

SÜDLICHES BAHNHOFSVIERTEL MÜNCHEN

Maßnahmenkonzept zur Stärkung des Wohnens



ARGE

Planungsgruppe 504 | Heller Späth kommunikation+planung
Stadt – Land – Verkehr | planwerkstatt karlstetter
November 2014

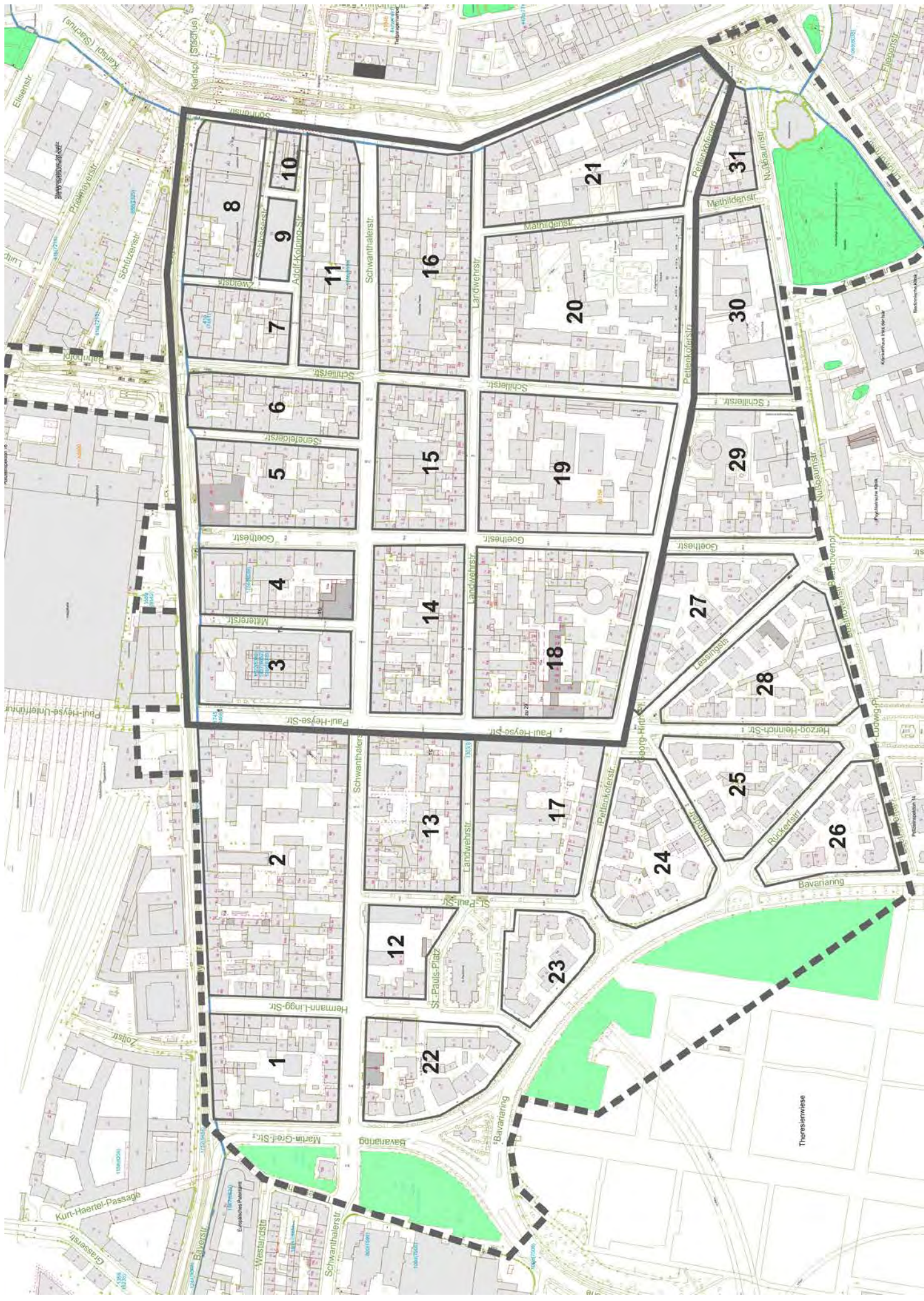


ÜBERBLICK

- 1 EINFÜHRUNG**
Aufgabe, Ziel, Handlungsbedarf, Herangehensweise
- 2 ZEIT ZUM HANDELN**
Status quo: Chancen, Probleme, Handlungsbedarf
- 3 LEBEN ZWISCHEN BAZAR UND BOULEVARD**
Leitlinien für eine zukunftsfähige Entwicklung
- 4 NUTZUNGSVIELFALT AUF ENGEM RAUM**
Zieltypen für die behutsame Weiterentwicklung
- 5 MIT KLEINEN SCHRITTEN ZUM ZIEL**
Maßnahmenkonzept und Umsetzungshinweise
- 6 MEHR RAUM FÜR WOHNEN**
Abschätzung neuer Wohnraumpotenziale
- 7 WO STEHEN WIR UND WIE GEHT ES WEITER?**
Wesentliche Erkenntnisse und weiteres Vorgehen

ÜBERBLICK

Untersuchungsbereich (engerer/weiterer Umgriff, Block-Nr.)



EINFÜHRUNG MASSNAHMENKONZEPT

1

- **Aufgabe und Ziel**
- **Handlungsbedarf**
- **Herangehensweise**

Aufgabe und Ziel

Mit Beschluss des Stadtrats vom 05.10.2006 wurden für das Innenstadtkonzept der LH München Handlungsleitlinien zu den Themen Wohnen, Arbeiten, Verkehr, Freizeit, Kultur, Tourismus, Stadtgestalt, Freizeitanlagen und öffentlicher Raum formuliert. Diese Leitlinien sind die Basis für die Erarbeitung von teilkonkreten Entwicklungs-konzepten. Für das Südliche Bahnhofsviertel stehen dabei die Stabilisierung und Förderung des spezifischen Nutzungsprofils sowie die Stärkung des Wohnens als wichtige Ziele im Mittelpunkt.

Die Ausgangsdaten für die Konzepterstellung (laut Stadtratsvorlage vom 16.01.2013) konstatieren im engeren Untersuchungsraum zwischen Hauptbahnhof, Sonnenstraße, Unikliniken und Paul-Heyse-Straße als Kerngebiet eine dichte Mischung und ein „buntes“ Miteinander verschiedenster Nutzungen, Branchen und Bevölkerungsgruppen. Allerdings hatte sich das Stadtquartier in der Vergangenheit in einigen Nutzungen sehr einseitig entwickelt: ca. 60% der Münchener Hotelbetten befinden sich hier, ca. 20.000 Arbeitsplätze (87,5%) stehen lediglich 2.500 Bewohner/innen (12,5%) gegenüber, das Stadtviertel weist den größten Anteil von Bewohner/innen mit Migrationshintergrund (66 %) in München auf und die Konzentration von Spielhallen und Sexshops wird als problematisch eingeschätzt.

Handlungsbedarf

Um einer weiteren Destabilisierung des Quartiers entgegenzuwirken, besteht Handlungsbedarf für die künftige Entwicklung des Südlichen Bahnhofsviertels, diese einseitige Ausprägung, vor allem die Ausweitung von Spielhallen, Wettbüros und „Clubs“ zu beschränken bzw. zurückzudrängen, die Nutzungsvielfalt zu erhalten und das Wohnen im Stadtviertel zu stärken. Mit dieser integrierten, fachübergreifenden Untersuchung sollen Entwicklungspotenziale und Strategien zur Stärkung des Wohnens und zur Verbesserung

der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum aufgezeigt werden.

Kein Gegenstand der Untersuchung waren:

- Die Auswirkungen bezüglich des fließenden Verkehrs und der Verlagerung der Vielzahl von Fahrradabstellplätzen während der Sperrung des Bahnhofvorplatzes für die Öffentlichkeit. Die Fläche wird in den nächsten Jahren als Baustelleneinrichtung für den Ausbau der 2. S-Bahn-Stammstrecke genutzt.
- Die zukünftige mögliche Umgestaltung der Sonnenstraße zum „Boulevard“ und die Neuordnung des Sendlinger-Tor-Platzes nach der anstehenden Generalsanierung des Untergrundes
- Die zukünftige Nutzung des Areals der Universitäts-Klinik nach einer Verlagerung. Hierzu gibt es seitens des Freistaates noch keine konkreten Überlegungen.

Herangehensweise

Die Untersuchung wurde interdisziplinär mit den Bereichen Städtebau, Verkehr und Freiraum erstellt. Impulse des im September 2010 eingerichteten Quartiersmanagements, des Konzepts zur „Quartiersentwicklung durch identitätsorientierte Markenführung“ (mit Aktivitäten und Maßnahmen zu den Themen: Hotellerie und Gastronomie, Jugend und Familie, Multinationalität, Soziale Belange, „Kreatives Milieu“, Kunst und Kultur) sowie des Stadtteilvereins „Südliches Bahnhofsviertel“ wurden in der Studie berücksichtigt. Die Arbeit des Quartiersmanagements und des Vereins sollen mit dem vorliegenden Maßnahmenkonzept unterstützt und gestärkt werden.

Flankiert zur Analyse von Situation und Trends, der Formulierung von Leitlinien und Entwicklungspfaden sowie der Darstellung möglicher Strategien und Maßnahmen wurden vier verwaltungsinterne Fachgespräche mit ausgewählten Abteilungen von Planungsreferat, Baureferat, Sozialreferat, Kreisverwaltungsreferat und Referat Gesundheit und

Umwelt sowie ein fünftes Fachgespräch mit Vertreter/innen des Bezirksausschusses Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt (BA2), des Vereins „Südliches Bahnhofsviertel“ und des Quartiersmanagements durchgeführt.

Gegenstand dieser Diskussionsrunden war die Einschätzung von Machbarkeit und ordnungsrechtlicher Bewertung der von den Gutachtern vorgestellten Entwicklungs- und Maßnahmenvorschläge sowie die Feststellung weiteren Untersuchungsbedarfs, z.B. bezüglich aktuell dringlicher Fragen des Milieuschutzes und von Gentrifizierungsprozessen.

Das Maßnahmenkonzept Südliches Bahnhofsviertel stellt in 7 Kapiteln jeweils auf den Ebenen Städtebau, Verkehr und Freiraum dar:

- Status quo, Chancen, Probleme und Handlungsbedarf – „Zeit zum Handeln“ (Kap. 2)
- Leitlinien für eine zukunftsfähige Entwicklung eines besonderen Quartiers – „Leitlinien für ein Leben zwischen Bazar und Boulevard“ (Kap. 3)
- Zieltypen für die behutsame Weiterentwicklung des gemischten Nutzungsgefüges – „Nutzungsvielfalt auf engem Raum“ (Kap. 4)
- Maßnahmenkonzepte und Umsetzungsmöglichkeiten – „Mit kleinen Schritten zum Ziel“ (Kap. 5)
- Abschätzung neuer Wohnraumpotenziale – „Mehr Raum für Wohnen“ (Kap. 6)
- Wesentliche Erkenntnisse und weiteres Vorgehen im öffentlichen Dialog – „Wo stehen wir und wie geht es weiter“ (Kap. 7).

Maßnahmenkonzept Südliches Bahnhofsviertel München

1 EINFÜHRUNG

Stand: November 2014

ARGE

Planungsgruppe 504
Heller Späth Kommunikation + Planung
Stadt - Land - Verkehr
planwerkstatt karlstetter



ZEIT ZUM HANDELN

2

Status quo – Chancen, Probleme, Handlungsbedarf

2.1 STÄDTEBAU BESTAND

2.2 STÄDTEBAU MÄNGEL

2.3 STÄDTEBAU VORGABEN

2.4 VERKEHR BESTAND

2.5 VERKEHR MÄNGEL

2.6 FREIRAUM BESTAND

2.7 FREIRAUM MÄNGEL

2.8 FREIRAUM VORGABEN

Maßnahmenkonzept Südliches Bahnhofsviertel München

2.1 STÄDTEBAU BESTAND

Anteil Wohnnutzung an Geschossfläche und Anzahl Einwohner

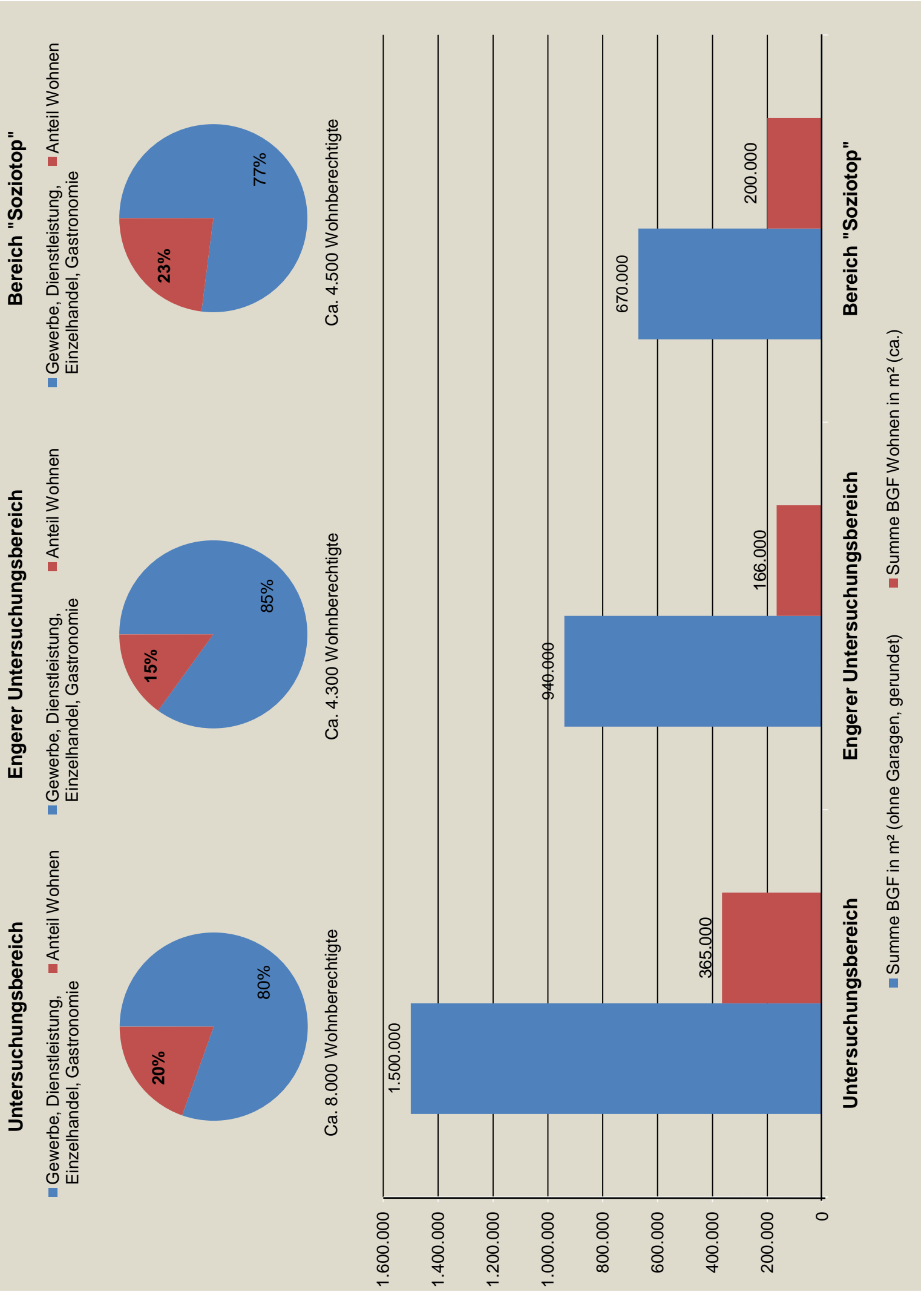


■ „Soziotop“ mit besonderer multikultureller Ausprägung; Ziel: Stärkung des Wohnens (14 / Blocknummer)

--- / --- Engerer Untersuchungsbereich

Stand: November 2014

ARGE
Planungsgruppe 504
Heller Späth Kommunikation + Planung
Stadt - Land - Verkehr
planwerkstatt karlsteiner



Untersuchungsbereich

- Summe BGF (ohne Garagen) gerundet 1.500.000 m² BGF Nutzfläche
- Summe BGF Wohnen, gerundet, 365.000 m² BGF Wohnfläche
- Anteil Wohnfläche an der gesamten Nutzfläche ca. 20%
- Die durchschnittliche Wohnfläche (BGF) pro Person beträgt ca. 45 m² (38 m² netto)
- Anzahl Einwohner ca. 8.000 Wohnberechtigte

Engerer Untersuchungsbereich

- Summe BGF (ohne Garagen) gerundet 940.000 m² BGF Nutzfläche
- Summe BGF Wohnen, gerundet, 166.000 m² BGF Wohnfläche
- Anteil Wohnfläche an der gesamten Nutzfläche ca. 15%
- Die durchschnittliche Wohnfläche (BGF) pro Person beträgt ca. 39 m² (33 m² netto)
- Anzahl Einwohner ca. 4.300 Wohnberechtigte

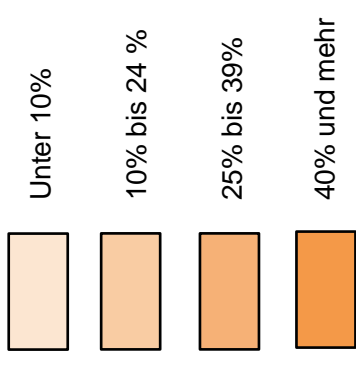
Bereich „Soziotop“

- Summe BGF (ohne Garagen) gerundet 670.000 m² BGF Nutzfläche
- Summe BGF Wohnen, gerundet, 200.000 m² BGF Wohnfläche
- Anteil Wohnfläche an der gesamten Nutzfläche ca. 23%
- Die durchschnittliche Wohnfläche (BGF) pro Person beträgt ca. 37 m² (31 m² netto)
- Anzahl Einwohner ca. 4.500 Wohnberechtigte

Maßnahmenkonzept Südliches Bahnhofsviertel München

2.2 STÄDTEBAU MÄNGEL

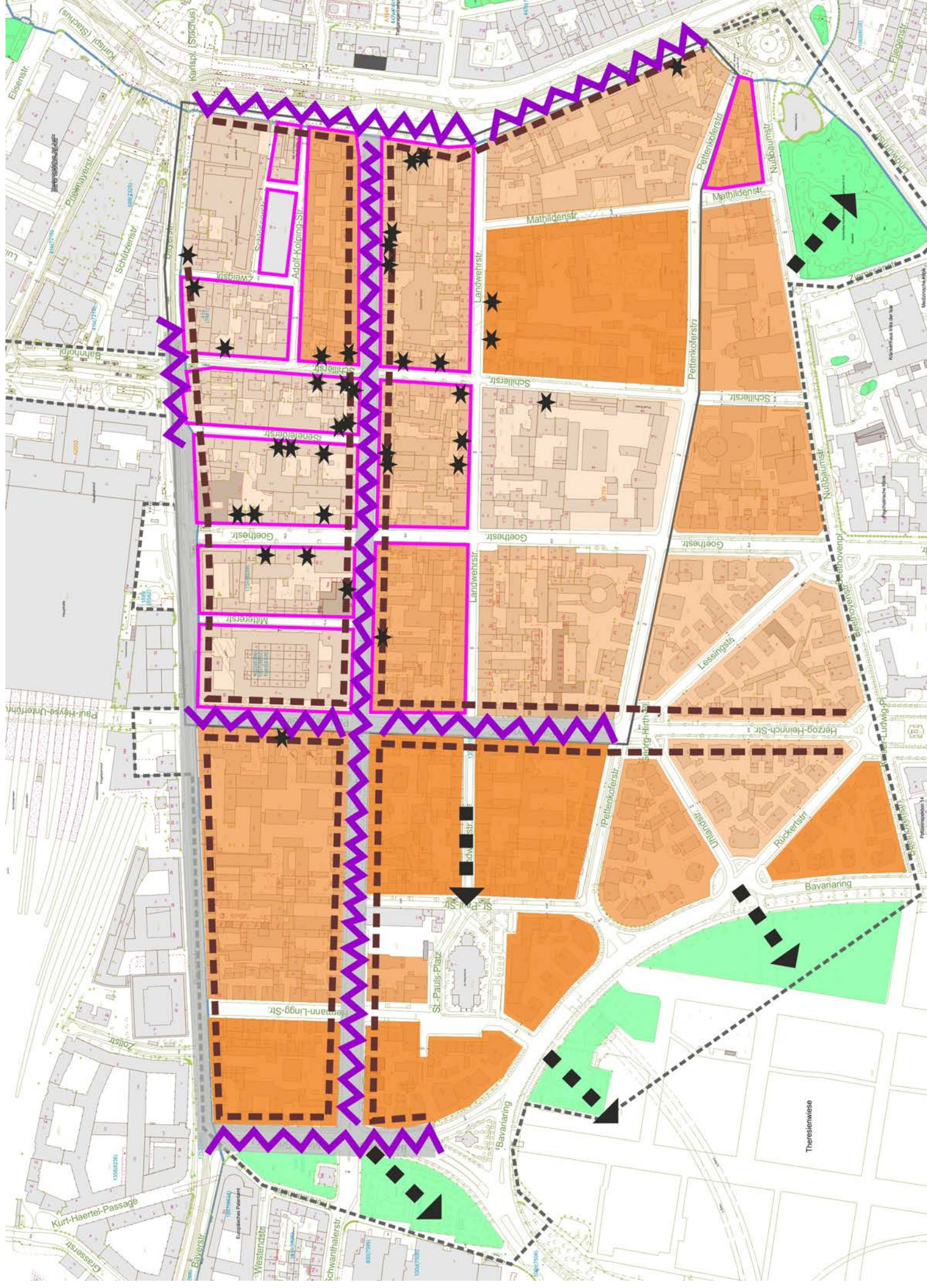
Anteil Wohnen (GF) pro Block in % der Gesamt GF (2012)



