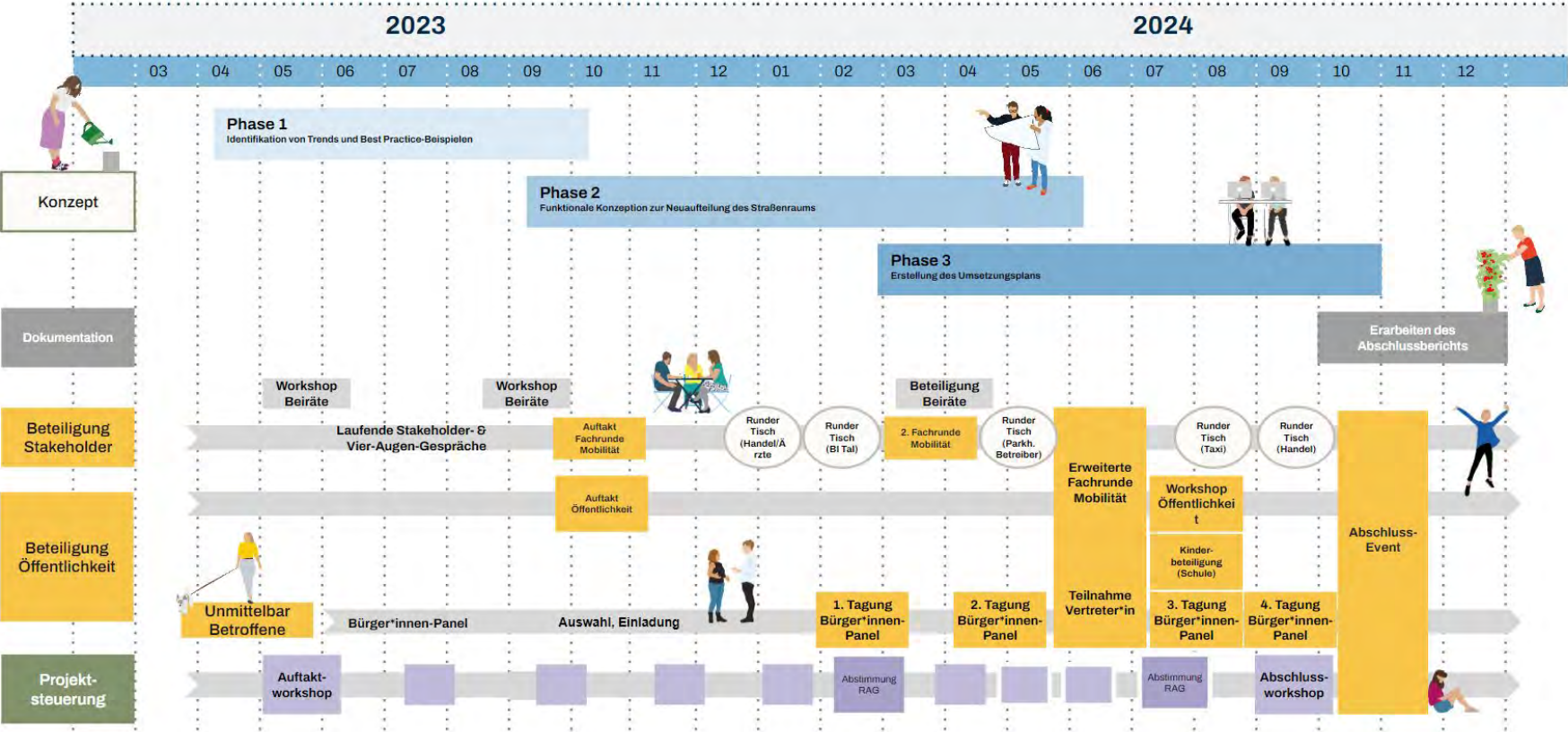


Prozess und Beteiligung



Tagesordnung

17:30 Begrüßung

17:45 Vorstellung Konzept

18:15 Stimmungsbild

18:30 Statements der Beteiligten

18:45 Möglichkeitsräume und Ausblick

19:00 Lockerer Ausklang, Gemeinsames Anstoßen

20:30 Veranstaltungsende

Altstadt für alle!

