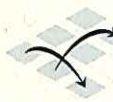
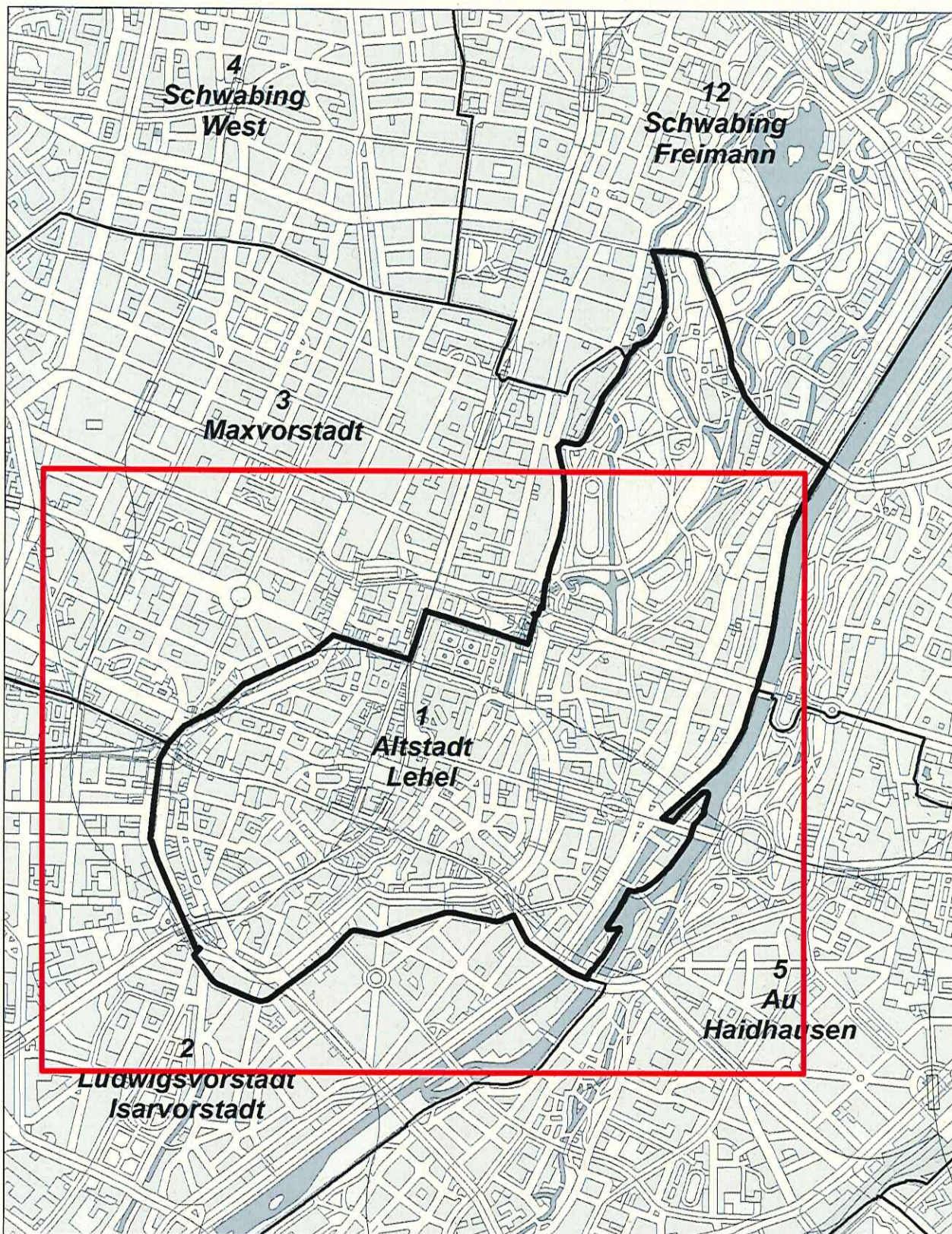


Übersichtsplan

Stadtbezirk 1



Mobilität
in München

Referat für Stadtplanung
und Bauordnung
Stadtentwicklungsplanung
PLAN HA I/3





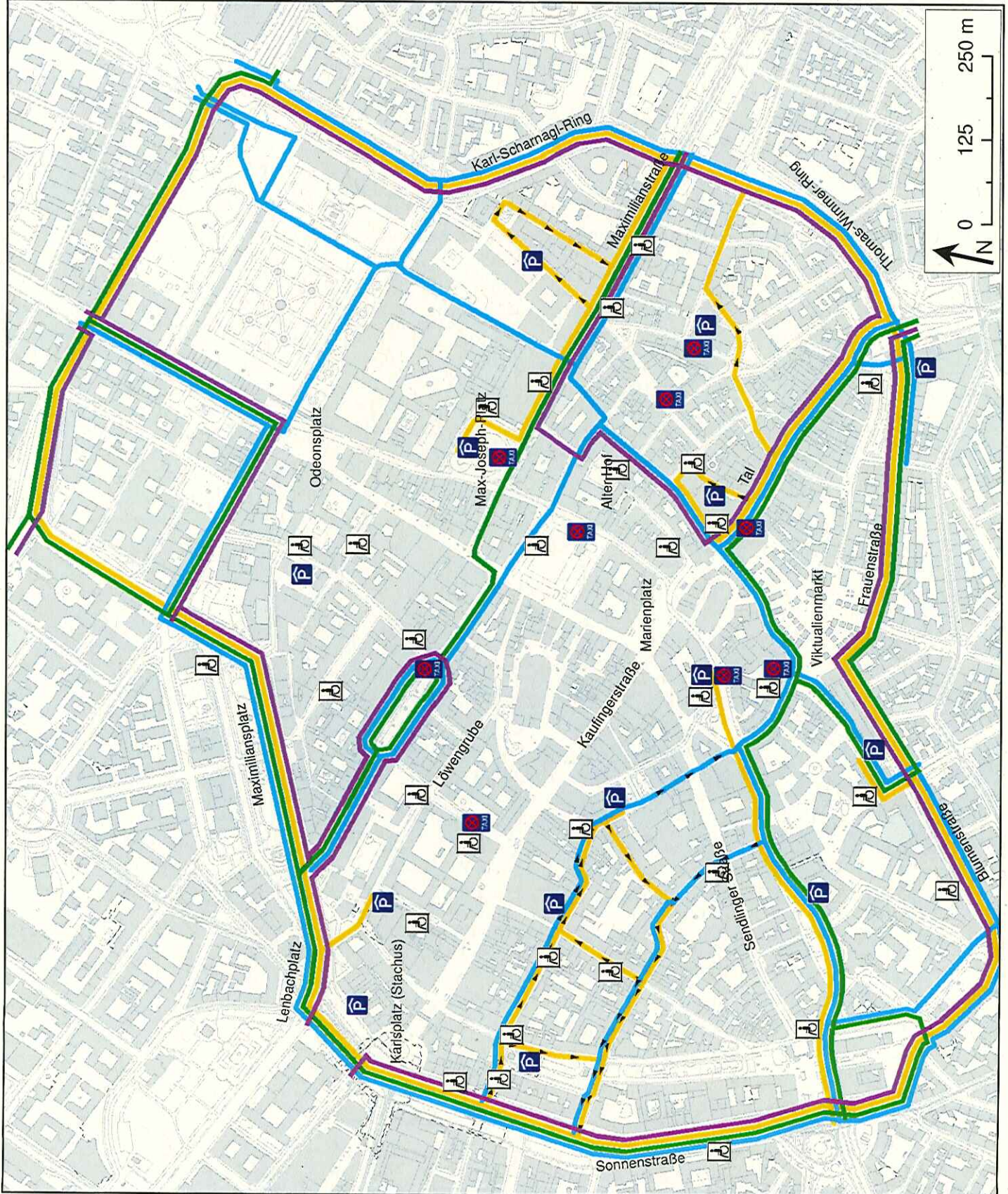
Autofreie Altstadt Ist-Situation

- öffentlicher Nahverkehr
- Stadtrundfahrten
- Zufahrt Parkhaus / TG
- Radverbindungen
- richtungsgebunden
- Parkhaus / TG
- Taxistand
- Behindertenstellplätze