Mängel im Wohn- und Arbeitsumfeld

- Eingeschränkte Wohnqualität bei sehr hohen Dichten über 3,0 GFZ
- Hohe Verkehrsbelastung: Stau, Abgase, Feinstaub, Lärm
- Barrierewirkung, Querungsbedarf, mangelnde Aufenthaltsqualität
- Nutzungen und Milieus mit Konfliktpotenzial (Spielhallen, Wettbüros, Sex-Shops, Table-Dance, ...)
- Defizit an Grünausstattung führt zu weiten Wegen zu den öffentlichen Grünanlagen

Stand: November 2014



Quelle: Statistisches Landesamt (ZIMAS) zum 31.12.2013
Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA I/22, SG 4 d I KA-AM

ARGE

Planungsgruppe 504
Heller Späth Kommunikation + Planung
Stadt - Land - Verkehr
planwerkstatt karlstetter



2.3 STÄDTEBAU VORGABEN



- „Soziotop“ mit besonderer multikultureller Ausprägung; Ziel: Stärkung des Wohnens
- Untersuchungsbereich / Engerer Untersuchungsbereich

Stand: November 2014

Überlagerung Flächen-nutzungsplan mit „Soziotop“

Flächennutzungsplan

- o Kernnutzung MK
- o Überwiegend Blockbebauung mit hohen Dichten GFZ 2,5 - 4,0
- o Besonderes Wohnen in gründerzeitlichen Wohnquartieren mit offener Bauweise, mittlere Dichten GFZ 1,3 - 2,0
- o Uniklinik VE
- o Paulskirche R

- o Schule E
- o Deutsches Theater K

Quelle: Referat für Stadtplanung und Bauordnung, Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung, München 2010

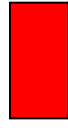

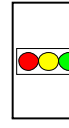

ARGE

Planungsgruppe 504
Heller Späth Kommunikation + Planung
Stadt - Land - Verkehr
planwerkstatt karlstetter



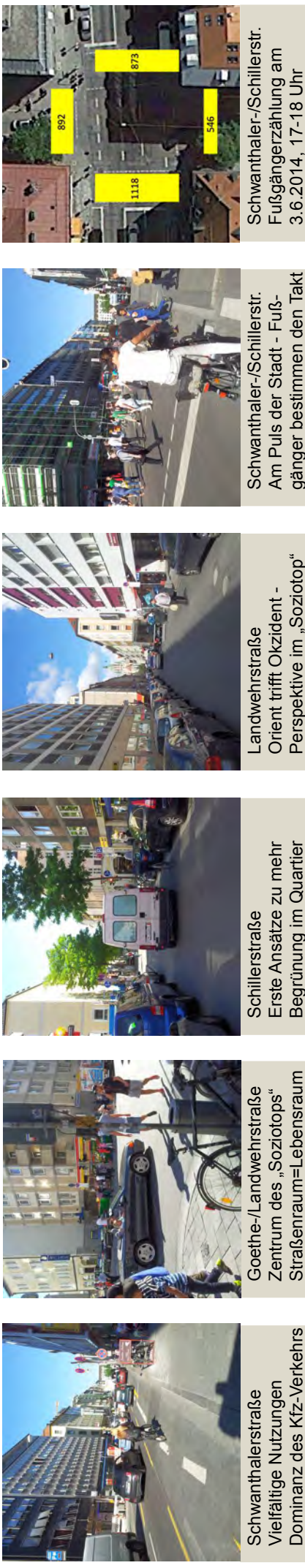
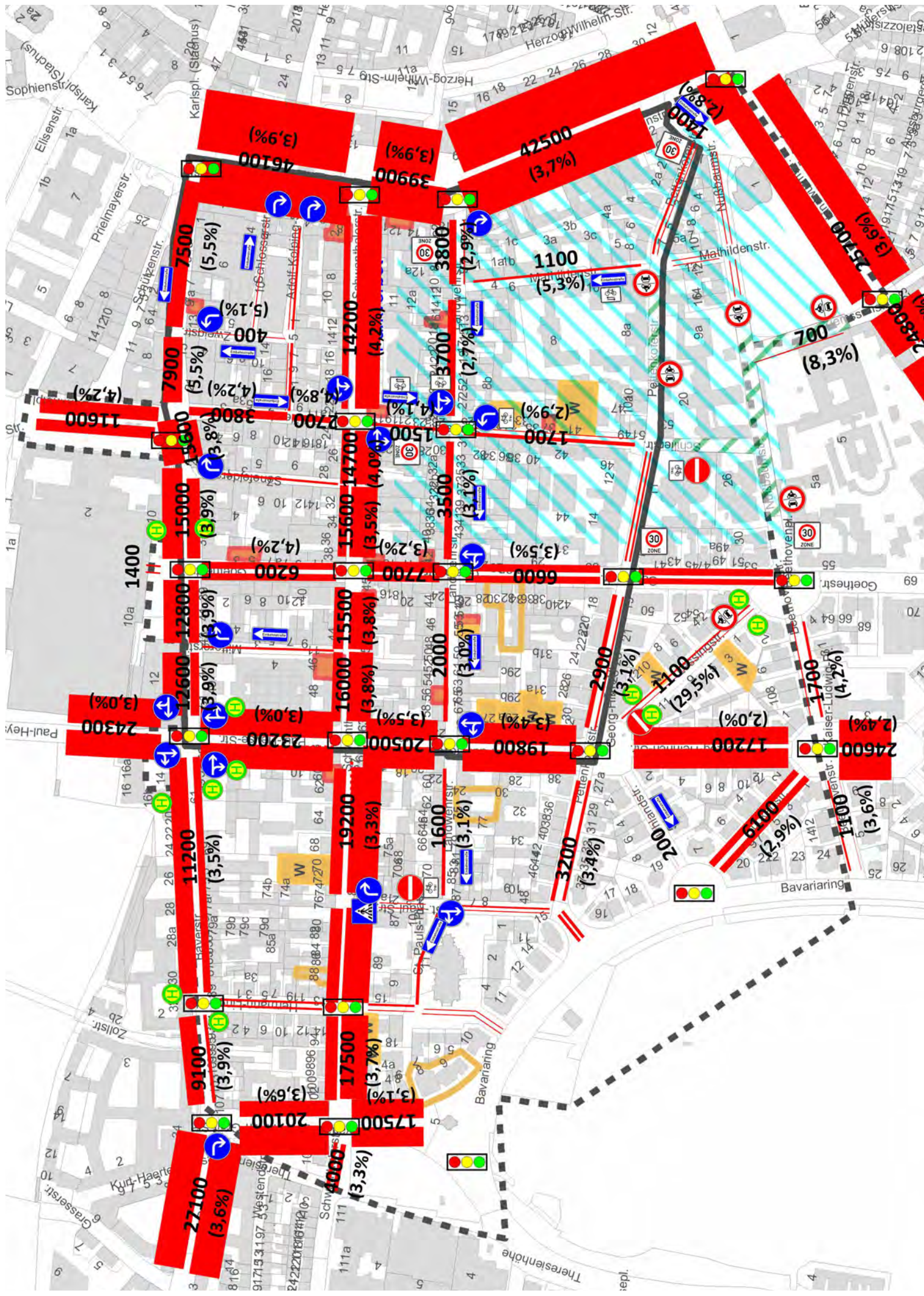
Maßnahmenkonzept Südliches Bahnhofsviertel München

2.4 VERKEHR BESTAND

-  Verkehrsstärke, Kfz/24 Std. (Schwerverkehrsanteil in %)
-  Verkehrsführung (Beschilderung), eingeschränkte Verkehrsbeziehungen
-  Verkehrsregelung mit Lichtzeichenanlage an Knotenpunkten
-  Tram-/Bushalt (straßengebundener ÖPNV)
-  Tempo 30-Zone
-  Gesperrter Klinikbereich, Zufahrt nur für Berechtigte

Quellen
Eigene Erhebungen 2014
Fußgängerzählung am 3.6.2014 (PSLV)
Kfz-Verkehrszählungen im Auftrag der LHM

Stand: November 2014



Schwanthalerstraße
Vielfältige Nutzungen
Dominanz des Kfz-Verkehrs

Goethe-/Landwehrstraße
Zentrum des „Soziotops“
Straßenraum=Lebensraum

Schillerstraße
Erste Ansätze zu mehr Begrünung im Quartier

Landwehrstraße
Orient trifft Okzident -
Perspektive im „Soziotop“

Schwanthaler-/Schillerstr.
Am Puls der Stadt - Fuß-
gänger bestimmen den Takt

Schwanthaler-/Schillerstr.
Fußgängerzählung am
3.6.2014, 17-18 Uhr

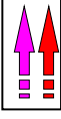
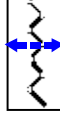

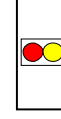






ARGE

Planungsgruppe 504
Heller Späth Kommunikation + Planung
Stadt - Land - Verkehr
planwerkstatt karlsteiner



Maßnahmenkonzept Südliches Bahnhofsviertel München

2.5 VERKEHR MÄNGEL

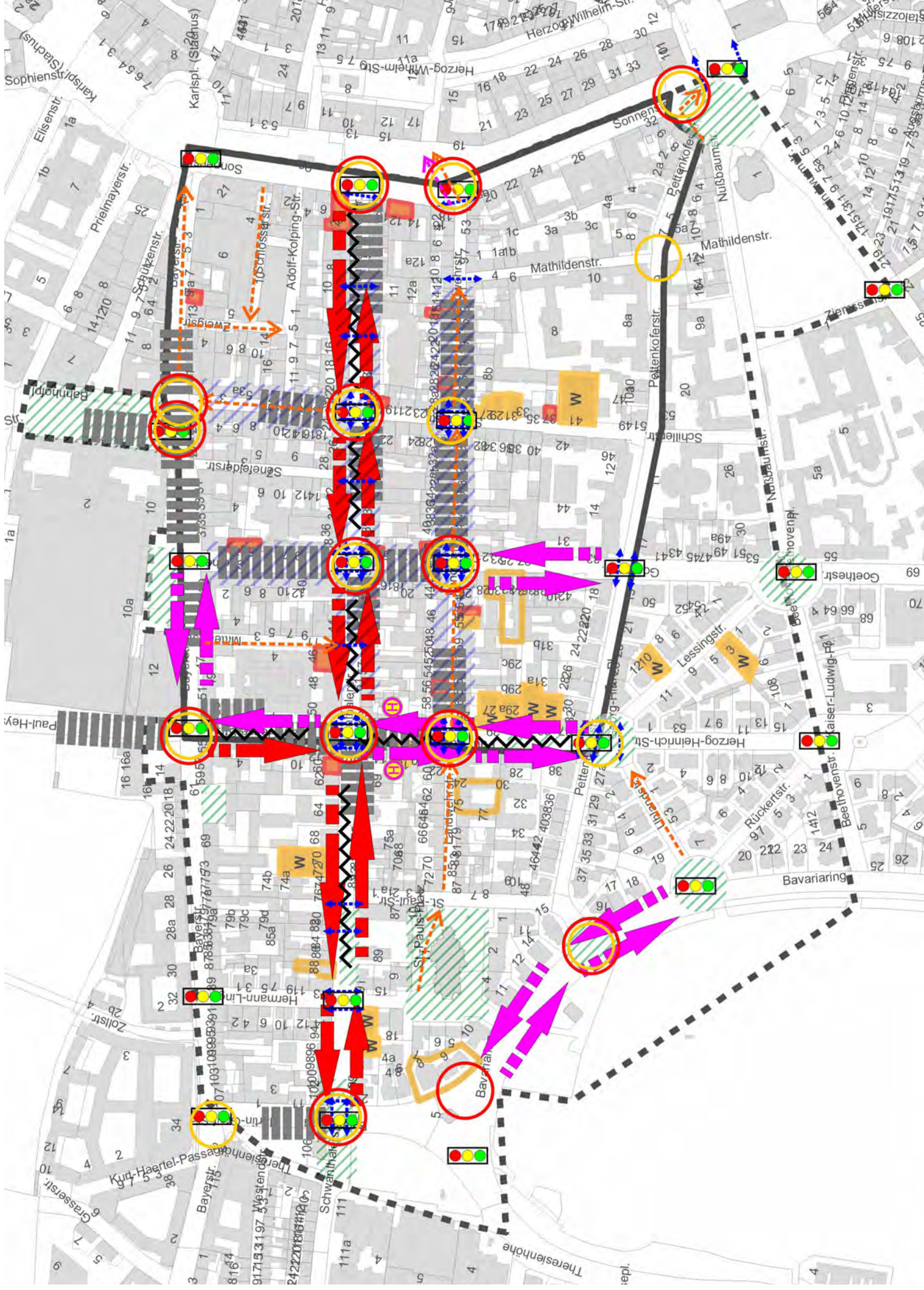
-  Hohe Kfz-Geschwindigkeiten, „digitaler“ Fahrstil auf Straßen mit/ohne Radverkehrsanlagen
-  Starke Barrierewirkung und hoher Querungsbedarf
-  Rückstaubereiche
-  Verkehrsregelung mit Lichtzeichenanlage an Knotenpunkten
-  Komfort-/Sicherheitsdefizite Fuß-/Radverkehr (Barrieren, Freigabezeiten, Abdrängen, etc.)
-  Starke Behinderungen durch Lade- und Parkvorgänge
-  Fehlende Fahrbeziehung Kfz-Verkehr
-  Fehlende Fahrbeziehung Radverkehr
-  Fehlende ÖPNV-Haltestelle
-  Verkehrsflächen mit funktionalen und gestalterischen Defiziten

Quellen
Verkehrszählungen und -beobachtungen 2014
Literatur und verkehrstechnische Regelwerke

Stand: November 2014

ARGE

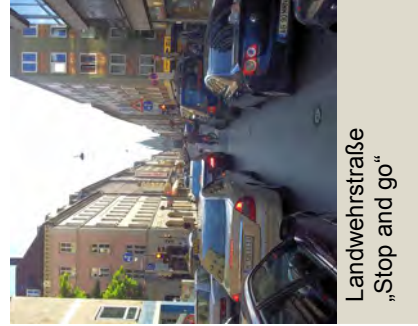
Planungsgruppe 504
Heller Späth Kommunikation + Planung
Stadt - Land - Verkehr
planwerkstatt karlstetter



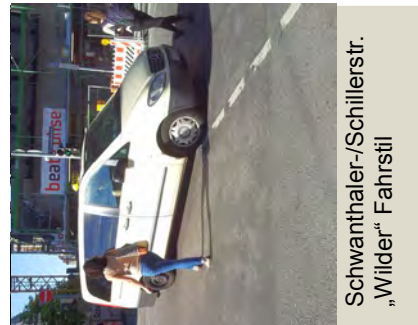
Schwanthalerallee/Sonnenstr.
Kein Platz für Radler



Schwanthalerallee
„Digitaler“ Fahrstil und hohe Geschwindigkeiten



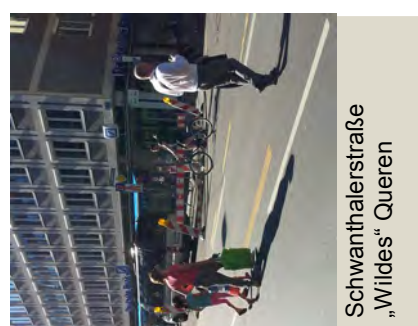
Landwehrstraße
„Stop and go“



Schwanthalerallee/Schillerstr.
„Wilder“ Fahrstil












Schillerstraße
„Wildes“ Fahrradparken



Schwanthalerallee
„Wildes“ Queren

**Maßnahmenkonzept
Südliches Bahnhofsviertel München**

2.6 FREIRAUM BESTAND

-  Öffentliche Grünfläche
-  Spielplatz
-  Straßenräume
-  mit Begrünung (durchgehende Baumreihe)
mit Begrünung (lückiger Baumreihe)
-  Platz, platzartige Straßenaufweitung
-  Platz, platzartige Straßenaufweitung
mit Begrünung
-  Privatgrün (Vorgärten, begrünte Innenhöfe)
-  Dachbegrünung, Dachgärten
-  Passagen

Quellen
eigene Erhebung März 2014
Luftbilddauswertung

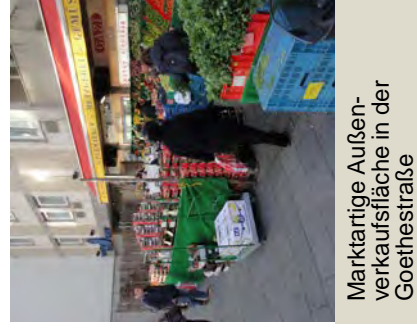
Stand: November 2014



Straßenräume ohne oder nur mit wenig Grün:
Bayerstraße



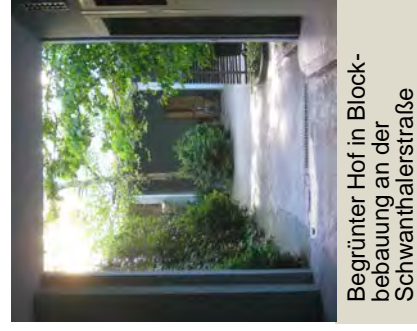
Attraktives Park- und
Spielgelände auf der
Theresienhöhe



Marktartige Außen-
verkaufsfläche in der
Goethestraße



Buntes Wiesenleben im
Nußbaupark



Begrünter Hof in Block-
bebauung an der
Schwanthalerstraße




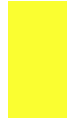

Balkonlandschaft im
Hinterhof

ARGE
Planungsgruppe 504
Heller Späth Kommunikation + Planung
Stadt - Land - Verkehr
planwerkstatt karlstetter



**Maßnahmenkonzept
Südliches Bahnhofsviertel München**

2.7 FREIRAUM MÄNGEL

-  Freiräume hoher Gestaltqualität und Nutzbarkeit
-  Freiräume eingeschränkter Gestaltqualität und Nutzbarkeit
-  Freiräume stark eingeschränkter Gestaltqualität und Nutzbarkeit

Methode
strukturelle Grobbewertung



Stand: November 2014



Straßenraum ohne Begrünung u. Aufenthaltsqualität: Schwanthalerstraße

Trostlose Hinterhöfe mit ausschließlicher Funktion für Parken und Lagern

Verkehrsdominierter Platz mit geringer Aufenthaltsqualität: Georg-Hirt-Platz

Straßencafé in nur wenig einladendem Straßenraum: Mathildenstraße

Grünanlagen für Alt und Jung an der Theresienhöhe










Großzügige und vielseitig nutzbare Freiflächen im Nußbaumpark

ARGE
Planungsgruppe 504
Heller Späth Kommunikation + Planung
Stadt - Land - Verkehr
planwerkstatt karlstetter



Maßnahmenkonzept Südliches Bahnhofsviertel München

2.8 FREIRAUM VORGABEN

- Flächennutzungsplan (Stand 04/2014)
-  Übergeordnete / örtliche Grünverbindungen
 -  Maßnahmen zur Verbesserung der Grünausstattung
- Amtl. Biotopkartierung Stadt (Stand 2004)
-  Kartierte Biotope
 -  Biotopentwicklungsflächen
- Leitlinien für die Münchner Innenstadt (12/2004)
-  Bereiche mit Maßnahmenswerpunkten
 -  Verbesserung / Entwicklung der Aufenthaltsqualitäten
 -  Verbesserung / Aufwertung der Fußwegbeziehung
- Eckdaten Stadtgestalt, Geschichte, Denkmalschutz
-  Gartendenkmal
 -  wichtige Achsen und Sichtbezüge

Quelle:
Landeshauptstadt München
Referat für Stadtplanung und Bauordnung

Stand: November 2014



ARGE
Planungsgruppe 504
Heller Späth Kommunikation + Planung
Stadt - Land - Verkehr
planwerkstatt karlstetter



LEBEN ZWISCHEN BAZAR UND BOULEVARD

3

Leitlinien für eine zukunftsfähige Entwicklung

3.1 LEITLINIEN STÄDTEBAU

3.2 LEITLINIEN VERKEHR

3.3 LEITLINIEN FREIRAUM

Maßnahmenkonzept zur Stärkung des Wohnens im Südlichen Bahnhofsviertel

– Behutsame Stadterneuerung

Urbanisierung mit Fokus auf urbane Milieus

- o „Angepasste“ Haushaltsstrukturen mit hoher Präferenz zentraler Wohnstandort
- o 1-Personenhaushalte
- o (Studentische) Wohngemeinschaften
- o Haushalte mit hoher Fluktuation, „kreative“ Studenten, Migrant/innen, Berufsstarter ...
- o „Angepasste“ Standards bei Wohnraumausstattung

Umwandlung

- o Hotelnutzung zu Wohnen in Gebieten, wo das Wohnen gestützt werden soll
- o Gewerbe zu Wohnen z.B. in OG's
- o EG-Zonen für Handel/Dienstleistung/Gastronomie/Gewerbe/Soziokultur ...
- o 1. und 2. OG für gewerbliche Nutzung (Büro/Dienstleistung/Handel ...)
- o Dachflächen begrünen, für halböffentliche Nutzungen zugänglich machen (z.B. Soziokultur)

Verdichtung auf privatem Grund

- o Baurechte nutzen nach §34 BauGB
- o Aufstellung Bebauungspläne in Teilgebieten
- o Neubau, Anbau, Aufstockung von Gebäuden, Neubau nach Abriss von Gebäuden, Ausbau von Dächern und „grünen“ Dachlandschaften (Aufenthaltsfunktion)
- o Höhenentwicklung am Blockrand: VI Geschosse + Terrassengeschoss, Traufhöhe 22 Meter
- o Orientierung bzgl. Grünausstattung bei zusätzlichem Wohnen: 10 m²/EW, Kompensationsmöglichkeiten suchen, wo dies nicht möglich, z.B. verbesserte Zugänglichkeiten zu Grünflächen außerhalb des Quartiers

Wohnen im Quartier

- o Wohnhöfe „intim“ gestalten im Gegensatz zu den Straßenräumen mit städtischem Leben
- o Qualifizierung der Wohnhöfe durch mehr Grün
- o Abstellen von Autos reduzieren
- o Parkraumbewirtschaftung anstreben
- o EG-Zonen in Einzelfällen für kleinteilige Dienstleistung ohne Publikumsverkehr nutzen
- o Abschottung der Wohnhöfe vom Straßenlärm
- o Nutzung der Dächer als Terrassen, Terrassen (Aufenthaltsflächen) auch auf Nebengebäuden und Garagen ermöglichen (Stege, Zugänge, ...)