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

Abschlusspräsentation 21.Okt. 2024



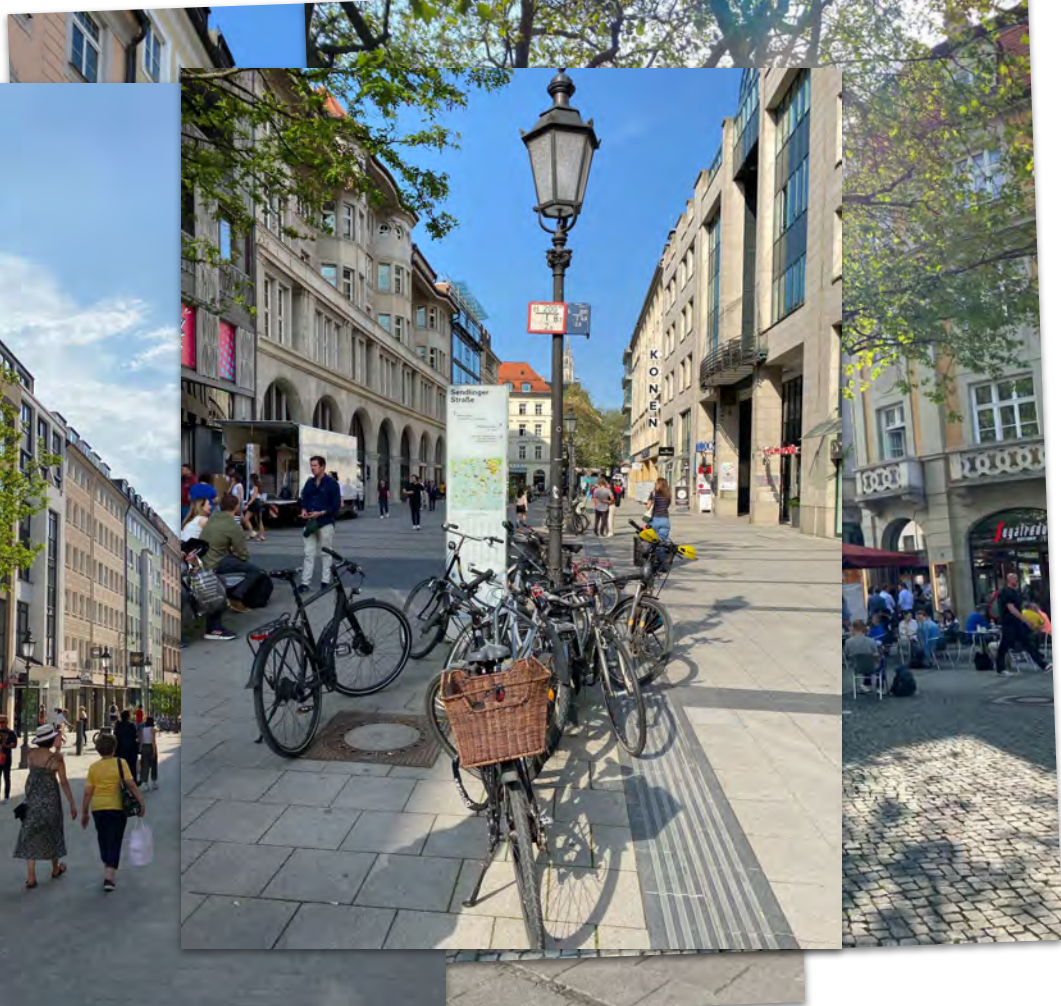
Gehl





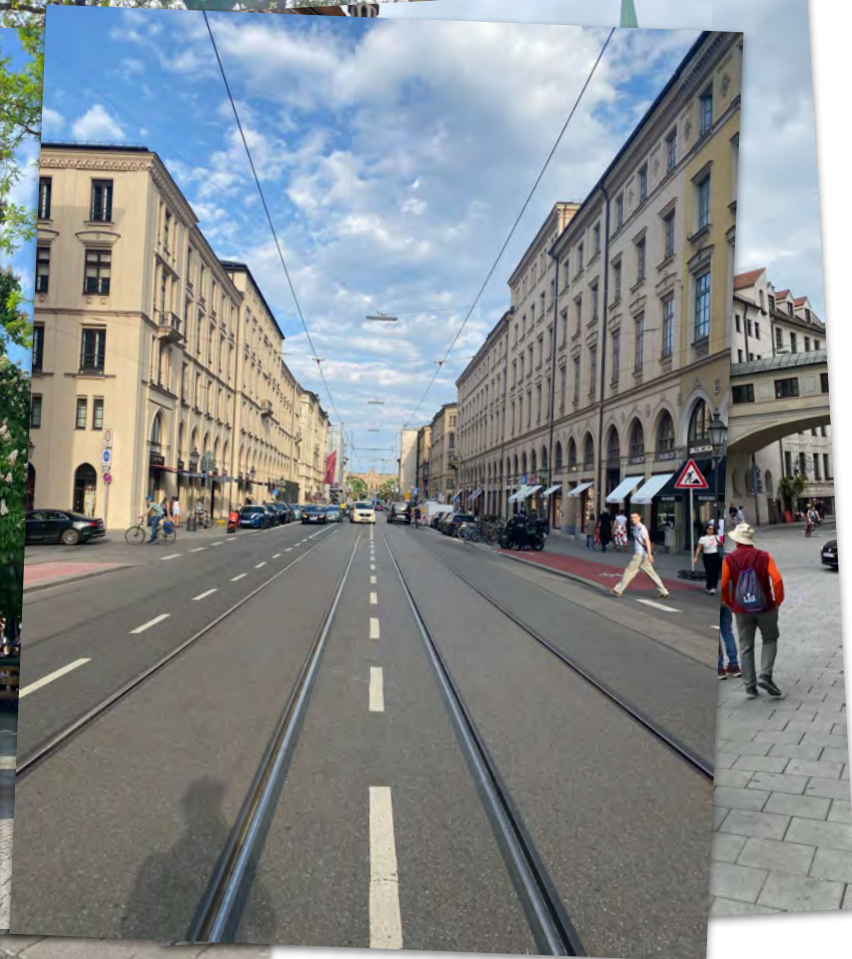


















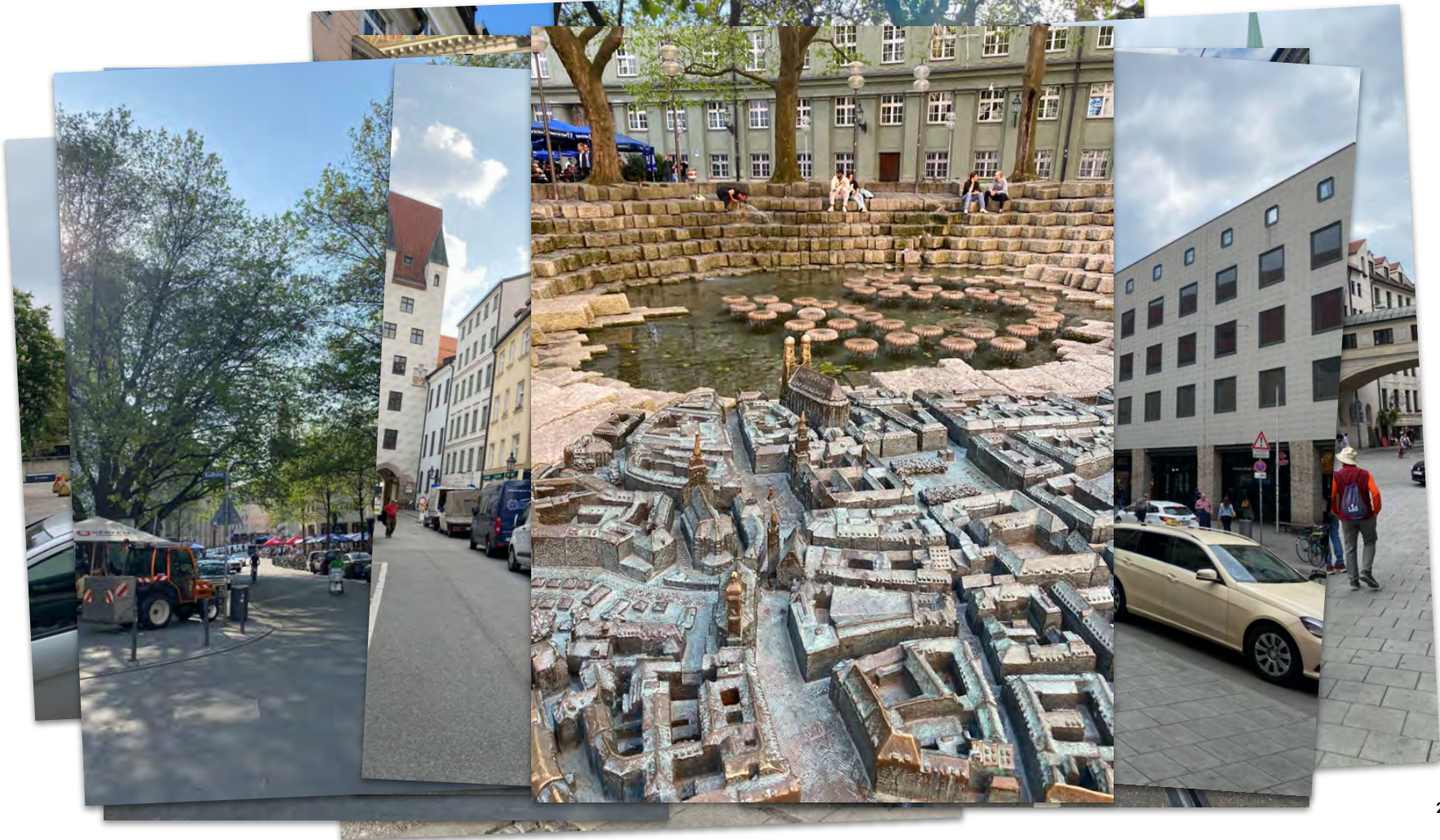














Die Altstadt als Ort des ständigen Wandels



Die Altstadt als Ort des ständigen Wandels



Marienplatz 1900

Marienplatz 1970er

Die Altstadt als Ort des ständigen Wandels



Unser Auftrag Altstadt für alle!

Schlüsselkomponenten dieses Konzepts:

- Ein Viertel für alle!
- Verbesserungen und Aufwertung des öffentlichen Raums
- Steigerung der grünen Infrastruktur und Klimaanpassung
- Verbesserung der Geh- und Radfahrbedingungen
- Logistik, Wirtschaftsverkehr 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



Wer sind "alle"?



Taxikunden



Patient*innen



Jugendliche



Ladenbesitzer*innen



Senior*innen



Lieferant*innen



Anwohner*innen



Kinder



Menschen mit Behinderungen



Besucher*innen



Beschäftigte



Menschen auf der Durchreise



Handwerker*innen





Wir schaffen Platz für alle, die in die Altstadt kommen!



Ziel für heute

- Kurze Einführung in den Handlungsbaukasten für das öffentliche Leben und den öffentlichen Raum
- Detaillierte Präsentation des Themenbereich: Mobilität für alle!
- Vorstellung von zwei exemplarischen Straßentypen



Stadtleben für alle!



Gehl

Altstadt als Zuhause



Altstadt als Konsum- und Versorgungsort



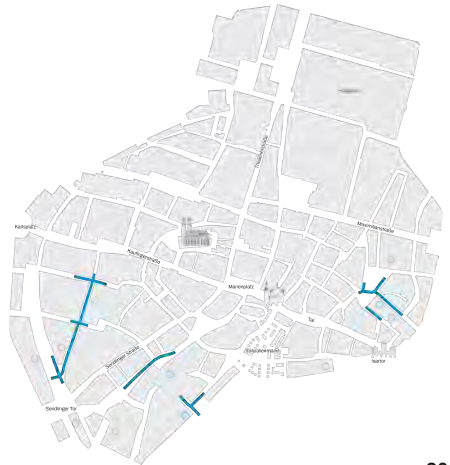
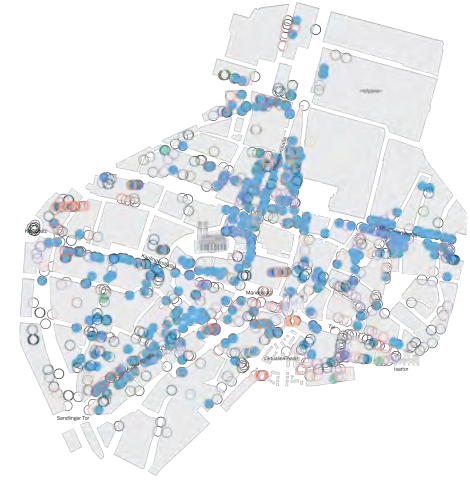
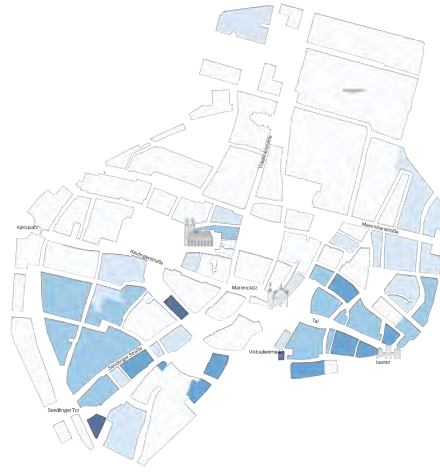
Altstadt als Dienstleistungsort



Altstadt als Arbeits- und Lernort

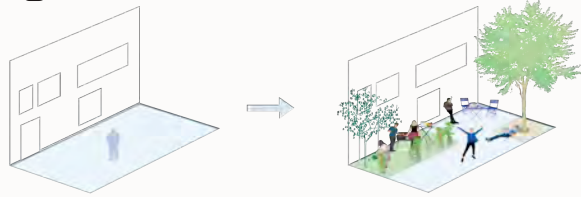


Altstadt als Touristenmagnet

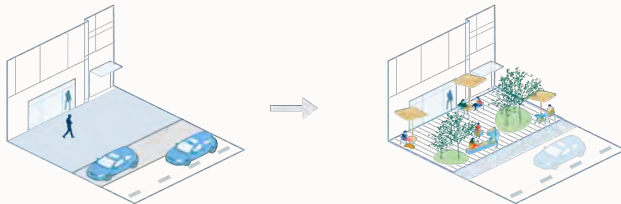


Altstadt als Zuhause, Konsum,- Versorgungs,- Arbeits- und Lernort: Handlungsbaukasten

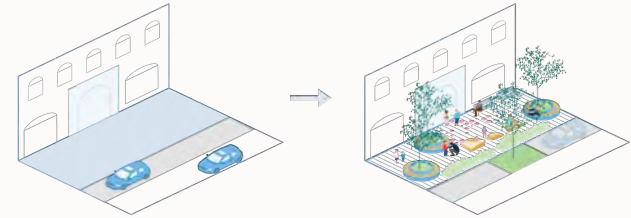
1 Straßen als erweitertes Wohnzimmer und halbprivater Grünraum und Vorgarten



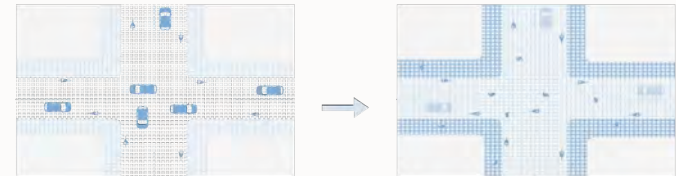
2 Straßen als Orte zum Verweilen, Flanieren, Einkaufen und inspirieren lassen



3 Straßen als erweiterter Schulhof



4 Straßen als Zeichen historischer und baukultureller Identität



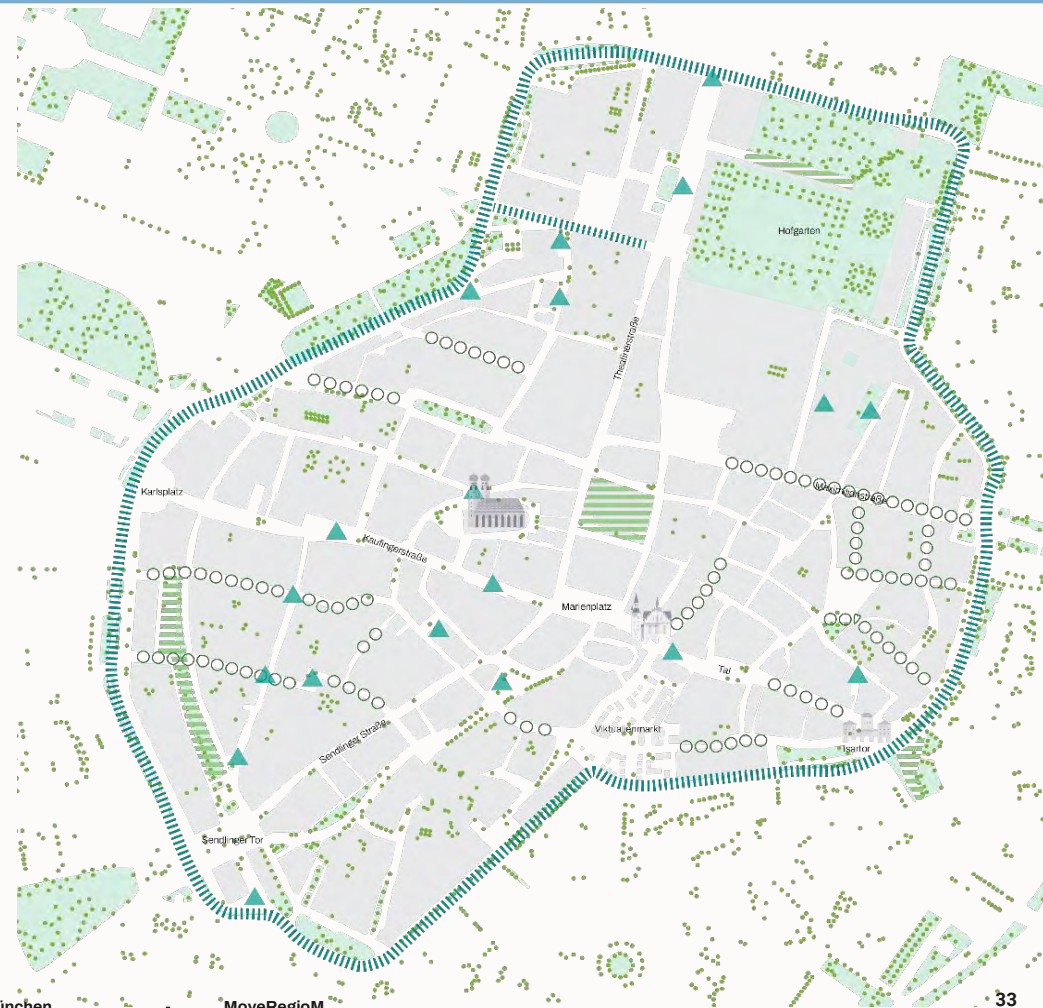
Öffentliche Räume für alle!



Gehi

Zielbild Grünräume und grüne Infrastruktur

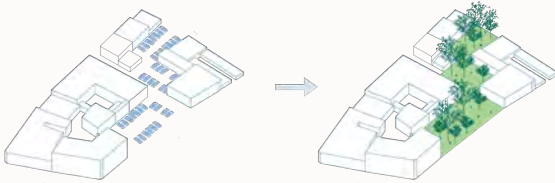
- ∞ Grüne Infrastruktur im Straßenraum
- ▨ Maßnahme Neugestaltung Grünfläche
- ▲ Maßnahme punktuelle grüne Infrastruktur
- Bestand Grünfläche
- Bestand Baum
- ▤ Altstadttring als Boulevard



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

Grünflächen und grüne Infrastruktur: Handlungsbaukasten

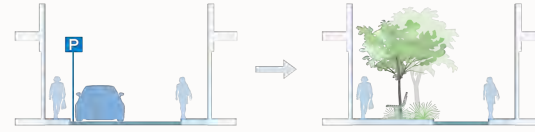
1 Neugestaltung von Grünflächen



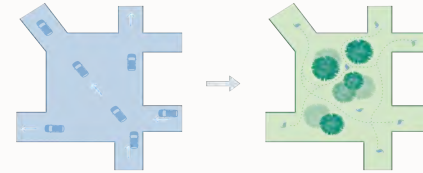
2 Erhalt, Pflege und ggf. Aufwertung von Grünflächen



3 Ausbau von Grüner Infrastruktur im Straßenraum



4 Entwicklung von punktueller grüner Infrastruktur



5 Ausbau des Altstadtrings als Boulevard



Best Practices



Before

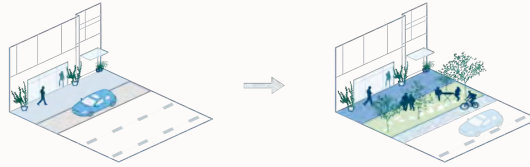


After

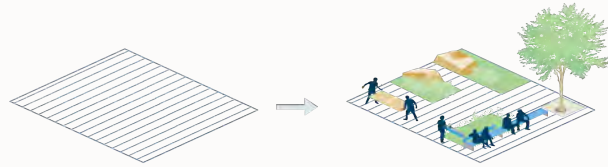
Wohnstraße in **Kopenhagen:**

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



Plätze und Boulevards: Best Practices

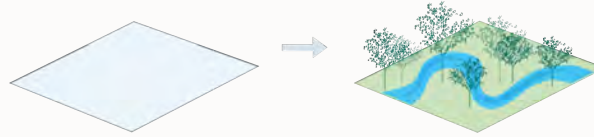
Mikroplatz in Kopenhagen:



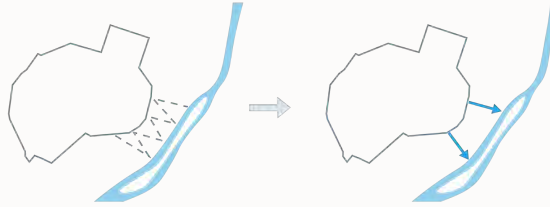
Wedekindplatz in München

Blaue Infrastruktur Handlungsbaukasten

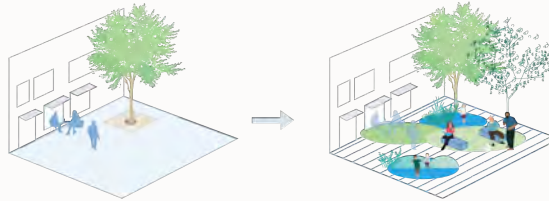
1 Öffnung Stadtbach oder
Wasserlauf



2 Bessere Verbindung der Altstadt
mit der Isar



3 Integration blauer Infrastruktur
und Verbesserung des
Regenwasserrückhalte-
Vermögens

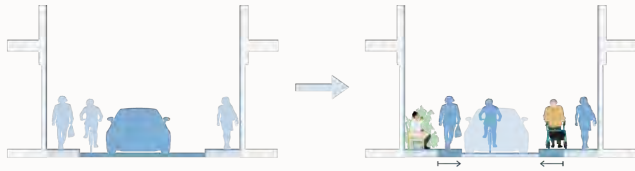


Mobilität für alle!