Stand: 10.04.2019











Datengrundlage: Geodatenpool
Planungsdaten des Referats
Stadtplanung und Bauordnung
Fachliche und grafische
Bearbeitung: HA I/32-1







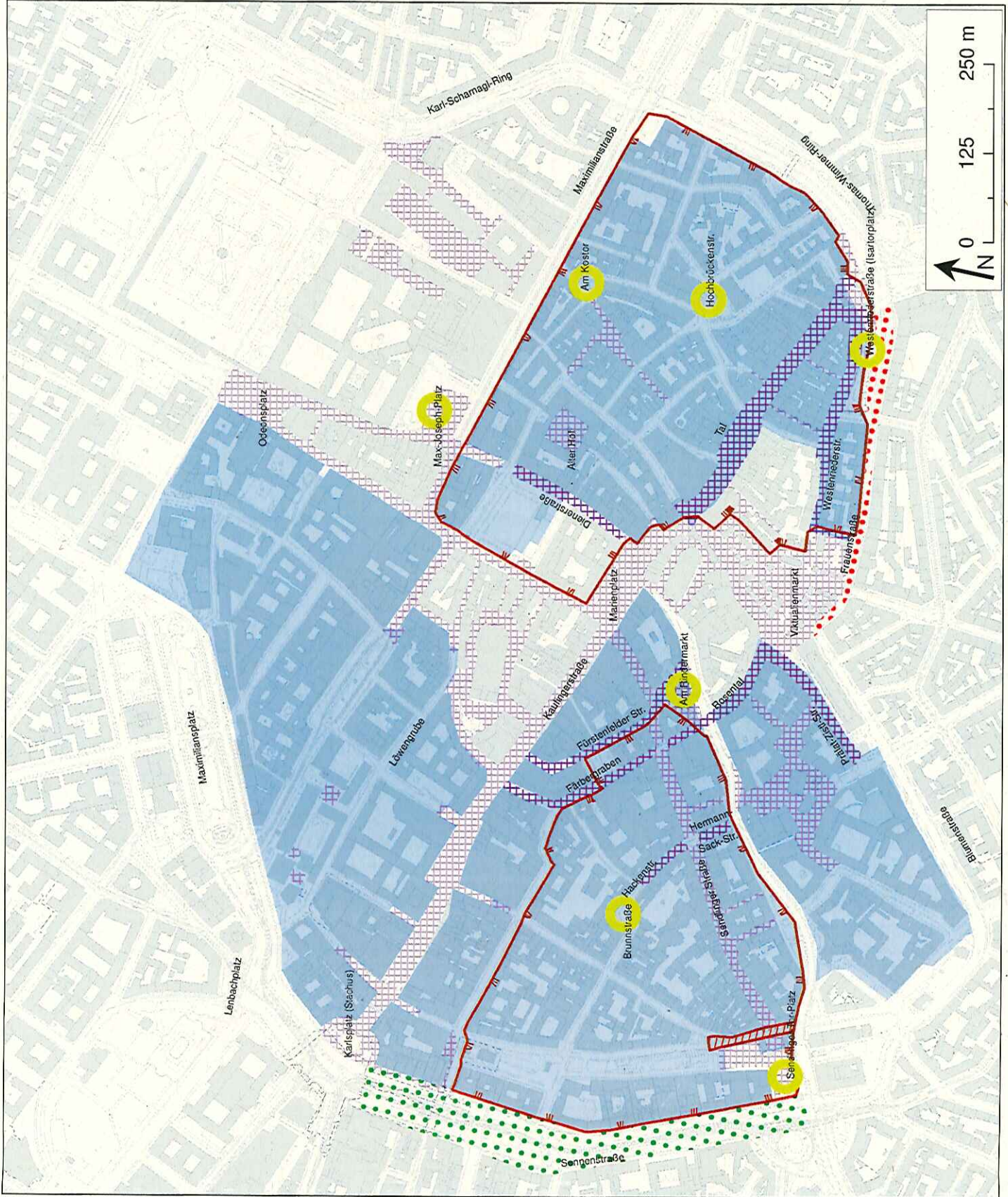
Maßnahmen zur Vision Autofreie Altstadt

-  Platzaufwertung
-  Anpassung PRM
Stellplätze im öffentl.
Straßenraum
-  mögl. Erweiterung der
Fußgängerzone
(Prüfauftrag)
-  bestehende Fußgänger-
zone innerh. Altstadtiring
(nachrichtlich)
-  Engstelle Frauenstraße
-  Boulevard Sonnenstraße
-  verkehrsberuhigte
Geschäftsbereiche
-  1. Maßnahme verkehrsbe-
ruhigter Geschäftsbereich:
Herzog-Wilhelm-Str. zw.
Oberanger u. Kreuzstraße

Stand: 17.04.2019



Datengrundlage: Geodatenpool
Planungsdaten des Referats für
Stadtplanung und Bauordnung
Fachliche und grafische
Bearbeitung: HA I/32-1





Fraktionsübergreifendes Positionspapier des Bezirksausschuss 1 Altstadt - Lehel zur Verkehrsentwicklung Altstadt

Das Planungsreferat wurde vom Oberbürgermeister Dieter Reiter aufgefordert, Vorschläge für eine „Autofreie Altstadt“ zu erarbeiten. Im Stadtrat soll hierzu ein Grundsatzbeschluss aufgestellt werden.

Der Bezirksausschuss Altstadt - Lehel hat sich mit der kontroversen Diskussion zur „Autofreien Altstadt“ intensiv beschäftigt und ein fraktionsübergreifendes Positionspapier erarbeitet.

Folgende Eckdaten sind bei den Planungen durch die Verwaltung zu berücksichtigen:

I. Oberirdische Parkplätze

1. Die Anwohner der Altstadt müssen ihre Wohnungen zum Zweck der Anlieferung bzw. Abfahrt unmittelbar erreichen können. Für sie muss sichergestellt werden, dass sie ihre Wohnungen fußläufig erreichen. Dafür sind ausreichend Parkmöglichkeiten zur Verfügung zu stellen.
2. Wir fordern die stufenweise Auflösung aller öffentlichen Parkflächen für den Kfz-Verkehr in einem Zeitraum von bis zu fünf Jahren.
3. Die gewonnenen Flächen werden an geeigneten Stellen und nach aktuellem Bedarf für reine Anwohnerparkflächen, für Mobilitätsstationen/Car-Sharing, Stell- und Ladeflächen für berechnigte gewerbliche Liefer- und Handwerkerfahrzeuge, Behinderten-Stellplätze, Pflegedienste, Krankenanhaferten, Fahrradabstellplätze inklusive Lastenräder und Fahrradanhänger, MVG-Radstationen, Taxis und Rikschas, sowie für Stellflächen und Ladestationen für Elektrofahrzeuge verwendet.
4. Mobilitätseingeschränkte Personen erhalten analog zu den Regelungen in der Fußgängerzone entsprechende Ausnahmegenehmigungen. Arztpraxen müssen für diese Gruppen ebenfalls erreichbar bleiben.
5. Bei allen Verkehrsüberlegungen muss ein Gesamtkonzept zur Vermeidung der Verdrängung bzw. Verlagerung der Verkehrs- und Parkproblematik in die umliegenden Stadtviertel zum Schutze der Bürger*Innen, die in den angrenzenden Vierteln leben, entwickelt werden.
6. Wir fordern, dass in diesem Zusammenhang die Kontrollichte im Altstadtbereich erhöht wird.
7. Der Oberbürgermeister wird aufgefordert, sich beim Deutschen Städtetag dafür einzusetzen, dass in diesem Zusammenhang der Bußgeldkatalog im ruhenden Verkehr deutlich erhöht wird.