Hinterhöfe und Passagen

- o Attraktive Passagen in den Gebieten MK1 und MK2; z.B. Verbindung Bayer- mit Schwanthalerstraße und entlang Sonnenstraße, EG-Zonen in Höfen und Passagen für Publikumsverkehr öffnen
- o Wohnhöfe für ruhiges Wohnen gestalten im Gegensatz zu den Straßenräumen mit städtischem Leben und den Passagen in den Kerngebieten
- o Abstellen von Autos in Höfen „neu“ organisieren
- o Umnutzung Parkbereiche zu Aufenthaltsflächen
- o Begrünung Hinterhöfe, private/halböffentliche Flächen, hängende Gärten, grüne Terrassen

Mehr Aufenthaltsqualität und Grün im öffentlichen Raum - auf notwendige Verkehre beschränken

- o Fahrbahnreduzierung bzw. multifunktionale Nutzungen von Fahrbahnen, z.B. Schwanthalerstraße als Hauptgeschäftsstraße gestalten
- o Radwege entlang von Hauptstraßen (Paul-Heyse Straße, Sonnenstraße)
- o Konzept „Langsam-Fahrstraße“ z.B. für Landwehrstraße, Goethestraße, Schillerstraße
- o Reduzierter Stellplatzschlüssel
- o Konzepte wie „Wohnen ohne Auto“

- o Priorisierung Fuß-/Radverkehr, Anlieferverkehr Straßenbegrünung (Einzelbäume, Allee)
- o Aufenthaltsflächen im Straßenraum und kleine Platzbereiche schaffen, Boulevard Schwanthalerstraße, Paul-Heyse-Straße

Ordnungsinstrumente anpassen oder neu entwickeln

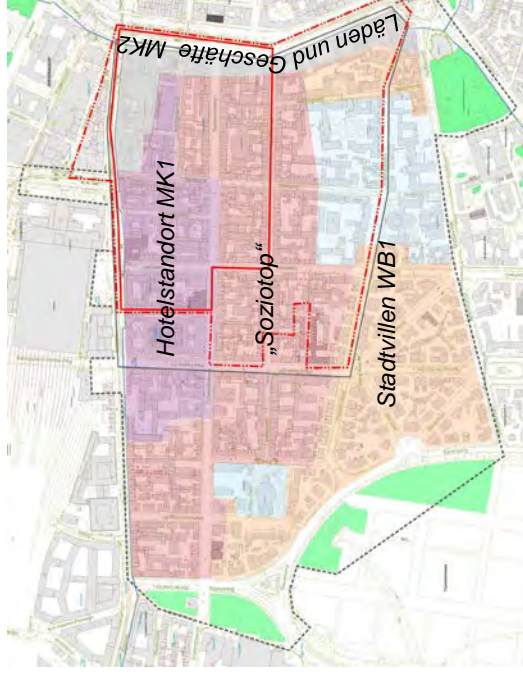
- o Orientierung Art und Maß der Nutzung bei Verdichtung am Bestand (§ 34 BauGB)
- o Aufstellung von Bebauungsplänen, wenn eine Überplanung mehrere Flurnummern in einem Block oder flächenmäßig einen größeren Umgriff einnimmt
- o § 34 BauGB „flexibel“ handhaben, soweit möglich in dem Sinne, dass das „Soziotop“ entlang der Landwehrstraße erhalten bleibt (z.B. Abweichungen oder Ausnahmen zulassen/prüfen); z.B. Dachausstritte, Dachgauben, Terrassen, Dachterrassen, Außenaufzüge
- o Kompensationen zulassen, dort wo 10 m² Grünfläche pro Person nicht realisierbar ist
- o Stellplatzschlüssel anpassen, Stellplatzsatzung modifizieren (Idee: Wohnen o. Auto, car-sharing)
- o Grundgedanke: Mischzonen im öffentlichen Raum
- o Erhaltungssatzung § 172 BauGB zur Erhaltung der Eigenart des Bahnhofsviertels Süd Wohnen - Quantitäten von „Bedarf“ und „Nachfrage“ prüfen
- o Die durchschnittliche Wohnfläche pro-Kopf in der BRD liegt bei 45 m², bei steigender Tendenz; für das „urbane Milieu“ im Bahnhofsviertel wird ein „gesättigter Bedarf“ von 34 m² pro Person
- o Wohnfläche bzw. 40 m² GF pro Person unterstellt
- o Sanierungsgebiet zur Erhaltung des Milieus im Gebietstyp „Soziotop“ prüfen

Fördermöglichkeiten/Anreize zur Umsetzung durch private Akteure

- o Energetische Sanierung, ...
- o Städtische Programme, z.B. Wohnförderung, Hofbegrünung, Dachausbau, ...

Maßnahmenkonzept Südliches Bahnhofsviertel München

3.1 LEITLINIEN STÄDTEBAU



Schillerstraße, Potenzial für Blockrandbebauung



Sonnenstraße, Sanierung Innenhof

Stand: November 2014



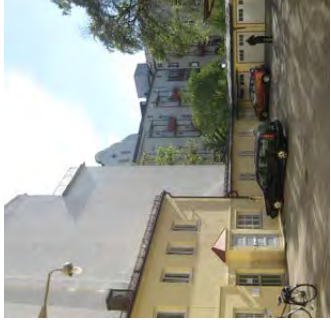
Landwehrstraße, Blickachse, Viertelsidentität



Paul-Heyse-Straße, Abriss/Neubau im Innenhof



Landwehrstraße, kleinteilige Verdichtung im Innenhof



Sonnenstraße, Verdichtungspotenzial



Schwanthalerstraße, Gewerbe zu Wohnen



Paul-Heyse-Straße, Innenhofgestaltung

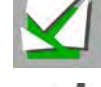
ARGE

Planungsgruppe 504

Heller Späth Kommunikation + Planung






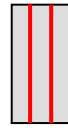


Stadt - Land - Verkehr

planwerkstatt karlstetter



Maßnahmenkonzept Südliches Bahnhofsviertel München

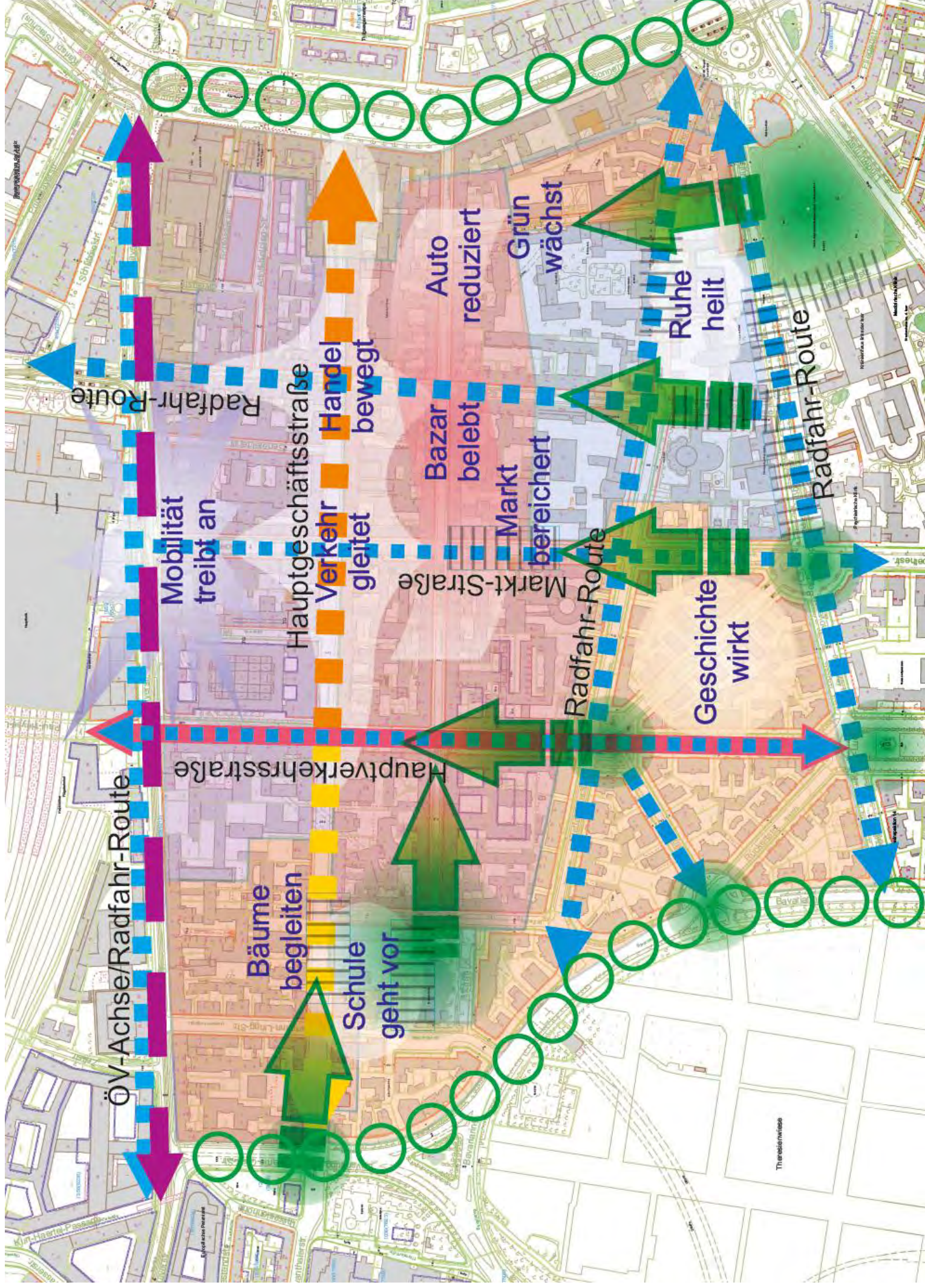
3.2 LEITLINIEN VERKEHR

-  **ÖPNV-Achse**
Vorrang Tram, unverändert in Funktion und Verkehrslast, Gestaltungsverbesserung
-  **Hauptverkehrsstraße**
Kfz-Verkehr, Busverkehr, Rad- und Fußverkehr; unverändert in Funktion und Verkehrslast, Gestaltungsverbesserung
-  **Hauptgeschäftsstraße**
Nutzungsvielfalt, multifunktionaler Straßenraum; Selbstorganisation des Verkehrs, langsamer, aber stetiger Verkehrsfluss statt Stop-and-go
-  **Städtische Einfahrtsstraße**
Wohnen gemischt mit Büro-Gewerbe, kaum Geschäftsbesatz, Drosselung hoher Fahrgeschwindigkeiten, Schutz sensibler Bereiche, funktionale und gestalterische Verbesserung
-  **Radfahr-Route**
Vorrang Radverkehr, Haupt- u. Nebenrouten des innerstädtischen Radverkehrs, Kfz nur ausnahmsweise, Charakter Fahrradstraße
-  **Sonstige Straßen (innerhalb des Ustr.)**
Anliegerstraßen in Kerngebieten, Wohnstraßen in Wohngebieten; Kfz-Verkehr reduziert, Geschwindigkeiten reduziert, Zone mit einfachen Verkehrsregelungen
-  **Besondere Straßenabschnitte**
Temporäre Märkte, Schulumfeld
-  **Straßenraumbegrünung**
Natur trifft Stadt, bestehende Grünflächen als Entwicklungskerne neuer städtischer Grünachsen

Stand: November 2014

ARGE

Planungsgruppe 504
Heller Späth Kommunikation + Planung
Stadt - Land - Verkehr
planwerkstatt karlstetter



Gestaltung trifft Funktion
Vision Kreisverkehrsplatz
mit Brunnen (Fotomontage)

Straße verbindet -
Mittelstreifen als Querungshilfe

Natur trifft Stadt
Fortsetzung der Allee in der
Goethestraße

Dynamische Querschnitte
Sicherheit für Radler - Platz
für Autos (Kapuzinerstr.)

Hauptgeschäftsstraße als
Langsamfahrstraße
(Neue Straße, Ulm)

Selbstorganisation
Zebrastreifen statt Ampel
(Bergmannstr./Gollierplatz)

HEUTE

Viel Freiraum für ...

- ... ungebremste Mobilität
- ... Spekulation und Gewinnmaximierung
- ... Spiel der Großen, Lust und andere Süchte
- ... kriminelle Energien

aber auch:

- ... inner- und interkulturelle Begegnung
- ... Alltagshandel, Leben im „Bazar“
- ... Leben inmitten der Stadt für sozial Schwache, Randgruppen, Bevölkerung mit Migrationshintergrund

aber kaum Freiräume für ...

- ... stressfreien Aufenthalt
- ... Ruhe, Sicherheit
- ... gesundes Wohnen
- ... spontane Aneignung
- ... Spiel der Kleinen



MORGEN

Was bleibt ...

- Das Viertel wird sich nie zu einem „normalen“ Wohnquartier entwickeln, sondern auch in Zukunft einen für die Bahnhoftsnähe typischen Nutzungsmix von Handel, Vergnügungseinrichtungen, Hotel-/Gastronomie und Wohnen aufweisen.
- Der Anteil der Wohnnutzung wird in Abhängigkeit von der Qualität des Angebots begrenzt steigen sein. Das Viertel wird jedoch auch diesbezüglich ein Sonderstandort bleiben, der nicht mit anderen innerstädtischen Wohnquartieren vergleichbar sein wird. Die meisten Bewohner werden Singles, junge Menschen, Bürgerinnen und Bürger ausländischer Herkunft sein.
- Das Viertel kann aufgrund „harter“ städtebaulicher und wirtschaftsstruktureller Rahmenbedingungen nie zu einem Freiraumparadies entwickelt werden. Freiräume können infolge der hohen Bau- und Nutzungsdichte nur sehr eingeschränkt quantitativ erweitert werden. Der Ansatz üblicher Versorgungswerte ist nicht zielführend und wird den anderen Qualitäten des Viertels nicht gerecht.

Was sich entwickeln kann ...

- Eine spürbare quantitative und qualitative Aufwertung der Freiraumsituation ist nur mit einer grundlegenden Neuorganisation des fahrenden und ruhenden Verkehrs möglich.
- Die freiraumplanerische Aufwertung muss auf die Verbesserung der alltäglichen Lebensqualität abzielen, ohne die soziale, multikulturelle Vielfalt und Mischung als spezifisches Identitäts- und Wertmerkmal des Quartiers zu gefährden und Gentrifizierungsprozesse über Gebühr zu befördern.
- Vor diesem Hintergrund erscheinen zwei Leitlinien als zielführend:



LEITLINIE 1

Neues Leben in den Straßen

Der öffentliche Raum beschränkt sich im Wesentlichen auf die Straßenräume und wenige Platzsituationen. Eine spürbare Aufwertung des Viertels kann nur mit einschneidenden Maßnahmen in diesem Bereich erreicht werden.

Hauptakteur: Stadt

- Typisierung der Straßenräume entsprechend deren erforderlicher bzw. gewünschten Verkehrs- und Aufenthalt Funktionen
- Entwicklung individueller Regelungs- und Gestaltungslösungen unter Ausschöpfung aller Möglichkeiten der Verkehrsreduzierung
- Entwicklung von kleinen Plätzen für Begegnung und Aufenthalt v.a. bei kulturellen, sozialen und kommerziellen Brennpunkten
- Vergrößerung des Grünvolumens

LEITLINIE 2

Entdeckung der Höfe

Die halböffentlichen und privaten Freiräume beschränken sich auf die überwiegend stark beengten Hofsituationen der gründerzeitlichen Blockrandbebauung. Verbesserungen sind nur durch das Anstoßen eines kontinuierlichen Wandlungsprozesses möglich.

Hauptakteur: Eigentümer, Investoren

- Entwicklung eines Katalogs verschiedener, individualisierbarer Aufwertungsbausteine als Grundlage vielfältiger privater Optimierungsstrategien („Qualitätshandbuch“)
- Verzicht auf generalisierende Planungsansätze mit vereinheitlichender funktionaler und gestalterischer Ausrichtung (z.B. Reduzierung auf das Leitbild entkernter Höfe)
- Schwerpunktsetzung auf die Reduzierung und Neustrukturierung des ruhenden Verkehrs sowie Schaffung vielfältiger Mikrofreiräume hoher Individualität und Identität
- Anstoßen einer Freiraumintensivierung durch Nutzung möglichst vieler „Brachen“ (Dächer, Abstellhöfe, Fassaden) und Vergrößerung des Grünvolumens
- nur sehr begrenzte Förderung der Öffnung und Durchgängigkeit geschützter Innenhöfe
- Schaffung bzw. Optimierung von Beratungsangeboten und Anreizinstrumentarien

Maßnahmenkonzept Südliches Bahnhofsviertel München

3.3 LEITLINIEN FREIRAUM



Stand: November 2014

ARGE

Planungsgruppe 504
Heller Späth Kommunikation + Planung
Stadt - Land - Verkehr
planwerkstatt karlstetter



NUTZUNGSVIELFALT AUF ENGEM RAUM

4

Zieltypen für die behutsame Weiterentwicklung

4.1 KONZEPT GEBIETSTYPEN





4.2 KONZEPT STRASSENRAUMTYPEN

4.3 KONZEPT FREIRAUMTYPEN



Maßnahmenkonzept Südliches Bahnhofsviertel München

4.1 KONZEPT GEBIETSTYPEN

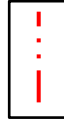

Nutzungsstabile Gebiete

-  Reisesandort mit Hotelkonzentration am Bahnhof (MK 1)
-  Geschäftswelt am Boulevard Sonnenstraße (MK 2)
-  Stadtviellen der Gründerzeit (WB 1)
-  Gemeinbedarf – Paulskirche, Schule

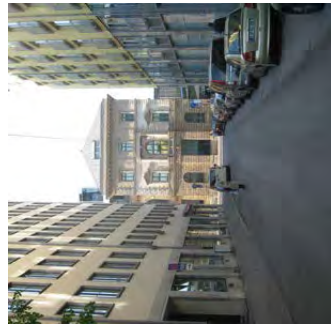
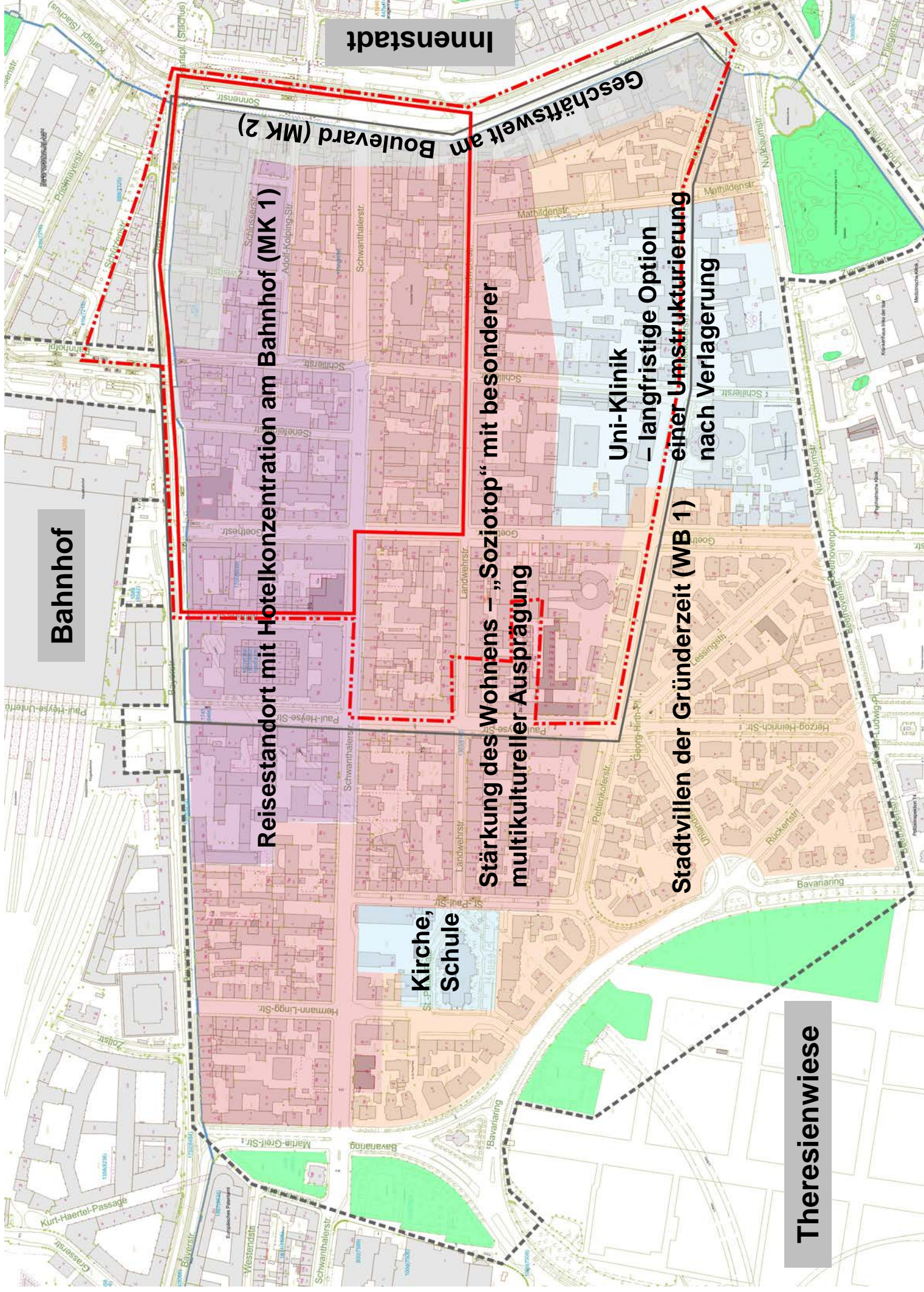
Behutsame Weiterentwicklung des Nutzungsgefüges