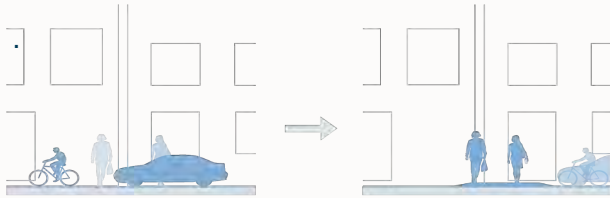


Altstadt zu Fuß: Handlungsbaukasten

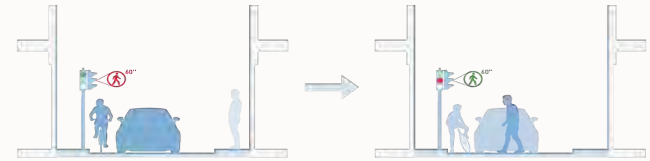
1 Anpassung der Bürgersteige an Nachfrage / Verbreiterung



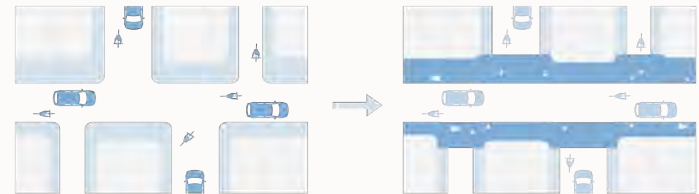
2 Schaffung zusätzlicher Querungen



3 Fußgängerfreundliche Lichtsignalanlagen







4 Durchgehende niveaugleiche Gehwege



Zielbild Fußverkehr



-  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 zu Fuß: Best Practices

Durchgehende niveaugleiche Gehwege in **Kopenhagen:**

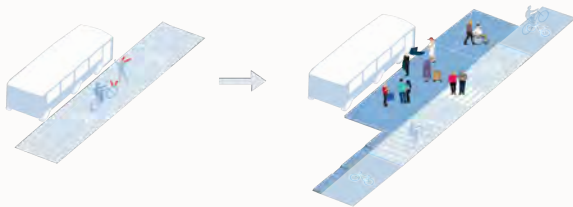


Altstadt mit dem ÖPNV: Handlungsbaukasten

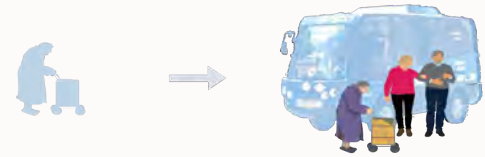
1 Aufwertung von Stationen und des Umfelds



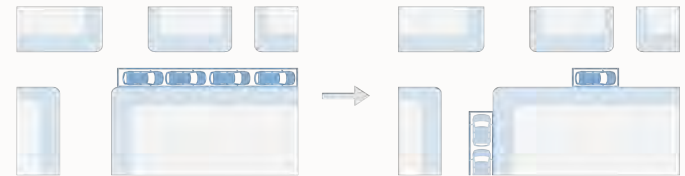
2 Reduktion der Konflikte zwischen Radverkehr und ÖPNV-Nutzer*innen



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









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



Zielbild ÖPNV



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

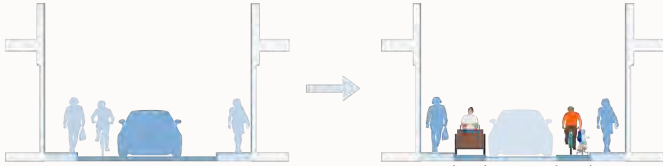


Altstadt mit dem Rad: Handlungsbaukasten

1

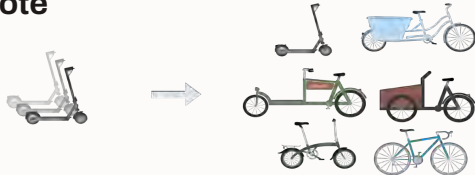
Bessere Bedingungen für den Radverkehr:

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



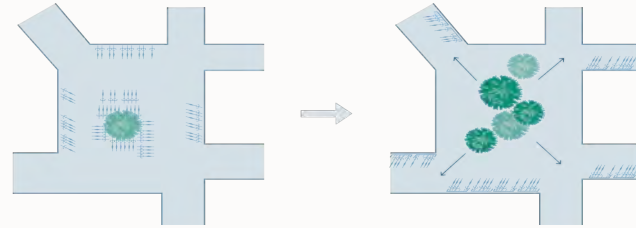
2

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



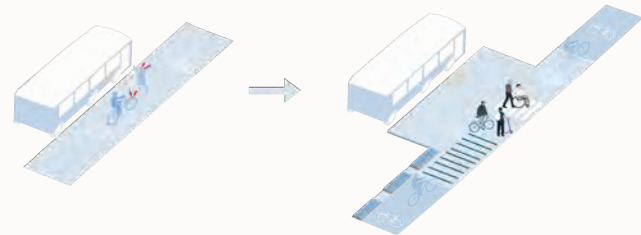
3

Bessere Abstellbedingungen für Fahrräder

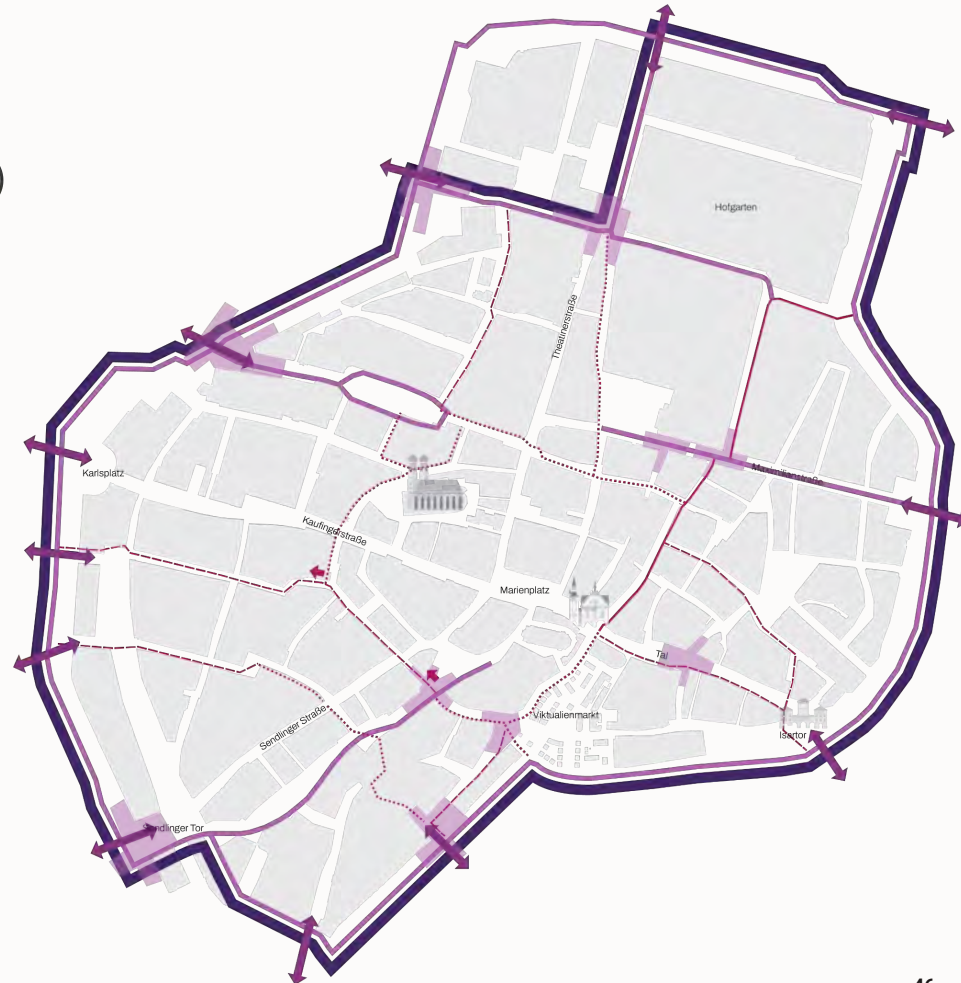


4

Verkehrsberuhigung von Radverkehr in Konfliktbereichen mit Fußverkehr und ÖPNV-Nutzenden



Zielbild Radverkehr



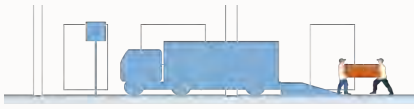
- Schaffung geschützter Radwege
- Verkehrsberuhigung / Fahrradstraßen
- Radroute im Mischverkehr (Hohe Verkehrsberuhigung)
- Radroute durch Fußgängerzone
- Öffnung von Einbahnstraße für Radverkehr
- Umgestaltung / Entschärfung Knotenpunkt
- Bessere Verbindung mit Umgebung
- Schnelle, hochwertige Verbindung

Logistik in der Altstadt: Handlungsbaukasten

1 Optimierung der Lieferzeiten



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



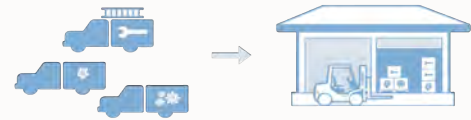
3 Last-Mile-Logistik und Konzepte für kleinere Fahrzeuge



4 Konzepte für Fahrradlogistik



5 Handwerkerhubs



6 Optimierung von Paketstationen



Zielbild Logistik



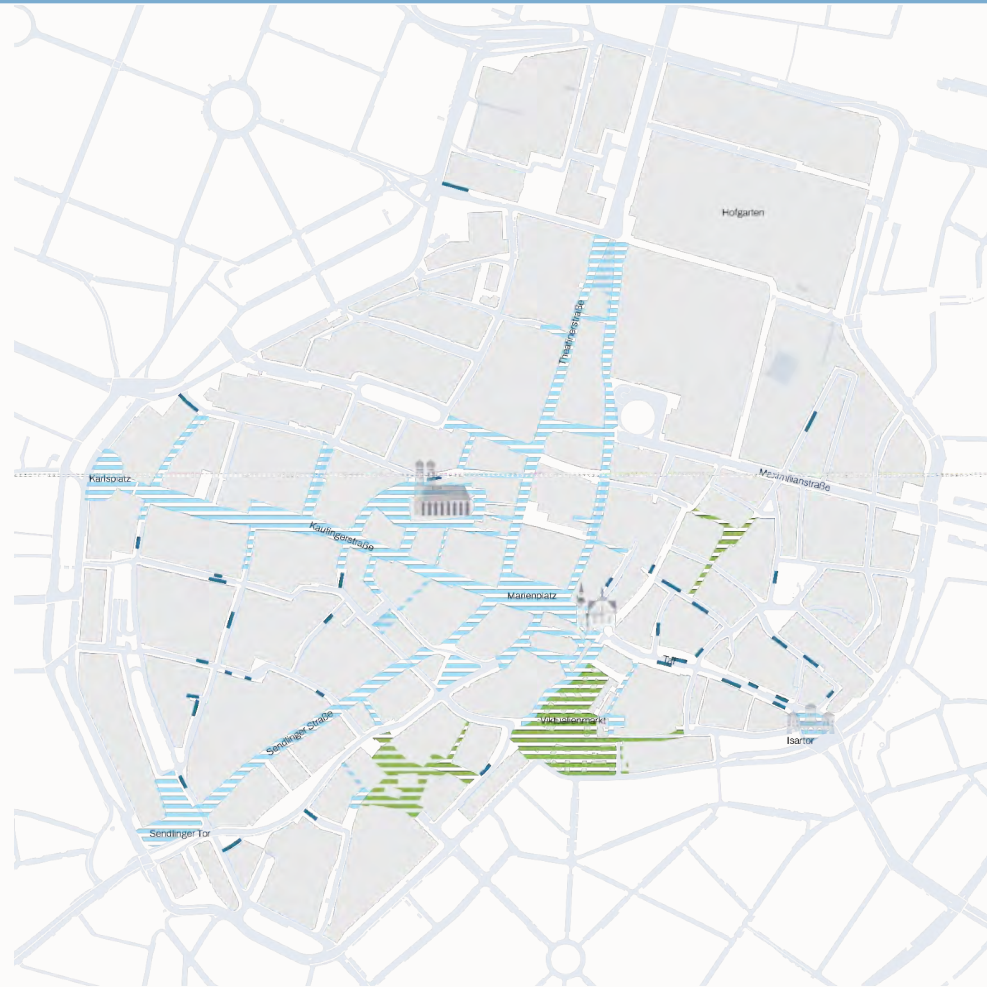
Lieferzeiten optimieren



Lieferzeiten zwischen 22:30 - 12:45



3L-Zone (Lieferrn, Laden, Leisten)
sichern und erweitern



Altstadt mit dem Auto



Reduktion der Straßentypen, Vereinfachung des Beschilderungskonzepts

A. Stadtstraße



B. Altstadtzone



Die exakte
Beschilderung wird
aktuell noch geprüft.

C. Fußgängerzone







Zusätzliche Variante
"Kommunaltrasse" mit
Ausnahme für Taxi
und Linienverkehr

Altstadt mit dem Auto

Aktueller Verkehrsplan



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

Zielbild: Verkehrsplan

Schleifensystem 2.0 - Stadtstraßen



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

 Stadtstraße

 Kommerzielle Parkgaragen



Zielbild: Verkehrsplan

Schleifensystem 2.0 - Stadtstraßen und Altstadtzone



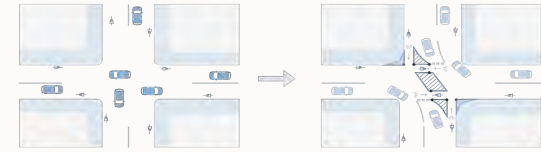
Die Erreichbarkeit für Anwohner:innen, Geschäftstreibende, Beschäftigte mit einer privaten Tiefgarage ist weiterhin gegeben

- 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



- Stadtstraße
- Altstadt-Zone
- Fußgängerzone + (Kommunaltrasse)
- Modaler Filter - keine PKW-Durchfahrt
- Durchfahrtsperre für motorisierten Verkehr

Wie Verkehr gelenkt werden könnte...



Verkehrsschild



Schwellen,
Bodenmarkierung,
Pflasterung ö.Ä



Kameraüberwachung,
Kennzeichenerkennung



Physische Barriere (Poller,
Schanke etc.)

..und neue Stadträume entstehen können



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

Überlagerung der Nutzungsansprüche

- Vielseitige und teilweise gegensätzliche Nutzungsansprüche und Raumbedarfe
- Alle Maßnahmen 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**

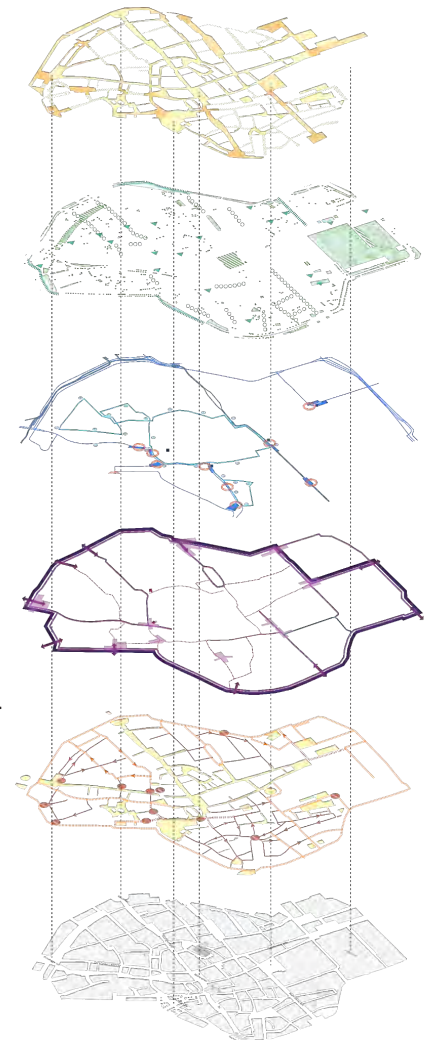
Priorisierung **Fußverkehr** und höhere **Aufenthaltsqualität...**

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

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

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

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



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 Einbahnstraße für Radverkehr
- Umgestaltung / Entschärfung Knotenpunkt
- Bessere Verbindung mit Umgebung



Zielbild Parken

Straßenparken



1.980

Parkplätze im Straßenraum

12% der Anwohner*innen
beantragen eine Anwohnerparkausweis

29% der geparkten Fahrzeuge im
Straßenraum sind von Besucher*innen

Kommerzielle Parkgaragen

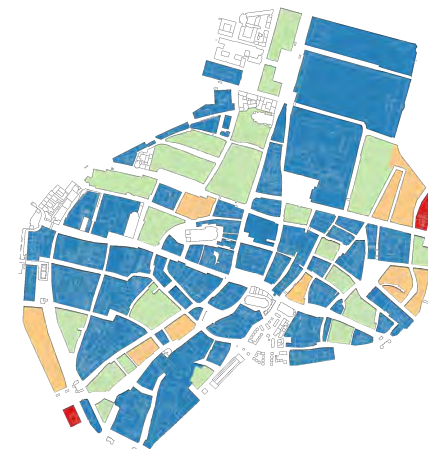


4.860

Parkplätze in kommerziellen Parkgaragen

51%
Durchschnittliche Auslastung

Private Parkgaragen



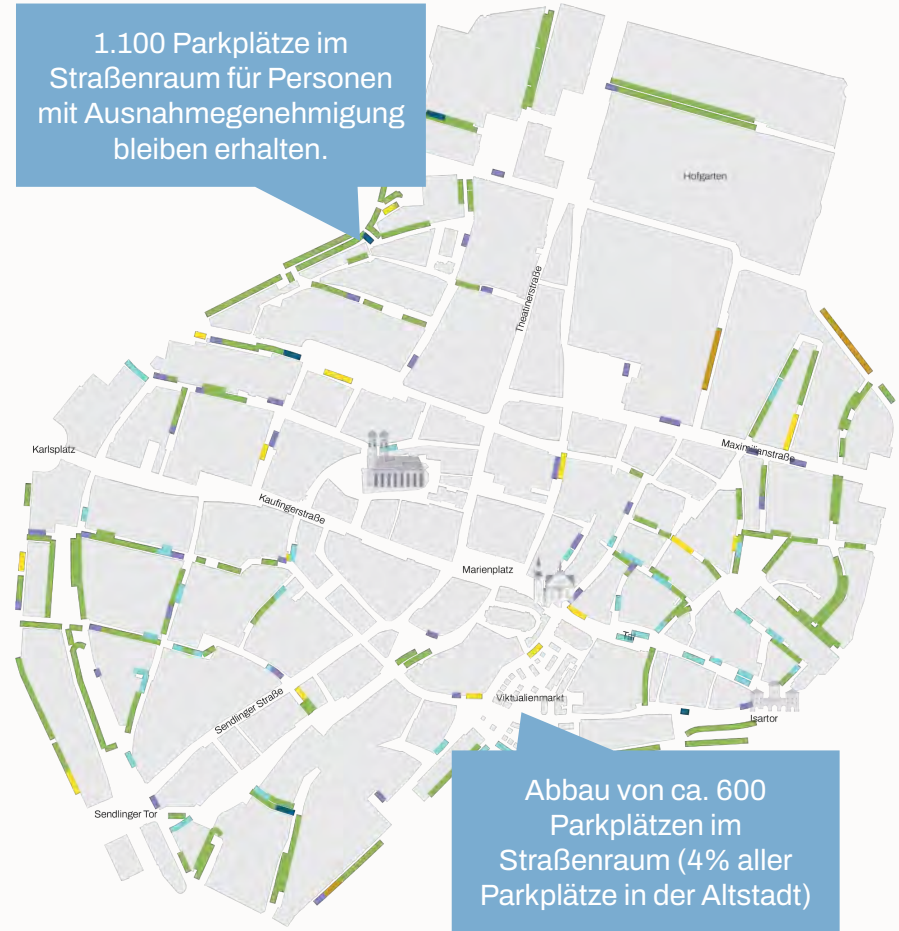
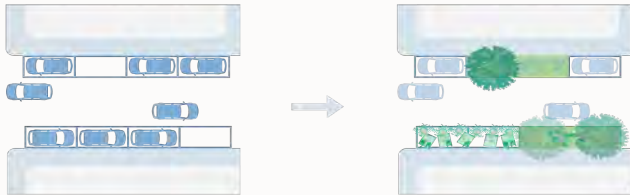
6.969

Private Stellplätze gibt es in der Altstadt

80% der privaten Stellplätze
werden durch Beschäftigte genutzt

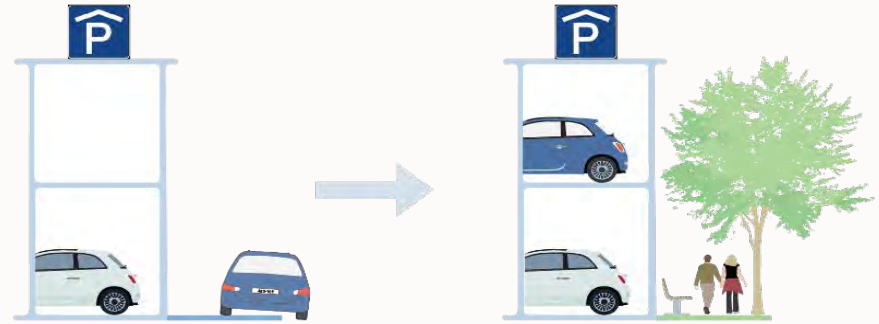
Parkraum im öffentlichen Raum reorganisieren und Flächen für andere Nutzungen generieren

- 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 sollen ca. 1.100 Parkplätzen im Straßenraum zur Verfügung stehen.
- Kurzes Halten zum Be- und Entladen (max. 3min) ist weiterhin erlaubt und durch das eingeschränkte Halteverbot in der Altstadt geregelt.

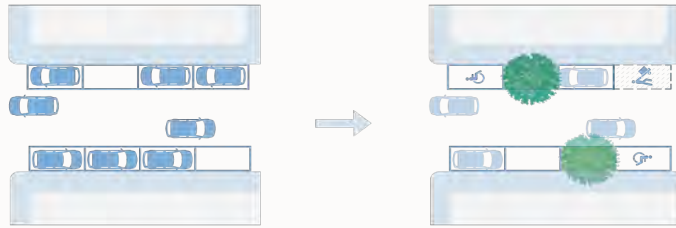


Schaffung von Parkalternativen für Anwohner*innen und Besucher*innen

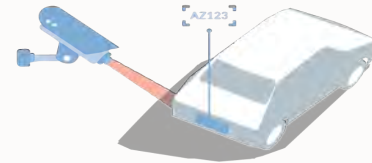
- Die Erreichbarkeit der (öffentlichen) und privaten Parkgaragen muss gewährleistet sein.
- Besucher*innen müssen diese auf kürzesten und einfachsten Wege erreichen und verlassen können.
- Die Kapazitäten in (öffentlichen) und privaten Parkhäusern müssen effizienter genutzt werden.
- Für Anwohnende und Besucher*innen sollte es einheitliche Regelungen und Preisgestaltung für die Nutzung von Parkgaragen geben.
- Ein modernisiertes, dynamisches Parkleitsystem, das auch eine Reservierung von Stellplätzen ermöglicht, ist hierfür erforderlich.
- Die Nutzung von privaten Tiefgaragen sollte durch betriebliches Mobilitätsmanagement optimiert werden



Mehr Ladezonen,
Behindertenparkplätze und
Carsharing-Parkplätze
(stationsgebunden)



Digitales Parkraum- Management
und Optimierung von
Ausnahmegenehmigung



Parken in der Altstadt: Neuer Standard

Parken in der Altstadt Antwerpen:



Ab dem 1. August können nur noch Anwohner und Inhaber von Parkausweisen in der historischen Innenstadt parken.

Ab dem 1. August 2024 wird in der historischen Innenstadt von Parkieren eingeschränkt, um die historische Altstadt zu schützen und den Fußgängern mehr Platz zu geben. Nur Anwohner und Inhaber von Parkausweisen dürfen in der historischen Innenstadt parken. Die Beschränkung gilt für Bereiche, die als 'Zentrum' oder 'City' gekennzeichnet sind. Die Beschränkung gilt ab dem 1. August 2024. Anwohner und Inhaber von Parkausweisen können weiterhin parken. Bitte beachten Sie die Verkehrsregeln und die Anweisungen der Polizei.

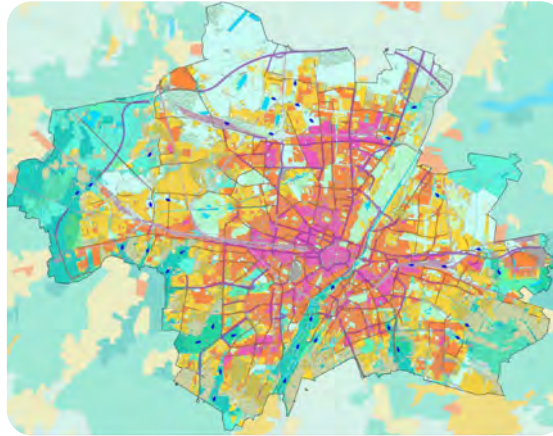
Parken und Zona da Traffico Limitado Bologna:



Parkleitsystem München:

Ist der Plan zukunftstauglich?

- Das Konzept schafft Raum für Begrünung und Klimaanpassungsmaßnahmen zur Verbesserung des Mikroklimas im öffentlichen Raum bei steigenden Temperaturen.
- Das Konzept fördert den barrierefreie Ausbau und bedarfsgerechte Mobilitätsangebote für ältere Generationen.
- Die Sicherung des Einzelhandels bedarf einer Aufwertung des öffentlichen Raums und Sicherung der Geschäftstätigkeit durch erlebnisorientiertes Handelsmodell.
- Das Konzept ist robust für autonome Fahrzeuge oder smarte Zufahrtskontrollen und Sensorik. Anpassungsfähig für eine Zunahme von Drop-Off-Zonen (Curb-Management)





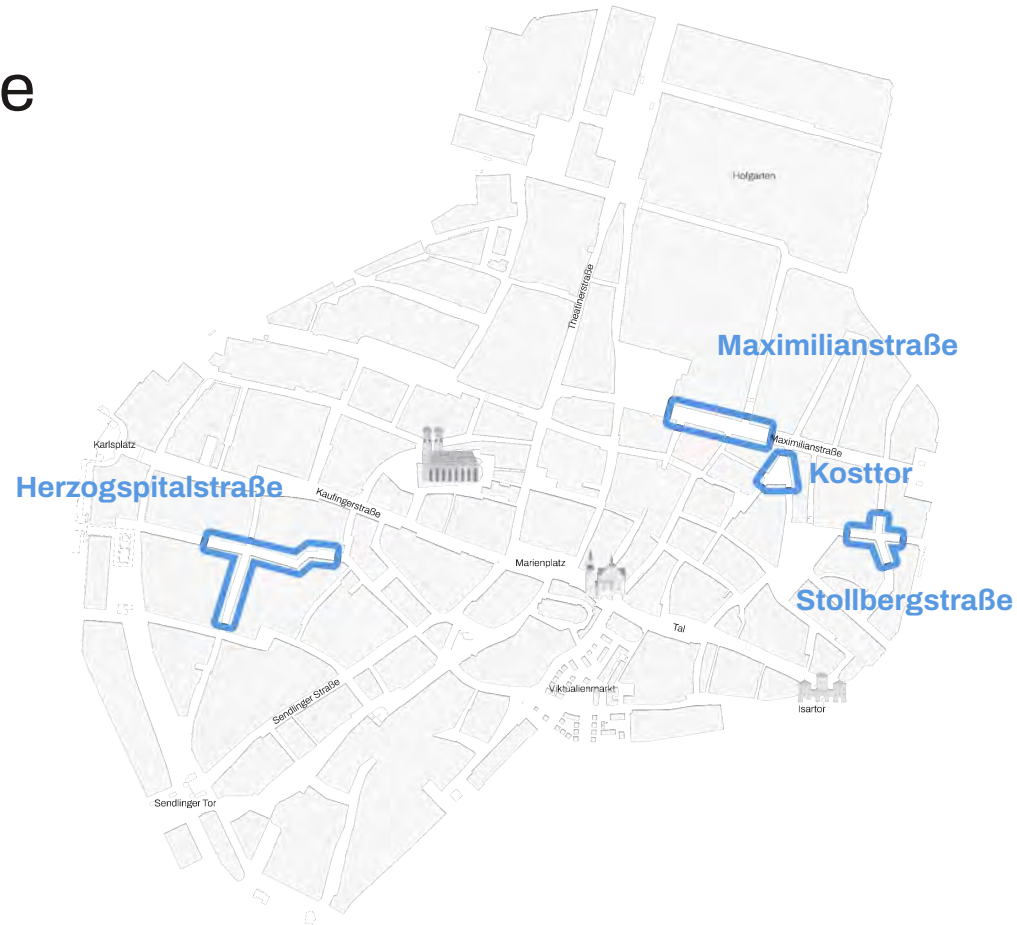
Wie könnte das aussehen?



Beispiele für unterschiedliche Straßentypen

Folgende Raum- und Straßentypen werden anhand der Fokusräume bearbeitet:

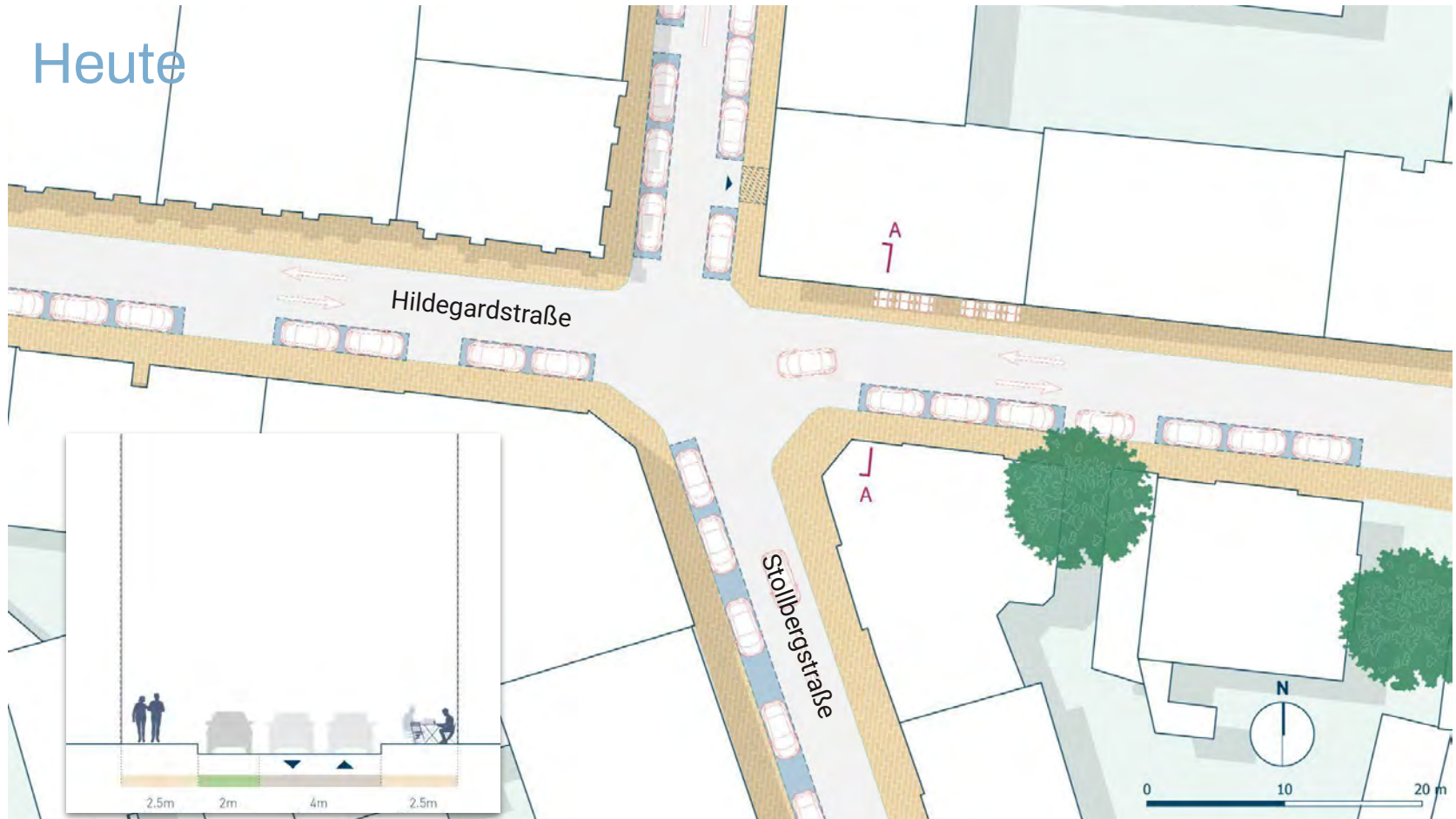
1. **Am Kosttor** (Mikroplatz/Nachbarschaftsplatz)
 2. **Maximilianstraße** (Städtischer Boulevard, Stadtstraße)
 3. **Herzogspitalstraße** (Stadtstraße, Schulstraße)
 4. **Stollbergstraße** (Wohnstraße, Altstadtzone)
- Es handelt sich um **konzeptionelle Gestaltungsentwürfe** um den Handlungsbaukasten in kleinerem Maßstab zu testen
 - Die Pläne sind demnach **keine Ausführungsplanung** und müssen weiter detailliert werden



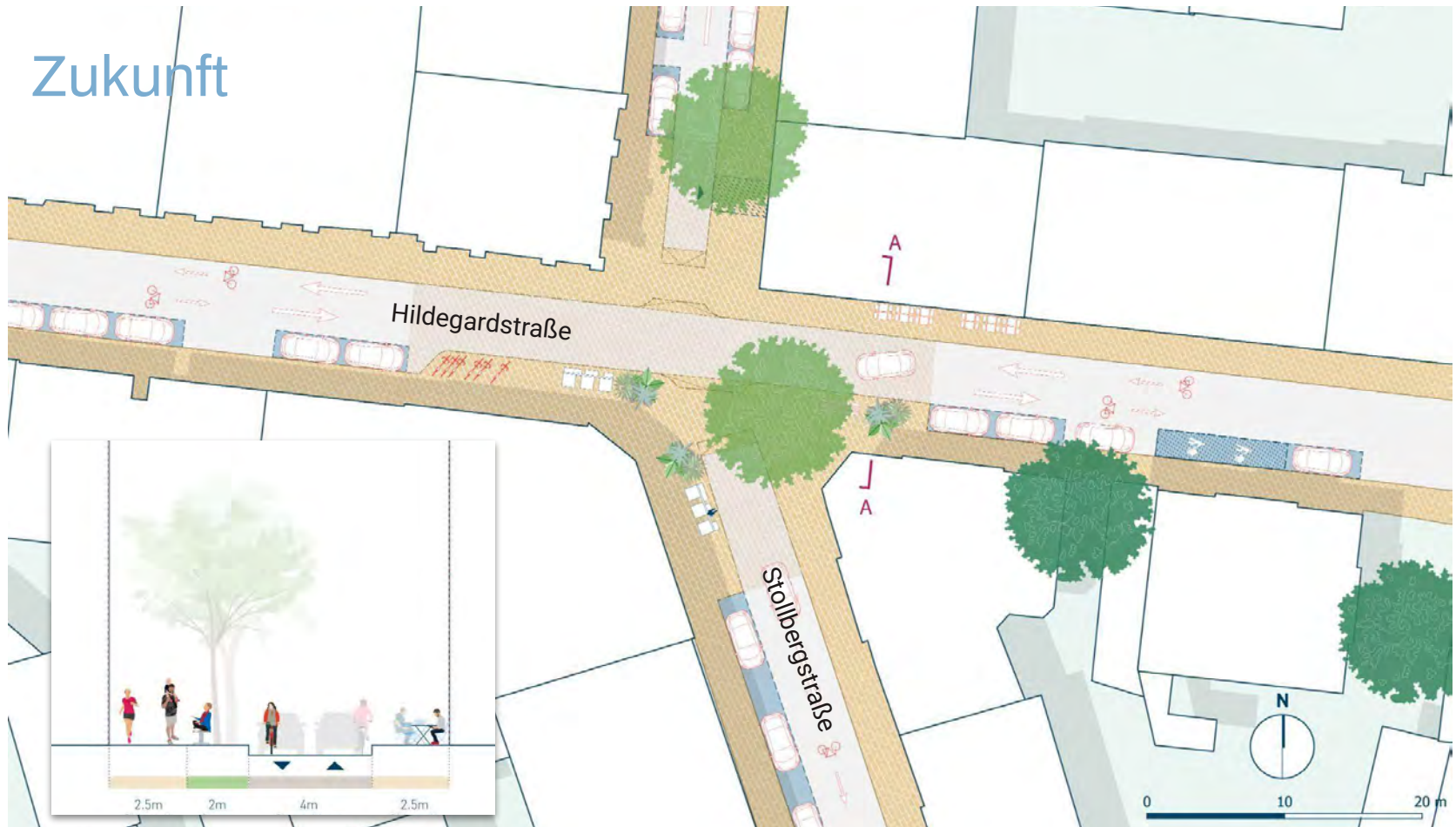
Stollbergstraße / Hildegardstraße



Heute



Zukunft



Fokusraum

Am Kosttor



Am Kosttor



Vielen Dank!

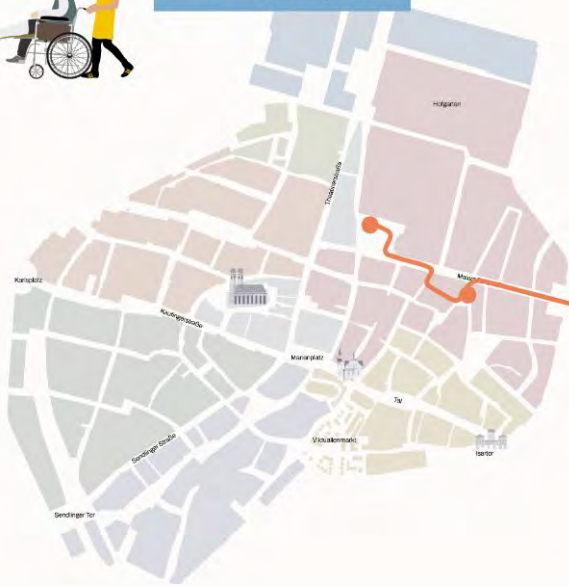


User Journeys

Fall I: Patient muss zum Arzt



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



Fall II: Belieferung von zwei Kunden

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



Fall III: Abholen von Kunden

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



User Journeys

Fall IV: Besucher*innen

Ich fahre zum
Viktualienmarkt.



Fall V: Bewohner*innen

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



Fall VI: Shuttlebus-Nutzer*innen

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

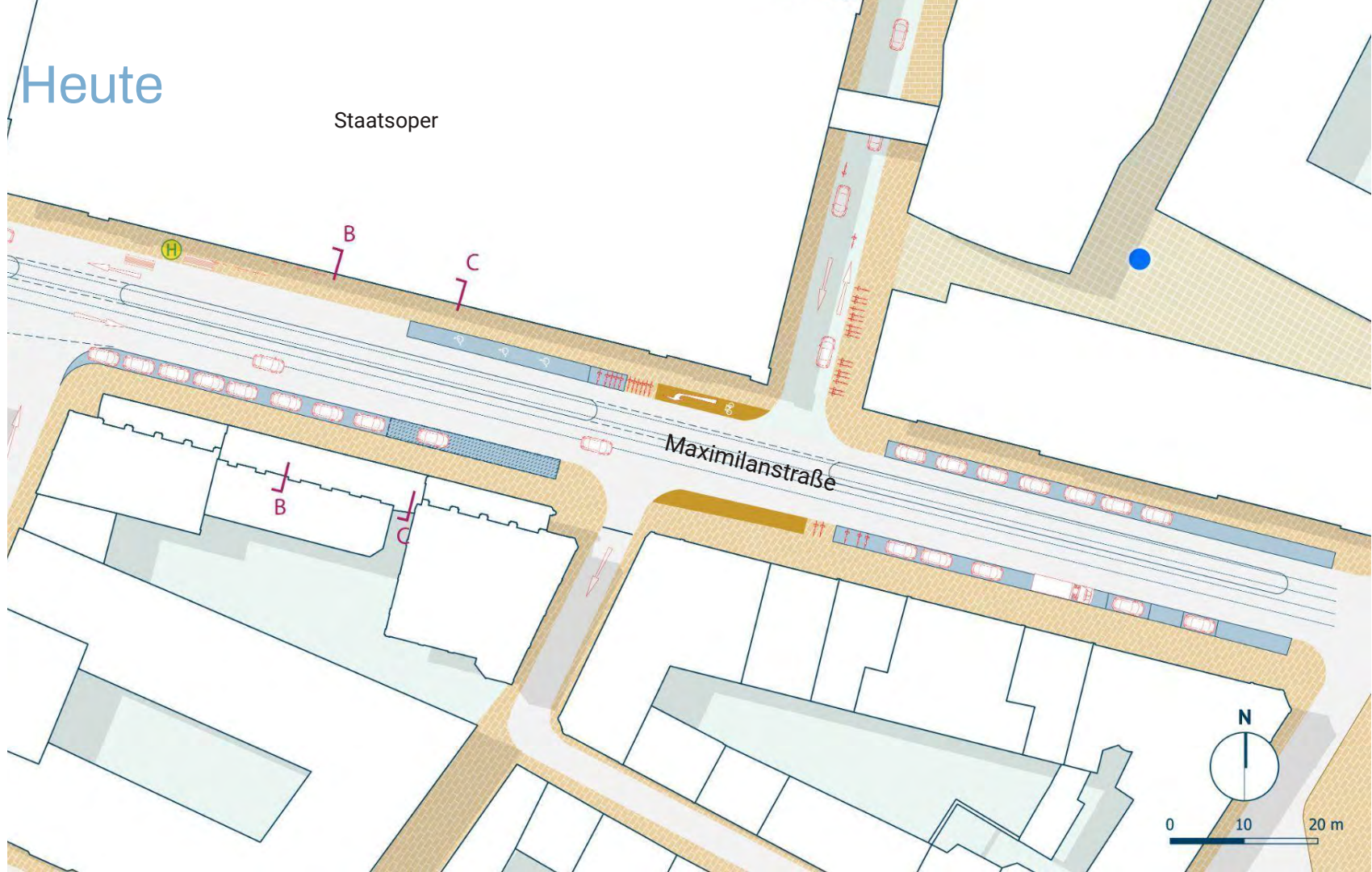


Maximilianstraße



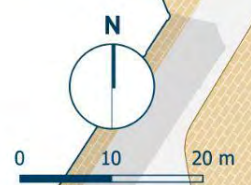
Heute

Staatsoper

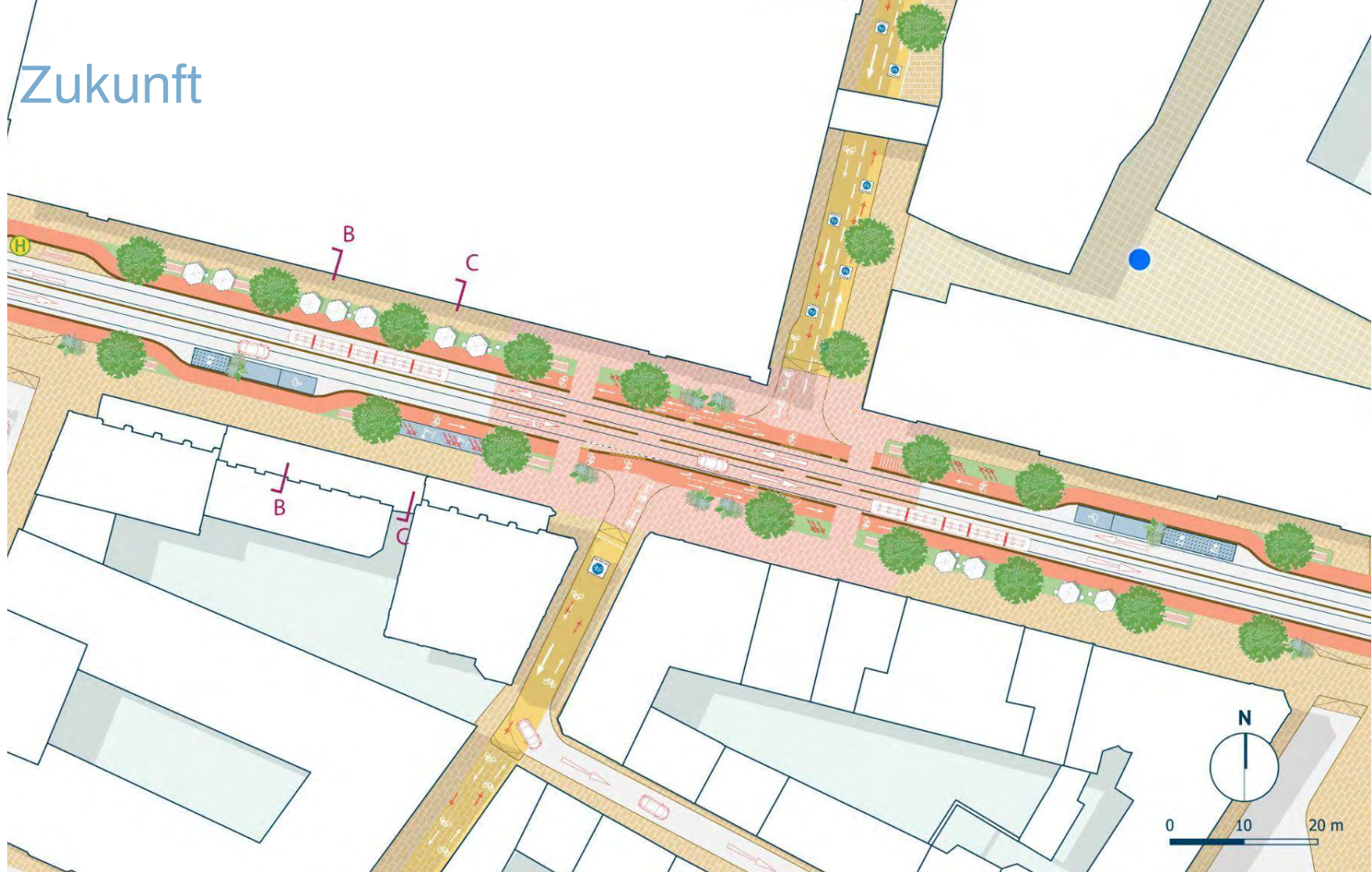


Maximilianstraße

Gehl

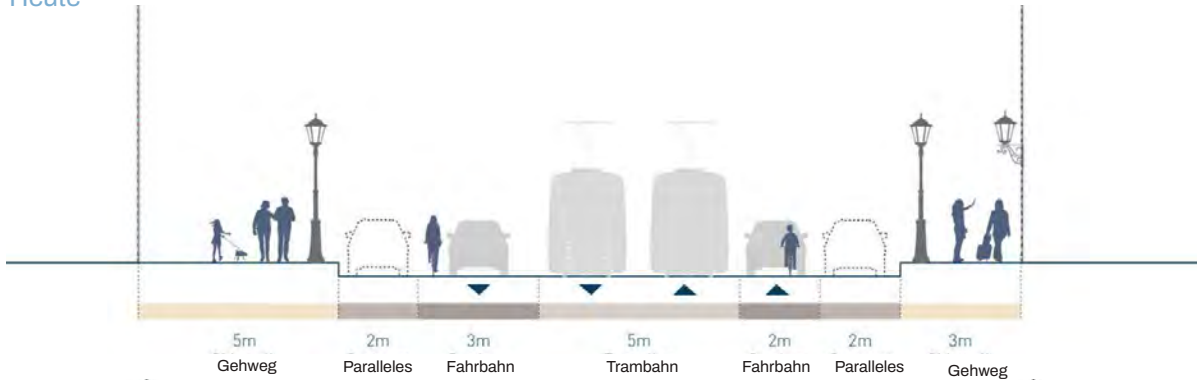
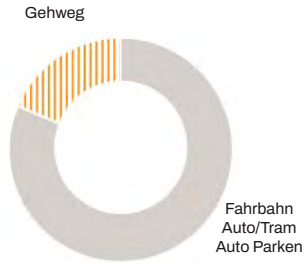


Zukunft



Gehl

Heute



Zukunft