II. Busparken

1. Für die Parksituation der Touristenbusse ist von der Verwaltung ein schlüssiges Konzept vorzulegen, das nicht zu Lasten der angrenzenden Stadtviertel geht. Hierzu erwarten wir noch im Sommer das angekündigte Busparkkonzept.

III. **Tempo 30 in der Altstadt**

1. Innerhalb des Altstadttrings wird flächendeckend maximal Tempo 30 angeordnet, z.B. in der Maximilianstraße, am Oberanger und in der Brienner Straße.

IV. **Verkehrsberuhigte Bereiche**

1. In geeigneten Straßen mit vielen Geschäften und hohem Fußgängeraufkommen wie z.B. Tal werden verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche eingerichtet.
2. In weiteren Straßen mit untergeordnetem Kfz-Verkehr, in denen eindeutig der Fußverkehr dominiert, z. B. Dienerstraße, Kreuzstraße, Westenrieder Straße werden im Vorgriff auf eine spätere Umgestaltung verkehrsberuhigte Bereiche mit Schrittgeschwindigkeit ausgewiesen, in denen Fußgänger*Innen auf der Fahrbahn gehen dürfen.

V. **Radwegeverbindung**

1. Durchgehende Radwegeverbindungen zwischen Viktualienmarkt – Stachus und Sendlinger Tor – Odeonsplatz sind zu schaffen und dauerhaft sicherzustellen.
2. Im innerstädtischen Radwegenetz, z.B. Nord-Süd-Querung: Odeonsplatz, Hofgarten, Alfons - Goppel - Straße, Querung Maximiliansstraße, Sparkassenstraße, Viktualienmarkt, Rosental ist durch geeignete Maßnahmen die gleichberechtigte Verkehrssicherheit zu gewährleisten.

VI. **Flankierende Maßnahmen**

1. Eine Optimierung des MVV und der Taktung von Bussen, Tram und U-Bahn sind notwendig, um das Erreichen der Altstadt zu verbessern.
2. Es ist ein intelligentes Parkleitsystem für die Bewirtschaftung verfügbarer Stellflächen (Parkhäusern, oberirdischen Stellflächen) zu schaffen.

VII. **Prüfung der Kostenfreiheit für ÖPNV**

In der Konsequenz der Verkehrsentwicklung in der Altstadt ist die Kostenfreiheit des ÖPNV zu prüfen.

Abschließend betonen wir nochmals: Der „ausgesperrte Autoverkehr“ darf sich nicht auf die unmittelbar angrenzenden Stadtviertel verteilen und die Situation für die dort lebenden Bürger*Innen verschlechtern.

Der Bezirksausschuss1 Altstadt - Lehel fordert das Planungsreferat auf, von Anfang an am laufenden Prozess beteiligt zu werden. Das Positionspapier des BA1 ist im Grundsatzbeschluss zu berücksichtigen. Das Planungsreferat muss seine Vorlage dem Bezirksausschuss rechtzeitig, 6 Wochen vor Einbringung in den Stadtrat, vorstellen.

05.04.2019

Fraktion Bündnis 90/ Die Grünen

Fraktion SPD

Fraktion CSU

Fraktion FDP

Bürgerbegehren Altstadt-Radlring

Sind Sie dafür, dass die Landeshauptstadt München

unverzüglich einen sicheren, eigenständigen und durchgängigen Altstadt-Radlring einrichtet, der entlang des Straßenzuges:

Karlsplatz (Stachus),
 Lenbachplatz,
 Maximiliansplatz,
 Briener Straße,
 Odeonsplatz,
 Ludwigstraße,
 Von-der-Tann-Straße,
 Franz-Josef-Strauß-Ring,
 Karl-Scharnagl-Ring,
 Thomas-Wimmer-Ring,
 Isartorplatz,
 Frauenstraße,
 Blumenstraße,
 Sendlinger-Tor-Platz
 und Sonnenstraße
 geführt wird

und aus Radwegen mit einer nutzbaren Mindestbreite von 2,30 Meter und einer Regelbreite von 2,80 Meter pro Fahrtrichtung zuzüglich seitlicher Sicherheitsabstände besteht, die baulich so gestaltet sind, dass unzulässiges Befahren und Halten durch Kraftfahrzeuge unterbleibt und von Menschen allen Alters mit wenig Zeitverlust befahren werden können?

Begründung

Die Landeshauptstadt München unternimmt aus unserer Sicht zu wenig für die Sicherheit und die Förderung des Radverkehrs. Die heutigen Radwege entlang des Altstadt-rings sind weder sicher noch komfortabel nutzbar und größtenteils unterdimensioniert. An der Blumenstraße, Briener Straße und Frauenstraße fehlen sie teilweise sogar ganz.

Der Altstadt-Radlring ist gut für die Entwicklung Münchens, weil aus unserer Sicht:

- dadurch mehr Sicherheit für Radfahrende entsteht und damit stressfreies und bequemes Radfahren ermöglicht wird und insbesondere Kinder, Senioren*innen und unsichere Radler*innen geschützt werden;
- dadurch der Radverkehr gebündelt wird, die radialen Radwege sowie etwaige Radschnellwege angebunden und somit die Straßen innerhalb der Altstadt entlastet werden;
- dadurch mehr Menschen ermöglicht wird, Fahrrad zu fahren, und dies dazu beiträgt, Luftverschmutzung, Lärm und Klimawandel zu reduzieren und die Gesundheit aller zu erhöhen.

Damit Ihre Unterschrift zählt, muss die Zeile mit Ihren Angaben lesbar, vollständig ausgefüllt und unterschrieben sein. Bitte keine Gänsefüßchen (–“) bei gleichen Inhalten verwenden.