-  „Soziotop“ mit besonderer multikultureller Ausprägung und vielfältigem soziokulturellem Milieu
-  Uni-Klinik – langfristige Option einer Umstrukturierung nach Verlagerung

Bebauungspläne

-  Bebauungsplan Nr. 1662 (1992) – Zulässigkeit von Vergnügungsstätten; Kerngebiet MK festgesetzt
-  Bebauungsplan Nr. 1756 (1996) – Zulässigkeit von Vergnügungsstätten; Teiländerung von B-Plan Nr. 1662

Stand: November 2014



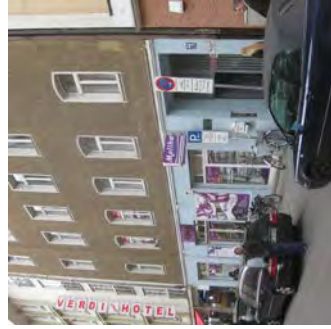
Mittererstraße, MK 1



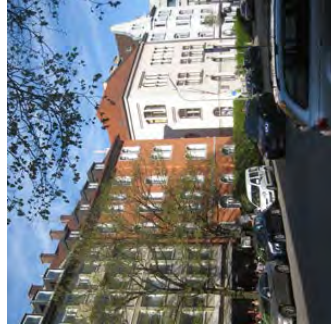
Landwehrstraße, Soziotop



Landwehrstraße, Wohnen im Soziotop



Landwehrstraße, Wohnen im Soziotop



Pettenkoflerstraße, WB 1



Sonnenstraße, MK 2



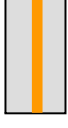

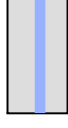
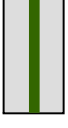
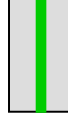

ARGE

Planungsgruppe 504
Heller Späth Kommunikation + Planung
Stadt - Land - Verkehr
planwerkstatt karlstetter

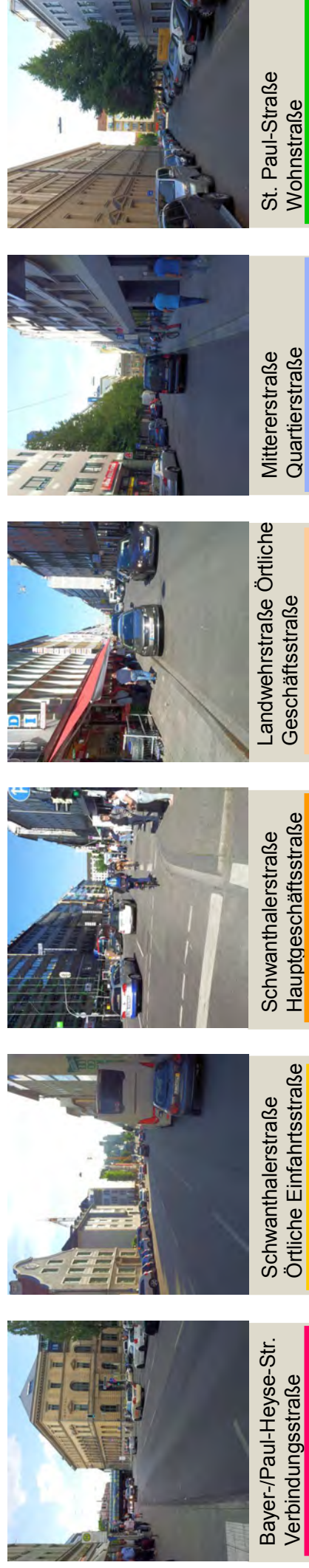
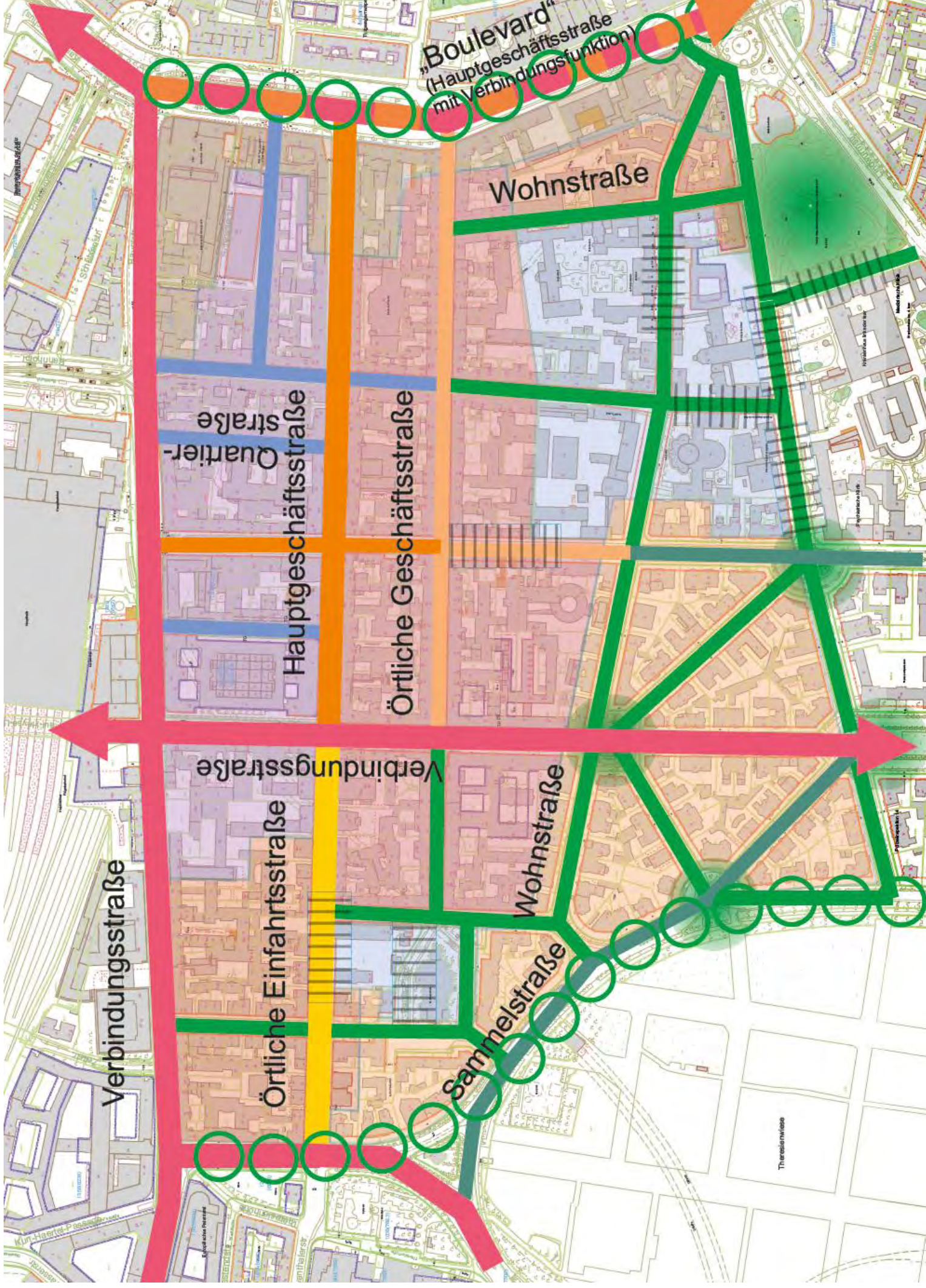


Maßnahmenkonzept Südliches Bahnhofsviertel München

4.2 KONZEPT STRASSENRAUMTYPEN

-  **Verbindungsstraße (HS III, HS VI)**
gemischte Nutzungen, ÖPNV, starker Kfz-Verkehr, bes. Schutz für Fuß- u. Radverkehr
-  **Örtliche Einfahrtsstraße (HS VI)**
Wohnen gemischt mit Büro-Gewerbe, kaum Geschäftsbesatz, mäßiger/starker Kfz-Verk.
-  **Hauptgeschäftsstraße (HS IV, ES IV)**
Geschlossene Bebauung, dichter Geschäftsbesatz, kaum Wohnen, hohe Verkehrsstärke, Parken und Liefern, starker Fußgängerlängs-/querverkehr
-  **Örtliche Geschäftsstraße (ES IV)**
Gemischte Nutzung, unterschiedl. Straßenraumbreiten, Verkehrsstärke mäßig bis hoch, Parken/Liefern, Fußgängerlängs-/querverkehr
-  **Quartierstraße (ES IV)**
Geschlossene Bebauung, gemischte Nutzung, mäßige Verkehrsstärke, hohe Parkraumnachfrage, dichter Fußverkehr
-  **Sammelstraße (ES IV)**
Überwiegend Wohnen mit einz. Geschäften, auch Büro, mäßige Verkehrsstärke (400-800 Kfz/Sp.std.), Radverkehrsanlagen situationsbezogen, punktueller Querungsbedarf
-  **Wohnstraße (ES V)**
Wohnen (Sondergebiet Klinik), Erschließungsfkt., geringe Verkehrsstärke, Aufenthalt, Parken, Regelbegegnungsfall Pkw/Pkw, keine Radverkehrsanlagen, Fußgängerquerungen meist unkritisch
-  **Besondere Straßenabschnitte**
Temporäre Märkte, Schule, Klinik, Kultur

Stand: November 2014













ARGE

Planungsgruppe 504
Heller Späth Kommunikation + Planung
Stadt - Land - Verkehr
planwerkstatt karlsteiner

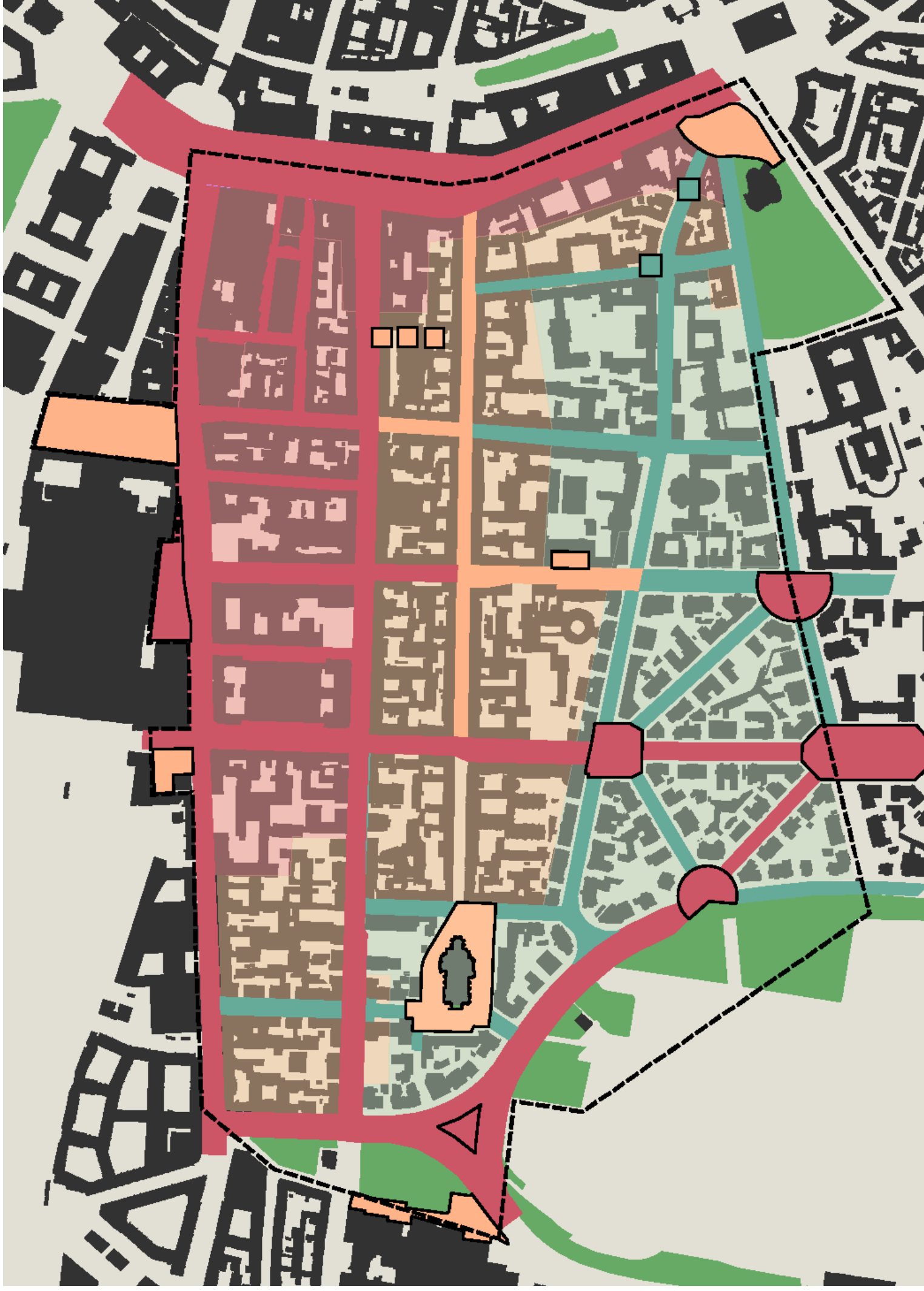


Maßnahmenkonzept Südliches Bahnhofsviertel München

4.3 KONZEPT FREIRAUMTYPEN

STRASSENÄRME		Hauptverkehrsstraßen Dominanz motorisierter Verkehr; Mindeststandard Gestaltqualität/Begrünung
		Urbane Straßenräume Multifunktionale Straßenräume mit vielfältigen Nutzungen, Rhythmisierung, Begrünung
		Wohnstraßen gründerzeitliche Alleen und andere beruhigte Wohnstraßen; hoher Gestalt-/Funktionswert
PLÄTZE		Verkehrsdominierte Plätze Aufenthaltsbereiche, Begrünung
		Verkehrsfreie Plätze/Passagen hohe Aufenthalts-/Gestaltqualität
		Quartiersplätze kleine, begrünte Plätze
ÖFFENTLICHE FREIRÄUME		Öffentliche Grünflächen Grünanlagen, Spielplätze
PRIVATE/HALBÖFFENTLICHE FREIRÄUME		„Graue Zone“ enge Höfe mit geringem Freiraumpotenzial
		„Bunte Zone“ multifunktionale Hof-/Gebäudefreiräume
		„Grüne Zone“ Gründerzeitliche Gärten, Klinikgrünanlagen

Stand: November 2014



Private Freiräume:
Bewohnbarer Dachgarten
Hof Schwanthalerstraße

Private Freiräume:
multifunktionale Hofräume

Öffentliche Grünflächen:
Spielplatz im Randpark
der Theresienwiese

Kleinplatz:
Kleine Freischankfläche in
der Pettenkoflerstraße

Kleinplatz:
Bazarerlebnis in der
Schillerstraße

Wohnstraße:
gute Raumabfolge und
Begrünung (Westend)

ARGE
Planungsgruppe 504
Heller Späth Kommunikation + Planung
Stadt - Land - Verkehr
planwerkstatt karlstetter



MIT KLEINEN SCHRITTEN ZUM ZIEL

5

Maßnahmenkonzept und Umsetzungshinweise

5.1 STÄDTEBAU – MASSNAHMEN IM „SOZIOTOP“

5.2 VERKEHR – MASSNAHMEN

5.3 MASSNAHMEN ÖFFENTLICHE FREIRÄUME

5.4 MASSNAHMEN PRIVATE FREIRÄUME

Status quo Stärken und Potenziale

- o Robuste gründerzeitliche Wohnbebauung (WB 1)
- o Etablierter Hotelstandort (MK 1)
- o Großstädtischer Geschäftsbereich Boulevard Sonnenstraße (MK2)
- o Intensive Funktionsmischung im „Soziotop“
- o Multikultureller Fokus

Defizite und Probleme

- o Spielhallen, Kriminalität im Kerngebiet
- o Defizitäre Freiraum- und Grünausstattung
- o Hohe Baudichte , Belichtung, enge Nachbarschaft
- o Lärmbelastung am Blockrand

Tendenz

- o Kerngebiet (MK) zw. Schwanthaler-, Sonnen-, Pettenkofer- und St. Pauls Straße mit Tendenz zu besonderem Wohngebiet im „Soziotop“ (WB)

Maßnahmen im Soziotop: Aufstockung, Nachverdichtung, Umnutzung

- o Wohnraumangebot fördern
- o Blockrandbebauung moderat aufstocken und Geschäftszone im EG etablieren
- o Innenhöfe umstrukturieren und aufwerten
- o Kleinteilige Grundstücksparzellierung beibehalten
- o Bebauungsdichte ca. 3,0 GFZ, möglichst nicht überschreiten
- o Wandhöhe Blockrand ca. 22 Meter
- o Im EG Blockrand Läden und soziale Infrastruktur

Umsetzung: Chancen und Hemmnisse

- o Mitwirkungsbereitschaft der Eigentümer
- o Kleinteilige Grundstücksparzellierung
- o Hohe Nachfrage nach „kreativem“, niederepreisigem Wohnraum mit unkonventionellem Standard

Umsetzung: Handlungsoptionen der LH München

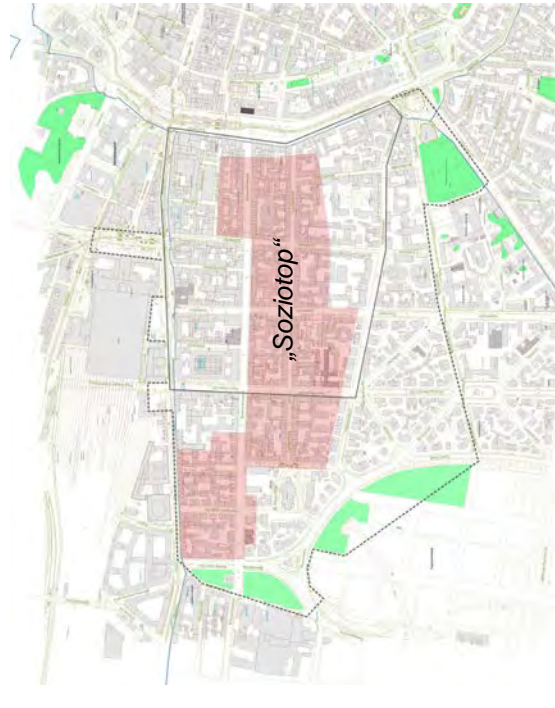
- o Orientierung des Maßes der Nutzung bei Verdichtung am Bestand (§34 BauGB), Berücksichtigung Belichtung, Abstandsflächen, Denkmalschutz
- o Milieuschutz durch Erhaltungssatzung fördern
- o Festsetzung eines Sanierungsgebietes im Gebietstyp „Soziotop“ mit besonderer multikultureller Ausprägung

Ziele

- o Behutsame Aufwertung der Blockinnenbereiche
- o Erhalt der Gebäudestruktur
- o Erhalt und Weiterentwicklung der Funktionsmischung
- o Stärkung der Wohnfunktion
- o Milieuschutz
- o Zurückdrängen unerwünschter Nutzungen
- o Gewerbliche Nutzung und soziale Infrastruktur im EG

Maßnahmenkonzept Südliches Bahnhofsviertel München

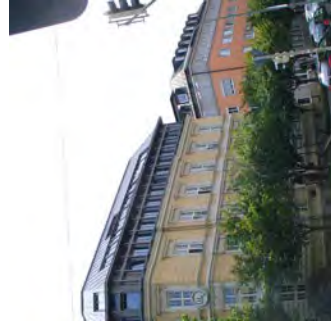
5.1 STÄDTEBAU – MASS- NAHMEN IM „SOZIOTOP“



- Aufstockung der Blockrandbebauung, im Innenblock, Dachgeschossausbau
- Umwandlung gewerblicher Nutzung in Wohnen
- Neubau, Anbau im Innenblock
- Abriss / Neubau Blockrand
- EG-Läden im Blockrand, soziale Infrastruktur
- Bauliche Sonderformen, z.B. vorgehängte Wintergärten, Auskragungen, Terrassen u.a.
- Begrünung Dach, Fassaden, Innenhof

Stand: November 2014

Beispiele, Referenzprojekte



Pettenkoferstraße,
Aufstockung, Ausbau DG



Anbau



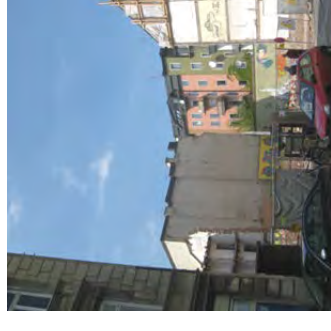
Schwanthalerstraße, Um-
wandlung GE in Wohnen



Neu-/Anbau im Innenblock



Bauliche Sonderform



Goethestraße,
Schließung Baulücke

ARGE

Planungsgruppe 504
Heller Späth Kommunikation + Planung
Stadt - Land - Verkehr
planwerkstatt karlstetter



KURZE WEGE IM VIERTEL

Verkehrliche Zielvorstellungen

- Kurze Wege für den nicht motorisierten Verkehr - Durchlässigkeit für den Radverkehr verbessern
- Anbindung der Wohngebiete verbessern zur Vermeidung von Umwegfahrten im Viertel
- Erreichbarkeit des Bahnhofs sicherstellen
- Erreichbarkeit der Grünzüge und Grünflächen im Umfeld sicherstellen

SICHERHEIT IM VERKEHRSABLAUF

Verkehrliche Zielvorstellungen

- Verbesserung der aktiven Sicherheit durch Geschwindigkeitsdämpfung und Verstärkung des Verkehrsflusses bei Erhalt der Leistungsfähigkeit
- Mehr Radverkehr – weniger Kfz-Verkehr
- Miteinander statt gegeneinander; Prinzip der gegenseitigen Rücksichtnahme stärker in den Vordergrund rücken
- Vorrangige Berücksichtigung des Fußgänger- und Radverkehrs, Beurteilung der Leistungsfähigkeit aus Sicht aller Verkehrsteilnehmer
- Verbesserung der Querbarkeit für den Fußverkehr, insbesondere in Geschäftsstraßen
- Schaffung multifunktionaler Verkehrsflächen bei starker Nutzungsüberlagerung und knappem Flächenangebot

Verkehrliche Maßnahmen

- Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung
- Ausnahme des Radverkehrs von Fahrtrichtungsgeboten
- Direkte Ausfahrt für Radfahrer am Sendlinger-Tor-Platz zur Sonnenstraße in Richtung Süden
- Direkte Ausfahrt aus dem Wohngebiet an der Mathildenstraße über die Landwehrstraße zur Sonnenstraße Richtung Norden (Radverkehr + Kfz) und zur Josephspitalstraße (Radverkehr)
- Zufahrt des Bahnhofs von Süden über die Paul-Heyse- und Bayerstraße nach Sperrung des Bahnhofsvorplatzes

AUFENTHALTSQUALITÄT + OPTIMIERUNG PARKEN

Ziele der Straßenraumgestaltung

- Verbesserung der Straßengestaltung im Hinblick auf eine höhere Aufenthaltsqualität; die Gestaltung bestimmt die Funktion
- Mehr „Bewegungsraum“ für Fußgänger und Radfahrer im Straßenraum
- Umgestaltung von Straßenkreuzungen zu „Straßenplätzen“, Schaffung von „grünen“ Plätzen – neue Plätze für das Viertel
- „Entschleunigung“ des Verkehrs
- Optimierung der Parkregelungen entsprechend den Nutzungsansprüchen des Straßentyps (räumlich, zeitlich und nutzungsspezifische Flexibilisierung)
- Stellplatzmanagement mit dem Ziel einer Reduzierung der Flächen für Besucherparken, Parkhäuser zu Wohnhäuser
- Bewohnerparken auch am Rande des Quartiers

Verkehrliche Maßnahmen

- Sperrung des Hauptbahnhofvorplatzes für den Kfz-Verkehr
- Umfeldgestaltung Schule an der Schwanthalerstraße mit Schulhoferweiterung
- Umfeldgestaltung im Bereich der Uni-Kliniken
- Platzgestaltung um die St. Paul-Kirche
- Gestaltung eines temporären „Marktbereichs“ in der Goethestraße
- Straßenbäume in der Schwanthalerstraße und Umgestaltung als Geschäftsstraße
- Rückbau des Bavariarings auf je eine Richtungsfahrbahn, Nutzung der Flächenpotenziale zum Radfahren und Parken
- Umnutzung des Parkhauses in der Adolf-Kolping-Straße zu Wohnen mit Anwohnerstellplätzen

Stand: November 2014

ARGE

Planungsgruppe 504
Heller Späth Kommunikation + Planung
Stadt - Land - Verkehr
planwerkstatt karlsteiner



VERBINDUNGSSTRASSE – PAUL-HEYSE-STRASSE

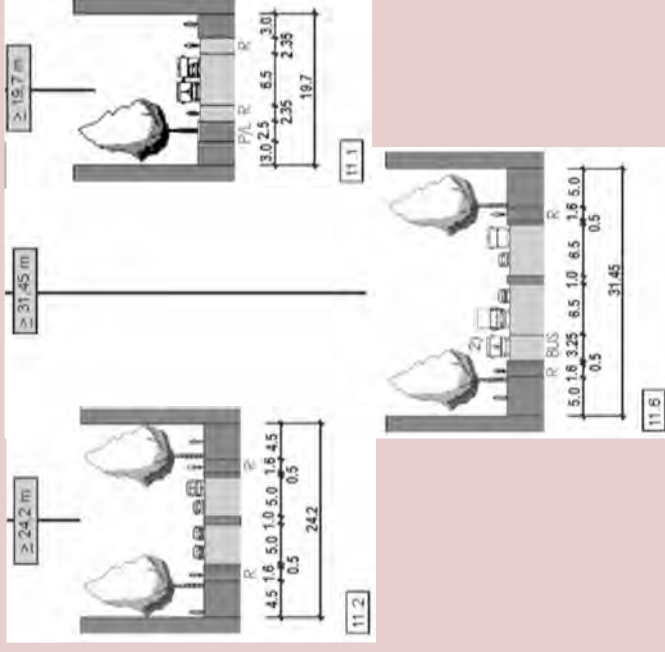
Charakterisierung (nach RAS 06)

- o Gemischte Bebauungsformen, Wohnen und gewerbliche Nutzungen
- o Länge bis 1000 m
- o Verkehrsstärke 800 – 2600 Kfz/Std. mit vorherrschender Verbindungsfunktion
- o Besondere Nutzungsansprüche: Radverkehr, ÖPNV

Charakterisierung

- o Geschlossene Bebauung, Wohnen und gewerbliche Nutzungen
- o Länge ca. 800 m (im Untersuchungsraum)
- o Verkehrsstärke 1400 – 2000 Kfz/Std., starke Spitzenstundenbelastung, wichtige Tangentialverbindung im Straßennetz
- o Radverkehr Haupttroute
- o ÖPNV Metro-Buslinie

Musterquerschnitte (nach RAS 06)



Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RAS 06), 2006 (Hrsg. FGSV)

Handlungsbedarf

- o Verminderung der Trennwirkung
 - o Einhaltung der Fahrgeschwindigkeiten
 - o Sicherung des Radverkehrs
 - o Bereitstellung eines wohnstandortnahen ÖPNV
 - o Verbesserung der Straßengestaltung im Hinblick auf eine höhere Aufenthaltsqualität sowie Dämpfung der Spitzengeschwindigkeiten
- ### Restriktionen und Chancen
- o Weiterhin hohe Verkehrsstärke, u.a. durch Hbf.-Vorplatz-Sperrung; Linksabbiagemöglichkeit von der Paul-Heysel- in die Bayerstraße (Hbf.-Südseite)
 - o Starke sich kreuzende Verkehrsströme an der Schwanthalerstraße
 - o Starke Verkehrsbelastungen mit Verkehrsspitzen, die temporär Mehrspurigkeit erfordern
 - o 4-Spurigkeit nur zu den Stoßzeiten erforderlich, Parken am Straßenrand in Schwachverkehrszeiten möglich (z.B. nachts)
 - o Kaum Spielräume in der Querschnittsgestaltung
 - o Gestaltungspotenziale v.a. südlich der Landwehrstraße vorhanden

Maßnahmenvorschläge

- o Linksabbiegespur von der Paul-Heysel-Unterführung zur Bayerstraße
- o Radweg bzw. Schutzstreifen westseitig zwischen Bayer- und Schwanthalerstraße
- o Schutzstreifen beidseitig zwischen Georg-Hirth- und Kaiser-Ludwig-Platz
- o Neue Bushaltestelle auf Höhe der Landwehrstraße
- o Neue Querschnittsgestaltung mit Begrünung zwischen Landwehr- und Pettenkoferstraße
- o Umgestaltung Georg-Hirth-Platz (z.B. Kreisverkehr)

Gestaltungsbeispiele



Paul-Heysel-Strasse zwischen Bayer- und Schwanthalerstraße
Baumreihe/Grünstreifen



Paul-Heysel-Strasse zwischen Landwehr- und Pettenkoferstraße
Baumreihe/Grünstreifen



Ansätze zur Straßengrünung



Begrünung Straßenraum Paul-Heysel-Strasse



Möglicher Bushalt Paul-Heysel-Strasse



Linksabbiegespur Paul-Heysel-Str. zur Bayerstraße



Fotomontage: Begrünung Paul-Heysel-Strasse

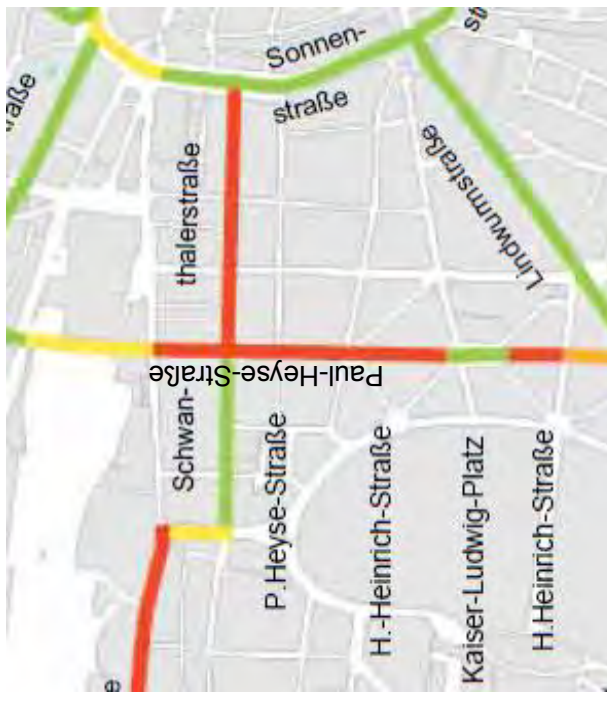


Fotomontage: Neugestaltung Georg-Hirth-Platz

Maßnahmenkonzept Südliches Bahnhofsviertel München

5.2.1 BEISPIEL VERBINDUNGS-STRASSE

- o Wohnen stärken durch attraktive Wege im Viertel
- o Sicherheit im Verkehrsablauf
- o Hohe Aufenthaltsqualität und Optimierung Parken



Handlungsbedarf straßenräumliche Verträglichkeit (Grafik: LH München)

Stand: November 2014

ARGE

Planungsgruppe 504
Heller Späth Kommunikation + Planung
Stadt - Land - Verkehr
planwerkstatt karlstetter

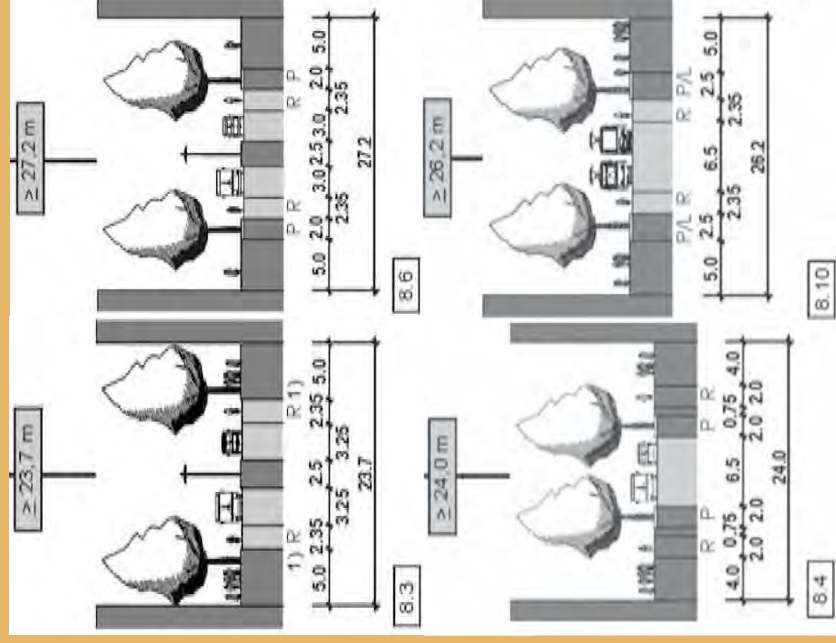


HAUPTGESCHÄFTSSTRASSE – SCHWANTHALERSTRASSE (östlich)

Charakterisierung (nach RAS 06)

- o Dichter Geschäftsbesatz in geschlossener Bauweise
- o Länge bis 1000 m
- o Verkehrsstärke 800 – 2600 Kfz/Std.
- o Besondere Nutzungsansprüche: Fußgängerlängs- und -querverkehr, Radverkehr, Parken, Liefern und Laden, Aufenthalt

Musterquerschnitte (nach RAS 06)



Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RAS 06), 2006 (Hrsg. FGVS)

Charakterisierung

- o Geschlossene Bebauung, dichter Geschäftsbesatz
- o Länge ca. 650 m
- o Verkehrsstärke 1400 – 2000 Kfz/Std., wichtige Radialverbindung im Straßennetz, kein ÖPNV
- o Wichtige Verbindung für den Radverkehr
- o Parken, Liefern und Laden
- o Sehr starker Fußgängerlängs- und -querverkehr

Handlungsbedarf

- o Weiterhin hohe Verkehrsstärke, auch quartierfremde Durchgangsverkehr zur Altstadt
- o Verbesserung der Querbarkeit für den Fußverkehr
- o Verbesserung der Sicherheit des Radverkehrs
- o Neuordnung der vielfältigen Nutzungsansprüche im Straßenraum
- o Verbesserung der Straßengestaltung im Hinblick auf eine höhere Aufenthaltsqualität

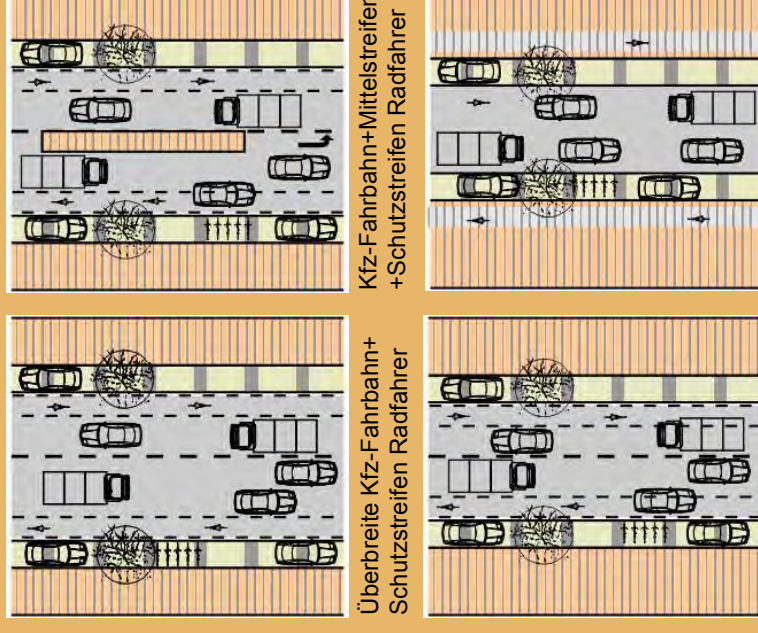
Restriktionen und Chancen

- o Weiterhin hohe Verkehrsstärke
- o Sehr asymmetrische Verkehrsbelastungen (Gegenrichtung zur Bayerstraße)
- o Starker Lieferverkehr
- o Vielfältige Nutzungsansprüche, begrenzte Spielräume in der Querschnittsgestaltung
- o Flächen mit multifunktionaler Nutzung
- o Zeitlich und räumlich flexible Regelungen für den ruhenden Verkehr und den Lieferverkehr
- o Sehr starker Fußgängerverkehr mit deutlichen Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit

Maßnahmenvorschläge

- o Geschwindigkeitsdämpfung und Verstetigung des Verkehrsflusses d. Reduzierung der Querschnitte in ausgewählten Straßensegmenten
- o Geschwindigkeitsdämpfung im Knotenpunktbereich und Verstetigung des Verkehrsflusses durch Umgestaltung der Knotenpunkte (Verzicht auf Signalisierung, soweit technisch/ verkehrlich möglich)
- o Trennung in Fahrverkehr und Aufenthalt – Schutzstreifen beidseitig
- o Multifunktionsflächen (seitlich) mit räumlicher und zeitlicher Flexibilität, abschnittsweise Begrünung

Gestaltungsalternativen



Überbreite Kfz-Fahrbahn+ Schutzstreifen Radfahrer

Kfz-Fahrbahn+Mittelstreifen +Schutzstreifen Radfahrer

Fahrbahn+Schutzstreifen als flexibler Querschnitt

„Klassische“ Aufteilung Fahrbahn+separater Radweg



Hauptgeschäftsstraße
Beispiel aus RAS 06



Hauptgeschäftsstraße
Beispiel aus RAS 06



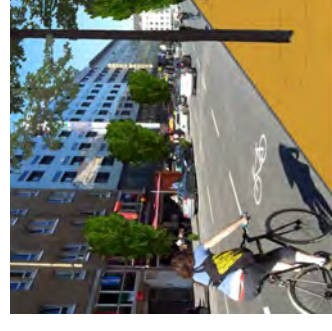
Hauptgeschäftsstraße
London Kensington High St.



Hauptgeschäftsstraße
Bild: Gemeinde König



Beispiel: Schutzstreifen
München Kapuzinerstraße



Fotomontage: Umgestaltung
Schwanthalerstraße

5.2.2 BEISPIEL HAUPTGESCHÄFTS- STRASSE

- o Wohnen stärken durch attraktive Wege im Viertel
- o Sicherheit im Verkehrsablauf
- o Hohe Aufenthaltsqualität und Optimierung Parken

Stand: November 2014

ARGE

Planungsgruppe 504
Heller Späth Kommunikation + Planung
Stadt - Land - Verkehr
planwerkstatt karlsteiner



ÖRTLICHE GESCHÄFTSSTRASSE – LANDWEHR-/GOETHESTRASSE

Charakterisierung (nach RASt 06)

- o Geschlossene Bauweise bei durchgängigem Geschäftsbesatz
- o Länge bis 600 m
- o Verkehrsstärke 400 – 2600 Kfz/Std.
- o Besondere Nutzungsansprüche: Fußgängerlängs- und -querverkehr, Parken, Liefern und Laden

Charakterisierung

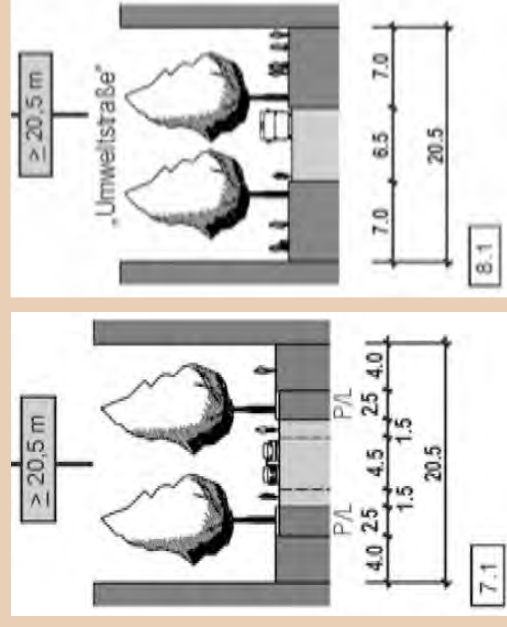
- o Verkehrsstärke 300 – 400 Kfz/Std.
- o Enger Straßenraum, Einbahnstraße
- o Parken, Liefern und Laden
- o Hohe Fußgängerfrequenzen
- o Geschlossene Bebauung bei durchgängigem Geschäftsbesatz

Maßnahmenvorschläge

- o Freigabe der Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung und Ausnahme des Radverkehrs von Fahrtrichtungsgeboten
- o Ersatz von Signalanlagen durch Zebrastreifen (Knotenpunkt Landwehr-/Schillerstraße) bzw. andere Knotenpunktformen (z.B. Minikreis Landwehr-/Goethestraße)
- o Aufenthaltsorientierte Gestaltung in der Landwehrstraße unter Beachtung der Blickbeziehung zur St. Paul-Kirche (Kirche bzw. ein Kirchplatz setzt den „Schlusspunkt“ der Straße, d.h. keine Durchfahrt bei St. Paul)
- o Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich in der Landwehrstraße (Teilabschnitt)
- o Zeitlich und räumlich flexible Parkregelungen mit starkem Fokus auf die Geschäftszeiten
- o Schaffung zusätzlicher Fahrradabstellplätze
- o Temporärer „Marktbereich“ in der Goethestraße

Musterquerschnitte (nach RASt 06)

- o Durchgangsverkehr insbesondere abends (Rückflutverkehr aus der Innenstadt)
- o Starke Verkehrsbehinderungen durch Ein- und Ausparkvorgänge, Liefern und Laden sowie Signalanlagen
- o Befahrbarkeit für den Radverkehr in beiden Richtungen
- o „Organisation“ der vielfältigen Nutzungsansprüche im Straßenraum
- o Verbesserung der Straßengestaltung im Hinblick auf eine höhere Aufenthaltsqualität
- o Fehlende Fahrradabstellplätze



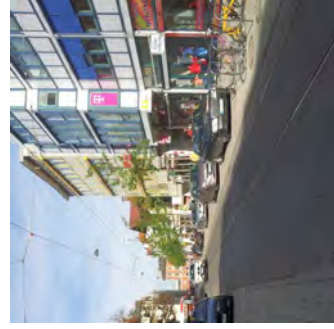
Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06), 2006 (Hrsg. FGSV)

Restriktionen und Chancen

- o Massive Ansprüche an den Straßenraum durch Parken und Laden sowie Straßenverkauf (Warenauslagen)
- o Enger Straßenquerschnitt in der Landwehrstraße
- o Sehr starker Fußgängerlängs- und -querverkehr
- o Durchfahrt durch das gesamte Viertel
- o Blickbeziehung auf St. Paul darf nicht verstellt werden

- o **Wohnen stärken durch attraktive Wege im Viertel**
- o **Sicherheit im Verkehrsablauf**
- o **Hohe Aufenthaltsqualität und Optimierung Parken**

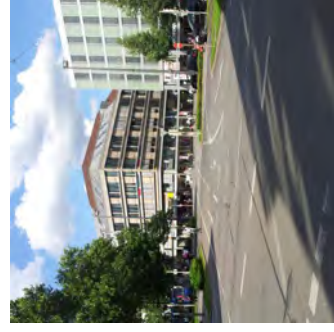
5.2.3 BEISPIEL ÖRTLICHE GESCHÄFTSSTRASSE



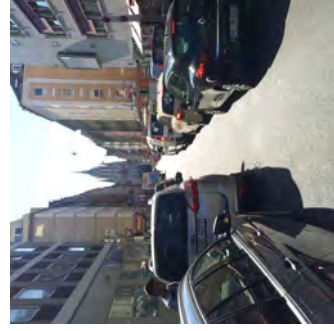
Bsp. Örtl. Geschäftsstraße: Pasing Gleichmannstraße



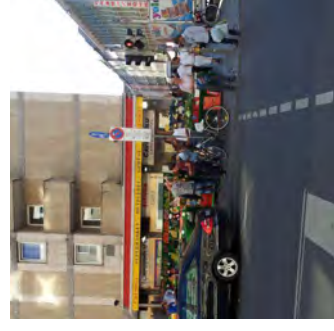
Beispiel: Umbau Ampel zu Zebrastreifen Gollierplatz



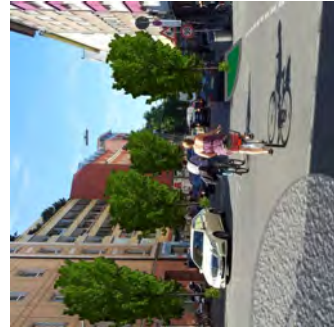
Ausfahrt aus der Landwehrstraße nach Norden



Freigabe der Einbahnstr. f. gegenläufigen Radverkehr



Goethestraße: temporäre Erweiterung Marktnutzung



Fotomontage: Neugestaltung Goethe-/ Landwehrstraße

Stand: November 2014

ARGE

Planungsgruppe 504
Heller Späth Kommunikation + Planung
Stadt - Land - Verkehr
planwerkstatt karlsteffer



ÖRTLICHE EINFahrTSSTRASSE – SCHWANTHALERSTR. (westlich)

Charakterisierung (nach RASt 06)

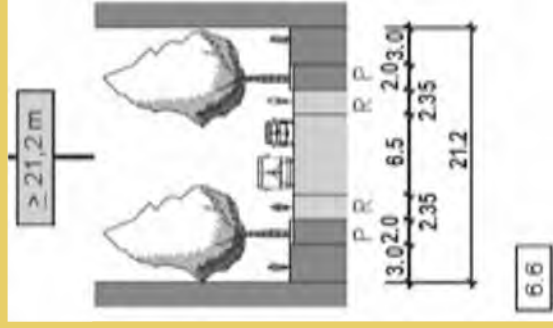
- o geschlossene bzw. halboffene Bauweise, gemischte Nutzung, Gewerbe, Wohnen, kaum Geschäftsbesatz
- o Länge bis ca. 800 m
- o Verkehrsstärke 400 – 1800 Kfz/Std.
- o keine besonderen Nutzungsansprüche

Charakterisierung

- o Geschlossene bzw. halboffene Bauweise, gemischte Nutzung, Gewerbe, Wohnen, kaum Geschäftsbesatz
- o Länge ca. 450 m
- o Verkehrsstärke 1400 – 1600 Kfz/Std.
- o Parken
- o Schule

Musterquerschnitte (nach RASt 06)

- o Kaum Wahrnehmung des Umfeldes aufgrund des breiten Straßenraum und geringer Nutzungsaktivitäten mit der Folge hoher Fahrgeschwindigkeiten
- o Verbesserung der Querbarkeit für den Fußverkehr
- o Verbesserung der Sicherheit des Radverkehrs
- o Verbesserung der Verkehrssicherheit im Schulumfeld
- o Verbesserung der Straßengestaltung im Hinblick auf eine höhere Aufenthaltsqualität und verbesserte Wahrnehmung

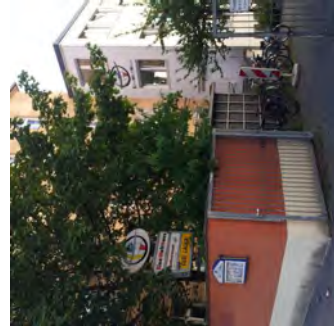


Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06), 2006 (Hrsg. FGSV)

Maßnahmenvorschläge

- o Umfeldgestaltung Vorfeld Schule
- o Geschwindigkeitsdämpfung im Streckenverlauf und Verstärkung des Verkehrsflusses durch Reduzierung der Querschnitte auf das technisch/verkehrlich notwendige Maß
- o Geschwindigkeitsdämpfung im Knotenpunktbereich und Verstärkung des Verkehrsflusses durch Umgestaltung der Knotenpunkte und Verzicht auf Signalisierung, soweit technisch/verkehrlich möglich
- o Beidseitig Schutzstreifen für den Radverkehr
- o Neue Querschnittsgestaltung mit Begrünung
- o Umgestaltung von Straßenkreuzungen zu „Straßenplätzen“ (z.B. Kreisverkehre an der Martin-Greif- und Hermann-Lingg-Straße)

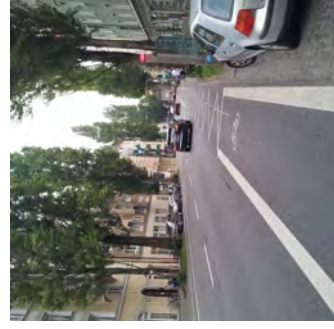
Gestaltungsbeispiel



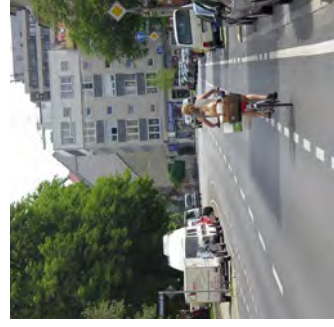
Privates Grün „Eine Welt Haus“



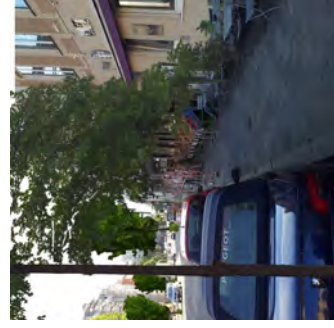
„Biergartenidylle“ Ecke Schwanthaler-/St. Paul-Str.



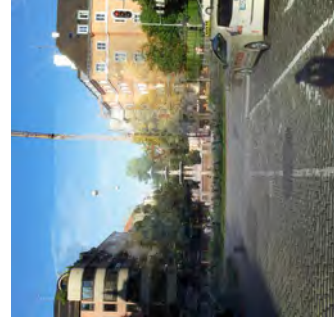
Begrünung München Pilgersheimerstr.



Schutzstreifen München Wendl-Dietrich-Straße



Fotomontage: Begrünung vor einer Gaststätte



Fotomontage: „Schwanthaler Rondell“ (Martin-Greif-Str.)

5.2.4 BEISPIEL ÖRTLICHE EINFahrTSSTRASSE

- o Wohnen stärken durch attraktive Wege im Viertel
- o Sicherheit im Verkehrsablauf
- o Hohe Aufenthaltsqualität und Optimierung Parken

Stand: November 2014

ARGE

Planungsgruppe 504
Heller Späth Kommunikation + Planung
Stadt - Land - Verkehr
planwerkstatt karlstetter



QUARTIERSSTRASSE – MITTERER-/SCHILLERSTRASSE

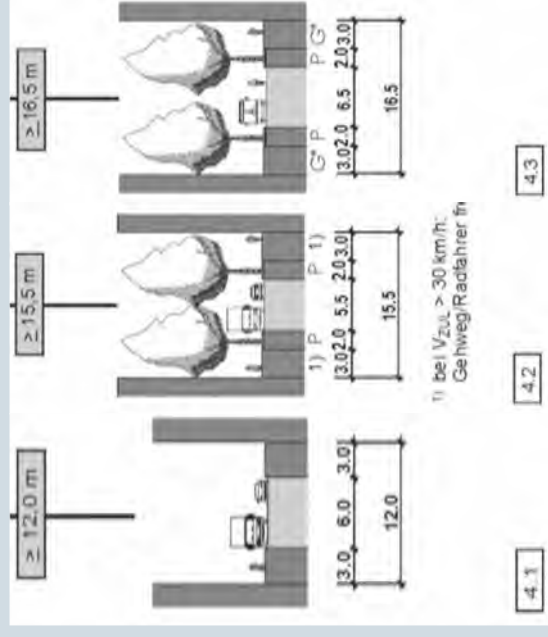
Charakterisierung (nach RAS 06)

- o geschlossene dichte Bebauung, gemischte Nutzung aus Wohnen, Gewerbe und Dienstleistung
- o Länge bis ca. 300 m
- o Verkehrsstärke 400 – 1000 Kfz/Std.
- o Besondere Nutzungsansprüche: Fußgängerlängsverkehr, Parken

Charakterisierung

- o Verkehrsstärke 300 – 400 Kfz/Std.
- o Enger Straßenraum, Einbahnstraße
- o Parken, Liefern und Laden
- o Hohe Fußgängerfrequenzen
- o Geschlossene Bebauung bei dichtem Geschäftsbesatz und Hotels

Musterquerschnitte (nach RAS 06)



Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RAS 06), 2006 (Hrsg. FGSV)

Handlungsbedarf

- o Dominanz von fließendem und ruhendem Kfz-Verkehr
- o Verbesserung der Grünausstattung und Aufenthaltsqualität
- o Bessere Erschließung für den Radverkehr
- o Fehlende Fahrradabstellplätze

Restriktionen und Chancen

- o Starke Nutzungsansprüche in Bezug auf Parken, Liefern und Laden; hoher Parkdruck
- o Enge Straßenräume mit begrenzten Gestaltungsspielräumen
- o Keine Nutzung prägend
- o Wenig Ansatzpunkte für Umgestaltungen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität

Maßnahmenvorschläge

- o Aufenthaltsorientierte Gestaltung im Straßenraum unter besonderer Berücksichtigung des ruhenden Verkehrs
- o Ersatz von Signalanlagen durch Zebrastreifen bzw. andere Knotenpunktformen
- o Freigabe von Einbahnstraßen für Radfahrer in Gegenrichtung; Ausnahme von Fahrtrichtungsgeboten (Mittererstraße, nördliche Schillerstraße)
- o Schaffung zusätzlicher Fahrradabstellplätze
- o Neues Wohnquartier im Bereich Adolf-Kolping-Str./Schlosserstraße
- o Schaffung von Anwohnerstellplätzen, z.B. in der MVG-Tiefgarage am Hauptbahnhof

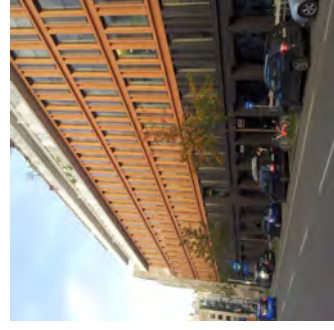
Gestaltungsbeispiel



Fotomontage: Umgestaltung des Straßenraumes und Umnutzung des Parkhauses zu einem Wohnhaus mit Anwohnerstellplätzen



Konzeptstudie Radroute Hbf.-Vorplatz – Schillerstr.



Beispiel: Wohnhaus mit Parkhaus am Oberanger



Schaffung zusätzlicher Fahrradabstellplätze



Schillerstraße: Freigabe für gegenläufigen Radverkehr



Priv. Begrünungsansätze im Viertel: Mittererstraße

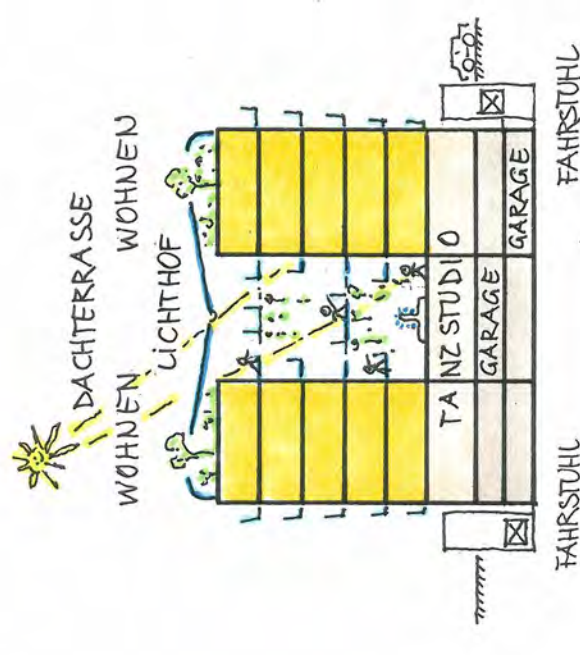


Öff. Begrünungsansätze im Viertel: Schillerstraße

Maßnahmenkonzept Südliches Bahnhofsviertel München

5.2.5 BEISPIEL QUARTIERSSTRASSE

- o Wohnen stärken durch attraktive Wege im Viertel
- o Sicherheit im Verkehrsablauf
- o Hohe Aufenthaltsqualität und Optimierung Parken



Stand: November 2014

ARGE

Planungsgruppe 504
Heller Späth Kommunikation + Planung
Stadt - Land - Verkehr
planwerkstatt karlsteffter



WOHNSTRASSE – ST. PAUL-/MATHILDEN-/SCHILLERSTRASSE (etc.)

Charakterisierung (nach RAS 06)

- o unterschiedliche Bebauung, ausschließlich Erschließungsfunktion, Wohnen
- o Länge bis ca. 300 m
- o Verkehrsstärke unter 400 Kfz/Std.
- o Besondere Nutzungsansprüche: Aufenthalt, Parken

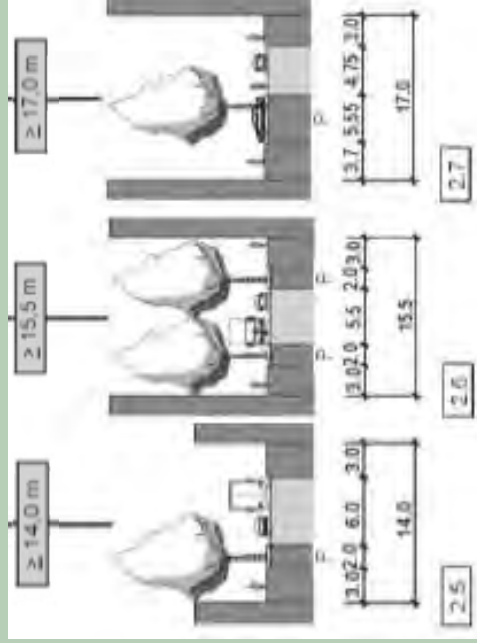
Charakterisierung

- o Verkehrsstärke unter 400 Kfz/Std., teilweise Einbahnstraßen
- o Parken
- o geringe Fußgängerfrequenzen, aber Aufenthalt
- o Geschlossene Bebauung nördlich, meist offene Bebauung südlich der Pettenkoflerstraße

Maßnahmenvorschläge

- o Aufenthaltsorientierte Gestaltung und abschnittsweise Ergänzung der Begrünung im Straßenraum unter besonderer Berücksichtigung des ruhenden Verkehrs
- o Schaffung von Quartiersplätzen um St. Paul
- o Ersatz von Signalanlagen durch Zebrastreifen bzw. andere Knotenpunktformen
- o Freigabe von Einbahnstraßen für Radfahrer in Gegenrichtung (Uhlandstraße, Landwehrstraße westlich Paul-Heyse-Straße)
- o Ausfahrt für Radfahrer aus der Nußbaumstraße Richtung Sendlinger Tor
- o Tempo 30-Zone

Musterquerschnitte (nach RAS 06)



Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RAS 06), 2006 (Hrsg. FGSV)

Handlungsbedarf

- o Stärkung der Aufenthaltsfunktion durch Verbesserung der Straßengestaltung, Grün im Straßenraum, Schaffung von öffentlichen Platzbereichen
- o Umgestaltung von Fahriflächen zu Aufenthaltsflächen und Neuordnung der Flächen für den ruhenden Verkehr
- o Befahrbarkeit für den Radverkehr in beiden Richtungen

Restriktionen und Chancen

- o Möglicherweise Verlust von Parkplätzen
- o Neuordnung des Parkens
- o Schaffung von Quartiersplätzen

Gestaltungsbeispiel



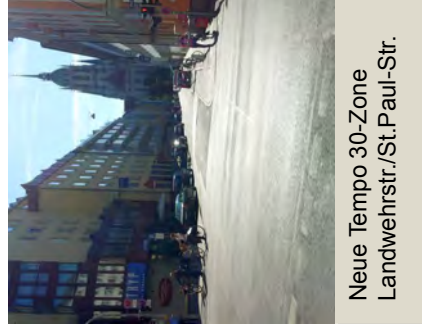
Fotomontage: Begrünung südliche Schillerstraße



Beispiel: begrünte Wohnstraße St. Paul-Straße



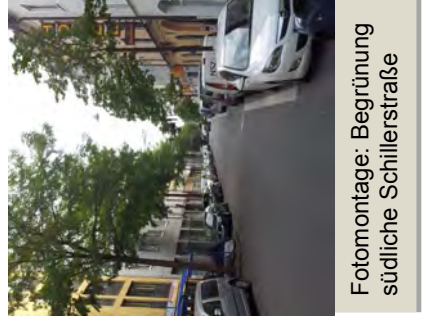
Ausfahrt Nußbaumstraße für den Radverkehr



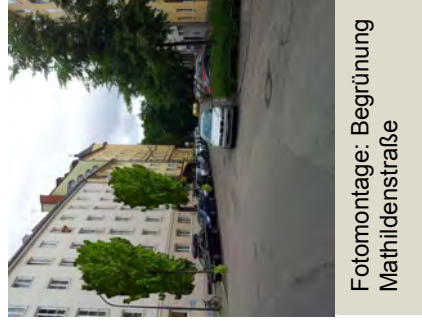
Neue Tempo 30-Zone Landwehrstr./St.Paul-Str.



Konzeptstudie St.Pauls-Pi. Irene Burkhardt



Fotomontage: Begrünung südliche Schillerstraße



Fotomontage: Begrünung Mathidenstraße

5.2.7 BEISPIEL WOHNSTRASSE

- o **Wohnen stärken durch attraktive Wege im Viertel**
- o **Sicherheit im Verkehrsablauf**
- o **Hohe Aufenthaltsqualität und Optimierung Parken**

Stand: November 2014

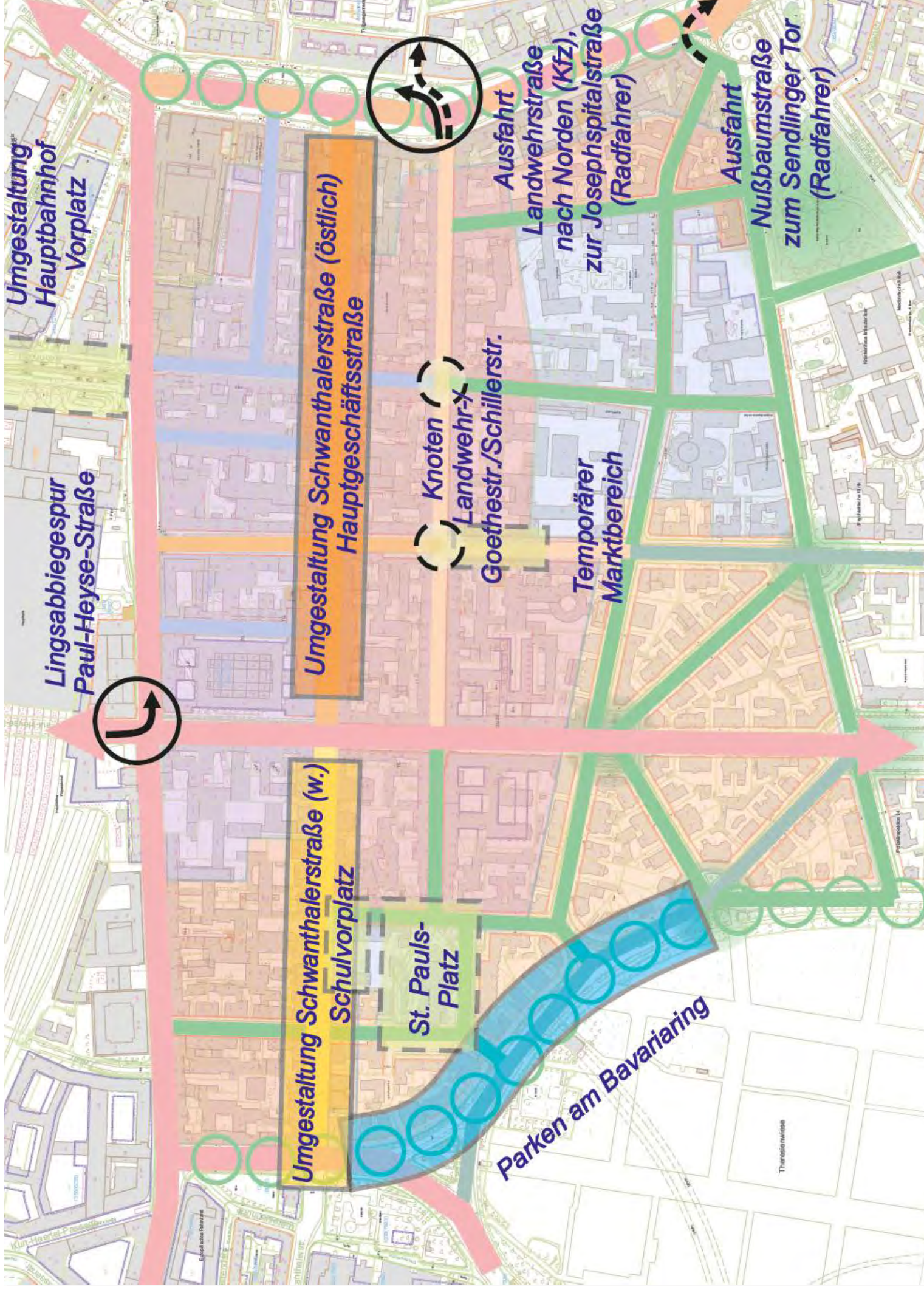
ARGE

Planungsgruppe 504
Heller Späth Kommunikation + Planung
Stadt - Land - Verkehr
planwerkstatt karlstetter



5.2.8 ÜBERSICHT TOP 10 MASSNAHMEN

- Wohnen stärken durch attraktive Wege im Viertel
- Sicherheit im Verkehrsablauf
- Hohe Aufenthaltsqualität und Optimierung Parken



Stand: November 2014





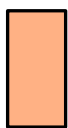


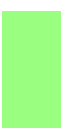



ARGE

Planungsgruppe 504
Heller Späth Kommunikation + Planung
Stadt - Land - Verkehr
planwerkstatt karlsteiner



**5.3 MASSNAHMEN
ÖFFENTLICHE
FREIRÄUME**

- STRASSENÄRUME**
-  Straßenraum begrünen (Ergänzung oder Neubegrünung)
 -  Straßenraum bedingt begrünen (beeengte Verhältnisse, Restriktionen)
 -  Aufenthaltsqualitäten verbessern (Schwerpunktbereiche)
- PLÄTZE**
-  Platz grundlegend umgestalten Aufenthaltsbereiche, Begrünung
 -  Platzgestaltung und -nutzwert verbessern hohe Aufenthalts-/Gestaltqualität
 -  Temporäre Straßenplätze ermöglichen Märkte, Straßenfeste
- ÖFFENTLICHE FREIRÄUME**
-  Öffentliche Grünflächen aufwerten (Nutzbarkeit und Gestaltqualität)
 -  Öffentliche Interimsnutzungen ermöglichen
 -  Bereiche ohne Maßnahmen Schwerpunkte



Straßenräume beleben

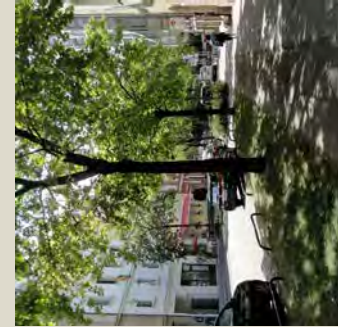
- Begrünung verbessern**
- o Begrünung der Straßenräume durch Bäume ergänzen bzw. neu schaffen; möglichst beidseitige Begrünung: Paul-Heyse-Straße, Bayer-, Schwanthalerstraße; einseitige Begrünung (z.T. im Wechsel): Goethe-, Landwehrstraße (hier nur schmalkronige Bäume wg. Blickachse St. Paulskirche)
 - o Identitätsstiftende Leitbaumarten für verschiedene Straßenräume verwenden
 - o Baumstandort z.T. mit Pflanzflächen kombinieren, und damit den Straßenraum rhythmisieren
 - o Fassadenbegrünungen durch bodenunabhängige vorgehängte Systeme (vertikale Gärten) prüfen

Aufenthaltsqualität verbessern

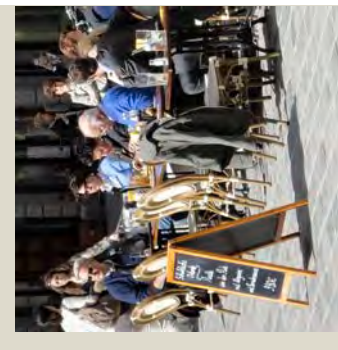
- o Fahrbahnen an ausgewählten Stellen verengen und/oder Straßenübergangszonen mit Belagsänderung (einheitliche Oberflächengestaltung mit Fußgängerbereich), Niveaueinhebung, Baumtoren vom übrigen Straßenraum absetzen und beruhigen (v.a. Schwanthaler-, Goethestraße)
- o Verbreiterte Aufenthaltszonen ohne ruhenden Verkehr schaffen; z.T. dauerhaft oder temporär möblieren; attraktive Freischankzonen anbieten (z.B. Landwehr-, Goethe-, Schillerstraße)
- o In Fußgängerbereich erhöhte vom Straßenniveau abgesetzte Terrassen mit Aufenthaltsqualität einbauen, z.T. hochbeetartig begrünen (z.B. als Mikroplätze oder Freischankflächen Straßencafes)

Identität schaffen

- o Kunstobjekte (Skulpturen, Brunnen, temporäre Installationen) in den Straßenraum integrieren; horizontale und vertikale Flächen (Gehwege, Plätze, Fassaden) in Kunstaktion einbeziehen
- o Viele „bunte“ Einzelobjekte und -aktionen statt vereinheitlichende Gesamtkonzeptionen anstreben
- o Lokale Akteure in Aktionen einbeziehen (z.B. Schulen, soziale Einrichtungen, VHS...)
- o Multikulturelle Events organisieren



Vorbildlich begrünter Straßenraum im Westend



Straßencafes als beliebter Ort um zu sehen und gesehen zu werden

Plätze aufwerten

- o Östlichen und südlichen Bahnhofsvorplatz mit hoher Aufenthaltsqualität und großem Grünvolumen neu gestalten
- o Platz und Grünfläche um die St. Paulskirche aufwerten (siehe Konzeptstudie Burkhardt Landschaftsarchitekten; 2013)
- o Umfeld Schule Schwanthalerstraße aufwerten
- o Plätze für Märkte oder kulturelle, kommunikative Zwecke durch temporäre Sperrung von Straßenabschnitten schaffen



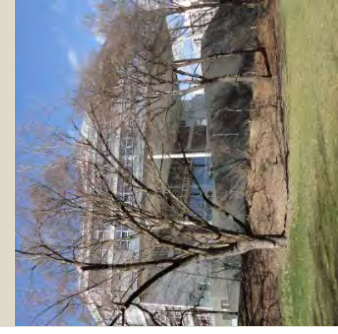
Dauerhafte oder temporäre Märkte bringen Lebensqualität ins Viertel



Auszeit vom Verkehr: Die Bürger erobern die Straße

Grünanlagen optimieren

- o Öffentliche Grünflächen mit hoher Gestalt- und Nutzungsqualität erhalten: Nußbaumpark, Theresienhöhe; Randbereiche Theresienwiese
- o Nutzbarkeit der Freifläche nördlich des Hauberisser-Hauses verbessern; z.B. durch teilweise Anhebung des Geländes / Absetzen vom stark befahrenen Straßenraum
- o Interimsbegrünungen von Teilbereichen der Kies-/Grünflächen auf der Theresienwiese testen
- o Erreichbarkeit der Grünanlagen aus dem Viertel für Fußgänger und Radfahrer verbessern



Grünfläche an der Martin-Greif-Straße mit Aufwertungspotenzial



Theresienwiese: Interimsbegrünung und -freiraumnutzungen prüfen

Stand: November 2014

ARGE

Planungsgruppe 504
Heller Späth Kommunikation + Planung
Stadt - Land - Verkehr
planwerkstatt karlstetter



Maßnahmenkonzept Südliches Bahnhofsviertel München

5.4 MASSNAHMEN PRIVATE FREIRÄUME



„Graue Zone“
Umsetzung von Mindeststandards für
beengte Hofsituationen



„Bunte Zone“
Erhaltung und Entwicklung
multifunktionaler Hof-/Gebäudefreiräume



„Grüne Zone“
Sicherung von gründerzeitlichen Gärten
und Klinikgrünanlagen



Innenhöfe beleben

- Vielfältig genutzte Höfe mit kleingewerblicher und sozialer Nutzung erhalten, ggfs. funktional und gestalterisch verbessern
- Nutzbare Freiräume durch Neuorganisation des ruhenden Verkehrs (TG, Stapelung, Abiöse) und durch Rückbau störender Nebengebäude ausweiten bzw. neu schaffen
- Besitzrechtliche Abgrenzungen hinterfragen, gemeinschaftlich nutzbare Hofbereiche schaffen
- Aufenthaltsräume begrünen
- Umfangreiche Entkernungsmaßnahmen und Luxussanierungen vermeiden, Kleinteiligkeit bewahren, um Gentrifizierungsprozesse nicht zu befördern

Dachlandschaften gestalten

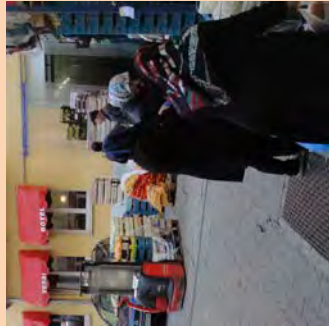
- Hauptgebäude z.B. im Rahmen von Aufstockungsmaßnahmen mit Dachterrassen ausstatten
- Einbau kleinerer Dachgärten in Altbauten mit Schrägdach) zulassen
- Dachlandschaften auf Neben-/Rückgebäuden gestalten; ggfs. Verbindungen zu den Innenhof-freiräumen herstellen
- Gemeinschaftlich oder für soziale Zwecke (z.B. KiTa) nutzbare Dachterrassen anbieten
- Einsehbare Dächer extensiv begrünen

Balkonien aufblühen lassen

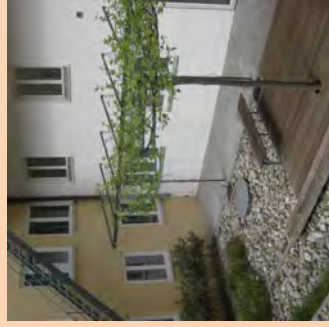
- An innenhoforientierten Fassaden nutzbare Balkonkonstruktionen vorsehen
- Fassadenintegrierte Balkone bei Aufstockungsmaßnahmen auch zu gering bis mäßig belasteten Straßenräumen vorsehen

Fassaden begrünen

- Innenhoffassaden mit bodengebundenen Rankgehölzen begrünen
- Vertikale Gärten in Innenhöfen realisieren, aber auch für Straßenräume prüfen



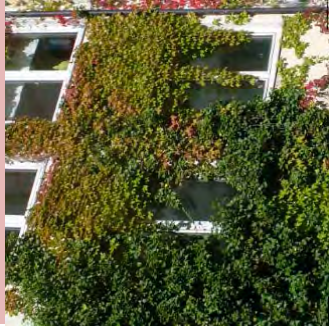
Kleingewerbe, soziale Nutzungen, Bazar erhalten



Gute Gestaltung auf kleinstem Raum: Hof nördl. Schwanthalerstraße

Mindeststandards setzen

- Mindeststandards für Grünvolumen und residentielle Freiräume in beengten Hofsituationen umsetzen
- V.a. Potenziale für Dach- und Fassadenbegrünung ausschöpfen
- Neue, begrünte Freiräume im Rahmen von Abbruch und Neubau von Blöcken (z.B. Parkgarage) schaffen



Grünvolumen und Attraktivität durch Fassadenbegrünung verbessern



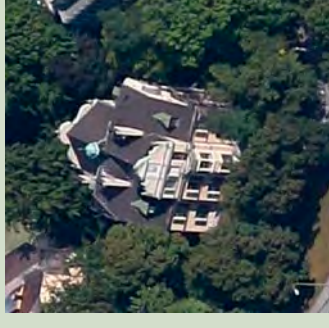
Extensive Dachbegrünung – gut für Auge, Wasserrückhalt und Kleinklima

Privatgärten aufweiten

- Wertvolle gründerzeitliche Gärten mit teilweise sehr altem Baumbestand erhalten
- Gärten durch Neuorganisation von Parkierungsflächen aufweiten und gestalterisch aufwerten
- Grünräume zwischen Villen durch Zusammenlegen von Zufahrten vergrößern
- Bauliche Nachverdichtung und Zunahme Nebenanlagen und Parkierungsflächen vermeiden
- Gemeinschaftliche Nutzungen anstreben



Grüne Stadtoasen sichern und aufweiten



Gründerzeitliche Villengärten mit altem Baumbestand (Umlandstraße)

Stand: November 2014

ARGE

Planungsgruppe 504
Heller Späth Kommunikation + Planung
Stadt - Land - Verkehr
planwerkstatt karlstetter



MEHR RAUM FÜR WOHNEN







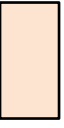



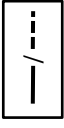
6

Abschätzung neuer Wohnraumpotenziale

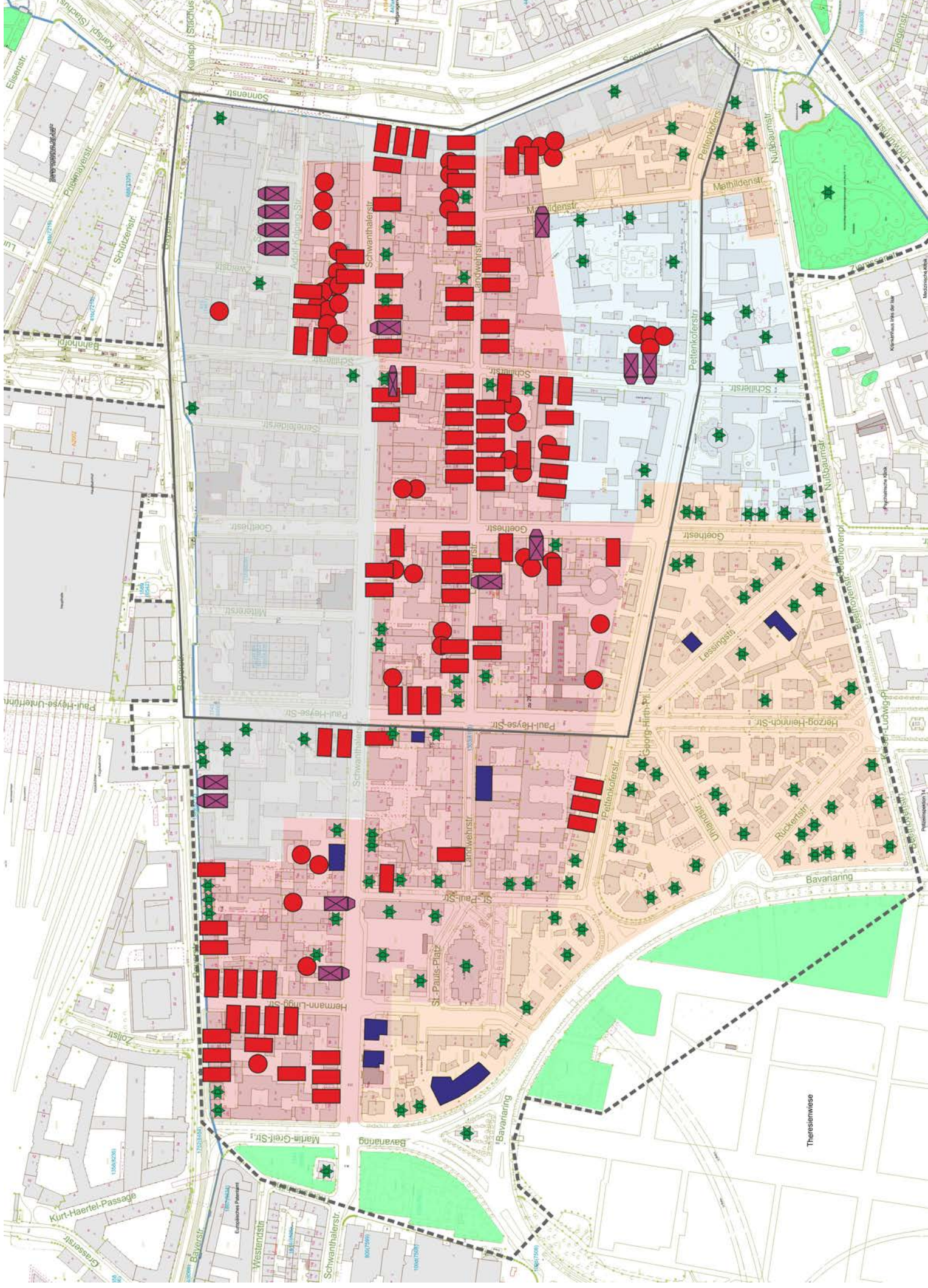
- 6.1 ABSCHÄTZUNG NEUER WOHNRAUMPOTENZIALE
- 6.2 BILANZIERUNG WOHNRAUMPOTENZIALE NACH BLÖCKEN
IM SOZIOTOP-UMGRIFF
- 6.3 BILANZIERUNG WOHNRAUMPOTENZIALE AM BEISPIEL
BLOCK 18
- 6.4 POTENZIAL „WOHNEN“ BEISPIEL GOETHESTRASSE 26-40

Maßnahmenkonzept Südliches Bahnhofsviertel München

6.1 ABSCHÄTZUNG NEUER WOHNRAUMPOTENZIALE

-  Soziotop mit besonderer multikultureller Ausprägung; Ziel: Stärkung des Wohnens
-  Wohnen – Aufstockung und Dachgeschossausbau / Terrassengeschoss
-  Wohnen am Blockrand – Neubau nach Abriss von Gebäuden; EG Ladennutzung; Dachterrasse, grüner nutzbarer Freiraum; Soziale Infrastruktur
-  Wohnen im Blockinnenbereich – Neubau nach Abriss, Anbau, Aufstockung, Dachausbau, Umwandlung in Wohnnutzung; Soziale Infrastruktur integriert
-  Wohnen – Nutzungsumwandlung Gewerberaum zu Wohnraum; Wohnraumerhalt durch Sanierung bzw. Abriss/Neubau (Bauvoranfrage bzw. bereits realisiert)
-  Denkmalgeschützte Gebäude
-  Stadtvillen der Gründerzeit mit hohem Wohn- und Büroanteil; Ziel: Erhaltung des Wohnraums
-  Hotels, Geschäfte und andere Kerngebietsnutzungen; Ziel: keine Wohnraumentwicklung
-  Klinikviertel – mittelfristig Umstrukturierung nach Auslagerung; Ziel: Wissenschaftsauffine Nutzung
-  Öffentliche Grünflächen
-  Engerer / weiterer Untersuchungsbereich

Stand: November 2014



ARGE
Planungsgruppe 504
Heller Späth Kommunikation + Planung
Stadt - Land - Verkehr
planwerkstatt karlstetter



6.2 BILANZIERUNG WOHN- RAUMPOTENZIALE NACH BLÖCKEN IM „SOZIOTOP“-UMGRIFF



14

„Soziotop“ mit besonderer multikultureller
Ausprägung; Ziel: Stärkung des Wohnens
(14/Nummerierung der Blöcke)

Blöcke Nr.	Flächenpotenziale Wohnen GF in m ²			Summe Flächenpotenziale	Potenzial EWO bei 40m ² GF/EWO
	Neubau / Anbau	Neubau nach Abriss von Gebäuden bzw. Umwandlung in Wohnen	Dachausbau / Aufstockung / Terrassengeschoss		
1			5.110	5.110	128
2	3.570	2.000	930	6.500	162
7		1.300		1.300	33
9		9.000 (Parkhaus)		9.000	225
11	1.530	2.980	1.250	5.760	144
12		4.570		4.570	115
13		1.180	240	1.420	35
14		1.730	2.540	4.270	107
15	270	560	2.470	3.300	82
16		2.540	4.770	7.260	181
17			120	120	3
18	140	3.770	2.700	6.610	165
19	880	1.600	3.430	5.910	148
Anteil im Soziotop		1.200	1920	3.120	78
Anteil im Soziotop		2.160	380	2.540	64
Gesamt	6.390	34.590	25.690	66.790	1.670

Stand: November 2014

Wohnraumpotenziale im „Soziotop“-Umgreif

- Im Umgreif des „Soziotops“ beträgt das Wohnraumpotenzial im Rahmen des § 34 BauGB nach Einschätzung durch Ortsbegehung und Luftbildauswertung ca. 60.000 m² BGF und bietet Wohnraum für ca. 1.500 Einwohner (bei 40 m² BGF pro Person).
- Im Bereich des „Soziotops“ beträgt der Wohnraumbestand ca. 200.000 m² BGF für 4.500 Wohnberechtigte.
 - Die Mehrung des Wohnraumpotenzials beträgt ca. 30% und bedeutet einen Anstieg der Einwohnerzahl um ca. 1.500 auf ca. 6.000 Einwohner (+ 30%).
 - Der Anteil der Wohnnutzung an der Gesamt-nutzfläche würde von derzeit 23% auf 25% ansteigen können.
 - Bei Abriss des Parkhauses (Block 9, Adolf-Kolping-Straße) und Neubau einer Wohnanlage mit ca. 9.000 m² BGF kann zusätzlich Wohnraum für ca. 225 Einwohner geschaffen werden.

ARGE

Planungsgruppe 504

Heller Späth Kommunikation + Planung







Stadt - Land - Verkehr

planwerkstatt karlstetter



Maßnahmenkonzept Südliches Bahnhofsviertel München

6.3 BILANZIERUNG WOHN- RAUMPOTENZIALE AM BEISPIEL BLOCK 18

	Neubau / Anbau
	Neubau nach Abriss von Gebäuden bzw. Umwandlung in Wohnen
	Dachausbau / Aufstockung / Terrassengeschoss
	Büro, Dienstleistung
	Potenzial für Wohnen in m² nach Ausbau Dachgeschoss
	Denkmalgeschützte Gebäude



Block 18, Adressen	Flächenpotenziale Wohnen GF in m²			Summe Flächenpotenziale	Potenzial EWO bei 40m² GF/EWO
	Neubau / Anbau	Neubau nach Abriss von Gebäuden bzw. Umwandlung in Wohnen	Dachausbau / Aufstockung / Terrassengeschoss		
Landwehrstraße 49,51,53,55,61,63,65			1.660		40
Goethestraße 28,30			1.040		26
Goethestraße 32,34		3.000			75
Goethestraße 36	140				4
Pettenkofferstraße 24, 30		770			19
Gesamt Block 18	140	3.770	2.700	6.610	165









Stand: November 2014

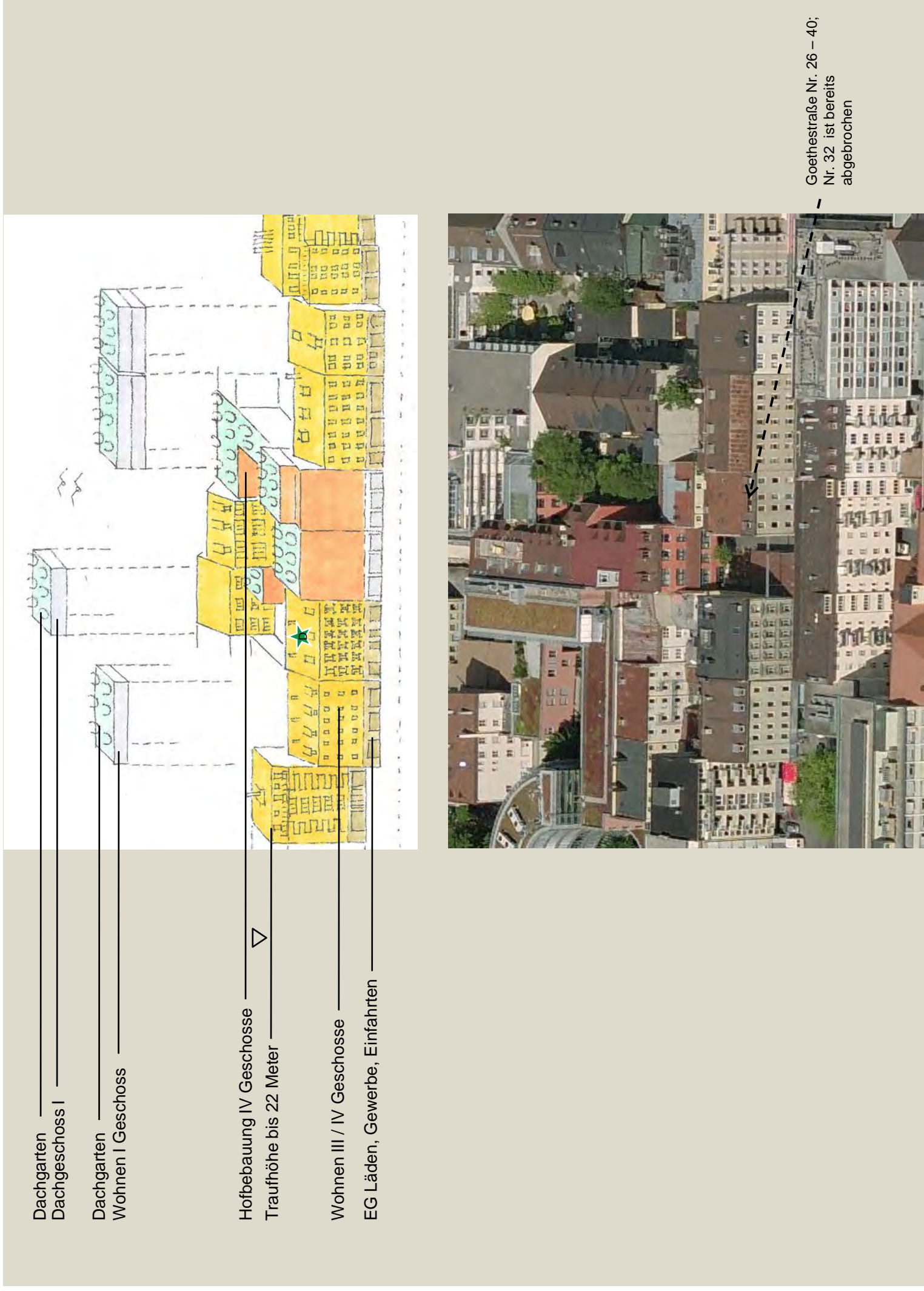
ARGE

Planungsgruppe 504
Heller Späth Kommunikation + Planung
Stadt - Land - Verkehr
planwerkstatt karlstetter



**6.4 POTENZIAL „WOHNEN“
BEISPIEL GOETHE-
STRASSE 26-40
(BLOCK 18)**

-  Abriss und Neubau
-  Dachgeschoss Aufstockung
-  Anbau Hof
-  Dachbegrünung
-  Ladezone EG bestand
-  Ladezone EG Neu
-  Bestandsgebäude
-  Denkmalgeschützte Gebäude



Dachgarten
Dachgeschoss I

Dachgarten
Wohnen I Geschoss

Hofbebauung IV Geschosse
Traufhöhe bis 22 Meter

Wohnen III / IV Geschosse
EG Läden, Gewerbe, Einfahrten

Goethestraße Nr. 26 – 40;
Nr. 32 ist bereits
abgebrochen



Goethestraße, Abriss
und Neubau



Goethestraße, Dach-
geschoss Aufstockung



Goethestraße, Dach-
geschoss Aufstockung

**Potenzial Wohnen - unter
Berücksichtigung von ...**

- o Lichteinfallswinkel
- o Abstandsflächen zum Nachbarn
- o Denkmalgeschützte Gebäude

Stand: November 2014

ARGE
Planungsgruppe 504
Heller Späth Kommunikation + Planung
Stadt - Land - Verkehr
planwerkstatt karlstetter



WO STEHEN WIR UND WIE GEHT ES WEITER?

7

Wesentliche Erkenntnisse und weiteres Vorgehen

- Wohnen nimmt zu ...
- Städtebauliche Strategie – Behutsame Stadterneuerung im „Soziotop“
- Umstrukturierungspotenziale für Wohnen
- Konsolidierung der Standorte „Hotel“, „Geschäftswelt“ und Gründerzeitviertel
- Anpassung der Verkehrsfunktionen
- Entwicklung von Grünräumen
- Ungelöstes Problem „Gentrifizierung“

7 WO STEHEN WIR HEUTE? WIE GEHT ES WEITER?

Städtebauliche Strategie - Behutsame Stadterneuerung im „Soziotop“

Die empfohlenen Maßnahmen zur Stärkung des Wohnens sind auf das urbane und nutzungs-gemischte „Soziotop“ gerichtet im Sinne einer „Behutsamen Stadterneuerung“ (Kap. 5.1). Da das Gebiet bereits sehr dicht bebaut ist (GFZ 2,5 bis GFZ 4), kann hier lediglich moderat verdichtet werden (gemäß § 34 BauGB). Insbesondere auch weil die Bereitstellung notwendiger sozialer, bildender und kultureller Infrastruktur nur schwer realisierbar ist. Ebenso ist die defizitäre Freiraumsituation wegen Flächenmangel nur bedingt verbesserbar.

Wesentliche Erkenntnisse

Wohnen nimmt zu...

Eine wesentliche Erkenntnis aus der Datenanalyse der Einwohnerstatistik und der Gebäudedatei ist, dass der Anteil der Wohnnutzung an allen anderen Nutzungen mit 20 % im gesamten Untersuchungsbereich deutlich höher ist, als angenommen und dass der Anteil der Wohnnutzung in den einzelnen Baublöcken extrem unterschiedlich ausfällt, nämlich von 0 % bis über 50 % (Kap. 2).

Vor diesem Hintergrund wurde vom Gutachter das Gebiet des Südlichen Bahnhofsviertels in vier verschiedene Gebietstypen unterteilt:

- o Reisezandort mit Hotelkonzentration am Bahnhof (MK 1),
- o Geschäftswelt am Boulevard Sonnenstraße (MK 2),
- o Stadtviellen der Gründerzeit (WB 1),
- o Als neuer Strukturtyp „Soziotop“ mit besonderer multikultureller Ausprägung und vielfältigem sozio-kulturellen Milieu (Kap. 4.1).

Die sehr „bunte“ Bevölkerung weist mit 66 % einen extrem hohen Anteil von Menschen mit Migrationshintergrund auf. Insgesamt leben im Südlichen Bahnhofsviertel Menschen aus 40 Nationen. Auffällig ist die hohe Fluktuation (dreimal höher als im Stadtdurchschnitt) und der hohe Anteil an Einwohner/innen mit niedrigem Einkommen. Das als „Soziotop“ bezeichnete Gebiet hat bezogen auf die Gesamtgeschossfläche einen Wohnraumanteil von 23 %. Hier leben rund 4.500 Einwohner/innen, das entspricht 56 % der Einwohnerschaft des Südlichen Bahnhofsviertels (8.000 EW). Dieser Befund gab der weiteren Untersuchung hinsichtlich der städtebaulichen Entwicklungskonzeption eine neue Orientierung.

Die Umwandlungsprozesse der jüngeren Vergangenheit und die vorgeschlagene Strategie zur Stärkung des Wohnens führen im Bereich um die Landwehrstraße zu einem gemischten „Besonderen Wohngebiet“, das nicht mehr die Kriterien für die aktuell gültige Nutzungskategorie eines Kerngebietes erfüllt.

Konsolidierung der Standorte „Hotel“, „Geschäftswelt“ und „Gründerzeitviertel“

Für die Strukturtypen im Südlichen Bahnhofsviertel Hotelstandort (MK1), Standort der Geschäftswelt (MK 2) wird eine Konsolidierung vorgeschlagen, Strategien zur Stärkung des Wohnens sind nicht sinnvoll (Ausnahme: Umbau der Hochgarage Adolf-Kolping-Straße in ein Wohnhaus).

Für das „Gründerzeitviertel“ (WB 1) gilt die Stabilisierung des Wohnens. Allerdings ist der Trend zur Umwandlung von Wohnraum in meist hochpreisige Büronutzung für diesen Gebietstyp kontraproduktiv. Eine mögliche Verlagerung der Uni-Klinik wurde in dieser Konzeptstudie nicht behandelt, da der vage Stand der Überlegungen seitens des Freistaates dies nicht zulässt. Die zukünftige Entwicklung dieses Areals sollte sich dem Verständnis einer „Behutsamen Stadterneuerung“ im Südlichen Bahnhofsviertel weitgehend anschließen.

Umstrukturierungspotenziale für Wohnen

Im „Soziotop“ bietet neben Anbau, Ausbau, Umbau, Abriss/Neubau und Ausbau von Dachgeschossen im Bestand, die Umwandlung von Bürohäusern (vereinzelte auch von Hotels) in Wohnhäuser die Chance die Wohnfunktion zu vergrößern. Dabei können die unteren Geschosse für soziokulturelle Nutzungen, Läden und Dienstleistungen genutzt werden. Dieser, durch die konjunkturelle Lage am Wohnungsmarkt begünstigte Trend zur Umwandlung ist an Bauvoranfragen ablesbar und findet derzeit punktuell statt. Der Umfang und die Dynamik dieses Umwandlungsprozesses lassen sich allerdings quantitativ nicht abschätzen.

Die theoretischen Wohnraumpotenziale im „Soziotop“ werden gemäß der Leitlinie „Behutsame Stadterneuerung“ im Rahmen des § 34 BauGB in Kapitel 6 „Mehr Raum für Wohnen“ bilanziert. Die Mehrung des Wohnraums kann in einer Größenordnung von ca. 1.500 Einwohnern beziffert werden. Das würde einen Einwohnerzuwachs um 30 % auf ca. 6.000 Einwohner bedeuten. Der Anteil der Wohnnutzung an der Gesamtnutzfläche würde von derzeit 23 % auf 25 % ansteigen können.

Stand: November 2014

ARGE

Planungsgruppe 504
Heller Späth Kommunikation + Planung
Stadt - Land - Verkehr
planwerkstatt karlstetter



7 WO STEHEN WIR HEUTE? WIE GEHT ES WEITER?

Anpassung der Verkehrsfunktionen an die Nutzungsstruktur

Der öffentliche Raum beschränkt sich im Südlichen Bahnhofsviertel im Wesentlichen auf die Straßenräume und auf wenige Platzsituationen. Die Strategie und die Maßnahmenvorschläge des Konzepts antworten auf den im Quartier vorhandenen spezifischen Nutzungsmix mit einer Typisierung der Straßenräume mit entsprechend angepassten Verkehrs- und Aufenthaltsfunktionen (Kap. 4.2, 5.2). An der Hauptverkehrsstraße Paul-Heyse-/ Herzog-Heinrich-Straße wird sich zukünftig hinsichtlich Verkehrslast und Funktion im Verkehrsnetz nichts ändern. Anders die Bayerstraße, dort wird der Autoverkehr deutlich abnehmen, da der Bahnhofplatz für Autos in absehbarer Zeit (Baustelleneinrichtung 2. S-Bahn-Stammstrecke/Umbau Hauptbahnhof) gesperrt werden muss. Entsprechend kann diese West-Ost-Radiale den Anforderungen als Tram-Achse und Radfahrtrasse zum Bahnhof gestaltet werden.

Für die Schwanthalerstraße, die heute noch den Charakter einer „autogerechten“ Einfahrtsstraße zur Innenstadt hat, kann eine tiefgreifende Änderung in Aussicht genommen werden. Sie kann zur „Hauptgeschäftsstraße und Flaniermeile“ mit Fahrbahnräumung, geringer Geschwindigkeit, Fußgänger und Fahrrad freundlich, mit verbreiterten Vorzonen vor den Geschäften und dem Deutschen Theater, mit Alleebegrünung und häufigen Querungshilfen sowie mit Bevorrechtigung der querenden Fußgängerströme und der Radfahrer zum Bahnhof grundlegend umgestaltet werden (Kap. 5.2.2).

Das sonstige Straßennetz muss lediglich die Funktionen für Anlieger und Anlieferung zu den Geschäften in den Erdgeschosszonen erfüllen. Die übrigen Straßen können als Wohnstraßen bezeichnet werden. In diesen beiden Straßentypen kann der Autoverkehr reduziert werden, ebenso wie in Maßen das Parkplatzangebot sowie die Geschwindigkeit, so dass es hier künftig nur noch „Langsam-Fahrstraßen“ gibt.

Als Folgewirkung wird sich das Autoverkehrs-Aufkommen auf den „notwendigen Verkehr“ verringern. Mit dem im Konzept empfohlenen

„**10-Punkteprogramm**“ (Kap. 5.2.8) kann, zügig begonnen, die verkehrliche Situation im Südlichen Bahnhofsviertel sukzessive verbessert und für Fußgänger und Radfahrer mehr Aufenthaltsqualität im Straßenraum erreicht werden. Damit ergeben sich auch neue Nutzungsmöglichkeiten, z.B. für temporäre Märkte oder Straßencafés und neu gestaltete öffentliche Räume, wie z.B. das bereits in Planung befindliche Umfeld der St. Pauliskirche. Als wichtige Themen sind in einer vertiefenden Studie die Zugänge für Fußgänger und Radfahrer zur Innenstadt über die Sonnenstraße zu bearbeiten.

Entwicklung von Grünräumen

Eine spürbare quantitative und qualitative Aufwertung der Freiraumsituation kann im Straßenraum nur mit einer grundlegenden Neuorganisation des fahrenden und ruhenden Verkehrs möglich werden. Die freiraumplanerische Aufwertung muss auf die Verbesserung der alltäglichen Lebensqualität abzielen, indem durch kleinteilige und identitätsstiftende Gestaltungslösungen mehr Aufenthaltsqualität und Grünvolumen in den Straßenräumen geschaffen wird – maßgebliche Akteure in hier die LH München (Kap. 5.3).

Im privaten Bereich können nach und nach die Innenhöfe entdeckt und ein kontinuierlicher Wandlungsprozess in den meist beeengten Hofsituationen angestoßen werden. Wichtig ist hierbei ein Verzicht auf generalisierende Planungsansätze und Richtwerte (wie z.B. das Leitbild „entkernter Höfe“ in Sanierungsgebieten). Vielmehr sind der jeweiligen Situation angepasste, individuelle Aufwertungsmaßnahmen, wie die Gestaltung von Hinterhöfen, die Begrünung von Dächern und Fassaden, das Vorhängen von Balkonen und Wintergärten sowie die Dachterrassennutzung von Haupt- und Nebengebäuden zielführend (Kap. 5.4).

Ungeöstes Problem „Gentrifizierung“

Auch eine „Behutsame Stadterneuerung“ in den privaten Baublöcken und im öffentlichen Raum kann unter den gegebenen konjunkturellen Bedingungen Gentrifizierungsprozesse nicht verhindern. Die schleichende Verdrängung von Bewohnern mit niedrigem Einkommen durch steigenden Mietzins ist ein allgemeines Grundproblem qualitätssteigernder Stadtentwicklungsmaßnahmen, stellt aber für die Identität des Südlichen Bahnhofsviertels mit seiner ausgeprägten sozio-kulturellen Mischung eine besondere Bedrohung dar. Es bedarf noch einer Antwort, mit welchen Instrumenten solchen Gentrifizierungsprozessen begegnet werden kann, und welche Handlungsstrategien zum Milieuschutz und zur Sicherung bezahlbaren Wohnraums im Südlichen Bahnhofsviertel erfolgversprechend sind.

Das 4. Fachgespräch mit den relevanten Fachabteilungen der Stadtverwaltung behandelte dieses Thema eingehend und kam zu der vorläufigen Feststellung, dass die gängigen kommunalen Ordnungsinstrumente bzw. Städtebauförderungsprogramme wie z.B. FNP-Änderung, Bebauungsplan, Erhaltungssatzung, Programme „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ oder „Soziale Stadt“ nicht geeignet sind, für das „Soziotop“ im Südlichen Bahnhofsviertel einen wirksamen und nachhaltigen Milieuschutz bzw. eine ausreichende „Mietpreislösung“ zu bewirken.

Als vorläufige Empfehlung bleibt zunächst der öffentliche Dialog über das Maßnahmenkonzept, die Verlängerung des Quartiersmanagements im Südlichen Bahnhofsviertel sowie die Kooperation mit den Akteuren im Quartier (Verein „Südliches Bahnhofsviertel, BA 2, Eigentümer, Investoren, soziokulturelle Institutionen, Bürgerschaft).

Stand: November 2014

ARGE

Planungsgruppe 504
Heller Späth Kommunikation + Planung
Stadt - Land - Verkehr
planwerkstatt karlstetter

