

Altstadt für alle!

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

Öffentliche Auftaktveranstaltung
18. Okt. 2023

Andreas Röhl – Projektleitung - Gehl
Leon Legeland – Stadtplaner- Gehl
Rasmus Duong-Grunnet – Public Life Experte- Gehl
Sonja Rube – Projektleitung - USP
Heidi Majewski – Stadtplanerin - USP



Wir sprechen über einen Lieblingsort...



... wie können wir es für alle verbessern?

Inhalt

- 1** Wer sind wir?
- 2** Einführung
- 3** Erfahrungen von anderen Städten
- 4** Erste Eindrücke von München



1

Wer sind wir?

Team Gehl / USP



Andreas Røhl



Leon Legeland



Anna Paulina Graf



Rasmus Duong Grunnet



Ueli Isenschmid



Dr. Sonja Rube



Astrid Eggensberger



Tim Schneider



Heidi Majewski



Christian Scheler



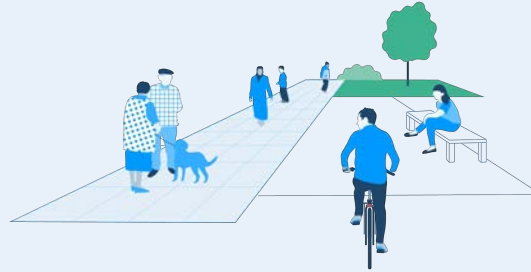
**Wir studieren,
was uns am
Herzen liegt.**

—Jan Gehl

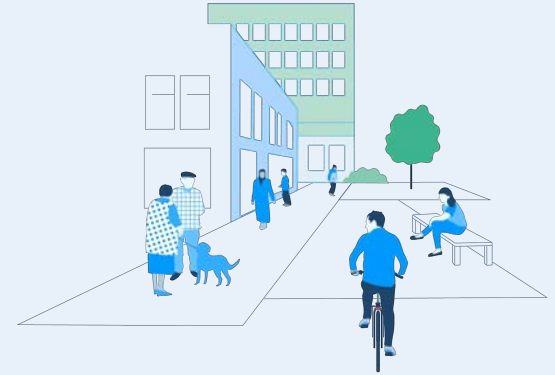




Leben



Räume



Gebäude

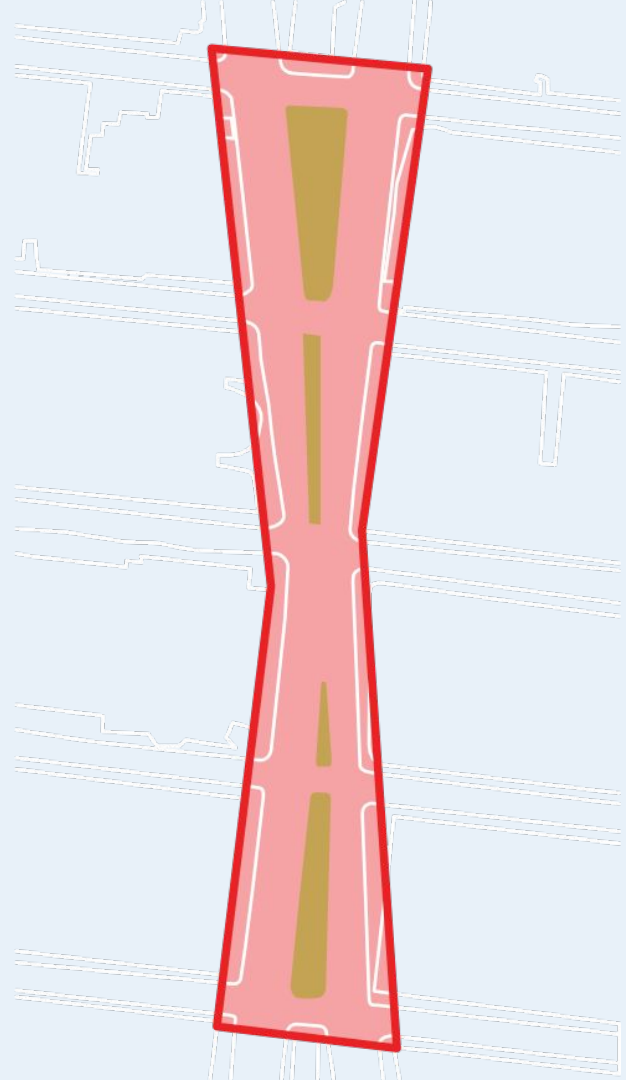
Flächenverteilung Times Square, New York



11%
Fußgänger*innen
bereich



89%
Fahrbahn



Nutzung der Flächen Times Square, New York



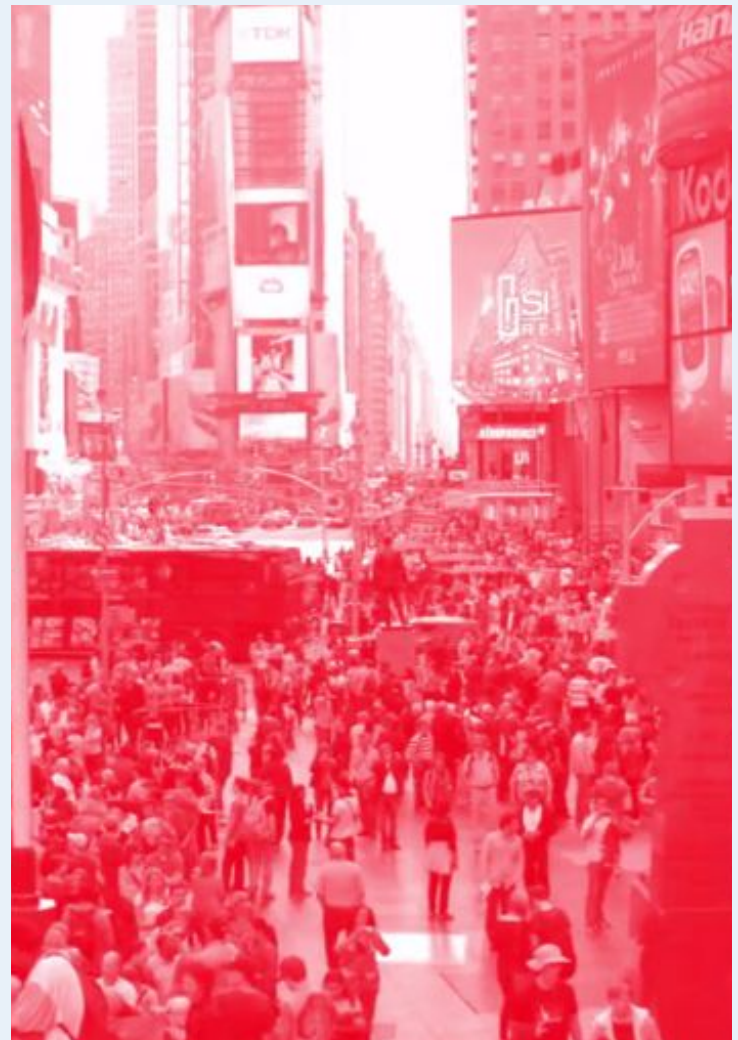
90%

der Nutzer*innen
gehen zu Fuß



10%

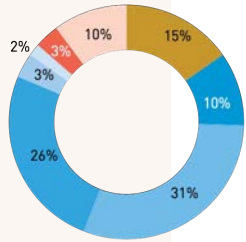
nutzen das Auto



Von Daten

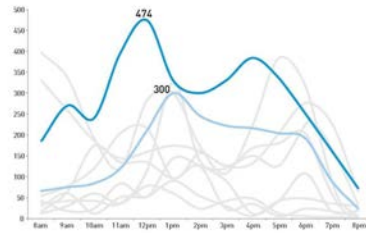
zu Stories

WEEKDAY STATIONARY ACTIVITIES



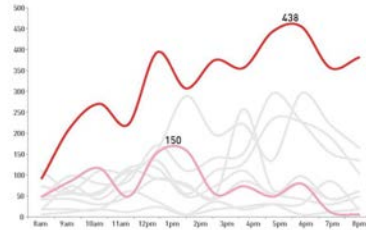
- Standing
- Waiting for Transport
- Bench Seating
- Cafe Seating
- Secondary Seating
- Folding/Moveable Chairs
- Lying Down
- Children Playing
- Commercial Activity
- Social Activity
- Cultural Activity
- Physical Activity

- Standing
- Sitting
- Active



Pedestrian Counts Wednesday

Other ped. count locations
c. East Santa Clara St. (WEST)
k. East Santa Clara St. (EAST)



Pedestrian Counts Saturday

Other ped. count locations
c. East Santa Clara St. (WEST)
k. East Santa Clara St. (EAST)



10%

Fußgänger*innen-
bereich

90%

der Nutzer*innen
gehen zu Fuß



90%

Fahrbahn

10%

nutzen das Auto

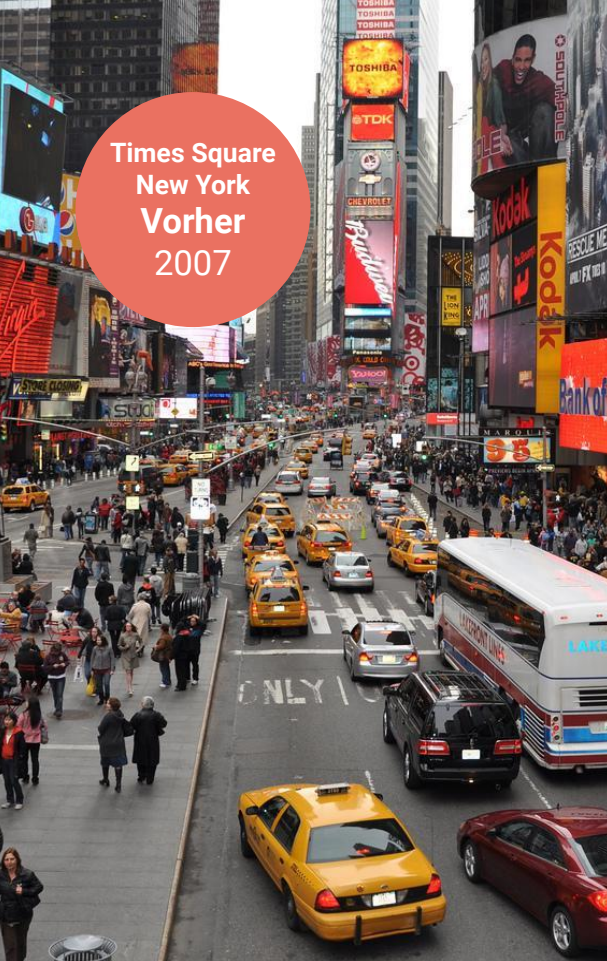
“There was no **square**
in **Times Square**”



Aber wir haben gelernt,
dass eine **Nachfrage** gibt



Times Square
New York
Vorher
2007



Gehl

Times Square
New York
Nachher
2009



Værnedamsvej
2023



Gehl Architects

Værnedamsvej
Top-10-Straße in
Kopenhagen



Street guide: Sophisticated Værnedamsvej

Photo: Maria Sattrup

Kid-friendly, cozy, relaxed and very much French. Værnedamsvej is a small, busy shopping street situated between [Vesterbro](#) and [Frederiksberg](#).

Add to my trip



Print



Share

The street is known for its French atmosphere and to many Copenhageners it's viewed as kind of Copenhagen's Paris. Here, you will find cafés, restaurants, specialty shops, delis and wine bars. The street is oozing charm and a relaxed atmosphere, where

Einführung

Münchner Insights

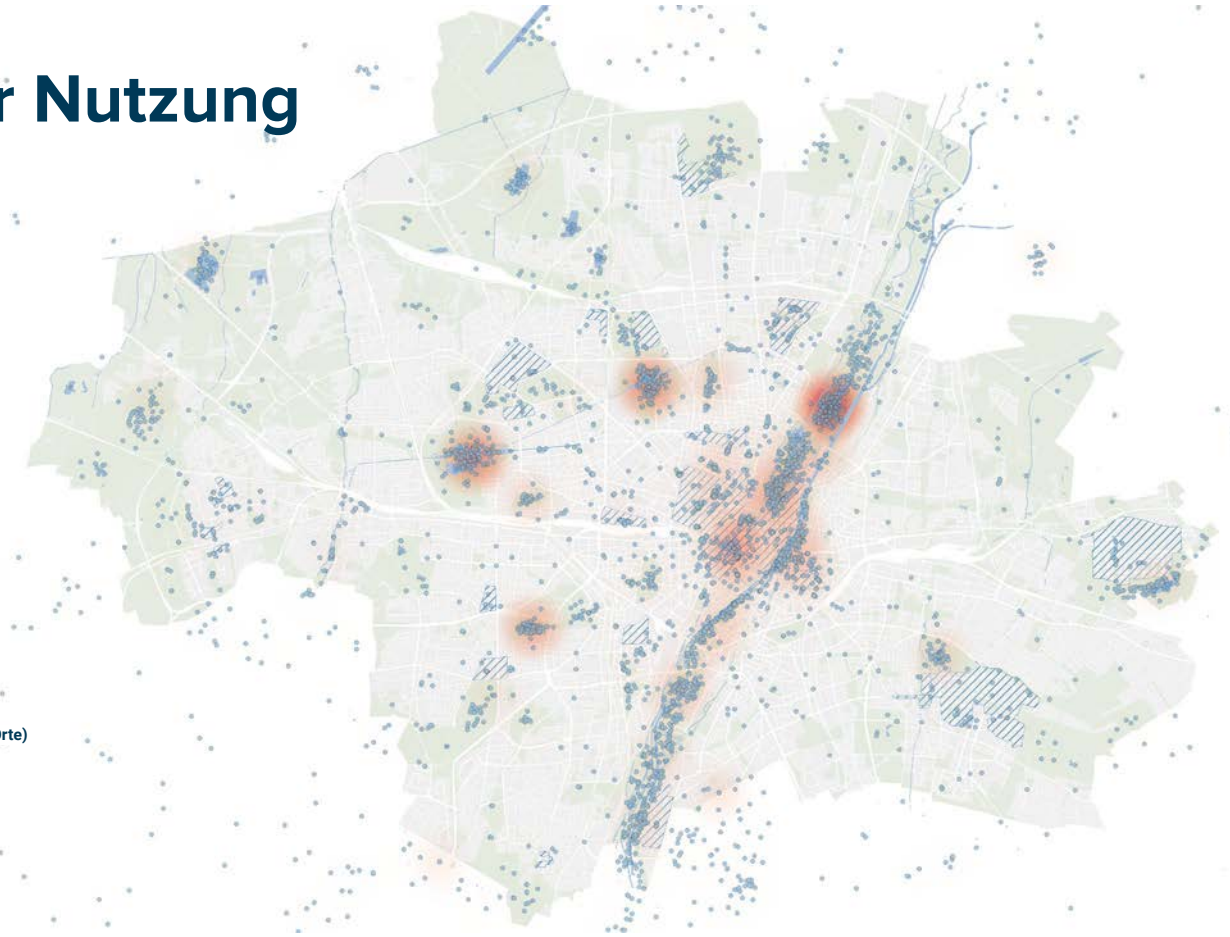


Häufigkeit der Nutzung

Am häufigsten aufgesuchte
Orte Heatmap

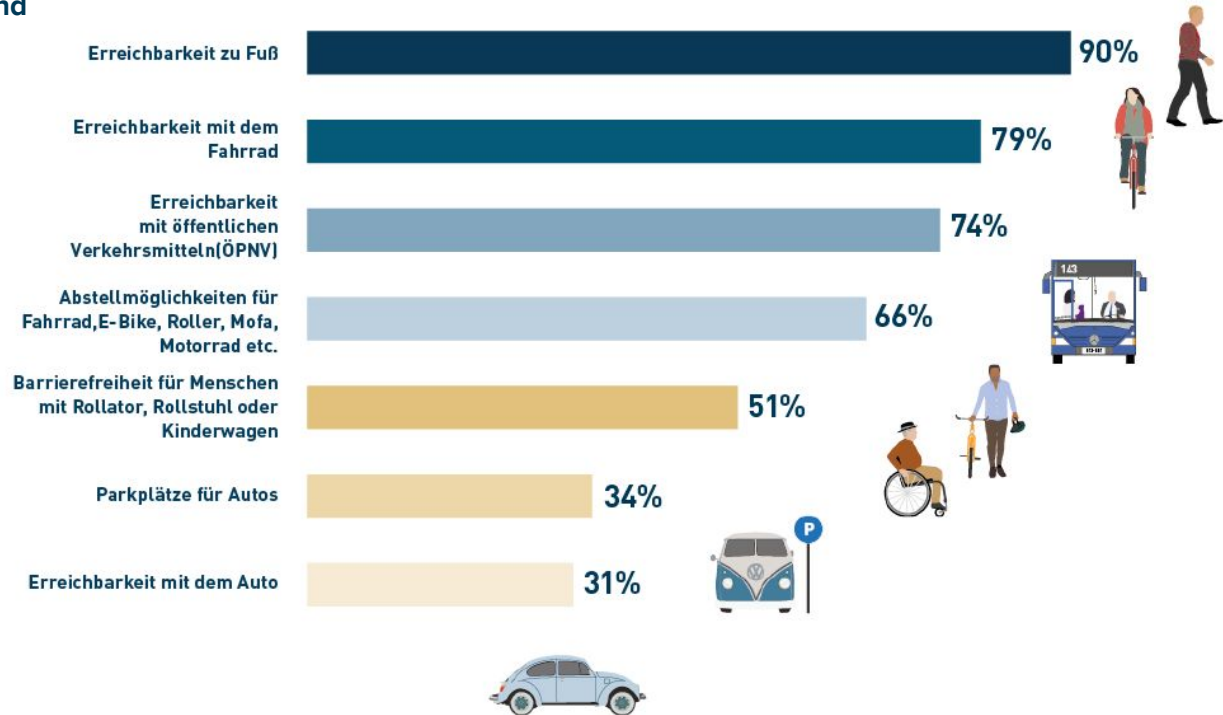
Legend

- Top 1-5 der am häufigsten aufgesuchten Orte (7.556 Orte)
- Hot Spot Gebiete
- ▨ Befragungsgebiete
- Baublöcke
- Gewässer
- Grünräume



Mobilität & Erreichbarkeit

Diese Attribute sind sehr wichtig/
eher wichtig bei der Mobilität und
Erreichbarkeit von öffentlichen
Räumen



Nutzer*innenprofile



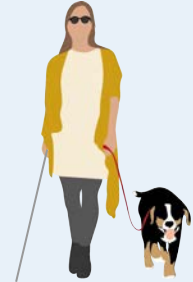
Ruhesuchend
(Frauen)



Mit Hund
(Tägliche Freiraumnutzer*in)



Schwerbehindert & geringe Nutzung
(Wenig- Nutzer*in)



Schwerbehindert & aktiv
(Viel- Nutzer*in)



Jugendliche
(Teenagers)



Jung & viel Freizeit
(Studierende)



Mit Kindern
(Junge Familien)



Berufstätig & wenig Freizeit
(Professionals)

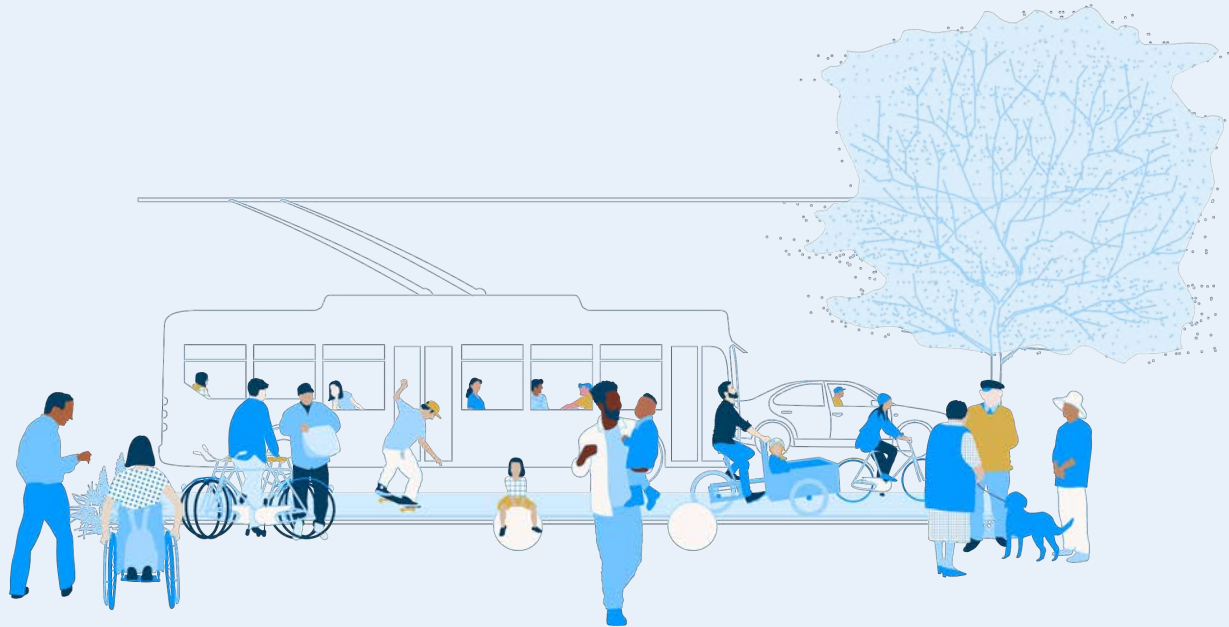


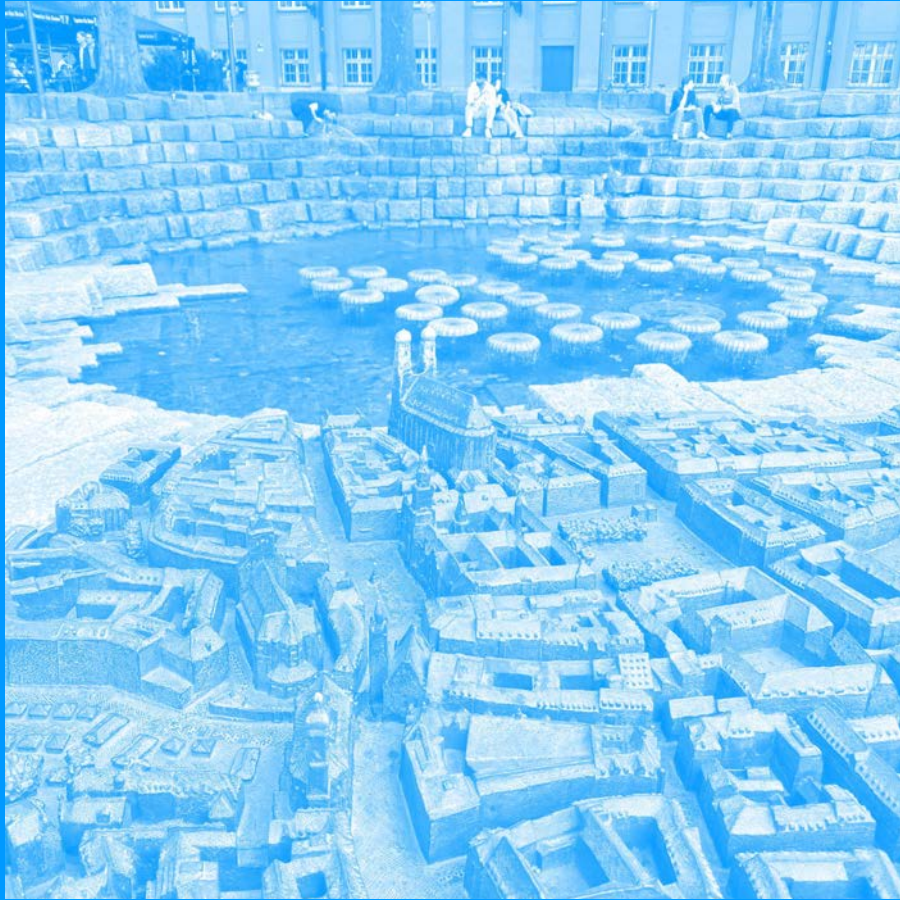
Berufstätig & viel Freizeit
(Work-Life-Balancer)



Senior*innen & viel Zeit
(Senior*innen)

Altstadt für alle!





2

Einführung

Einführung

Ein weltweiter Trend



Amsterdam
“A New Push to Keep Cars Out”



Barcelona
“Superblocks”



Helsinki
“Das Auto unnötig machen”



Oslo
“Autofreies Stadtleben”
“Lebendige Straßen!”

Paris
“Paris Atmet!”



Einführung

Und Gegentrend: Sorgen, Ängste, Widerstände

- Disruption des täglichen Lebens und Angst vor Veränderungen
- Bedenken von Einzelhändler*innen, Gastronomen und anderen Dienstleistern wegen Umsatzrückgang
- Sorge vor eingeschränkter Zugänglichkeit für Menschen mit Autos und Personen, die auf ein Auto angewiesen sind
- Wahrgenommener Verlust von Freiheit
- Fehlende oder gescheiterte öffentliche Konsultation
- Sorge vor Gentrifizierung

Beispiel: Berlin “Berlin ist für alle da. Auch für Autofahrer”

CDU Wahlplakat



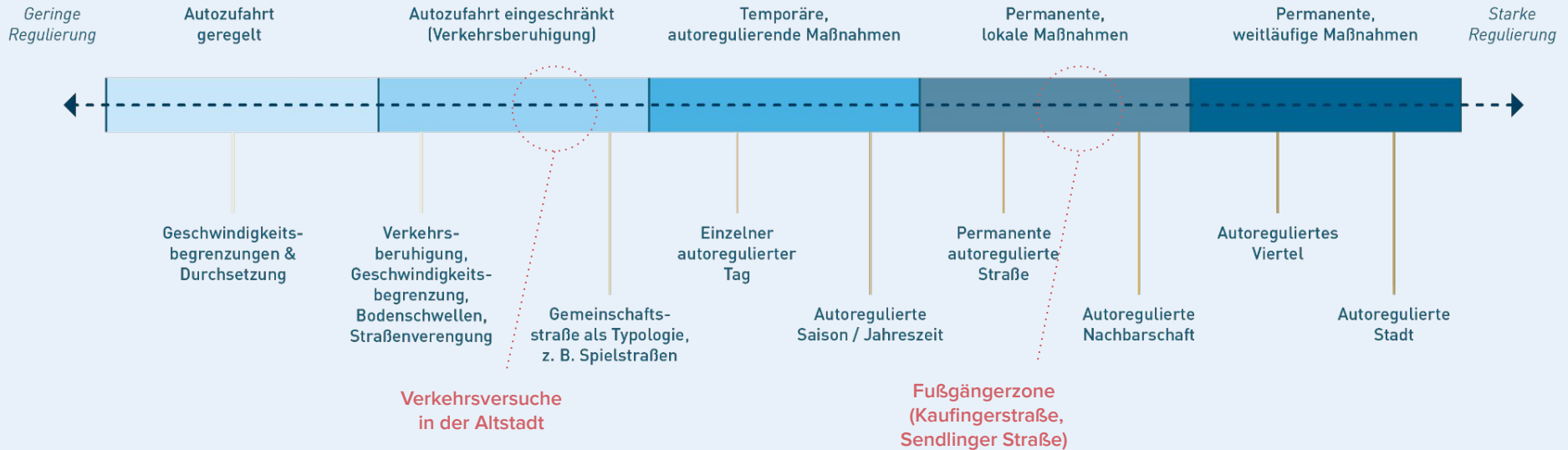
Beispiel: Kolumbusstraße “Befürworter und Gegner brüllen sich nur noch an”

SZ Titel vom 8. August 2023



Einführung

Spektrum der Regulierung von Autoverkehr



Einführung

Variationen der “Autofreien Stadt”

Geringe
Regulierung

Starke
Regulierung



5.
Ausnahmen für
E-Autos oder
nicht-fossil
betriebene Autos

4.
Ausnahmen für
Personen mit Zugang
zu einem Parkplatz
(Madrid)

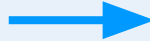
3.
Ausnahmen für
Anwohner*innen
(Barcelona
Superblocks)

2.
Wenige Ausnahmen
Menschen mit Behin-
derung, Waren, Handwerk
(Oslo, Pontevedra)
*Hinweis: Taxi und ÖPNV
sind variabel*

1.
Keine
Ausnahmen
(Venedig, Disneyland,
Tivoli)

Unser Ansatz

Städte für Menschen - Altstadt für alle!



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

Es geht um eine bessere Altstadt für alle!

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

- Nicht im Status Quo verharren
- Nicht vermuten, sondern dateninformiert arbeiten
- Gelebte Erfahrung der täglichen Nutzer*innen (“Betroffenen”) berücksichtigen
- Nicht alle Straßen und Plätze sind gleich



3

**Erfahrungen von
anderen Städten**

Freising

Bregenz

Regensburg

Bremen

Kopenhagen

Oslo

Barcelona

Wien

Best Practice – Freising

Gute Erfahrungen in Kleinstädten

„Die Umgestaltung der Hauptstrasse ist ein voller Erfolg. Sie ist jeden Tag voller Menschen, die den Ort und das Sitzen auf den Stufen, das Zusammentreffen, die Gastro und den Einkauf genießen. Die Rechnung unseres Konzepts geht voll auf.“

Oberbürgermeister Tobias Eschenbacher



Freising
Bregenz
Regensburg
Bremen
Kopenhagen
Oslo
Barcelona
Wien

Best Practice – Kopenhagen

Umwandlung von Straßen- und Parkraum



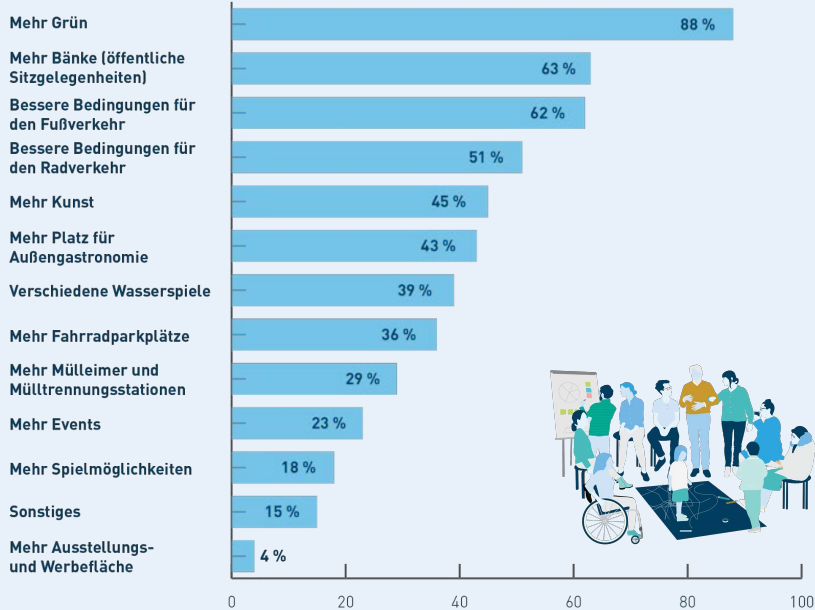
Best Practice – Kopenhagen

Ähnliche Herausforderungen



Best Practice – Kopenhagen

Umfangreiche Beteiligung

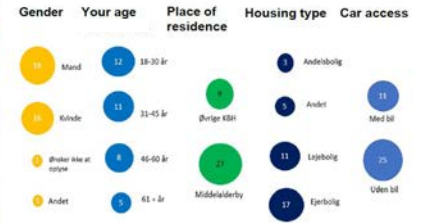


Antworten

- 2.217
- 1.597
- 1.560
- 1.285
- 1.130
- 1.086
- 977
- 923
- 732
- 572
- 459
- 384
- 103



Stadt Kopenhagen



Best Practice – Kopenhagen

Gegenseitiges Verständnis entwickeln

66%

Aller
Autofahrer*innen
sind auch
Fahrradfahrer*innen

33%

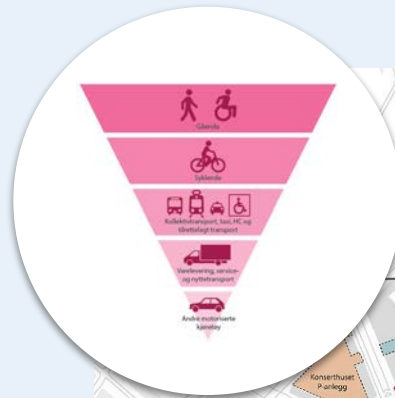
Aller
Fahrradfahrer*innen
sind auch
Autofahrer*innen



Freising
Bregenz
Regensburg
Bremen
Kopenhagen
Oslo
Barcelona
Wien

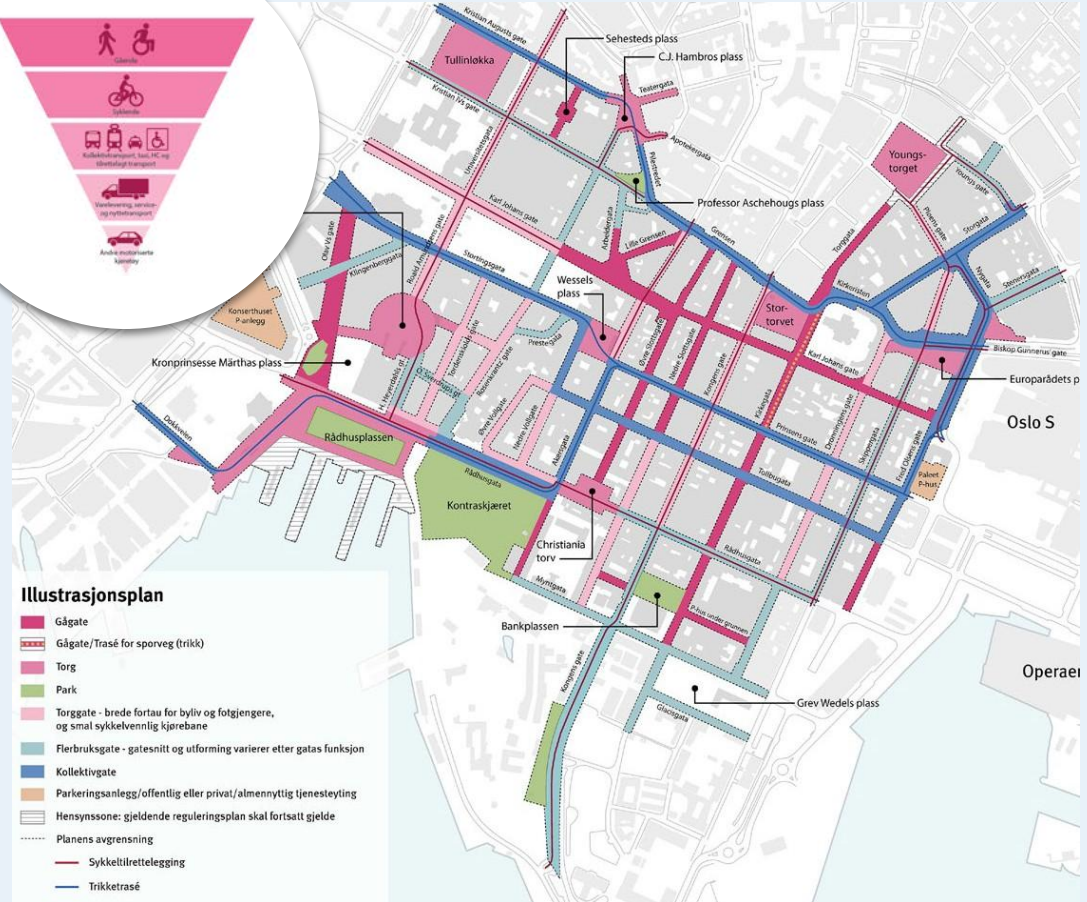
Best Practice – Oslo

Eine klare Hierarchie von Straßen und Plätzen



Illustrasjonsplan

- Gågate
- Gågate/Trasé for sporveg (trikk)
- Torg
- Park
- Torggate - brede fortau for byliv og følgjengere, og smal sykkelvennlig kjørebane
- Flerbruksgate - gatesnitt og utforming varierer etter gatas funksjon
- Kollektivgate
- Parkeringsanlegg/offentlig eller privat/almennyttig tjenesteyting
- Hensynszone: gjeldende reguleringsplan skal fortsatt gjelde
- Planens avgrensning
- Sykkeltilrettelegging
- Trikketrasé





4

Erste Eindrücke

Altstadt für alle!

Das Projekt auf einen Blick

146 ha Altstadt

8.702

Einwohner*innen

Stand Ende 2022

In ganz München:

16 Mio.

Übernachtungen

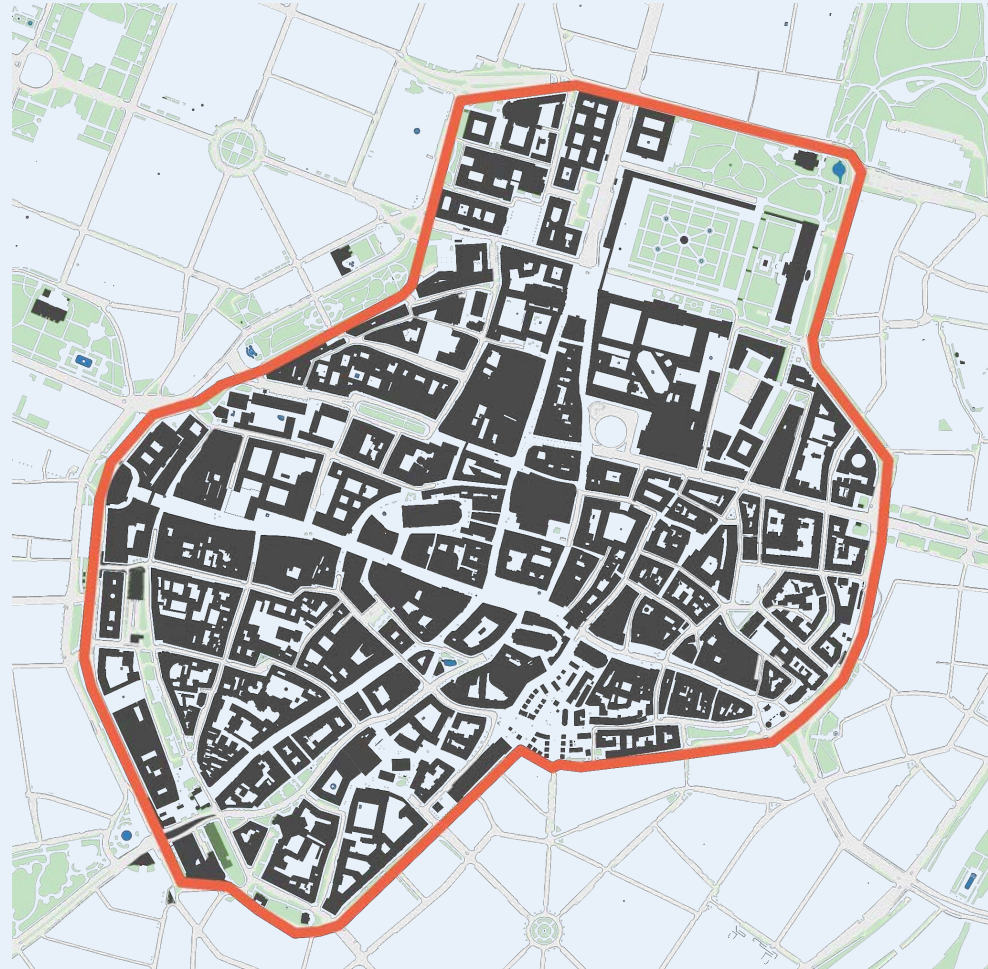
In Altstadt und Lehel

98.300

Arbeitnehmende 2014

111.200

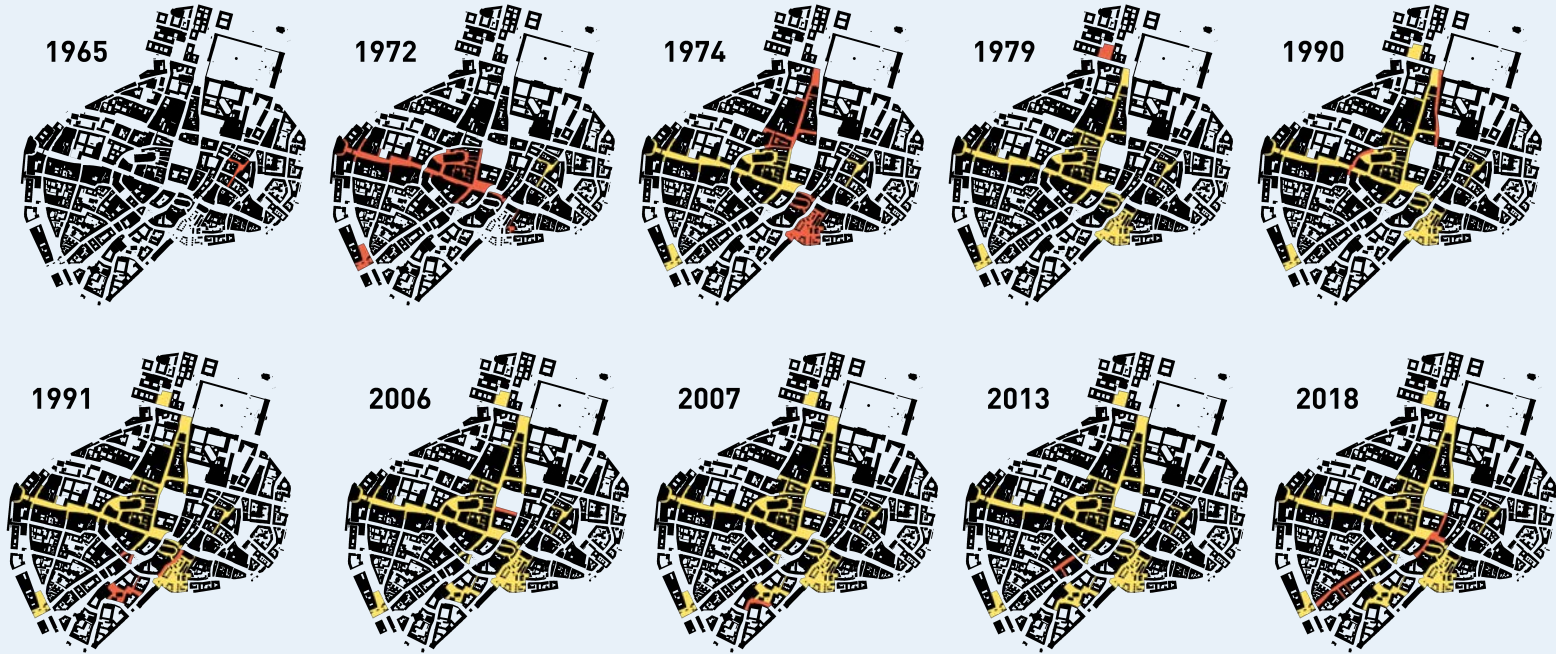
Arbeitnehmende 2030



Zeitleiste München

Neuaufteilung der Altstadt

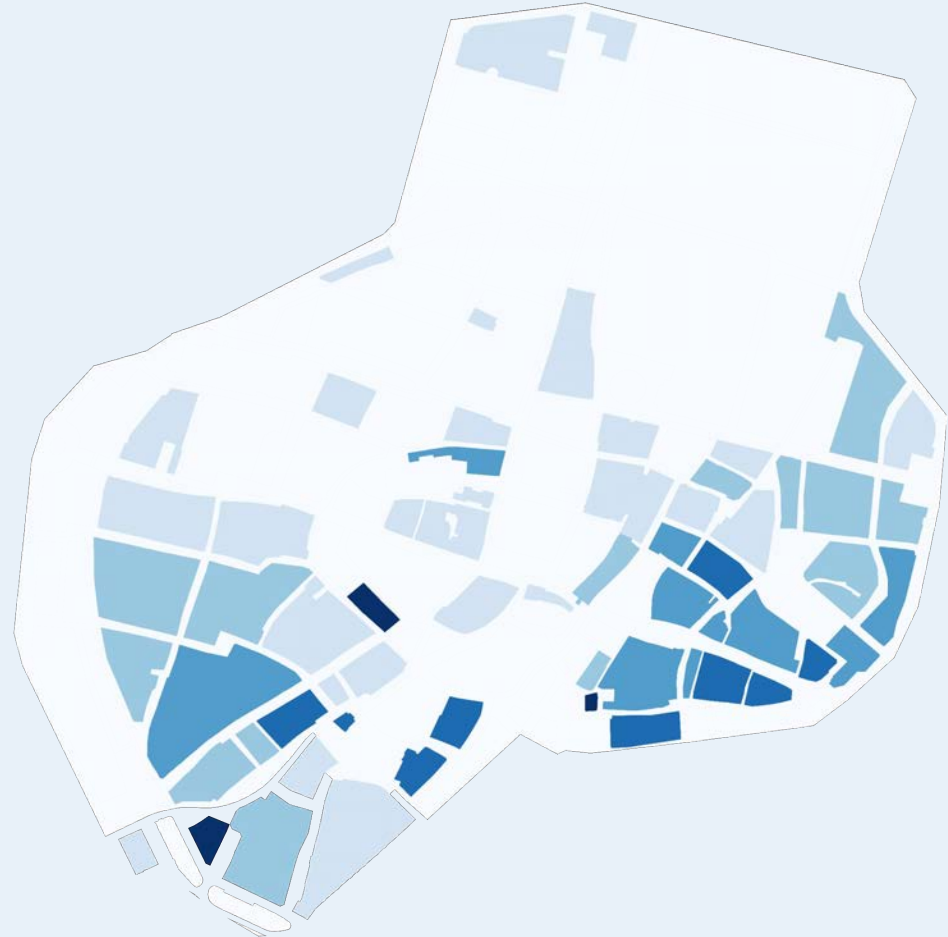
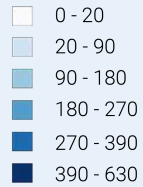
Zeitleiste der Umgestaltung Fußgängerzonen



Status Quo

Altstadt als Wohnort

Anwohner pro Hektar



Status Quo

**Altstadt als
Arbeitsort, Ort zum
Essen und Trinken,
zum Konsumieren
und Inspirieren, zum
Lernen und Spielen**

Gastronomie



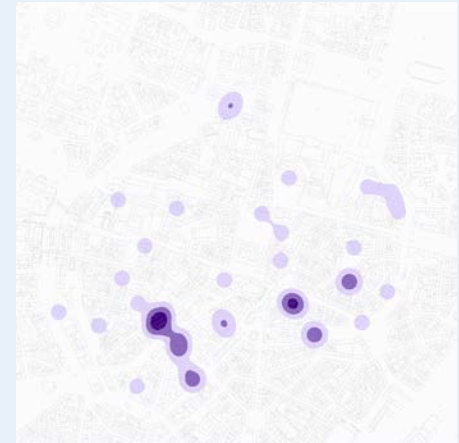
Kultur und Glaube



Einkaufen



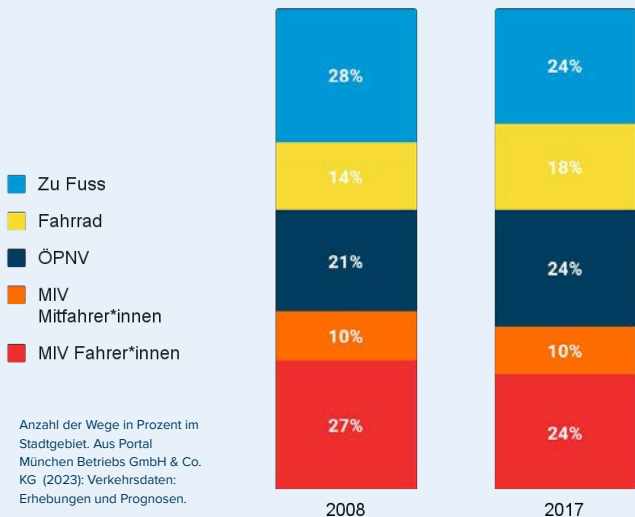
Bildung



Verändertes Mobilitätsverhalten

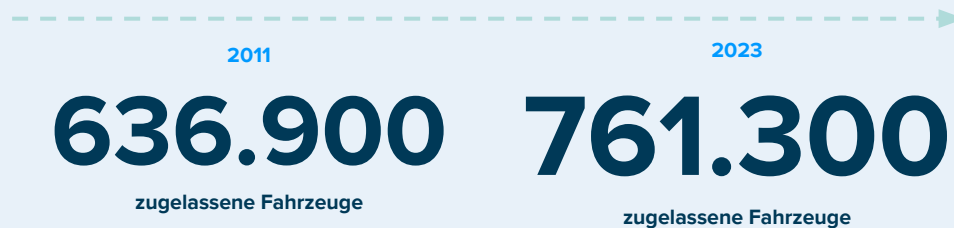
Die Münchner*innen fahren weniger mit dem Auto...

...besitzen aber mehr Autos als je zuvor...



Anzahl der Wege in Prozent im Stadtgebiet. Aus Portal München Betriebs GmbH & Co. KG (2023); Verkehrsdaten: Erhebungen und Prognosen.

-3% Abnahme



+17% Zuwachs

und stehen im Stau wie
keine andere deutsche
Stadt :(

2022

74h

Zeitverlust im Stau pro Jahr



Deutsche Städte mit den meisten Staus

Ranking 2022	Stadt	Zeitverlust im Stau (in Stunden)
1	München	74
2	Berlin	71
3	Hamburg	56
4	Potsdam	55
5	Darmstadt	47
6	Leipzig	46
7	Freiburg	43
8	Lübeck	41
9	Bremen	40
10	Nürnberg	40

Status Quo

Parken in der Altstadt

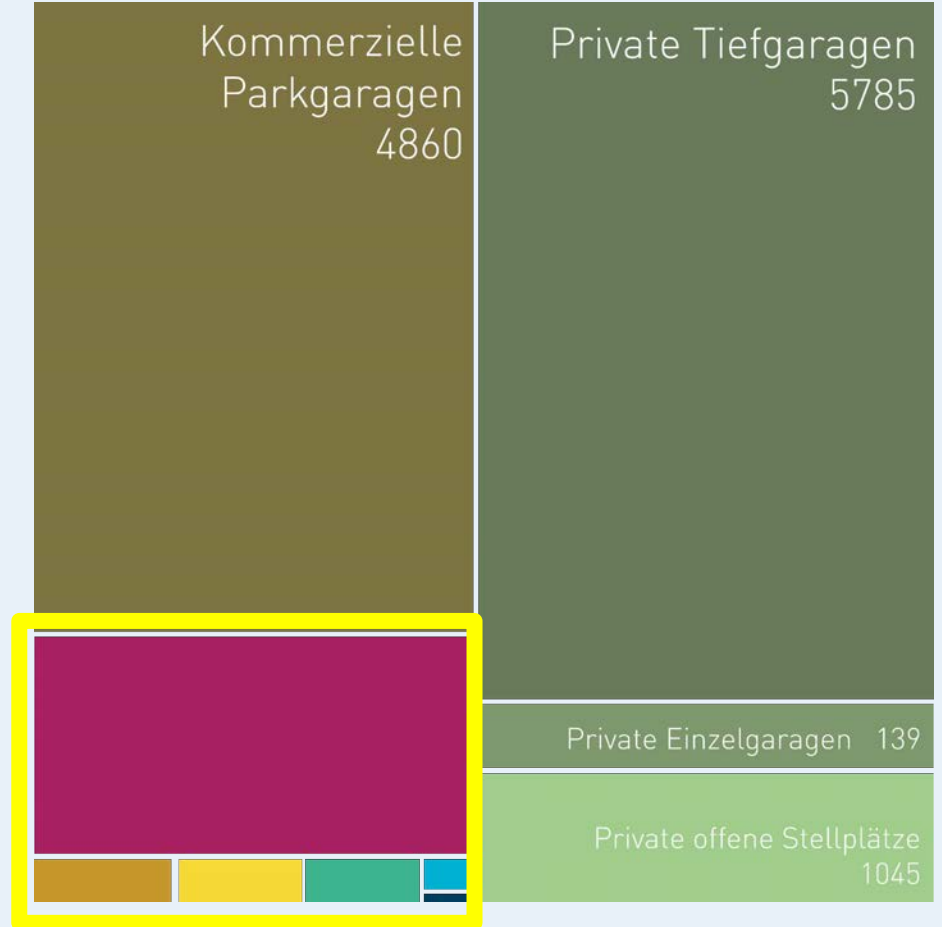


Status Quo

Parken in der Altstadt

Alle Parkplätze Anzahl

Parkplätze im
Straßenraum
1980



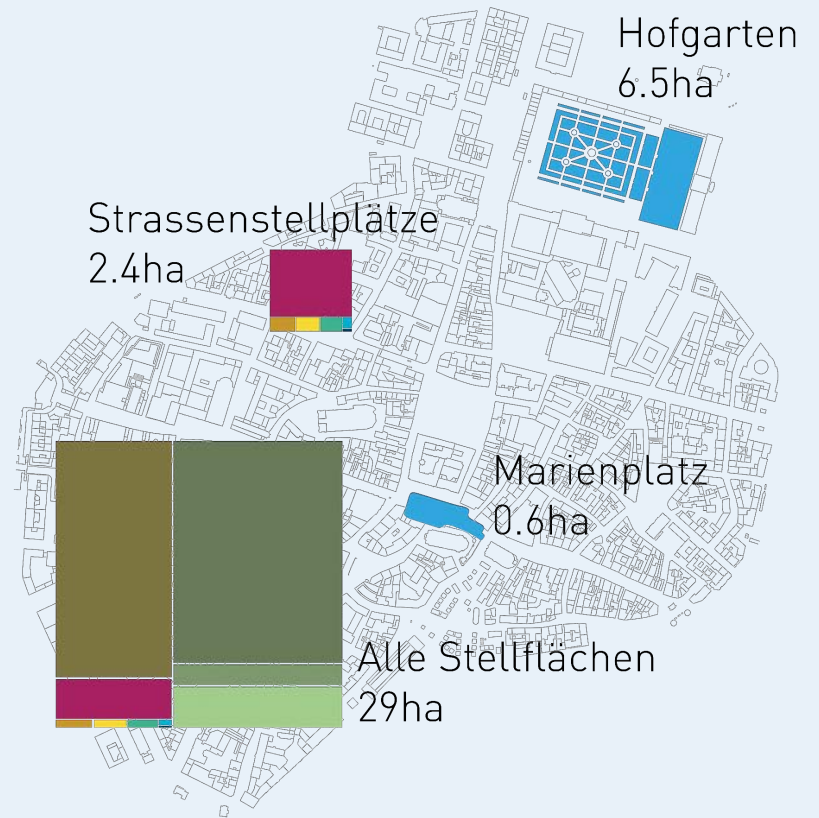
Status Quo

Parken in der Altstadt

Alle Parkplätze Fläche

12qm pro Strassenstellplatz

18qm pro Parkplatz mit Zufahrtswegen



**Wir freuen uns auf den
gemeinsamen Prozess!**

Vielen Dank!





Vielen Dank!

Im Auftrag von:



Landeshauptstadt
München
Mobilitätsreferat



**MÜNCHEN
UNTERWEGS**

muenchenunterwegs.de

Gefördert von:



Bundesministerium
für Bildung
und Forschung