Nachname, Vorname	Straße	PLZ	Ort	Geburtsdatum	Unterschrift	Amtl.
Mustermann, Erika	Sonnenstr. 12	81929	München	05.03.1983	Erika Mustermann	
1		8	München			
2		8	München			
3		8	München			
4		8	München			
5		8	München			

Als Vertreter*innen gemäß Art. 18a Abs. 4 BayGO werden benannt: Andreas Groh, Zitfelsbergerstr. 11a, 81476 München; Gudrun Lux, Reichenbachstraße 28, 80469 München; Andreas Schuster, Kirchenstraße 67, 81675 München. Als Stellvertreter*innen werden benannt: 1. Sonja Haider, Oneginstr. 8, 81247 München; 2. Thomas Häusler, Schlossschmidstraße 16, 80639 München; 3. Karl Ischinger, Sternstr. 22, 80538 München. Die Vertreter*innen werden ermächtigt, zur Begründung der Zulässigkeit des Bürgerbegehrens Änderungen vorzunehmen, soweit diese nicht den Kern des Antrages berühren, sowie das Bürgerbegehren bis zum Tag vor der Durchführung des Bürgerentscheids gemeinschaftlich zurückzunehmen. Sollten Teile des Begehrens unzulässig sein oder sich erledigen, so gilt meine Unterschrift weiterhin für die verbleibenden Teile. Datenschutzhinweis: Ihre Daten werden nur für die Durchführung des Bürgerbegehrens entsprechend Art. 18a Bayerische Gemeindeordnung verwendet und vernichtet, sobald sie für das Verfahren nicht mehr benötigt werden. Die angegebenen Daten müssen entsprechend Art. 18 (5) für das Verfahren des Bürgerbegehrens erhoben werden, um das Stimmrecht der Unterzeichnenden nachzuweisen. Name und Anschrift der Trägerin: Radentscheid München, c/o ADFC München e.V., Platenstr. 4, 80336 München.



Herrn
Oberbürgermeister
Christian Ude
Rathaus

München, den

09.09.2013

Es wird Zeit für einen Boulevard Sonnenstraße

Antrag

1. Die Stadtverwaltung prüft die verkehrliche Machbarkeit eines Boulevards in der Sonnenstraße, d.h. die Reduzierung der Fahrspuren, so dass nur noch der Bereich westlich der Trambahngleise für den motorisierten Verkehr benötigt wird (östliche Boulevard-Variante).
2. Um nicht frühzeitig Alternativen auszuschließen wird auch erörtert, welche Vor- und Nachteile hinsichtlich Freiraum und Verkehr eine westliche Variante gegenüber der östlichen Variante eines Boulevard Sonnenstraße hätte.
3. Die Stadtverwaltung entwickelt Gestaltungsvorschläge für einen Boulevard Sonnenstraße und untersucht, in wie weit das Offenlegen des unter der Sonnenstraße verlaufenden Stadtbachs möglich ist, ggf. durch Höherpumpen des fließenden Wassers.

Begründung:

Eine an EinwohnerInnen und TouristInnen wachsende Stadt und ihr wachsendes Umland brauchen auch mehr attraktive Frei-, Bewegungs- und Aufenthaltsflächen im Stadtzentrum. Der Boulevard Sonnenstraße stellt eine maßgebliche Erweiterung der Freiflächen im Innenstadtbereich dar. Im Zusammenhang mit einer qualifizierten Nachverdichtung in unserer Stadt wird die Gewinnung von Freiräumen auf Kosten von Verkehrsflächen zunehmend wichtiger. Das Projekt Boulevard Sonnenstraße wird durch die im Beschluss „Verkehr in München“ aufgezeigten Verkehrsrückgänge beim Kfz-Verkehr zunehmend leichter realisierbar.

Für einen Boulevard auf der Ostseite spricht die Tatsache, dass sich nach Vollendung der Fußgängerzone in der Sendlinger Straße eine Verbindung der beiden Fußgängerzonen (Sendlinger Straße und Kaufinger-/Neuhausener Straße) ergibt. Für Cafés ist die Beson-nung am Nachmittag vorteilhafter. Zudem ergibt sich die Möglichkeit einen unter der Straße liegenden Stadtbach freizulegen.

Nachdem seit über 20 Jahren nur ein Boulevard auf der Ostseite diskutiert wurde, brachte das Münchner Forum auch eine Variante auf der Westseite ins Gespräch. Um nicht vorzeitig Varianten auszuschließen, gilt es die Vor- und Nachteile beider Varianten zu erörtern.

Fraktion Die Grünen – rosa liste
Initiative:

Paul Bickelbacher Anja Berger Herber Danner Sabine Nallinger Dr.
Florian Roth
Mitglieder des Stadtrates

Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus


**DIE GRÜNEN
ROSA LISTE**
STADTRATSFRAKTION MÜNCHEN

München, den 09.09.2016

Autofreie Altstadt für bessere Luft und mehr Lebensqualität

Antrag

Die Stadtverwaltung wird beauftragt, das Konzept einer (weitgehend) autofreien Altstadt

- als Teil des zu aktualisierenden Luftreinhalteplans sowie
- als Diskussionsgrundlage für das beantragte Bürgergutachten Innenstadt eingehend zu prüfen.

Dabei wird sowohl

- der Ausschluss des Kfz-Verkehrs innerhalb des Altstadtrings geprüft mit Ausnahme z.B. von Anwohner- und Lieferverkehr sowie der Zufahrt für Mobilitätseingeschränkte als auch Zwischenstufen wie
- größere Zonen nur mit Anwohnerparken oder
- das Ausweisen einzelner Straßen in der Altstadt als autofrei (mit den genannten Ausnahmen).

Mitberücksichtigt wird die Situation der Parkhäuser mit dem Stellenwert des zukünftigen Parkhauses am Thomas-Wimmer-Ring am Rand der Altstadt sowie einer möglichen Beschränkung des Parkhauses am Max-Joseph-Platz auf Anwohner- und Geschäftsverkehrsparken (wodurch weitere oberirdische Parkplätze wegfallen könnten).

Die Fahrbahnen der verkehrsberuhigten Straßen werden für das Zufußgehen freigegeben.

Begründung:

Mit den Urteilen des Bayerischen Verwaltungsgerichts zu Klagen des VCD und der Deutschen Umwelthilfe vom 29.06.2016 besteht eine Verpflichtung, den Luftreinhalteplan innerhalb eines Jahres nachzubessern und „wirksamere Maßnahmen als bislang zur schnellstmöglichen Einhaltung des gesetzlichen Immissionsgrenzwerts für Stickstoffdioxid (NO₂) in der Stadt München zu ergreifen“ (siehe: http://www.vgh.bayern.de/media/muenchen/presse/pm_2016-06-29.pdf).

Schon im Januar 2015 hatte die Regierung von Oberbayern darauf gedrungen, die Prüfung einer autofreien Innenstadt in den Luftreinhalteplan aufzunehmen (siehe:

„Freistaat prüft Autoverbot in der Altstadt“, Süddeutsche Zeitung vom 8.1.2015) – was jedoch am Widerstand der Landeshauptstadt München scheiterte.

Diese Haltung ist um so weniger verständlich, als das Umweltschutzreferat festgestellt hat, dass der Kfz-Verkehr in der bzw. in die Altstadt zu den Grenzwertüberschreitungen beiträgt:

„Überschreitungen des NO₂-Grenzwertes werden aber auch an Straßen festgestellt, die unmittelbar von Kfz-Fahrten in die / in der Altstadt beeinflusst werden. So lag z.B. der Jahresmittelwert an der Station Stachus 2012 und 2013 mit 61 µg/m³ und 64 µg/m³ deutlich über dem Grenzwert von 40 µg/m³. An weiteren Straßen, wie z.B. der Frauenstraße, der Briennerstraße oder der Blumenstraße ist gemäß Berechnungen mit einer Überschreitung des Grenzwertes zu rechnen.“

(<https://www.muenchen-transparent.de/dokumente/3632491>)

Gerade da am Stachus am Rande der Altstadt eine der beiden Messstationen liegt, an der die Grenzwerte im Jahresmittel deutlich überschritten werden, könnte eine weitgehend vom Autoverkehr befreite Altstadt ein Baustein in einem Maßnahmenkatalog zur schnellstmöglichen Einhaltung der rechtlich vorgeschriebenen Grenzwerte darstellen und damit zum Schutze der Gesundheit der Bürgerinnen und Bürger beitragen.

Mit Antrag vom 22.1.2015 hat unsere Fraktion ein Bürgergutachten Innenstadt vorgeschlagen (Antrag 14-20/A 00616, siehe: <https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/DOK/ANTRAG/3574126.pdf>). Eine Vorprüfung mehrerer Varianten auf dem Weg zu einer autofreien Altstadt könnte als ein Vorschlag in diese Form der Bürgerbeteiligung eingebracht werden.

Eine solches Partizipationsverfahren hatte schon 2014 die Stadtbaurätin Frau Dr. Elisabeth Merk in die Diskussion gebracht. Hintergrund war ihr am 22.4.2014 in einem Interview mit der Abendzeitung eingebrachter Vorschlag, „den Autoverkehr einzuschränken“ sowie zu verhindern, „dass die Leute in die Altstadt fahren“. In Zukunft müsse es heißen: „Innerhalb der Altstadt darf keiner mehr reinfahren“ – mit Ausnahme von: „Anwohnern“ und „Versorgern“. Diese Idee einer tendenziell autofreien Altstadt hat sie unlängst in einem Interview am 4.6.2016 mit dem Argument besserer Voraussetzungen für den Fahrradverkehr wiederholt:

„Mein Wunsch wäre, den ruhenden Verkehr von der Straßenoberfläche der Altstadt weitgehend herauszubringen, damit wir im öffentlichen Raum mehr Möglichkeiten haben, das Radfahren attraktiver und zugleich sicherer zu machen. Ich gehe nicht davon aus, dass wir gar nicht mehr mit dem Auto in die Altstadt fahren werden, aber wir sollten den Autoverkehr dort auf Anlieferung, Abholung und behindertengerechte Stellplätze reduzieren.“

(<http://www.zeit.de/mobilitaet/2016-06/fahrrad-radweg-muenchen-verkehrsplanung-elisabeth-merk>).

Mit dem Ziel einer autofreien Altstadt würde München sich auch in eine Riege zukunftsweisender Mobilitätsprojekte internationaler Metropolen einfügen. In Oslo wurde kürzlich beschlossen, dass ab 2019 kein Privatauto mehr ins Zentrum fahren darf. Die Pariser Bürgermeisterin will Autos weitgehend aus der Innenstadt verbannen und massiv in Radwege investieren. Und in Madrid soll laut „Mobilitätsplan 2020“ das historische Stadtzentrum zur Fußgängerzone werden – außerdem gibt es nach Emissionen gestaffelte Parkgebühren und einen Ausbau des Radwegenetzes in der spanischen Hauptstadt.

Diesem Trend entspricht auch in Deutschland ein verändertes Bewusstsein der Bevölkerung. Laut einer Studie des Bundesumweltministeriums wollen 82 %, dass

Städte gezielt so umgestaltet werden, dass man kaum mehr ein Auto braucht. Bei den 14-17-Jährigen sind es sogar 92 %. Gerade die jüngere Generation fährt weniger Auto und besitzt seltener einen eigenen Wagen – das zeigen auch Studien des Münchner Planungsreferats. Nicht repräsentative Online-Umfragen haben hinsichtlich einer autofreien Münchner Innenstadt diesen Trend bestätigt: Auf die Frage „Soll die Münchner Innenstadt autofrei werden?“ antworteten 63 % in einer Umfrage der Bayerischen Staatszeitung vom Januar 2015 mit „Ja“ (<http://www.bayerische-staatszeitung.de/nc/umfrage/archive.html>); angesichts der Diskussion um eine „Sperrung der Münchner Innenstadt für Autos“ antworteten 70,1 % zustimmend auf die Frage des Bayerischen Rundfunks: „Sollten, um die Luft sauberer zu machen, in der Stadt mehr Straßen für den Verkehr gesperrt werden?“ (<http://www.br.de/nachrichten/oberbayern/inhalt/voting-autofreies-muenchen-102.html>).

Eine autofreie Altstadt dient mehreren Zielen:

- Verbesserung der Aufenthaltsqualität
- Bessere Luft und geringere Gesundheitsgefährdung durch Abgase
- Deutliche Verminderung der Lärmbelastigung
- Wichtiger Beitrag zum Klimaschutz
- Mehr Platz für Fuß- und Radverkehr durch Reduzierung des fließenden wie des ruhenden Autoverkehrs angesichts zahlreicher schmaler Gehsteige
- Höhere Lebensqualität durch eine lebendige Flaniermeile Altstadt incl. der Belebung des kleinteiligen Einzelhandels

Wir bitten, wie in der Geschäftsordnung des Stadtrates vorgesehen, um eine fristgemäße Bearbeitung unseres Antrages.

(Zu den Vorteilen und positiven Erfahrungen siehe auch:
http://www.huffingtonpost.de/2015/11/30/17-gute-gruende-warum-innenstaedte-autofrei-werden-müssen_n_8680924.html

Fraktion Die Grünen – rosa liste

Initiative:

Florian Roth

Paul Bickelbacher

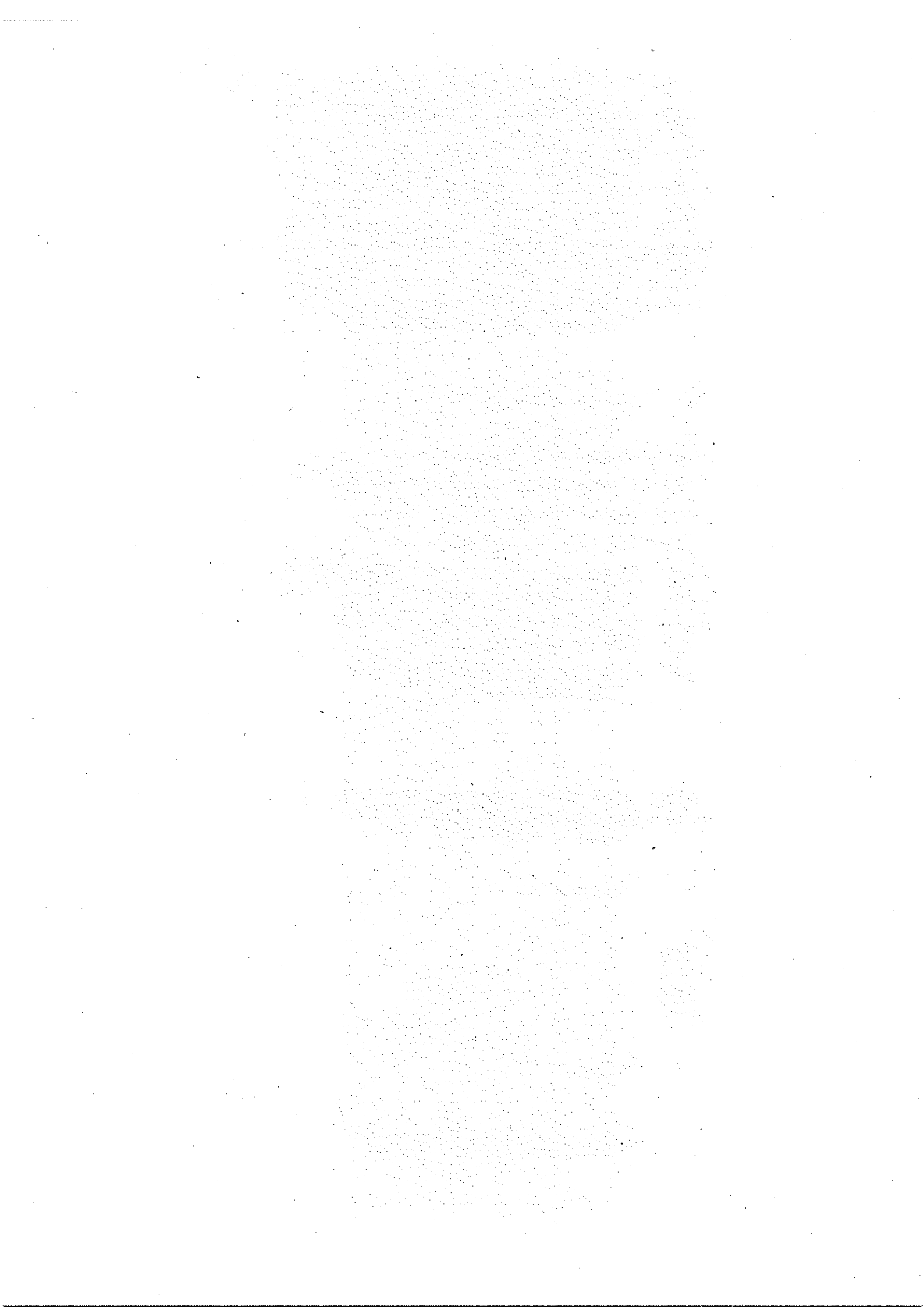
Dominik Krause

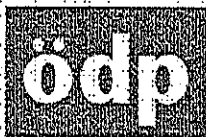
Sabine Krieger

Sabine Nallinger

Herbert Danner

Mitglieder des Stadtrates





Ökologisch-Demokratische Partei

Anlage 8

An den Oberbürgermeister
der Landeshauptstadt München
Herrn Dieter Reiter
Rathaus, Marienplatz 8
80331 München

München, 8. Juni 2017

Antrag

Mehr Innenstadt-Fläche für Nahmobilität

Die Stadtverwaltung wird gebeten, den Großteil der Verkehrsflächen innerhalb des MVV-Rings 1 für FußgängerInnen und RadfahrerInnen zur Verfügung zu stellen und sukzessive bis zur Fertigstellung der 2. Stammstrecke umzubauen.

Begründung

Mit der Entscheidung für die 2. Stammstrecke ist auch die Entscheidung für ein weit höheres Fahrgastaufkommen durch die Innenstadt gefallen. Um den Menschen dann bessere Mobilitätsbedingungen „auf den letzten Metern“ und innerhalb der Innenstadt zu ermöglichen, müssen die Wege zu Lasten des ruhenden und auch des fahrenden motorisierten Individualverkehrs ausgebaut werden.

München kann dem Vorbild von einigen Städten folgen, die bereits diesen Weg eingeschlagen haben¹:

Ende 2016 hat beispielsweise die Madrider Bürgermeisterin Manuela Carmena betont, dass Madrid Privatfahrzeuge aus der Innenstadt verbannen wird und legte in einem Radiointerview noch nach, dass die Gran Vía in ihrer Stadt noch vor dem Ende ihrer Amtszeit im Mai 2019 nur noch von FahrradfahrerInnen, Bussen und Taxis befahren werden darf.

Ein weiteres Beispiel ist Oslo, dort sollen alle Autos bis 2019 nicht mehr in die Innenstadt fahren dürfen – das ist sechs Jahre vor Norwegens Auflage, Autos aus allen Innenstädten zu verbannen. In Oslo werden zur Zielerreichung 35 Meilen der vormals von Autos dominierten Straßen in Fahrradwege umwandeln.

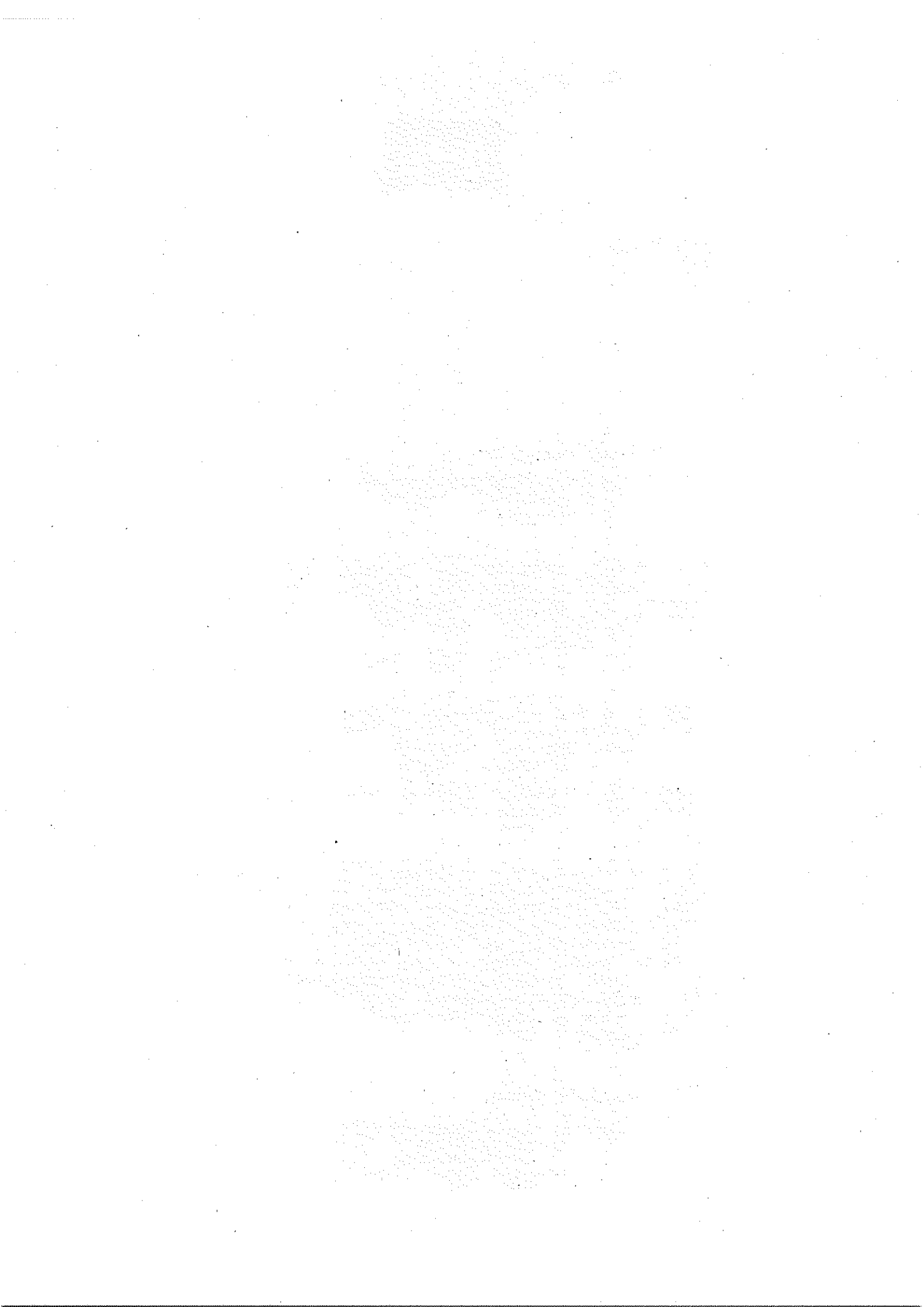
Aber das sind nicht alle weitreichenden Pläne von „Vorzeigestädten“: Selbst wenn Chengdu in China die Autos nicht ganz verbannen möchte so soll der Platz für Autos um 50 Prozent reduziert werden, um Fußgängern das Feld zu überlassen. Auch in Deutschland gibt es Beispiele, denn Hamburg hegt den Plan Zu-Fuß-Gehen und Radfahren zu den vorherrschenden Fortbewegungsarten in der Innenstadt zu machen und möchte das durch Umwidmung von Auto-Straßen in Fußgängerzonen mit Radwegen erreichen. Paris will Dieselfahrzeugen die Zufahrt verweigern und manche Straßen nur noch für E-Fahrzeuge freigeben sowie die Radwege verdoppeln. Brüssel hingegen strebt an, die größte autofreie Stadt in Europa nach Kopenhagen zu werden und auch New York möchte durch die Schaffung von mehr Fußgängerzonen und Radwegen sowie einem verbesserten öffentlichen Nahverkehr den Autofahrern das Autofahren in der Stadt sozusagen abgewöhnen.

Sonja Haider (ÖDP) und Tobias Ruff (ÖDP)

¹Alle Beispiele aus dem Artikel: https://www.weforum.org/agenda/2017/02/these-major-cities-are-starting-to-go-car-free?utm_content=bufferddee4&utm_medium=social&utm_source=twitter.com&utm_campaign=buffer

ÖDP - Stadtratsgruppe

Rathaus, Marienplatz 8 • Zimmer 174 • 80331 München
Telefon: 089 / 233 – 269 22 • E-Mail: stadtrat@oedp-muenchen.de



MünchenSPD Stadtratsfraktion • Rathaus • 80313 München

Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus

München, 17.05.2018

Die Aufenthaltsqualität im Hackenviertel steigern!

Antrag:

Die Aufenthaltsqualität des Hackenviertels für Besucher/innen, Anwohner/innen und Anlieger wird gesteigert.

Durch Reduzierung von Straßenrandparkern wird Raum gewonnen für Fußgänger (breitere Gehwege), Fahrradstellplätze und Bäume. Damit werden die drei „Achsen“ durchs Viertel, Kreuz-/ Damenstiftstraße, Färbergraben/ Altheimer Eck/ Herzogspitalstraße sowie Hacken-/ Brunn-/ Josephspitalstraße gestärkt.

Die Straßenbeleuchtung soll zu einem helleren Viertel beitragen.

Die Brunnstraße soll als Platz mit Brunnen neu gestaltet werden.

Anwohner, Gewerbetreibende und der Bezirksausschuss sind einzubeziehen.

Begründung:

Das Hackenviertel ist ein attraktives Münchner Altstadtquartier. Mit seinem Einzelhandelsbesatz unterscheidet es sich deutlich von der Altstadtfußgängerzone und auch von der Sendlinger Straße. Das soll auch so bleiben! Trotzdem soll seine Attraktivität sorgsam gesteigert werden.

Das Hackenviertel soll mit dem Auto erreichbar bleiben, der Parkverkehr aber soll zum großen Teil in Garagen verschwinden.

Grundlage für die verkehrliche Erschließung des Hackenviertels kann der Vorschlag von Professor Kurzak aus seinem Gutachten zur Fußgängerzone „Sattlerplatz“ sein.

gez.

Alexander Reissl
Bettina Messinger

Gerhard Mayer
Hans Dieter Kaplan

Stadtratsmitglieder

MünchenSPD Stadtratsfraktion

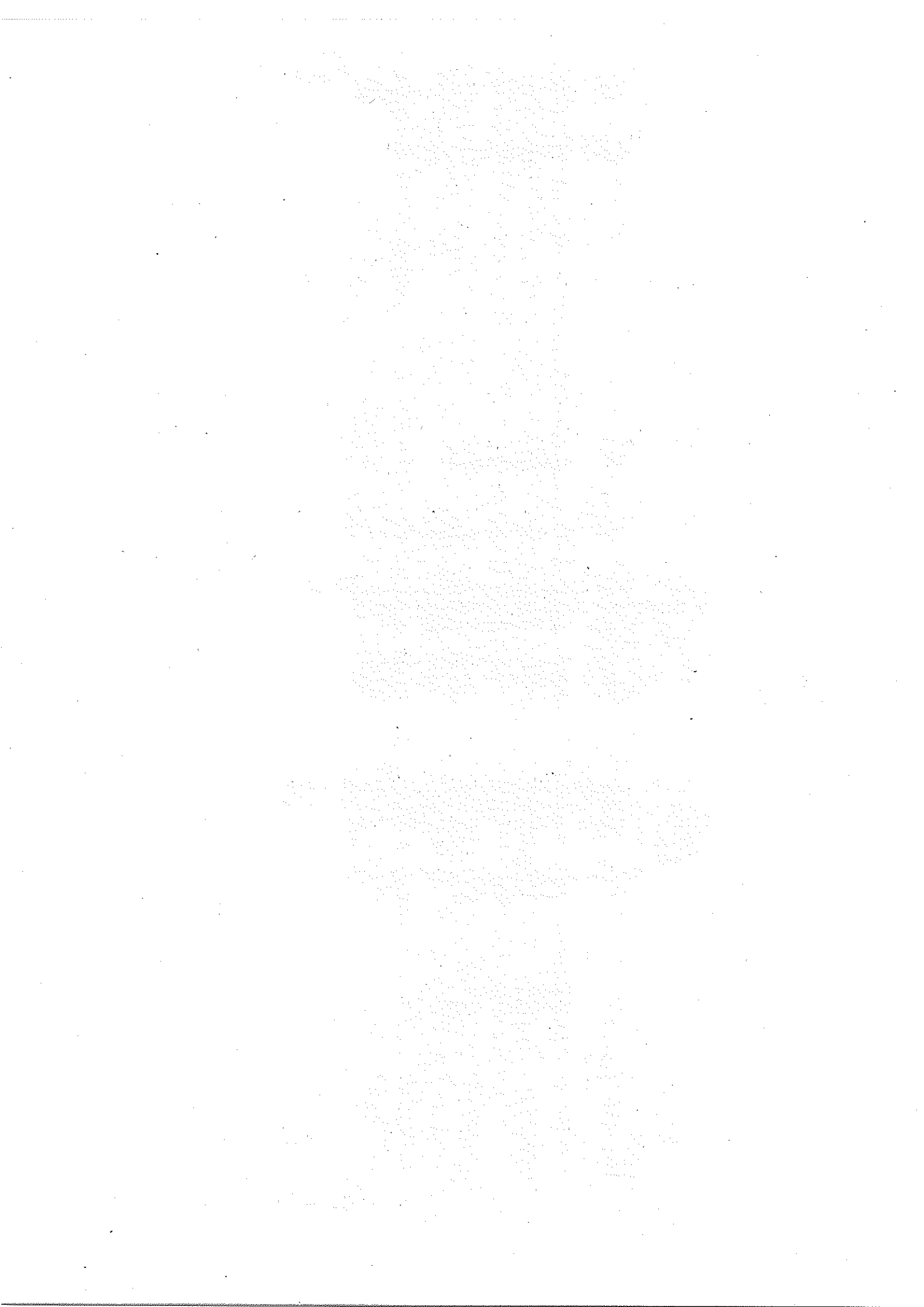
Postanschrift: Rathaus, 80313 München

Besuchsanschrift: Rathaus, 80331 München

Tel.: 0 89 - 23 39 26 27, Fax: 0 89 - 23 32 45 99

E-Mail: spd-rathaus@muenchen.de

www.spd-rathaus-muenchen.de



MünchenSPD Stadtratsfraktion • Rathaus • 80313 München

Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus

München, 30.01.2019

Münchner Lebensqualität sichern – Verkehrswende umsetzen 2 Die Vision „autofreie Innenstadt“ im Altstadtbereich umsetzen!

Antrag

Die Stadtverwaltung wird beauftragt, dem Stadtrat einen Masterplan zur Umsetzung der Vision „autofreie Innenstadt“ im Altstadtbereich vorzulegen. Erste Bereiche sollen bereits ab 2025 umgestaltet sein.

Dabei soll sichergestellt sein, dass Liefer- und Handwerksverkehr sowie die Zufahrt zu Arztpraxen weiterhin möglich ist. Ebenso soll die Querung dieses Gebietes durch Bus- und Taxiverkehr sowie von Fahrrädern sichergestellt sein. Zudem muss gewährleistet bleiben, dass Hotelgäste weiterhin die Hotels der Innenstadt anfahren können und bestehende Parkgaragen weiterhin erreichbar sind.

Um Erfahrungswerte zu sammeln, sollen – nach dem Stockholmer Vorbild der „Living Streets“ – Straßen in den Sommermonaten auch temporär gesperrt werden, um Anwohnerinnen und Anwohnern, Künstlerinnen und Künstlern, Gastronomiebetrieben und Gewerbetreibenden eine alternative Nutzung des öffentlichen Raumes zu ermöglichen.

Begründung

Wir wollen die Lebens- und Aufenthaltsqualität im Altstadtbereich deutlich erhöhen, gleichzeitig jedoch die für eine prosperierende Innenstadt nötigen Verkehrsbewegungen gewährleisten und gestalten.

Dies soll durch eine Umverteilung des öffentlichen Raumes zugunsten von ÖPNV, Fußgänger- und Radverkehr erreicht werden.

gez.

Jens Röver
Heide Rieke
Bettina Messinger

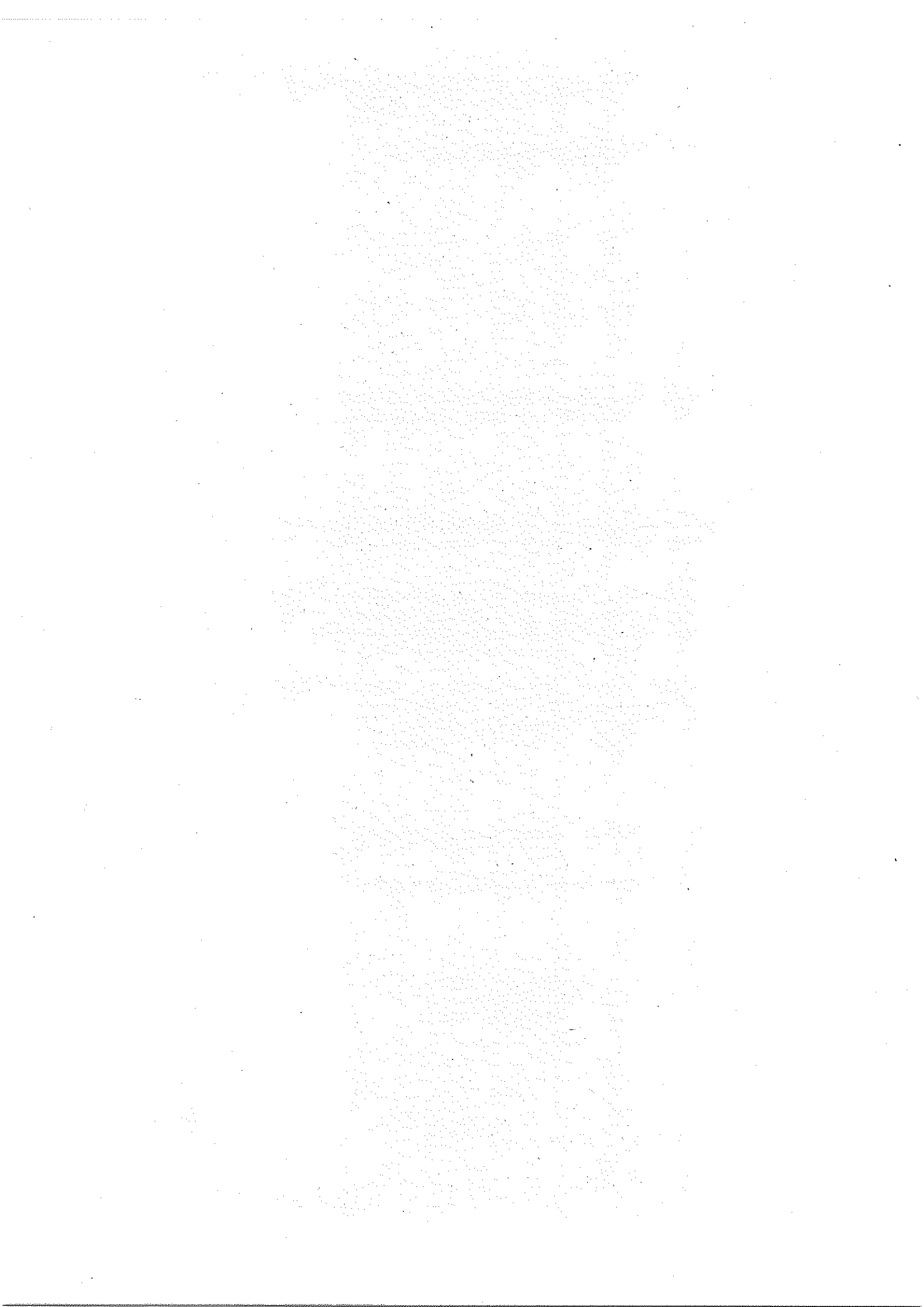
Renate Kürzdörfer
Gerhard Mayer
Hans Dieter Kaplan

Stadtratsmitglieder

MünchenSPD Stadtratsfraktion

Postanschrift: Rathaus, 80313 München
Besuchsanschrift: Rathaus, 80331 München
Tel.: 089-23 39 26 27, Fax: 089-23 32 45 99
E-Mail: spd-rathaus@muenchen.de
www.spd-rathaus-muenchen.de

MÜNCHEN 





Herrn Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus

München, 06.02.2019

Altstadt-Radring

Antrag

Die Landeshauptstadt München richtet einen lückenlosen Altstadt-Radring ein, bestehend aus Radverkehrsanlagen mit Mindestbreite in beiden Richtungen von 2,30 Meter und einer Regelbreite von 2,80 Metern, zuzüglich seitlicher Sicherheitsabstände, entlang des Straßenzuges Karlsplatz (Stachus), Lenbachplatz, Maximiliansplatz, Brienner-Straße, Odeonsplatz, Ludwigstraße, