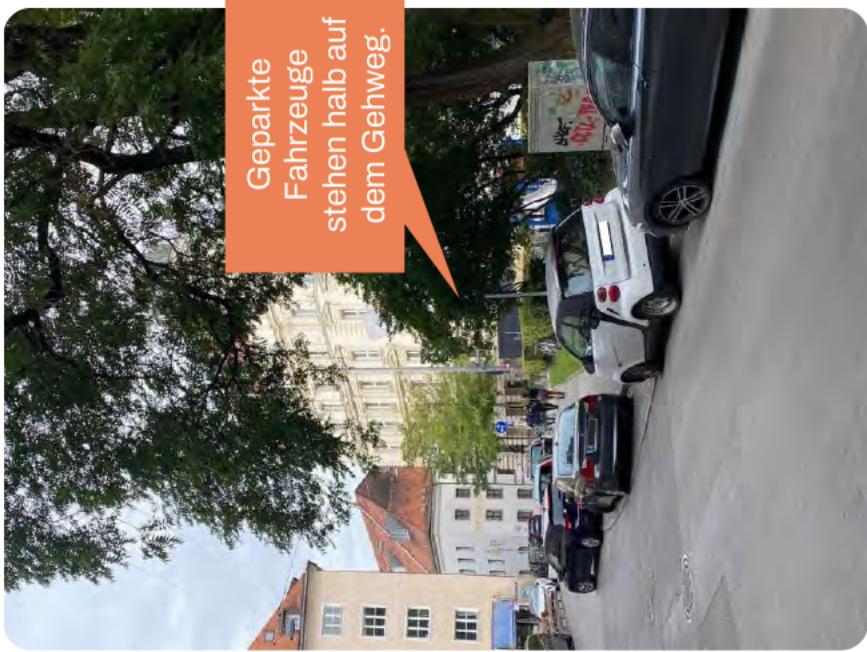
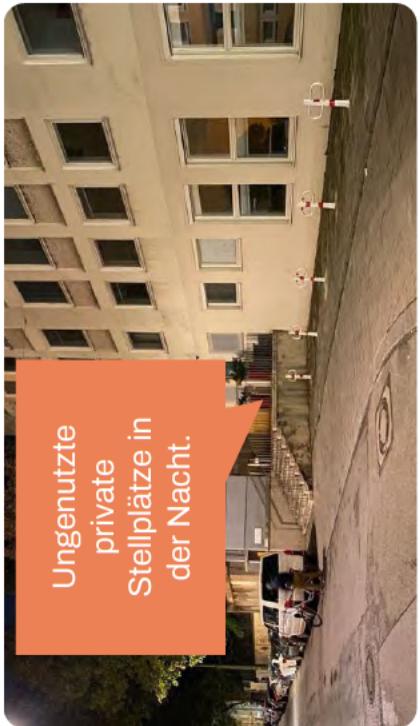
- Parkangebot gliedert sich in drei Typen:
 - Parken im öffentlichen Raum
 - Private Stellplätze (auf privatem Grund)
 - Kommerzielle Parkgaragen (öffentlich zugänglich)
- Im Folgenden wird zunächst die Angebotsseite und anschließend die Nachfrage für jeden Typ vorgestellt
- Insgesamt stehen 13.809 Parkplätze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

13.809
Parkplätze insgesamt



Parkplätze im
Straßenraum: 1.980

Private öffentliche Stellplätze: 10.455



Parken im öffentlichen Raum - Angebot

Blaue Zone

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

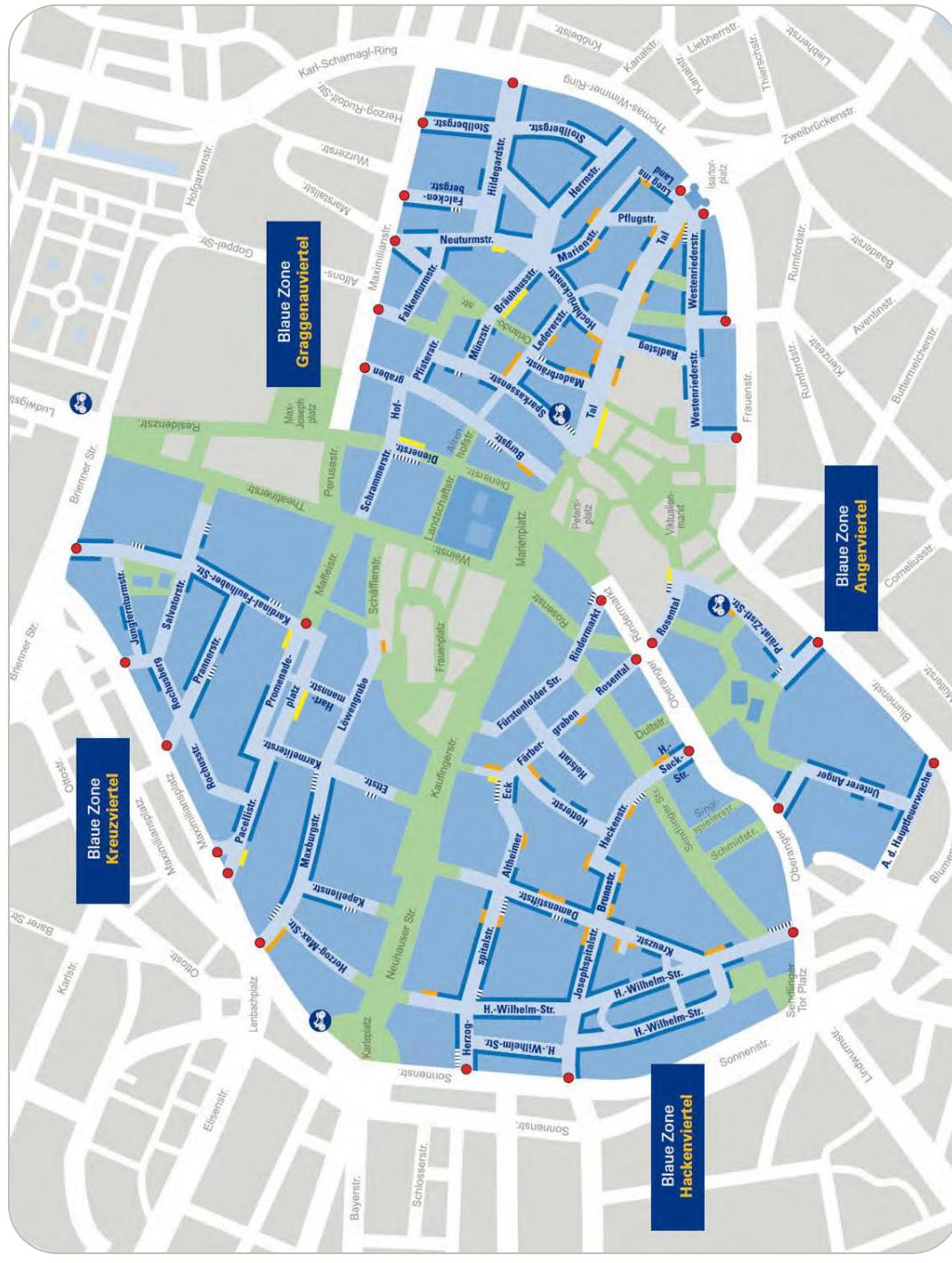
Parkregelungen:

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

Tempo-30-Zone

- In der Blauen Zone gilt Tempo 30

Übersichtskarte - Blaue Zone in der Altstadt



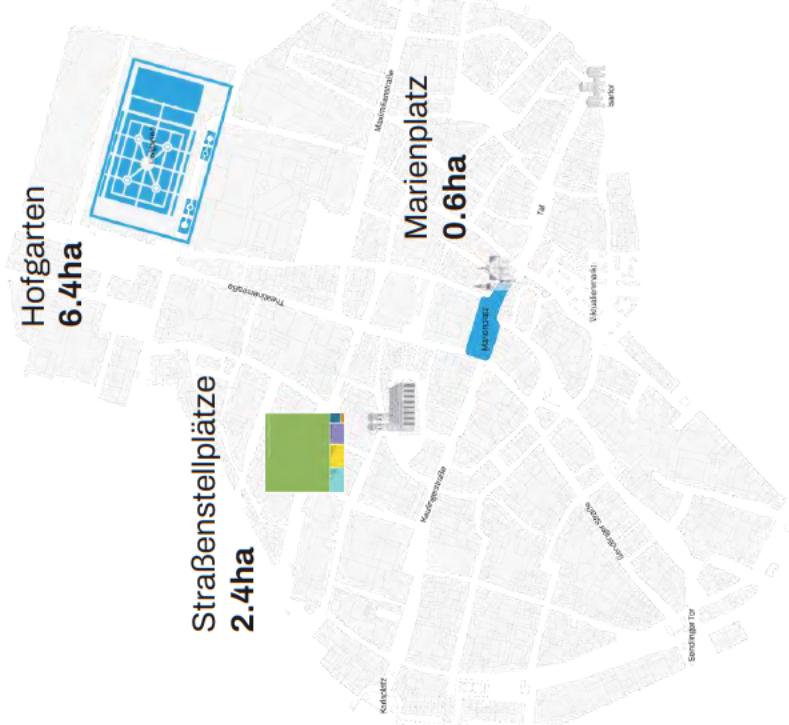
Quelle: Mobilitätsreferat, 2021

Parken im öffentlichen Raum - Angebot

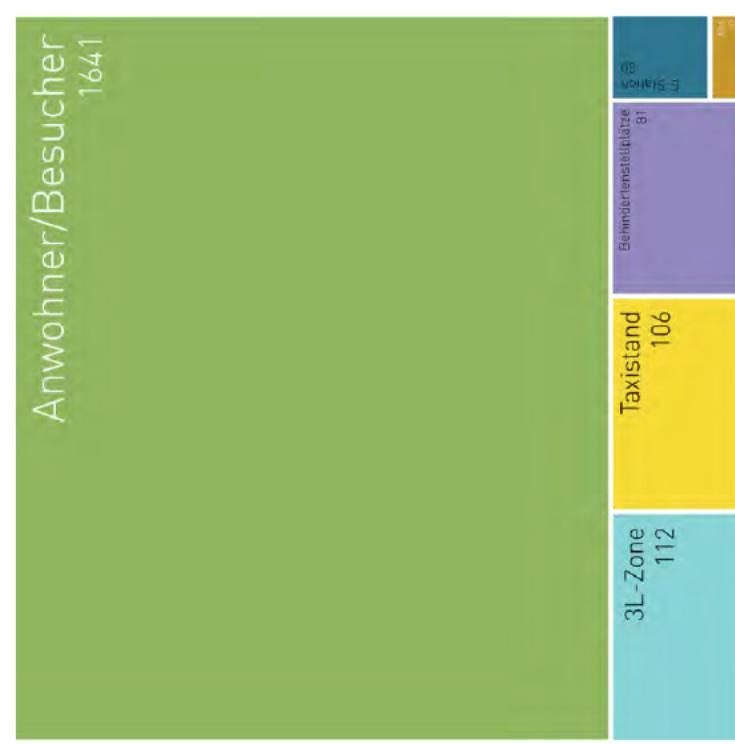
- Insgesamt stehen 1.980 Parkplätze im öffentlichen Raum zur Verfügung
- Starke saisonale Schwankungen durch Freischankflächen und Baustelleneinrichtungen
- Die Stellplätze stehen unterschiedlichen Nutzergruppen zur Verfügung. Die Karte rechts zeigt die Verteilung innerhalb der Altstadt
- Größtes Angebot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



Raumbedarf für Parken im öffentlichen Raum



Straßenstellplätze nach Nutzergruppen



Parken im öffentlichen Raum -

Nachfrage

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

1.083 Ausnahmegenehmigungen für Anwohner*innen

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

12% der Anwohner*innen beantragen eine Ausnahmegenehmigung

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

Quelle: Mobilitätsreferat, 2024

Kosten in München

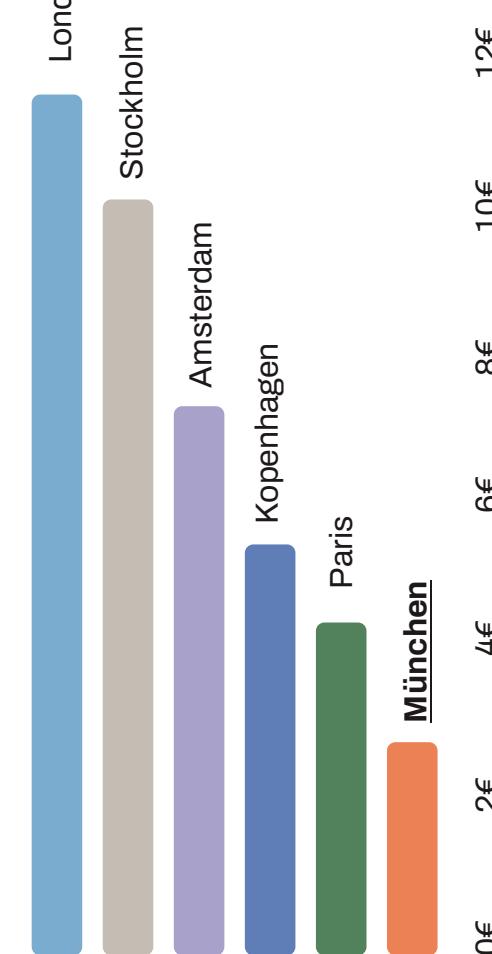
Kostenvergleich international

Gebühren Straßenstellplatz

- | | Kopenhagen | London |
|---|--|--|
| Altstadt für Anwohnende (Ausnahmegenehmigung) | 8-18 Uhr: 5,50€ pro Stunde
18-23 Uhr: 2,15€ pro Stunde
23-8 Uhr): 0,70€ pro Stunde
Samstag 17 Uhr bis Montag 8 Uhr frei | 102€ pro Jahr (nur, wenn kein privater Stellplatz verfügbar)
30€ pro Jahr für E-Fahrzeuge |
| Altstadt für Besuchende | 11,40€ pro Stunde (E-Autos & Hybrid:
5,70€)
20-8 Uhr frei | 2,50€ pro Stunde
23-8 Uhr frei |
| Stockholm | Anwohnerparken 95€ pro Monat (11x so wie viel wie in München!) | 10,30€ pro Stunde (Mo-Fr) |
| Amsterdam | 7,50€ pro Stunde (jeden Tag!) | |
| Paris | 4€ pro Stunde
20-8 Uhr frei | |

Die Preise hier sind aus dem Jahr 2023

Parkgebühren im Zentrum (pro Stunde)



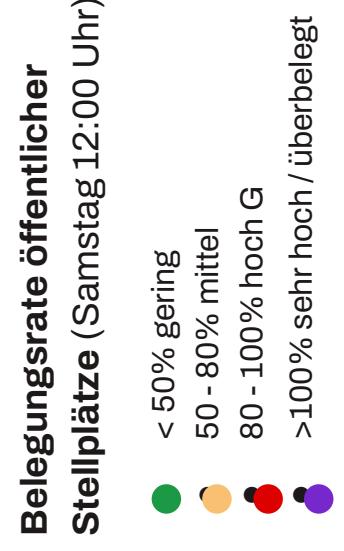
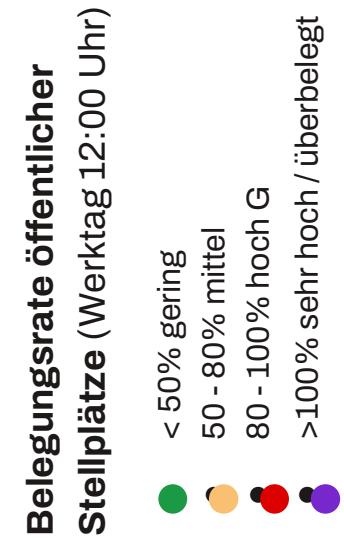
Quelle: picodi.com

Altstadt für alle - München

MoveRegionM

Parken im öffentlichen Raum - Nachfrage

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



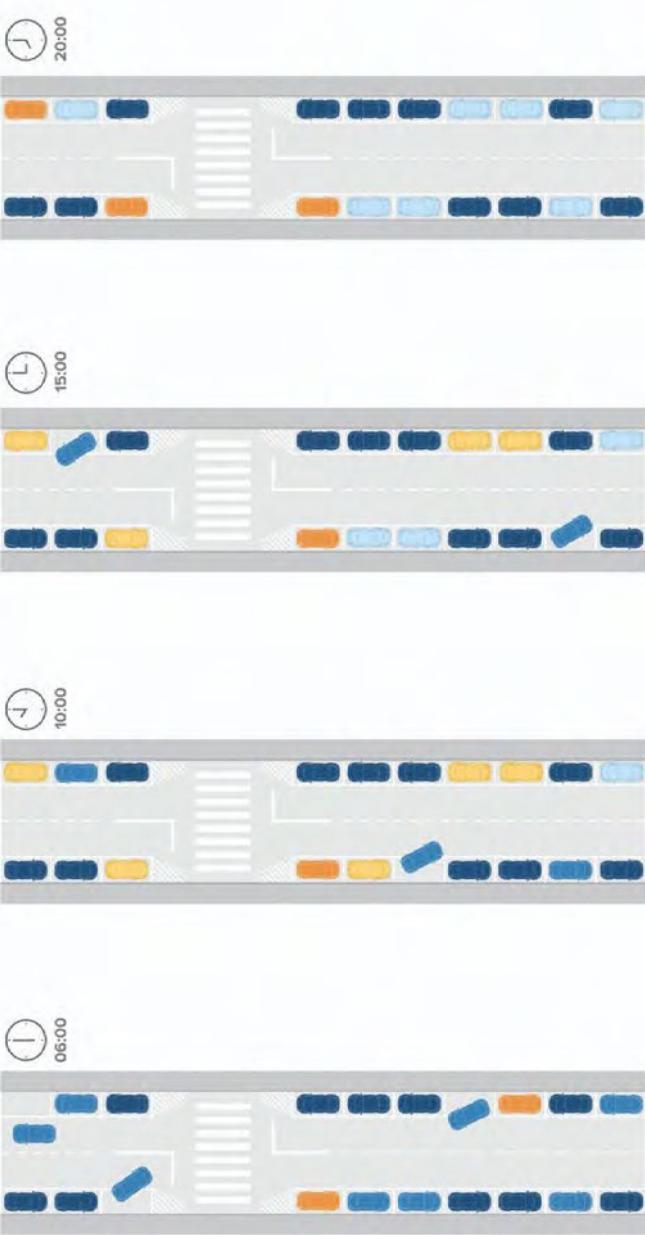
12 Uhr ist das Nachfragermaximum

Quelle: TransVer Parkraumerhebung im Auftrag der LHM München, 2016

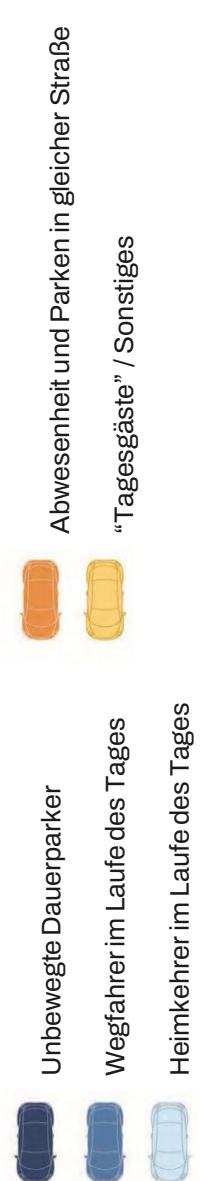
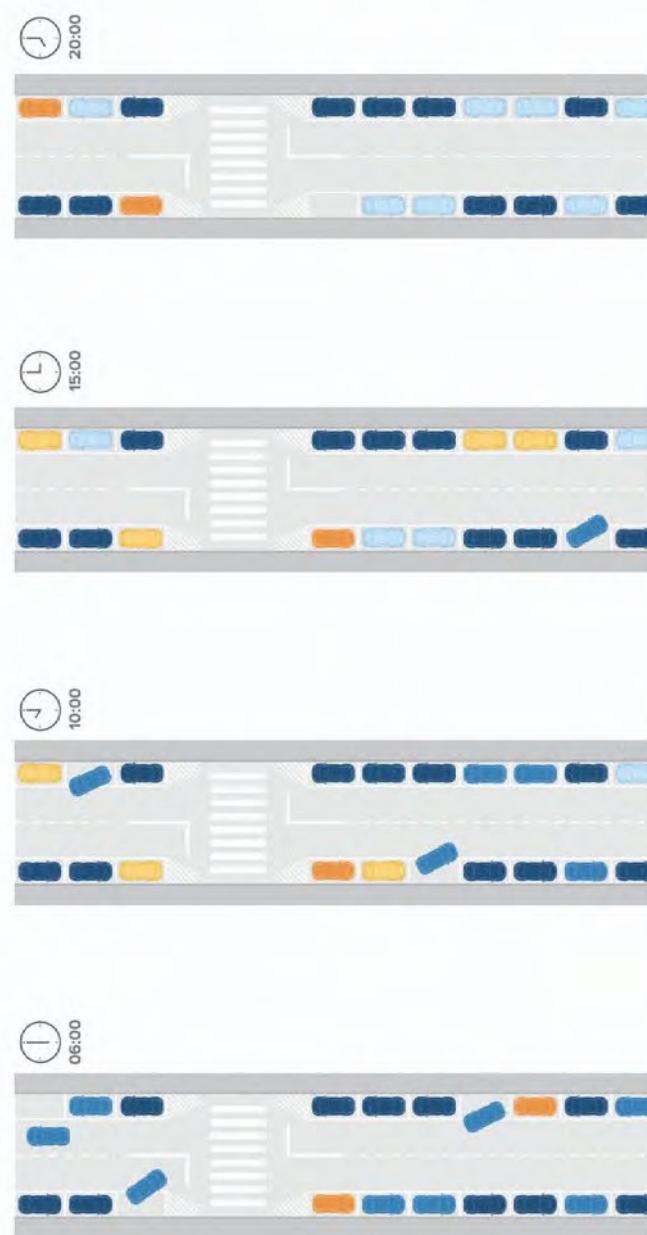
Parken im öffentlichen Raum - Nachfrage

- Bei der Parkraumerhebung von Fa. Schuh&Co. wurde erhoben, ob eine Ausnahmegenehmigung der Anwohner*innen zum Parken vorliegt - daher kann die aktive Nachfrage der Bewohner*innen nach Stellplätzen und Ortsveränderungen von abgestellten Fahrzeugen ermittelt werden
- Die nebenstehende Grafik zeigt vereinfacht eine Straße mit 20 Parkplätzen zu den vier erhobenen Zeitfenstern: 6, 10, 15 und 20:00 Uhr und deren Ortsveränderungen
- Rund die Hälfte der Fahrzeuge mit Ausnahmegenehmigung (ca. 350 Fahrzeuge) wurde am werktäglichen Erhebungstag nicht bewegt

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



Ortsveränderungen von Fahrzeugen mit Ausnahmegenehmigung an Samstagen



50% der Fahrzeuge werden binnen 24 Stunden nicht bewegt

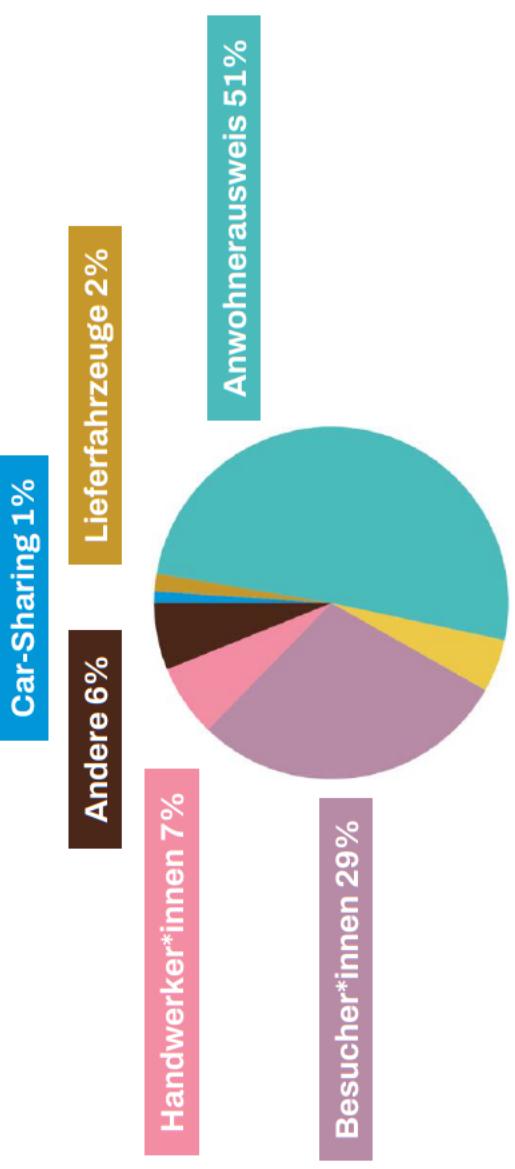
Quelle: Daten - TransVer Parkraumerhebung im Auftrag der LHM München, 2016, Grafik: Gehl

Parken im öffentlichen Raum -

Nachfrage

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

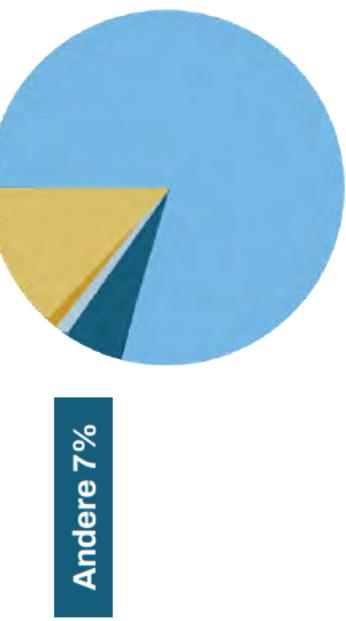
Nutzertypen



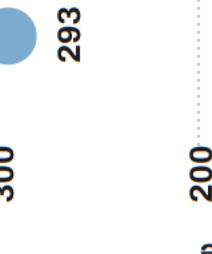
PKW 82%

Taxi 5%

Van 11%



PKW 82%



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

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

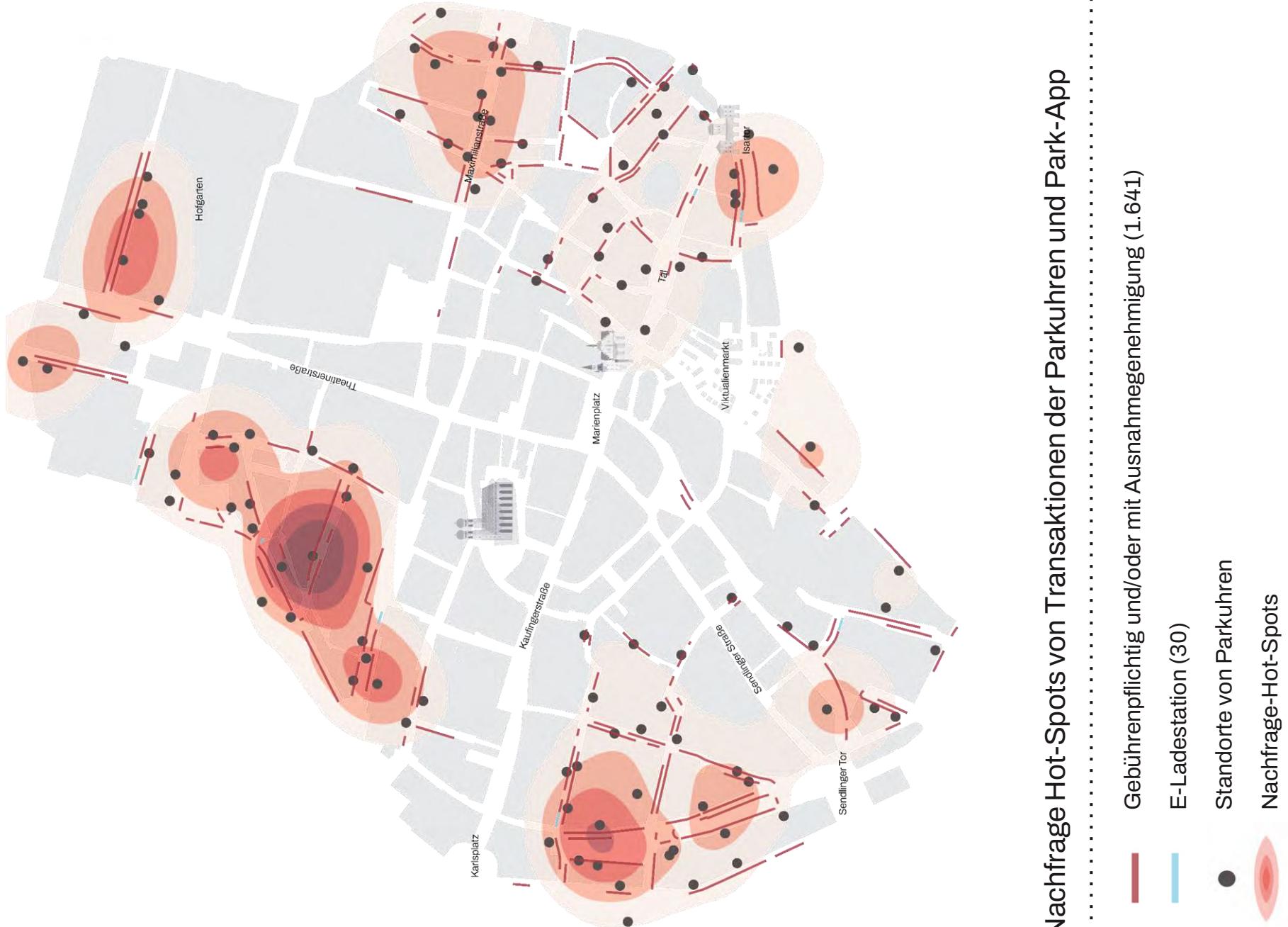
MoveRegioM

29% der Fahrzeuge im Straßenraum sind von Besucher*innen

Altstadt für alle - München

Parken im öffentlichen Raum - Nachfrage

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



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

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

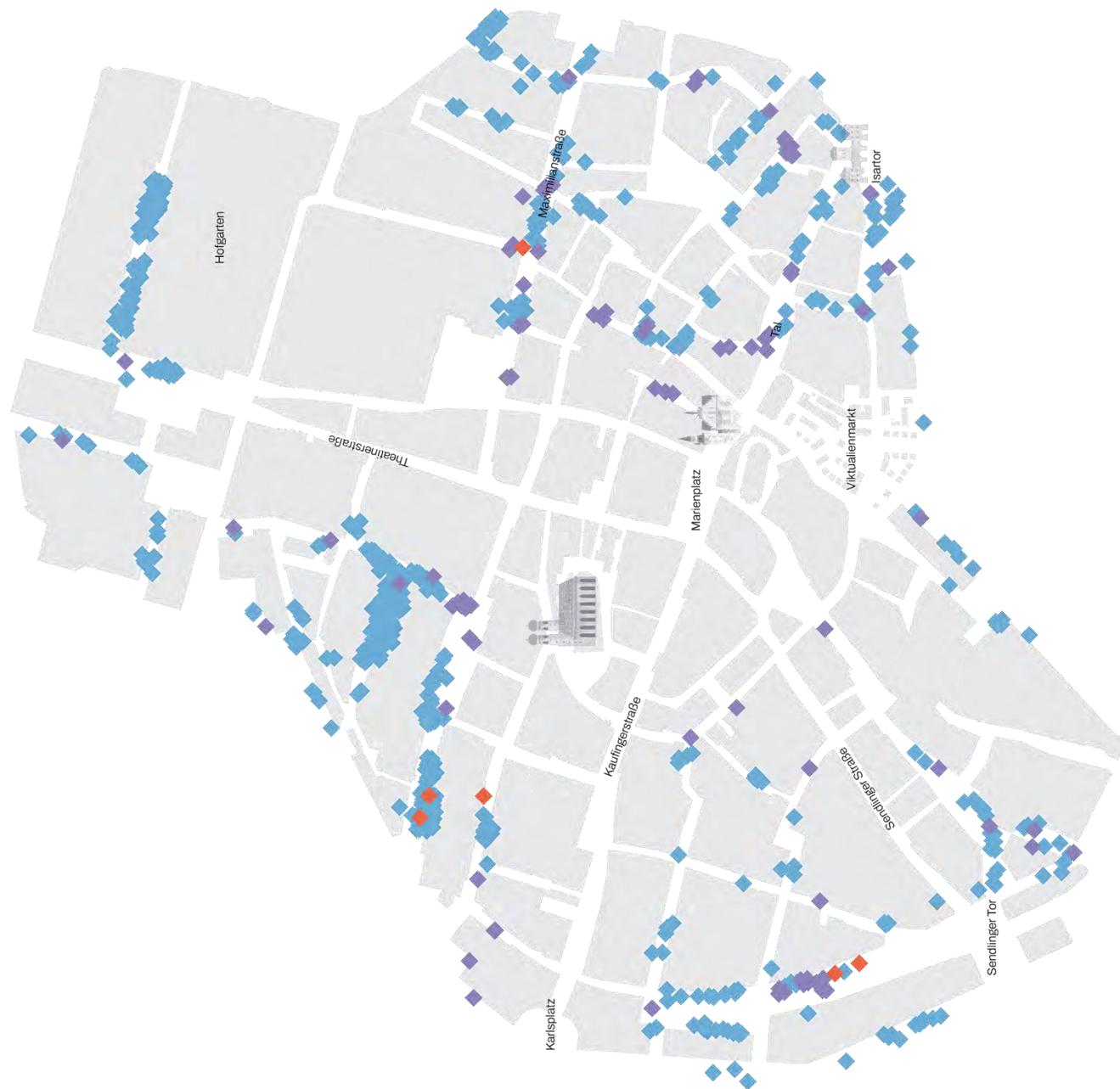
Parken im öffentlichen Raum - Parkverstöße

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

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

124 Parkverstöße werden durchschnittlich pro Tag geahndet

Quelle: Kommunale Verkehrsüberwachung, 2024



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

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

Parken im öffentlichen Raum

Hinweise aus dem Beteiligungsprozess

Hinweise der Bevölkerung

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

Hinweise von Fach- und Interessenvertreter*innen

- Durch die körperlichen oder gesundheitlichen Einschränkungen ihrer Patient*innen müssen Arzthäuser und Apotheken anfahrbar sein, beispielsweise in Form von Haltezonen oder ähnlichem im Straßenraum.

- Eine Umnutzung von Parkplätzen im öffentlichen Raum zugunsten anderer Nutzungen soll schweizerpünktmäßig nach Standorten geprüft und abgewogen werden.

Hinweise aus dem Bürgerpanel

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

Hinweise der Parkhausbetreiber

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

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

- Forderung von Seiten der Wirtschaft



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

- Hinweis von der Bürgerinitiative Tal



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

- Hinweis vom Ärztlichen Kreis- und Bezirksverband München



Kommerzielle Parkgaragen - Angebot

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



4.860

Parkplätze in kommerziellen Parkgaragen

51 %

Durchschnittliche Auslastung

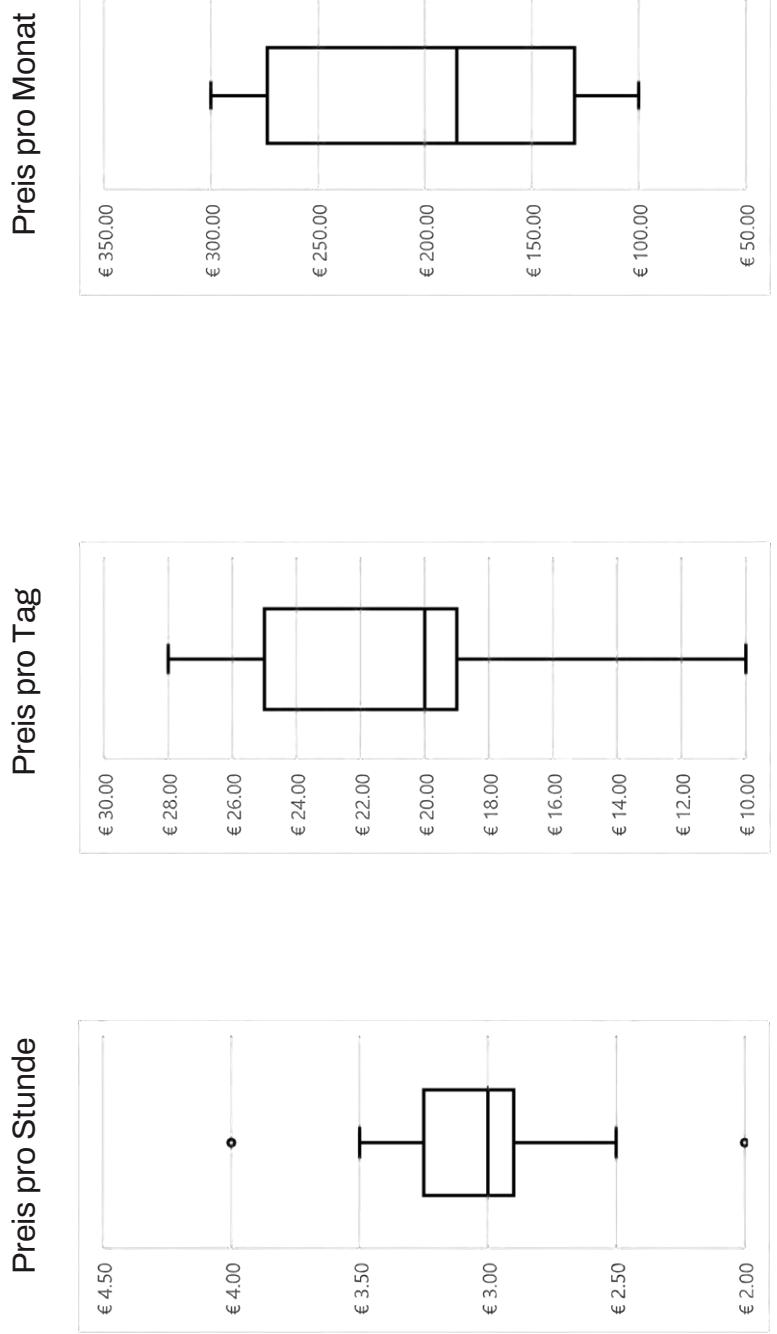
Lage und Kapazität kommerzieller Parkgaragen

Name der Parkgarage
Isarparkhaus

Gesamtkapazität
P 505

Kommerzielle Parkgaragen - Angebot

Kosten für Stellplatz in Altstadt und Umgebung



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

3,00€
Kostet eine Stunde parken durchschnittlich
in einer Parkgarage

+0,50€
Teurer als das Parken auf der
Straße (tagsüber)

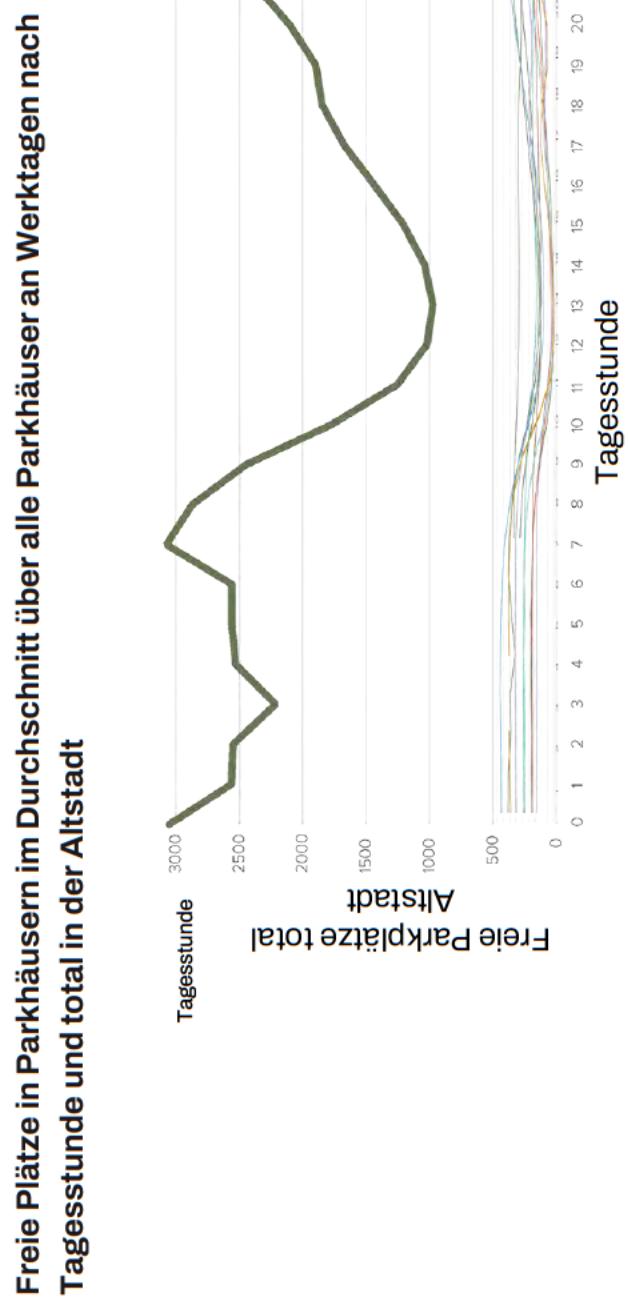
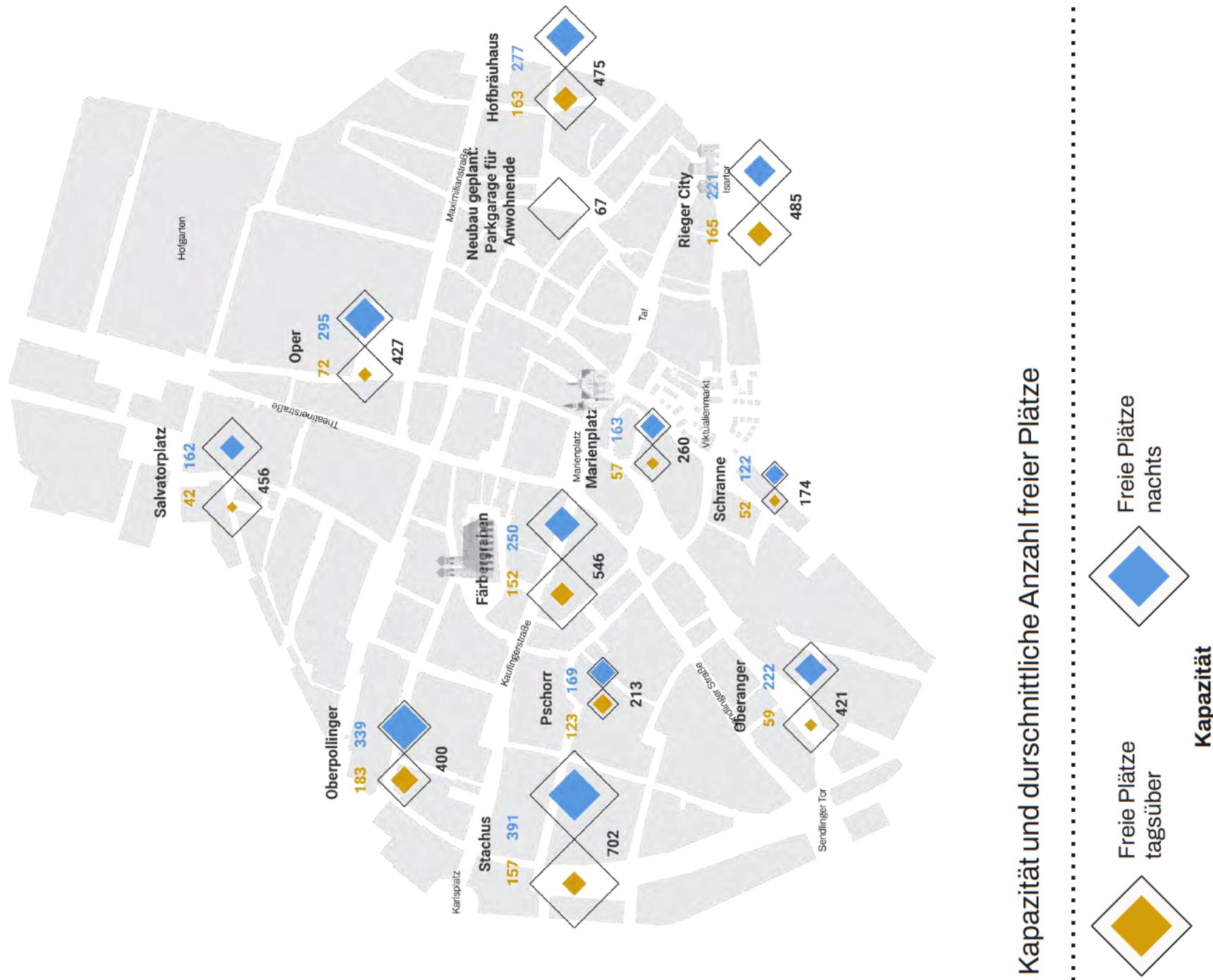
+3,00€
Teurer als das Parken auf
der Straße (nachts)

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



Kommerzielle Parkgaragen - Nachfrage

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



Quelle: Parkleitsystem, Mobilitätsreferat, 2015, 2024

MoveRegiom

MoveRegiom

Quelle: Parkleitsystem, Mobilitätsreferat, 2015, 2024

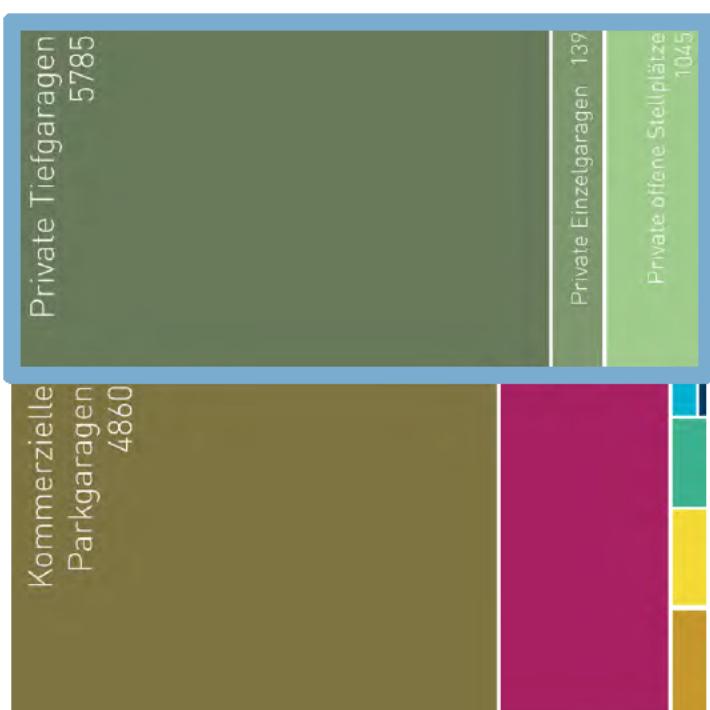
96

Private Stellplätze - Angebot

- Das Angebot auf privatem Grund steht lediglich den Eigentümer*innen bzw. Berechtigten zur Verfügung und kann nicht durch die allgemeine Öffentlichkeit genutzt werden
- Insgesamt gibt es 6.969 private Stellplätze in der Altstadt und dadurch ein deutlich größeres Angebot als in den kommerziellen Garagen

- Das Angebot teilt sich auf in:

- Private Tiefgaragen = 5.785
 - Private Einzelgaragen = 139
 - Private offene Stellplätze = 1.045
- Die Angebotspreise auf einschlägigen Immobilienplattformen für einen privaten Stellplatz in einer Garage reichen von 130,00 - 350,00€ / Monat



6.969

Private Stellplätze gibt es in der Altstadt

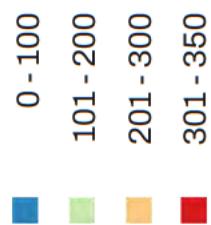
130 - 350€

Kostet ein privater Stellplatz pro Monat

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

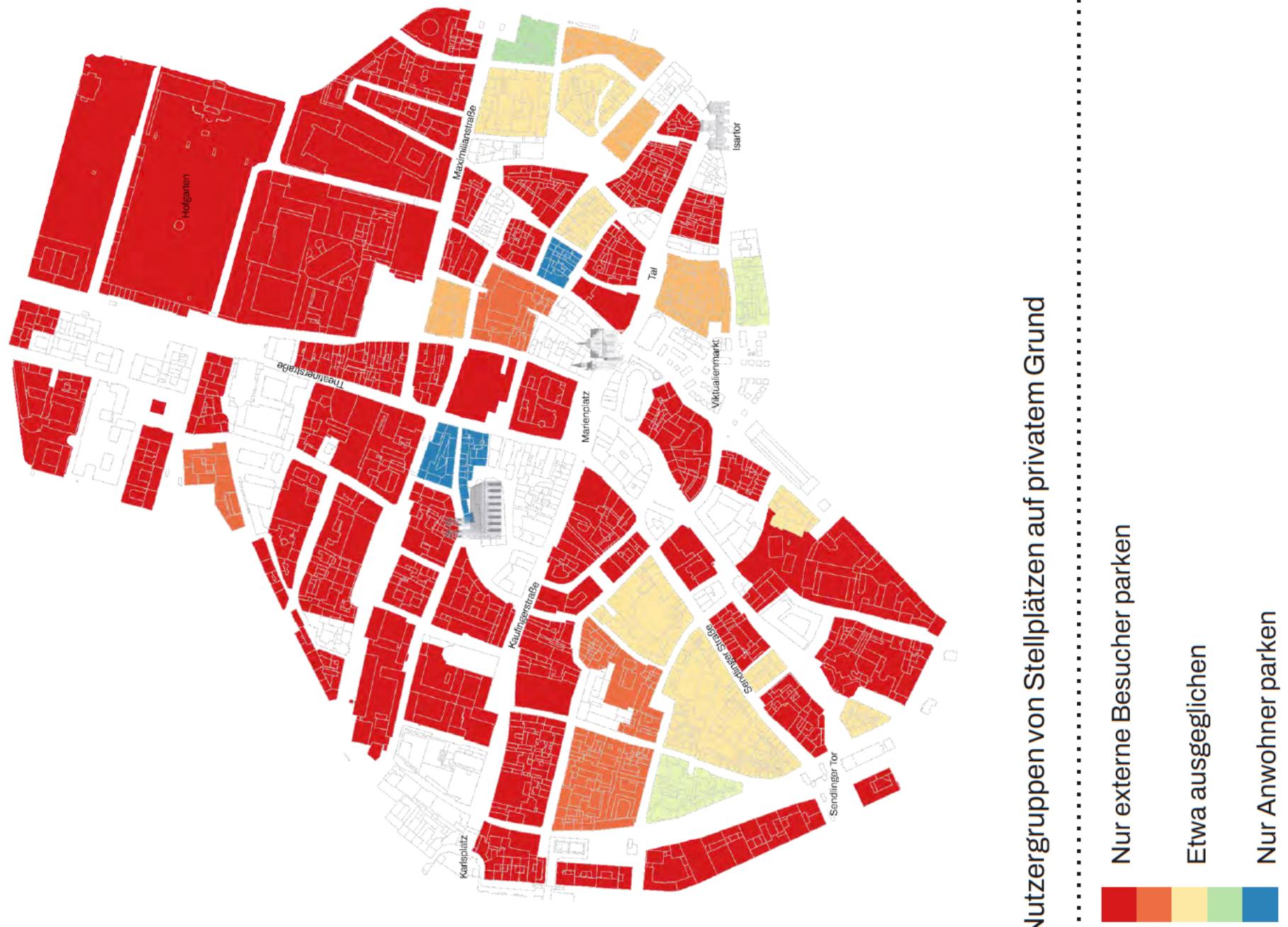


Private Stellplätze pro Hektar (2013)

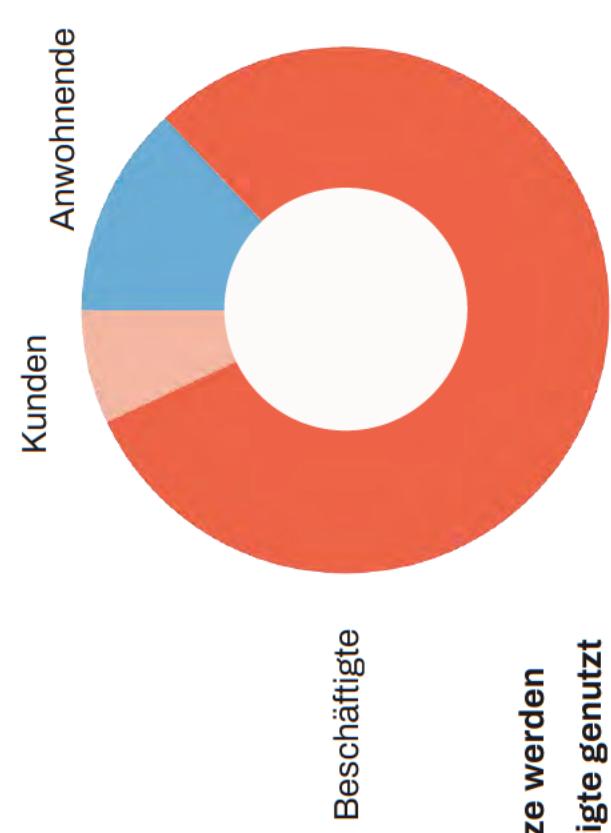


Private Stellplätze - Nachfrage

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



80% der privaten Stellplätze werden durch Beschäftigte genutzt



Altstadt für alle - München

MoveRegion

Parkgaragen in der Altstadt

Hinweise aus dem Beteiligungsprozess

Hinweise der Bevölkerung

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

Hinweise von Fach- und Interessenvertreter*innen

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

Hinweise aus dem Bürgerpanel

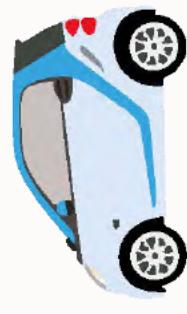
- Um Flächen im öffentlichen Raum zu gewinnen sollen private und kommerzielle Garagen intensiver genutzt werden. Hierfür braucht es attraktive Angebote.

Hinweise der Parkhausbetreiber

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

“Am besten wären Parkgaragen ringsum den Altstadtring!”

Hinweis während der Öffentlichkeitsveranstaltung

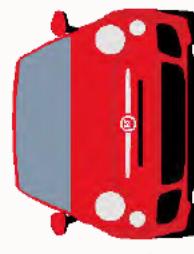


“Parken muss bezahlbar bleiben”

Hinweis während der Öffentlichkeitsveranstaltung

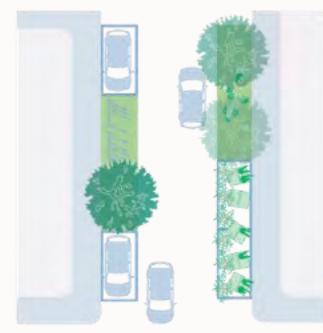


“Wie wird mit der Verlagerung des Parksuchverkehrs in die umliegenden Viertel der Altstadt umgegangen?”

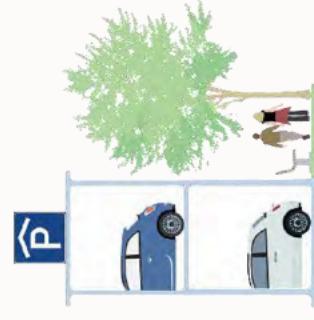


Parken in der Altstadt : Handlungsbaukasten

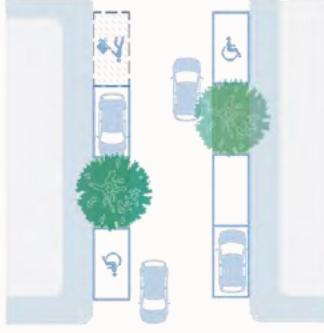
1 Parkraum im öffentlichen Raum
reorganisieren und Flächen für
andere Nutzungen generieren



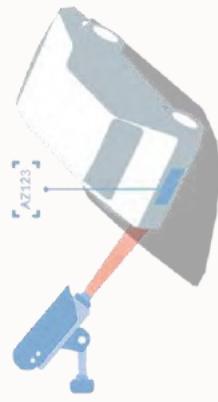
2 Schaffung von Parkalternativen
für Anwohner*innen und
Besucher*innen



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



4 Digitales Parkraum-
Management und Optimierung
von Ausnahmegenehmigung



Zielbild: Parken in der Altstadt

Synthesekarte

Weiterbestand

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

Parken in der Altstadt: Handlungsbaukasten 1/4

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

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

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

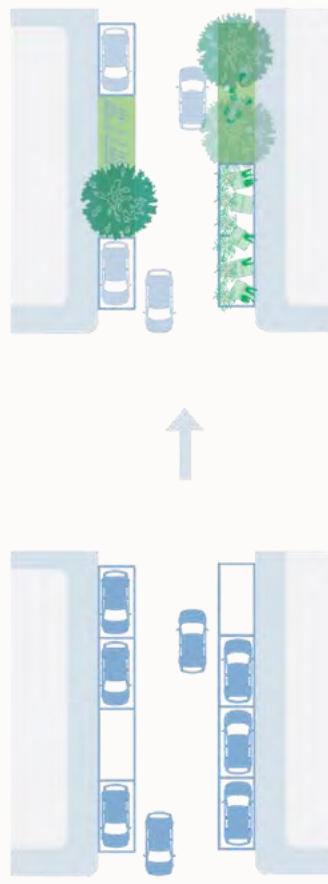


Orte mit Potentialen: Aufheben oder Verlagerung von Parkplätzen

Aufhebung oder Verlagerung von Parkplätzen

Jahr	Anzahl	Wert
1641	550	Anwohner*innen / Besucher*innen
1730	12	E-Ladestation
1800	43	Taxi
1900	106	

(Anzahl aufgehobener Parkplätze von der Gesamtanzahl)



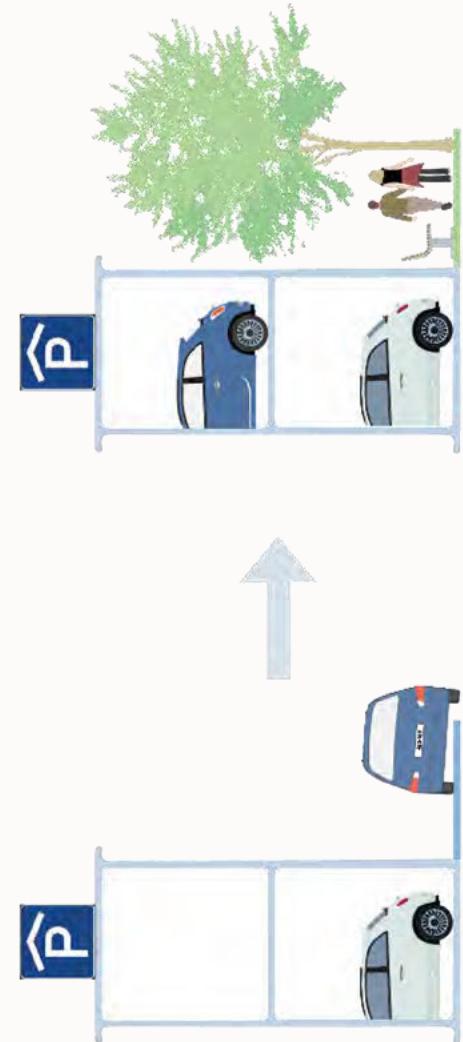
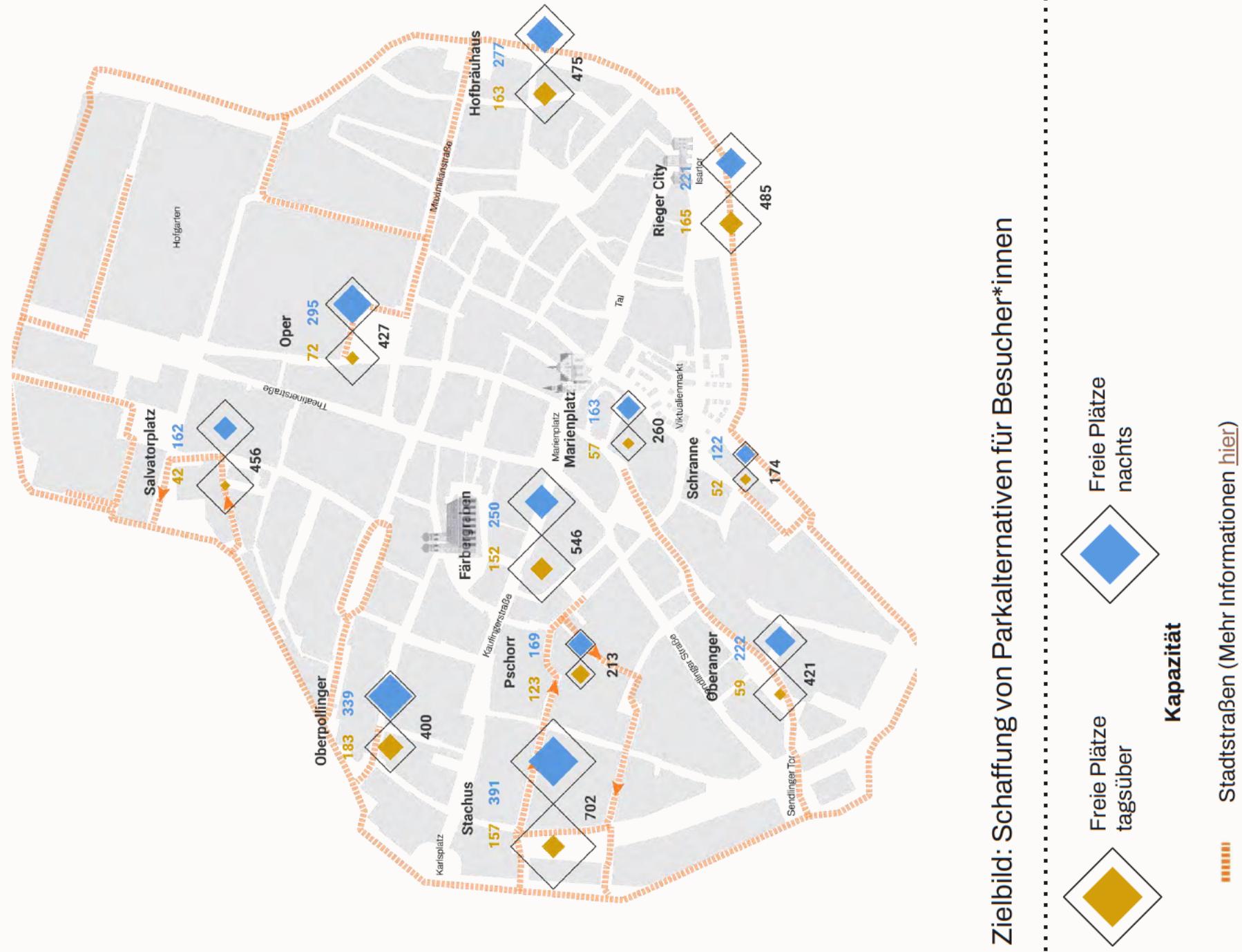
Parken in der Altstadt : Handlungsbaukasten 2/4

2

Schaffung von Parkalternativen für Anwohner*innen und Besucher*innen

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

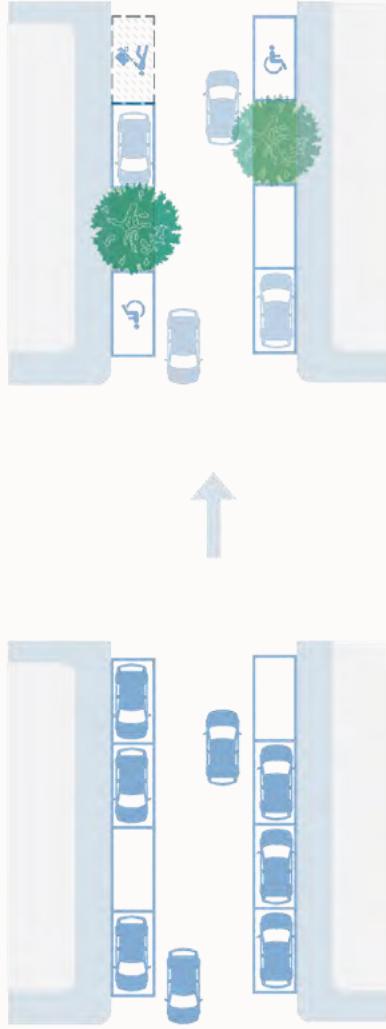
Für Anwohnde und Besucher*innen sollte es einheitliche Regelungen und Preisgestaltung für die Nutzung von Parkgaragen geben. Ein modernisiertes, dynamisches Parkleitsystem, das auch eine Reservierung von Stellplätzen ermöglicht, ist hierfür erforderlich. Die Nutzung von privaten Tiefgaragen sollte durch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



Parken in der Altstadt : Handlungsbaukasten 3-4/4

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

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

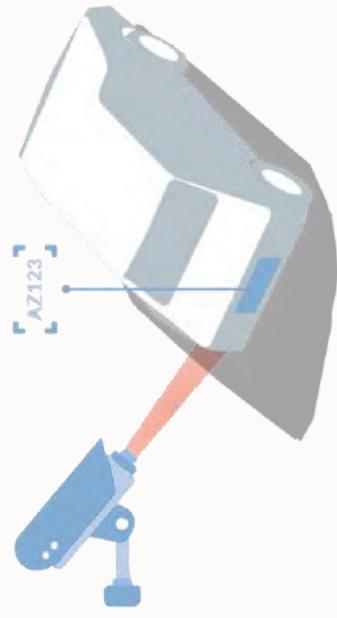


4

Digitales Parkraum-Management und Optimierung von Ausnahmegenehmigung

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

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



Parken in der Altstadt: Best Practices

Parken in der Altstadt Antwerpen:

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



Parken und Zona a Traffico Limitado

Bologna:

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



05

Synthese

01

02

03

04

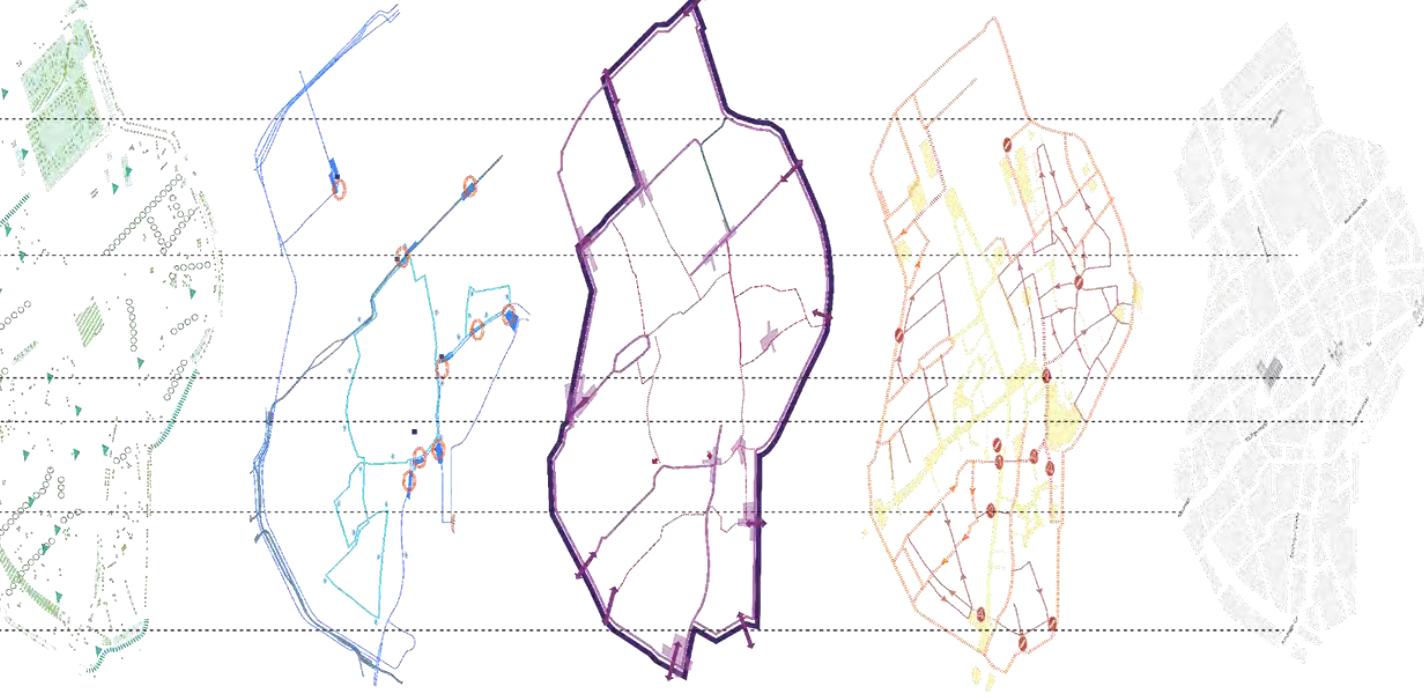
05

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

Plan für den **öffentlichen** Raum und Mobilität

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

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



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

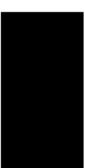
Stärkung und Erweiterung des **ÖPNV-Angebots** in der Altstadt-Optimierung von Taxiständen...

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

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

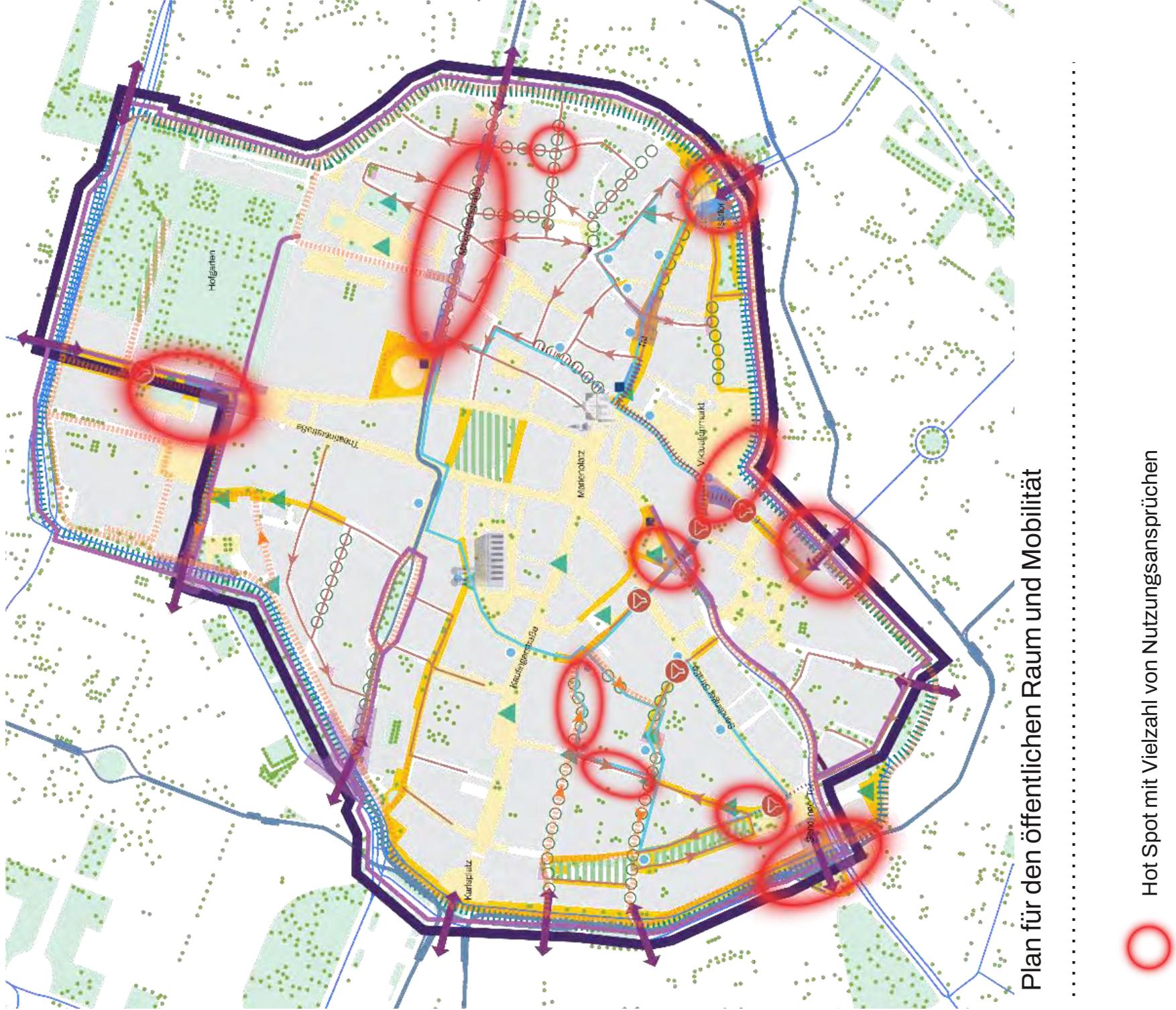
Plan für den öffentlichen Raum und Mobilität

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



Begrenzter Raum und vielseitige Ansprüche

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



Plan für den öffentlichen Raum und Mobilität

Hot Spot mit Vielzahl von Nutzungsansprüchen

Exemplarische Fokusräume

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



Abgrenzungsbereich der Fokusräume



Am Kosttor

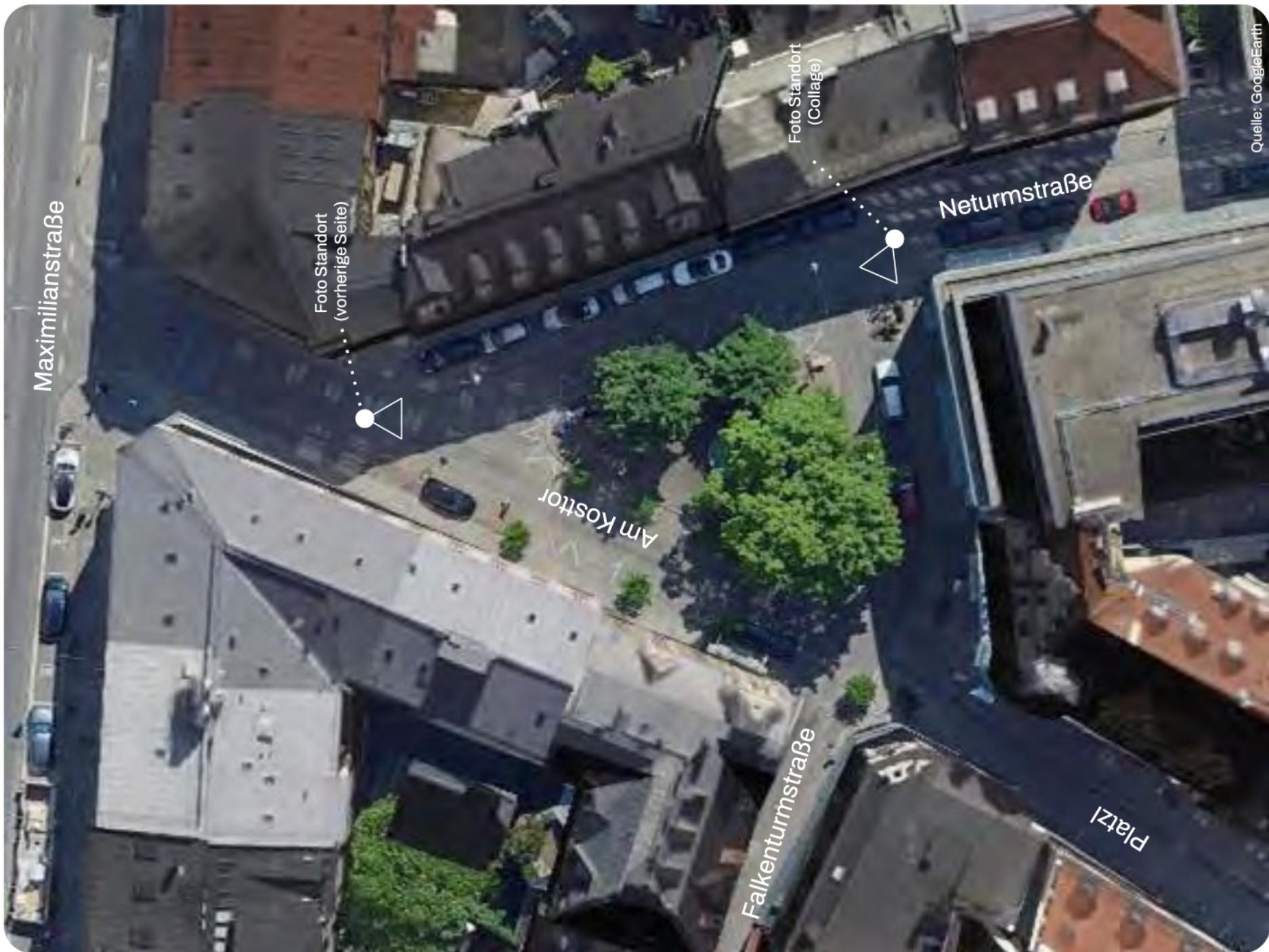
Das Kosttor liegt im nördlichen Graggenviertel unmittelbar südlich der Maximilianstraße

Herausforderungen

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

Potenziale

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



Am Kosttor

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



Heute

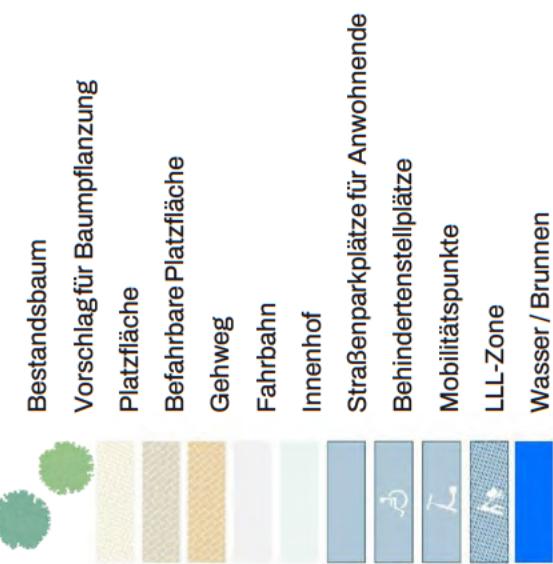


Straßentyp

Altstadtzone
Stadtstraße



Zukunft



Am Kosttor

Heute



Zukunft



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







Maximilianstraße

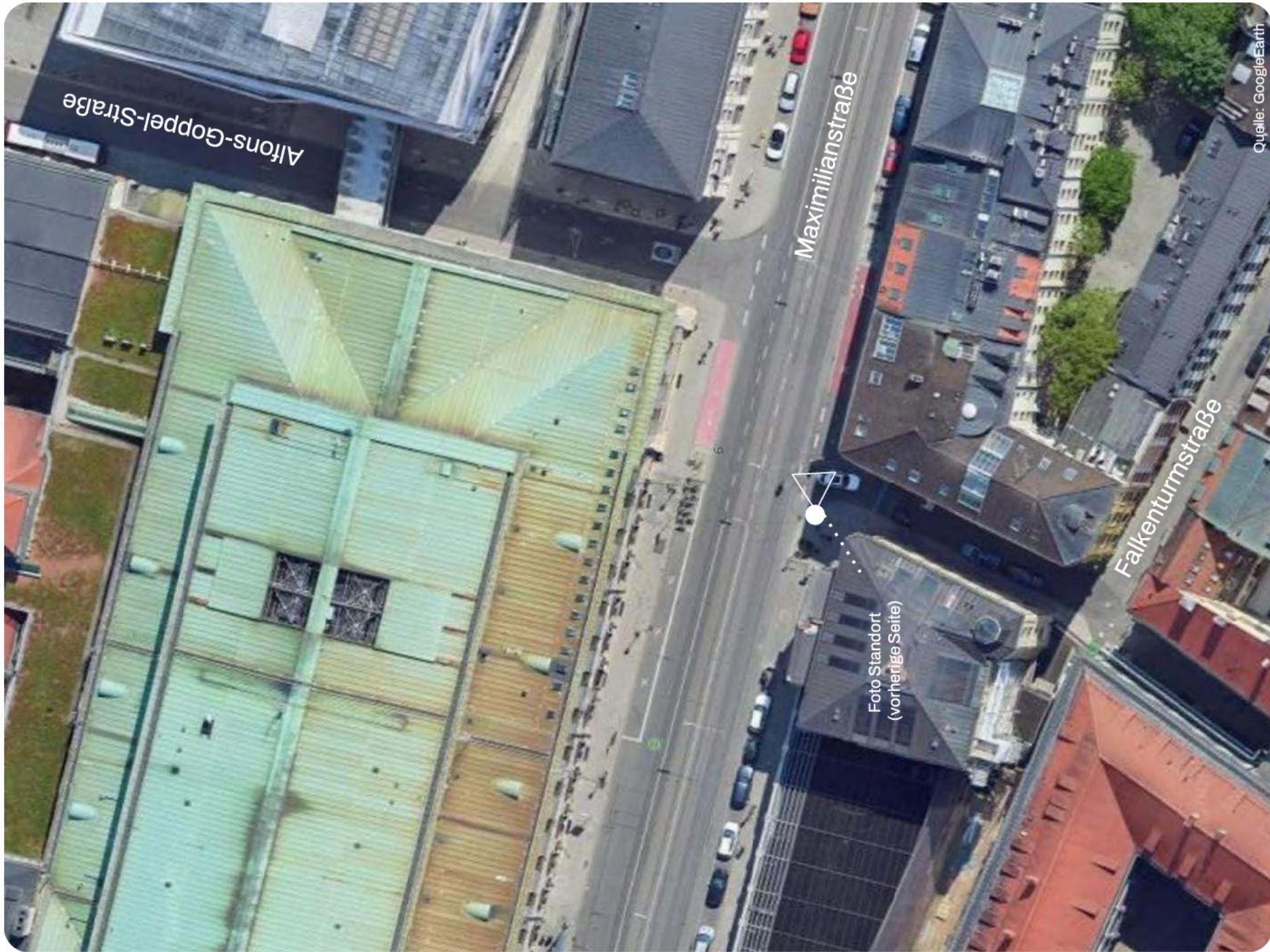
Die Maximilianstraße ist die Prachtstraße, nicht nur der Altstadt sondern ganz Münchens

Herausforderungen

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

Potenziale

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

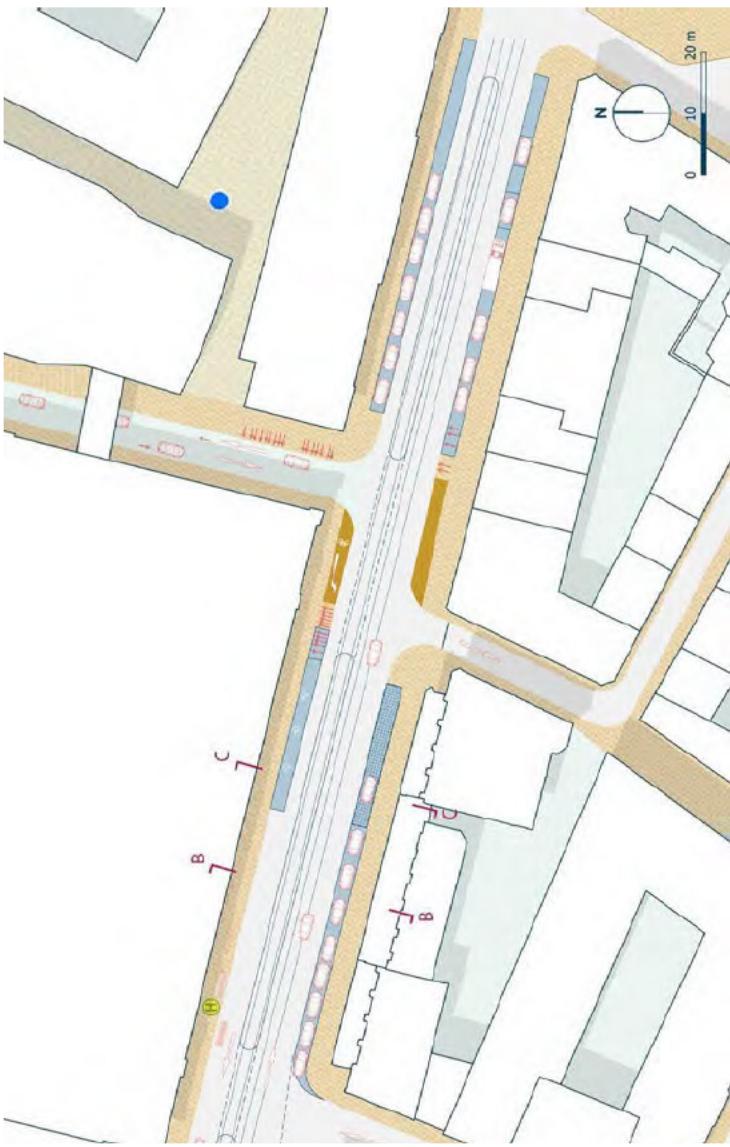


Maximilianstraße

Option 1: Hervorgehobener Kreuzungsbereich

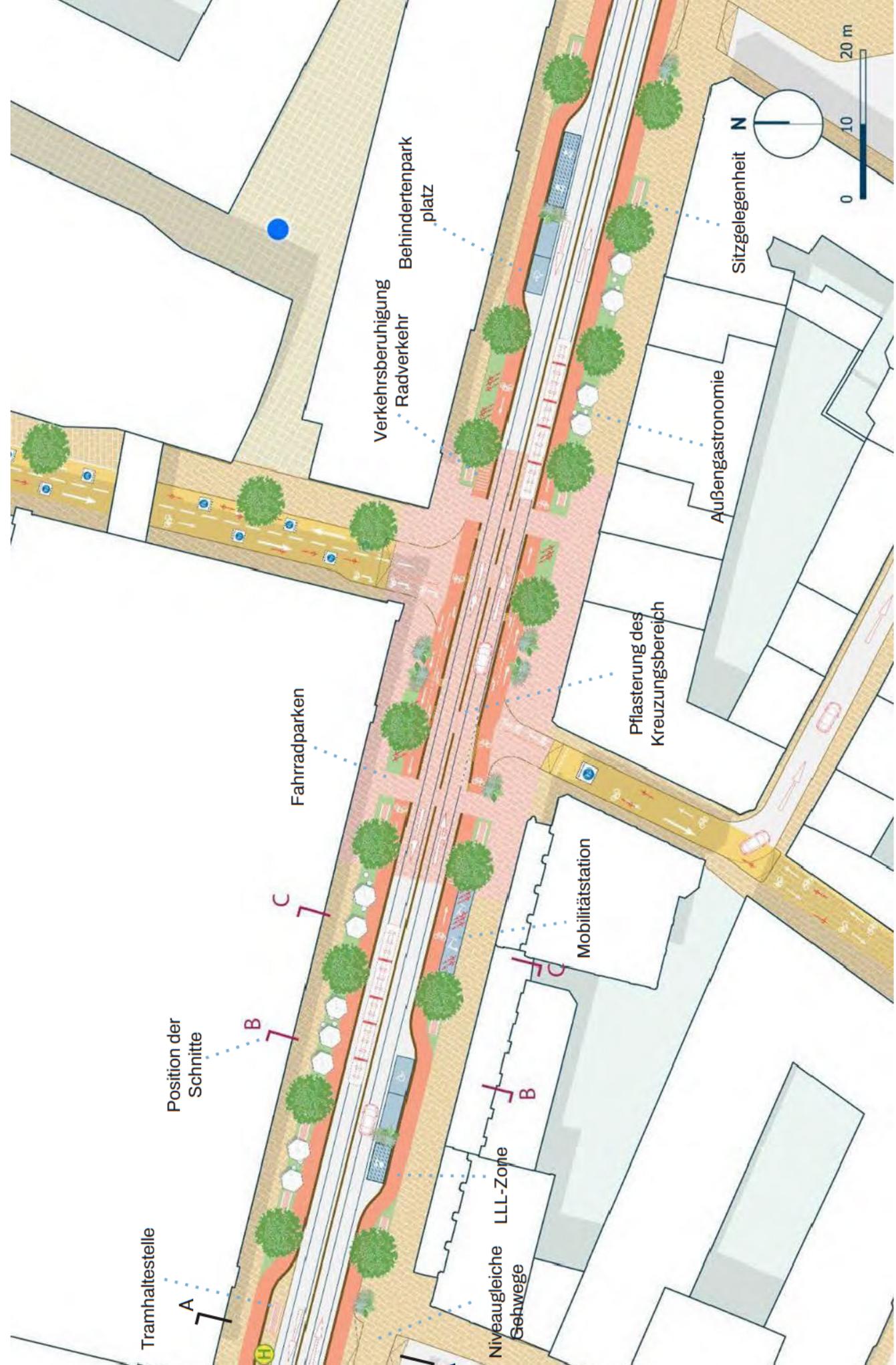
- Schaffung von geschützter Radinfrastruktur
- Schaffung von Grünstreifen und Baumreihe mit Sitz- und Aufenthaltsbereichen, Radparken, Mobilitätspunkt
- Fahrspuren-seitige Flexzone für Ladezonen, Behindertenstellplätze und Taxistände
- Verbreiterte und niveaugleiche Gehwege für besseres und sicheres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

Heute

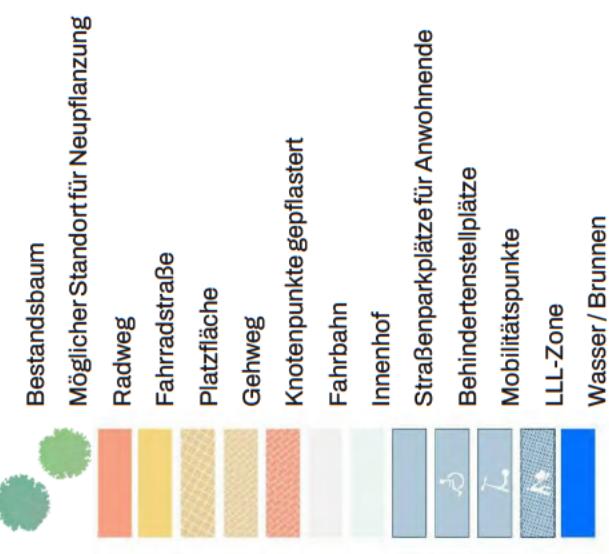


Straßentyp

Altstadtzone



Zukunft



Maximilianstraße

Option 2: Durchgehende Oberflächengestaltung

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

Heute

A detailed map of a railway station area. The map shows several tracks, some with red and white hazard stripes. Platforms are indicated by blue and white patterns. A blue dot is placed on one of the platforms. The map includes a compass rose in the top right corner and a scale bar labeled '20 m'.

The image shows a detailed architectural rendering of a street redesign project. The design features a multi-layered cross-section of a road, tram tracks, and surrounding urban elements. Key features include:

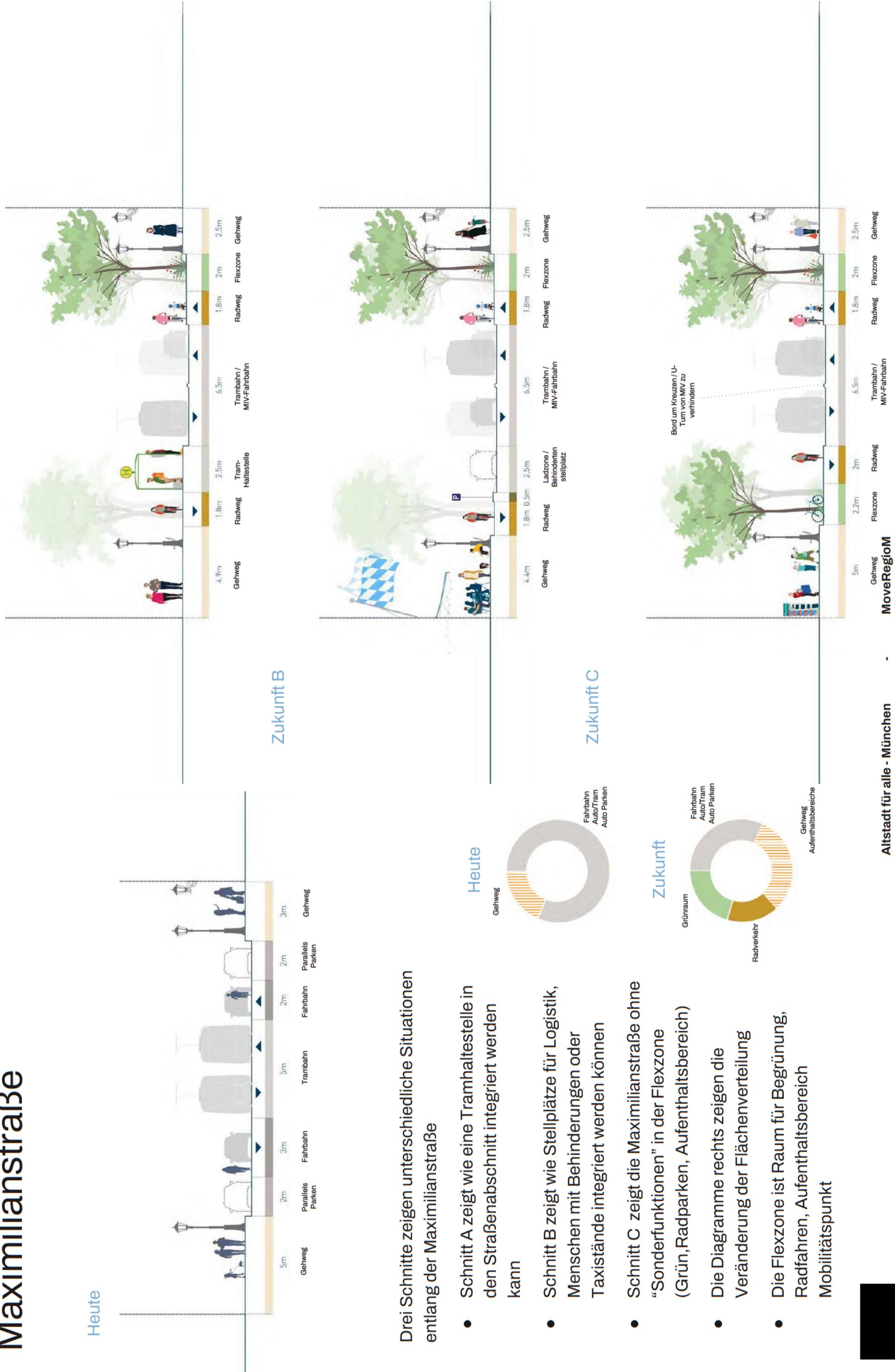
- Tramhaltestelle (Tram Stop):** Indicated by a green circle with a 'H' at the bottom left.
- Position der Schnitte (Section Position):** Indicated by red lines A, B, and C.
- Fahrradparken (Bicycle Parking):** Indicated by a yellow area with blue bicycle icons.
- Verkehrsberuhigung (Radverkehr) (Traffic Calming (Bicycle Traffic)): A green area with red bicycle icons.**
- Behindertenparkplatz (Disabled Parking):** Indicated by a blue area with a wheelchair icon.
- Niveaugleiche Gehwege (Level Access Paths):** Indicated by a green area with a person icon.
- LLL-Zone (LLL Zone):** Indicated by a white area with a person icon.
- Mobilitätsstation (Mobility Station):** Indicated by a white area with a person icon.
- Pflasterung des Kreuzungsbereich (Paving of the Crossing Area):** Indicated by a grey area.
- Außengastronomie (Terrace Restaurant):** Indicated by a light blue area.
- Sitzgelegenheit (Seating Opportunity):** Indicated by a white area with a person icon.

A legend on the right side of the image provides definitions for the symbols used in the rendering. A scale bar in the top right corner indicates distances from 0 to 20 meters. A north arrow is also present in the top right corner.

Bestandsbaum	
Möglicher Standort für Neupflanzung	
Radweg	
Fahrradstraße	
Platzfläche	
Gehweg	
Knotenpunkte (Gleiche Oberfläche wie Gehweg)	
Fahrbahn	
Innenhof	
Straßenparkplätze für Anwohnende	
Behindertenstellplätze	
Mobilitätspunkte	
LLL-Zone	
Wasser / Brunnen	

Maximilianstraße

Zukunft A



Herzogspitalstraße

Google-Street-View



Herzogspitalstraße

Die Herzogspitalstraße ist eine wichtige Erschließungsstraße der Altstadt von Westen kommend

Herausforderungen

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

Potenziale

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

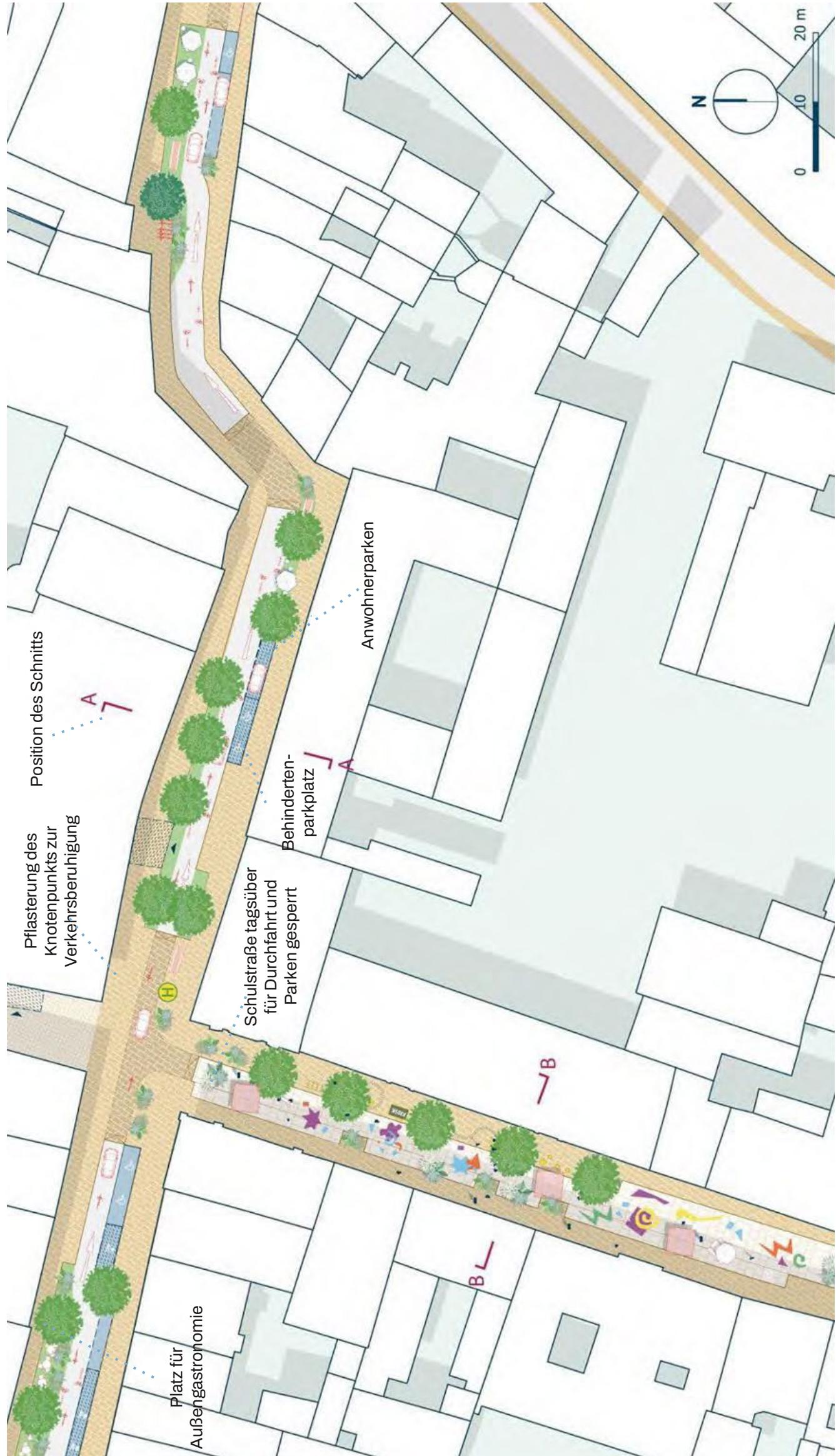


Herzogspitalstraße

Option 1: Schulstraße geschlossen für parkende und fahrende Autos

- Schaffung von Grünstreifen und Baumreihe mit Sitz- und Aufenthaltsbereichen, Radparken, Mobilitätspunkt
- Neuordnung von Ladezonen, Behindertenstellplätze
- Verbreiterte und niveaugleiche Gehwege und Pflasterung von wichtigen Kreuzungsbereichen
- Schulstraße mit Aufenthalts- und Grünbereichen

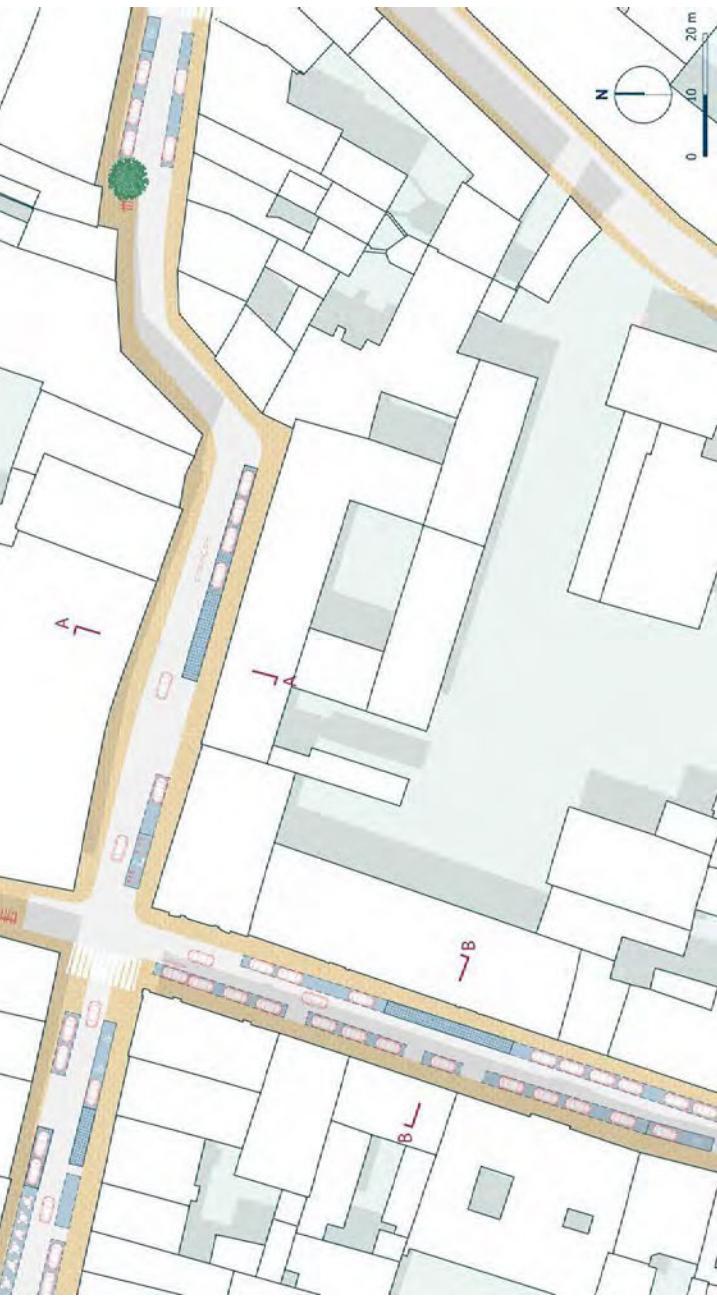
Zukunft



Straßentyp

Altstadtzone

Stadtstraße



Heute

Herzogspitalstraße

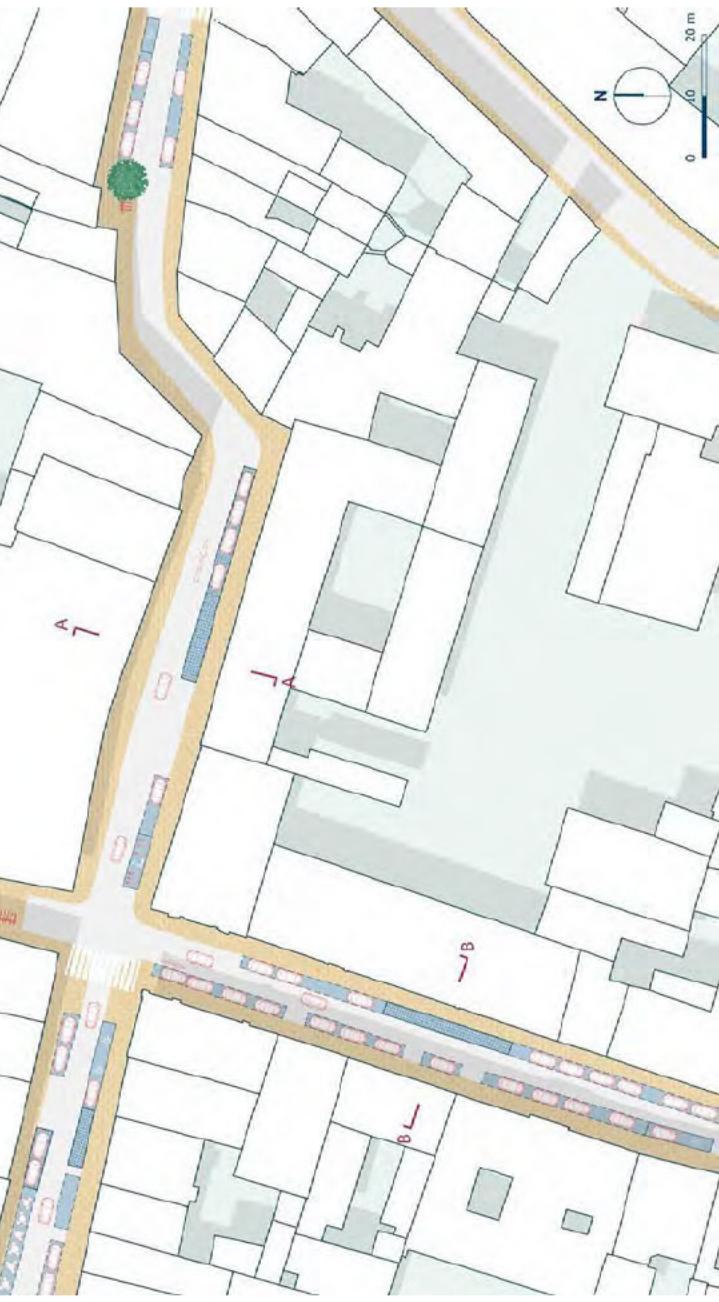
Option 2: Schulstraße am Wochenende, nach Schulabschluss und in den Ferien (Parken für Anwohnende)

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

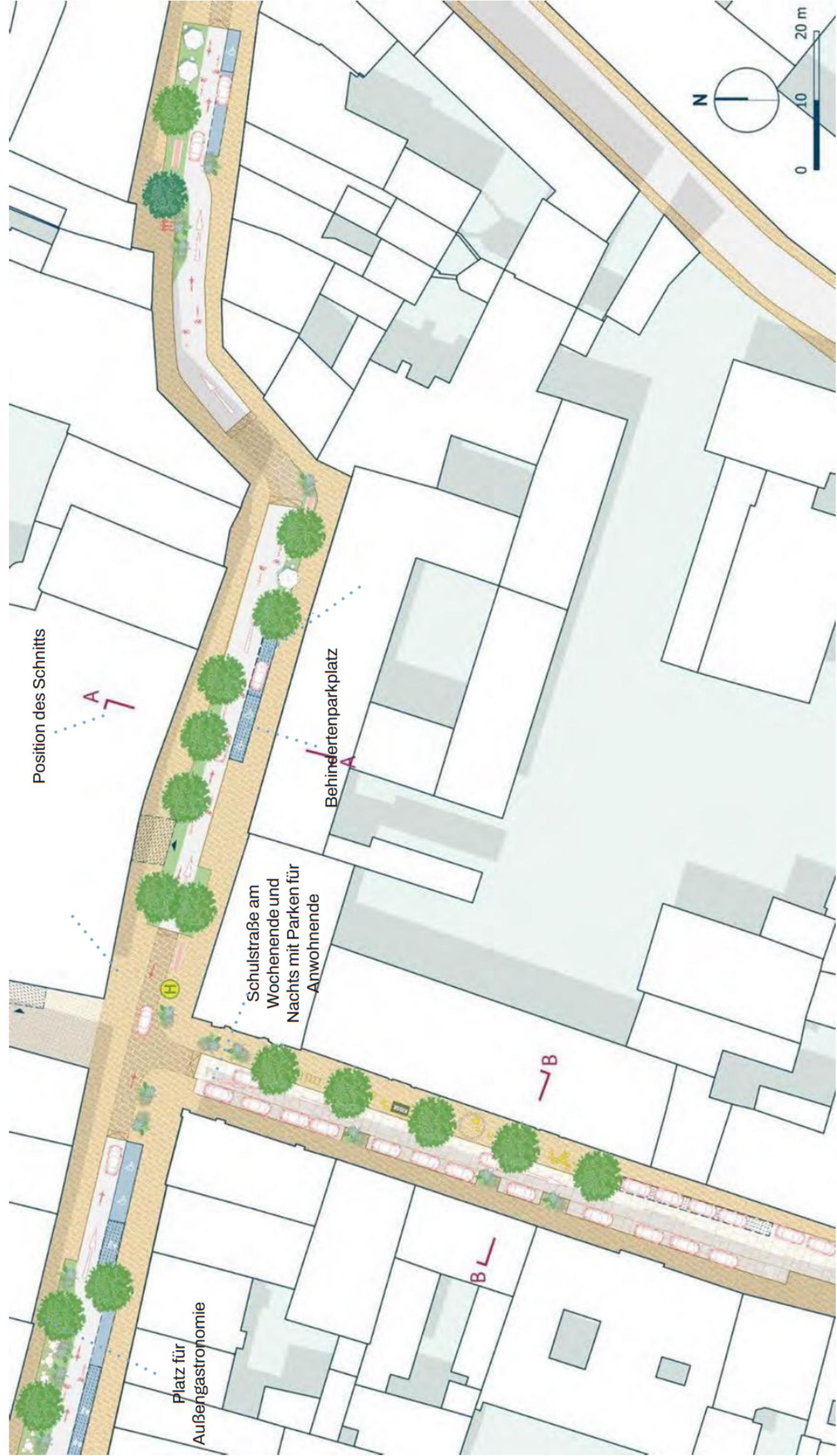
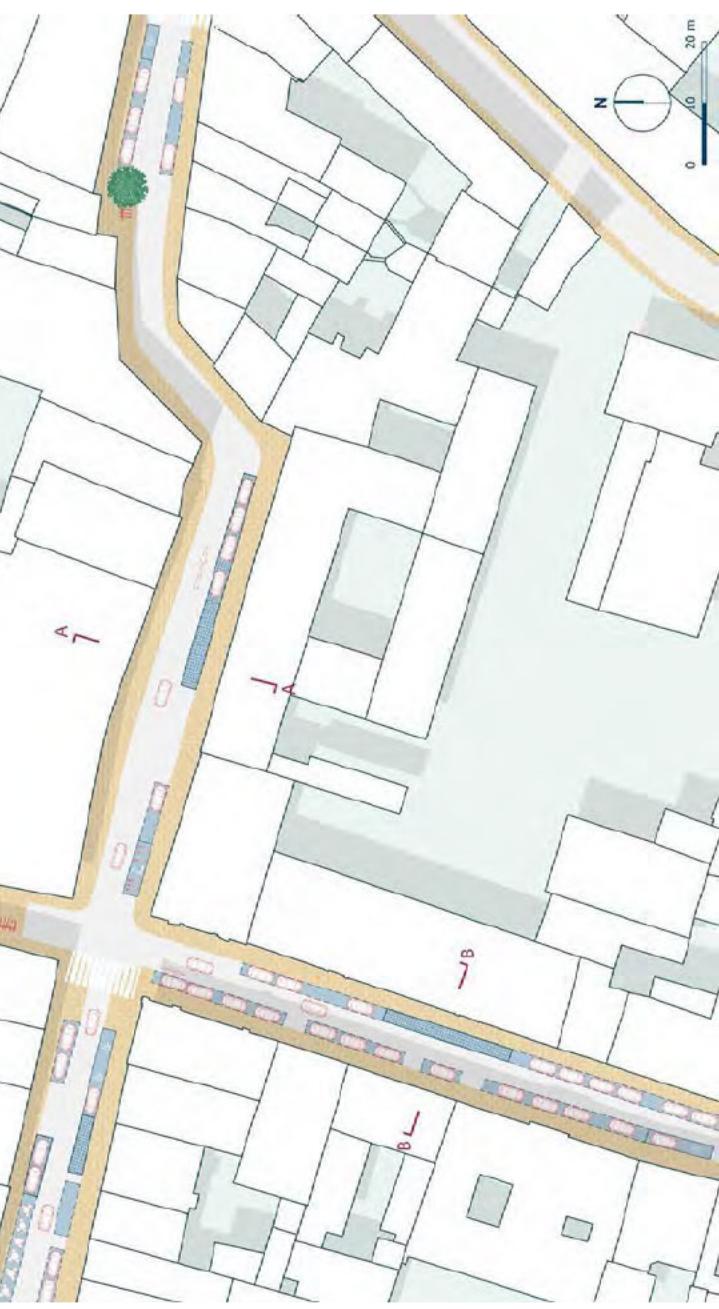
Straßentyp

Altstadtzone

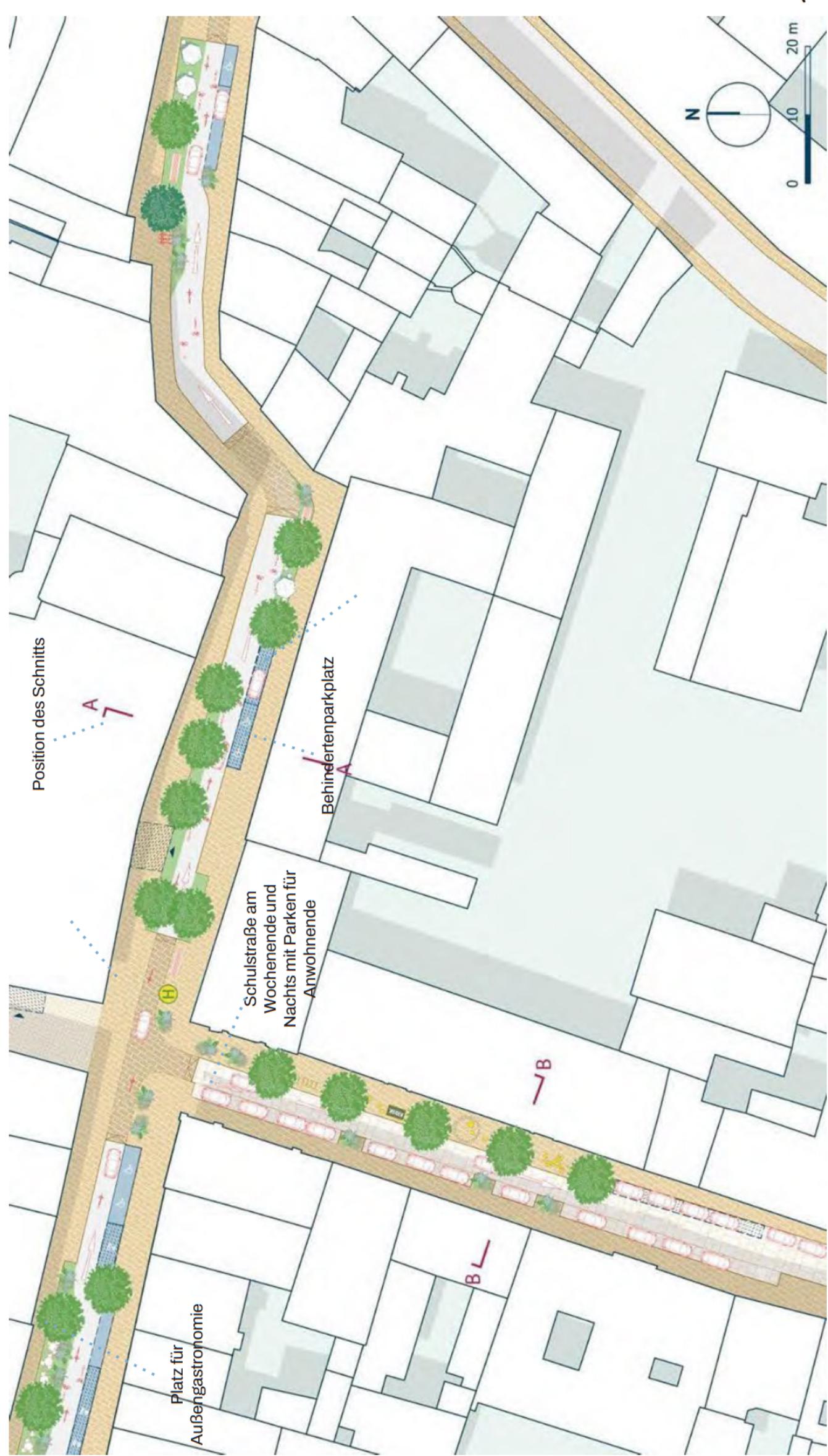
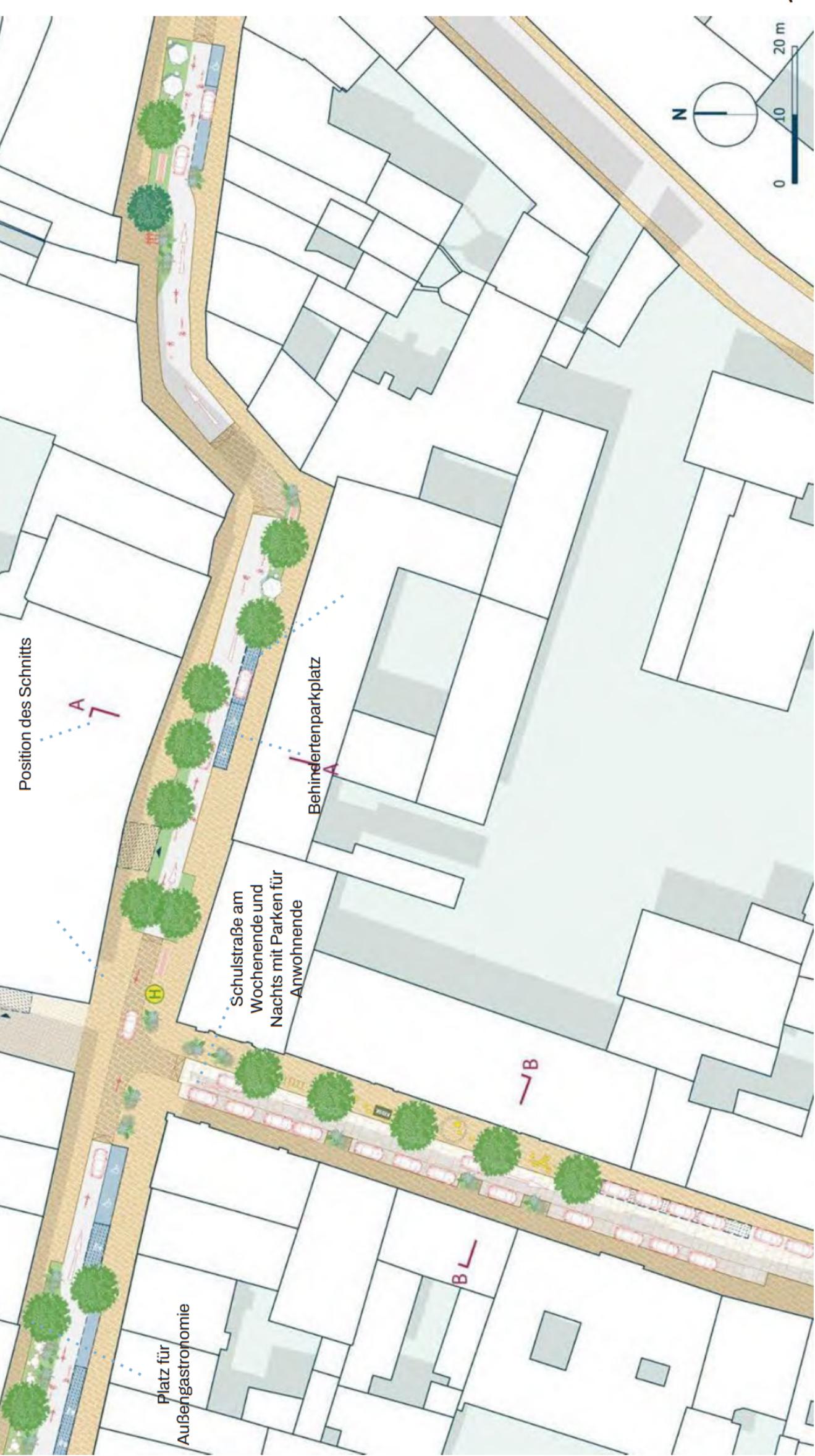
Stadtstraße



Heute



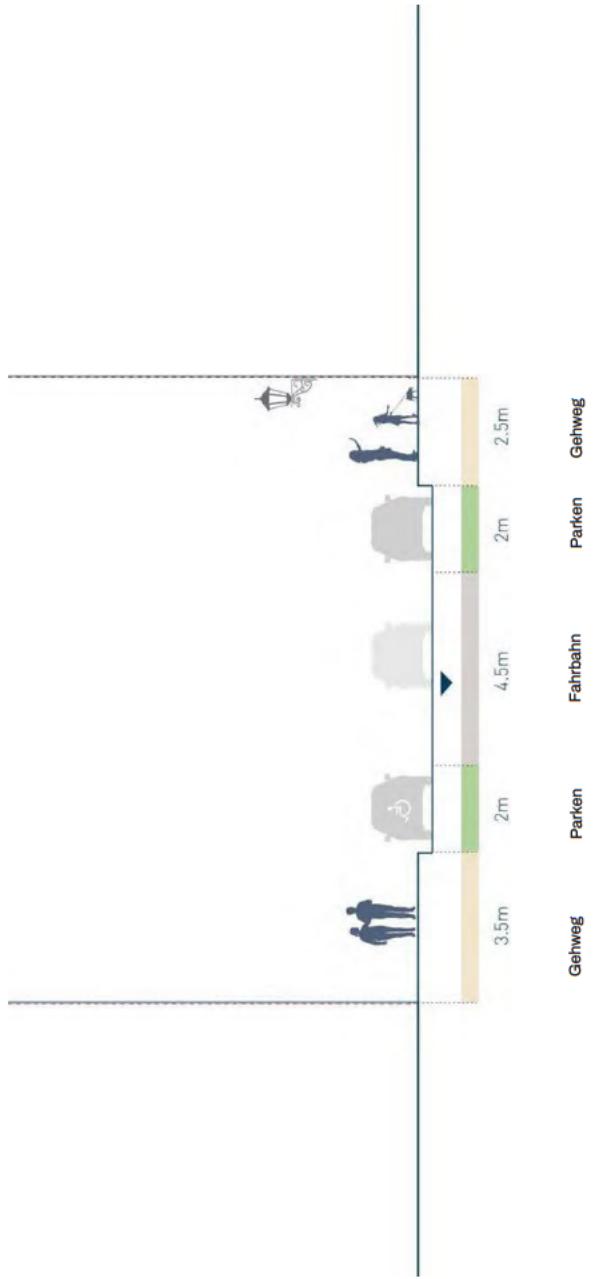
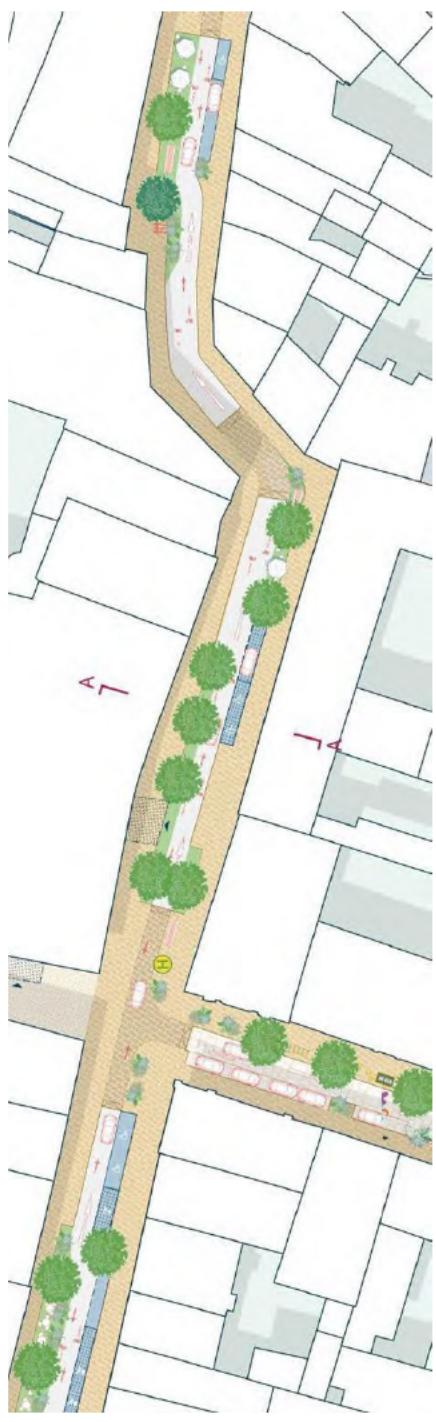
Zukunft



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

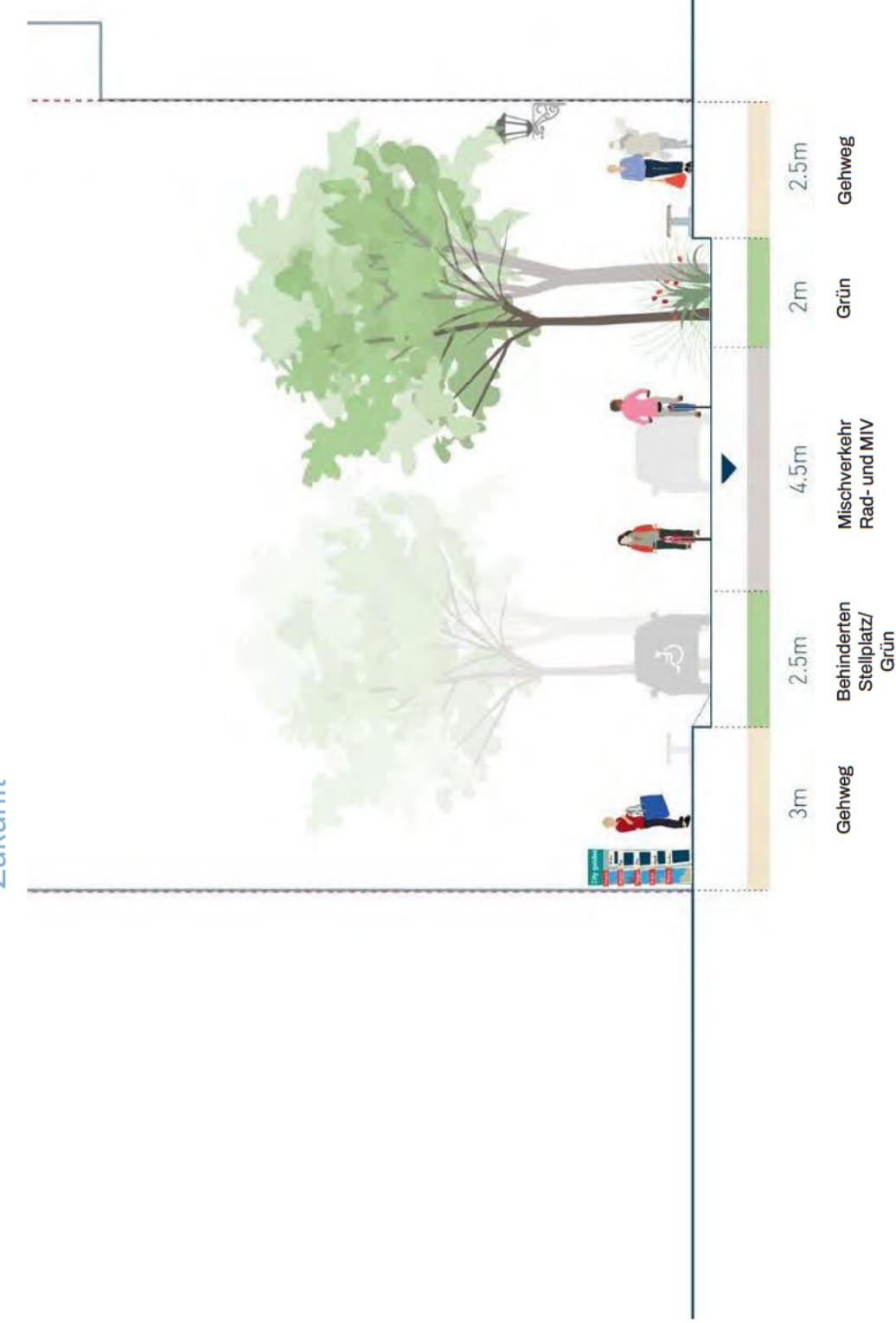
Herzogspitalstraße

Heute

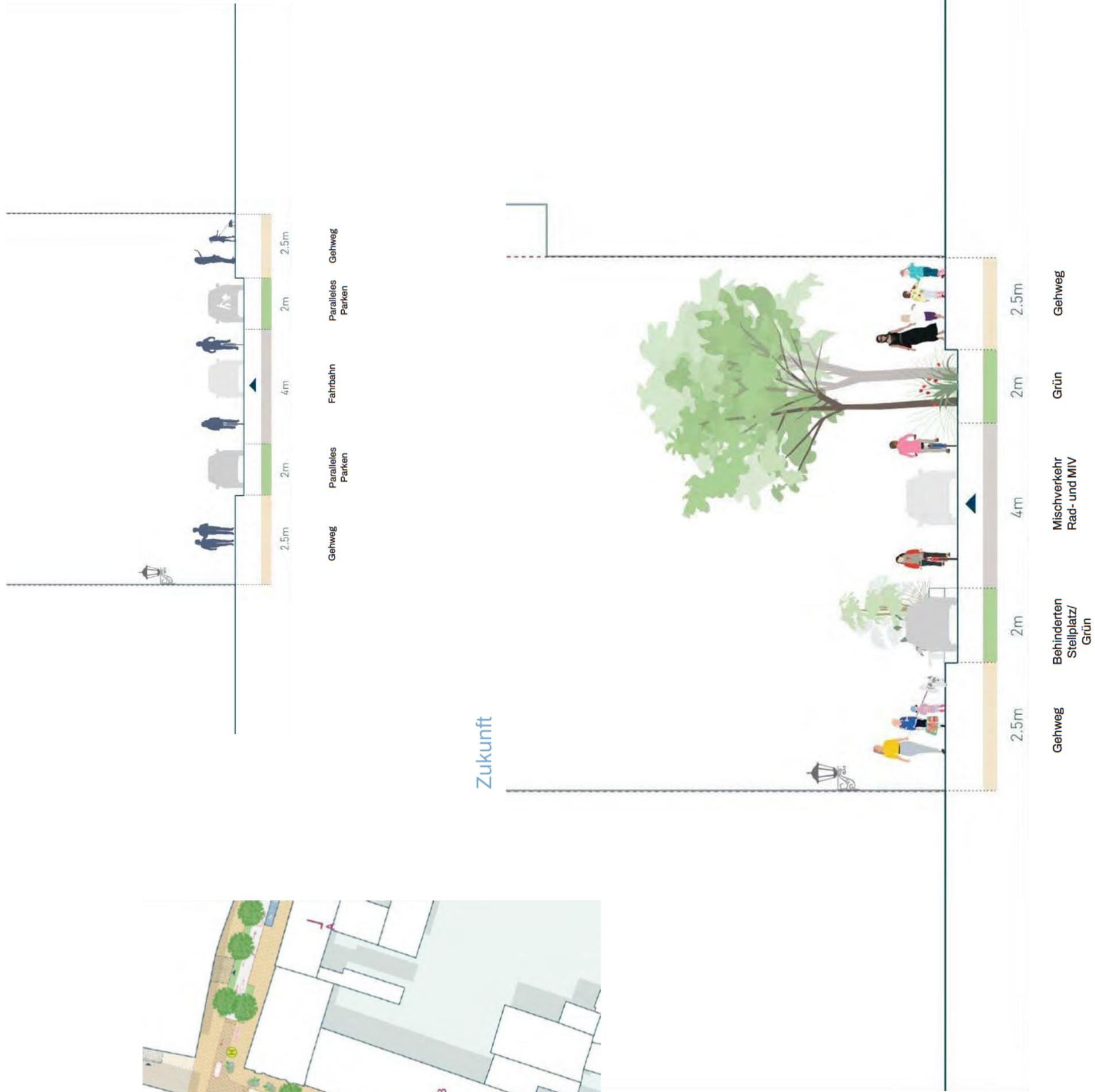


Zukunft

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



Damenstiftstraße



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

Stollbergstraße – Hildegardstraße

Google-Street-View



Stollbergstraße – Hildegardstraße

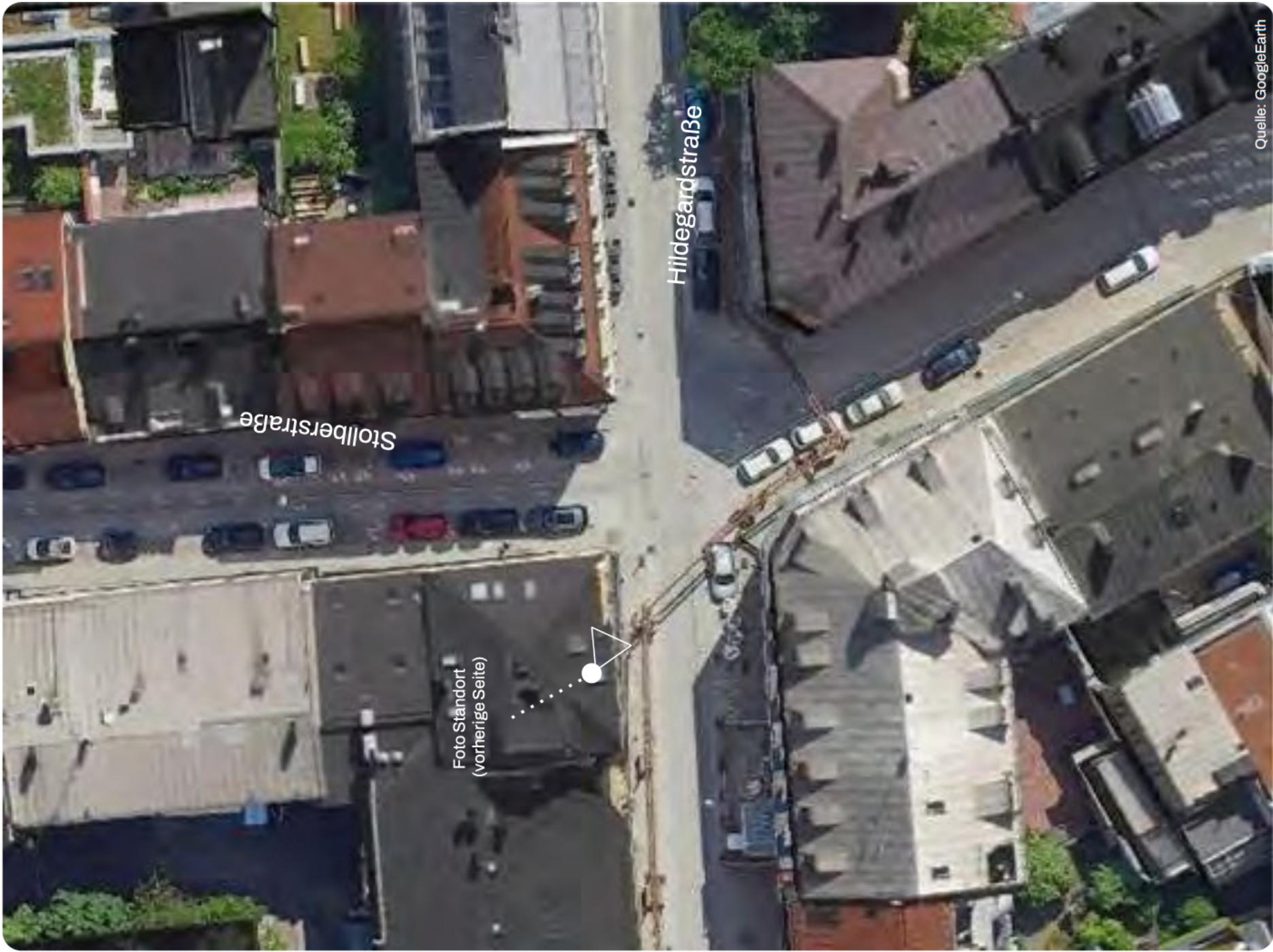
Die Kreuzung Stollbergstraße - Hildegardstraße liegt im Zentrum des Graggenauviertels, das durch einen hohen Anteil an Wohnnutzungen geprägt ist

Herausforderungen

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

Potenziale

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



Stollbergerstraße – Hildegardstraße

Option 1: Dauerhafte Umgestaltung

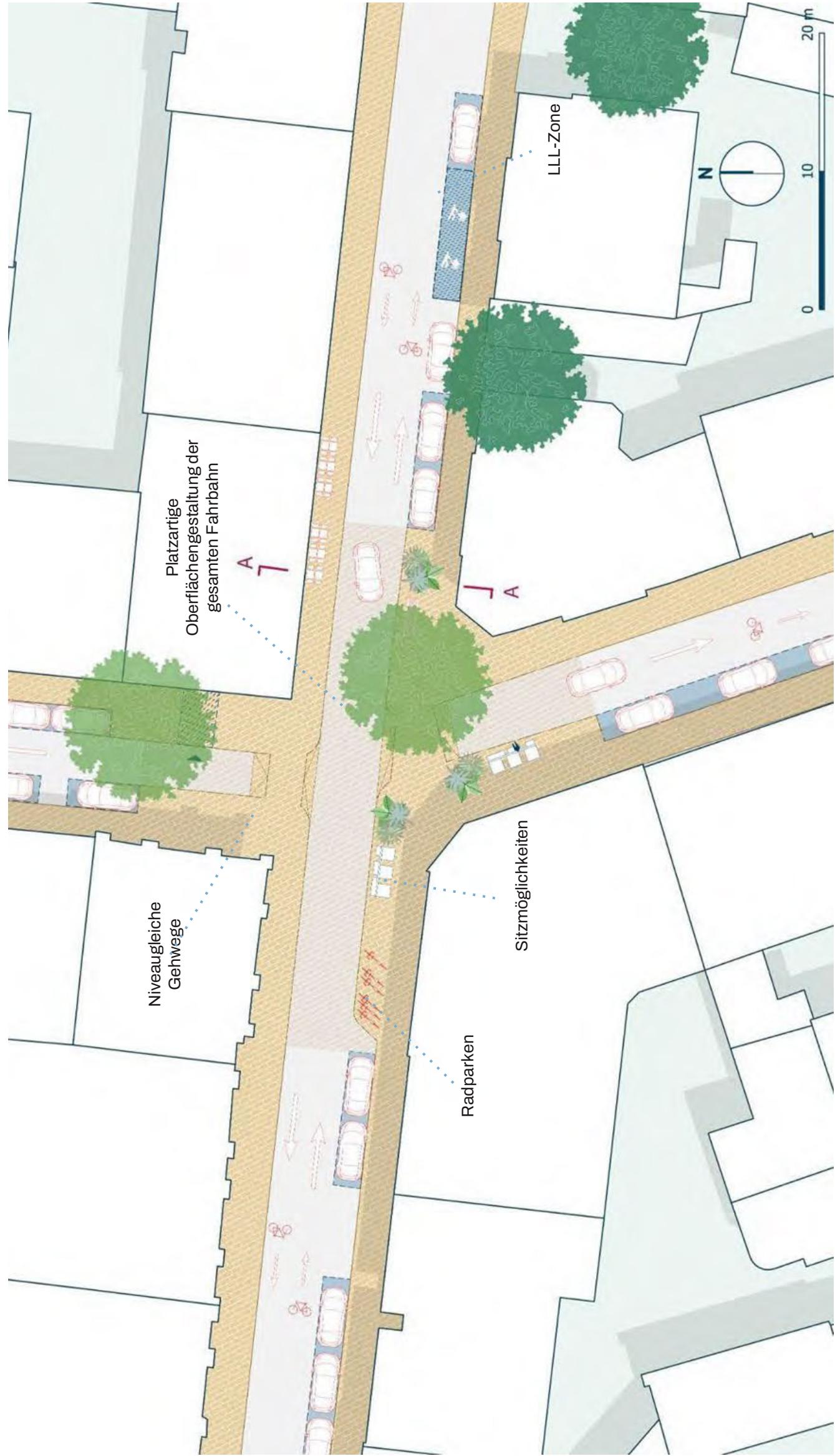
Straßentyp

Altstadtzone

Stadtstraße

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

Zukunft



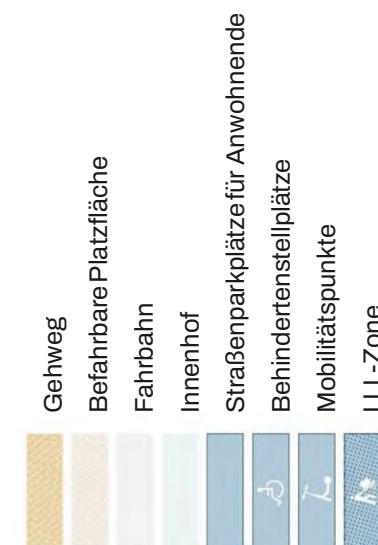
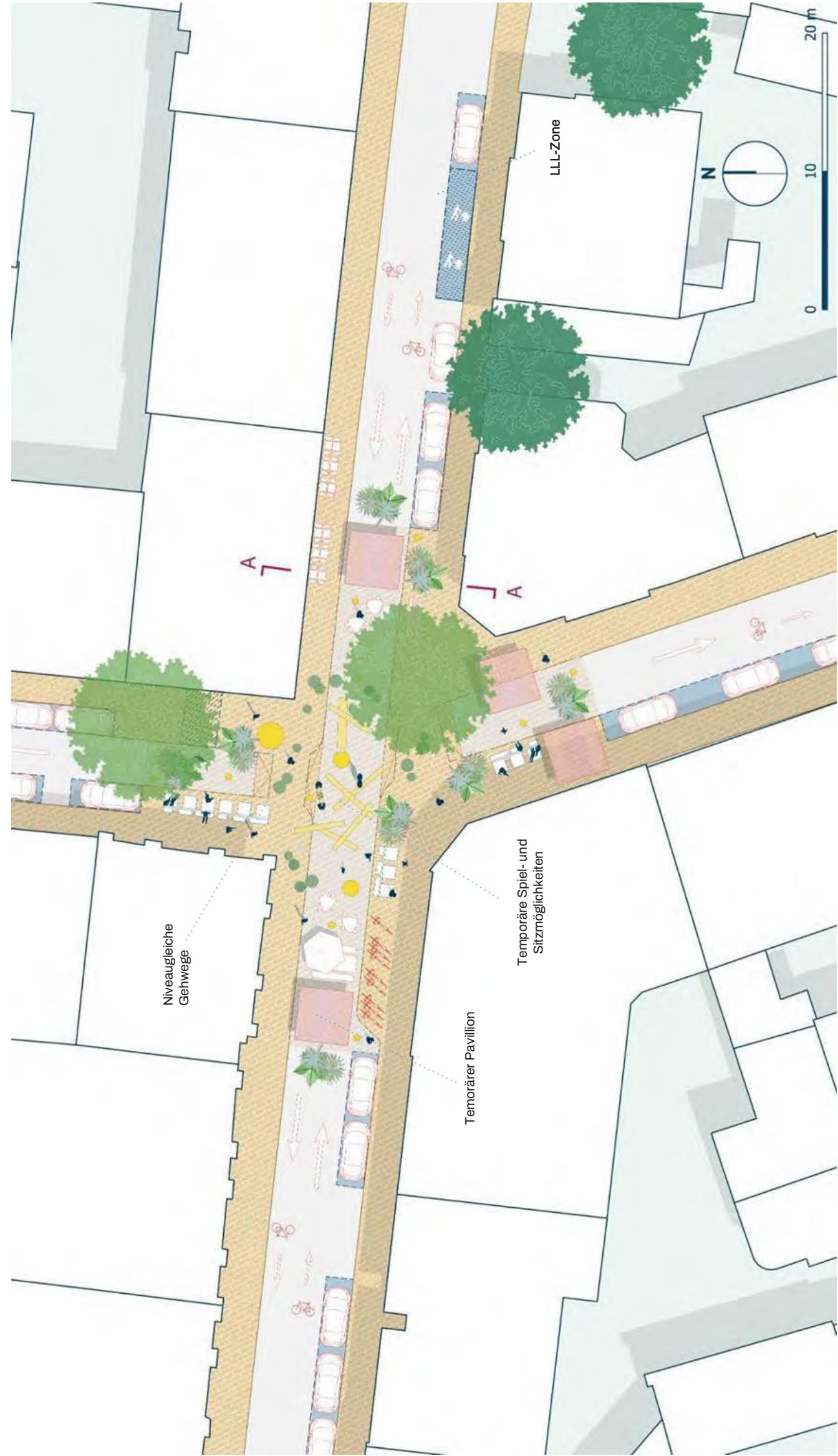
Stollbergerstraße – Hildegardstraße

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

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



Zukunft



Heute



Stollbergstraße – Hildegardstraße



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

Wie und wo geht es weiter?



Umsetzung und nächste Schritte

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

Wo beginnen wir?

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

Womit fangen wir an?

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

Wann geht es los?

Vereinfachte Zeitleiste der nächsten Schritte

Schrittweise Umsetzung des Plans gemäß dem Beschluss des Stadtrats (2026 - 2028)

Weitere Detailplanungen und Beteiligung für Stadträume und Quartiere (2025)

Politischer Beschluss des Konzepts im Stadtrat (Anfang 2025)
Reallabore um Inhalte des Konzepts im Straßenraum zu testen (2025 - 2026)

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

heute

...in 2,

in 5 Jahren

Auswirkung auf die Umgebung

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

Positive Auswirkungen:

Bessere Erreichbarkeit für Rad- und Fußverkehr

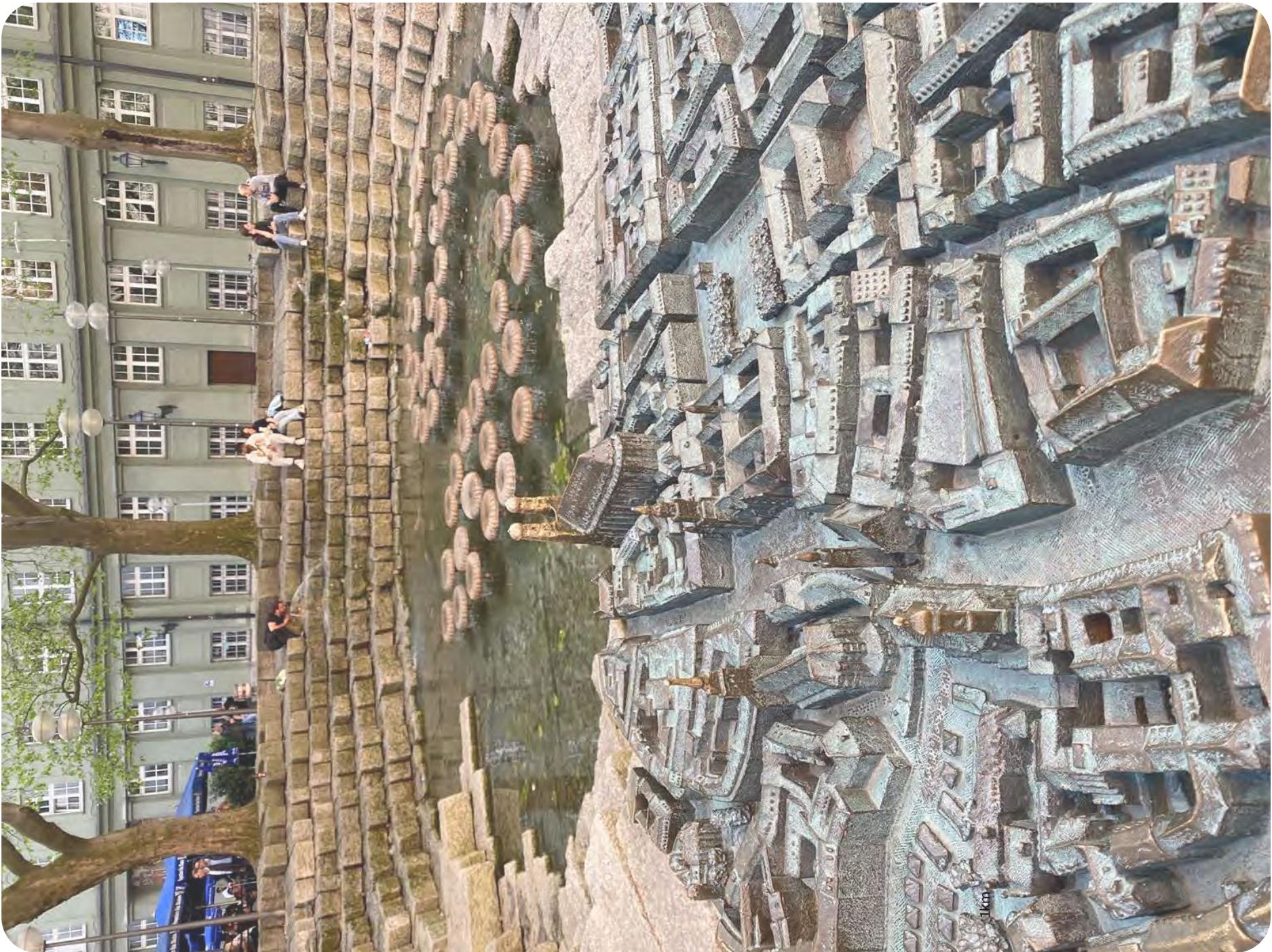
- Umgestaltungen wichtiger Knotenpunkte steigern die Zugänglichkeit, reduzieren Autoverkehr und fördern aktive Mobilität. Dies verringert Immissionen und verbessert die Lebensqualität in betroffenen Vierteln.

Stärkere Verbindungen zu Isar und Hauptbahnhof

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

Neue „Trittsteine“ im Umfeld der Altstadt

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



Auswirkung auf die Umgebung

Potentielle negative Auswirkungen:

1. Verkehrsverlagerungen und Parksuchverkehre

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

Umgang mit potentiellen negativen Auswirkungen:

1. Ausweitung auf umliegende Viertel

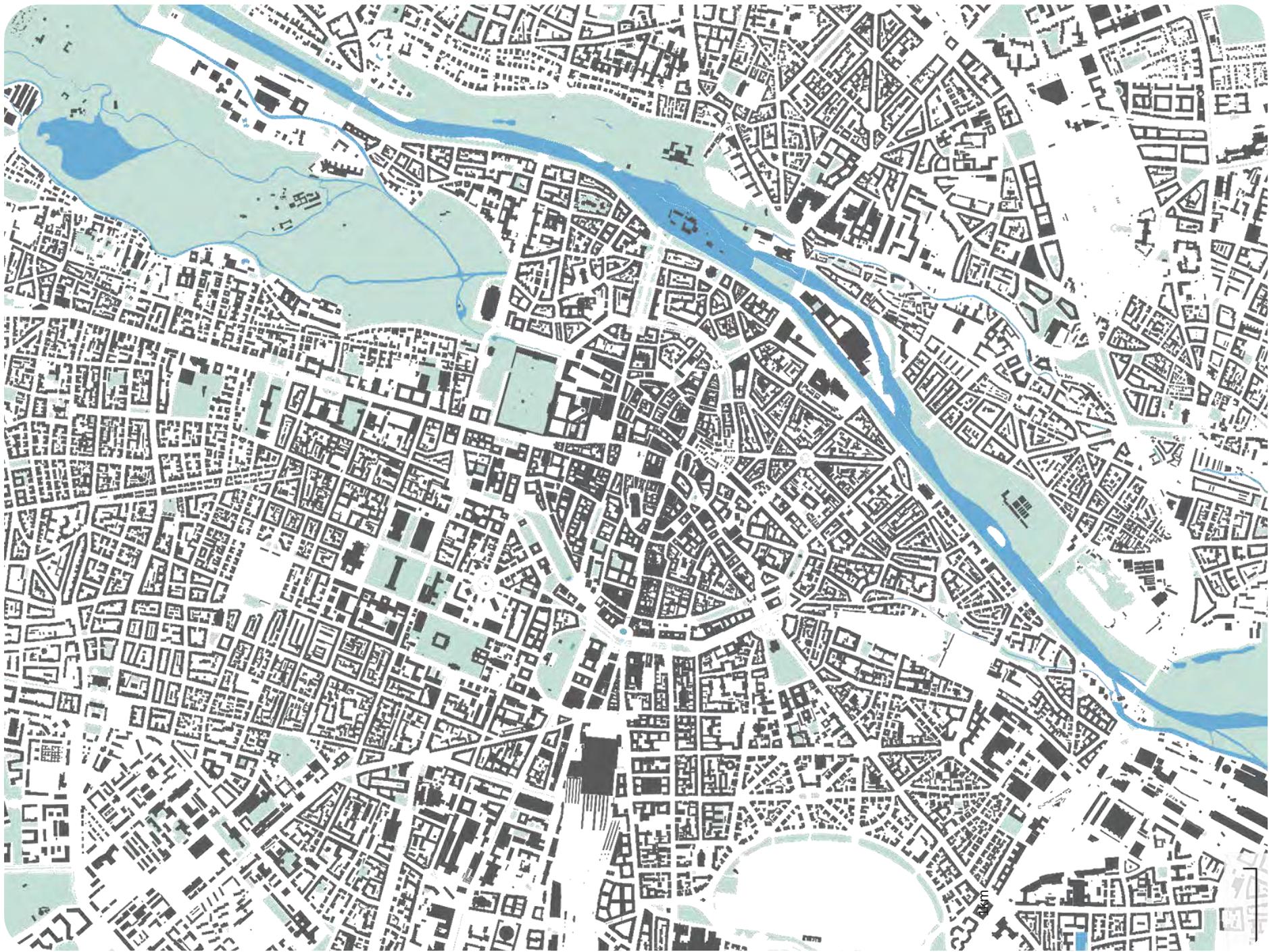
Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und Aufwertung könnten auf benachbarte Viertel ausgeweitet werden, um negative Übertragungseffekte auf diese zu vermindern.

2. Intelligente Parknavigation (Smart Parking)

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

3. Übertragbarkeit auf andere Stadtteile

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



Ist der Plan Zukunftstauglich?

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

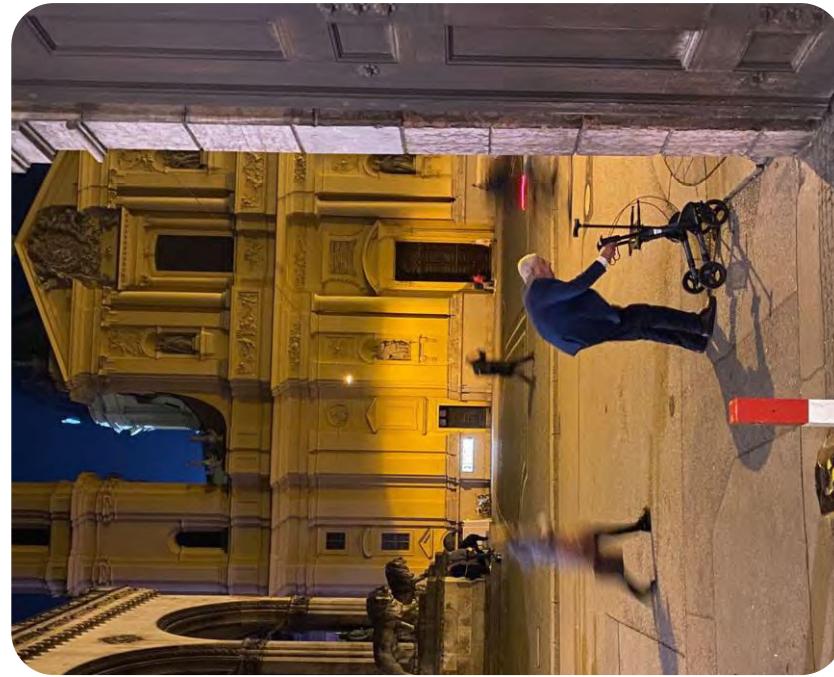
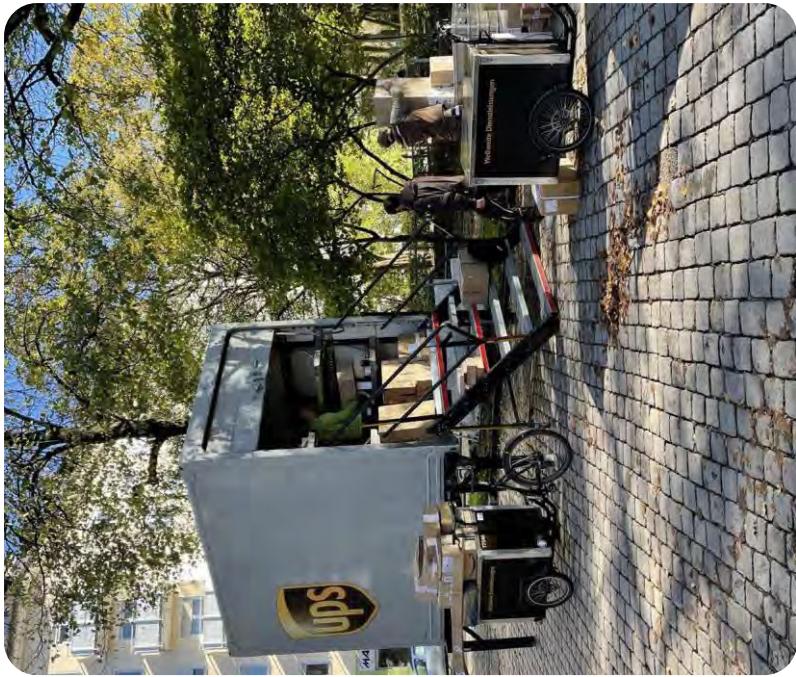
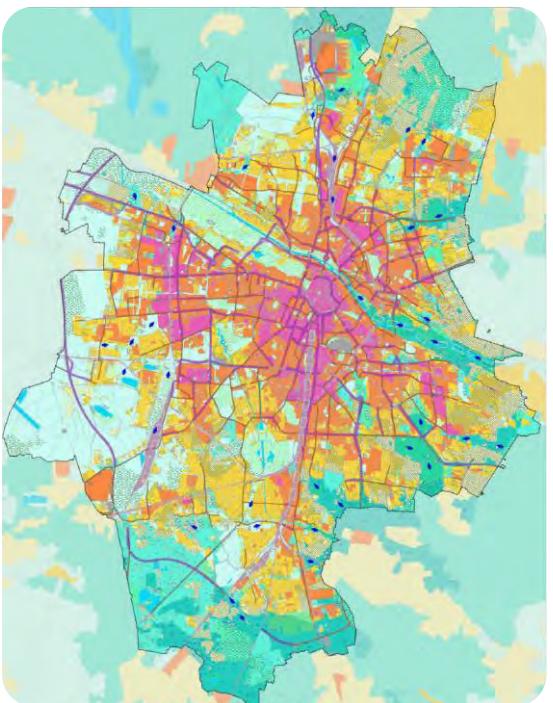
- Die Anpassung des Verkehrsplans mit Stadtstraßen und Altstadtzone ist robust für autonome Fahrzeuge
- Im Bereich von Parkgaragen wird zusätzlicher Raum für Drop-Off-Zonen berücksichtigt werden
- Autonomes Fahren kommt in Entwicklungsschüben mit autonomen Bussen auf definierten Routen und außerstädtischem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



Ist der Plan Zukunftstauglich?

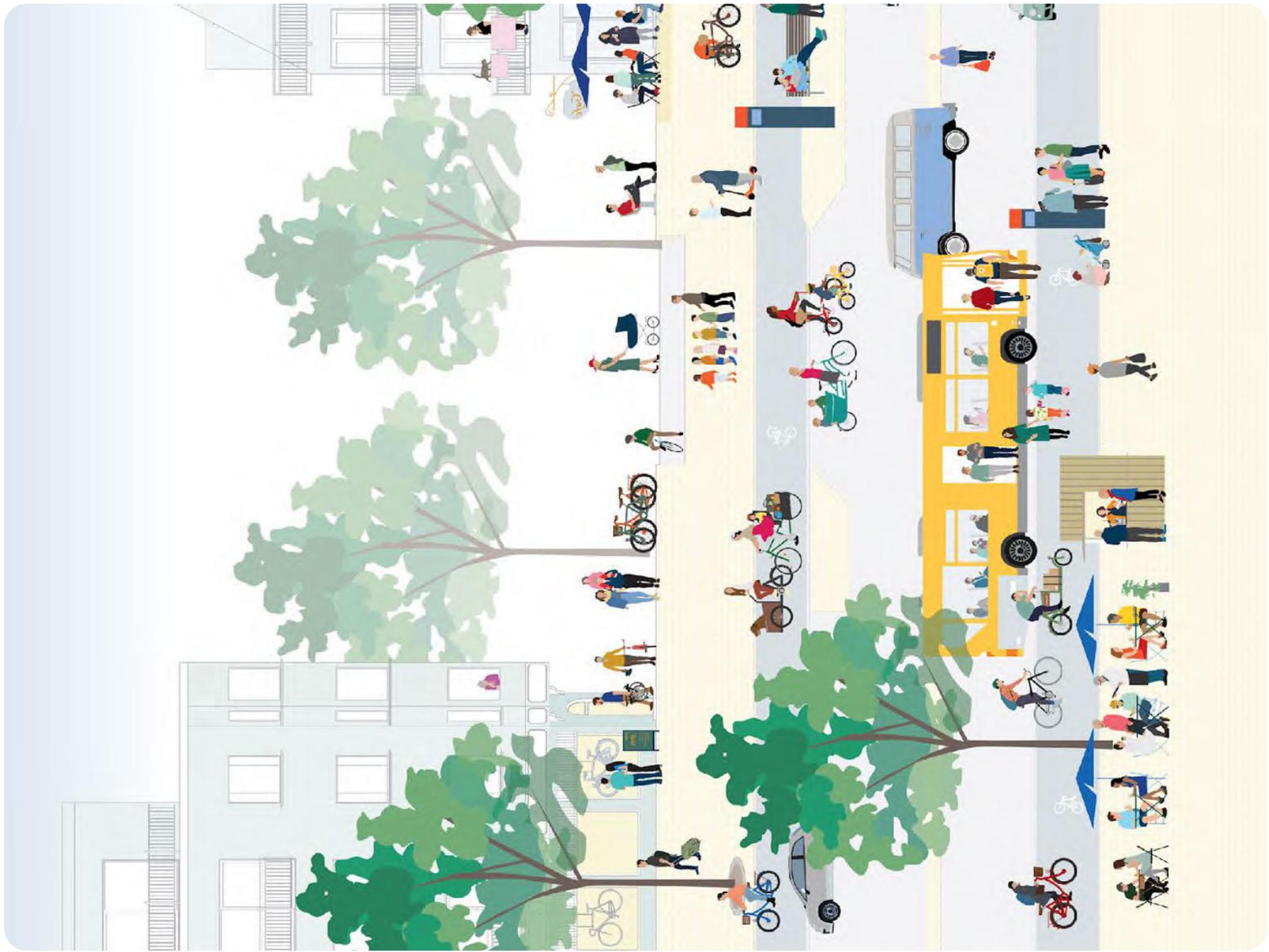
Neben technologischen Veränderungen gibt es eine Reihe weiterer struktureller Veränderungen, die bei einer langfristigen Fortschreibung des Konzeptes beachtet werden müssen:

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



Langfristige Fortsetzung des Konzepts

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



06

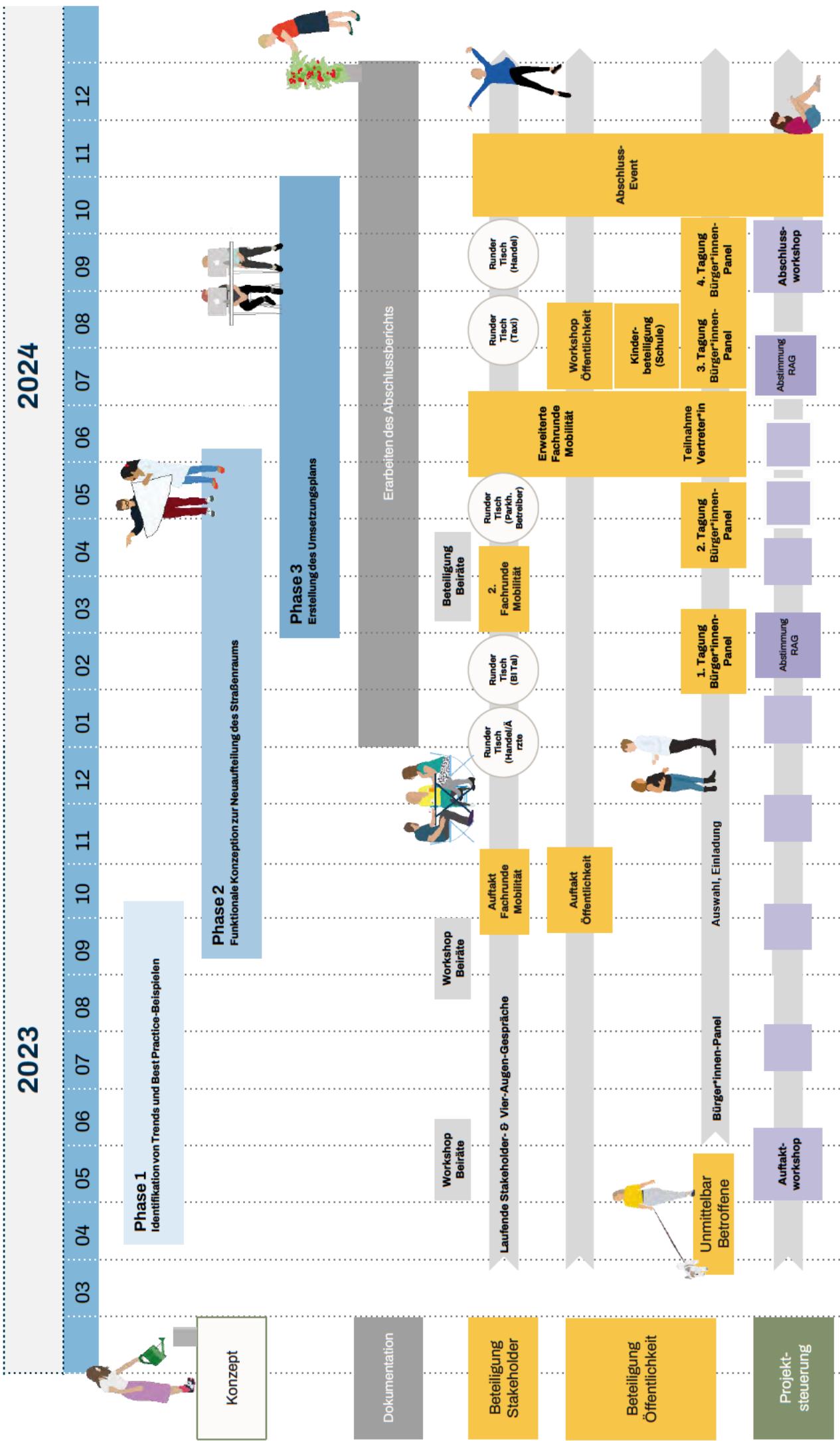
Methodik & Prozess



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

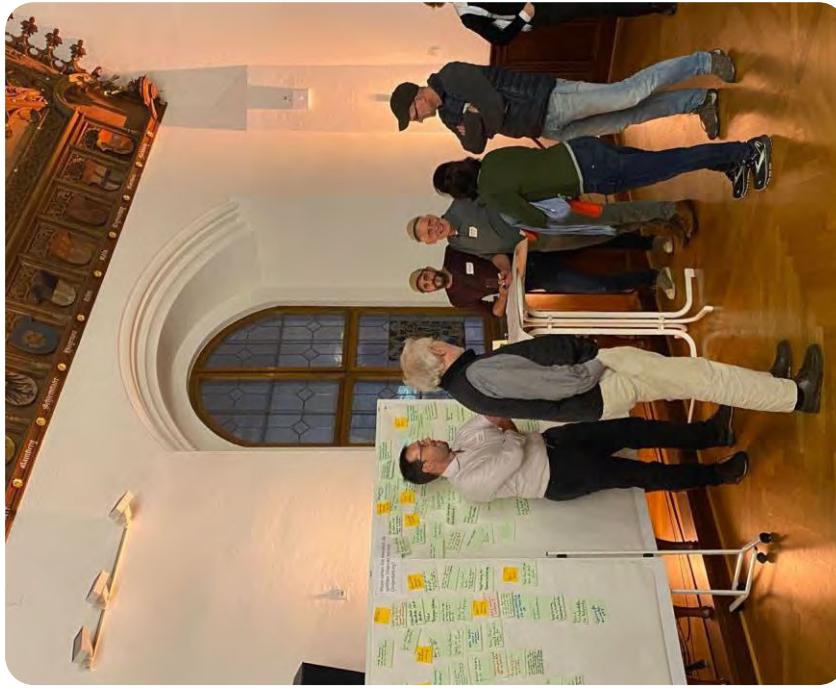
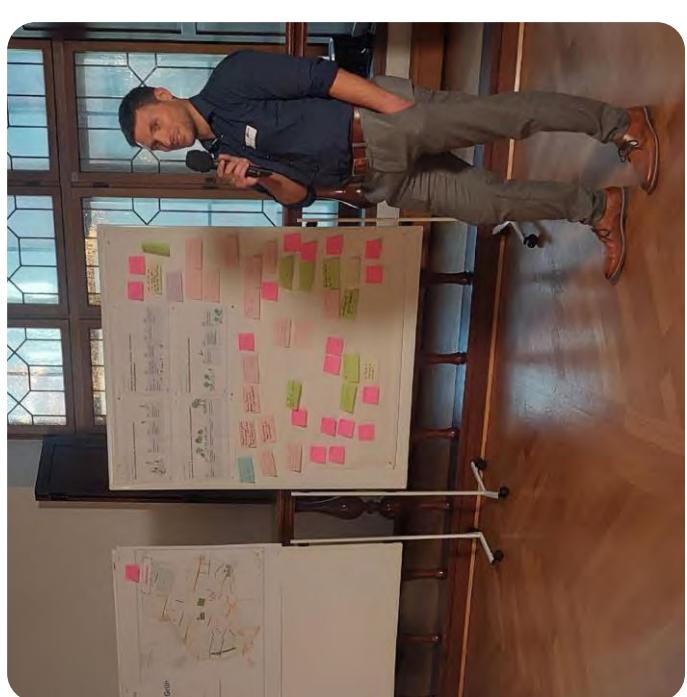
Methodik und Prozess

2023



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





Beteiligung der Öffentlichkeit

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

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

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

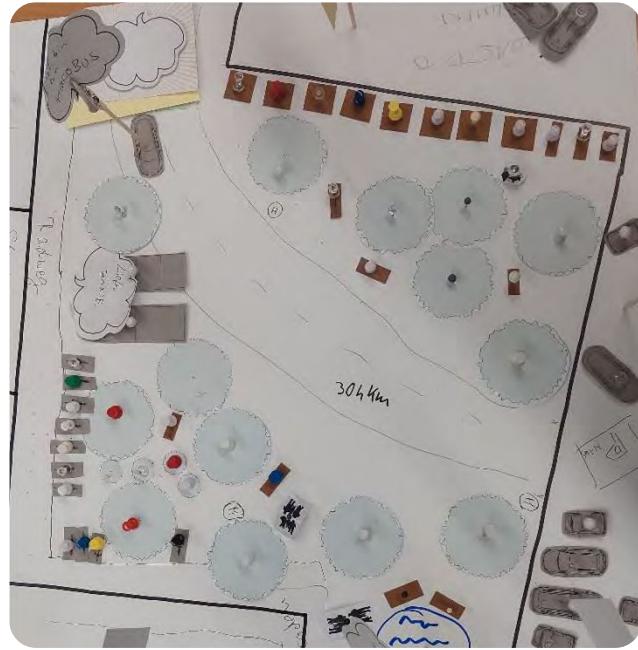
Beteiligung innerhalb eines Bürgerpanels

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

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

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

Altstadt für alle - München

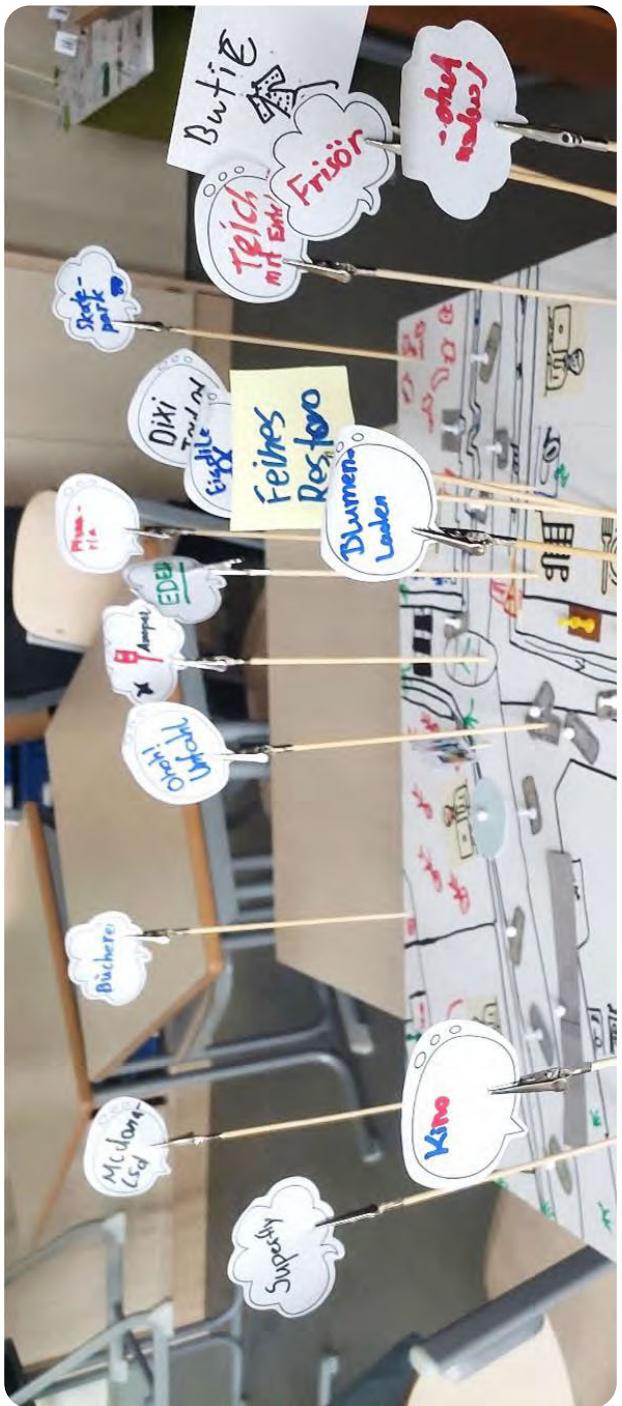


Kinder- und Jugendbeteiligung

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

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

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



Beteiligung von Fach- und Interessensvertreter*innen

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

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

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

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



Beteiligung von Fach- und Interessenvertreter*innen

Runde Tische

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

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



Vier- oder mehr Augengespräche

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

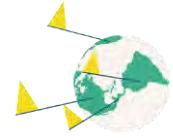
Fachliche Methodik

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

1. Verwaltungsinterne Workshops und Arbeitstermine



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



1. Recherche zu Best-Practice und Trends

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

3. Desktoparbeit und Datenanalyse

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



4. Rundgänge und Rundfahrten

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



5. Datenerfassung

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

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

Oktober 2024



ANFRAGE

An Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter

Rathaus, Marienplatz 8, 80331 München



19.10.2022

Umgestaltung Tal: Wie sollen Gastronomie und Hotels erreichbar bleiben?

Die Pläne für die autofreie Umgestaltung des Tals verunsichern nicht nur Anwohner und Einzelhändler, sondern auch die zahlreichen ansässigen Gastronomen und Hotelbetreiber. Besonders die künftige Einfahrt in das Tal, Anliefermöglichkeiten und Anfahrtswege für Hotelgäste könnten Probleme darstellen. In einem von der Verwaltung durchgeführten Workshop mit Anliegern wurden diese Bedenken nach Aussage von Betroffenen auch vorgebracht.

Daher fragen wir Herrn Oberbürgermeister Reiter:

1. Wie soll künftig sichergestellt werden, dass Hotelgäste von Betrieben in der östlichen Innenstadt weiterhin mit dem eigenen PKW anreisen können?
2. Werden Optionen wie z.B. das Valet-Parkens für die Anreise zu Hotelbetrieben geprüft und beachtet?
3. Welche Optionen werden momentan für die Einfahrt des Liefer- und Anliegerverkehrs insgesamt in das Tal geprüft?
4. Wie werden die bisherigen Ergebnisse der abgehaltenen Bürger-Workshops in die Planungen integriert?

Hans Hammer (Initiative)
Stadtrat

Hans-Peter Mehling
Stadtrat



Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus

München, 18.11.2021

Westenriederstraße dauerhaft als Fußgängerzone ausweisen

Antrag

Die Westenriederstraße wird so bald wie möglich dauerhaft als Fußgängerzone ausgewiesen, zunächst im Abschnitt zwischen Radsteg und Frauenstraße. Für die Regelung des Lieferverkehrs und der Zufahrtserlaubnisse werden in Zusammenarbeit mit dem KVR adäquate Lösungen gemäß den geltenden Vorschriften aus der Altstadt-Fußgängerbereichsatzung erarbeitet. Schnellstmöglich werden bauliche Maßnahmen zur Gestaltung umgesetzt.

Für die gesamte Westenriederstraße ab Tal prüft die Stadtverwaltung die Umwidmung als Fußgängerzone mit qualitativ hochwertiger Platzgestaltung unter Einbeziehung der historischen Stadtmauer. Der Bezirksausschuss und die Öffentlichkeit sind einzubinden.

Begründung

Mit dem Grundsatzbeschluss Autofreie Altstadt (14-20/V14478) hat München die Verkehrswende im Herzen der Landeshauptstadt beschlossen zugunsten von mehr Fuß- und Radverkehr, öffentlichen Verkehrsmitteln, Aufenthaltsqualität sowie einer nachhaltigen Stärkung von Handel und Gastronomie.

Ein Teil der Westenriederstraße wurde nun bereits zum zweiten Mal mit großem Erfolg temporär als sogenannte „Sommerstraße“ verkehrsberuhigt; allenthalben wurde der „italienische Flair“ gefeiert. Die ansässige Gastronomie und der Einzelhandel haben sich auf Grundlage der positiven Erfahrungen einhellig für eine dauerhafte Verkehrsberuhigung ohne motorisierten Durchgangsverkehr ausgesprochen. Dieser Forderung hat sich der zuständige Bezirksausschuss angeschlossen.

Unmittelbar könnte – zunächst ohne bauliche Maßnahmen – die Straße zwischen Radsteg und Frauenstraße als Fußgängerzone ausgewiesen werden (analog der Kustermannfahrbahn). Schnellstmöglich soll eine bauliche Umgestaltung mit Rückbau der Fahrbahn angegangen werden. Darüber hinaus ist in den Blick zu nehmen, die gesamte Westenriederstraße als Fußgängerzone auszuweisen. Die Platzgestaltung des Isartorplatzes zwischen Frauenstraße und Westenriederstraße bleibt derzeit weit hinter ihren Möglichkeiten zurück. Mit der Ausweisung der gesamten Westenriederstraße als Fußgängerzone könnte der Isartorplatz eklatant aufgewertet werden. Dies soll konzeptionell nun angegangen werden.

Fraktion Die Grünen – Rosa Liste

Gudrun Lux
Paul Bickelbacher
Mona Fuchs
Sofie Langmeier
Florian Schönenmann
Christian Smolka
Sibylle Stöhr
Mitglieder des Stadtrates

SPD/Volt-Fraktion

Andreas Schuster
Nikolaus Grädl
Christian Müller
Simone Burger
Roland Hefter
Felix Sproll
Klaus Peter Rupp
Dr. Julia Schmitt-Thiel
Mitglieder des Stadtrates



Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus

München, 25.03.2022

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

Antrag

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.

Begründung

Die Münchener Altstadt ist für die Stadtentwicklungsplanung von besonderer Bedeutung. Herausforderungen wie die Anpassung an die Klimakrise, soziale und demografische Prozesse, die fortschreitende Digitalisierung, die Veränderung des Handels, die Anpassung an neue Trends sowie eine Sicherung der Zukunftschancen sind dabei zu berücksichtigen. Die Verflechtungen zu den angrenzenden Vierteln spielen eine wichtige Rolle. Diverse Fragestellungen und Aufgaben müssen in einem Dialog mit Gewerbetreibenden, Bezirksausschüssen, Anwohnenden und der Öffentlichkeit diskutiert werden.

Die Basis für diese Innenstadtentwicklung und den anstehenden Dialog um die besten Lösungen muss ein Verkehrskonzept sein. Dieses soll auch Grundlage und Klammer für die verschiedenen, bereits vom Stadtrat beschlossenen Projekte bilden, wie unter anderem den Boulevard Sonnenstraße, den Altstadt-Radlring, ein City-Logistik-Konzept, die ÖPNV-Erschließung der Altstadt mit ihrem Verflechtungsraum und die Angebote der Shared Mobility-Teilstrategie der Mobilitätsstrategie 2035.

gez.

Nikolaus Gradl

Andreas Schuster

Gudrun Lux

Paul Bickelbacher

Christian Müller

Simone Burger

Felix Sproll

Roland Hefter

SPD/Volt-Fraktion

Mona Fuchs

Florian Schönemann

Sofie Langmeier

Christian Smolka

Sibylle Stöhr

Fraktion Die Grünen – Rosa Liste

Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus

München 01.07.2022

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

Antrag

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 Pergolas 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

Begründung

München kann mit seinen Planungen für ein autofreies Tal nicht bis Mitte der 2030er Jahre warten. Es muss gelingen, den Baustellenverkehr Zweite Stammstrecke anderweitig zu bewältigen, damit das Tal und die Westenriederstraße bereits 2023 den Auftakt machen können für eine lebenswerte neue und weitgehend autofreie Altstadt mit viel mehr Platz für die Münchner*innen.

Die Umplanung soll auch Ideen der Anwohner*innen der Altstadt aus einem bereits erfolgten Workshop aufgreifen (u.a. orange Zone) und diese gemeinsam mit ihnen weiterentwickeln.

Bereits 2023 soll das Tal autofrei sein, jegliche Zufahrt für private PKW ohne berechtigtes Anliegen im Abschnitt zwischen Maximilianstraße und Westenriederstraße ausgeschlossen werden. Für die Anwohner*innen sollen ausreichend Stellplätze in den Nebenstraßen und unter der Erde erhalten bleiben.

Besonders wichtig ist, Planung und Umsetzung so zu gestalten, dass München im Tal noch mehr Bäume, mehr Sitzgelegenheiten und ggf. auch einen freigelegten Stadtbach hat und die Planungen eng mit den Anwohner*innen abgestimmt werden.

gez.

Anne Hübner
 Nikolaus Gradl
 Andreas Schuster
 Roland Hefter
 Dr. Julia Schmitt-Thiel
 Felix Sproll
 Klaus Peter Rupp
 Lars Mentrup
 Barbara Likus
 Julia Schönfeld-Knor
 Lena Odell
 Kathrin Abele

Mona Fuchs
 Dr. Florian Roth
 Gudrun Lux
 Paul Bickelbacher
 Anja Berger
 Florian Schönenmann
 Angelika Pilz-Strasser
 Bepo Brem
 Julia Post
 Nimet Gökmənoğlu

SPD/Volt-Fraktion

Fraktion Die Grünen – Rosa Liste

Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus

München, 28.07.2022

Autoreduzierte Altstadt braucht Lösungen I – „Blaue Zone“ weiterentwickeln**Antrag**

Das Mobilitätsreferat wird gebeten das Modell der „Blauen Zone“ weiterzuentwickeln, durch das Hunderte von Parkregelungsschilder in der Altstadt abgebaut werden könnten.

Dabei ist folgenden Nutzergruppen 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 Parkplatz genutzt werden können (z.B. „Orange Zone“ bzw. Erklärung an der Einfahrt zur „Blauen Zone“)
- reine Anwohner*innen Parkplätze, 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 Nutzungen 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.

Begründung

1997 konnte die „Blaue Zone“ im Münchener Kreuzviertel eingeführt werden. Durch einheitliche Regelungen konnten Hunderte von Verkehrsregelungsschildern abgebaut werden, die auch die städtebauliche Qualität der Altstadt erhöht haben. Durch die neuen Anforderungen an eine „autoreduzierte Altstadt“ und durch neue Erkenntnisse aus der Bürgerbeteiligung ergeben sich Notwendigkeiten das Konzept der „Blauen Zone“ anzupassen.

Es erscheint wichtig, Kurzzeitparkplätze (max. 60 Minuten am Automaten oder in der App) für Patient*innen von Arztpraxen oder Kund*innen zu schaffen, die schwere Dinge verladen wollen. Soweit Stellplätze durch die Umwidmung von öffentlichem Raum wegfallen, ist für Anwohner*innen, die auf ein Auto angewiesen sind, entsprechender Ersatz in Tiefgaragen anzubieten.

gez.

Roland Heftner
Nikolaus Gradl
Stadtratsmitglieder

Christian Müller
Simone Burger



FRAKTION IM MÜNCHNER STADTRAT

ANTRAG

Fraktionsgemeinschaft SPD/Volt • Rathaus • 80313 München

Fraktionsgemeinschaft SPD/Volt

Postanschrift: Rathaus, 80313 München

Besuchanschrift: Rathaus, 80331 München

Tel.: 089 - 23 39 26 27, Fax: 089 - 23 32 45 99

E-Mail: spd-rathaus@muenchen.de

www.spd-rathausmuenchen.de



München

SPD

Fraktionsgemeinschaft SPD/Volt • Rathaus • 80313 München

Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus

München, 28.07.2022

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

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.

Begründung

Innerhalb des Mittleren Rings hat nur weniger als die Hälfte der Münchner*innen ein eigenes Auto. Zum Teil werden Autos auch nur sehr selten bewegt und dienen zur Möglichkeit Termine außerhalb der Stadt wahrzunehmen oder in die Berge bzw. in den Urlaub zu fahren. Für einen Teil der Anwohner*innen wäre es daher auch ein interessantes Angebot einen festen Stellplatz in der Nähe einer U-Bahn oder S-Bahn-Station zu haben, die von der Stadt mit dem Nahverkehr schnell erreichbar ist. Ein entsprechender Mietvertrag kommt nur zustande, wenn auf eine Parklizenz bzw. einen Stellplatz in der Innenstadt verzichtet wird.

gez.

Roland Heftner
Nikolaus Gradl
Stadtratsmitglieder

Christian Müller
Simone Burger

ANTRAG

An Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter

Rathaus, Marienplatz 8, 80331 München



22.12.2022

Umgestaltung des Tals gemeinsam mit den Anwohnerinnen und Anwohnern und Betroffenen anstatt gegen sie

Die Landeshauptstadt München (LHM) 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 erfolgreich abgeschlossene Umgestaltung der Regensburger Innenstadt.

Begründung

Während anderenorts eine positive Beteiligung von Betroffenen und Anwohnerinnen und Anwohnern vom Umbaumaßnahmen zu kreativen Umgestaltungsideen führen und führten, die von allen Seiten akzeptiert werden, führt die aktuell in München gewählte Form der quasi-„Nichtbeteiligung“ im Tal zu Unverständnis bis hin zu Resignation bei den Betroffenen. Eine eigens gegründete Bürgerinitiative mit dem Ziel, an einer für alle Seiten positiven und kreativen Umgestaltung des Tals mitzuwirken, wird seit Monaten weitestgehend ignoriert. Stattdessen werden mit einer Scheibchentaktik teilweise ohne jede Vorwarnung der Betroffenen immer wieder bauliche Veränderungen vorgenommen und damit unabgesprochen Fakten geschaffen.

Hans-Peter Mehling (Initiative)
Stadtrat

Veronika Mirlach
Stadträtin

Hans Hammer
Stadtrat

Matthias Stadler
Stadtrat

Manuel Pretzl
Fraktionsvorsitzender

ANTRAG

An Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter

Rathaus, Marienplatz 8, 80331 München



21.08.2023

Lebendige Innenstadt

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. andererseits.

Es wird geprüft, in welchen Altstadtstraßen Anwohnertiefgaragen mit Zuschussfinanzierung aus den Stellplatzrücklagen gebaut werden können. Danach ist zu prüfen, in welchen Straßen das Parkplatzangebot an der Oberfläche reduziert werden kann.

Das Angebot an Stühlen und Pflanzen vor allem in den Fußgängerzonen wird ausgeweitet.

Begründung

Die Politik der autofreien Altstadt mit der einhergehenden Parkplatzreduzierung und den geplanten weiteren Fußgängerzonen wirkt spaltend. Sie stößt lt. Umfragen auch auf Ablehnung ganz vieler Akteure der Münchener Altstadt als auch der Besucher, Kunden, Patienten, Klienten usw.

So bewerten ein 78 % der befragten Händler in der Innenstadt die Verfügbarkeit von eigenen Parkplätzen als größtes Problem bei der Erreichbarkeit, gefolgt von der Erreichbarkeit mit dem PKW insgesamt (77%) und dem Parken in der Nähe des Geschäfts (76%).

Die Städtische Verkehrspolitik landet bei den größten Herausforderungen der kommenden Jahre auf Platz 2. (Quelle: Handelsbefragung München 2023)

Angesichts der Bandbreite von Autofahrverkehr durch Lieferanten, Taxis, berechtigte Anwohner und Gewerbetreibenden mit in der Altstadt angemeldeten Kraftfahrzeugen ist eine autofreie Altstadt ohnehin illusorisch.

Alexander Reissl (Initiative)
Stadtrat

Hans-Peter Mehling
Stadtrat

Ulrike Grimm
Stadträtin

ANTRAG

An Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter

Rathaus, Marienplatz 8, 80331 München



11.04.2024

Landeshauptstadt München koordiniert zentrales „City Parken“

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 Kundenparkplätzen geschaffen werden.

Begründung

Die Münchener Altstadt ist wichtiger Wirtschaftsstandort und kulturelles Zentrum der Landeshauptstadt München mit Besucherinnen und Besuchern aus München, dem Umland und der ganzen Welt. Um den Parkdruck zu reduzieren und Flächen im öffentlichen Straßenraum effizient zu nutzen sowie die Erreichbarkeit für Gäste zu erleichtern, sollen vorzugsweise die vorhandenen Parkhäuser und Tiefgaragen genutzt werden.

Gemeinsam mit den Parkhausbetreibern, den Gewerbetreibenden und der Verwaltung, soll daher ein System etabliert werden, bei dem in Abhängigkeit von einem bestimmten Mindestumsatz das Parken in möglichst allen Parkhäusern innerhalb und entlang der Altstadt kostenlos ist. Idealerweise wird dies mit einem einheitlichen Ticket- und Abrechnungssystem verbunden. Falls dies nicht möglich sein sollte, sind entsprechende Alternativen zu prüfen. Die Landeshauptstadt München übernimmt hierbei die Koordination.

Die Erreichbarkeit mit dem eigenen Auto fördert den Wirtschaftsstandort Altstadt, denn laut einer aktuellen Studie geben jene, die die Stadt mit dem Auto besuchen, doppelt so viel aus, wie jene, die mit dem ÖPNV zum Shopping kommen.

Gleichzeitig liegt der Anteil des Umweltverbunds (ÖPNV, Rad, Fußverkehr) bei den Besucherinnen und Besuchern der Altstadt bereits bei über 80 %.

Manuel Pretzl (Initiative)

Fraktionsvorsitzender

Veronika Mirlach

Stadträtin

Hans-Peter Mehling

Stadtrat

Hans Hammer

Stadtrat

Sebastian Schall

Stadtrat

Sabine Bär

Stadträtin

ANTRAG

An Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter

Rathaus, Marienplatz 8, 80331 München



11.04.2024

Landeshauptstadt München passt Parkbedingungen in der Altstadt an

Das Mobilitätsreferat wird gebeten, veränderte Parkbedingungen in der Altstadt zu entwickeln und dem Stadtrat zur Entscheidung vorzulegen. Hierbei sollen die Zeiten ohne Parkraumbewirtschaftung in den Abendstunden und am Wochenende ausgeweitet werden. Denkbar wäre, in Anlehnung an andere europäische Städte, samstags ab 17:00 und von Montag bis Freitag ab 18:00 Uhr auf das Erheben von Parkgebühren zu verzichten.

Begründung

Um die Altstadt als Handels-, Gastronomie-, Dienstleistungs-, Gesundheits- und Kulturstandort zu stärken, soll in den Abendstunden auf das Erheben von Parkgebühren verzichtet werden. Auch die kürzlich veröffentlichte Studie „Münchner Innenstadt – Status quo und Perspektiven des Wirtschaftsstandorts“ weist auf den dringenden Handlungsbedarf bei der Erreichbarkeit der Altstadt mit dem PKW hin.

Manuel Pretzl (Initiative)

Fraktionsvorsitzender

Veronika Mirlach

Stadträtin

Hans-Peter Mehling

Stadtrat

Hans Hammer

Stadtrat

Sebastian Schall

Stadtrat

Sabine Bär

Stadträtin



Betreff - Antrag

Verkehrssicherheit Kreuzung Rosental/Färbergraben/Oberanger/Rindermarkt

Antrag zum Themengebiet Verkehr

Die Kreuzung ist sehr groß und die Fahrbahnen sehr breit und die Verkehrsregelung unübersichtlich. Dadurch ist die Vorfahrtsituation für alle Verkehrsteilnehmer*innen unklar und die Kreuzung für Fußgänger schwer zu überqueren, insbesondere für Kinder oder beeinträchtigte Verkehrsteilnehmer. Gerade in der Nähe des Fußgängerbereichs Rindermarkt / Marienplatz ist das ungünstig.

An den Ecken gibt es bereits Markierungen, die ein Überfahren verhindern sollen (gezackte weiße Markierung), die ist aber weitgehend wirkungslos.

Mein Antrag:

- Die Kreuzung soll so eng gefasst sein wie für den Bus nötig. (s. Bild)**
- Zur Förderung des Fußverkehrs diese Flächen markieren und mit Pollern oder Pflanzgefäßen abgrenzen damit Zufußgehende hier besser über die Straße kommen.**

Raum für Vermerke des Direktoriums

ohne Gegenstimme angenommen

mit Mehrheit angenommen

ohne Gegenstimme abgelehnt

mit Mehrheit abgelehnt



**Antrag am 21.05.2025 zur Bürgerversammlung des
Stadtbezirks Altstadt/Lehel 01**

Bürgerinitiative ALTSTADT



**Antrag 5: Durchlässiges Verkehrskonzept - Keine Zonentrennung für
berechtigten Verkehr**

*c/o Antrag Bürgerversammlung Altstadt für
BIR*

Die Bürgerversammlung möge beschließen, dem Mobilitätsreferat zu empfehlen, auf starre Zonentrennungen zu verzichten und stattdessen durchgängige Routen für Anwohner/Lieferverkehr zu ermöglichen.

Da eine digitale Kennzeichenerkennung ohnehin den Verkehr nur für Berechtigte ausweist und dadurch verringert wird.

Begründung:

Wir Anwohner wollen nicht die Altstadt in ein Labyrinth verwandeln, dass unsere Wege in der Praxis beeinträchtigen bzw. verlängern. Der Verkehr der Berechtigt ist, soll in alle Richtungen fließen können. Wir setzen auf die digitale Kennzeichenerkennung.

Außerdem wird das aktuelle Kammerkonzept würde laut VCD Gutachten Lieferzeiten um 18% erhöhen.



**Antrag am 21.05.2025 zur Bürgerversammlung des
Stadtbezirks Altstadt/Lehel 01**

Bürgerinitiative ALTSTADT



Antrag 2: Digitale Einfahrtskontrolle

1. Es soll ein digitales Einfahrtskontrollsystem mittels Kennzeichenscan für die Münchener Altstadt eingeführt werden, das Berechtigte (Anwohner, Lieferverkehr) automatisch erkennt und Datenschutzstandards entspricht. Dadurch wird der Durchgangsverkehr reduziert.
2. Berechtige sollen auch Patienten der Ärzte sein können, die kurzfristig für einige Stunden berechtigt sind, in die Altstadt fahren zu können.

Begründung:

- Italienische Modelle (z.B. [REDACTED]) zeigen, dass solche Systeme den Durchgangsverkehr um 40% reduzieren, während §4 Abs. 1 DSGVO-konforme Lösungen möglich sind.

Datum: 25.09.2025
 Telefon: 0 233-
 Frau
 @muenchen.de

**Referat für Arbeit
 und Wirtschaft**
 Wirtschaftsförderung
 Allg. Wirtschaftsförderung

Stellungnahme des Referats für Arbeit und Wirtschaft

*Altstadt für alle – Konzept und Maßnahmen – Grundsatzbeschluss
 Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 16852*

Beschlussvorlage des Mobilitätsausschusses für den 12.11.2025 (VB)

I. An das Mobilitätsreferat

Das Referat für Arbeit und Wirtschaft (RAW) hat den Entwurf zur Sitzungsvorlage am 21.07.2025 zur Abstimmung erhalten. Das RAW nimmt zur Vorlage in der Fassung vom 21.07.2025 wie folgt Stellung:

Mit ihrem breiten und ausgewogenen Branchenmix ist die Münchener Wirtschaft einer der zentralen Tragpfeiler des gesellschaftlichen Gemeinwohls. Die überaus leistungsstarke Münchener Wirtschaft sichert Wohlstand, hohe Lebensqualität und die vielen Gestaltungsmöglichkeiten in der bayerischen Landeshauptstadt. Gerade auch in der Münchener Innenstadt bzw. Altstadt zeigt sich die Bedeutung der Münchener Wirtschaft als täglicher Anlaufpunkt, sowohl für die Münchener Bürger*innen als auch für zahlreiche Besucher*innen aus aller Welt. Die Wirtschaft und ihre Branchen sind historisch sowie sicher in hohem Maße auch künftig Kern für die Innenstädte. In der Münchener Altstadt befinden sich rund 5000 Wirtschaftsakteure. Die Altstadt ist damit ein wichtiger Wirtschaftsfaktor mit großer Ausstrahlungswirkung auf die Gesamtstadt.

Aus diesem Grund ist es aus Sicht des RAW unbestreitbar, dass eine zukunfts- und wirtschaftlich leistungsfähige Altstadt eine für die Wirtschaft vorteilhafte Lenkung der Verkehrsbewegungen in der Münchener Altstadt bedarf. Deshalb stimmt das RAW dem grundsätzlichen Ziel einer notwendigen weiteren Optimierung der Erreichbarkeit der Münchener Innenstadt für alle Verkehrsarten und insbesondere den Wirtschaftsverkehr zu. Bemühungen, die darauf abzielen, 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 Münchener*innen- bzw. Altstadt zu erreichen.

Sollte das Mobilitätsreferat die Beschlussvorlage doch in der jetzigen Form einbringen, wird gebeten, sowohl die Stellungnahmen der Kammern und Verbände wie diese Stellungnahme des RAW eizulegen.

Dr. Christian Sch



Landeshauptstadt München, Behindertenbeirat
Burgstr. 4, 80331 München

An das
Mobilitätsreferat

Per Mail an
Beschlusswesen.mor@muenchen.de,
mitzeichnung.mor@muenchen.de

**Facharbeitskreis
Mobilität**

Vorsitzender:
 Bernhard Claus
 c/o BBSB e.V.
 Arnulfstr. 22, 80335 München
 Tel.: 089 / 559 88 114
 E-Mail: bernhard.claus@bbsb.org

Geschäftsstelle:
 Burgstraße 4, 80331 München
 Telefon: 089 / 233 – 211 79
 Telefax: 089 / 233 – 212 66
 E-Mail:
behindertenbeirat.soz@muenchen.de

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

Datum
20.08.2025

Altstadt für alle – Konzept und Maßnahmen – Grundsatzbeschluss
Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 16852

Sehr geehrte Damen und Herren,

in Abstimmung mit der Behindertenbeauftragten, Frau Daniela Maier, sind wir mit der oben genannten Beschlussvorlage mit der Maßgabe einverstanden, dass auf Seite 27 a.E. im Passus

„Das städtebauliche Verkehrskonzept hat daher zum Ziel:

- eine klimaangepasste, gemeinwohlorientierte, verkehrssichere und möglichst barrierefreie Altstadt zu entwickeln, ...“

das einschränkende Adverb „möglichst“ gestrichen wird. Das Ziel der Herstellung eines barrierefreien öffentlichen Raums ist mit den anderen erwähnten Zielen gleichrangig und duldet daher keine Einschränkung.

Zudem weisen wir bereits in dieser Phase auf folgende - für die barrierefreie Nutzung durch die betroffenen Menschen - wichtige Dinge hin, damit sie bei der weiteren Entwicklung von Beginn an berücksichtigt und Lösungen entwickelt werden.

Zu Fußgängerzonen und Parkgaragen

Bei Patienten wird immer davon ausgegangen, dass sie gebracht und abgeholt werden. Es ist aber auch möglich, dass es Patienten zwar temporär schlecht geht, sie aber immer noch Auto (Automatikfahrzeug oder teilautonomes KFZ) fahren können. Stehenbleiben darf das Auto nur in einer Parkgarage und der Weg kann weit sein.

Nicht jeder Gehbehinderte hat Anspruch auf einen Blauen Parkausweis, also auch nicht auf einen Behindertenstellplatz. Mindestens die Operngarage und die am Rindermarkt sind nicht barrierefrei. Das Parkleitsystem müsste darauf hinweisen oder sie werden umgebaut. Aber auch von einer barrierefreien Garage hat man einen Fußweg vor sich. Shuttle- und On-

„Wer Inklusion infrage stellt, greift die Demokratie an.“

Beauftragter der Bundesregierung
 für die Belange von Menschen mit Behinderungen
 Jürgen Dusel



Demand-Services werden zwar in Anlage 1 auf Seite 137 erwähnt, aber nicht ausdrücklich die Anbindung der Garagen.

Die Probleme der weiten Wege müssen bei sämtlichen Planungen gelöst beziehungsweise zumindest akzeptablen Lösungen zugeführt werden.

Zu niveaugleichen Gehwegen

Gehwege müssen sich taktil und visuell von niveaugleich angrenzenden Funktionsbereichen abgrenzen, um eine barrierefreie Nutzung auch für blinde und sehbehinderte Menschen zu gewährleisten (Ziffer 5.1.1 DIN 18040-3).

Mit freundlichen Grüßen

Bernhard Claus
Vorsitzender des FAK Mobilität

Verfasserin

Verfasserin



Seniorenbeirat der Landeshauptstadt München

Burgstr. 4 - 80331 München

seniorenbeirat.soz@muenchen.de

Tel. 089/233-21166

Fax. 089/233-25428

An das
Mobilitätsreferat
Frau
MOR-GL2
E-Mail: mitzeichnung.mor@muenchen.de

Datum: 17.06.2025

Altstadt für alle – Konzept und Maßnahmen - Grundsatzbeschluss Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 16852 Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 23.07.2025 (VB)

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Seniorenbeirat der LH München nimmt zur o.g. Vorlage wie folgt Stellung:

Das Ziel einer verkehrsberuhigten, klimagerechten „Altstadt für alle“ mit hoher Aufenthaltsqualität wird vom Seniorenbeirat (SB) begrüßt. Angesichts des begrenzten Raumes gilt es Konkurrenz und Nutzungskonflikte möglichst zu vermeiden und eine angemessene Flächenverteilung zu gewährleisten. Der SB möchte einige Aspekte besonders hervorheben.

Fußverkehr – ÖPNV

In der Vorlage wird richtig darauf hingewiesen, dass auch sehr viele Straßen außerhalb der Fußgängerzonen vom Fußverkehr dominiert werden, dies aber in der Flächenverteilung keinen entsprechenden Niederschlag findet (vgl. S. 19) und die Bedürfnisse des Fußverkehrs unzureichend berücksichtigt werden.

Der SB fordert, dass umfassende Maßnahmen insbesondere zur Erhöhung der Gehwegbreite (angestrebte: 2,50 m) und der Abschaffung des widerrechtlichen Gehwegparkens ergriffen werden. Zudem sind mehr und sichere Querungsmöglichkeiten vorzusehen, bspw. an der Maximilian- und Sparkassenstraße. Niveaugleiche Gehwege wie in der Vorlage auf Seite 29 angesprochen, sollten flächendeckend realisiert werden.

Der SB fordert die weitestgehende Befreiung der Gehwege von allen Gegenständen, die den Fußverkehr behindern und die begehbar Fläche verringern. Dazu gehören

Fahrzeuge (Fahrräder, E-Tretroller u.ä.), aber auch ständige und temporäre Verkehrszeichen, Parkscheinautomaten und Ladesäulen.

Die ideale Ergänzung des Fußverkehrs ist der ÖPNV. Der SB unterstützt daher die weitere oberirdische Feinerschließung des ÖPNV durch Busse (vgl. S.26), insbesondere auch die dauerhafte Einrichtung des Altstadtmobils (Mikrobus) nach der bereits abgeschlossenen Testphase im Jahr 2024. Dieses Angebot ist in den MVG-Tarif zu integrieren.

Gute Bedingungen für die Kombination Fußverkehr-ÖPNV machen E-Tretroller überflüssig. Der SB fordert daher zumindest eine starke Beschränkung der Mikromobilität und eine Sondernutzungsregelung (Bsp. Sondernutzungsverträge wie Nürnberg). Es sollte vielmehr der Fußverkehr u.a. auch durch die Gestaltung von Routen mit entsprechender Wegweisung zur Erreichung touristischer und alltäglicher Ziele gefördert werden (z.B. Erreichen der Museen in und von der Innenstadt).

Rad-/Fußverkehr

Der SB fordert eine klare Trennung von Fuß- und Radverkehr. Eine mangelnde Trennung bzw. unklare Regelungen führen zu einer erheblichen Unsicherheit und Gefährdung insbesondere älterer und mobilitätseingeschränkter Menschen. In Fußgängerzonen sollte es möglichst keine Freigabe für Radler geben. Der SB fordert dort, wo dies dennoch der Fall bzw. erforderlich ist, klare Regeln und wahrnehmbare Hinweise sowie eine strikte Überwachung.

In der Vorlage wird auf die hohe Unfallgefahr z.B. an der Kustermanndurchfahrt/Übergang Sparkassenstraße hingewiesen (vgl. S.28). Hier sind nach Auffassung des SB dringend mehr und klare Hinweise (Schilder) entlang der Strecke erforderlich sowie ständige Kontrollen (Schrittgeschwindigkeit). Dazu eine Anmerkung: Busse und Taxis fahren hier erfahrungsgemäß rücksichtsvoll.

In diesem Zusammenhang möchte der SB darauf hinweisen, dass es weitere Stellen gibt, an denen eine Kontrolle der Einhaltung der Regeln dringend geboten ist. Ein Beispiel ist die Residenzstraße zwischen Hofgraben und Perusastraße (vor Franziskaner). Trotz Verbots befahren Radler ständig diesen von Fußgängern sehr stark frequentierten Abschnitt. Der SB fordert auch hier klare (Verbots-)Hinweise und ständige Kontrollen. Dies gilt weiterhin für den weiteren Verlauf der Residenzstraße Richtung Odeonsplatz (grds. Fußgängerzone, Einhalten der Schrittgeschwindigkeit).

Der SB fordert zudem eine rasche und umfassende Erhöhung der Abstellplätze für Fahrräder. Dies ist von Vorteil für alle, die mit dem Rad fahren und entlastet die dem Fußverkehr vorbehaltenen Gehwege.

Aufenthaltsqualität

Der SB unterstützt das Vorhaben der Schaffung von mehr Grünflächen, schattiger Bereiche mit Sitzbänken mit Lehne oder Sesseln. Dringend gefordert werden auch mehr Trinkbrunnen.

Toiletten

Das Angebot öffentlicher Toiletten in der LH München ist unzureichend. Der SB fordert daher den Bau weiterer kostenloser Toiletten, insbesondere auch in der Altstadt. Auch im Hinblick auf den Tourismus ist dies dringend geboten. Es fehlt

zudem an der Wegweisung, d.h. Hinweisschildern auf WC-Standorte.
Der SB tritt bereits seit längerem für einen Ausbau des WC-Angebots ein und verweist in diesem Zusammenhang u.a auf seine Stellungnahme zur Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 16129 (Beschluss des Ausschusses für Arbeit und Wirtschaft vom 24.06.2025).

Autoverkehr

Der SB unterstützt die Gewährleistung des Wirtschaftsverkehrs – (2.3.2. Seite 29). Der SB fordert ausreichend Pkw-Stellplätze für Anwohner sowie die Sicherstellung der Erreichbarkeit von Zielen in der Altstadt für ältere und mobilitätseingeschränkte Personen. Die Zufahrt für Taxis zu Arztpraxen u.ä. muss gewährleistet sein. Die Aussage auf Seite 30 (Mitte) „ausreichend Stellplätze für Menschen mit Behinderung“ ist unzureichend. Zum einen ist der tatsächliche Bedarf an speziellen Stellplätzen für Behinderte zu ermitteln. Zum anderen ist unbedingt zu berücksichtigen, dass es neben den Behindertenstellplätzen eines breiteren Angebots bedarf, da viele Seniorinnen und Senioren auf den Pkw angewiesen sind.

Dr. Reinhard Bauer
Vorsitzender des Seniorenbeirates

17.06.2025

Datum:

Unterschrift:
Herr Dr. Reinhard Bauer
Vorsitzender Seniorenbeirat

Datum: 25.08.2025
Telefon: 0 233-
Telefax: 0 233-
[REDACTED]
[REDACTED]@muenchen.de

**Gleichstellungsstelle
für Frauen**
GSt

Altstadt für alle – Konzept und Maßnahmen – Grundsatzbeschluss
Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 16852

Stellungnahme der Gleichstellungsstelle für Frauen

Der Sitzungsvorlage und der Broschüre ist nicht zu entnehmen, welche geschlechterbezogenen Bedarfe und Bedürfnisse in den verschiedenen Beteiligungsprozessen geäußert und berücksichtigt wurden. Daher kann nicht geprüft werden, ob und wie mittels der vorgeschlagenen Maßnahmen, Vorhaben und Interventionen auf geschlechterbezogene Bedarfe und Bedürfnisse von Mädchen, Frauen, trans* inter- und nonbinären Personen sowie Jungen und Männern eingegangen wurde und inwiefern zielgruppenspezifische Maßnahmen, Verortungen, Umsetzungen und Evaluationen erfolgen. Gerade in diesem Stadtgebiet mit hoher Teilhabe- und Nutzungskonkurrenz und für die entsprechende gleichstellungsorientierte Haushaltsplanung und -steuerung ist dies aber unerlässlich.

Die Gleichstellungsstelle für Frauen bittet zur Mitzeichnung um Darstellung der nicht adressierten Perspektiven.

Mit freundlichen Grüßen

[REDACTED]
Gleichstellungsstelle für Frauen

Landeshauptstadt München
 Mobilitätsreferat
 Herrn
 Implerstraße 7-9
 81371 München

29. Juli 2025

**Altstadt für alle – Konzept und Maßnahmen – Grundsatzbeschluss
 hier: Stellungnahme der IHK für München und Oberbayern**

Sehr geehrter Herr Dunkel,

am 16. September 2024 hat die IHK für München und Oberbayern (IHK) zum Konzept zur Neuauftteilung des öffentlichen (Park-)Raums in der Altstadt München Stellung genommen. Die darin enthaltenen Aussagen haben weiter Bestand. Zusätzlich nimmt die IHK zum vorliegenden Grundsatzbeschluss „Altstadt für alle – Konzept und Maßnahmen“ wie folgt Stellung:

1. Straßentypologie birgt Konfliktpotenzial

Die Altstadt soll zukünftig in die Straßentypologien Stadtstraßen, Altstadtstraßen und Fußgängerzonen unterteilt werden. Während Stadtstraßen der Erschließung der Altstadt dienen (z. B. An- und Abfahrt zu öffentlichen Parkgaragen) und Fußgängerzonen primär den Fußgängern vorbehalten sind, sollen die Altstadtstraßen speziell auf die Bedürfnisse der Anwohnenden und des Wirtschaftsverkehrs ausgerichtet werden. Allerdings wird auch sonstiger Anliegerverkehr (z. B. Erdigungen und Arztfahrten jeweils bis zu drei Minuten) zugelassen. Da die Altstadtstraßen zudem mit zwei unterschiedlichen Beschilderungen (Altstadtzone) gekennzeichnet werden sollen, sieht die IHK bei der Parkraumüberwachung in Bezug auf Ortsunkundige und der Durchsetzung der Drei-Minuten-Regel erhebliches Konfliktpotenzial. Weitere angedachte Einschränkungen, wie Modalfilter

oder Zeitfenster und Mengenbegrenzungen, bedürfen in ihrer Ausgestaltung einer Konkretisierung. Darüber hinaus ist für einen reibungslosen Wirtschaftsverkehr sicherzustellen, dass Flächen, die zu den Nachtstunden als Anwohnerparken zur Verfügung stehen sollen, am nächsten Tag wieder vollumfänglich dem Wirtschaftsverkehr zur Verfügung stehen.

2. Zufahrtsregelung digitalisieren

Die Altstadt-Zufahrt für Kunden und Gäste sowie die Durchführung von Liefern, Laden und Leisten mit klaren und einfachen Regeln sind mitentscheidend für eine prosperierende Wirtschaft. Die IHK spricht sich daher für eine digitalisierte Altstadt-Zufahrtsregelung aus, die den Besucherverkehr auf kurzem Weg in die öffentlichen Parkgaragen lenkt und zugleich Ultrakurzparken konfliktfrei ermöglicht. Die dazu notwendigen gesetzlichen Voraussetzungen sollten umgehend geschaffen werden. Bei einer digitalen Lösung bliebe zudem die Grundidee der Blauen Zonen und somit einer verkehrszeichenfreien Altstadt gewahrt, da keine Unterteilung in Stadt- und Altstadtstraßen notwendig wäre. Die digitale Zufahrtsregelung zur Wiener Altstadt könnte für München Vorbildcharakter haben.

3. Anwohnergaragen fördern

In der Altstadt sind insgesamt 1.123 Ausnahmegenehmigungen zum Parken im öffentlichen Straßenraum an die Bewohner ausgegeben (Stand 09.07.2024), da sie keinen Stellplatz auf Privatgrund haben. Gemessen an der Einwohnerzahl besitzen somit 12 % der Bewohner eine Ausnahmegenehmigung. Um diesen Parkbedarf im öffentlichen Raum weiter reduzieren und damit noch mehr Platz für andere Nutzungen schaffen zu können, regt die IHK an, bei geeigneten Neubauvorhaben in der Altstadt die Integration von Anwohnerparkgaragen zu fördern.

4. Fußleitsystem etablieren

Die IHK regt erneut an, in der Altstadt ein Fußleitsystem zu etablieren, um die Orientierung für Besucher und Gäste zu verbessern und damit die Attraktivität der Altstadt insgesamt zu steigern. Das Fußleitsystem der Stadt Salzburg könnte für München Vorbildcharakter haben.

5. Lademöglichkeiten im öffentlichen Raum erhalten

Der Grundsatzbeschluss definiert unter Pkt. 2.3.2 „Maßnahmen zum ruhenden Verkehr“ die zukünftigen Nutzergruppen für das Parken im öffentlichen Straßenraum. Parkplätze für das Laden von E-Fahrzeugen werden dabei nicht mehr erwähnt. Da immer noch eine Reihe von Bewohnern der Altstadt über keinen

privaten Parkplatz verfügt und auch nicht alle Stellplätze auf Privatgrund Lade-möglichkeiten bieten, muss auch Sicht der IHK weiterhin eine bedarfsgerechte Versorgung mit Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum sichergestellt werden.

Freundliche Grüße

Industrie- und Handelskammer
für München und Oberbayern
i. A.

—
Annette Hilpert
Referatsleiterin Stadt- und Regionalentwicklung, Standortberatung, Mobilität

Mobilitätsreferat

Bezirk Mitte

MOR-GB2.113

Altstadt für alle | Würdigung der Stellungnahme der Industrie- und Handelskammer für München und Oberbayern zur Stadtratsvorlage Nr. 20-26 / V 16852

Das Mobilitätsreferat bedankt sich für die wertvolle Arbeit, die die Industrie- und Handelskammer für München und Oberbayern im Rahmen des Prozesses „Altstadt für alle“ geleistet hat. Die Stellungnahme der IHK vom 29.07.2025 ist am 29.07.2025 im Mobilitätsreferat eingegangen. Auf die angesprochenen Hinweise und Konflikte geht das Mobilitätsreferat wie folgt ein.

1. Straßentypologie birgt Konfliktpotenzial

Die vorgeschlagenen konzeptionellen Regeln zur Parkplatznutzung und zu den Straßentypologien sollen dazu beitragen, Klarheit und Verlässlichkeit für alle Verkehrsteilnehmer*innen zu schaffen. Durch eine klare Strukturierung der Verkehrsführung wird der Verkehr geordnet und zielgerichtet gelenkt, wodurch unter anderem der Parksuchverkehr signifikant vermindert oder sogar verhindert werden kann.

Die Kommunale Verkehrsüberwachung verfügt bereits über einen gewissen Ermessensspielraum, der es ermöglicht, Falschparkende je nach Situation sowohl zu ahnden als auch in bestimmten Fällen nachsichtiger zu handeln. Unser Ziel ist es, die Regelungen insgesamt praktikabel zu gestalten. Insbesondere für diejenigen, die auf die Altstadt und die Straßenparkplätze angewiesen sind, werden Lösungen erarbeitet, die den Bedürfnissen gerecht werden.

Unser Fokus liegt darauf, eine Balance zwischen der notwendigen Ordnung im Verkehrsraum und der praktischen Nutzbarkeit für alle Anwohner*innen und Besucher*innen der Altstadt zu finden.

2. Zufahrtsregelung digitalisieren

Die Digitalisierung spielt eine zentrale Rolle in unseren Zielen und Strategien zur Verbesserung der Parkraumüberwachung und Verkehrslenkung. Sie ermöglicht es uns, den Besucher*innenverkehr auf kürzestem Weg in die entsprechenden Parkhäuser zu lenken und effizientere sowie benutzerfreundlichere Lösungen zu entwickeln, die den Bedürfnissen der Bürgerinnen und Gewerbetreibenden gerecht werden. Wir müssen uns jedoch bewusst sein, dass wir dabei an rechtliche Grundlagen und Rahmenbedingungen gebunden sind.

Wir erkennen, dass klare und einfache Regeln der Kern für das Gelingen unserer konzeptionellen Ideen sind. Hierbei wird die Digitalisierung wesentlich unterstützen, indem sie dazu beiträgt, den Verkehrsfluss zu optimieren und die Parkplatzsituation transparenter zu gestalten.

Im Rahmen des Projekts „MetaCCaze“ testen wir derzeit ein intelligentes System zur Steuerung von Parkplatzkapazitäten im Bereich des Logistikverkehrs. Dieses Projekt ist ein wichtiger Schritt in Richtung einer digitalen Transformation, der uns helfen wird, die

Herausforderungen des Parkens in der Altstadt besser zu verstehen und zu meistern.

Wie im Beschluss der Vollversammlung vom 23.12.2023 beschrieben, ist die Neuentwicklung des Parkleitsystems ein wichtiger Bestandteil der Maßnahme „Parken 4.0“ (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 10913). Das Mobilitätsreferat hat dafür den Auftrag erhalten, Handlungsempfehlungen zu erarbeiten, und hat zu diesem Zweck eine externe Studie beauftragt, um einen umfassenderen Überblick über den aktuellen Stand der Technik und dem Vorgehen anderer Kommunen zu erhalten. Somit können die Ergebnisse besser in den Kontext Münchens eingeordnet werden, um darauf aufbauend ein entsprechendes Konzept zu entwickeln.

Als Input für die Konzepterarbeitung ist auch die Beteiligung verschiedener Stakeholder in Form von Workshops vorgesehen. Die Ergebnisse werden anschließend dem Stadtrat mit einer Empfehlung der Verwaltung mitgeteilt. Diesem obliegt dann die Entscheidung, ob und in welcher Form aufbauend auf den Handlungsempfehlungen auch zukünftig ein dynamisches Parkleitsystem in München installiert und betrieben werden soll. Die Inangriffnahme der Stakeholder-Beteiligung steht in den Jahren 2026 und 2027 bevor und trifft damit passgenau die weitere Konkretisierung des Gesamtkonzepts „Altstadt für alle“ in den Teilraumkonzepten (vgl. Kapitel I.2.4).

Außerdem steht das Mobilitätsreferat im Austausch mit unterschiedlichen Städten und Gemeinden, um von den jeweiligen Erfahrungen in Bezug auf die Digitalisierung der Verkehrsüberwachung sowie der Verkehrslenkung zu profitieren. Die fortlaufende Digitalisierung ist somit ein wesentlicher Bestandteil unserer Bemühungen, auch wenn wir die bestehenden rechtlichen Rahmenbedingungen stets berücksichtigen müssen. Wir sind uns der Bedeutung dieser Aspekte bewusst und werden die Umstände angemessen berücksichtigen, um eine optimale Lösung für alle Beteiligten zu finden.

3. Anwohnergaragen fördern

Das Konzept zur Altstadt für alle sieht weiterhin eine, gemessen an den ausgegebenen Ausnahmegenehmigungen, angemessene Anzahl an Straßenstellplätzen für Anwohner*innen vor. Neben diesen stehen den Anwohner*innen weiterhin die Parkplätze auf Privatgrund oder in öffentlichen Parkgaragen zur Verfügung.

Grundsätzlich stellt die Förderung von Anwohnerparkgaragen eine geeignete Alternative hierfür dar. Jedoch sind mehrere gewichtige Faktoren zu berücksichtigen, die die Realisierung dieser Maßnahme erheblich erschweren. Die gegenwärtige Haushaltsslage der Stadt lässt nur begrenzte finanzielle Mittel für Investitionen in Infrastrukturprojekte zu. Subventionierte Anwohnerparkgaragen erfordern erhebliche Anfangsinvestitionen sowie laufende Betriebskosten. Eine nachhaltige Finanzierung dieser Projekte ist daher nur schwer zu gewährleisten. In der Altstadt ist der verfügbare Raum für den Bau neuer Parkgaragen aufgrund der hohen Bebauungsdichte und der bereits bestehenden Infrastruktur zudem äußerst begrenzt. Die Identifizierung geeigneter Standorte für Anwohnerparkgaragen gestaltet sich somit als herausfordernd, da viele Flächen bereits anderweitig genutzt werden oder baurechtliche Einschränkungen unterliegen. In Anbetracht dieser Herausforderungen ist es entscheidend, Lösungen zu entwickeln, die sowohl finanziell tragbar als auch räumlich umsetzbar sind, um den unterschiedlichen Bedürfnissen der Anwohner*innen gerecht zu werden.

Erhebliches Potential besteht dabei beispielsweise in der besseren Erschließung des vorhandenen privaten Stellplatzangebots durch Mehrfachnutzung, mit der die Effizienz der vorhandenen Kapazitäten gesteigert werden kann. Hierzu zählen innovative Lösungsansätze auch für die Bewirtschaftung privater Stellplätze. Hohe Stellplatznachfrage auf der einen Seite, temporär ungenutzte Stellplatzkapazitäten auf der anderen Seite, bieten ein erhebliches Potenzial für eine intelligente Mehrfachnutzung. Dieses Potential haben verschiedene private

Anbieter erkannt, die mithilfe digitaler Lösungen Angebot und Nachfrage systematisch identifizieren, erschließen und zusammenführen möchten – ohne zusätzliches Personal, bedarfsgerecht, zeitlich flexibel und standortspezifisch, beispielsweise tagsüber, nachts oder an Wochenenden. Eigentümerinnen und Eigentümer von Parkflächen profitieren durch die Mehrfachnutzung von einer höheren Standortattraktivität sowie von Zusatzumsätzen, Nutzer*innen können Stellplätze im Voraus online buchen.

Die Verlagerung des ruhenden Verkehrs auf digital erschlossene, private Flächen unterstützt die Entlastung des öffentlichen Straßenraums und kann zusätzlich eine zeitaufwändige Parkplatzsuche verhindern.

In Anbetracht der genannten Herausforderungen und der vorhandenen Potenziale ist es von zentraler Bedeutung, einen integrativen Ansatz zu verfolgen, der sowohl die Schaffung geeigneter Parkmöglichkeiten als auch die effiziente Nutzung bestehender Ressourcen im Blick behält, um unter anderem die Lebensqualität der Anwohner*innen in der Altstadt nachhaltig zu verbessern.

4. Fußgängerleitsystem etablieren

Die Idee eines Fußgängerleitsystems wird grundsätzlich positiv bewertet. In München gibt es zwar 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. Die Thematik wird in der weiteren Bearbeitung aufgegriffen.

5. Lademöglichkeiten im öffentlichen Raum erhalten

Die Landeshauptstadt München hat die bedarfsgerechte Versorgung mit Ladeinfrastruktur als zentrales Anliegen identifiziert, insbesondere im Kontext der Antriebswende und der Transformation hin zu einer klimaneutralen Mobilität für alle. Der Ausbau einer flächendeckenden und bedarfsgerechten Ladeinfrastruktur für Pkw ist daher ein wesentlicher Bestandteil dieser Transformation. Ziel ist es, die Anschlussleistung im öffentlichen Raum möglichst schnell zu verdoppeln und auf rund 55 MW zu erhöhen.

Dieser Ausbau erfolgt in sämtlichen Stadtbezirken, wobei die spezifische Bedarfsermittlung für den Stadtbezirk Altstadt-Lehel einen zusätzlichen Ladebedarf von 387 kW ergeben hat. Die konkrete Standortsuche innerhalb des Altstadtrings wird dabei sorgfältig abgestimmt mit dem Konzept „Altstadt für alle“, um sicherzustellen, dass die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer*innen angemessen berücksichtigt werden. Die Umsetzung dieser Maßnahmen ist entscheidend, um den Übergang zu nachhaltiger Mobilität zu fördern und eine zukunftsfähige, klimaneutrale Infrastruktur für alle Bürgerinnen zu gewährleisten.

Zusammenfassend bedankt sich das Mobilitätsreferat für die Unterstützung der IHK in der Weiterentwicklung der Stadtratsvorlage. Die Anregungen der IHK können im Rahmen der Erarbeitung der Teilaraumkonzepte konkret in den Planungsprozess integriert werden. Das Mobilitätsreferat wird die IHK gemeinsam mit den weiteren Stakeholdern in den Gesamtprozess Altstadt für alle fortlaufend einbinden. Ziel ist es, dadurch frühzeitig auf etwaige Zielkonflikte aufmerksam zu werden und gemeinsam eine tragfähige Lösung für die jeweiligen Teilbereiche zu entwickeln.

gez. Georg Dunkel
Berufsmäßiger Stadtrat
Mobilitätsreferent



Handwerkskammer für München und Oberbayern - Postfach 34 01 38 - 80098 München

Landeshauptstadt München
Mobilitätsreferat
Herrn berufsmäßigen Stadtrat

Implerstraße 7-9
81371 München

Präsidium

München, 1. September 2025

**Altstadt für alle – Konzept und Maßnahmen – Grundsatzbeschluss;
Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 16852**

Stellungnahme der Handwerkskammer für München und Oberbayern

Sehr geehrter Herr Dunkel,

vielen Dank für die Übersendung der Beschlussvorlage zum Grundsatzbeschluss „Altstadt für alle – Konzept und Maßnahmen“ und die Möglichkeit, hierzu Stellung zu nehmen. Sehr gerne nehmen wir diese Gelegenheit wahr und führen wie folgt aus:

Die Landeshauptstadt München hat in den letzten Jahren unter anderem ein Innenstadtkonzept in Auftrag gegeben, das in Verbindung mit dem ebenfalls verabschiedeten Stadtentwicklungsplan (STEP) als Grundlage der Konzepte „Altstadt für alle“ bzw. des Wirtschaftsverkehrskonzeptes der Münchner Verkehrspolitik dienen soll. Abgesehen von der Mehrdeutigkeit der unterschiedlichen Ausarbeitungen gibt es damit alternierende Zielvorgaben, die zwar insoweit sehr hilfreich sein können, dass sie sämtliche möglichen Alternativen aufzeigen, aber im Endeffekt Widersprüche schaffen, die kaum noch zu lösen sind.

In unserem Schreiben vom 19. September 2024 an Sie zur Thematik „Altstadt für alle - Konzept zur Neuauftteilung des öffentlichen (Park-)Raums in der Altstadt München“ haben wir bereits auf diesen Umstand hingewiesen und wesentliche Kernforderungen unseres eigenen Verkehrskonzeptes nochmals herausgearbeitet. Diese Forderungen bleiben selbstverständlich nach wie vor gültig.



Bei der Schlussvorstellung des Konzeptes „Altstadt für alle! Konzept zur Neuauftteilung des öffentlichen (Park-) Raums in der Altstadt“ im Jahr 2024 wurden wesentliche Punkte betont, die in der Überarbeitung des Gesamtkonzepts einen Rahmen vorgeben, wie die Verkehrserschließung der Altstadt in Zukunft erfolgen soll. Dabei soll zuallererst durch eine neue Straßentypologie eine unterschiedliche Aufteilung der öffentlichen Verkehrsflächen erfolgen.

Die sogenannten Stadtstraßen, auf denen in Zukunft nur noch Tempo 30 gefahren werden darf, die aber von jedermann benutzt werden können, dienen überwiegend als Zubringer zu öffentlich zugänglichen Parkgaragen sowie der gesamten Verkehrserschließung und können nicht mehr von der Allgemeinheit zu Parkzwecken benutzt werden.

Die Altstadtstraßen, auf denen nur noch Tempo 20 zugelassen werden soll, können nur mit einer speziellen Sondererlaubnis von Anwohnern bzw. dem Wirtschaftsverkehr genutzt werden und dienen zusätzlich als Verkehrsflächen für 2-L- und 3-L-Zonen. Beim Leisten ist allerdings zu beachten, dass ein Paradigmenwechsel der gestalt stattgefunden hat, dass der Parkausweis für Handwerker nun als Grundvoraussetzung zur Nutzung der Altstadtstraßen bzw. der Leistungszonen dient. Im Umkehrschluss bedeutet dies, dass nur eine massive Ausweisung von 3-L-Zonen und deren konsequente verkehrsrechtliche Überwachung in der Praxis die Möglichkeit schafft, auch tatsächlich vor Ort arbeiten zu können. Wenn die Summe der Parkflächen nicht groß genug ist, muss hingegen damit gerechnet werden, dass die überwiegende Mehrheit der potenziellen in der Altstadt arbeitenden Handwerker künftig keinen Parkausweis mehr erwirbt und damit als Auftragnehmer für immer verloren geht.

Hinzu kommt als dritter Straßentyp die Fußgängerzonen, die nur noch innerhalb eines bestimmten Zeitfensters befahren werden dürfen und die eine strengere Ordnung erfahren sollen.

Des Weiteren wird die Münchner Innenstadt in fünf Kammern aufgeteilt und um Durchgangsverkehre zu vermeiden, ist der Wechsel von einer Kammer in die andere nur noch unter besonderen Ausnahmegenehmigungen möglich. Andernfalls muss ein Schleifensystem eingehalten werden, das nicht umgangen werden kann. In der Praxis bedeutet das jedoch, dass Handwerksbetriebe, die mehrere Kunden für Wartungsaufträge zum Beliefern in der Innenstadt haben, unter den jetzigen Konzeptvorschlägen gezwungen wären, jeweils über den Altstadtring in eine andere Kammer zu wechseln. So ist allein für eine Reihe von Gewerken aus dem Handwerk festzustellen, dass diese mit Service und Montageaufträgen oftmals 10 bis 15 Adressen innerhalb der Altstadt anfahren. Dies ist oftmals kurzfristig nicht zu ändern, da eine Summe von Rahmenverträgen für Wartungsarbeiten sehr langfristig geschlossen wurden und nicht von heute auf morgen gekündigt werden können. Vor diesem Hintergrund würde ein Kammersystem nicht weniger, sondern mehr Verkehr verursachen und den ohnehin überlasteten Altstadtring weiter belasten.

Das bisher auf öffentlichen Flächen mögliche Parken wird, mit Ausnahme der oben angeführten Ausnahmetatbestände, vollkommen untersagt. Ein Teil der „zurückgewonnen“ Parkflächen wird den Lieferdiensten und dem Handwerk zum Liefern und Leisten zur Verfügung gestellt. Der andere Teil soll dazu dienen, die Aufenthaltsqualität zu steigern, zusätzliche Grünflächen zu schaffen und Stadtbäche an die Oberfläche zurückzuholen.

Von außerhalb kommender Tourismus-, Besucher- und Einkaufsverkehr darf nur noch über Parkhäuser abgewickelt werden, Kunden von Arztpraxen, Gastronomiebetrieben müssen ebenfalls auf das eigene Auto verzichten und entweder das Taxi nutzen oder mit neu zu schaffenden autonomen Shuttleverkehren, sonstigen Verkehren wie Uber, Rikschas und Ähnlichem anreisen. Die Summe der Taxistände soll aber nicht erweitert, sondern vermindert und darüber hinaus so platziert werden, dass touristische Attraktionen nicht mehr verstellt sind. Die von den Gutachtern ursprünglich geforderte Barrierefreiheit wird dadurch zumindest in Teilbereichen massiv eingeschränkt.

Der Bereich des Altstadtrings wurde bewusst nicht in das Konzept miteinbezogen, obwohl bereits jetzt zu vermuten ist, dass Teilbereiche des Altstadtrings zu Grünflächen umgestaltet werden sollen. Die Vorschläge des Klimarats, die diese Maßnahmen mitbeinhalten, sind bereits Gegenstand einer städtischen Beschlussvorlage gewesen. Insbesondere der Boulevard Sonnenstraße kommt in fast allen Teilraumkonzepten zur Sprache, sodass es nicht verantwortbar erscheint, entsprechende Implikationen nicht miteinzubeziehen. Deshalb lehnt die Handwerkskammer für München und Oberbayern ein Konzept ohne Einbindung des Altstadtrings aus den folgenden zwei Gründen ab: Erstens wird durch die Verbindung von zwei Konflikträumen mit einem weiteren Parkstreifen die innere Sicherheit zusätzlich gefährdet und zweitens stellt gerade die Sonnenstraße den wichtigsten Abschnitt des Altstadtrings dar. Weitere Behinderungen des Wirtschaftsverkehrs können deshalb keinesfalls akzeptiert werden.

Die Handwerkskammer für München und Oberbayern hat vor mehreren Jahren ein Gesamtverkehrskonzept für die Landeshauptstadt München ausgearbeitet und dabei unter anderem folgende Kernforderungen gestellt: Parksuchverkehre sollten vermindert bzw. dadurch vermieden, Parken auf öffentlichen Flächen in Parkgaragen verlagert und Anwohnerparken so weit verteuert werden, dass dieses aufgrund des Preises in öffentliche Garagen abwandert. In diesem Zusammenhang haben wir den Bayerischen Innenminister angeschrieben und gefordert den Gebührenrahmen für das Anwohnerparken bis zu 1.000 Euro pro Jahr in Benehmen der Kommune zu stellen. Selbstverständlich werden wir diese Forderung auch in Zukunft so lange weiter stellen, bis ein Erfolg zu verzeichnen ist.

Vor diesem Hintergrund beurteilen wir den Grundsatzbeschluss „Altstadt für alle“ wie folgt:

Sämtliche Bemühungen, Fläche für alternative Nutzungen zu gewinnen, indem das Parken im öffentlichen Grund erschwert wird, werden von uns ausdrücklich begrüßt. Dass der überwiegende Teil der gewonnenen Flächen für das Modell Liefern, Laden und Leisten verwendet werden sollte, wurde von uns erwähnt und ist nicht überraschend. Insoweit besteht mit der jetzt vorgeschlagenen Konzeption vollinhaltliche Übereinstimmung.



Darüber hinaus möchten wir aber gerne anregen, für die Anwohner, für die nicht mehr genug Anwohnerparkplätze zur Verfügung stehen, mit Stellplatzmitteln quer-subventioniert Anwohnertiefgaragen zu bauen. Im Endeffekt müsste diese Zielsetzung so lange verfolgt werden, bis kein Anwohner mehr einen auf öffentlichem Grund befindlichen Stellplatz braucht. Knapp 1.200 zusätzliche Anwohnertiefgaragenstellplätze könnten dieses Ziel erfüllen.

Die Digitalisierung des Verkehrsbereiches der Altstadt in einem ersten Modellversuch ist für uns die Grundvoraussetzung, um die dargestellte, zukunftsgerichtete Verkehrskonzeption zur Umsetzung zu bringen. Nur so kann vermieden werden, dass keine unberechtigten Parkvorgänge sowie unzulässige Zufahrten erfolgen und Zu widerhandlungen gegen das Gesamtkonzept geahndet werden können. Hierbei sollte eine elektronische Kennzeichenverordnung und eine Verkehrsüberwachung nach Göttinger Beispiel als Grundvoraussetzung für das Gelingen des Modellversuchs angestrebt werden. Nur eine elektronische Parküberwachung kann in diesem Zusammenhang gewährleisten, dass die angebotenen 3-L-Zonen auch wirklich für Handwerker zur Verfügung stehen und es künftig gewährleisten, Kundenaufträge durch die Buchung von Parkflächen effizient abzuwickeln. Dadurch werden selbstverständlich auch die Anfahrtszeiten, und damit die Kosten der handwerklichen Leistungen, deutlich vermindert. Sehr zweckdienlich wäre in diesem Zusammenhang die Planung und der Aufbau eines intelligenten Systems in Form einer mobilen Datenplattform, die die Parkplatzkapazitäten und Verkehrsströme live überwachen und steuern kann.

Wie bereits erwähnt, müsste der Umgriff der Gesamtkonzeption „Altstadt für alle“, aus unserer Sicht der Dinge, unbedingt auf den gesamten Altstadtring sowie auf das Bahnhofsviertel ausgedehnt werden; denn nur so können insbesondere verkehrliche Wirkungen im Gesamten betrachtet und weitere Gutachten, die die Landeshauptstadt München auch schon erstellt hat und die den Altstadtring miteinbeziehen, damit zur Deckung gebracht werden.

Da nach der Verabschiedung des Grundsatzbeschlusses am 24.09.2025 das Graggenauer Viertel als erster Pilot die Realisierbarkeit und die Feinjustierung der Konzeption austesten soll, müsste unseres Erachtens bereits bei diesem Schritt Folgendes beachtet werden:

Da viele Handwerksbetriebe auch im Graggenauer Viertel über keinen eigenen Parkplatz verfügen, muss es ermöglicht werden, gewerbliche Sondernutzungserlaubnisse für diese Betriebe zu schaffen, wenn nachgewiesen werden kann, dass andernfalls die betriebliche Existenz in Frage gestellt ist. Um Konfliktsituationen im Bereich des Parkens bereits im ersten Modellversuch so weit wie möglich zu umgehen, schlagen wir vor, dass Genehmigte oder in Zukunft noch genehmigungsfähige Schanigärten, die im November eines Jahres für einen Zeitraum von fünf Monaten abgebaut werden müssen, immer dann automatisch in Flächen zum Liefern, Laden und Leisten (3-L-Zonen) umgewidmet werden, wenn sie auf Straßengrund errichtet wurden. Dies erscheint deshalb sinnvoll, da gerade in den Wintermonaten handwerkliche Dienstleistungen im Sanitärbereich besonders dringlich sind. Analoges gilt für Winterbaustellen.



Zudem muss bei Umbauten im öffentlichen Straßenraum unbedingt darauf geachtet werden, dass Straßenradien nicht verengt werden dürfen, um auch in Zukunft Belieferungen mit großen und übergroßen Lieferfahrzeugen, insbesondere von ansässigen Handwerksbetrieben, problemfrei ermöglichen zu können.

Mit freundlichen Grüßen

Dipl.-Ing. Franz Xaver Peteranderl
Präsident

Dr. Frank Hüpers
Hauptgeschäftsführer

Mobilitätsreferat

Bezirk Mitte

MOR-GB2.113

Altstadt für alle | Würdigung der Stellungnahme der Handwerkskammer für München und Oberbayern zur Stadtratsvorlage Nr. 20-26 / V 16852

Das Mobilitätsreferat bedankt sich für die wertvolle Arbeit, die die Handwerkskammer für München und Oberbayern (HWK) im Rahmen des Prozesses „Altstadt für alle“ geleistet hat. Die Stellungnahme der HWK vom 01.09.2025 ist am 01.09.2025 im Mobilitätsreferat eingegangen.

Die Ziele und Kernforderungen nach einem Gesamtverkehrskonzept für München, die im Schreiben der HWK vom 19.09.2024 sowie in der Stellungnahme zur Beschlussvorlage vom 01.09.2025 dargelegt wurden, stimmen in vielerlei Hinsicht mit dem Konzept "Altstadt für alle" der Landeshauptstadt München überein. Insbesondere die angesprochene Forderung der HWK nach Reduzierung oder Vermeidung von Parksuchverkehren findet sich im Konzept "Altstadt für alle" wieder. Auf die Hinweise der HWK geht das Mobilitätsreferat wie folgt ein.

1. Kernelemente der Stadtratsvorlage

Das Parken im öffentlichen Straßenraum ist zukünftig nur noch jenen Personengruppen gestattet, die über eine Ausnahmegenehmigung verfügen. Vor allem für Besucher*innen der Altstadt schafft die vorgeschlagene Regelung Klarheit beim Thema der Parkplatzsuche. Ziel dieser konzeptionellen Idee ist es, durch eine klare Regelung zur zukünftigen Parkplatznutzung den Parksuchverkehr zu verringern und den Verkehr direkt in die dafür vorgesehenen Parkhäuser zu lenken.

Zusätzlich zur neuen Parkregelung wird die Unterteilung der Straßen in der Altstadt in drei (bzw. vier) Straßentypologien vorgeschlagen. Verfolgen die neuen Parkregelungen das Ziel den Parksuchverkehr durch klare und verlässliche Regelung zu vermindern, trägt die Einführung der Straßentypologien dazu bei, den Verkehr geordnet und klar zu lenken.

Stadtstraßen dienen zukünftig der direkten Erreichbarkeit von Parkhäusern und zeigen beispielsweise nicht-ortskundigen Besucher*innen die mit dem eigenen Auto in die Altstadt fahren, den direkten Weg in das Parkhaus. Stadtstraßen erfüllen damit die Erschließungsfunktion der gesamten Altstadt für Besucher*innen. In Stadtstraßen darf unter Vorlage einer Ausnahmegenehmigung geparkt werden.

Altstadtstraßen sind im Vergleich zu den Stadtstraßen speziell auf die Bedürfnisse der Anwohnenden und des Wirtschaftsverkehrs ausgerichtet. Altstadtstraßen dienen hauptsächlich der Erschließung für Anwohnende und dem Wirtschaftsverkehr. Darüber hinaus gewährleisten Altstadtstraßen die Erschließung für Anlieger*innen. Personen mit einem bestimmten Anliegen sind berechtigt Altstadtstraßen zu befahren und dort kurz zu halten (Be- und Entladen, etc.). In Altstadtstraßen darf unter Vorlage einer Ausnahmegenehmigung geparkt werden.

Fußgängerzonen inklusive der aktuell gültigen Altstadt-Fußgängerbereiche-Satzung bleiben erhalten. Bereits heute gibt es für die Fußgängerzonen in der Altstadt unterschiedliche Regelungen je Straße, die beispielsweise die Befahrung des Lieferverkehrs innerhalb bestimmter Zeitfenster ermöglicht bzw. die Einfahrt in Fußgängerzonen außerhalb der festgelegten Lieferzeiten untersagt.

Neben der neuen Parkregelung und der Einführung der genannten Straßentypologien war die Einteilung der Altstadt in Kammern eine Idee, welche in einer frühen Phase der Konzepterstellung vorgestellt und diskutiert wurde. Hintergrund der Einführung von Kammern war es den Durchgangsverkehr zu unterbinden. Von dieser Idee wurde jedoch innerhalb des umfangreichen Planungs- und Partizipationsprozess wieder Abstand genommen. Im Zuge der detaillierten und konkreten Ausarbeitung der einzelnen Teilbereiche wird die Erschließung innerhalb dieser Bereiche eingehend geprüft und ggf. an einzelnen Stellen die Durchfahrt für den motorisierten Verkehr unterbunden. Eine Zonentrennung bzw. Trennung der Kammern ist jedoch nicht vorgesehen.

2. Weitere Anmerkungen und Hinweise zum Konzept

Erschließung der Altstadt für Besucher*innen:

Den Ausführungen folgend bleibt die Erreichbarkeit der Altstadt für alle Besucher*innen weiterhin gewährleistet. Sie bleibt dabei neben der Nutzung des privaten PKW unter anderem durch Taxen, Rikschas oder sonstige Verkehrsträger hervorragend angeschlossen. Darüber hinaus verkehren sowohl U-Bahn und S-Bahn als auch unterschiedliche Bus- und Tramlinien innerhalb sowie in nächster Nähe der Altstadt. In Summe ergeben sich für die Besucher*innen, Anwohner*innen, Kund*innen und andere Personengruppen vielfältige Möglichkeiten, mit oder ohne das eigene Auto in die Altstadt zu kommen.

Das Parken, wie den obenstehenden Ausführungen zu entnehmen ist, bleibt allerdings jenen Personengruppen vorbehalten, die über eine Ausnahmegenehmigung verfügen. Das Halten zum Be- und Entladen sowie das Fahren von Personen zu Arztpraxen oder ähnlichem ist gestattet.

Taxistellplätze innerhalb der Altstadt

Bezüglich der angesprochenen Verminderung und Verlegung von Taxistellplätzen werden in der Stadtratsvorlage keine Aussagen getroffen. Die Verteilung der Flächen des ruhenden Verkehrs ist Inhalt der konkreten und schrittweisen Betrachtung der einzelnen Teilräume. Innerhalb dieser Betrachtung werden unter Einbindung des Taxi-Gewerbes die Interessen aller Beteiligten abgewogen und geprüft.

Anwohnerparkgaragen:

Das Konzept zur Altstadt für alle sieht weiterhin eine, gemessen an den ausgegebenen Ausnahmegenehmigungen, angemessene Anzahl an Straßenstellplätzen für Anwohner*innen vor. Neben diesen stehen den Anwohner*innen weiterhin die Parkplätze auf Privatgrund und in öffentlichen Parkgaragen zur Verfügung.

Grundsätzlich stellt die Förderung von Anwohnertiefgaragen eine geeignete Alternative hierfür dar. Jedoch sind mehrere gewichtige Faktoren zu berücksichtigen, die die Realisierung dieser Maßnahme erheblich erschweren. Die gegenwärtige Haushaltsslage der Stadt lässt nur begrenzte finanzielle Mittel für Investitionen in Infrastrukturprojekte zu. Subventionierte bzw. durch Stellplatzmittel quersubventionierte Anwohnertiefgaragen erfordern erhebliche Anfangsinvestitionen sowie laufende Betriebskosten. Eine nachhaltige Finanzierung dieser Projekte ist daher nur schwer zu gewährleisten.

Zudem ist der verfügbare Raum in der Altstadt für den Bau neuer Parkgaragen aufgrund der hohen Bebauungsdichte und der bereits bestehenden Infrastruktur äußerst begrenzt. Die Identifizierung geeigneter Standorte für Anwohnertiefgaragen gestaltet sich somit als herausfordernd, da viele Flächen bereits anderweitig genutzt werden oder baurechtlichen Einschränkungen unterliegen. In Anbetracht dieser Herausforderungen ist es entscheidend, Lösungen zu entwickeln, die sowohl finanziell tragbar als auch räumlich umsetzbar sind, um

den unterschiedlichen Bedürfnissen der Anwohner*innen gerecht zu werden.

Erhebliches Potential besteht dabei beispielsweise in der besseren Erschließung des vorhandenen privaten Stellplatzangebots durch Mehrfachnutzung, mit der die Effizienz der vorhandenen Kapazitäten gesteigert werden kann. Hierzu zählen innovative Lösungsansätze auch für die Bewirtschaftung privater Stellplätze. Hohe Stellplatznachfrage auf der einen Seite, temporär ungenutzte Stellplatzkapazitäten auf der anderen Seite, bieten ein erhebliches Potenzial für eine intelligente Mehrfachnutzung. Dieses Potential haben verschiedene private Anbieter erkannt, die mithilfe digitaler Lösungen Angebot und Nachfrage systematisch identifizieren, erschließen und zusammenführen möchten – ohne zusätzliches Personal, bedarfsgerecht, zeitlich flexibel und standortspezifisch, beispielsweise tagsüber, nachts oder an Wochenenden. Eigentümerinnen und Eigentümer von Parkflächen profitieren durch die Mehrfachnutzung von einer höheren Standortattraktivität sowie von Zusatzumsätzen, Nutzerinnen und Nutzer können Stellplätze im Voraus online buchen. Die Verlagerung des ruhenden Verkehrs auf digital erschlossene, private Flächen unterstützt die Entlastung des öffentlichen Straßenraums und kann zusätzlich eine zeitaufwändige Parkplatzsuche verhindern.

In Anbetracht der genannten Herausforderungen und der vorhandenen Potenziale ist es von zentraler Bedeutung, einen integrativen Ansatz zu verfolgen, der sowohl die Schaffung geeigneter Parkmöglichkeiten als auch die effiziente Nutzung bestehender Ressourcen im Blick behält, um unter anderem die Lebensqualität der Anwohner*innen in der Altstadt nachhaltig zu verbessern.

Forderung Sondergenehmigung Gewerbe

Der Wunsch nach klaren und unkomplizierten Regelungen ist grundsätzlich nachvollziehbar. Insbesondere im Hinblick auf das Parken für ansässige Handwerksbetriebe, die über keinen eigenen Parkplatz verfügen, ist es unser Anliegen, praktikable Lösungen zu entwickeln, die den Bedürfnissen dieser Betriebe gerecht werden. Wir sind uns der Bedeutung dieser Regelungen bewusst und streben an, eine ausgewogene Lösung zu finden, die sowohl den Anforderungen der Anlieger*innen als auch den Bedürfnissen der Überwachung Rechnung trägt. Es ist jedoch wichtig zu betonen, dass jede neue Art von Ausnahmegenehmigung eine zusätzliche Herausforderung für die Überwachung darstellt, um ein kontrollierbares System aufrechtzuerhalten. Wir nehmen diese Aspekte ernst und werden sie in unsere zukünftigen Überlegungen einbeziehen, um gemeinsam an einer konkreten und praktikablen Lösung zu arbeiten. Unser Bestreben ist es, die Parkraumsituation so zu gestalten, dass sowohl die gewerblichen Anforderungen als auch die Notwendigkeit einer effektiven Überwachung in Einklang gebracht werden können.

Digitalisierung des Verkehrsbereichs & Aufbau intelligenter Systeme

Die Digitalisierung spielt eine zentrale Rolle in unseren Zielen und Strategien zur Verbesserung der Parkraumüberwachung und Verkehrslenkung, indem sie dazu beiträgt, den Verkehrsfluss zu optimieren und die Parkplatzsituation transparenter zu gestalten. Insbesondere kann die Digitalisierung als effektives Instrument eingesetzt werden, um unberechtigte Parkvorgänge sowie unzulässige Zufahrten zu identifizieren und zu verhindern. Durch den Einsatz moderner Technologien, wie automatisierter Kennzeichenerkennung und Echtzeitdatenanalyse, lässt sich die Einhaltung der geltenden Regelungen effizient überwachen.

Darüber hinaus ist es von entscheidender Bedeutung, dass die Anwendung der elektronischen Kennzeichenverordnung sowie die Verkehrsüberwachung ausschließlich im Einklang mit den aktuell gültigen rechtlichen Rahmenbedingungen geprüft und umgesetzt werden. Dies gewährleistet die Rechtskonformität aller Maßnahmen und fördert das Vertrauen der Öffentlichkeit in

die Integrität der Verkehrsüberwachung. Somit wird sichergestellt, dass alle digitalen Lösungen sowohl den Bedürfnissen der Bürger*innen als auch den rechtlichen Vorgaben gerecht werden.

Im Rahmen des Projekts „MetaCCaze“ testen wir derzeit ein intelligentes System zur Steuerung von Parkplatzkapazitäten im Bereich des Logistikverkehrs. Dieses Projekt stellt einen ersten Schritt zum Aufbau eines intelligenten Systems dar, das von entscheidender Bedeutung für die digitale Transformation ist. Die Erkenntnisse, die aus diesem Projekt gewonnen werden, sind von großer Wichtigkeit für jegliche Weiterentwicklung in diesem Bereich. Sie werden uns nicht nur dabei unterstützen, die Herausforderungen des Parkens in der Altstadt besser zu verstehen und zu meistern, sondern auch als fundamentale Grundlage für zukünftige Maßnahmen und Strategien dienen, um die Effizienz und Nachhaltigkeit des Verkehrsmanagements kontinuierlich zu verbessern.

Darüber hinaus sehen wir die Digitalisierung in den von Ihnen genannten Anwendungsfällen als wichtigen zukünftigen Baustein, den es im Hinblick auf die rechtlichen Rahmenbedingungen fortlaufend zu prüfen und zu diskutieren gilt. Das Mobilitätsreferat steht hier im Austausch mit unterschiedlichen Städten und Gemeinden, um von den jeweiligen Erfahrungen zu profitieren.

Erweiterung der Lieferzonen auf Flächen von Schanigärten

Die Straßenparkplätze, die im Genehmigungszeitraum durch Schanigärten belegt sind, sollen gemäß der Stellungnahme im Zeitraum zwischen Rückbau der Schanigärten (1. November) bis zum Wiederaufbau dergleichen (1. April) unmittelbar als Zonen für den Wirtschaftsverkehr ausgewiesen werden. Um eine reibungslose Umsetzung dieses Vorschlags zu gewährleisten, ist es erforderlich, die Genehmigungspraxis entsprechend anzupassen.

Das Mobilitätsreferat wird diesen Vorschlag in die weiteren Prüfungen einbeziehen und vor allem in die Konkretisierungen der Teilbereiche integrieren. In diesem Zusammenhang ist es von wesentlicher Bedeutung, dass wir eng mit den Referaten zusammenarbeiten, die am Genehmigungsprozess von Schanigärten beteiligt sind. Durch diese interdisziplinäre Abstimmung werden wir Klärungen vornehmen, um sicherzustellen, dass die Umwidmung der Parkflächen für den Wirtschaftsverkehr effizient und im Einklang mit den bestehenden Regelungen erfolgt.

Unser Ziel ist es, eine praktikable Lösung zu erarbeiten, die sowohl den Anforderungen des Wirtschaftsverkehrs als auch den Bedürfnissen der Gastronomie gerecht wird. Diese Maßnahmen sollen dazu beitragen, die Nutzung des öffentlichen Raums optimal zu gestalten und die Interessen aller Beteiligten zu berücksichtigen. Wir sind bestrebt, eine transparente und koordinierte Vorgehensweise zu verfolgen, um eine nachhaltige und funktionale Nutzung der Parkflächen zu ermöglichen.

Einbezug angrenzender Stadträume

Innerhalb der geplanten schrittweisen Betrachtung wird auch der Altstadtring in die Konkretisierung miteinbezogen. Beispielsweise sollen Überlegungen zur Sonnenstraße sorgfältig mit jenen zur Altstadt für alle innerhalb der Konkretisierung des Teilbereichs 2 (Hackenviertel / westliches Angerviertel) abgewogen und geprüft werden.

Die Wechselwirkungen mit angrenzenden Vierteln, zum Beispiel dem Bahnhofsviertel, und die Verschneidung der jeweiligen verkehrlichen Konzepte wird die Stadtverwaltung selbstverständlich eng im Blick behalten.

Das Mobilitätsreferat bedankt sich bei der HWK für die klare Kommunikation der Belange des Wirtschaftsverkehrs sowie ihren Einsatz gegenüber dem Bayerischen Innenministerium. Die Anregungen der HWK können im Rahmen der Erarbeitung der Teilraumkonzepte konkret in den Planungsprozess integriert werden. Das Mobilitätsreferat wird die HWK gemeinsam mit den weiteren Stakeholdern in den Gesamtprozess Altstadt für alle fortlaufend einbinden. Ziel ist es, dadurch frühzeitig auf etwaige Zielkonflikte aufmerksam zu werden und gemeinsam eine tragfähige Lösung für die jeweiligen Teilbereiche zu entwickeln.

gez. Georg Dunkel
Berufsmäßiger Stadtrat
Mobilitätsreferent



Handelsverband Bayern e.V., Postfach 2013 42, 80013 München

An den Mobilitätsreferenten
der Landeshauptstadt München
Herrn
Implerstraße 7-9
81371 München

**Grundsatzbeschluss *Altstadt für Alle* - Konzept und Maßnahmen
Sitzungsvorlage Nr. 20-26/V 16852**

Standort, Verkehr, Bildung

Telefon 089
Telefax 089
E-Mail @hv-bayern.de

Assistenz
Telefon 089
Telefax 089
E-Mail @hv-bayern.de

München, den 16.9.2025

Sehr geehrter Herr Dunkel,

gerne nehmen wir als Handelsverband Bayern e.V. die Gelegenheit wahr, uns zum Grundsatzbeschluss *Altstadt für Alle* und zu den für den Einzelhandel maßgeblichen Inhalten nachstehend zu äußern. Wir haben unsere Bedenken und Anregungen bereits bei den zahlreichen Workshops und Runden Tischen Ihres Hauses angeführt. Bei den Stakeholdern werden wir auf Seite 9 der Beschlussvorlage aus unerklärlichen Gründen dennoch nicht aufgeführt. Wir bitten Sie sehr eindringlich, dies nunmehr nachzuholen.

Die Münchener Altstadt mit seiner einzigartigen Vielfalt an Unternehmen, touristischen Highlights, Kultureinrichtungen und Institutionen ist ein hohes Kulturgut. Das Konzept *Altstadt für Alle* will den Grundstein für die Neuordnung und Neugestaltung des öffentlichen (Park-) Raums legen und die Potenziale der freiwerdenden Flächen im Blick haben. Der Stadtrat hat sich dazu bekannt, die Oberflächen-Parkplätze in der Altstadt stufenweise zurückzubauen, um so Platz für neue Nutzungen und mehr Aufenthaltsqualität zu schaffen.

Eine klimaangepasste Altstadt mit einer hohen Aufenthaltsqualität ist auch dem Einzelhandel ein Anliegen. Jedoch muss die Umgestaltung des öffentlichen Raumes mit Augenmaß und Schritt für Schritt erfolgen. Kunden, Gäste und Beschäftigte müssen die Innenstadt weiterhin zuverlässig erreichen können, ebenso die Lieferanten die Geschäfte zur Warenversorgung.

Hausanschrift
Handelsverband Bayern e.V.
Briener Straße 45
80333 München

Postanschrift
Handelsverband Bayern e.V.
Postfach 2013 42
80013 München

Telefon 089 55118-0
Fax 089 55118-163

info@hv-bayern.de
www.hv-bayern.de

gesetzlich vertreten durch
den Präsidenten

Vereinsregister des
Amtsgerichts München
Registernummer: VR4300

HypoVereinsbank München
IBAN DE 43 7002 0270 0000 8011 69
BIC HYVEDEMMXXX

Die Verkehrsinfrastruktur steht unter Druck. Der Online-Handel erhöht das Lieferaufkommen, Parkplätze entfallen ersatzlos, und der öffentliche Nahverkehr ist durch häufige Ausfälle unzuverlässig. Diese Einschränkungen gefährden die Wettbewerbsfähigkeit des stationären Handels in der Altstadt massiv.

Um den Stadt kern attraktiv und funktionsfähig zu erhalten, muss in erster Linie eine gute Erreichbarkeit für alle und mit jedem Verkehrsmittel gewährleistet sein. Eine stabile, multimodale Verkehrsanbindung ist daher unverzichtbar für die Zukunft der Altstadt als lebendiger Handels- und Wirtschaftsstandort.

Der vorliegende Grundsatzbeschluss ist aus unserer Sicht ein Blankoscheck für das Mobilitätsreferat. Die Beschlussvorlage behandelt lediglich ein abstraktes Konzept, ohne einzelne Maßnahmen mit Kosten, Umsetzungsoptionen oder Zeitplan zu benennen. Ein solch weitreichender Beschluss über die künftige Entwicklung der Altstadt darf nicht auf Basis eines pauschalen Beschlusses erfolgen, zumal dieser zahlreiche Unstimmigkeiten aufweist. Beispielsweise wird im Konzept als Maßnahme das sog. Schleifensystem genannt, in der Beschlussvorlage fehlt dieser Begriff jedoch. Oder der Altstadtring wird je nach Bedarf in das Konzept eingebunden (z.B. bei der Anzahl der Stellplätze). Aus unserer Sicht ist es dringend erforderlich, den Altstadtring konsequent und verbindlich in die Überlegungen einzubeziehen. Er spielt eine zentrale Rolle für die Erreichbarkeit und die verkehrliche Organisation der Altstadt mit einer außerordentlich wichtigen Verteilerfunktion für die gesamte Stadt.

Unsere Anmerkungen im Einzelnen:

Altstadt: Als Handelsstandort wahrnehmen

Die Altstadt ist der zentrale Handelsstandort Münchens. Diese Rolle wird in der Beschlussvorlage zwar grundsätzlich betont und die Verfasser erkennen die Altstadt als wichtigen Konsum- und Versorgungs-ort. Es fehlen jedoch konkrete Zahlen, die diese Bedeutung belegen. Während die Vorlage ausführlich auf Kennzahlen zu Schülern, Tourismus und Arbeitnehmern eingeht, bleiben zentrale Daten zum Einzelhandel vollständig unberücksichtigt. Damit wird die tatsächliche wirtschaftliche Relevanz des Handelsstandorts Altstadt nicht angemessen dargestellt.

Lediglich im Konzept werden relevante Zahlen genannt: 1.086 Verkaufsstellen mit rund 325.500 m² Verkaufsfläche. Diese Werte belegen eindrucksvoll die Rolle des Einzelhandels für die Attraktivität und Funktionalität der Münchener Altstadt – und sollten auch in der Beschlussvorlage Berücksichtigung finden. Nur vor diesem Hintergrund ist eine Bewertung der Maßnahmen hinsichtlich der Auswirkungen auf den Handelsstandort Altstadt erst möglich.

Wirtschaftsverkehrskonzept: In Konzept *Altstadt für Alle* integrieren

Aus Sicht des Handelsverbands Bayern ist es nicht nachvollziehbar, warum das derzeit in Erarbeitung befindliche Wirtschaftsverkehrskonzept nicht in die Planungen des Projekts *Altstadt für Alle* einbezogen wird. Gerade in der Altstadt, die durch eine hohe Dichte an Einzelhandels- und Gastronomiebetrieben geprägt ist, kommt dem Lieferverkehr eine zentrale Bedeutung zu, wie auch in der Beschlussvorlage selbst betont wird.

Statt einzelner punktueller Maßnahmen, wie der Einrichtung von Lieferzonen, braucht es ein ganzheitliches und praktikables Versorgungskonzept für die Altstadt. Nur so lassen sich tragfähige Rahmenbedingungen schaffen, die den Wirtschaftsstandort stärken und gleichzeitig den öffentlichen Raum entlasten. Der Altstadtring muss daher zwingend in die weiteren Überlegungen zum Wirtschaftsverkehr einbezogen werden. Es sollten auch Überlegungen hinsichtlich eines Pilotprojektes zur Nachtlogistik wieder aufgegriffen und deren Umsetzung geprüft werden.

Pendlerzahl: Übermäßige Belastung des Straßenraums wird suggeriert

In der Beschlussvorlage wird der tägliche Pendlerverkehr von rund 90.000 Arbeitnehmer als zentrale Herausforderung für den Verkehrsraum der Altstadt dargestellt. Diese Zahl suggeriert auf den ersten Blick eine massive Belastung der Straßen durch (motorisierten) Individualverkehr. Es ist nicht transparent, wie viele dieser Pendler tatsächlich mit dem Auto fahren. Die Mehrheit dürfte den öffentlichen Nahverkehr nutzen, was die tatsächliche Belastung des Straßenraums deutlich relativieren würde. Eine Datengrundlage fehlt jedoch. Für eine fundierte verkehrspolitische Bewertung braucht es eine klare Differenzierung nach Verkehrsmitteln, um die tatsächliche Belastung des Straßenraums realistisch einzuschätzen und geeignete Maßnahmen abzuleiten.

Taxistände: Irreführende Darstellung im Konzept

Nach der Beschlussvorlage sollen „weiterhin ausreichend Stellplätze für Menschen mit Behinderung sowie Taxistände“ vorhanden sein. Im Konzept selbst findet sich eine kartographische Darstellung, in der nur noch vier Standorte (Odeonsplatz, Marienplatz/Tal, Viktualienmarkt, Nationaltheater) dargestellt sind und an denen eine potenzielle Optimierung der Lage der Taxistände vorgesehen ist. Eine damit einhergehende etwaige Reduzierung der Taxistände würde die Erreichbarkeit der Altstadt, vor allem für mobilitätseingeschränkte Menschen, ältere Bürger und Patienten, deutlich verschlechtern. Auch Theaterbesucher und Kunden des Einzelhandels, etwa in der künftig zur Flaniermeile umgestalteten Maximiliansstraße, nutzen die direkte An- und Abfahrt per Taxi.

Taxis sind ein unverzichtbarer Bestandteil barrierefreier und hochwertiger Mobilität und tragen wesentlich zur Attraktivität und Erreichbarkeit der Altstadt bei.

Verkehrslenkung: Keine Maßnahmen ohne klare Bewertung und Beteiligung

In der Beschlussvorlage werden Maßnahmen zur Verkehrslenkung und -reduktion vorgeschlagen, darunter digitale Zufahrtskontrollen, Einbahnstraßenregelungen und sogenannte Modalfilter. Diese sollen „nachgelagert eingebbracht werden“, falls sich herausstellt, dass Verkehrsregeln missachtet werden. Angaben zur Überprüfung der Wirksamkeit oder eine Folgenabschätzung fehlt jedoch vollständig. Damit entsteht der Eindruck eines Freibriefes für weitreichende Eingriffe, ohne klare Kriterien, Zeithorizont oder transparente Evaluierung. Besonders kritisch sind die Modalfilter zu sehen. Sie würden faktisch die umstrittene Schleifensystematik einführen und den Lieferverkehr durch fehlende Querungsmöglichkeiten erheblich behindern.

Die Notwendigkeit weitergehender Maßnahmen muss deshalb auf Basis belastbarer Daten und unter Einbindung der Wirtschaftsverbände, Kammern etc. entschieden werden. Es muss eine transparente Bewertung der Auswirkungen auf Erreichbarkeit, Versorgung und Wirtschaftskraft der Altstadt erfolgen.

Ultrakurzzeithalten: Realitätsferne Regelung mit praktischen Problemen

Die geplante Einteilung in Stadtstraßen, Altstadtstraßen und Fußgängerzonen wirkt unübersichtlich, vor allem für Ortsunkundige und birgt Konfliktpotenzial im ohnehin engen Verkehrsraum.

Besonders kritisch ist die vorgesehene „Ultrakurzzeitregelung“ mit einer maximalen Haltedauer von drei Minuten. Diese Zeit reicht in der Praxis nicht aus, um ältere Menschen, Patienten oder Kinder sicher aus dem Fahrzeug zu begleiten, Hilfsmittel wie Rollatoren oder Kinderwagen bereitzustellen oder Personen zu Arztpraxen zu bringen. Auch der Abholtorgang in Geschäften wie z.B. das Bezahlen, Verladen eines vorbestellten Produkts, lässt sich in drei Minuten kaum realisieren.

Um alltägliche Abläufe wie Begleitung, Abholung und Versorgung in der Altstadt realistisch zu ermöglichen, ist die Einrichtung von Kurzzeitparkplätzen im öffentlichen Straßenraum mit einer Höchstparkzeit von zehn Minuten dringend erforderlich.

Stellplätze: Unklare und veraltete Datengrundlage

Die derzeit vorliegenden Angaben zur Stellplatzsituation innerhalb der Altstadt und des Altstadtrings sind nicht belastbar. Es wird von etwa 12.000 Stellplätzen im direkten Umfeld gesprochen, ohne dass deren Zusammensetzung nachvollziehbar dargelegt wird. Durch die Einbeziehung angrenzender Parkhäuser außerhalb des Altstadtrings wie etwa in der Baaderstraße steigt die Zahl auf 14.500. Eine sachliche Begründung für diese Erweiterung des Betrachtungsraums fehlt.

Auffällig ist, dass bei der Stellplatzbetrachtung der Altstadtring und angrenzende Parkhäuser einbezogen werden. Bei anderen relevanten Faktoren wie der Mehrbelastung durch die neue Straßentypologie oder das geplante Schleifensystem wird dieser erweiterte Raum Altstadtring nicht berücksichtigt. Dies führt zu einer inkonsistenten Bewertung der Gesamtsituation.

Zudem fehlt eine klare Differenzierung zwischen öffentlich zugänglichen Stellplätzen und dauerhaft vermieteten. Diese Unterscheidung ist jedoch essenziell, um die tatsächliche Verfügbarkeit für Besucher realistisch einschätzen zu können.

Die Auslastungsdaten für die Parkplätze im öffentlichen Straßenraum basieren auf veralteten Erhebungen aus den Jahren 2013 bis 2015 und stellen keine Basis für Entscheidungen dar. Seitdem haben sich die Rahmenbedingungen, etwa durch den Wegfall von rund 80 Stellplätzen infolge der Umgestaltung der Sendlinger Straße zur Fußgängerzone, deutlich verändert.

Insgesamt mangelt es an aktuellen, differenzierten und transparenten Daten. Dies erschwert eine sachgerechte Bewertung der Erreichbarkeit und Parkraumsituation in der Altstadt erheblich.

Parkinfrastruktur: Kein Rückbau ohne Ersatz

Das Konzept „Altstadt für Alle“ verfolgt das Ziel, grundsätzlich den ruhenden Verkehr aus dem öffentlichen Straßenraum zu entfernen und in Tiefgaragen bzw. Parkhäuser zu verlagern. Dieser Ansatz kann eine Grundlage zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität in der Altstadt schaffen, jedoch nur, wenn parallel dazu das Stellplatzangebot in den Tiefgaragen deutlich erweitert wird. Ein bloßer Rückbau von oberirdischen Parkplätzen ohne gleichwertigen Ersatz führt zu Einschränkungen in der Erreichbarkeit. Die Verlagerung in die Parkgaragen trifft vor allem Familien und Personengruppen, die auf den PKW angewiesen sind, auch finanziell. Die Oberflächen-Parkplätze mit 2,50 Euro/Stunde sind aktuell deutlich günstiger als die Parkhäuser/Tiefgaragen mit durchschnittlich 6 Euro/Stunde. Ein Besuch der Altstadt wird so zu einem teuren Vergnügen, v.a. auch für Familien, da die Fahrt mit dem ÖPNV noch kostspieliger ist. Die festgestellten freien Kapazitäten in den Parkhäusern und Tiefgaragen sind u.E. lediglich die logische Folge der günstigeren und bequemerem, da oberirdischen Stellplätze.

Mit der Wiederauflage des Garagenprogramms zeigt Wien, wie eine planvolle Entwicklung gelingen kann: Rückbau oberirdischer Stellplätze bei gleichzeitiger Schaffung zusätzlicher Kapazitäten in Tiefgaragen und Parkhäusern. Erst nach dieser Verlagerung wird der öffentliche Raum gezielt für mehr Aufenthaltsqualität umgestaltet.

Die Verlagerung des ruhenden Verkehrs muss durch den Ausbau von bezahlbaren unterirdischen Stellplätzen, auch bei Auslastungsspitzen in der Weihnachtszeit etc. abgesichert werden. Nur so lässt sich die städtische Parkinfrastruktur zukunftsfähig gestalten.

Dynamisches Parkleitsystem: Erneuern und weiterführen

Die dynamische Beschilderung des Parkleitsystems erreicht in ca. 5 Jahren das Ende seiner Betriebslaufzeit (Beschluss MOR 13.12.2023) aufgrund des fehlenden technischen Supports der veralteten Anlagen und wird dann nicht mehr zur Verfügung stehen. Es bietet sich damit die Gelegenheit ein neues stadtweites digitales System zu etablieren. Die Fortführung eines dynamischen Parkleitsystems ist zwingend erforderlich. Die Befürchtung, dass ein Parkleitsystem einen Anreiz zum Autofahren bietet und damit die Zielsetzung der Verkehrswende gefährdet, ist absurd. Es reduziert den Parksuchverkehr, wohin gegen er durch die neue Straßentypologie eher verstärkt wird. Die Anfahrt für Kunden des Einzelhandels muss auch in Zukunft gewährleistet sein und darf nicht durch die Hintertür gefährdet werden, indem ein dynamisches Parkleitsystem nicht weitergeführt wird. Die Ergebnisse der geplanten Studie sind mit den Wirtschaftsakteuren, Kammern und Verbänden zu diskutieren.

Lademöglichkeit für E-Fahrzeuge: Fehlanzeige im öffentlichen Straßenraum

Das Thema Parken im Zusammenhang mit dem Laden von E-Fahrzeugen wird bislang nicht berücksichtigt. Es ist jedoch von zentraler Bedeutung, dass entsprechende Lade- und Parkmöglichkeiten auch im öffentlichen Raum vorgesehen und zugänglich gemacht werden.

Aktueller Stand zur Parklizenzregelung: Ausnahmegenehmigungen auch für Betriebe

Während Anwohner voraussichtlich per Ausnahmegenehmigung eine Parklizenz für den öffentlichen Straßenraum erhalten sollen, ist bislang unklar, ob auch Betriebe ohne eigene Stellplätze eine vergleichbare Ausnahmegenehmigung erhalten können. Laut Aussagen von MOR und KVR liegt der Fokus derzeit auf den Anwohnern.

Auch Betriebe ohne eigene Parkplätze müssen bei der Vergabe von Ausnahmegenehmigungen berücksichtigt werden!

Fußgängerleitsystem: Bessere Besucherorientierung notwendig

Ein effektives Fußgängerleitsystem ist ein zentraler Bestandteil einer besucherfreundlichen Innenstadt. Es erleichtert die Orientierung, fördert die Nutzung nachhaltiger Mobilitätsformen und trägt wesentlich zur Aufenthaltsqualität bei. Gerade für ortsfremde Besucher, Touristen oder Gelegenheitsbesucher ist eine klare und intuitive Wegweisung entscheidend, um Ziele wie Sehenswürdigkeiten, Einkaufsmöglichkeiten oder den öffentlichen Nahverkehr schnell und stressfrei zu erreichen.

In München fehlt bislang ein durchdachtes Fußgängerleitsystem. Die vorhandenen weißen Stelen sind in ihrer Funktionalität und Informationsdichte unzureichend. Sie bieten weder eine klare Übersicht noch eine dynamische Anpassung an aktuelle Bedürfnisse oder Ereignisse wie z.B. in Stuttgart. Eine gute Orientierung bietet auch das System in Hamburg, das klassische Wegweiser mit Entfernungswerten und Hinweisen zum ÖPNV kombiniert, was die Orientierung deutlich erleichtert und die Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel fördert.

Ein solches System würde auch in München erheblich zur Attraktivität der Innenstadt beitragen und es ist daher dringend zu empfehlen, die Entwicklung eines attraktiven Fußgängerleitsystems in die Planungen einzubeziehen.

Fazit:

Der stationäre Einzelhandel in der Münchner Altstadt ist aktuell und in Zukunft in besonderem Maße auf eine gute Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln angewiesen. Eine ausgewogene und funktionierende Verkehrsinfrastruktur ist Grundvoraussetzung für die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit und Attraktivität der Innenstadt.

Der vorliegende Grundsatzbeschluss ist aus den aufgeführten Gründen für die Ableitung zukunftsorientierter Maßnahmen nicht geeignet. Auch soll die eigentliche Ausgestaltung und Feinjustierung erst später, mit dem Beschluss zum Pilotgebiet „Graggenauer Viertel“, erfolgen. Und dies ohne die Möglichkeit, die im Grundsatzbeschluss entschiedenen Maßnahmen wieder zurücknehmen zu können, wenn sich die Umsetzung im Pilotgebiet als nicht durchführbar erweist.

Wir fordern eine grundlegende Überarbeitung des vorliegenden Konzeptes zur Entwicklung der Altstadt. Eine Entscheidung über diese richtungsweisenden Maßnahmen muss dem neu gewählten Stadtrat nach der Kommunalwahl 2026 vorbehalten bleiben. Eine zeitliche Verschiebung des Beschlusses ist aus unserer Sicht daher zwingend geboten.

Für einen weiteren Austausch stehen wir gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Wolfgang Puff
Hauptgeschäftsführer

Simone Streller
Geschäftsführerin

[Eine Kopie des Schreibens erhält auch Oberbürgermeister Dieter Reiter]

Mobilitätsreferat

Bezirk Mitte

MOR-GB2.113

Altstadt für alle | Würdigung der Stellungnahme des Handelsverbands Bayern HBE zur Stadtratsvorlage Nr. 20-26 / V 16852

Das Mobilitätsreferat bedankt sich für die wertvolle Arbeit, die des Handelsverbands Bayern HBE im Rahmen des Prozesses „Altstadt für alle“ geleistet hat. Die Stellungnahme des HBE vom 16.09.2025 ist am 16.09.2025 im Mobilitätsreferat eingegangen. Das Mobilitätsreferat begrüßt die grundsätzliche Haltung des HBE zu einer klimaangepassten Altstadt mit hoher Aufenthaltsqualität.

Aus Anlass der Stellungnahme des HBE haben wir den Beschlusstext um Informationen ergänzt, welche die Bedeutung der Altstadt als zentralen Handelsstandort Münchens herausheben sowie Unklarheiten zum Beispiel in Bezug auf die Pendler*innenzahl ausräumen. Die Auflistung der an der Fachrunde Mobilität teilnehmenden Stakeholder wurde um den HBE ergänzt. Auf die Anmerkungen des HBE geht das Mobilitätsreferat im Weiteren wie folgt ein.

1. Kernelemente der Stadtratsvorlage

Das in der Stadtratsvorlage dargestellte Konzept zur Altstadt für alle wird schrittweise für jeden Teilbereich der Altstadt geprüft. Diese Prüfung beinhaltet eine sorgfältige Abwägung der lokalen Belange, die als Grundlage für die nächsten Schritte dienen wird. Dies erfolgt in enger Zusammenarbeit mit den Akteuren vor Ort. Erst nach dieser gründlichen Abwägung und Prüfung werden spezifische Maßnahmen, wie die Verortung von Ladezonen oder Bäumen, konkretisiert. Die daraus entstehenden Verkehrskonzepte der Teilbereiche werden dem Stadtrat jeweils zur Beschlussfassung vorgelegt (vgl. Antragsziffer 2 zum ersten Teilbereich „Graggenauer Viertel | Östliches Angerviertel“). Dieser Entscheidungsprozess ermöglicht eine umfassende Bewertung der Maßnahmen hinsichtlich ihrer Wirksamkeit, städtischer Ziele und Kosten und berücksichtigt die Individualität jedes Teilbereichs.

Das Parken im öffentlichen Straßenraum ist zukünftig nur noch jenen Personengruppen gestattet, die über eine Ausnahmegenehmigung verfügen. Vor allem für Besucher*innen der Altstadt schafft die vorgeschlagene Regelung Klarheit beim Thema der Parkplatzsuche. Ausnahmegenehmigungen gibt es zum Beispiel für folgende Personengruppen: Anwohner*innen der Altstadt, Menschen mit Behinderung, Handwerker*innen, etc. Ziel dieser konzeptionellen Idee ist es, durch eine klare Regelung zur zukünftigen Parkplatznutzung den Parksuchverkehr zu verringern beziehungsweise zu vermeiden und den Verkehr direkt in die dafür vorgesehenen Parkhäuser zu lenken.

Zusätzlich zur neuen Parkregelung wird die Unterteilung der Straßen in der Altstadt in drei (bzw. vier) Straßentypologien vorgeschlagen. Verfolgen die neuen Parkregelungen das Ziel den Parksuchverkehr durch klare und verlässliche Regelung zu vermindern, trägt die Einführung der Straßentypologien dazu bei, den Verkehr geordnet und klar zu lenken.

Stadtstraßen dienen zukünftig der direkten Erreichbarkeit von Parkhäusern und zeigen beispielsweise nicht-ortskundigen Besucher*innen die mit dem eigenen Auto in die Altstadt

fahren, den direkten Weg in das Parkhaus. Stadtstraßen erfüllen damit die Erschließungsfunktion der gesamten Altstadt für Besucher*innen. In Stadtstraßen darf unter Vorlage einer Ausnahmegenehmigung geparkt werden.

Altstadtstraßen sind im Vergleich zu den Stadtstraßen speziell auf die Bedürfnisse der Anwohnenden und des Wirtschaftsverkehrs ausgerichtet. Altstadtstraßen dienen hauptsächlich der Erschließung für Anwohnende und dem Wirtschaftsverkehr. Darüber hinaus gewährleisten Altstadtstraßen die Erschließung für Anlieger*innen. Personen mit einem bestimmten Anliegen sind berechtigt Altstadtstraßen zu befahren und dort kurz zu halten (Be- und Entladen, etc.). In Altstadtstraßen darf unter Vorlage einer Ausnahmegenehmigung geparkt werden.

Fußgängerzonen inklusive der aktuell gültigen Altstadt-Fußgängerbereiche-Satzung bleiben erhalten. Bereits heute gibt es für die Fußgängerzonen in der Altstadt unterschiedliche Regelungen je Straße, die beispielsweise die Befahrung des Lieferverkehrs innerhalb bestimmter Zeitfenster ermöglicht bzw. die Einfahrt in Fußgängerzonen außerhalb der festgelegten Lieferzeiten untersagt.

Neben der neuen Parkregelung und der Einführung der genannten Straßentypologien war die Einteilung der Altstadt in Kammern eine Idee, welche in einer frühen Phase der Konzepterstellung vorgestellt und diskutiert wurde. Hintergrund der Einführung von Kammern war es den Durchgangsverkehr zu unterbinden. Von dieser Idee wurde jedoch innerhalb des umfangreichen Planungs- und Partizipationsprozess wieder Abstand genommen. Im Zuge der detaillierten und konkreten Ausarbeitung der einzelnen Teilbereiche wird die Erschließung innerhalb dieser Bereiche eingehend geprüft und ggf. an einzelnen Stellen die Durchfahrt für den motorisierten Verkehr unterbunden. Eine Zonentrennung bzw. Trennung der Kammern ist jedoch nicht vorgesehen.

Es ist jedoch zu beachten, dass es faktisch bereits jetzt nicht möglich ist, bestimmte Straßen zu queren, da diese als Fußgängerzonen ausgewiesen sind und die Einfahrt beziehungsweise Durchfahrt nur innerhalb bestimmter Zeitfenster ermöglicht bzw. die Einfahrt in Fußgängerzonen außerhalb der festgelegten Zeitfenster untersagt.

2. Weitere Anmerkungen zum Konzept

Parkplatzkapazitäten

Zur Sicherstellung ausreichender Kapazitäten in den Parkhäusern wurde die Aufnahmefähigkeit der Parkhäuser intensiv zu Beginn des Prozesses Altstadt für alle untersucht und zudem in einer eigenen Beschlussvorlage Ende 2020 dargelegt (Sitzungsvorlagen-Nr. 20-26 / V 01977). In dieser wurden aufgrund der Auswertung des Parkleitsystems und zur Abbildung von Verlagerungen des Zielorts auch Parkhäuser außerhalb des Altstadtrings einbezogen. Die freie Kapazität der Parkhäuser wurde intern anhand der Daten des Parkleitsystems für das Jahr 2024 ausgewertet. Wie im Beschluss beschrieben (S. 18), wurden dabei nur Parkhäuser innerhalb des Altstadtrings berücksichtigt. Hierbei wurde die durchschnittliche Anzahl der freien Stellplätze, die im Parkleitsystem gemeldet sind, analysiert. Daher auch keine Unterteilung in dauerhaft vermietet oder für Kurzzeitparken notwendig.

Um auch ausreichend Parkplätze für die Bewohner*innen im öffentlichen Straßenraum bereitzuhalten, wurde im Zuge der Konzepterstellung sowohl eine umfassende Parkraumerhebung der kompletten Altstadt als auch eine Teilraumerhebung im Graggenauer Viertel durchgeführt. Dabei sieht das Konzept zur Altstadt für alle weiterhin eine, gemessen an den ausgegebenen Ausnahmegenehmigungen, angemessene Anzahl an Straßenstellplätzen für Anwohner*innen vor. Neben diesen stehen den Anwohner*innen weiterhin die Parkplätze auf Privatgrund oder

in öffentlichen Parkgaragen zur Verfügung.

Erweiterung Stellplatzangebot in Parkhäusern

Die Forderung nach einer Erweiterung des Stellplatzangebots in Tiefgaragen ist verständlich. Grundsätzlich konnte wie erwähnt durch die Analysen im Zuge der Konzepterstellung festgestellt werden, dass die öffentlichen Parkgaragen innerhalb der Altstadt sowie jene, welche direkt an die Altstadt grenzen ausreichend Kapazitäten bieten, um in einem ersten Schritt die mit eigenem PKW in die Altstadt kommenden Besucher*innen aufzunehmen (vgl. Seite 18 im Beschlussstext).

Erhebliches Potential besteht jedoch auch in der besseren Erschließung des vorhandenen privaten Stellplatzangebots durch Mehrfachnutzung, mit der die Effizienz der vorhandenen Kapazitäten gesteigert werden kann. Hierzu tragen innovative Lösungsansätze auch für die Bewirtschaftung privater Stellplätze bei. Hohe Stellplatznachfrage auf der einen Seite, temporär ungenutzte Stellplatzkapazitäten auf der anderen Seite bieten ein erhebliches Potenzial für eine intelligente Mehrfachnutzung. Dieses Potential haben verschiedene private Anbieter erkannt, die mithilfe digitaler Lösungen Angebot und Nachfrage systematisch identifizieren, erschließen und zusammenführen möchten – ohne zusätzliches Personal, bedarfsgerecht, zeitlich flexibel und standortspezifisch, beispielsweise tagsüber, nachts oder an Wochenenden. Eigentümer*innen von Parkflächen profitieren durch die Mehrfachnutzung von einer höheren Standortattraktivität sowie von Zusatzumsätzen, Nutzer*innen können Stellplätze im Voraus online buchen.

Die Verlagerung des ruhenden Verkehrs auf digital erschlossene, private Flächen unterstützt die Entlastung des öffentlichen Straßenraums, gleichzeitig entfällt die zeitaufwändige Parkplatzsuche.

Es ist von entscheidender Bedeutung, praktikable und finanzierte Lösungen zu entwickeln, die den vielfältigen Bedürfnissen der Stadtbewohner*innen und Besucher*innen gerecht werden. Vor diesem Hintergrund ist festzustellen, dass die aktuellen Datengrundlagen, die fortlaufend aktualisiert und auf die neuesten Zahlen des Parkleitsystems abgestimmt werden, verdeutlichen, dass in den bestehenden Parkgaragen ausreichend Kapazitäten vorhanden sind. Daher erscheint die Ausweitung des Stellplatzangebots in Tiefgaragen zum gegenwärtigen Zeitpunkt als nicht notwendig. In Bezug auf die Preisgestaltung der Parkgaragen ist jedoch zu beachten, dass wir nur begrenzten Einfluss auf die Betreiber haben. Die Preisstrukturen und -entscheidungen liegen in der Verantwortung der jeweiligen Betreiber, weshalb wir nicht in dem Maße Einfluss nehmen können, wie dies möglicherweise wünschenswert wäre.

Weiterführung und Erneuerung des Dynamischen Parkleitsystem

Mit dem Beschluss „Parken 4.0“ (Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 10913), welcher sich auch mit der Neuentwicklung des Parkleitsystems beschäftigt, hat das Mobilitätsreferat den Auftrag erhalten, Handlungsempfehlungen zu erarbeiten und dafür eine externe Studie zu beauftragen. Diese Studie dient dazu, einen umfassenderen Überblick über den aktuellen Stand der Technik sowie das Vorgehen anderer Kommunen zu erhalten. Auf diese Weise können die Ergebnisse besser in den Kontext Münchens eingeordnet werden, um darauf aufbauend ein entsprechendes Konzept zu entwickeln.

Ein gezielt angewendetes Parkleitsystem hat das Potenzial, den Parksuchverkehr signifikant zu verringern, indem es die Nutzer*innen effizient zu verfügbaren Parkplätzen in den Parkhäusern leitet und somit die Zeit, die mit der Parkplatzsuche verbracht wird, reduziert. Als Input für die Konzepterarbeitung ist auch die Beteiligung verschiedener Stakeholder in Form von Workshops vorgesehen. Die Ergebnisse dieser Workshops werden anschließend dem Stadtrat mit einer Empfehlung der Verwaltung bekannt gegeben. Diesem obliegt dann die Entscheidung, ob und in welcher Form aufbauend auf den Handlungsempfehlungen auch zukünftig ein dynamisches Parkleitsystem in München installiert und betrieben werden soll.

Die Inangriffnahme der Stakeholder-Beteiligung steht in den Jahren 2026 und 2027 bevor und trifft damit passgenau die weitere Konkretisierung des Gesamtkonzepts „Altstadt für alle“ in den Teilraumkonzepten.

„Ultrakurzzeithalten“

Die vorgeschlagenen konzeptionellen Regeln zur Parkplatznutzung und zu den Straßentypologien sollen dazu beitragen, Klarheit und Verlässlichkeit für alle Verkehrsteilnehmer zu schaffen. Durch eine klare Strukturierung der Verkehrsführung wird der Verkehr geordnet und zielgerichtet gelenkt, wodurch unter anderem der Parksuchverkehr signifikant vermindert oder sogar verhindert werden kann.

Die Kommunale Verkehrsüberwachung verfügt bereits über einen gewissen Ermessensspielraum, der es ermöglicht, Falschparkende je nach Situation sowohl zu ahnden als auch in bestimmten Fällen nachsichtiger zu handeln.

Unser Fokus liegt darauf, eine Balance zwischen der notwendigen Ordnung im Verkehrsraum und der praktischen Nutzbarkeit für alle Anwohner*innen und Besucher*innen der Altstadt zu finden.

Taxistellplätze innerhalb der Altstadt

Bezüglich der angesprochenen Verminderung und Verlegung von Taxistellplätzen werden in der Stadtratsvorlage keine Aussage getroffen. Die Verteilung der Flächen des ruhenden Verkehrs ist Inhalt der konkreten und schrittweisen Betrachtung der einzelnen Teile. Innerhalb dieser Betrachtung werden unter Einbindung des Taxi-Gewerbes die Interessen aller Beteiligten abgewogen und geprüft.

Lademöglichkeiten im öffentlichen Raum erhalten

Die bedarfsgerechte Bereitstellung von Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum liegt im gemeinsamen Interesse des Mobilitätsreferats. Unser Ziel ist es, eine ausgewogene Lösung zu entwickeln, die den Bedürfnissen aller Verkehrsteilnehmer*innen gerecht wird. Für den Stadtbezirk Altstadt-Lehel wurde eine spezifische Bedarfsermittlung durchgeführt, die einen zusätzlichen Ladebedarf von 387 kW ergeben hat. Die konkrete Standortsuche innerhalb des Altstadtrings erfolgt in enger Abstimmung mit dem Konzept „Altstadt für alle“.

Ausnahmegenehmigung für Gewerbe

Der Wunsch nach Ausnahmegenehmigungen zum Parken für ansässige Betriebe ohne eigenen Parkplatz ist grundsätzlich nachvollziehbar. Es ist auch unser Anliegen, praktikable Lösungen zu entwickeln, die den Bedürfnissen dieser Betriebe gerecht werden. Es ist jedoch wichtig zu betonen, dass jede neue Art von Ausnahmegenehmigung eine zusätzliche Herausforderung für die Überwachung darstellt, um ein kontrollierbares System aufrechtzuerhalten. Wir nehmen diese Aspekte ernst und werden sie in unsere zukünftigen Überlegungen einbeziehen, um gemeinsam an einer konkreten und praktikablen Lösung zu arbeiten. Unser Bestreben ist es, eine ausgewogene Lösung zu finden, die sowohl den Anforderungen der Anlieger*innen als auch den Bedürfnissen der Überwachung Rechnung trägt.

Fußgängerleitsystem

Die Idee eines Fußgängerleitsystems wird grundsätzlich positiv bewertet. In München gibt es zwar 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. Die Thematik wird in der weiteren Bearbeitung aufgegriffen.

Einbezug angrenzender Stadträume

Innerhalb der geplanten schrittweisen Betrachtung wird auch der Altstadtring in die Konkretisierung miteinbezogen. Beispielsweise sollen Überlegungen zur Sonnenstraße sorgfältig mit jenen zur Altstadt für alle innerhalb der Konkretisierung des Teilbereichs 2 (Hackenviertel / westliches Angerviertel) abgewogen und geprüft werden.

Die Wechselwirkungen mit angrenzenden Vierteln und die Verschneidung der jeweiligen verkehrlichen Konzepte sowie die Verkehrslenkung wird die Stadtverwaltung selbstverständlich eng im Blick behalten.

Zusammenfassend bedankt sich das Mobilitätsreferat für die gründliche Auseinandersetzung des Handelsverbands Bayern HBE mit der Stadtratsvorlage und den geführten Austausch hierzu. Einige Anregungen des HBE können im Rahmen der Erarbeitung der Teilraumkonzepte konkret in den Planungsprozess integriert werden. Eine grundlegende Überarbeitung des Konzepts stünde nicht in Einklang mit der Planungsgenese und der Anerkennung des umfassenden Beteiligungsprozesses zur Altstadt für alle.

Das Mobilitätsreferat wird den HBE gemeinsam mit den weiteren Stakeholdern in den Gesamtprozess Altstadt für alle fortlaufend einbinden. Ziel ist es, dadurch frühzeitig auf etwaige Zielkonflikte aufmerksam zu werden und gemeinsam eine tragfähige Lösung für die jeweiligen Teilbereiche zu entwickeln.

gez. Georg Dunkel
Berufsmäßiger Stadtrat
Mobilitätsreferent



CityPartnerMünchen e.V. / Herzog-Wilhelm-Str. 15 / 80331 München

Landeshauptstadt München
Mobilitätsreferat
Bezirk Mitte

Implerstraße 7-9
81371 München

22/09/2025

**Altstadt für alle – Konzept und Maßnahmen – Grundsatzbeschluss
Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 16852**

Sehr geehrte Damen und Herren,

zunächst besten Dank für die Möglichkeit, zu der o.g. Beschlussvorlage mit Anhängen Stellung nehmen zu können und die gewährte Fristverlängerung zur Stellungnahme.

Als branchenübergreifende Vereinigung von Unternehmen aus der Münchner Innenstadt begrüßen wir grundsätzlich Aktivitäten und Maßnahmen, die geeignet sind, die klimaangepasste Aufenthaltsqualität und Attraktivität der Münchner Innenstadt für die vielfältigen Nutzergruppen unserer Innenstadt zu erhöhen, wie es auch in unserer Satzung als Ziel unserer Unternehmensvereinigung festgeschrieben ist.

Grundlage für eine attraktive, lebendige und auch wirtschaftlich erfolgreiche Innenstadt ist eine gute Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln, da sich das Einzugsgebiet der Innenstadt, egal ob Handel, Gastronomie, Dienstleister oder auch Kultureinrichtungen, weit über das Stadtgebiet hinaus über die gesamte Metropolregion und sogar darüber hinaus erstreckt.

Hierbei hat die Münchner Innenstadt schon jetzt mit einer noch nie dagewesenen Intensität an Beeinträchtigungen bei der Erreichbarkeit durch Baumaßnahmen, Verkehrsbehinderungen und Ausfälle des ÖPNV sowohl beim Fern-, Regional- als auch beim Nahverkehr zu kämpfen.

Wir haben daher aktiv und engagiert an dem Prozess mitgewirkt und die Belange der Unternehmen deutlich thematisiert. Allerdings mussten wir bereits in den Öffentlichkeitsveranstaltungen und jetzt auch in der Beschlussvorlage feststellen, dass diese Belange sowohl in dem als Anlage 1 beigefügten Gutachten als auch in der Beschlussvorlage aus Sicht der Innenstadtirtschaft nicht adäquat berücksichtigt sind.

So wird in der Beschlussvorlage zwar beiläufig erwähnt, dass: "Als Konsum- und Versorgungsort spielt die gesamte Altstadt eine wichtige Rolle.“ In der gesamten Vorlage als auch in dem Gutachten fehlt jedoch ein Hinweis, dass es sich bei der Münchener Altstadt mit ihrer in Deutschland einmaligen Vielfalt und Nutzungsmischung nicht um ein beliebiges Wohn- und Versorgungszentrum, sondern um die Innenstadt der Landeshauptstadt mit oberzentralen Versorgungsfunktionen - nicht nur für die Stadtbevölkerung - sondern für das gesamte Verflechtungsgebiet des Oberzentrums handelt.

Zudem beinhaltet das zugrunde liegende Gutachten gravierende Defizite, so dass die Gefahr besteht, dass der Münchener Stadtrat auf Basis falscher Zahlen informiert wird und folgenschwere Fehlentscheidungen trifft.

Begründung:

Gutachten (Anlage 1):

Es ist uns nicht nachvollziehbar, warum in dem Gutachten – und auch in der Beschlussvorlage - unter „*Bestehende Konzepte und Gutachten*“ (vgl. Anlage 1, S. 8) aktuelle und detaillierte Studien gerade zum Wirtschaftsstandort anscheinend völlig ignoriert wurden. Während veraltete Gutachten aus den Jahren 2013 bis 2016 herangezogen wurden, fehlen z.B. aktuelle Analysen wie:

- Münchener Innenstadt – Status quo und Perspektiven des Wirtschaftsstandorts Referat für Arbeit und Wirtschaft, 2024
- Münchener City-Befragungen BBE-Handelsberatung, 2023

komplett. Ebenso fehlt eine Verknüpfung mit dem derzeit in Erstellung befindlichen Wirtschaftsverkehrskonzepts, die aus unserer Sicht ebenfalls zwingend notwendig ist.

Auch bezogen z.B. auf den Tourismus, der mit 16 Mio. Übernachtungen angegeben wird, dürfte inzwischen allgemein bekannt sein, dass nach den offiziellen Angaben der Stadt, die Zahl der Übernachtungsgäste in München bei knapp 20. Mio (2024) liegt.

Zudem fehlen Angaben zur Gastronomie, einer wichtigen weiteren Leitbranchen der Münchener Innenstadt und auch die *5.000 Wirtschaftsakteur:innen, die in der Innenstadt ihrer wirtschaftlichen Tätigkeit nachgehen* (vgl. RAW, 2024) bleiben völlig unerwähnt.

Bei den öffentlichen Räumen wird seitens der Gutachter hauptsächlich der Wunsch nach der Schaffung von grüner Infrastruktur im Straßenraum (Parkplätzen) thematisiert, während das Ergebnis der Befragung von 1.200 Münchenerinnen und Münchener ganz eindeutig die Themen „Bänke“, „Mülleimer“ und „Toiletten“ priorisiert. Darauf wird seitens der Gutachter jedoch nicht eingegangen.

Bezogen auf das in München schon so häufig diskutierte Thema der „blauen Infrastruktur“, das bereits seit 20 Jahren thematisiert wird, verweisen wir auf den Artikel der SZ „*Warum ein Bach in der Altstadt unsichtbar bleibt*“ vom 25. August 2025.

Die Erhebung der Anteile von Fuß-, Rad- und motorisiertem Verkehr „an einem Wochentag im Oktober 2023“ halten wir für methodisch mehr als fragwürdig und ohne verallgemeinerbare Aussagekraft. Diese Anteile variieren nach Wochentag, Wetter, Veranstaltungen etc. sehr stark und dennoch wird der Eindruck erweckt, die Ergebnisse seien für die Altstadt allgemein gültig.

Bei der Analysekarte des ÖPNV wird zwar beim ÖPNV im Text u.a. eine hohe Dichte an Taxiständen festgestellt, in der Karte der Erreichbarkeit von ÖV-Haltepunkten fehlen diese jedoch völlig.

Besonders bedenklich sind aus unserer Sicht die Ausführungen der Gutachter zum Thema Parken. Die aufgeführten Parkraumerhebungen aus den Jahren 2013, 2014 und 2015 sind für die heutige Zeit nicht mehr aussagekräftig, da in der Zwischenzeit z.B. die Sendlinger Straße in eine Fußgängerzone umgewandelt wurde, in allen vier Altstadtquartieren eine Vielzahl von Stellplätzen umgewandelt wurden (Behindertenstellplätze, Lieferzonen, E-Scooter, Fahrräder, Schanigärten etc.), seit der Corona-Pandemie veränderte Verhaltensmuster festzustellen sind und dadurch auch die Verkehrsnachfrage sich in den letzten Jahren verändert hat. So sind z.T. deutliche Zunahmen von Donnerstag bis Samstag, bei rückläufigen Zahlen von Montag bis Mittwoch seitens der Unternehmen zu verzeichnen.

Noch problematischer sind, wie unsere stichprobenartige Überprüfung ergab, die Angaben der Gutachter bei Parkgaragen. So wird z.B. für das City Parkhaus am Färbergraben auf einer Seite eine Kapazität von 400 Stellplätzen angegeben, zwei Seiten weiter eine Kapazität von 546 Stellplätzen.

Unsere Überprüfung ergab, dass beide Angaben falsch sind. Das Parkhaus hat nach den uns vorliegenden Informationen rein physisch keine 546 Stellplätze. Und auch die Angabe von 400 Stellplätzen ist in der Realität nicht korrekt, da in allen Parkgaragen der Innenstadt sowohl baurechtlich nachzuweisende Stellplätze als auch eine Reihe von dauer vermieteten Parkplätzen zu finden sind, die für die Allgemeinheit nicht zur Verfügung stehen.

Es wäre zwingend nötig gewesen, die tatsächliche Anzahl der für Besucher, Patienten, Klienten, Geschäftsreisende, Hotelgäste etc. zur Verfügung stehenden Stellplätze zu ermitteln. Dies ist jedoch nicht geschehen und es wird nicht einmal erwähnt, dass von den Kapazitäten nur ein Anteil allgemein zur Verfügung steht.

Zudem werden zwar Parkgaragen außerhalb des Untersuchungsgebiets mit angegeben, es wird jedoch ebenfalls völlig verschwiegen, dass z.B. das City Parkhaus am Färbergraben - mit erheblichen Stellplatzkapazitäten - im Zuge der Neuplanungen am Georg-Kronawitter-Platz entfallen wird.

Insofern sind die Angaben der Gutachter falsch, da sie ggf. viel zu hohe Stellplatzzahlen suggerieren, die in Realität nicht vorhanden sind. Das Gutachten und die drauf basierenden Folgerungen und Maßnahmenempfehlungen sind daher nicht nur mangelhaft sondern als Entscheidungsgrundlage für den Stadtrat ungeeignet.

Konzept und Maßnahmenempfehlungen:

Ein zentrales Manko des in der Beschlussvorlage vorgelegten Konzepts ist die fehlende Einbeziehung des Altstadtrings. Wir haben uns – auch in den Gesprächsrunden und Workshops - immer für ein ganzheitliches Verkehrskonzept für die Innenstadt ausgesprochen, das jedoch zwingend den Altstadtring als Verteiler aller Wirtschafts- und sonstiger Verkehre umfassen muss.

Dies zumal Maßnahmenvorschläge wie z.B. das „Kammer-“, bzw. „Schleifensystem“ dazu führen, dass sowohl Anwohner- als auch Wirtschafts- und sonstige Verkehre, um Ziele in verschiedenen „Kammern“ anzufahren, jedes Mal zurück auf den Altstadtring und über diesen zu einer anderen Kammer fahren müssen. Dies schafft ganz erhebliche Umwegverkehre, die die Zielsetzung, einer Entlastung und besseren Organisation des Verkehrs in der Altstadt konterkarieren.

Die Berücksichtigung des Altstadtrings ist aus unserer Sicht eine zwingende Voraussetzung für eine weiterhin funktionierende Altstadt, zumal Überlegungen wie z.B. nur eine Fahrspur pro Fahrtrichtung in der Sonnenstraße oder Einbahnregelung in der Frauenstraße bekannt sind, die die Funktionsfähigkeit des wichtigen Erschließungsrings – insb. für den Liefer- und Wirtschaftsverkehr - ggf. lahmen können.

Auch werden in der Beschlussvorlage bestehende Verkehre suggestiv völlig überhöht und falsch dargestellt. Dass in den verbleibenden Altstadtstraßen „*Pendlerverkehr durch etwa 90.000 Arbeitnehmer*innen*“ aufgenommen werden muss, ist sachlich falsch, da der ganz überwiegende Teil der Beschäftigten mit dem ÖPNV die Altstadt kommen. Auch der Modal Split der Innenstadt von 92 % zeigt, dass generell die ganz überwiegende Mehrheit die Innenstadt nicht mit dem MIV erreicht.

Wie oben bereits ausgeführt, lehnen wir die Empfehlungen zur Einführung eines „Kammer-“ bzw. „Schleifensystems“ kombiniert mit der Aufteilung in Stadtstraßen und Altstadtzonen in der vorgelegten Form aufgrund der dadurch zu erwartenden zusätzlichen und unnötigen Umwegverkehre ab.

Zudem wird die dafür notwendige Verkehrslenkung mit Zufahrtskontrollen und sog. „Modalen Filtern“ nur vage beschrieben bzw. angedeutet. Auf unsere wiederholten Nachfragen wo und wie z.B. die „Modalen Filter“ eingesetzt werden und wie diese konkret an einzelnen Stellen aussehen sollen, erhielten wir bislang keine konkreten Informationen. Nur den Hinweis, dies würde erst in späteren Beschlussvorlagen angegeben.

Diese Maßnahmen führen aus unserer Sicht jedoch nicht nur zu unnötigen Umwegverkehren in der Altstadt, die insb. den Altstadtring belasten, auch die extrem kurze Parkdauer von max. 3 Min. in den Altstadtzonen ist realitätsfremd. So wurde in Gesprächsrunden sowohl von Unternehmensvertretern als auch von Ärzten darauf hingewiesen, dass nicht nur die Abholung oder Anlieferung sperriger Güter, sondern speziell bei Arztpraxen auch die Erreichbarkeit für Patienten gewährleistet sein muss. Auch für Patienten ohne Behindertenausweis, die jedoch durch Krankheit oder Verletzungen mobilitätseingeschränkt sind. Dies ist jedoch in drei Minuten schon bei einer Praxis in einem der oberen Stockwerke nicht mehr machbar und völlig unrealistisch.

Gerade für mobilitätseingeschränkte und ältere Menschen sind zudem Taxistände von großer Bedeutung für die Erreichbarkeit der Altstadt. Dazu sind die Ausführungen jedoch ebenfalls nur vage. In einer Karte werden nur noch wenige Standorte aufgeführt. Die angeführte Reduktion der Taxistellplätze in der Altstadt um 41 % lehnen wir aufgrund der Bedeutung der Taxis für die Bevölkerung und die Altstadt ab.

Ebenso kritisch sehen wir die vorgeschlagene Reduzierung der E-Ladestationen um 40 %. Dies sendet aus unserer Sicht ein fatales Signal gegen die Förderung emissionsfreier Mobilität.

Ein zukunftsorientiertes Konzept für den motorisierten Zweiradverkehr – wie es etwa in vielen italienischen Innenstädten bereits erfolgreich umgesetzt wird – fehlt völlig. Gerade angesichts der fortschreitenden Elektrifizierung (z. B. durch E-Roller etc.) und der damit verbundenen wachsenden Bedeutung dieses Verkehrsmittels in urbanen Räumen halten wir ein entsprechendes Konzept auch für die Münchner Innenstadt für dringend erforderlich.

Ein zentrales Vorhaben des Konzepts ist, dass Besucher, Gäste, Patienten, Klienten, Geschäftsreisende etc. nicht mehr Stellplätze im öffentlichen Raum, sondern nur noch Parkgaragen nutzen können. Zudem sollen - „in einem ersten Schritt“ - 34 % der Parkplätze im öffentlichen Raum entfallen. Dadurch werden zudem auch eine Reihe der beliebten Schanigären in der Innenstadt entfallen. Wie der „zweite Schritt“ konkret aussehen soll und wann dieser eingeführt werden soll, wird nicht ausgeführt.

Es wird in der Beschlussvorlage nur darauf hingewiesen, dass „... *einige 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.“ Dies bedeutet, dass im nächsten Schritt dann auch die Parkplätze für Anwohner der Altstadt entfallen sollen.

Als „Übergangslösung“ sollen die verbleibenden Parkplätze nur noch von Anwohnenden und Inhabern von Behinderten- und Sonderausweisen genutzt werden. In Gesprächsrunden wurde dabei erwähnt, dass auch ansässige Gewerbetreibende Sonderausweise erhalten sollen. Die Nachfrage, welche Betriebe zukünftig dann Sonderausweise erhalten können, konnte ebenfalls nicht beantwortet werden, sondern soll wiederum in zukünftigen Beschlussvorlagen erscheinen.

Auch angesichts der fehlerhaften Ermittlung der Kapazitäten in den Parkgaragen, sind wir der Überzeugung, dass bei kurzfristiger Umsetzung dieses Konzepts es zu einem Parkchaos in der Altstadt kommt, da die Parkgaragen nicht über ausreichende Kapazitäten verfügen.

Zudem nutzt es am Viktualienmarkt oder der Briener Straße nichts, wenn die Parkgaragen unter der Schrannenhalle oder dem Literaturhaus – wie häufig auch unter der Woche – belegt sind, in der großen Tiefgarage am Stachus jedoch noch Kapazitäten frei sind, da niemand in der Innenstadt solche Wege zurücklegt. Eine Feinerschließung in der Innenstadt durch kostenlose Mini-Busse, wie bereits getestet, muss angesichts der Finanznot sowohl der Stadt als auch der Verkehrsbetriebe auf lange Zeit als mehr als unrealistisch eingestuft werden. Die Folge wäre, dass Besucher zukünftig Handel, Gastronomie, Dienstleister etc., aber auch Kultureinrichtungen in der Innenstadt meiden.

Wie wir seit Jahren angeregt haben, muss für ein solches Vorgehen der Aufbau von Alternativkapazitäten vorangehen. Bekanntermaßen gab und gibt es dazu auch privatwirtschaftliche Planungen z.B. am Promenadeplatz oder am Platz der Opfer.

Ein Best-Practice-Beispiel zu dieser Vorgehensweise in der Münchener Innenstadt ist dabei die Umnutzung des Parkhauses an der Hildegardstraße. Hier beschloss der Münchener Stadtrat, dass das damalige Parkhaus erst abgerissen werden darf, wenn die neue Tiefgarage unter dem Thomas-Wimmer-Ring fertiggestellt wurde.

Fazit:

Der vorliegende Grundsatzbeschluss ist aus den genannten Gründen in seiner derzeitigen Form nicht geeignet, die für die Altstadt existenziell wichtige Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln zu gewährleisten oder zu verbessern, noch die Organisation des Verkehrs innerhalb der Altstadt nachhaltig zu optimieren.

Neben den bereits aufgeführten Mängeln und Defiziten des zugrunde liegenden Gutachtens und der vorgeschlagenen Maßnahmen betrachten wir den vorliegenden Grundsatzbeschluss als eine viel zu unkonkrete Vorlage. Für eine Entscheidung des Stadtrats mangelt es an einer hinreichend konkreten Ausarbeitung der vorgeschlagenen Maßnahmen, an definierten Umsetzungsmöglichkeiten oder einem Zeitrahmen.

Besonders verwundert uns die völlige Ausklammerung von Realisierungs- und Finanzierungsmöglichkeiten, zumal die auf absehbare Zeit angespannte Finanzlage der Stadt, eine fundierte Planung oder Maßnahmenpriorisierung dringlicher denn je erscheinen lassen.

Wie bereits ausgeführt, wurden wir bei fast allen Nachfragen zur konkreten Ausgestaltung der Maßnahmen auf zukünftige Beschlussvorlagen vertröstet. Eine „Vertagung“ der Konkretisierung der Maßnahmen, die weitreichende strukturelle Auswirkungen auf die Altstadt haben, auf künftige Beschlüsse – etwa im Rahmen eines „Pilotprojekts Graggenauer Viertel“ – halten wir für nicht akzeptabel, da die Gefahr besteht, dass falsche und nicht revidierbare Vorgaben durch den Grundsatzbeschluss geschaffen werden.

Dies zumal der Stadtrat mit diesem Beschluss die Verwaltung generell beauftragen soll, „dieses Konzept gemeinsam mit den betroffenen Referaten sowie der SWM/MVG **bei allen folgenden Planungsschritten in der Altstadt** und insbesondere bei der Erarbeitung der erforderlichen teilräumlichen städtebaulichen Verkehrskonzepte **zugrunde zu legen.**“

Angesichts der genannten Defizite des Gutachtens und des Konzepts halten wir daher zuerst eine Überarbeitung des Konzepts vor einem Beschluss durch den Stadtrat für unumgänglich.

Da dieses Konzept erhebliche Auswirkungen auf die Zukunft der Münchener Innenstadt haben würde, muss zudem die Grundsatzentscheidung über die zukünftige Gestaltung des Verkehrs in der Altstadt von dem im kommenden Jahr neu gewählten Stadtrat entschieden werden.

Mit freundliche Grüßen

Wolfgang Fischer

Mobilitätsreferat

Bezirk Mitte

MOR-GB2.113

Altstadt für alle | Würdigung der Stellungnahme des Vereins CityPartnerMünchen e.V. zur Stadtratsvorlage Nr. 20-26 / V 16852

Das Mobilitätsreferat bedankt sich für die wertvolle Arbeit, die der Verein CityPartnerMünchen e.V. (CPM) im Rahmen des Prozesses „Altstadt für alle“ geleistet hat. Die Stellungnahme von CPM vom 22.09.2025 ist am 22.09.2025 im Mobilitätsreferat eingegangen. Das Mobilitätsreferat begrüßt die grundsätzliche Haltung von CityPartnerMünchen e.V. zu einer klimaangepassten Altstadt mit hoher Aufenthaltsqualität.

Auf die von CPM genannten Anmerkungen geht das Mobilitätsreferat wie folgt ein. Ergänzend wurde die Stadtratsvorlage um Informationen ergänzt, welche die Bedeutung der Altstadt als Wirtschaftsstandort mit oberzentraler Versorgungsfunktion herausheben.

1. Ruhender und Fließender Verkehr in der Altstadt**Parkhäuser und Kapazitäten**

Zur Sicherstellung ausreichender Kapazitäten in den Parkhäusern wurde die Aufnahmefähigkeit der Parkhäuser intensiv zu Beginn des Prozesses Altstadt für alle untersucht und in einer eigenen Beschlussvorlage diskutiert (20-26 / V 01977). In dieser wurden aufgrund der Auswertung des Parkleitsystems und zur Abbildung von Verlagerungen des Zielorts auch Parkhäuser außerhalb des Altstadtrings einbezogen. Dort wurde auch die Verträglichkeit des Wegfalls Parkhaus Färbergraben geprüft und als verträglich eingestuft.

Die freie Kapazität der Parkhäuser wurde zudem intern anhand der Daten des Parkleitsystems für das Jahr 2024 ausgewertet. Wie im Beschluss beschrieben (S. 18), wurden dabei nur Parkhäuser innerhalb des Altstadtrings berücksichtigt. Hierbei wurde die durchschnittliche Anzahl der freien Stellplätze, die im Parkleitsystem gemeldet sind, analysiert. Daher auch keine Unterteilung in dauerhaft vermietet oder für Kurzzeitparken notwendig.

Aufbau neuer Parkplatzkapazitäten

Die Forderung nach zusätzlichen Parkkapazitäten in Parkhäusern oder Parkgaragen ist ein wichtiges Anliegen. Es ist jedoch zu beachten, dass der Platz in der Altstadt begrenzt ist. Grundsätzlich konnte durch die Analysen im Zuge der Konzepterstellung festgestellt werden, dass die öffentlichen Parkgaragen innerhalb der Altstadt sowie jene, welche direkt an die Altstadt grenzen ausreichend Kapazitäten bieten, um in einem ersten Schritt die mit eigenem PKW in die Altstadt kommenden Besucher*innen aufzunehmen (vgl. Seite 18 im Beschlusstext).

Erhebliches Potential besteht jedoch auch in der besseren Erschließung des vorhandenen privaten Stellplatzangebots durch Mehrfachnutzung, mit der die Effizienz der vorhandenen Kapazitäten gesteigert werden kann. Hierzu tragen innovative Lösungsansätze auch für die Bewirtschaftung privater Stellplätze bei. Hohe Stellplatznachfrage auf der einen Seite, temporär ungenutzte Stellplatzkapazitäten auf der anderen Seite bieten ein erhebliches Potenzial für eine intelligente Mehrfachnutzung. Dieses Potential haben verschiedene private Anbieter erkannt, die mithilfe digitaler Lösungen Angebot und Nachfrage systematisch

identifizieren, erschließen und zusammenführen möchten – ohne zusätzliches Personal, bedarfsgerecht, zeitlich flexibel und standortspezifisch, beispielsweise tagsüber, nachts oder an Wochenenden. Eigentümer*innen von Parkflächen profitieren durch die Mehrfachnutzung von einer höheren Standortattraktivität sowie von Zusatzumsätzen, Nutzer*innen können Stellplätze im Voraus online buchen.

Die Verlagerung des ruhenden Verkehrs auf digital erschlossene, private Flächen unterstützt die Entlastung des öffentlichen Straßenraums, gleichzeitig entfällt die zeitaufwändige Parkplatzsuche.

Es ist von entscheidender Bedeutung, praktikable und finanzierte Lösungen zu entwickeln, die den vielfältigen Bedürfnissen der Stadtbewohner*innen und Besucher*innen gerecht werden. Vor diesem Hintergrund ist festzustellen, dass die aktuellen Datengrundlagen, die fortlaufend aktualisiert und auf die neuesten Zahlen des Parkleitsystems abgestimmt werden, verdeutlichen, dass in den bestehenden Parkgaragen ausreichend Kapazitäten vorhanden sind. Daher erscheint der Bau neuer Garagen zum gegenwärtigen Zeitpunkt als nicht notwendig.

Taxistellplätze innerhalb der Altstadt

Bezüglich der angesprochenen Verminderung und Verlegung von Taxistellplätzen wird in der Stadtratsvorlage keine Aussage getroffen. Die Verteilung der Flächen des Ruhenden Verkehrs sind Inhalt der konkreten und schrittweisen Betrachtung der einzelnen Teilräume. Innerhalb dieser Betrachtung werden unter Einbindung des Taxi-Gewerbes die Interessen aller Beteiligter abgewogen und geprüft.

Schanigärten und Reduktion von Parkplätzen

Im Rahmen unseres Konzepts ist eine Reduktion der Schanigärten nicht vorgesehen. Vielmehr zielt das Konzept darauf ab, durch die Maßnahmen neue Freiräume zu schaffen, die auch für Freischankflächen genutzt werden können. Grundsätzlich betrachten auch die Bezirksausschüsse die Anzahl der bestehenden Freischankflächen bereits kritisch und wünschen eine Neuregelung. Gleichzeitig möchten wir darauf hinweisen, dass die Schaffung zusätzlicher Freiräume und die Möglichkeit zur Nutzung dieser Flächen unter anderem Freischankflächen eine wichtige Rolle in der Gestaltung einer lebendigen und einladenden Altstadt spielen. Unser Ansatz ist es, die Balance zwischen den Bedürfnissen der Gastronomie und den Anforderungen an den öffentlichen Raum zu finden.

Lademöglichkeiten im öffentlichen Raum erhalten

Die bedarfsgerechte Bereitstellung von Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum liegt im gemeinsamen Interesse des Mobilitätsreferats. Unser Ziel ist es, eine ausgewogene Lösung zu entwickeln, die den Bedürfnissen aller Verkehrsteilnehmer*innen gerecht wird. Für den Stadtbezirk Altstadt-Lehel wurde eine spezifische Bedarfsermittlung durchgeführt, die einen zusätzlichen Ladebedarf von 387 kW ergeben hat. Die konkrete Standortsuche innerhalb des Altstadtrings erfolgt in enger Abstimmung mit dem Konzept „Altstadt für alle“.

Kammersystem & Modale Filter

Neben der neuen Parkregelung und der Einführung der genannten Straßentypologien war die Einteilung der Altstadt in Kammern eine Idee, welche in einer frühen Phase der Konzepterstellung vorgestellt und diskutiert wurde. Hintergrund der Einführung von Kammern war es den Durchgangsverkehr zu unterbinden. Von dieser Idee wurde jedoch innerhalb des umfangreichen Planungs- und Partizipationsprozess wieder Abstand genommen. Im Zuge der detaillierten und konkreten Ausarbeitung der einzelnen Teilbereiche wird die Erschließung innerhalb dieser Bereiche eingehend geprüft und ggf. an einzelnen Stellen die Durchfahrt für den motorisierten Verkehr unterbunden. Eine Zonentrennung bzw. Trennung der Kammern ist jedoch nicht vorgesehen.

Es ist jedoch zu beachten, dass es faktisch bereits jetzt nicht möglich ist, bestimmte Straßen zu queren, da diese als Fußgängerzonen ausgewiesen sind und die Einfahrt beziehungsweise Durchfahrt nur innerhalb bestimmter Zeitfenster ermöglicht bzw. die Einfahrt in Fußgängerzonen außerhalb der festgelegten Zeitfenster untersagt.

Erreichbarkeit und Erschließung für Menschen mit Beeinträchtigungen

Die Kommunale Verkehrsüberwachung verfügt bereits über einen gewissen Ermessensspielraum, der es ermöglicht, Falschparkende je nach Situation sowohl zu ahnden als auch in bestimmten Fällen nachsichtiger zu handeln. Unser Ziel ist es, dass die Regelungen insgesamt praktikabel sind. Insbesondere für diejenigen, die auf die Altstadt und die Straßenparkplätze angewiesen sind, werden Lösungen gefunden, die ihren Bedürfnissen gerecht wird. Wir sind uns der Bedeutung dieser Aspekte bewusst und werden die Umstände angemessen berücksichtigen. Daher werden wir eng mit den Betroffenen zusammenarbeiten, um sicherzustellen, dass die Regelungen sowohl klar verständlich als auch flexibel genug sind, um den unterschiedlichen Anforderungen gerecht zu werden.

Forderung Sondergenehmigung Gewerbe

Der Wunsch nach klaren und unkomplizierten Regelungen ist grundsätzlich nachvollziehbar. Aus der Perspektive der Überwachung stellt jede neue Art von Ausnahmegenehmigung jedoch eine zusätzliche Herausforderung dar, um ein kontrollierbares System aufrechtzuerhalten. Wir nehmen diese Aspekte ernst und werden sie in unsere zukünftigen Überlegungen einbeziehen, um gemeinsam an einer konkreten und praktikablen Lösung zu arbeiten, die sowohl den Bedürfnissen der Anlieger*innen als auch den Anforderungen der Überwachung gerecht wird. Wir möchten jedoch darauf hinweisen, dass die maximale Parkdauer im öffentlichen Straßenraum bereits unter der aktuellen Parkregelung der Blauen Zone auf 2 Stunden limitiert ist.

2. Verknüpfung mit anderen Konzepten

Im Stadtratsbeschluss wird auf die Vielzahl von Konzepten und Gutachten für die Stadt München verwiesen. Es ist jedoch wichtig zu betonen, dass nicht alle dieser Konzepte gleichermaßen relevant für das Konzept zur Altstadt für alle sind, obwohl viele bereits in unsere Überlegungen einfließen. Wir haben den Wirtschaftsverkehr sowie den Wirtschaftsstandort der Altstadt bereits in die Konzepterstellung einfließen lassen. Darüber hinaus werden wir diese Aspekte auch weiterhin bei den anstehenden Konkretisierungen in unsere Überlegungen einbeziehen.

Es ist anzumerken, dass weitere Konzepte, wie beispielsweise solche zum motorisierten Zweiradverkehr, derzeit nicht in Planung sind. Wir sind jedoch dankbar für den Vorschlag, und werden ihn in zukünftigen Planungen berücksichtigen.

3. Konkretisierung der Teilbereiche und weitere Schritte

In einer dicht besiedelten Altstadt ist der verfügbare Platz stark limitiert, was zahlreiche Herausforderungen mit sich bringt. Die verschiedenen Ansprüche an den Raum, sei es für Wohnnutzung, gewerbliche Aktivitäten oder öffentliche Aufenthaltsbereiche, müssen sorgfältig abgewogen werden. Zudem erfordern viele Funktionen, wie die Schaffung von Grünflächen oder die Implementierung blauer Infrastruktur, zusätzlichen Raum. Vor diesem Hintergrund ist die Neuordnung des fließenden und ruhenden Verkehrs entscheidend für die Ziele, die in der Stadtratsvorlage formuliert sind. Nur durch eine durchdachte Verkehrsplanung kann der begrenzte Raum in der Altstadt effizient genutzt werden, um den vielfältigen Bedürfnissen gerecht zu werden und gleichzeitig die Lebensqualität der Anwohner*innen zu sichern.

Das in der Stadtratsvorlage dargestellte Grundsatzkonzept für die Altstadt wird schrittweise für jeden Teilbereich geprüft. Ein zentraler Bestandteil dieser Prüfung ist die sorgfältige Berücksichtigung lokaler Belange. Nach der Abwägung können Ladezonen, Bäume, Mülleimer, Toiletten und Sitzgelegenheiten gezielt in den jeweiligen Teilräumen oder spezifischen Straßen positioniert werden. Die Ergebnisse der verschiedenen Befragungen fließen in diese Überlegungen ein.

Innerhalb der geplanten schrittweisen Betrachtung wird auch der Altstadtring in die Konkretisierung miteinbezogen. Beispielsweise sollen Überlegungen zur Sonnenstraße sorgfältig mit jenen zur Altstadt für alle innerhalb der Konkretisierung des Teilbereichs 2 (Hackenviertel / westliches Angerviertel) abgewogen und geprüft werden. Die Wechselwirkungen mit angrenzenden Vierteln und die Verschneidung der jeweiligen verkehrlichen Konzepte sowie die Verkehrslenkung wird die Stadtverwaltung selbstverständlich eng im Blick behalten

Ein vorrangiges Ziel der Konkretisierungen ist weiterhin die Gewährleistung eines leistungsfähigen Wirtschaftsverkehrs. Aus diesem Grund möchten wir uns bei Ihnen für die klare Kommunikation der Belange des Wirtschaftsverkehrs bedanken. Wir werden Ihre Anmerkungen in der weiteren Planung berücksichtigen sowie CMP in die angesprochene Konkretisierung der einzelnen Teilbereiche eng einbinden. Ziel ist es dadurch frühzeitig auf etwaige Zielkonflikte aufmerksam zu werden und gemeinsam eine tragfähige Lösung für die jeweiligen Teilbereiche zu entwickeln.

Erst nach der konkreten Festlegung pro Teilbereich können valide Aussagen zu den entstehenden Kosten ermittelt werden. Diese detaillierte Planung ist entscheidend, um eine realistische Einschätzung der finanziellen Aufwendungen zu ermöglichen und die Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen entsprechend zu budgetieren.

Sämtliche Planungsschritte und Konkretisierungen werden dem Stadtrat zur Behandlung und Beschlussfassung vorgelegt. Dieser Prozess gewährleistet transparente Entscheidungsfindung, ermöglicht eine Bewertung der Maßnahmen in Bezug auf Wirksamkeit, städtische Ziele und Kosten und berücksichtigt die Individualität jedes Teilbereichs. So werden alle relevanten Aspekte angemessen beachtet, um Entscheidungen im besten Interesse der Stadt und ihrer Bürger*innen zu treffen.

Zusammenfassend bedankt sich das Mobilitätsreferat für die gründliche Auseinandersetzung des Vereins CityPartnerMünchen e.V. mit der Stadtratsvorlage und den geführten Austausch hierzu. Einige Anregungen von CPM können im Rahmen der Erarbeitung der Teilraumkonzepte konkret in den Planungsprozess integriert werden. Eine grundlegende Überarbeitung des Konzepts steht nicht in Einklang mit der Planungsgenese und der Anerkennung des umfassenden Beteiligungsprozesses zur Altstadt für alle.

gez. Georg Dunkel
Berufsmäßiger Stadtrat
Mobilitätsreferent

DEHOGA Bayern · Kreisstelle München · Türkenstraße 7 · 80333 München

Landeshauptstadt München
Mobilitätsreferat
Mobilitätsreferent
Sendlinger Straße 1
80331 München

per E-Mail:

Bayerischer Hotel- und
Gaststättenverband
DEHOGA Bayern e.V.
Kreisstelle München

Kreisvorsitzender
Christian Schottenhamel

Prinz-Ludwig-Palais
Türkenstraße 7
80333 München

Tel +49 89
Fax +49 89
muenchen-buero@dehoga-bayern.de
www.dehoga-bayern.de

München, 22. September 2025

Stellungnahme zur Grundsatzbeschlussvorlage „Altstadt für Alle“

Sehr geehrter Herr Mobilitätsreferent,

vielen Dank für die permanente Einbeziehung unseres Kreisvorstands in diese wichtige, zukunftsweisende Beschlussvorlage. Als Branchenverband mit über 1.400 Mitgliedern in der LH München und im Landkreis sind die aufgelisteten Maßnahmen beim Projekt „Altstadt für alle“ gravierend und sollten in ihrer Umsetzung wohl überlegt sein.

Wir haben inzwischen alle Konzeptfolien gesichtet und es sind immer noch viele Fragen offen. **Auch stellen wir gern klar, dass wir der Grundsatzbeschlussvorlage NICHT zustimmen. Wie Sie oder Ihre Mitarbeiter zu dieser Annahme kommen, teilen Sie uns bitte mit.**

Wir hatten mit unserer Kreisgeschäftsführerin Daniela Ziegler an vielen Ihrer Abendveranstaltungen seit 2023 teilgenommen, auch zuletzt in der Sitzung am 12. August im MOR. Stets haben wir die Anforderungen unserer Mitglieder aus Hotellerie und Gastronomie sowie der Gäste dargelegt. **Insbesondere die Erreichbarkeit der Altstadt mit allen Mobilitätsarten für Bürgerinnen und Bürger sowie für Touristinnen und Touristen hat Frau Ziegler am 12. August erneut betont.**

Gemeinsam mit den involvierten Wirtschaftsverbänden und Kammern halten wir die Maßnahmen im Konzept für nicht vollständig und werfen weiterhin Fragen auf. Unsere Anforderungen und Fragen haben wir gern zusammengefasst:

- Welche Kosten werden die Maßnahmen zur Umgestaltung des Graggenauer Viertels kosten? Gibt es hierzu klare Budgetgrenzen durch den Stadtrat?
- Warum konzentriert sich die ursprüngliche Planung von „Altstadt für Alle“ nun ausschliesslich auf den Autoverkehr?

- Was ist mit allen weiteren Änderungen in der Altstadt aus vorangegangenen Präsentationen passiert (Bäume, Bäche, mehr Sitzgelegenheiten etc.)?
- Wie werden Sie die Erreichbarkeit der Altstadt mit allen Mobilitätsarten für Gäste, Unternehmer, Mitarbeitende und Lieferanten langfristig sicherstellen?
- Hotels (600 in der LH München) werden in dem gesamten Konzept nicht berücksichtigt. So mit müssten alle Touristen, die mit dem Auto in die Innenstadt kommen in Parkgaragen parken, unabhängig ob das Hotel eine Parkgarage hat. Ist dem Sachverhalt so?
- Wie erreichen Gäste mit eigenem PKW ihre gebuchten Hotels ohne Parkgarage?
- Für uns hat der Ausbau eines digitalen Parkraum Managements einen hohen Stellenwert und Dringlichkeit. Inwieweit werden digitale Parkleitsysteme zeitnah umgesetzt?
- Wenn Besucher nur noch im Parkhaus parken dürfen, wie wird vorab evaluiert, ob der Parkraum insgesamt für alle ausreicht?
- Warum werden Taxi-Stände vor Sehenswürdigkeiten in Frage gestellt und von 20 Taxiständen auf 4 reduziert? In allen Metropolen der Welt können Gäste und Bewohner Taxen vor wichtigen Gebäuden der Stadt nutzen. Die Reduktion von Taxiständen wird von uns nicht befürwortet. Auch die Verlegung von Taxiständen weg von historischen Plätzen halten wir für nicht tragfähig und sprechen uns dagegen aus.
- Die neuen Beschilderungen sind verwirrend und existieren u. W. n. noch nicht in der StVO. Wie werden die Touristen und Anwohner über die rechtliche Bedeutung und praktische Umsetzung dieser neuen Schilder ausreichend informiert?
- Ladezonen müssen nach Dringlichkeit, Lage und Frequenz geplant werden (Eine Gaststätte wird anders beliefert als bspw. eine Apotheke). Wie ist dies in der Konzeptvorlage berücksichtigt?
- „Weniger Autoverkehr führt nicht zu Umsatzverlusten“. Dies sollte anhand der Sendlinger Strasse evaluiert werden. Wir kennen andere Studien, die genau gegenteilige Angaben als Resultat haben. Der Handelsverband wird sich dazu sicherlich ausführlicher äußern.
- Breitere Gehwege sind a. u. S. nicht erforderlich. Dies haben wir bei der Begehung mit dem Behindertenbeirat und dem KVR zur Thematik „Mindestgehwegbreiten“ gemeinsam festgestellt.
- Die Aufteilung in die Straßentypologien Stadtstraße, Altstadtstraße und Fußgängerzone birgt erhebliches Konfliktpotential zwischen Anwohnern, Lieferanten und Touristen. Hier bedarf es einer Konkretisierung, die wir im Konzept vermissen.
- E-Lademöglichkeiten müssen im öffentlichen Raum weiterhin erhalten und ausgebaut werden. Parkplätze für das Laden von E-Fahrzeugen werden nicht mehr genannt.

Unser Wirtschaft- und Unternehmerverband DEHOGA Bayern gibt zum momentanen Zeitpunkt keine grundsätzliche Zustimmung zu Ihrem Konzept „Altstadt für Alle“. Aufgrund der anstehenden Kommunalwahl 2026 empfehlen wir dem Stadtrat eine Vertagung des Grundsatzbeschlusses. Über die Maßnahmen in der Altstadt sollte der neue gewählte Stadtrat nach reiflicher Prüfung und Abwägung der Notwendigkeiten in der laufenden Legislatur einen tragfähigen Beschluss fassen.



DEHOGA Bayern

Gern stehen wir Ihnen für weitere Gespräche zum Konzept „Altstadt für Alle“ jederzeit gern zur Verfügung.

Mit gastfreundlichem Gruß

Christian Schottenhamel
Kreisvorsitzender München und
Stv. Bezirksvorsitzender Oberbayern

Daniela Ziegler
Kreisgeschäftsführerin München

Mobilitätsreferat

Bezirk Mitte

MOR-GB2.113

**Altstadt für alle | Würdigung der Stellungnahme des Bayerischen Hotel- und
Gaststättenverbands DEHOGA Bayern e.V. zur Stadtratsvorlage Nr. 20-26 / V 16852**

Das Mobilitätsreferat bedankt sich für die wertvolle Arbeit, die der Bayerische Hotel- und Gaststättenverband DEHOGA Bayern e.V. im Rahmen des Prozesses „Altstadt für alle“ geleistet hat. Die Stellungnahme der DEHOGA vom 22.09.2025 ist am 22.09.2025 im Mobilitätsreferat eingegangen. Auf die angesprochenen Themen geht das Mobilitätsreferat wie folgt ein.

1. Kernelemente der Stadtratsvorlage

Das Parken im öffentlichen Straßenraum ist zukünftig nur noch jenen Personengruppen gestattet, die über eine Ausnahmegenehmigung verfügen. Vor allem für Besucher*innen der Altstadt schafft die vorgeschlagene Regelung Klarheit beim Thema der Parkplatzsuche. Ausnahmegenehmigungen gibt es zum Beispiel für folgende Personengruppen: Anwohner*innen der Altstadt, Menschen mit Behinderung, Handwerker*innen, etc. Ziel dieser konzeptionellen Idee ist es, durch eine klare Regelung zur zukünftigen Parkplatznutzung den Parksuchverkehr zu verringern beziehungsweise zu vermeiden und den Verkehr direkt in die dafür vorgesehenen Parkhäuser zu lenken.

Zusätzlich zur neuen Parkregelung wird die Unterteilung der Straßen in der Altstadt in drei (bzw. vier) Straßentypologien vorgeschlagen. Verfolgen die neuen Parkregelungen das Ziel den Parksuchverkehr durch klare und verlässliche Regelung zu vermindern, trägt die Einführung der Straßentypologien dazu bei, den Verkehr geordnet und klar zu lenken.

Stadtstraßen dienen zukünftig der direkten Erreichbarkeit von Parkhäusern und zeigen beispielsweise nicht-ortskundigen Besucher*innen die mit dem eigenen Auto in die Altstadt fahren, den direkten Weg in das Parkhaus. Stadtstraßen erfüllen damit die Erschließungsfunktion der gesamten Altstadt für Besucher*innen. In Stadtstraßen darf unter Vorlage einer Ausnahmegenehmigung geparkt werden.

Altstadtstraßen sind im Vergleich zu den Stadtstraßen speziell auf die Bedürfnisse der Anwohnenden und des Wirtschaftsverkehrs ausgerichtet. Altstadtstraßen dienen hauptsächlich der Erschließung für Anwohnende und dem Wirtschaftsverkehr. Darüber hinaus gewährleisten Altstadtstraßen die Erschließung für Anlieger*innen. Personen mit einem bestimmten Anliegen sind berechtigt Altstadtstraßen zu befahren und dort kurz zu halten (Be- und Entladen, etc.). In Altstadtstraßen darf unter Vorlage einer Ausnahmegenehmigung geparkt werden.

Fußgängerzonen inklusive der aktuell gültigen Altstadt-Fußgängerbereiche-Satzung bleiben erhalten. Bereits heute gibt es für die Fußgängerzonen in der Altstadt unterschiedliche Regelungen je Straße, die beispielsweise die Befahrung des Lieferverkehrs innerhalb bestimmter Zeitfenster ermöglicht bzw. die Einfahrt in Fußgängerzonen außerhalb der festgelegten Lieferzeiten untersagt.

2. Weitere Anmerkungen und Fragen zum Konzept

Erreichbarkeit von Hotellerie und Parkmöglichkeiten für Gäste

Den Ausführungen folgend bleibt die Erreichbarkeit der Hotels innerhalb der Altstadt weiterhin gewährleistet. Hotels können weiterhin wie gewohnt angefahren werden. Außerdem ist es weiterhin möglich zum Be- und Entladen im öffentlichen Straßenraum zu halten. Die Möglichkeit zu Parken unterscheidet sich gemäß den konzeptionellen Vorschlägen von der aktuellen Parkregelung insofern, als dass zukünftig nur noch Personen mit Ausnahmegenehmigung im öffentlichen Straßenraum parken dürfen. Im Vergleich dazu erlaubt die aktuelle Regelung der Blauen Zone das Parken von maximal 2 Stunden im öffentlichen Straßenraum. Demzufolge ist es Hotelgästen aktuell bereits nicht möglich länger als die erlaubten 2 Stunden im öffentlichen Straßenraum zu parken.

Parkplatzkapazitäten in Parkhäusern

Zur Sicherstellung ausreichender Kapazitäten in den Parkhäusern wurde die Aufnahmefähigkeit der Parkhäuser intensiv zu Beginn des Prozesses Altstadt für alle untersucht und in einer eigenen Beschlussvorlage diskutiert (20-26 / V 01977). In dieser wurden aufgrund der Auswertung des Parkleitsystems und zur Abbildung von Verlagerungen des Zielorts auch Parkhäuser außerhalb des Altstadtrings einbezogen. Dort wurde auch die Verträglichkeit des Wegfalls Parkhaus Färbergraben geprüft und als verträglich eingestuft.

Die freie Kapazität der Parkhäuser wurde zudem intern anhand der Daten des Parkleitsystems für das Jahr 2024 ausgewertet. Wie im Beschluss beschrieben (S. 18), wurden dabei nur Parkhäuser innerhalb des Altstadtrings berücksichtigt. Hierbei wurde die durchschnittliche Anzahl der freien Stellplätze, die im Parkleitsystem gemeldet sind, analysiert. Daher auch keine Unterteilung in dauerhaft vermietet oder für Kurzzeitparken notwendig.

Erhebliches Potential besteht jedoch auch in der besseren Erschließung des vorhandenen privaten Stellplatzangebots durch Mehrfachnutzung, mit der die Effizienz der vorhandenen Kapazitäten gesteigert werden kann. Hierzu tragen innovative Lösungsansätze auch für die Bewirtschaftung privater Stellplätze bei. Hohe Stellplatznachfrage auf der einen Seite, temporär ungenutzte Stellplatzkapazitäten auf der anderen Seite bieten ein erhebliches Potenzial für eine intelligente Mehrfachnutzung. Dieses Potential haben verschiedene private Anbieter erkannt, die mithilfe digitaler Lösungen Angebot und Nachfrage systematisch identifizieren, erschließen und zusammenführen möchten – ohne zusätzliches Personal, bedarfsgerecht, zeitlich flexibel und standortspezifisch, beispielsweise tagsüber, nachts oder an Wochenenden. Eigentümer*innen von Parkflächen profitieren durch die Mehrfachnutzung von einer höheren Standortattraktivität sowie von Zusatzumsätzen, Nutzer*innen können Stellplätze im Voraus online buchen.

Die Verlagerung des ruhenden Verkehrs auf digital erschlossene, private Flächen unterstützt die Entlastung des öffentlichen Straßenraums, gleichzeitig entfällt die zeitaufwändige Parkplatzsuche.

Digitales Parkleitsystem & digitales Parkraummanagement

Die Digitalisierung spielt eine zentrale Rolle in unseren Zielen und Strategien zur Verbesserung des digitalen Parkraummanagements sowie digitaler und dynamischer Parkleitsysteme. Sie ermöglicht es uns, effizientere und benutzerfreundlichere Lösungen zu entwickeln, die den Bedürfnissen der Bürger*innen und Gewerbetreibenden gerecht werden. Wir müssen uns jedoch bewusst sein, dass wir dabei an rechtliche Grundlagen und Rahmenbedingungen gebunden sind.

Im Rahmen des Projekts „MetaCCaze“ testen wir derzeit ein intelligentes System zur Steuerung von Parkplatzkapazitäten im Bereich des Logistikverkehrs. Dieses Projekt ist ein wichtiger Schritt in Richtung einer digitalen Transformation, der uns helfen wird, die

Herausforderungen des Parkens in der Altstadt besser zu verstehen und zu meistern.

Mit dem Beschluss „Parken 4.0“ (Sitzungsvorlagen Nr. Nr. 20-26 / V 10913) hat das Mobilitätsreferat den Auftrag erhalten, Handlungsempfehlungen zu erarbeiten und dafür eine externe Studie beauftragt. Diese dient einem umfassenderen Überblick über den aktuellen Stand der Technik und dem Vorgehen anderer Kommunen zu erhalten. Somit können die Ergebnisse besser in den Kontext Münchens eingeordnet werden, um darauf aufbauend ein entsprechendes Konzept zu entwickeln. Als Input für die Konzepterarbeitung ist auch die Beteiligung verschiedener Stakeholder in Form von Workshops vorgesehen. Die Ergebnisse werden anschließend dem Stadtrat mit einer Empfehlung der Verwaltung bekannt gegeben. Diesem obliegt dann die Entscheidung, ob und in welcher Form aufbauend auf den Handlungsempfehlungen auch zukünftig ein dynamisches Parkleitsystem in München installiert und betrieben werden soll. Die Inangriffnahme der Stakeholder-Beteiligung steht in den Jahren 2026 und 2027 bevor und trifft damit passgenau die weitere Konkretisierung des Gesamtkonzepts „Altstadt für alle“ in den Teilraumkonzepten.

Die fortlaufende Digitalisierung ist somit ein wesentlicher Bestandteil unserer Bemühungen, auch wenn wir die bestehenden rechtlichen Rahmenbedingungen stets berücksichtigen müssen.

Lademöglichkeiten im öffentlichen Raum erhalten

Die Landeshauptstadt München forciert derzeit den Ausbau einer flächendeckenden und bedarfsgerechten Ladeinfrastruktur für Pkw als zentralen Baustein der Transformation hin zu einer klimaneutralen individuellen Mobilität (Antriebswende). Ziel ist, möglichst schnell eine Verdoppelung der heutigen Anschlussleistung auf rund 55 MW im öffentlichen Raum zu erreichen. Der Ausbau erfolgt in allen Stadtbezirken. Die spezifische Bedarfsermittlung hat für den Stadtbezirk Altstadt-Lehel einen zusätzlichen Ladebedarf von 387 kW ergeben. Die konkrete Standortsuche innerhalb des Altstadtrings erfolgt dabei abgestimmt mit dem Konzept „Altstadt für alle“. Dabei geht es erneut darum, eine ausgewogene Lösung zu finden, die den Bedürfnissen der verschiedenen Verkehrsteilnehmer*innen gerecht wird.

Taxistellplätze innerhalb der Altstadt

Bezüglich der angesprochenen Verminderung und Verlegung von Taxistellplätzen wird in der Stadtratsvorlage keine Aussagen getroffen. Die Verteilung der Flächen des Ruhenden Verkehrs sind Inhalt der konkreten und schrittweisen Betrachtung der einzelnen Teilräume. Innerhalb dieser Betrachtung werden unter Einbindung des Taxi-Gewerbes die Interessen aller Beteiligter abgewogen und geprüft.

Gehwegverbreiterung

Gehwegverbreiterungen sind ein entscheidendes Element für eine inklusive und sichere Stadtgestaltung. Der Behindertenbeirat fordert diese Maßnahme zu Recht, da breitere Gehwege die Mobilität für Menschen mit Behinderungen und eingeschränkter Mobilität erheblich verbessern. Die Einhaltung geltender Regelwerke, die u.a. Mindeststandards für Barrierefreiheit vorsehen, macht deutlich, dass Gehwege an vielen Stellen zu eng sind, um den gesetzlichen Anforderungen gerecht zu werden.

Darüber hinaus ist das Zu-Fuß-Gehen die meistgenutzte Fortbewegungsart in der Altstadt. Breitere Gehwege fördern nicht nur die Sicherheit der Fußgänger, sondern tragen auch zur allgemeinen Lebensqualität bei. Sie ermöglichen es allen Gruppen – sei es älteren Menschen mit Rollator oder Gehhilfen, Familien mit Kinderwagen oder Tourist*innen mit Gepäck – gleichermaßen, sich ohne Einschränkungen und Gefahren im öffentlichen Raum zu bewegen. In Anbetracht dieser Aspekte ist es unerlässlich, Überlegungen möglicher Gehwegverbreiterungen in die Planung und Gestaltung städtischer Räume einzubeziehen, um

eine inklusive und lebenswerte Umgebung für alle zu schaffen.

3. Konkretisierung der Teilbereiche und weitere Schritte

In einer dicht besiedelten Altstadt ist der verfügbare Platz stark limitiert, was zahlreiche Herausforderungen mit sich bringt. Die verschiedenen Ansprüche an den Raum, sei es für Wohnnutzung, gewerbliche Aktivitäten oder öffentliche Aufenthaltsbereiche, müssen sorgfältig abgewogen werden. Zudem erfordern viele Funktionen, wie die Schaffung von Grünflächen oder die Implementierung blauer Infrastruktur, zusätzlichen Raum. Vor diesem Hintergrund ist die Neuordnung des fließenden und ruhenden Verkehrs entscheidend für die Ziele, die in der Stadtratsvorlage formuliert sind. Nur durch eine durchdachte Verkehrsplanung kann der begrenzte Raum in der Altstadt effizient genutzt werden, um den vielfältigen Bedürfnissen gerecht zu werden und gleichzeitig die Lebensqualität der Anwohner*innen zu sichern.

Das in der Stadtratsvorlage dargestellte Grundsatzkonzept für die Altstadt wird schrittweise für jeden Teilbereich geprüft. Ein zentraler Bestandteil dieser Prüfung ist die sorgfältige Berücksichtigung lokaler Belange. Nach der Abwägung können Ladezonen, Bäume, Mülleimer, Toiletten und Sitzgelegenheiten gezielt in den jeweiligen Teilaräumen oder spezifischen Straßen positioniert werden. Die Ergebnisse der verschiedenen Befragungen fließen in diese Überlegungen ein.

Zusammenfassend bedankt sich das Mobilitätsreferat für die gründliche Auseinandersetzung des DEHOGA Bayern e.V. mit der Stadtratsvorlage und den geführten Austausch. Einige Anregungen des DEHOGA können im Rahmen der Erarbeitung der Teilaraumkonzepte konkret in den Planungsprozess integriert werden. Eine grundlegende Überarbeitung des Konzepts steht nicht in Einklang mit der Planungsgenese und der Anerkennung des umfassenden Beteiligungsprozesses zur Altstadt für alle.

Das Mobilitätsreferat wird den DEHOGA gemeinsam mit den weiteren Stakeholdern in den Gesamtprozess Altstadt für alle selbstverständlich weiter einbinden. Ziel ist es, dadurch frühzeitig auf etwaige Zielkonflikte aufmerksam zu werden und gemeinsam eine tragfähige Lösung für die jeweiligen Teilbereiche zu entwickeln.

gez. Georg Dunkel
Berufsmäßiger Stadtrat
Mobilitätsreferent

An: MOR, Ratsfraktionen, OBM Reiter, BM Krause und BM`in Dietl, OB-Kandidaten CSU, FDP, FW, BA01 und dessen Fraktionen, Stadtplanung, CityPartner, Handwerkskammer, DEHOGA, IHK, Rid-Stiftung, Medien



Münchener Verkehrskonsens zwischen Anspruch und Wirklichkeit

Stellungnahme der Bürgerinitiative Altstadt München zur Ratsvorlage „Altstadt für alle“ (20-26 / V 16852)

A) Kurzfassung

1) Konsens: Wir stehen hinter den erklärten Zielen der Vorlage

- Weiterentwicklung des Plans „Autofreie Altstadt“ von 2019 zu einer schonend verkehrsberuhigten Altstadt, die für alle offen bleibt und auch den Altstädtern* ihre Entfaltungschancen lässt (Beschlusstext Seiten 11, 28).
- Deshalb gleiche Priorität für leichte Erreichbarkeit und hohe Aufenthaltsqualität der Altstadt (Beschlusstext Seiten 11, 28; Stellungnahme des Bezirksausschusses 1 zur Ratsvorlage, Ziffer F. 3.).
- Deshalb Einführung einer Altstadtzone nach italienischem Vorbild, die *Zona Traffico Limitato* (ZTL), von „Stadtstraßen“ und stark verkehrsberuhigten „Fußgängerzonen mit Kommunaltrasse“ bzw. Begegnungszonen (Beschlusstext Seite 29 f.), dafür Abrücken von einem „Kammernsystem“ (nicht in den Beschlusstext einbezogen). Also keine Eingriffe ohne Gewährleistung der allgemeinen Erreichbarkeit und damit der Existenzgrundlagen für alle Altstädter*.

(Aber S. 77/78 des Konzepts „Altstadt für alle“: Die Einführung des Schleifensystems und der modalen Filter erfolgt zunächst in einem einjährigen Praxistest. Anschließend wird eine ergebnisoffene Evaluierung durchgeführt, die bei Bedarf praxisnahe Anpassungen vorsieht, um die Lebensrealität der Anwohner, Gewerbetreibenden und Ärzte zu verbessern und unnötige Einschränkungen zu vermeiden. Behelfsweise kann beim Straßenschild der Modalfilter „Freie Durchfahrt für Berechtigte“ stehen.)

Zur praktischen Umsetzung einer Altstadtzone nach italienischem Vorbild gehört eine digitale Whitelist: zeitlich befristete Zufahrtsrechte für Hotelgäste, Handwerker, Kundenbesuche/Transport, Kuriere, Anwohnerbesuche, sowie Fahrzeuge mit medizinischem Zweck (Arztbesuche, Ambulanz, Notfälle) nach vorheriger Online-Anmeldung beim KVR. In hochfrequentierten, touristischen Gassen kann zur Vermeidung von Konflikten für Fahrräder Schrittgeschwindigkeit bzw. ein temporäres Schiebegebot angeordnet werden. Fahrräder (z.B. mit Elektroantrieb) können – wie in Italien – daher als Fahrzeuge behandelt. Ergänzend befürworten wir bewachte und überdachte Fahrradabstellanlagen mit Abo-Tarifen, um Ordnung im Straßenraum zu sichern. (**BV-Empfehlung 20-26 / E 00216**)

- Weitere volle Einbeziehung der Betroffenen in die Umgestaltung (Beschluss Seite 34).

2) Dissens: Aber wir sehen große Diskrepanzen zwischen den erklärten Zielen der Ratsvorlage und Teilen des mit eingebrachten Maßnahmenkatalogs, insbesondere den „Handlungsbaukästen“ des Konzeptes „Altstadt für alle“, und setzen uns daher als Bürgerinitiative Altstadt einstimmig für Klarstellungen und Nachbesserungen ein.

a) Wenn all die tiefen und teuren Eingriffe in die Altstadt vollzogen werden, die dieses Konzept zulässt (vor allem starke Gehwegverbreiterung und weitere Fußgängerzonen), dann sind die Ziele und die Zusagen des Beschlusstextes an die betroffenen Anwohner und Gewerbe (z.B. die im „Zielbild Parken in der Altstadt“, Anlage Konzept Seite 100, grün markierten Parkplätze in Seitenräumen) aus unserer Sicht unmöglich einzuhalten. Die Rechnung kann so nicht aufgehen. (**BV-Empfehlung 20-26 / E 01202; BV-Empfehlung 20-26 / E 01205**)

Nun wurde vom Bezirksausschuss 1 geäußert, dass das Konzeptgutachten „Altstadt für alle“ nicht zum rechtlich bindenden Beschlusstext gehören (BA-Stellungnahme zur Ratsvorlage, Ziffer D 2.2). Dabei beginnt der Antrag mit den Worten: „*Der Stadtrat stimmt dem vorgelegten Konzept ‚Altstadt für alle‘ zu und beauftragt das MOR, ... [es] bei allen folgenden Planungsschritten in der Altstadt ... zugrunde zu legen*“. Natürlich wird die hoch verschuldete Stadt dadurch nicht zu allen Maßnahmen des Gutachtens verpflichtet, wohl aber wird sie zu allen ermächtigt, und das macht uns die größten Sorgen.

So haben die Grünen im Bezirksausschuss Altstadt-Lehel denn auch großen Wert darauf gelegt, dass das Konzept gleichrangig mit dem Beschlusstext verabschiedet wird, und sie fordern (als angebliches Entgegenkommen), dass sogar noch „ggf. über die in der Anlage benannten Werkzeuge *hinaus gehende* Instrumente (z.B. hinsichtlich Gehwegbreiten) zu entwickeln und einzusetzen“ seien, wenn die örtlichen Gegebenheiten es erfordern (Stellungnahme des BA01 zur Ratsvorlage, Ziffer D 2.2). Wir können uns diese Haltung eigentlich nur so erklären, dass der konsensorientierte Beschlusstext des Referenten den Lehel-Grünen immer noch nicht weit genug geht.

Aber trotz dieser Besorgnis erregenden Formulierung wollen wir die BA-Stellungnahme zuversichtlich beim Wort nehmen und werden darauf dringen, dass die Stadt ihre Spielräume dazu nutzt, das Konzeptgutachten mit den Erfordernissen der Realität in Einklang zu bringen, schutzwürdig Gewachsene nicht zu zerstören und positive Entwicklungen achtsam zu fördern, so wie es viele Jahre lang die Münchner Art war. Das kann z.B. auch verkehrsberuhigte Bereiche in den Nebenstraßen einschließen, die lediglich ein paar Schilder und Bodenschwellen „kosten“. Sie kommen dem Ideal der „Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer*innen“ (BA-Stellungnahme Ziffer D. 2.1) am nächsten.

Das Konzept sollte schon deshalb nicht kritiklos zum Programm der Stadt erhoben werden, weil es logische und rechnerische Fehler hat. So sind etwa bei der Auflistung der verschiedenen aktuellen Funktionen von Parkplätzen (Konzept S. 16) die Schanigärten nicht erfasst, die im Sommer einen wesentlichen Teil der Parkplätze einnehmen. Schon deshalb zweifeln wir die angenommenen Parkplatzzahlen an. Auch die Zahl der privaten Stellplätze in öffentlichen Tiefgaragen von 1.100 passt nicht zu deren Gesamtkapazität.

Nicht berücksichtigt sind Spitzenzeiten wie etwa die wiederholten Schließungen der Thomas-Wimmer-Ring-Parkgarage in den vergangenen zwölf Monaten aufgrund von Überfüllung. Wären dort zusätzlich 200–300 Anwohnerstellplätze integriert gewesen, wäre die Kapazitätsgrenze noch deutlich schneller erreicht worden.

Die Begeisterung der Bevölkerung für das Begrünen und Beschränken von Zufahrten ist längst nicht so allgemein, wie das Konzeptgutachten sie darstellt (S. 10 vorletzter Absatz). Sie hängt nämlich ganz entscheidend von der eigenen Beweglichkeit, dem Alter und der persönlichen Lebenssituation ab. Die breite Verunsicherung, die das Konzeptgutachten daher auslöst, könnte durch eine simple Klarstellung der Rechtslage im Antragstext (Seite 2) gemildert werden:

„Der Stadtrat stimmt dem vorgelegten Konzept ‚Altstadt für alle‘ unter der Maßgabe dieses Beschlusses zu und beauftragt das MOR, ... [es] bei allen folgenden Planungsschritten in der Altstadt ... zugrunde zu legen“.

Denn der Beschlusstext nimmt viele Bürgeranliegen ausdrücklich auf und ist (bis auf die Gehwegverbreiterungen und neuen Fußgängerzonen) eine durchweg akzeptable Grundlage für einen (wenn auch schmerzhaften) Konsens und für die weitere Bürgerbeteiligung. Das Konzept läuft demgenüber nicht auf Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer, sondern auf eine riesige Fußgängerzone hinaus.

b) Eine zweite wesentliche Nachbesserung betrifft die Bürgerbeteiligung und ist auch nur eine Klarstellung:

In der Rechtsgrundlage der weiteren Altstadt-Planung (Ziffer 3 des Antrags) ist von Bürgerbeteiligung keine Rede mehr, obwohl sich der Beschlusstext ausdrücklich dazu bekennt (Seite 34). Zur Vertrauensbildung ist uns wichtig, dass der Antrag in Ziffer 3 (also für die ganze Altstadt) die Einbeziehung der Betroffenen mit erwähnt, so wie schon in Ziffer 2 für den Teilbereich Graggenau. Das wünscht im Übrigen auch der BA01 in seiner Stellungnahme zu der Beschlussvorlage (Ziffer E. 2).

c) Schließlich streben wir klarstellend einen Konsens darüber an,

- dass auch in Straßen mit verbreiterten Gehwegen und in neuen Fußgängerzonen nach italienischem Vorbild für ausreichend Anwohnerparkplätze gesorgt wird, dass das Halten durch Verwaltungsanweisung nicht nur für drei, sondern bis zu zehn Minuten toleriert wird wie bisher (speziell wegen der Zehntausenden von Arztbesuchern täglich) (**BV-Empfehlung 20-26 / E 00195; BV-Empfehlung 20-26 / E 01198; BV-Empfehlung 20-26 / E 00848**),

- dass in den geplanten „Stadtstraßen“ ebenfalls Anwohnerparken erlaubt ist (letzteres empfiehlt auch die Stellungnahme des BA01, Ziffer F. 5),

- und dass die vielgepriesene „Münchner Mischung“ von Gewerbe /Einzelhandel, Praxen / Kanzleien und bezahlbarem Wohnraum im Stadtbild der City ein hohes schutzwürdiges Gut ist, das nicht mit Experimenten aufs Geratewohl destabilisiert werden darf (**BV-Empfehlung 20-26 / E 01237**).

- Um Erreichbarkeit und Logistik realistisch zu sichern, ist die historische Funktion des Tals als zentrale Zulieferstrecke der Altstadt zu berücksichtigen. Zudem kann in weiter Zukunft eine adaptive, differenzierte, an Jahreszeiten, Wochentagen und Wetterlagen orientierte Flächensteuerung angedacht werden (z. B. samstags im August temporär mehr Flanierfläche, werktags im Winter mehr Halte-/Fahrspuren). Schließlich regen wir die Kopplung von MVV-Tickets mit städtischer Heimlieferlogistik an: Wer in der Altstadt einkauft, kann gegen geringe Gebühr die Zustellung nach Hause mit dem ÖPNV-Ticket bündeln.

3) Fazit: Die Beschlussvorlage in ihrer bisherigen Form nimmt den Altstädtern nicht die Sorge, dass die geplante Umgestaltung nur auf eine „Altstadt für alle Fußgänger“ hinausläuft, also im Ergebnis wieder eine riesige Gehzone, die der Innenstadt irreparable Schäden zufügt und im Umbau enorm teuer ist. Deshalb sind die Handlungsermächtigungen der Ratsvorlage (zumindest durch Klarstellungen) einzugrenzen und nachzubessern, um ihren Konsens-Zielen gerecht zu werden und um in der Umsetzungsphase größeren Bürgerprotesten bis hin zum Bürgerbegehen vorzubeugen.

Unsere Vision ist eine Altstadt, die weiterentwickelt wird, ohne ihre Seele zu verlieren – eine charmante, lebenswerte Altstadt mit typisch münchnerischer Aufenthaltsqualität, geprägt von Liebe zum Detail und menschlichem Maßstab. Wir wünschen uns ein München, das mit Herz eine behutsame Weiterentwicklung unseres Lebensraums plant und nicht nach dem Motto „quadratisch, praktisch, gut“.

Langfassung der BI-Stellungnahme

In diese Stellungnahme ist eine Vielzahl von Reaktionen und Hinweisen der Betroffenen eingeflossen. Hier folgt die detaillierte Auseinandersetzung der Bürgerinitiative Altstadt mit der Ratsvorlage „Altstadt für alle“:

Zu den gemeinsam erarbeiteten, theoretischen Grundsätzen der Ratsvorlage „Altstadt für alle“ erklärt die Bürgerinitiative Altstadt weitgehende Zustimmung, sieht aber die darin vorgeschlagene praktische Umsetzung mit großer Ernüchterung, weil sich die selbstgesetzten Prinzipien der Vorlage darin kaum wiederfinden, insbesondere in dem mit eingebrachten „Konzept Altstadt für alle“.

I) Konsens

1. Wir sind erleichtert, dass die Ratsvorlage im Prinzip unser Grundanliegen umsetzt, das Konstrukt einer „weitgehend autofreien Altstadt“ aus dem Jahr 2019 (Ratsbeschluss 14-20 / V 14478) weiterzuentwickeln zum realistischeren Konzept einer Altstadt, die für alle offen *bleiben* soll. Dass die gute allgemeine „Erreichbarkeit“ der Altstadt mit allen Verkehrsarten nun als Priorität *gleichrangig* neben der angestrebten, weiter erhöhten „Aufenthaltsqualität“ steht (Seiten 11, 28 der Ratsvorlage), ist die wesentliche Voraussetzung für einen breiten Grundkonsens, für den wir uns seit der letzten Kommunalwahl einsetzen. Der springende Punkt ist aber, ob diese Ziele am Ende nur als gleichrangig auf dem Papier stehen oder ob sie mit den vorgesehenen Maßnahmen auch in der Praxis gleichrangig verwirklicht werden.
2. Die Ratsvorlage erkennt an, dass die fast 9.000 Anwohner*, die ortsansässigen Gewerbe, Praxen und Dienstleister die Münchner Altstadt als „Gastgeber“ für täglich 90.000 Pendler und nochmal so viele Besucher erst zu dem Anziehungspunkt machen, der sie heute ist, und dass sie als Hauptbetroffene einer Umgestaltung mit ihren Sorgen ernst zu nehmen sind.

Dazu soll das lokale Wissen von Anwohnern und allen weiteren Stakeholdern im laufenden Prozess kontinuierlich genutzt und respektiert werden (Beschluss Seite 34). Damit steht und fällt der Erfolg des ganzen Projekts und auch die Zukunft der ganzen Innenstadt, denn „was wäre Venedig ohne die Venezianer“? Die Münchner Altstadt ist ein sehr empfindlicher, leicht aus dem Gleichgewicht zu bringender Lebens- und Wirtschaftsraum, wie die letzten Jahre der Pandemie, Inflation, Immobilien- und Einzelhandelskrise schmerhaft gezeigt haben und täglich neu zeigen.

3. Zur Gewährleistung beider gleichrangiger Ziele, „leichte Erreichbarkeit und Aufenthaltsqualität“, greift die Vorlage unseren Vorschlag einer „Altstadtzone“ auf, die wie die altbewährte „Zona Traffico Limitato“ in Italien auch den weniger wohlhabenden Anwohnern die praktische Chance gibt, in der Innenstadt wohnen zu bleiben, Anwohnerparkausweise zu nutzen und ihren Gewerben zu haltbaren Bedingungen nachzugehen. Wir danken dem Mobilitätsreferat und den politischen Fürsprechern* für ihre Anstrengungen, diesen einfachen und klugen Kompromiss auch in Deutschland umzusetzen. Die weiteren Ideen der „Stadtstraßen“ zu den Parkhäusern und der flexiblen Verkehrsberuhigung in Form der „Fußgängerzone mit Kommunaltrasse“ sehen wir mit ihren drastischen Auswirkungen auf die Betroffenen zwar skeptisch, aber als möglichen Minimalkonsens der Umwelt zuliebe (mehr dazu unten unter Punkt 6 unserer Vorbehalte). Als bei weitem einfachste, schonendste und billigste Lösung befürworten wir weiterhin verkehrsberuhigte Bereiche mit genügend Halte- und Anwohnerparkplätzen. Verkehrsberuhigungen sind in Seitenstraßen allein mit Schildern und Schwellen umsetzbar. Zur fairen und unbürokratischen Anwendung einer „Zona Traffico Limitato“ fordern wir eine digitale Whitelist-Lösung: zeitlich befristete Einfahrrechte für Hotelgäste, Handwerker, Kundenbesuche/Transport, Kuriere, Anwohnerbesuche, Handwerker sowie medizinisch begründete Fahrten (Arzt, Ambulanz, Notfall) nach Voranmeldung beim KVR. In hochfrequentierten, touristischen Gassen kann zur Vermeidung von Konflikten für Fahrräder Schrittgeschwindigkeit bzw. ein temporäres Schiebegebot angeordnet werden. Flankierend braucht es bewachte, überdachte

Fahrradabstellanlagen mit günstigen Abo-Tarifen, um wildes Abstellen zu reduzieren und die Aufenthaltsqualität zu erhöhen. (**Bürgerversammlungs-Empfehlung 20-26 / E 00238; BV-Empfehlung 20-26 / E 01897**)

4. Erleichtert sind wir ferner darüber, dass der zeitweise angedachte starre Formalismus eines „Kammernsystems“ zur Verkehrsführung nicht weiter verfolgt wird, der für die relativ kleine Münchner Altstadt ungeeignet und im Rahmen des Maßnahmenpaketes „Altstadt für alle“ unnötig ist. (**BV-Empfehlung 20-26 / E 02769**)
5. Grundsätzlich sehen wir auch den Umweltnutzen, wenn die Altstadt in Zukunft grüner, kühler und klimaresilienter wird, indem man den Parkplatzsuchverkehr in die Parkhäuser abdrängt. Das ist ein „für alle“ schwieriger, aber lebbarer Kompromiss (wenn man nicht gleichzeitig auch noch den Altstadtring, auf den die Besucher abgeleitet werden, einspurig verengt, siehe unten Vorbehalt Nr. 1) (**BV-Empfehlung 20-26 / E 01920; BV-Empfehlung 20-26 / E 01889**).

Wir bleiben aber davon überzeugt, dass man die Verkehrswende einfühlsam und für alle tragbar vollziehen muss, wenn man ihren Erfolg wirklich will und der Allgemeinheit nicht bloß eine idealisierte Lebensweise aufzwingen möchte.

Die Stadt plant z.B. zahlreiche weitere Einbahnstraßen, um Straßenräume freizumachen und motorisierte Besucher* abzuschrecken. Wir sind eigentlich strikt gegen noch mehr Einbahnstraßen, weil jedes Verbot, jede weitere Einschränkung für die Betroffenen ein täglich frustrierender Eingriff ist. Aber für einen lebbaren Verkehrskonsens sind wir mehrheitlich bereit, diese garstige Kröte zu schlucken. Den gleichen Gemeinsinn erwarten wir im Gegenzug auch von den „Fundamentalisten“ der Verkehrswende. In einem funktionierenden Gemeinwesen muss man sich zusammenraufen, niemand kann da seine Visionen zu 100% durchsetzen.

6. In diesem Geiste begrüßen wir es, dass die Beschlussvorlage (Seite 34) sich dazu bekennt, kontinuierlich im Dialog zu bleiben, die Belange und das lokale Wissen von Anwohnern und allen weiteren Stakeholdern im künftigen Prozess nicht nur anzuhören, sondern auch zu respektieren und nutzen.

Theoretisch ist der Geist der Ratsvorlage also geeignet, den nötigen Grundkonsens über die Verkehrswende in München zu erreichen.

II) Dissens

Auf Unverständnis der Bürgerinitiative Altstadt stoßen aber einzelne Praxisvorgaben der Ratsvorlage (insbesondere des mit eingebrachten Konzeptes „Altstadt für alle“), die den Konsens unterlaufen und letztlich „durch die Hintertür“ faktisch doch eine einzige große Fußgängerzone ohne die zugesagte multimodale Mobilität und ausreichende Anwohnerstellplätze bringen können — dies zu sehr hohen Kosten in Zeiten, wo die Steuermittel dringend und zunehmend für die Daseinsvorsorge der Bevölkerung gebraucht werden.

Allgemein ist festzuhalten, dass – wie im Beschlusskonzept auf Folie 8 dargestellt – die „Altstadt für alle“ auf vier ineinander greifenden Teilkonzepten beruht: dem *städtischen Verkehrskonzept Parkraum*, dem *integrierten Logistikkonzept für München – Fokusraum Altstadt*, dem *Konzept zur öffentlichen Feinerschließung* und dem *Freiraumquartierskonzept Innenstadt*. Aus unserer Sicht kann eine fundierte Beschlussfassung nur dann erfolgen, wenn alle diese Konzepte vollständig, abgestimmt und in ihrer Wechselwirkung nachvollziehbar vorliegen. **Gerade das integrierte Logistikkonzept für die Altstadt liegt bislang nicht vor, obwohl es für das Funktionieren der gesamten Verkehrs- und Versorgungsstruktur von zentraler Bedeutung ist.** Nur wenn alle Bausteine greifbar und aufeinander abgestimmt sind, kann der Anspruch einer ganzheitlich gedachten „Altstadt für alle“ realisiert werden.

Aus der Bürgerschaft ging daher eine Vielzahl von Vorbehalten gegen die Ratsvorlage ein. Im Einzelnen sind es folgende Kritikpunkte, die die Erreichbarkeit und das bezahlbare Leben und Wirtschaften in der Altstadt in Frage stellen:

1. Wie oben schon angesprochen, kann es nicht funktionieren, die motorisierten Besucher aus der Altstadt auf den Altstadtring abzuleiten, wenn zugleich der Altstadtring für sehr breite Radwege und für Baumpflanzungen („Boulevard Altstadtring“, Anlage Konzept, Seite 29) einspurig verengt wird. Dabei ist die historische Rolle des Tals als zentrale Zulieferstrecke für die gesamte Altstadt zu achten. Andere „Tore“ fungieren überwiegend als Ausfahrten oder sind logistisch weniger geeignet. Eine funktionsfähige Tal-Achse ist Grundbedingung, wenn Liefer-, Service- und Rettungsverkehre verlässlich funktionieren sollen. Wir appellieren dringend an die Stadt, die weitere **einspurige Verengung des Altstadtrings** auszusetzen, bis die Auswirkungen der neuen Altstadt-Verkehrsführung sichtbar und evaluiert sind.

Übrigens bietet der „**Digitale Zwilling**“ der **Landeshauptstadt München** eine Simulationsmöglichkeit zur Folgenabschätzung der „Altstadt für alle“. Wir setzen uns dafür ein, dass vor der Schaffung von Tatsachen alle angedachten Umgestaltungen in dieser Simulation durchgespielt werden, um möglichen irreparablen Schäden an den Wirtschafts- und Sozialstrukturen der Innenstadt vorzubeugen. Die Ergebnisse der Analyse, sowie auf die zugrundeliegenden Verkehrsströme sollen den Stakeholdern vorab offengelegt werden und als Grundlage für die weitere gemeinsame Planung und Umsetzung dienen.

Außerdem muss das Problem steigenden Parkdrucks und Suchverkehrs in den Vorstädten als Auswirkung der Altstadtzone antizipiert und gleichzeitig mit deren Einführung gelöst werden (Anlage Konzept S. 135). Der Verdrängungsdruck durch Parkverbote und Umnutzungen, den wir erleben, erfasst spätestens mit diesem Grundsatzbeschluss auch die Vorstädte. Der Bezirksausschuss Altstadt-Lehel empfiehlt als „Problemlösung“, einfach die geplanten Parkverbote der Altstadt auf die Vorstädte auszudehnen (Stellungnahme des BA01 zur Ratsvorlage, Ziffer D. 4) Darin liegt die Gefahr neuer Übergehung der Bürgerbelange. Zumindest müssten die Bürger* dort genauso ernsthaft beteiligt werden wie in der Altstadt (entsprechend mit einer Bürgerbeteiligung „**Innenstadt für alle**“).

2. Die „Handlungsbaukästen“, also die Planungsinstrumente des Konzept-Gutachtens „Altstadt für alle“, die mit dem Beschluss zum Programm erhoben werden sollen, sehen nicht nur in den Einkaufsstraßen, sondern auch in den meisten kleinen Nebenstraßen die Verbreiterung der Gehwege auf 2,5 bis 3,5 Meter je Straßenseite vor, was dort (selbst bei Einbahnstraßen) meist **kaum noch Platz für andere Nutzungen** wie Parken, Liefern mit großen LKW (für Supermärkte) und teilweise sogar für Räum-, Reinigungs- und Rettungsfahrzeuge lässt (S. 22 des Beschlusstextes, S. 44 der Anlage „Konzept Altstadt für alle“ und Anwendungsbeispiele Fokusraum 3 Herzogspitalstraße, S. 123, und Damenstiftstraße, S. 126). Allein das Vorhandensein eines Schaufensters kann demnach einen 3,50 Meter breiten Gehweg erfordern, also sieben Meter bei zwei Schaufenstern auf beiden Straßenseiten. Gegen diese Festlegungen protestieren wir. *Sie sind mit der Zusage von ausreichend Anwohnerparkplätzen in den Seitenstraßen rechnerisch nicht vereinbar.*

Gehwegverbreiterung und Begrünungsmaßnahmen schränken im Übrigen auch die Möglichkeiten für Schanigärten ein. Entsprechend wird die „neue Flanierfreiheit“ gleich wieder mit Freischankflächen zugestellt, bis die alte Enge herrscht. Dort, wo die Stadt auf Gehweg-Verbreiterung als Funktion besteht, soll deshalb das Nutzen des Gehwegs im Vordergrund stehen, und deshalb für weitere Freischankflächen ausgeschlossen werden. Die Umnutzungen stören im Übrigen die **vielseitige Nutzbarkeit der Straßen und Gassen** insbesondere in der belebten Innenstadt. So mussten schon 2022 das Hans-Sachs-Straßenfest und das Angertor-Fest abgesagt werden, weil sie vor lauter Schanigärten und Fahrradständern nicht mehr realisiert werden konnten. (**BV-Empfehlung 20-26 / E 01191**)

3. Die damit verbundene Idee völliger Barrierefreiheit durch **Nivellierung der verbleibenden Fahrwege** klingt vielleicht schön, aber Bordsteine bieten auch Orientierung und seit Jahrhunderten

Schutz gegen verschiedenste Schäden, nicht nur gegen Autos. Zum Beispiel läuft **Starkregen** in einer nivellierten Straße schlechter ab als in einer Gasse mit „Gosse“, also mit erhöhten Bordsteinen. Die Bordsteine einzuebnen, könnte sich als unbedacht erweisen.

Außerdem ist die **flächendeckende Umsetzung der Nivellierung extrem teuer**: Dafür müssten die Straßenbeläge komplett erneuert werden, selbst wenn sie noch nicht abgenutzt sind, während an anderer Stelle Straßen und öffentliche Infrastruktur verfallen. Und selbst viel Geld bietet keine Gewähr für gute Straßenraumgestaltung, wie der verunglückte Schwabinger Wedekindplatz zeigt (vgl. Bürgeranliegen <https://unser.muenchen.de/budgets/1/investments/134>).

Wo Gehwege den Hauseigentümern gehören, müssen diese mitzahlen. Dann soll aber wenigstens gewiss sein, dass sie nicht auch noch Schaden davon haben. Der Umbau soll zumindest immer nur dort erfolgen, wo Straßen ohnehin saniert oder aufgerissen werden.

4. Den Anwohnern wird der vorläufige Erhalt von 1.100 oberirdischen Halteplätzen zugesagt, bis genügend Alternativen zum eigenen Auto etabliert sind (Anlage Konzept Seite 101; BA-Stellungnahme Ziffer F. 7). Abgesehen davon, dass auch diese Befristung immer noch ein großer Eingriff in unsere Freiheiten ist, können wir jetzt schon nicht erkennen, wo diese 1.100 Parkplätze und die angeblich weiteren 1.100 (bezahlbaren) Anwohnerplätze in öffentlichen Tiefgaragen überhaupt noch sein sollen. Nicht nur die flächendeckende Gehweg-Verbreiterung minimiert die Anwohnerparkplätze, sondern vor allem die **geplanten weiteren Fußgängerzonen** im Anwohner-Schwerpunkt Graggenau / Angerviertel-Ost (Westenriederstraße sowie Kosttor / Hildegard-, Neuturmstraße). Nach Abzug der Schanigärten und Baustellen verbleiben **im Sektor Graggenau / östliches Angerviertel nach unserer Zählung vom September 2025 schon jetzt nur noch 293 „Laternenparkplätze“**. In der „Graggenau für alle“ bleiben dann nach diesen Vorgaben vielleicht noch 100 Plätze für Tausende von Anwohnern* übrig. Wir ersuchen als ersten Schritt der Bürgerbeteiligung Graggenau das Mobilitätsreferat, uns seinen aktuell und künftig angenommenen Parkplatz-Bestand (Graggenau) mitzuteilen.

Als Kompromiss schlagen wir vor, dass **Fußgängerzonen nach italienischem Vorbild auch mit den nötigen Anwohnerparkplätzen** eingerichtet werden können, da uns z.B. die westliche Westenriederstraße eine der letzten verbleibenden Parkmöglichkeiten bietet. Vis-à-vis vom künftig „parkplatzfreien“ Tal, rund um die Herrnschule, werden bis 2027 fast alle Halteplätze für Anwohner wegfallen. (Was ist mit den 67 Anwohnerparkplätzen in der Hilde?) Schon heute sind dort fast nur Schanigärten und Baustellen. Nochmals stellen wir auch eine Anwohner-Parkmöglichkeit am brachliegenden Marstallplatz (Rückseite) zur Diskussion. Was ist da mit gutem Willen machbar? Evtl. auch als Raum für einen Parkturm für Fahrräder und Autos?

Für den Fokusraum Stollbergstraße/Hildegardstraße, in dem die Stadt mehr Verkehrssicherheit für Schüler fordert und eine mangelnde Flanierqualität bemängelt, ist dieser Ansatz zwar grundsätzlich zu begrüßen. Allerdings ließe sich eine Verbesserung der Situation schon allein dadurch kostengünstig erreichen, dass die irreführende Beschilderung am Thomas-Wimmer-Ring (an der Einfahrt zur Hildegardstraße) korrigiert wird. Eine Vielzahl von Altstadtbesuchern, die mit dem Auto anreisen, wollen in das frühere Hofbräuparkhaus und werden durch die Beschilderung am Thomas-Wimmer-Ring dazu verleitet, rechts in die Hildegardstraße abzubiegen, zumal sich das Hofbräuhaus in dieser Richtung befindet. Grund für diesen Irrtum ist die unseres Erachtens fehlerhafte Beschilderung, die vom Thomas-Wimmer-Ring aus einen Abbiegepfeil nach rechts in die Hildegardstraße anzeigt, obwohl eigentlich nur die Benutzung der rechten Spur zur Einfahrt in das Parkhaus Hofbräuhaus am Thomas-Wimmer-Ring gemeint ist. Die fehlgeleiteten Autofahrer irren dann ziellos im Graggenauviertel umher und versuchen, einen Parkplatz zu finden. Auch das Verlassen des Viertels ist verkehrstechnisch extrem schwierig.

In die Planungen sind beispielsweise innovative Parktürme miteinzubeziehen, die das Parken auf kleinstem Raum ermöglichen und eine effiziente Lösung für eine nachhaltige und smarte Mobilität in der Münchener Altstadt darstellen.

5. Wir erkennen die Bemühungen um alternative Anwohner-Parkmöglichkeiten, digitale Schranken, Carsharing, Ladesäulen und Feinerschließung durch Kompaktbusse an (z.B. Anlage Konzept Seite 102 f., BA-Stellungnahme Ziffer F. 6). Die neuen Entwicklungen umweltfreundlicher Mikromobilität in Städten wie die elektrischen Kleinstwagen/Krafträder Microlino, Renault Twizzy, Vespa etc. finden allerdings im gesamten Entwurf noch keine Erwähnung. Sie müssen aber aus unserer Sicht als bezahlbare Zukunftslösung immer mitgedacht werden (**BV-Empfehlung 20-26 / E 00240, BV-Empfehlung 20-26 / E 00243**). Smart-City als Stichwort.

Auch ein vorausschauendes Echtzeit-Dashboard Mobilität (**BV-Empfehlung 20-26 / E 02738**) würde zum ganzheitlichen Konzept beitragen.

Wir weisen jedoch darauf hin, dass alle diese Alternativen noch immer bestenfalls im Stadium von Absichtserklärungen, also Zukunftsmusik sind. Die Etablierung von genügend Alternativen zum eigenen klassischen Auto (und damit ein Ende der Anwohnerparkplätze) kann daher **sicher nicht vor Fertigstellung der zweiten S-Bahn-Stammstrecke** erwartet werden.

Daher gilt: Keine Reduktion von Parkplätzen und Zufahrten ohne gleichwertige, vor Ort getestete Alternativen. Solange der ÖPNV die Bedürfnisse der Bürger in der Feinerschließung nicht zuverlässig abbildet, soll ein Stufenplan mit Evaluierungspunkten (z. B. 2028, 2032, 2036) in Betracht gezogen werden. Dieser ist an messbare Kriterien wie die Auslastung des ÖPNV, die (barrierefreie) zuverlässige Erreichbarkeit der Praxen (auch mit dem PKW, Taxi oder Krankentransport), die Leerstandsquote im Handel sowie die Gentrifizierung bei Neuvermietungen und die Anzahl der Bürgeranträge auf der Bürgerversammlung zum Thema Mobilität/öffentlicher Raum gekoppelt. Auch klar definierte Rückbau-Optionen (Reversibilität) sollen berücksichtigt werden, ebenso wie Testphasen mit Evaluierung vor der endgültigen Umsetzung sowie eine Abstimmung nach einem Jahr (**BV-Empfehlung 20-26 / E 00179**).

Ohne die erforderliche Feinerschließung (mit Kostendeckungszusage auf die nächsten Jahre), die zum Auffangen wegfallender Optionen bereits vor einer Umgestaltung einwandfrei funktionieren und auf Herz und Nieren geprüft sein muss (z.B. barrierefreie kostenfreie Busse zwischen Parkhaus und Altstadt sowie innerhalb der Altstadt ein „Dolmuş“-Bus wie in der Türkei, und bezahlbare Tiefgaragenplätze), bzw. Shuttlebusse/Golf Caddys/Autonome Busse, darf kein weiterer Parkplatzabbau erfolgen, wenn die Grundziele der Ratsvorlage erreicht werden sollen. Hier appellieren wir dringend an die Planer*, die Reihenfolge der Schritte zu beachten. (BV-Empfehlung 20-26 / E 00841; **BV-Empfehlung 20-26 / E 01199**)

Bei der Bepreisung der Parklizenzen ist zu berücksichtigen, dass in den angrenzenden, eng mit der Altstadt verflochtenen Stadtvierteln wie dem Lehel oder dem Glockenbachviertel die jährlichen Gebühren fürs Anwohnerparken lediglich 30 € betragen und eine wichtige Referenzgröße zur gerechten Kostengestaltung im regionalen Kontext darstellen (Beschlusstext S. 17). Wenn die Stadt fordert, die Gebühren frei festsetzen zu dürfen, um sie dann in der City auf die Kosten einer Kommerzgarage oder eines Deutschlandtickets anzuheben, dann ist nicht nachvollziehbar, warum ähnlich attraktive Lagen – wie im Freiraumquartierskonzept auf Seite 9 als "Vorstadt" bezeichnet – von dieser drastischen Maßnahme ausgenommen und verschont werden sollten.

Hierzu zählen beispielsweise das Lehel/Maximilianeum/Englischer Garten/Friedensengel, der Gärtnerplatz/Deutsches Museum, das Glockenbach/Alter Südlicher Friedhof/Klinikviertel, das Bahnhofsviertel/ Hauptbahnhof, die Augustenstraße/Königsplatz/Kunstareal. Die erdrückende Mehrheit von Lehel-Anwohnern im Bezirksausschuss 1 ist hier eingeladen, auch vor ihrer eigenen Tür zu kehren.

Um die 12 % der Anwohner* mit Park-Ausnahmegenehmigung in der Altstadt einordnen zu können, wäre ein Vergleich mit den umliegenden Stadtvierteln erforderlich – nur so lässt sich beurteilen, ob dieser Anteil bereits besonders niedrig ist, oder ob er im städtischen Durchschnitt liegt (Beschlusstext S.18, **BV-Empfehlung 20-26 / E 01200**).

Im internationalen Vergleich zeigt sich, dass Städte ähnlicher Größe und Struktur (z. B. Wien, Prag, Mailand, Kopenhagen, Amsterdam, Paris, Zürich oder auch München selbst) für ihre Bewohner Ausnahmegenehmigungen im Bereich von 20–60 % vorsehen. Die Münchner Altstadt liegt mit nur 12 % bereits deutlich unter diesem Niveau. Eine weitere Absenkung würde die Lebensrealität der Altstadtbewohner* massiv einschränken. **Mobilität ist jedoch eine Grundvoraussetzung für gesellschaftliche Teilhabe und somit ein Menschenrecht.** Solange keine gleichwertigen, praxiserprobten und sozial verträglichen Alternativen vorliegen, darf den Anwohnern* nicht faktisch aufgezwungen werden, auf das eigene Auto zu verzichten. Wir erlauben uns, deshalb verbindliche Garantien einzufordern, dass Bewohner auch künftig echte Wahlfreiheit in ihrer Mobilität behalten – sei es durch gesicherte Anwohnerparkplätze, flexible Kurzzeit-Halteoptionen oder attraktive Mobilitätspakete (z. B. eine vergünstigte Innenstadtzone des ÖPNV für Anwohner, die auf eine Parklizenz verzichten und ihr Auto außerhalb abstellen).

6. Auch in den großen Einkaufsstraßen wie der Maximilianstraße (Anlage Konzept, Fokusraum 2, Seite 119) sehen wir die in der Beschlussvorlage versprochenen **ausreichenden Haltemöglichkeiten nicht umgesetzt**. In der Konzept-Skizze sind für den ganzen Kernbereich der Straße von der Oper bis zum Kosttor nur vier vormalige Parkplätze als Lade- oder Haltebereiche vorgesehen, die sich dann alle Nutzer und Dienstleister teilen sollen — also fast keine Plätze.

Dabei ist die Maximilianstraße Münchens international bekannte Luxus- und Prachtstraße. Ihre Attraktivität lebt nicht zuletzt von der sichtbaren Präsenz hochwertiger Automobile. Exklusivität kann hier gezielt über Preis und Sichtbarkeit gesteuert werden, etwa durch hochpreisige und progressiv mit der Parkdauer steigende Parkgebühren. Eine zeitgemäße Lösung könnte die app-gesteuerte Vorabbezahlung mit hinterlegter Kreditkarte in einem bestimmten Zeitfenster sein – ähnlich wie im italienischen Modell der *Zona Traffico Limitato*.

Wichtig ist, die Stadt differenziert zu denken und zu planen: Alles hat seinen Platz. Luxus darf ebenso Raum haben wie das Kunstviertel oder das Werksgelände ganz eigene Besonderheiten aufweisen. Gefragt ist also eine differenzierte Vielfalt mit klaren Profilen.

7. Die Gewerbetreibenden und die Ärzte in der BI Altstadt als wichtige Frequenzbringer sind bestürzt, dass der Beschlusstext ihre Belange kaum mitdenkt (nur allgemein auf S. 12) und die **Konkurrenzsituation der Altstadt mit den bequemen und preiswert anzufahrenden Shoppingmalls** am Stadtrand ebenso wie das Ausmaß ihrer logistischen Herausforderungen verkennt. Weite Fußwege zum Parkhaus schrecken sehr viele, vor allem Patienten* und kaufkräftige ältere Besucher ab. Laufen und Radfahren ist hier keine Lösung, am Wenigsten im Winterhalbjahr. Anders als das Konzept mit dem Ausdruck „Vielzahl von Praxen“ suggeriert, sind ungefähr 2/3 der Altstadt-Praxen und Therapeuten (die einen riesigen Einzugsbereich versorgen) *nicht* in den Fußgängerzonen angesiedelt (Konzept Schaubild Abb. 5, Seite 18). Diese Praxen sind darauf angewiesen, dass sie auch weiterhin für Patienten mit PKW, Taxen, Uber und Krankentransportwagen sicher und leicht erreichbar bleiben, ohne komplizierte Ausnahmegenehmigungen für die Einfahrt.

Die 500 hiesigen Ärzte* bringen der Münchner Innenstadt **am Tag zwischen 25.000 und 43.000 Patienten plus Begleitpersonen**, die gern mit dem Arztbesuch Einkauf und Einkehr verbinden. Die Nachfrage-Hotspots von gebührenpflichtigen Stellplätzen im Kreuzviertel und anderen Hot-Spots (Beschlussentwurf Abbildung 3, S. 19) liegen nicht zufällig in der Nähe von Arztpraxen-Clustern (Konzept Abb. 5, S. 18). Chronisch Kranke, Herzpatienten oder Mütter mit kranken Kindern verfügen leider nicht über einen Behindertenausweis, der ihnen beispielsweise die kurzen Wege in die Praxis ermöglichen würde. Im gesamten Beschlussentwurf sowie Konzeptentwurf fehlt daher klar ein **spezielles Konzept für Arztpraxen-Besuche (BV-Empfehlung 20-26 / E 00195)**.

Im Handel gibt es schon jetzt kontinuierlich jährliche Umsatzeinbußen zwischen fünf und zehn Prozent in der Altstadt sowie rund zehn Prozent Handels-Leerstand, vor allem in Bereichen, wo wegen

angekündigter Fußgängerzonen die Mieten hoch-gegangen sind. Die Zins- und Kostenkrise und das Online-Shopping setzen den Handel so unter Druck, dass er dringend Hilfestellung braucht. Besonders die kleineren und mittleren Händler in unserer Bürgerinitiative rufen nach mehr Leichtigkeit des Zugangs, mehr Sichtbarkeit und Frequenz. Sie finden neue Sperrungen und Verbote kontraproduktiv. **Die philosophische Frage, ob Absperrung und Begrünung die richtige Hilfestellung sind, werden die Konsumenten und Patienten in den nächsten Jahren mit aller Konsequenz beantworten.** Für manche mögen das interessante Planspiele sein – für viele von uns sind es aber Existenzfragen.

8. Leichte Erreichbarkeit ist auch für den Kosten- und Standortfaktor Logistik entscheidend. In der Altstadt sind auf einem Prozent der Münchener Fläche (3,15 von 310 Quadratkilometern) über 1.000 Läden und über 400 Gastronomiebetriebe zu beliefern. Das ist bei der strassenbaulichen Gestaltung unbedingt zu beachten. Parkraum-, Logistik und Freiraumquartierskonzept müssen praktikabel aufeinander abgestimmt werden.

Aus der Praxis kommt dazu der Hinweis, dass sich die drei großen „L“ in den geplanten **Laden-Liefern-Leisten-Zonen** häufig gegenseitig ausschließen. Handwerker kommen in aller Früh und stehen bis zum späten Nachmittag dort. Sie blockieren also die Plätze für die Versorger von Handel und Gastronomie sowie die Paketdienste. Entzerrung durch Nacht-Lieferzeiten ist kostspielig und schwer umzusetzen. All das ist bei Anzahl und Größe solcher Ladezonen zu berücksichtigen (vgl. auch BA-Stellungnahme Ziffer F. 10). Taxen, Paketdienste und Müllabfuhr blockieren Fahrbahnen, selbst bei ausreichenden Ladezonen. Wenn es nur noch schmalste Fahrspuren zwischen verbreiterten Gehwegen und allerlei Umnutzungen gibt, dann geht in der Rush-Hour gar nichts mehr. Neben dieser mangelnden Attraktivität wird zugleich das konterkariert, was doch der Kern allen Bemühens war: der Schutz der Umwelt. Wenn der Verkehr nicht fließt, sondern nur stockt und steht, leidet nicht nur die Umwelt, sondern es entsteht auch ein massiver volkswirtschaftlicher Schaden.

Auch ist bei Nachtlieferungen die Nachtruhe der Anwohner zu schützen. In der Praxis mögen geräuscharme LKW bereits eingesetzt werden, jedoch ist die Ware für Supermärkte und Gastronomie oft auf laut scheppernden Plattformwagen zur Auslieferung gestapelt, um große Mengen umzuschlagen. Lieferungen sind daher gesondert nach Lautstärke, Mengen und Machbarkeit von Einschränkungen zu betrachten.

Zur Entzerrung der Bring-/Hol-Verkehre kann beispielsweise die Integration einer City-Logistik in das MVV-System integriert werden: Wer in der Altstadt einkauft, kann eine gebündelte Heimlieferung zubuchen; Abgabe der Ware an Micro-Hubs oder Shops-im-Shop, Zustellung per Lastenrad/Elektrotransporter. Die Abrechnung erfolgt kundenfreundlich über das MVV-Ticket (analog zu Leihfahrrad-Modellen), was ÖPNV-Nutzung fördert und Fahrten reduziert.

9. Nach Abbildung 6 des Beschlussentwurfs (S. 21) zeigt die Stichprobenzählung in der Altstadt, vor allem im Tal, dass knapp drei Viertel der erfassten Personen zu Fuß unterwegs sind. Hierbei ist eine Differenzierung nach der Qualität der Frequenzbringer vorzunehmen. Da die meisten Touristenbusse am Isartor oder Patentamt halten und all diese Touristengruppen durch das Tal oder die Marienstraße in die Altstadt geführt werden, kommt es zu einer sehr hohen Fußgängerfrequenz. Diese hat jedoch keine Aussagekraft für die angebliche Besucherdichte der eigentlich schwierigen Einzelhandelslage Tal.

Ein Fußgänger-/Besucherleitsystem kann helfen, Touristen-Hot-Spots zu entzerren (**BV-Empfehlung 20-26 / E 00833; BV-Empfehlung 20-26 / E 02741**)

Um wie im Tal alle Funktionalitäten im Einklang miteinander weiterzuentwickeln, setzen wir im Handlungsbaukasten zum fließenden Verkehr (Konzept S.29) lebensnah auf einen vierten Straßentyp „Shared Spaces“ bzw. Begegnungszone (**BV-Empfehlung 20-26 / E 00190**) und zumindest den altbewährten verkehrsberuhigten Bereich (Verkehrszeichen 325).

In touristisch stark frequentierten Straßen/Gassen sind für Fahrräder klare Regeln vorzusehen: Schrittgeschwindigkeit zu Spitzenzeiten bzw. temporäre Schiebestrecken, um Unfälle mit Fußgängern zu vermeiden.

10. Wegen der aufgezeigten inneren Widersprüche der Vorlage bitten wir die Stadt, ihre ernsthafte Konsensbereitschaft dadurch zu zeigen, dass der **faire Interessenausgleich mit den Betroffenen** nicht nur im Beschlusstext (Seite 34), sondern **ausdrücklich auch im Handlungsauftrag des Ratsbeschlusses** zur Umgestaltung der Altstadt (Ziffer 3 des Antragstextes) Erwähnung findet.

Wie begründet unsere Sorge ist, dass die Bürgerbeteiligung im weiteren Umbau der Altstadt ausbleibt, zeigt schon das Diagramm der weiteren Schritte (Konzept Seite 35): Darin fehlt sie völlig!

Eine Bürgerbeteiligung in einzelnen Straßenzügen ist im Übrigen zwar interessant, jedoch nicht immer sinnvoll. Schließlich ist die Altstadt in zusammenhängenden Clustern und Nachbarschaften verzahnt, die in Abhängigkeiten zueinanderstehen. Stichworte sind hier Durchlässigkeit, Verkehr und Mobi-Filter. Hier gilt es subsidiär zu denken und durch vor Ort Termine (der Verwaltung und Politik) gemeinsam mit den örtlichen Anliegern zu handeln. Zusätzlich müssen wir die Bürgerbeteiligung in Clustern quartiersweise anwenden (Beschlussentwurf S. 34).

Wir erwarten, dass die Bürgerbeteiligung mehr ist als eine Alibi-Bürgerinformation. Es ist daher von entscheidender Bedeutung, dass alle Betroffenen, die Bürger*, Anlieger* und Stakeholder, auf Augenhöhe beteiligt werden. Sie müssen wirksam mit entscheiden und ihr Alltagswissen einbringen können. Die Umsetzung in der Zeppelinstraße ist ein Beispiel für gescheiterte Bürgerbeteiligung: Zunächst wurden die drei von der Verwaltung ausgearbeiteten Varianten mit den Verantwortlichen des Radentscheids abgestimmt, um zu klären, welche Variante Radentscheid-konform sei. Anschließend wurde der Bürgerversammlung lediglich diese eine Variante (2b) als Umsetzungsvariante ohne Abstimmungsmöglichkeit vorgelegt. Diese hatten dann keine Möglichkeit mehr, ihre Bedürfnisse und Anliegen einzubringen. Die Bürgerinitiative hat aus der Vergangenheit gelernt und wird daher bei der Umsetzung der "Altstadt für Alle" genau darauf achten, wie „aufrichtig“ die Stadtverwaltung und Politik mit Bürgeranliegen umgeht.

Um in der Bürgerbeteiligung tatsächlich alle betroffenen Personengruppen zu erreichen, sollen die Bürger persönlich angeschrieben und informiert werden, mittels Einbeziehung der Daten aus dem Einwohnermeldeamt. (**BV-Empfehlung 20-26 / E 00211**—leider wurde der Geist dieses Antrags nicht verstanden—sowie **BV-Empfehlung 20-26 / E 00835**). Eine weitere (in der Weißenburger Straße effektive) Bekanntmachungsform sind Plakate an Straßenschildern in den betroffenen Bereichen. Die Bekanntmachungen müssen aber (wie dort) frühzeitig im Prozess erfolgen, wenn die Beteiligung keine reine Formsache sein soll.

11. Außerdem gehen wir weiter wie seit Gründung unserer Bürgerinitiative stets konstruktiv mit Vorschlägen aus der Praxis, auf das Mobilitätsreferat, die befassten Stadträte* und den Bezirksausschuss Altstadt-Lehel zu und bitten sie, in einem **Gespräch mit allen Stakeholdern vor der Beschlussfassung** konkret darzulegen, ob und wie die von uns gesehenen Diskrepanzen aufzulösen sind. Das wäre eine gute Grundlage für die versprochene weitere Bürgerbeteiligung. **So können Interpretationsspielräume geschlossen, Missverständnisse vermieden und die Annahmen und Schlussfolgerungen verstanden werden. Ziel ist es, auf dieser Grundlage die Beschlussvorlage weiter zu konkretisieren, um sicherzustellen, dass ihre Umsetzung eindeutig, nachvollziehbar und konsensfähig erfolgt.**
12. Als ersten Lösungsansatz schließen wir uns dem Hinweis des Baureferates in der Ratsvorlage (Beschlusstext Seite 48) an, dass angesichts der schwierigen Haushalts- und Personalsituation **nur Maßnahmen mit gesicherter Finanzierbarkeit** umgesetzt werden sollten. Die Anforderungen der Beschlussvorlage an „Aufenthalts- und Flanierqualität“ der Altstadt (z.B. Anlage Konzept, Fokusraum 3 Herzogspitalstraße, Seite 122) sind teilweise so überzogen und dramatisiert, als wäre die ganze

Altstadt voller Verkehrs-Gefahrenzonen. Diese Wahrnehmung teilen wir nicht. Vielmehr gilt jetzt schon:

„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 Stadtbild sehr dominant“ (Beschlusstext Seite 20).

Deshalb gehören flächendeckende Gehwegverbreiterung und einspurige Verengung der City-Zufahrten nach allem, was wir hören, auch nicht zu den drängendsten Anliegen der Münchnerinnen und Münchner. Wir plädieren daher einstimmig dafür, dass die „Handlungsbaukästen Gehwegverbreiterung und Halteverbote“ für Altstadt und Vorstädte soweit gemäßigt werden, dass alle in der Beschlussvorlage benannten Interessen zum Ausgleich gebracht werden können. Dazu würde es schon sehr beitragen, z.B. die **Möglichkeit von einseitig verbreiterten Gehwegen, verkehrsberuhigte Bereiche und viele weitere Kompromiss-Ideen** mit ins Programm aufzunehmen.

Mindestens ebenso wichtig wie „Flanierqualitäten“ sind der Allgemeinheit Themen wie Verschmutzung, Partylärm und Sicherheit in den Flanierzonen, Gentrifizierung und Verdrängung durch unerschwingliche Wohn-, Gewerbe- und Stellplatzmieten sowie öffentliche Einrichtungen unter massivem Spardruck. **(BV-Empfehlung 20-26 / E 02727; BV-Empfehlung 20-26 / E 01916; BV-Empfehlung 20-26 / E 01904, BV-Empfehlung 20-26 / E 01924; BV-Empfehlung 20-26 / E 02756; BV-Empfehlung 20-26 / E 02763; BV-Anfrage 20-26 / Q 00652)**

Auf alle als Link-Sammlung angehängten Bürgerversammlungsanträge wird als Bestandteil dieser Stellungnahme Bezug genommen, zumal ihre weitere Bearbeitung durchweg bis Ende 2025 aufgeschoben ist.

München, den 02.10.2025

Bürgerinitiative Altstadt/Tal
Tal 25, 80331 München

Verantwortlich:

Margarethe Stadlbauer	Ulf Stefan Brunner	Roman Roell	Dr. med. Barbara Arnold
Suzanne Bieber	Elke Fett	Wolfgang Sinzinger	Charlotte Böhmler

Relevante Beschlüsse für den Grundlagen-Beschluss „Altstadt für Alle“ aus der Bürgerversammlung 01 Altstadt-Lehel, der Bürgerinitiative Altstadt/Tal

(Alle positiv beschiedenen Anträge/Beschlüsse aus der Bürgerversammlung 01, zur Verbesserung der Lebensqualität der Altstädter*, sind Teil der Stellungnahme der Bürgerinitiative Altstadt/Tal.

2021

BV-Empfehlung 20-26 / E 00238 (In Bearbeitung)

Umwandlung des Altstadtbereichs um das Tal in eine "Zona Traffico Limitato" (ZTL)

<https://risi.muenchen.de/risi/antrag/detail/6729843>

Beschlossen am: 12.07.2021 Aktuelle Fristverl.: 30.06.2024 *Es liegen keine Ergebnisse vor!*

BV-Empfehlung 20-26 / E 00239 (In Bearbeitung)

Umwandlung von sämtlichen Parkplätzen im Altstadtbereich **(sollte eine ZTL nicht möglich sein)** in Parkplätze ausschließlich für Anwohner

<https://risi.muenchen.de/risi/antrag/detail/6729861>

Beschlossen am: 12.07.2021 Aktuelle Fristverl.: 31.03.2025 *Es liegen keine Ergebnisse vor!*

BV-Empfehlung 20-26 / E 00216 (Erledigt)

Park-Gutscheine für Familie und Freunde

<https://risi.muenchen.de/risi/antrag/detail/6727827>

Beschlossen am: 12.07.2021 Erledigt am: 26.03.2025

Beschluss Mobilitätsausschuss: <https://risi.muenchen.de/risi/dokument/v/8980502>

Kommentar: Unser Antrag und der Geist des Antrags wurde nicht behandelt -Kein Wort zu unserem Anliegen in der Beschlussvorlage!

BV-Empfehlung 20-26 / E 00190 (In Bearbeitung)

In der Innenstadt werden keine reinen Fußgängerzonen mehr eingerichtet. (Shared-Space-Bereiche / Keine Bevorzugung oder Diskriminierung einzelner Mobilitätsformen)

<https://risi.muenchen.de/risi/antrag/detail/6726774>

Beschlossen am: 12.07.2021 Aktuelle Fristverl.: 30.11.2025

BV-Empfehlung 20-26 / E 00195 (Erledigt)

Parkplätze für Arztbesuche / Parkplätze für Mütter mit Kindern als Goodwill-Maßnahme

<https://risi.muenchen.de/risi/antrag/detail/6726876>

Beschlossen am: 12.07.2021 Erledigt am: 20.07.2022

JETZT: <https://risi.muenchen.de/risi/dokument/v/7263027> Öffentliche Sitzung des Mobilitätsausschusses vom 20. Juli 2022

BV-Empfehlung 20-26 / E 00188 (Erledigt)

Umgestaltung Tal - Einleitung eines öffentlichen Beteiligungsverfahren mit Ideenwettbewerb

<https://risi.muenchen.de/risi/antrag/detail/6726748>

Beschlossen am: 12.07.2021 Erledigt am: 20.07.2022

Kommentar: Abgespeist im Mobilitätsausschuss, ohne auf den Antrag richtig einzugehen. Der Geist des Antrages ist nicht erfasst

BV-Empfehlung 20-26 / E 00211 (Erledigt)

Einladung zu Anwohner- und Bürgerversammlungen mittels Einbeziehung des Einwohnermeldeamts und persönlichen Anschreiben, um alle relevanten/betroffenen Personengruppen zu informieren und zu erreichen

<https://risi.muenchen.de/risi/antrag/detail/6727651>

Beschlossen am: 12.07.2021 Erledigt am: 16.03.2022

Kommentar: Wurde von Verwaltung falsch aufgenommen und unter einem Vorwand (Gebärdendolmetscher) als erledigt gekennzeichnet

Siehe Beschluss: <https://risi.muenchen.de/risi/dokument/v/7088544>

BV-Empfehlung 20-26 / E 00243 (Erledigt)

Erhalt und Ausbau von Ladestationen für Elektrofahrzeuge / Fehlende Ladeinfrastruktur für E-Ladesäulen; Ausbau neuer Ladesäulen, samt Schnell-Ladesäulen

<https://risi.muenchen.de/risi/antrag/detail/6730110>

Beschlossen am: 12.07.2021 Erledigt am: 20.07.2022

Beschluss: <https://risi.muenchen.de/risi/dokument/v/7263027>

Kein Wort zu unserem Anliegen im Beschluss

BV-Empfehlung 20-26 / E 00240 (In Bearbeitung)

Einrichtung eines Mobilitäts-HUBs im Tal und umliegenden Straßen

<https://risi.muenchen.de/risi/antrag/detail/6729895>

Beschlossen am: 12.07.2021 Aktuelle Fristverl.: 31.12.2025

Kommentar: exklusive Share-Car-Parkplätze im Tal/Sparkassenstraße und Ledererstraße-Stationsgebundenes-Carsharing

2022

BV-Empfehlung 20-26 / E 00841 (Erledigt)

Einführung eines kostenlosen Kleinbusses in der Fußgängerzone im Tal

<https://risi.muenchen.de/risi/antrag/detail/7341316>

Beschlossen am: 15.09.2022 Erledigt am: 21.02.2024

Beschluss: <https://risi.muenchen.de/risi/dokument/v/8279426>

Kommentar: Öffentliche Sitzung des Mobilitätsausschusses vom 21. Februar 2024 Beschlussseite zu TOP 2 (SV 20-26 / V 12227)

1. Das Mobilitätsreferat wird im Rahmen der Durchführung eines Testlaufes zur Feinerschließung der Altstadt beauftragt, den Zuschuss in Höhe von 200.000 € aus Mitteln der Nahmobilitätspauschale im Jahr 2024 an die SWM / MVG zu veranlassen.
 2. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt die notwendigen Zuwendungsbescheide für die SWM / MVG im Jahr 2024 zur rechtssicheren Finanzierung der benötigten Aufwände zu veranlassen.
-

BV-Empfehlung 20-26 / E 00838 (Erledigt)

Gerechte Nutzung des öffentlichen Raums / Abstellgebühr für Fahrräder und E-Scooter

Altstadtpickerl (z.B. 10€/Jahr) für Fahrräder

<https://risi.muenchen.de/risi/antrag/detail/7341456>

Beschlossen am: 15.09.2022 Erledigt am: 26.03.2025

BV-Empfehlung 20-26 / E 00848 (In Bearbeitung)

Zugang und Barrierefreiheit des Tals für Patienten, Behinderte und mobilitätseingeschränkte Personen sicherstellen

<https://risi.muenchen.de/risi/antrag/detail/7341141>

Beschlossen am: 15.09.2022 Aktuelle Fristverl.: 31.12.2025

BV-Empfehlung 20-26 / E 00830 (In Bearbeitung)

Zukunftsfähiges Konzept Tal-Viertel 2035 "München für alle" / Qualität vor Geschwindigkeit / Bedürfnisse aller (Tal-Viertel/Graggenau höchste Nutzungsdichte) miteinbeziehen

<https://risi.muenchen.de/risi/antrag/detail/7342887>

Beschlossen am: 15.09.2022 Aktuelle Fristverl.: 30.11.2025 *Es liegen keine Ergebnisse vor!*

BV-Empfehlung 20-26 / E 00852 (In Bearbeitung)

Schaffung von exklusiven Anwohnerparkplätzen in der Westenriederstraße und den angrenzenden Nebenstraßen des Tals

<https://risi.muenchen.de/risi/antrag/detail/7341202>

Beschlossen am: 15.09.2022 Aktuelle Fristverl.: 31.12.2025

BV-Empfehlung 20-26 / E 00835 (Erledigt)

Digitales Postfach für die Bürger*innen auf München-App

<https://risi.muenchen.de/risi/antrag/detail/7342784>

Beschlossen am: 15.09.2022 Erledigt am: 13.12.2022 (Zustimmung)

BV-Empfehlung 20-26 / E 00833 (Erledigt)

Intelligente Besucherlenkung

<https://risi.muenchen.de/risi/antrag/detail/7342839>

Beschlossen am: 15.09.2022 Erledigt am: 16.02.2023 (Zustimmung an IT-Referat)

BV-Empfehlung 20-26 / E 00832 (In Bearbeitung)

Ausweitung Befahrbarkeit Tal

<https://risi.muenchen.de/risi/antrag/detail/7342853>

Beschlossen am: 15.09.2022 Aktuelle Fristverl.: 31.12.2024 (nichts mehr geschehen)

BV-Empfehlung 20-26 / E 00822 (In Bearbeitung)

Fahrräder und Fahrradständer behindern den Zugang zur Straße im Tal /Fahrradparkhaus Thomas-Wimmer-Ring

<https://risi.muenchen.de/risi/antrag/detail/7341014>

Beschlossen am: 15.09.2022 Aktuelle Fristverl.: 30.11.2025 *Es liegen keine Ergebnisse vor!*

2023

BV-Empfehlung 20-26 / E 01237 (Sitzungsvorlage)

Münchner Mischung in der Innenstadt erhalten und neue Wohnungen schaffen

<https://risi.muenchen.de/risi/antrag/detail/7745219>

Beschlossen am: 03.05.2023 Aktuelle Fristverl.: 30.09.2025 (nichts mehr geschehen)

BV-Empfehlung 20-26 / E 01198 - (In Bearbeitung) *Es liegen keine Ergebnisse vor!*

Befahrbarkeit der Innenstadt für Patienten, Ärzte und Therapeuten

Beschlossen am 03.05.2023 Aktuelle Fristverl.: 31.12.2024 (nichts mehr geschehen)

<https://risi.muenchen.de/risi/antrag/detail/7742489>

Kommentar: In der gegenwärtigen Beschlussvorlage „Altstadt für Alle“ soll 3 Minuten vor jeder Arztpraxis gehalten werden können. Das ist zu wenig -Mindestens 10-15 Minuten ist in der Praxis machbar.

BV-Empfehlung 20-26 / E 01202 - (In Bearbeitung) *Es liegen keine Ergebnisse vor!*

Ausweisung von oberirdischen Stellplätzen für Anwohner*innen in der Altstadt

<https://risi.muenchen.de/risi/antrag/detail/7742327>

Beschlossen am: 03.05.2023 Aktuelle Fristverl.: 31.03.2025 (nichts mehr geschehen)

BV-Empfehlung 20-26 / E 01205 (In Bearbeitung)

Parkplatzmangel / Bau eines Parkhauses in der Innenstadt

<https://risi.muenchen.de/risi/antrag/detail/7742292>

Beschlossen am: 03.05.2023 Aktuelle Fristverl.: 30.09.2025 (nichts mehr geschehen)

BV-Empfehlung 20-26 / E 01195 (Sitzungsvorlage)

Bürgerbeteiligung Freiraumkonzept (Runder Tisch)

<https://risi.muenchen.de/risi/antrag/detail/7742514>

Beschlossen am: 03.05.2023 Aktuelle Fristverl.: 31.10.2026 *Es liegen keine Ergebnisse vor!*

BV-Empfehlung 20-26 / E 01199 (In Bearbeitung)

Verkehrskonzept Innenstadt/robuste Planung Verkehrskonzept, BEVOR Maßnahmen getroffen werden

<https://risi.muenchen.de/risi/antrag/detail/7742478>

Beschlossen am: 03.05.2023 Aktuelle Fristverl.: 30.11.2025

BV-Empfehlung 20-26 / E 01204 (Erledigt)

Masterplan Gehen - Inklusiv denken / Begegnungszone für KFZ und Fußgänger

<https://risi.muenchen.de/risi/antrag/detail/7742308>

Beschlossen am: 03.05.2023 Erledigt am: 20.02.2025

BV-Empfehlung 20-26 / E 01200 (In Bearbeitung)

Parkausgleich für Bewohner der Altstadt

<https://risi.muenchen.de/risi/antrag/detail/7742470>

Beschlossen am: 03.05.2023 Aktuelle Fristverl.: 30.11.2025

2024

BV-Empfehlung 20-26 / E 01897 (In Bearbeitung)

Schaffung einer ZTL (Zona traffico limitato) im Innenstadtbereich

<https://risi.muenchen.de/risi/antrag/detail/8376619>

Beschlossen am: 11.04.2024 Bearbeitungs-Frist: 11.07.2024 (nichts mehr geschehen)

BV-Empfehlung 20-26 / E 01904 (Sitzungsvorlage)

Im Vorfeld genaue Analyse des Verkehrsbedarfs

Gestaltung des innerstädtischen Straßenraums (öffentliche Gestaltungswettbewerbe; Schönheit der Altstadt muss bewahrt werden -Schaffung von gestalterisch durchdachtem Straßenbild;

<https://risi.muenchen.de/risi/antrag/detail/8376833>

Beschlossen am: 11.04.2024 Bearbeitungs-Frist: 11.07.2024 (Ablehnung im BA)

BV-Empfehlung 20-26 / E 01920 (Sitzungsvorlage)

Bürgergutachten für die Altstadt und angrenzende Viertel / (Innenstadt für alle)

<https://risi.muenchen.de/risi/antrag/detail/8381306>

Beschlossen am: 11.04.2024 Aktuelle Fristverl.: 31.12.2025 *Es liegen keine Ergebnisse vor!*

BV-Empfehlung 20-26 / E 01889 (Sitzungsvorlage)

Frühzeitige Einbindung und Bürgerbeteiligung bei der Planung der Frauenstraße (Altradlstadtring), sowie Untersuchung Weiterführung der Verkehrsströme und dessen Folgen durch den Eingriff für Anlieger

<https://risi.muenchen.de/risi/antrag/detail/8376795>

Beschlossen am: 11.04.2024 Bearbeitungs-Frist: 11.07.2024 (Ablehnung durch BA)

BV-Empfehlung 20-26 / E 01924 (Erledigt)

Bereits bestehende Fußgängerzonen begrünen

<https://risi.muenchen.de/risi/antrag/detail/8381155>

Beschlossen am: 11.04.2024 Erledigt am: 13.06.2024

Einstimmige Zustimmung: <https://risi.muenchen.de/risi/dokument/v/8539427>

BV-Empfehlung 20-26 / E 01898 (Erledigt)

Bezirksausschuss als Kontrollorgan zu den in der BV gestellten Anträgen

<https://risi.muenchen.de/risi/antrag/detail/8376714>

Beschlossen am: 11.04.2024 Erledigt am: 18.07.2024

Einstimmige Zustimmung BA 01: <https://risi.muenchen.de/risi/dokument/v/8581410>

Sitzungsvorlage 20-26 / V 13948 (Endgültiger Beschluss)

<https://risi.muenchen.de/risi/sitzungsvorlage/detail/8522508>

Freigabe: 05.07.2024 Abgeschlossen am: 26.07.2024

Kommentar: Es heißt im Beschlussentwurf, dass die Transparenz und der Bearbeitungsstand der eingebrachten Anträge bereits über das RIS einsehbar wären.

Der Geist des Antrags wurde im Kern jedoch nicht verstanden.

Bürger werden nicht informiert, wenn ihr Antrag im BA behandelt wird, oder warum bei ihrem Antrag nichts weitergeht, obwohl die Frist schon längst abgelaufen ist.

2025

BV-Empfehlung 20-26 / E 02769 (In Bearbeitung)

Durchlässiges Verkehrskonzept/ keine Zonentrennung für berechtigten Verkehr

<https://risi.muenchen.de/risi/antrag/detail/9100838>

Beschlossen am: 21.05.2025 Bearbeitungs-Frist: 21.08.2025 (nichts mehr geschehen)

BV-Empfehlung 20-26 / E 02756 (In Bearbeitung)

Installation Gepäck- Schließfächer im S-Bahn-Sperrgeschoss Marienplatz/Isartor

<https://risi.muenchen.de/risi/antrag/detail/9101473>

Beschlossen am: 21.05.2025 Bearbeitungs-Frist: 21.08.2025 (nichts mehr geschehen)

BV-Empfehlung 20-26 / E 02755 (Sitzungsvorlage)

Verpflichtende Gesprächsführung bei Annahme von Bürgeranträgen auf der Bürgerversammlung; um Interpretation der Bürgeranliegen was Bürger gemeint haben könnte von Seiten der Verwaltung auch richtig zu verstehen und gemeinsame Umsetzungsmöglichkeitsräume auszuloten.

Kommentar: Ungelöste und nicht verstandene Anliegen werden im nächsten Jahr wieder und mehrmals gestellt. Das frustriert die Bürger ungemein

<https://risi.muenchen.de/risi/antrag/detail/9101457>

Beschlossen am: 21.05.2025 Bearbeitungs-Frist: 21.08.2025

JETZT Sitzungsvorlage **Sitzungsvorlage 20-26 / V 17583 (Freigabe OB)** **Entwurf**

<https://risi.muenchen.de/risi/sitzungsvorlage/detail/antraege/9234307?15>

Kommentar: Verwaltung empfiehlt Ablehnung, da 5000 Bürgeranliegen nicht abtelefoniert werden könnten.

Die Bürgerinitiative Altstadt/Tal hat ca. 20 Anträge alleine im BA 01 gestellt, zum Thema Vermüllung der Altstadt. Wenn ein Anliegen nicht gelöst wird, wird es im nächsten Jahr öfter gesellt, oder die Bürger sind frustriert und kommen nicht mehr -im worst case wird AfD gewählt, weil sich sowieso nichts ändert, mit oder ohne Antrag, der Antrag womöglich nicht richtig verstanden wird und von der Verwaltung abgetan wird.

BV-Empfehlung 20-26 / E 02764 (Sitzungsvorlage)

Digitale Teilhabe an Bürgerversammlungen

<https://risi.muenchen.de/risi/antrag/detail/9101449>

Beschlossen am: 21.05.2025 Bearbeitungs-Frist: 21.08.2025

JETZT: **Sitzungsvorlage 20-26 / V 17896 (Freigabe OB)** **Entwurf**

<https://risi.muenchen.de/risi/sitzungsvorlage/detail/9272136>

(Zustimmung durch BA 01 am 25.09.2025)

BV-Empfehlung 20-26 / E 02736 (In Bearbeitung)

Digitale Einfahrtskontrolle zur Altstadt

<https://risi.muenchen.de/risi/antrag/detail/9101208>

Beschlossen am: 21.05.2025 Bearbeitungs-Frist: 21.08.2025 (nichts mehr geschehen)

BV-Empfehlung 20-26 / E 02738 (Sitzungsvorlage)

Echtzeit Dashboard Verkehr München / Smart City

<https://risi.muenchen.de/risi/antrag/detail/9101139>

Beschlossen am: 21.05.2025 Bearbeitungs-Frist: 21.08.2025 (Abgelehnt im BA, aufgrund von Geldmangel)

BV-Anfrage 20-26 / Q 00652 (In Bearbeitung)

Altstadt für alle - öffentliche Feinerschließung Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 12227 -Was wurde bei den Untersuchungen herausgefunden und welche neuen Erkenntnisse wurden gewonnen?

<https://risi.muenchen.de/risi/antrag/detail/9096671>

Beschlossen am: 21.05.2025 Bearbeitungs-Frist: 18.06.2025 (nichts mehr geschehen)

BV-Empfehlung 20-26 / E 02763 (Sitzungsvorlage)

Einbindung von Anwohnern und Gewerbetreibenden in die Freiraumgestaltung der Altstadt (Runder Tisch der Verwaltung) Gratis Know-How und Alltagswissen zu Nutzungskonflikten

<https://risi.muenchen.de/risi/antrag/detail/9101584>

Beschlossen am: 21.05.2025 Aktuelle Fristverl.: 31.12.2025

BV-Anfrage 20-26 / Q 00651 (In Bearbeitung)

Antragspaket: Anfragen an das Mobilitätsreferat – Was bezahlen Car-Sharing-Anbieter in der Altstadt für Autos, die im öffentlichen Raum abgestellt werden und unterwegs sind?

<https://risi.muenchen.de/risi/antrag/detail/9096663>

Beschlossen am: 21.05.2025 Bearbeitungs-Frist: 18.06.2025 (nichts mehr geschehen)

BV-Empfehlung 20-26 / E 02727 (In Bearbeitung)

Einführung einer „Keine-Müll-Zone“ in der gesamten Münchner Altstadt zur Förderung der städtischen Ziele der Müllvermeidung und Ressourcenschonung

<https://risi.muenchen.de/risi/antrag/detail/9100983>

Beschlossen am: 21.05.2025 Aktuelle Fristverl.: 31.10.2025

BV-Empfehlung 20-26 / E 02768 (Erledigt)

Einrichten von Unterflurcontainern mit Wertstoffinselcharakter für Glasmüll für Anwohner am Altstadtring Ecke Isartor / Tal / Frauenstraße

<https://risi.muenchen.de/risi/antrag/detail/9100973>

Beschlossen am: 21.05.2025 Erledigt am: 21.08.2025

Kommentar: Die Bürger haben guten Vorschläge gebracht, die machbar wären – durch starre Verwaltungsvorgaben kann in der Altstadt an dieser Stelle weder ein Unterflurcontainer noch ein Glasmüllcontainer entstehen. Weit zu laufen, wenn schwerer Glasmüll dabei ist, wurde im Lehel ein Standort gefunden, der keinen Mehrwert für Altstädter hat.

<https://hg-systems.ch/unterflurcontainer/> Hier sind Unterflurcontainer für Zigarettenstummel, Glaseinwurf für Wohngebiete und leicht zu Heben und Senken, sowie platzsparend

Mobilitätsreferat

Bezirk Mitte

MOR-GB2.113

Altstadt für alle | Würdigung der Stellungnahme der Bürgerinitiative Altstadt zur Stadtratsvorlage Nr. 20-26 / V 16852

Das Mobilitätsreferat bedankt sich für die wertvolle Arbeit, die die Mitglieder der Bürgerinitiative Altstadt (BI) im Rahmen des Prozesses „Altstadt für alle“ geleistet haben. Die Stellungnahme der BI vom 02.10.2025 ist am 08.10.2025 im Mobilitätsreferat eingegangen. Auf die angesprochenen Inhalte geht das Mobilitätsreferat wie folgt ein.

1. Kernelemente der Stadtratsvorlage

Zunächst möchte das Mobilitätsreferat darauf hinweisen, dass das dem Stadtrat unterbreitete Grundsatzkonzept für die *Altstadt für alle* im Vortrag des Referenten erläutert und im Antrag des Referenten abgebildet ist. Die Anlagen der Beschlussvorlage dienen lediglich der Nachvollziehbarkeit der Planungsgenese. Eine Beschlussfassung des Stadtrates bezieht sich auf das im Vortrag des Referenten zusammengefasste Konzept für die Altstadt für alle.

Das Parken im öffentlichen Straßenraum ist zukünftig nur noch jenen Personengruppen gestattet, die über eine Ausnahmegenehmigung verfügen. Ausnahmegenehmigungen gibt es zum Beispiel für folgende Personengruppen: Anwohner*innen der Altstadt, Menschen mit Behinderung, Handwerker*innen, etc. Vor allem für Besucher*innen der Altstadt schafft die durch die Gutachter*innen vorgeschlagene Regelung Klarheit beim Thema der Parkplatzsuche. Ziel dieser Konzeption ist es, durch eine klare Regelung zur zukünftigen Parkplatznutzung den Parksuchverkehr zu verringern beziehungsweise zu vermeiden und den Verkehr direkt in die dafür vorgesehenen Parkhäuser zu lenken.

Zusätzlich zur neuen Parkregelung wird die Unterteilung der Straßen in der Altstadt in drei (bzw. vier) Straßentypologien vor. Während die neuen Parkregelungen das Ziel verfolgen den Parksuchverkehr durch klare und verlässliche Regelung zu vermindern, trägt die Einführung der Straßentypologien dazu bei, den Verkehr geordnet und klar zu lenken. **Stadtstraßen** dienen zukünftig der direkten Erreichbarkeit von Parkhäusern und zeigen beispielsweise nicht-ortskundigen Besucher*innen, die mit dem eigenen Auto in die Altstadt fahren, den direkten Weg in das Parkhaus. Stadtstraßen erfüllen damit die Erschließungsfunktion der gesamten Altstadt für Besucher*innen. In Stadtstraßen darf unter Vorlage einer Ausnahmegenehmigung geparkt werden.

Altstadtstraßen sind im Vergleich zu den Stadtstraßen speziell auf die Bedürfnisse der Anwohnenden und des Wirtschaftsverkehrs ausgerichtet. Altstadtstraßen dienen hauptsächlich der Erschließung für Anwohnende und dem Wirtschaftsverkehr. Darüber hinaus gewährleisten Altstadtstraßen die Erschließung für Anlieger*innen. Personen mit einem bestimmten Anliegen sind berechtigt Altstadtstraßen zu befahren und dort kurz zu halten (Be- und Entladen, etc.). In Altstadtstraßen darf unter Vorlage einer Ausnahmegenehmigung geparkt werden.

Fußgängerzonen inklusive der aktuell gültigen Altstadt-Fußgängerbereiche-Satzung bleiben erhalten. Bereits heute gibt es für die Fußgängerzonen in der Altstadt unterschiedliche Regelungen je Straße, die beispielsweise die Befahrung des Lieferverkehrs innerhalb

bestimmter Zeitfenster ermöglicht bzw. die Einfahrt in Fußgängerzonen außerhalb der festgelegten Lieferzeiten untersagt. In Fußgängerzonen darf nicht geparkt werden.

Die vorgeschlagenen konzeptionellen Regeln zur Parkplatznutzung und zu den Straßentypologien sollen dazu beitragen, Klarheit und Verlässlichkeit für alle Verkehrsteilnehmenden zu schaffen. Durch eine übersichtliche Strukturierung der Verkehrsführung wird der Verkehr geordnet und zielgerichtet gelenkt, wodurch unter anderem der Parksuchverkehr signifikant vermindert oder sogar verhindert werden kann. Das Konzept hat alle bestehenden und potenziellen Verkehrsregelungen im Prozess abgewogen und in den Straßentypologien ihren Vorschlag einer „Altstadtzone“ in Anlehnung an die italienische „Zona Traffico Limitato“ aufgenommen. Der vorliegende Vorschlag zielt auf eine Vereinfachung des Beschilderungskonzepts und Reduzierung der Regulierungen ab, ohne die Ziele der „Altstadt für alle“ außer Acht zu lassen. Die Berücksichtigung zusätzlicher Straßentypologien, wie etwa den Verkehrsberuhigten Bereich („Shared Space“, Begegnungszone), wurde dabei ausführlich, auch innerhalb der Öffentlichkeitsbeteiligung, diskutiert und aus den genannten Gründen nicht berücksichtigt.

Neben der neuen Parkregelung und der Einführung der genannten Straßentypologien war die Einteilung der Altstadt in Kammern eine Idee, welche in einer frühen Phase der Konzepterstellung vorgestellt und diskutiert wurde. Hintergrund der Einführung von Kammern war es den Durchgangsverkehr zu unterbinden. Von dieser Idee wurde jedoch innerhalb des umfangreichen Planungs- und Partizipationsprozess wieder Abstand genommen. Im Zuge der detaillierten und konkreten Ausarbeitung der einzelnen Teilbereiche wird die Erschließung innerhalb dieser Bereiche eingehend geprüft, und ggf. an einzelnen Stellen die Durchfahrt für den motorisierten Verkehr unterbunden. Eine Zonentrennung bzw. Trennung der Kammern ist jedoch nicht vorgesehen.

2. Konkretisierung der Teilbereiche und nächste Schritte

Die fachliche Konzepterstellung für die Altstadt erfolgte auf Grundlage eines vielfältigen Methodenkatalogs, der durch die Ergebnisse des umfassenden Beteiligungsprozesses ergänzt wurde. Die daraus resultierenden in der Stadtratsvorlage dargelegte Grundsatzkonzept zur Altstadt für alle wird schrittweise für jeden Teilbereich der Altstadt geprüft. Diese Prüfung beinhaltet eine sorgfältige Abwägung der lokalen Belange, die als Grundlage für die nächsten Schritte dienen wird. Erst nach dieser gründlichen Abwägung und Prüfung können spezifische Maßnahmen, wie die Verortung von Ladezonen oder Bäumen, konkretisiert und zeitlich eingeordnet werden.

Für die kommenden Abstimmungen zur straßenscharfen Ausarbeitung des städtebaulichen Verkehrskonzepts für den Teilbereich 1 (siehe 2.4 der Sitzungsvorlage), wurde mit dem Vergabebeschluss zum Förderprojekt MoveRegioM im November 2024 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 14764) eine umfangreiche Beteiligung beschlossen. Diese baut auf der zurückliegenden Beteiligung, welche im Zuge der Erstellung des Gesamtkonzepts zur „Altstadt für alle“ seit Oktober 2023 durchgeführt wurde auf und stellt weiterhin eine intensive Beteiligung der Münchner Stadtgesellschaft sicher. Um die Konzeptumsetzung zur „Altstadt für alle“ durch intensive Beteiligungsmaßnahmen zu unterstützen, wird sowohl die interessierte Öffentlichkeit auf Stadtebene informiert als auch die relevanten Akteur*innen für die Altstadt Münchens (u. a. Einzelhandel, Gewerbe, medizinische Versorgung, Wirtschaft, etc.) und die direkten Anwohnenden in die Planungen und Konkretisierungen der Teilumsetzungen eingebunden. Die Bürgerinitiative Altstadt wird als wichtiger Akteur der Altstadt weiterhin eng eingebunden und kann ihre wertvollen lokalen Kenntnisse und Perspektiven in den Prozess einbringen. Auch für die weiteren Teilläume ist die Beteiligung fester Bestandteil des Erarbeitungsprozesses.

Erst nach der konkreten Festlegung der Maßnahmen pro Teilbereich können valide Aussagen zu den entstehenden Kosten ermittelt werden. Diese detaillierte Planung ist entscheidend, um eine realistische Einschätzung der finanziellen Aufwendungen zu ermöglichen und die Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen entsprechend zu budgetieren.

Alle Planungsschritte und Konkretisierungen der Teilbereiche werden dem Stadtrat zur Beschlussfassung vorgelegt. Dieser transparente Entscheidungsprozess ermöglicht eine umfassende Bewertung der verkehrlichen Maßnahmen hinsichtlich ihrer Wirksamkeit, städtischer Ziele und Kosten und berücksichtigt die Individualität jedes Teilbereichs. So werden alle relevanten Aspekte angemessen beachtet, um Entscheidungen im besten Interesse der Stadt und ihrer Bürger*innen zu treffen.

3. Aufteilung des öffentlichen (Straßen-)Raums

Ihr größter Kritikpunkt ist der Konzeptfokus auf Fußgänger*innen und die darauf ausgerichtete Infrastruktur durch „Anpassung der Bürgersteige an Nachfrage / Verbreiterung“ und „Durchgehende niveaugleiche Gehwege“. Sie zählen zu zahlreichen Maßnahmen der Handlungsbaukästen, die auf den Überlegungen und Ideen der Bürger*innen sowie Stakeholder und des externen Gutachterteams basieren. Wie im Gesamtkonzept beschrieben, sind im Handlungsbaukasten Maßnahmenvorschläge dargestellt, wie identifizierte Herausforderungen in der Altstadt angegangen werden können. In Zielbildern sind verortbare Inhalte aus dem Handlungsbaukasten im Plan dargestellt. Der Handlungsbaukasten wird zusätzlich durch kleine Grafiken visualisiert. Diese sind nicht ortsgebunden und keine konkreten Lösungsvorschläge. Zu den Maßnahmen des Handlungsbaukastens wurden Zielbilder definiert, die unterschiedliche Umsetzungshorizonte aufzeigen. Erst nach den weiteren erforderlichen Planungsprozessen zu den straßenscharfen städtebaulichen Verkehrskonzepten zu den Teilbereichen 1 bis 4, die mit einer umfangreichen Beteiligung einhergehen, werden die Maßnahmen für die kurz- und mittelfristige Umsetzung dem Stadtrat vorgelegt.

Allgemein sind Gehwegverbreiterungen ein wichtiges Element für eine inklusive und sichere Stadtgestaltung. Nach den geltenden Regelwerken, die u.a. Mindeststandards für Barrierefreiheit vorsehen, wird deutlich, dass die Gehwege aktuell an vielen Stellen zu schmal sind und daher nicht den gesetzlichen Anforderungen gerecht werden. Auch der Behindertenbeirat fordert die Gehwegverbreiterung zu Recht, da breitere Gehwege die Mobilität für Menschen mit Behinderungen und eingeschränkter Mobilität erheblich verbessern. Um die Barrierefreiheit zu gewährleisten, ist es vorgesehen, dass die Gehwege in einer dafür angemessenen Breite freigehalten werden und nicht beispielsweise durch Freischankflächen belegt werden. Die barrierefreie Ausgestaltung findet ebenfalls Anwendung bei der Gestaltung der niveaugleichen Gehwege.

Darüber hinaus ist das Zu-Fuß-Gehen mit Abstand die meistgenutzte Fortbewegungsart in der Altstadt, sodass eine angemessene Fußweginfrastruktur der tatsächlichen Nutzung innerhalb der Altstadt gerecht wird. Breitere Gehwege fördern nicht nur die Sicherheit und Qualität für Fußgänger*innen, sondern tragen auch zur allgemeinen Lebensqualität bei. Sie ermöglichen es allen Gruppen – sei es älteren Menschen mit Rollatoren oder Gehhilfen, Familien mit Kinderwagen oder Tourist*innen mit Gepäck – gleichermaßen, sich ohne Einschränkungen und Gefahren im öffentlichen Raum, zu bewegen.

In Anbetracht dieser Aspekte ist es unerlässlich, Gehwegverbreiterungen in die Planung und Gestaltung städtischer Räume einzubeziehen, um eine inklusive und lebenswerte Umgebung für alle zu schaffen. In der Regel erfolgen bauliche Maßnahmen bevorzugt in Bereichen, in denen ohnehin Baumaßnahmen durchgeführt werden und haben einen langfristigen Umsetzungshorizont.

Die Angaben zum ruhenden Verkehr wurden zum einen im Beschluss Parkraumkonzept „Innenstadt“ (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 01977, vom 16.12.2020) sowie in der jetzigen Sitzungsvorlage zu Altstadt für alle unter 2.2.3.2 und 2.3.2 und in der Konzeptanlage dargelegt. Das Konzept zur Altstadt für alle sieht weiterhin eine, gemessen an den ausgegebenen Ausnahmegenehmigungen, angemessene Anzahl an Straßenstellplätzen für Anwohner*innen vor. Neben diesen stehen den Anwohner*innen weiterhin die Parkplätze auf Privatgrund oder in öffentlichen Parkgaragen zur Verfügung.

Die Datengrundlage für temporäre und saisonale Nutzungen sind innerhalb der Altstadt dynamisch und werden für die Betrachtung der Teilbereiche 1 bis 4 herangezogen. Zielsetzung ist eine bedarfsoorientierte tageszeitliche, wochentagbezogene bzw. saisonale Flächensteuerung.

Zu Beginn des Prozesses Altstadt für alle, und zur Sicherstellung ausreichender Kapazitäten in den Parkhäusern, wurde die Aufnahmefähigkeit der Parkhäuser intensiv untersucht und in einer eigenen Beschlussvorlage dargelegt (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 01977). Ergänzt wurden diese Ergebnisse im Zuge der Beschlussserstellung durch eine Auswertung des Parkleitsystems für das Jahr 2024. Wie im Beschluss beschrieben (S. 18), wurden dabei nur Parkhäuser innerhalb des Altstadtrings berücksichtigt. Hierbei wurde die durchschnittliche Anzahl der freien Stellplätze, die im Parkleitsystem gemeldet sind, analysiert. Daher war keine Unterteilung in dauerhaft vermietet oder für Kurzzeitparken notwendig.

In Ihrer Stellungnahme sind Sie auf Alternativen zum Bewohnerparken eingegangen, die wir in den weiteren Planungen prüfen werden. Beispielsweise wurde eine ÖPNV-Vergünstigung für dauerhaft außerhalb der Altstadt parkende Bewohner*innen genannt. Erhebliches Potential besteht auch beispielsweise in der besseren Erschließung des vorhandenen privaten Stellplatzangebots durch Mehrfachnutzung, mit der die Effizienz der vorhandenen Kapazitäten gesteigert werden kann. Hierzu zählen innovative Lösungsansätze, auch für die Bewirtschaftung privater Stellplätze. Dieses Potential haben verschiedene private Anbieter erkannt, die mithilfe digitaler Lösungen Angebot und Nachfrage systematisch identifizieren, erschließen und zusammenführen möchten. In Anbetracht der genannten Herausforderungen und der vorhandenen Potenziale ist es von zentraler Bedeutung, einen integrativen Ansatz zu verfolgen, der sowohl die Schaffung geeigneter Parkmöglichkeiten als auch die effiziente Nutzung bestehender Ressourcen im Blick behält und Lösungen entwickelt, die sowohl finanziell tragbar als auch räumlich umsetzbar sind, um den unterschiedlichen Bedürfnissen der Anwohner*innen gerecht zu werden.

Die Kommunale Verkehrsüberwachung verfügt über einen gewissen Ermessensspielraum, u. a. bei Haltevorgängen. Der Beschluss wurde dahingehend ergänzt, dass nun der folgende Zusatz eingefügt wurde: "(...)" bzw. bis die Liefer- und Ladetätigkeit oder das Ein- und Aussteigen abgeschlossen ist."

Ihre Forderung nach bewachten und überdachten Fahrradabstellanlagen sind in den Zielen des Konzepts im ruhenden Verkehr enthalten.

4. Weitere Anmerkungen und Hinweise zum Konzept

Verknüpfung mit anderen Konzepten

Im Stadtratsbeschluss wird auf die Vielzahl von Konzepten und Gutachten für die Stadt München verwiesen und unter 2. dargestellt, die unterschiedlich weit fortgeschritten sind. Für den Prozess wurden alle relevanten vorliegenden Konzeptinhalte berücksichtigt. Darüber hinaus werden wir diese Aspekte auch weiterhin bei den anstehenden Konkretisierungen in unsere Überlegungen einbeziehen.

Digitalisierung

Die Digitalisierung spielt eine zentrale Rolle in unseren Zielen und Strategien zur Verbesserung des digitalen Parkraummanagements sowie digitaler und dynamischer Parkleitsysteme. Sie ermöglicht es uns, unter der Berücksichtigung der rechtlichen Grundlagen und Rahmenbedingungen, effizientere und benutzerfreundlichere Lösungen zu entwickeln, die den Bedürfnissen der Bürger*innen und Gewerbetreibenden gerecht werden. Derzeit sehen wir die Digitalisierung in mehreren Anwendungsfällen wie der digitalen Zufahrtsbeschränkung, die Sie als „White List“ bezeichnet haben, grundsätzlich als geeignetes Werkzeug. Aufgrund aktuell gültiger Regelungen und Rechte ist eine Umsetzung, wie dargestellt, aktuell nicht möglich. Das Mobilitätsreferat steht im Austausch mit unterschiedlichen Städten und Gemeinden, um von den jeweiligen Erfahrungen in Bezug auf die Digitalisierung der Verkehrsüberwachung sowie der Verkehrslenkung zu profitieren und verfolgt die (rechtlichen) Entwicklungen in diesen Bereichen aufmerksam.

Das Mobilitätsreferat hat ein Mobilitäts-Dashboard zum Teil der Teilstrategie Digitalisierung – Erste Stufe Grundsatzbeschluss Digitalisierung im Mobilitäts- und Verkehrssektor (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V11247 IT-Portfolioplanungsmaßnahme 22) gemacht. Aufgrund der aktuellen Haushaltsslage und personeller Engpässe kann die Maßnahme aktuell leider nicht weiter umgesetzt werden. Das Mobilitätsreferat bleibt aber weiter in der Thematik engagiert und prüft laufende Schritte für eine Umsetzung.

Logistik

Ihre Anmerkungen zur Logistik in der Altstadt werden in der Bearbeitung der jeweiligen Teilräume aufgegriffen, in denen die funktionierende Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs ausführlich behandelt wird. Innerhalb der Altstadt wurde die Situation für das „Laden, Liefern und Leisten“ in den letzten Jahren ausgeweitet und fortlaufend optimiert. In die Standortsuche waren die Wirtschaftsverbände sowie der Bezirksausschuss Altstadt-Lehel eng eingebunden. Auf Grund der eingeschränkten Flächenverfügbarkeiten werden – wenn möglich – Laden, Liefern und Leisten kombiniert und so dimensioniert (i.d.R 15 m Länge), dass Handwerkerparken und Parken von Lieferfahrzeugen sich nicht gegenseitig ausschließen. Um die Fehlparkungsquote zu reduzieren, werden zur Verbesserung der Kenntlichkeit aktuell zusätzliche Schriftzüge aufgebracht.

Im Herbst 2025 startet das Projekt „MetaCCaze“. Ziel des Projekts ist das Erproben eines intelligenten Systems zur Steuerung von Parkplatzkapazitäten im Bereich des Logistikverkehrs. Für die Fahrer*innen des Wirtschaftsverkehrs soll über eine App ersichtlich werden, welche Lieferzone frei bzw. belegt ist. Dieses Projekt ist ein wichtiger Schritt in Richtung einer digitalen Transformation, die uns helfen wird, die Herausforderungen des Parkens in der Altstadt besser zu verstehen und zu meistern. Unser Bestreben ist es, die Parkraumsituation so zu gestalten, dass sowohl die gewerblichen Anforderungen als auch die Notwendigkeit einer effektiven Überwachung in Einklang gebracht werden können. Dem Thema geräuscharme Logistik nimmt sich das Mobilitätsreferat im Rahmen des Güterverkehrskonzeptes an. Am 13.10.2025 startete dazu der Stakeholderprozess. Lärmverursachende Lieferungen sind in der Regel erst ab 8 Uhr möglich.

Thematisch bezogene Maßnahmen und Hinweise

Ihre weiteren Ausführungen zu Themen wie u. a. der Implementierung eines Fußgängerleitsystems, die öffentliche Feinerschließung, Entwicklungen umweltfreundlicher Mikromobilität bzw. Verdrängungseffekte in angrenzende Parklizenzzgebiete werden in den weiteren Prozessschritten berücksichtigt.

Ortsbezogene Maßnahmen und Hinweise

Die ortsbezogenen Erwähnungen zu unterschiedlichen Themenbereichen wie u. a. für die Räume Marstallplatz, Altstadtring, Tal, Maximilianstraße und Beschilderung Thomas-Wimmer-Ring, werden in die weiteren Planungs- und Prüfprozesse aufgenommen bzw. in den weiteren Prozessschritten der Teilbereiche berücksichtigt. Dem räumlichen Umgriff der Altstadt für alle liegt eine gesamtheitliche Betrachtung zu Grunde, die in allen Straßenzügen das Parken im öffentlichen Straßenraum zukünftig jenen Personengruppen gestattet, die über eine Ausnahmegenehmigung verfügen.

Zusammenfassend bedankt sich das Mobilitätsreferat für die Mitwirkung der Bürgerinitiative Altstadt. Einige Anregungen der BI können im Rahmen der Erarbeitung der Teilraumkonzepte konkret in den Planungsprozess integriert werden. Das Mobilitätsreferat wird die allgemeine Öffentlichkeit und interessierte Bürger*innen, und damit auch gerne die BI, in den Gesamtprozess Altstadt für alle fortlaufend einbinden. Ziel ist es, dadurch frühzeitig auf etwaige Zielkonflikte aufmerksam zu werden und gemeinsam eine tragfähige Lösung für die jeweiligen Teilbereiche zu entwickeln.

gez. Georg Dunkel
Berufsmäßiger Stadtrat
Mobilitätsreferent

Bezirksausschuss des 1. Stadtbezirkes
Altstadt-Lehel



Landeshauptstadt
München

Landeshauptstadt München, Direktorium,
BA-Geschäftsstelle Mitte, Marienplatz 8, 80331 München

per E-Mail

Mobilitätsreferat

mitzeichnung.mor@muenchen.de

Vorsitzende:
Andrea Stadler-Bachmaier

E-Mail:
a.stadler-bachmaier@muenchen.de
www.muenchen.de/ba1

Geschäftsstelle:
Marienplatz 8, 80331 München
Telefon: 089/233- 21311
Telefax: 089/233- 989-21370
E-Mail: bag-mitte.dir@muenchen.de

München, den 30.09.2025

Stadtratsvorlage Nr. 20-26 / V 16852 „Altstadt für alle – Grundsatzbeschluss und Maßnahmen“

Unser Zeichen: 2025.09 C 3.2.2

Stellungnahme des BA 1 Altstadt-Lehel

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bezirksausschuss 1 Altstadt-Lehel befasste sich in seiner Sitzung am 25.09.2025 mit der Stadtratsvorlage Nr. 20-26 / V 16852 „Altstadt für alle – Grundsatzbeschluss und Maßnahmen“. Der Bezirksausschuss Altstadt-Lehel bedankt sich für die Vorlage und die ausführliche Vorstellung durch das Mobilitätsreferat.

Die Stellungnahme des Bezirksausschuss Altstadt-Lehel wurde von allen Fraktionen erarbeitet und einstimmig in allen Punkten beschlossen.

Für Fragen bitten wir um Ihre Rückmeldung.

Vielen Dank.

Mit freundlichen Grüßen

Andrea Stadler-Bachmaier
Vorsitzende des BA 1 Altstadt-Lehel

Anlage: Stellungnahme des BA 1 Altstadt-Lehel

TOP C 3.2.2 Altstadt für alle – Konzept und Maßnahmen - Grundsatzbeschluss
 Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 16852

Stellungnahme des Bezirksausschusses Altstadt-Lehel

A. Einleitung

1. Der Bezirksausschuss Altstadt-Lehel bedankt sich für die Vorlage, die ausführliche Vorstellung im Vorfeld, sowie den vorangegangenen umfassenden Beteiligungs- und Mitwirkungsprozess zur „Altstadt für alle“ in 2023 und 2024.
2. Die im Rahmen dieses Beschlusses aufgezeigten Maßnahmen basieren auf den Überlegungen und Ideen der Bürger*innen sowie Stakeholder und des externen Gutachterteams im Rahmen des über ein Jahr andauernden Partizipativen Prozesses. Alle in der Sitzungsvorlage aufgeführten Maßnahmen sind gemeinsam erarbeitete Vorschläge, welche hinsichtlich ihrer Umsetzbarkeit im Anschluss geprüft wurden.
3. Vor 6 Jahren hat der BA1 mit einem fraktionsübergreifenden Positionspapier, welches Bestandteil der Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 14478 Grundsatzbeschluss „Autofreie Altstadt“ und „Altstadt-Radlring“ ist, erstmalig die Forderung erhoben, im Rahmen der „Autofreien Altstadt“ den Schritt zur Reformation der Blauen Zone anzugehen und alle öffentlichen oberirdischen Parkplätze ausschließlich für Anwohnende, sowie Laden, Liefern und Dienstleistungen umzuwidmen.
4. Im weiteren Verlauf haben wir uns klar zur Zukunft der Altstadt hinsichtlich Mobilität, Aufenthaltsqualität + Gestaltung des öffentlichen Raumes positioniert.
5. Der vorliegende Grundsatzbeschuß - Konzept und Maßnahmen für die „Altstadt für Alle“ ist nur einer von vier Bausteinen des Innenstadtkonzeptes „Perspektive München, Fortschreibung des Innenstadtkonzeptes als integriertes Handlungsraumkonzept Münchner Innenstadt“, welches eine klimaneutrale, gemeinwohlorientierte, innovative Innenstadt mit vielfältiger Nutzung, nachhaltiger Mobilität und hoher Lebensqualität anstrebt.
6. Die Beschlussvorlage „Altstadt für Alle“ ist wegweisend für die Neuordnung und Neugestaltung des öffentlichen (Park-)Raums, wie sich die Altstadt in den nächsten Jahren entwickeln kann und bereitet den Weg für die konkrete und stufenweise Umsetzung der erarbeiteten Maßnahmen.

B. Beschußvorlage Altstadt für Alle – Konzept und Maßnahmen – Grundsatzbeschuß

1. Der Bezirksausschuss Altstadt-Lehel stimmt den Ausführungen dieser Beschußvorlage Altstadt für Alle – Konzept und Maßnahmen – Grundsatzbeschuß unter Berücksichtigung der unten genannten Punkte grundsätzlich zu.
2. Dass dieser Schritt nun sukzessive umgesetzt wird, ist aus Sicht des BA's absolut richtig, jedoch zeitlich überfällig.
3. In diesem Zusammenhang muss zeitnah die Beschußvorlage zur Fortschreibung des Innenstadtkonzeptes in den Stadtrat eingebracht werden.

Im Einzelnen:

C. Punkt 1 des Antrages des Referenten:

1. Der Bezirksausschuss Altstadt- Lehel stimmt Punkt 1 der Vorlage zu.

D. Punkt 2 des Antrages des Referenten:

1. Der Bezirksausschuss Altstadt- Lehel stimmt Punkt 2 der Vorlage zu.

Wir begrüßen ausdrücklich den Beginn der teilräumlichen Betrachtung im Graggenauer Viertel und dem östlichen Angerviertel und sehen dessen Umsetzung als wegweisend für die Umsetzung Altstadt für Alle.

Im Umgriff Graggenauer Viertel und dem östlichen Angerviertel wurden durch den BA bereits die verschiedensten Anträge zum fließenden und ruhenden Verkehr, sowie zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität gestellt und tw. umgesetzt.

2.1 Im Antrag des Referenten müssen neben der Erarbeitung des teilräumlichen Verkehrskonzeptes und der geplanten vielfältige Beteiligungs- und Mitwirkungsphase ab Herbst 2025 auch die Neuordnung des öffentlichen Straßenraumes mit dem Ziel für mehr Aufenthaltsqualität (u.a. neue Sitz- und Aufenthaltsbereiche, Freiflächen und Begrünungselemente) und eine Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer*innen und Mobilitätsformen zu schaffen, in dem Antragspunkt klar formuliert sein. Schwerpunkt muss mehr grüne und blaue Infrastruktur (besseres Mikroklima, Beschattung und Kühlung im Sommer) sein, um langfristig eine lebenswerte Innenstadt zu schaffen.

2.2 Der BA 1 fordert das Mobilitätsreferat auf, im Rahmen der Betrachtung der einzelnen Viertel und tiefergehend der einzelnen Straßen, den Handlungsbaukasten der zur Verfügung stehenden Maßnahmen flexibel und praxisorientiert anzuwenden und ggf. über die in der Anlage benannten Werkzeuge hinaus gehende Instrumente (z.B. hinsichtlich Gehwegbreiten) zu entwickeln und einzusetzen.

Dementsprechend zeigt der dargestellte Handlungsbaukasten Maßnahmenvorschläge auf und legt keinen fixen Rahmen fest. Ebenso sind die exemplarischen Fokusräume (Kosttor, Maximilianstraße, Herzogspitalstraße und Umgriff Hildegardstraße) aus der Präsentation der Abschlussveranstaltung des Planungs- und Beteiligungsprozesses „Altstadt für alle“ vom 21.10.2024 nur als konzeptionelle Gestaltungsentwürfe zu betrachten und dienen lediglich als Leitfaden für die spätere detaillierte Planung und Umsetzung.

3. Im Punkt 2 des Antrags des Referenten ist hinsichtlich der Machbarkeitsuntersuchung für die Pflanzung von zusätzlichen Bäumen ein Zeitplan aufzunehmen. Die Machbarkeitsstudie (Standortprüfung und Kostenschätzung) soll bestenfalls zum Start des teilräumlichen städtebaulichen Verkehrskonzeptes, spätestens Anfang 2026 vorliegen.
4. Bei der Betrachtung der einzelnen Teilbereiche sind zwingend die Auswirkungen auf die angrenzenden Stadtviertel zu berücksichtigen und gezielt Maßnahmen zu erarbeiten und umzusetzen, die eine Verkehrsverlagerung in die angrenzenden Viertel unterbinden. Durch z.B. Modal- oder Einbahnstraßenregelungen könnte der Verkehr gezielt gelenkt und Schleichverkehr verhindert werden. Die Anzahl der Anwohner*innenstellplätze in den angrenzenden Parklizenengebieten müssen auf die maximal zulässige Anzahl nach StVO noch weiter erhöht werden.

E. Punkt 3 des Antrages des Referenten:

1. Der Bezirksausschuss Altstadt- Lehel stimmt Punkt 3 der Vorlage zu.

2. Im Antrag des Referenten muss Satz 1 von Punkt 3 um folgenden Wortlaut ergänzt werden: „und dabei SWM / MVG, Bezirksausschuss, Beiräte, Anwohner*innen, Verbände und ortsansässige Betriebe einzubinden“ Der Bezirksausschuss muss grundsätzlich in alle weiteren Planungsprozesse miteinbezogen werden. Insbesondere müssen alle Vorschläge im Zusammenhang mit Punkt 3 des Referentenantrages, mit einer vorherigen Anhörung des Bezirksausschusses Altstadt-Lehel einhergehen.

F. Folgende Punkte sind dem BA ein wichtiges Anliegen und sind in dieser und/oder den nachfolgenden Beschlussfassungen zu den 4 Teilbereichen, zuerst im Teilbereich Graggenauviertel / Östliches Angerviertel, zu berücksichtigen:

1. Die LHM wird aufgefordert, einen klaren Appell an den Freistaat zu richten, dass die Kommunen die Parkgebühren selbst regeln dürfen. Wenn die Kommune in die Lage gesetzt wird, die Parkgebühren selbst zu regeln, kann es (insbesondere in den angrenzenden Stadtvierteln) unattraktiv gemacht werden in der Innenstadt zu parken. Die Parkplatzflächen würden für Anwohnende verfügbar bleiben und Besucher*innen sollten in den vorhandenen, ausreichend dimensionierten Tiefgaragen parken.
2. Die teilräumliche Betrachtung des Graggenauviertels und die begleitenden Partizipations- und Kommunikationsmaßnahmen sind zwingend im Herbst 2025 bzw. im Anschluss an die Behandlung dieser Vorlage im Stadtrat zu beginnen, gegebenenfalls durch zusätzlichen personellen Ressourceneinsatz zu beschleunigen. Parallel ist die Machbarkeitsuntersuchung für die Pflanzung von zusätzlichen Bäumen durchzuführen.
3. Die vielfältigen Bedürfnisse aller Nutzer*innengruppen sind in der dicht besiedelten Altstadt zu berücksichtigen, ohne dabei die Erreichbarkeit einzuschränken.
4. Das Verkehrskonzept ist wie ausgeführt „straßenscharf“ zu erarbeiten. Wichtig ist, dass in der nachfolgenden geplanten Beteiligungs- und Mitwirkungsphase der Konzepte zu den Teilräumen mit den Anlieger*innen, interessierte Bürger*innen und der Öffentlichkeit jedes Viertel im Detail gemeinsam angesehen wird.
5. Anwohner*innenstellplätze können auch in Stadtstraßen angeordnet sein.
6. Das Altstadtmobil sollte forciert und umgesetzt werden. Der Einsatz von autonomen Trambahnen sollte ebenfalls forciert werden.
7. Anwohner*innenparkplätze in der Altstadt müssen auch in Zukunft bereitgestellt werden, solange diese benötigt werden.
8. Für die Planung von sonstigen Nutzungen wie Freischankflächen, Schanigärten, Baustellen und absoluten Halteverboten etc. ist das Gleichgewicht der Nutzung im öffentlichen Raum zu berücksichtigen.
9. Für den Umgriff der „Altstadt für Alle“ sind ähnlich den Grundsatzbeschlüssen für FSF in der Sendlinger Str. eigene Sondernutzungsrichtlinien unter Beteiligung des Bezirksausschusses mit dem Baureferat, PLAN, KVR + Feuerwehr etc. zu erarbeiten. Die Entscheidungsrechte müssen beim BA liegen.
10. Die bestehenden Ladezonen sind zu klein und sollten im Zuge der teilräumlichen Betrachtungen der jeweiligen Viertel überarbeitet werden.

11. Das System der Vergabe von Anwohner*innenparkausweisen ist zwingend mit strengerer Kriterien + Überprüfungen zu erarbeiten. Eine Berechtigung für Personen mit Zweitwohnsitz in München sollte wegfallen, da diese auf Besucher*innenparkplätze ausweichen könnten. Angaben zu einem privaten Stellplatz bei Antrag auf einen Parkausweis sind strenger zu überprüfen.
12. Hinsichtlich Carsharing sind dauerhaft kombiniertes CarSharing (Freefloating + stationsgebunden) vorzusehen.
13. Die Parkraumüberwachung muss jetzt und auch zukünftig konform mit dem Recht zur informationellen Selbstbestimmung sein.
14. Die Stellungnahme des BA1 ist im Grundsatzbeschluß + den weiteren Beschlüssen vollumfänglich zu berücksichtigen.

für den BA1
Andrea Stadler-Bachmaier
Vorsitzende des Bezirksausschusses Altstadt-Lehel
25.09.2025

Bezirksausschuss des 2. Stadtbezirks

Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt



Landeshauptstadt
München

Landeshauptstadt München, Direktorium,
BA-Geschäftsstelle Mitte, Marienplatz 8, 80331 München

I. Per Email:
gl2.mor@muenchen.de

mitzeichnung.mor@muenchen.de

Vorsitzender
Benoît Blaser
E-Mail: benoitblaser.ba2@gmail.com

Geschäftsstelle:
Marienplatz 8, 80331 München
Telefon: 089 233 - 21322
ba2@muenchen.de

München, den 22.09.2025

BA-Anhörung I Altstadt für alle I Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 16852 I Termin 22.08.2025 jetzt neu: 26.09.25, vertagt aus der Sitzung vom 12.08.25

Unser Zeichen: 25.09 B 3.3.1

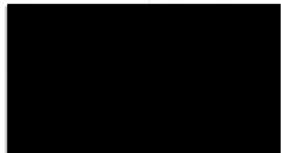
Guten Tag,

der Bezirksausschuss 2 Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt befasste sich in seiner Sitzung am 16.09.2025 mit o.g. Anliegen und gibt dazu folgende Stellungnahme ab:

- wir begrüßen das Konzept und wünschen uns eine schnelle und umfassende Umsetzung
- wir begrüßen die Einbeziehung des Freiraumquartierskonzepts.
- wir bedauern, dass das südliche Bahnhofsviertel erst als 4. Stufe in ferner Zukunft angegangen wird, wünschenswert wäre eine vorgezogene und kostengünstige, übergangsweise Verkehrsberuhigung einzelner Teile des Viertels (wo durch die Baustellensituation möglich).
- wir drängen auf eine zügige Planung des Altstadt-Radlring im Bereich Blumenstraße/Frauenstraße. Statt teuren und langsamen baulichen Umsetzungen bevorzugen wir eine schnelle und günstigere Lösung mit Markierungen und Schutzelementen. Parallel lassen sich die anliegenden Wohnviertel evtl. mit Anlieger-Lösungen vor Schleichverkehr schützen (auch Nachbarschaftsviertel Gärtnerplatz, Fahrradzone Glockenbach).
- die Nord-Süd-Durchfahrt für Radelnde durch die Altstadt soll weiter gewährleistet sein unter der Maßgabe allgemeiner Rücksichtnahme.
- wir bitten bei der Planung großzügige Flächen für das Abstellen von Rädern und Lastenrädern zu berücksichtigen, denn immer mehr Menschen werden für Ihre Einkäufe in der City auf das Rad umsteigen.
- etwaige weitere Parkhäuser im Bereich der Altstadt für alle und den angrenzenden Vierteln sollen weiterhin nicht geplant und unterstützt werden.
- es sollte verstärkt beim Freistaat darauf gedrungen werden, Parkgebühren von kommunaler Seite festlegen zu dürfen. Mit höheren Gebühren könnten dann angrenzende Viertel vor „Park-Tourismus“ geschützt werden.
- freiwerdende neue Räume sollen ausgewogen aufgeteilt werden für Entsiegelung und mehr grüne/blaue Infrastruktur, ausreichend Raum für den Fußverkehr und

ausgewählte Radrouten, nicht-kommerzielle Aufenthaltsräume, gastronomisch genutzte Flächen.

Mit freundlichen Grüßen



Benoît Blaser
Vorsitzender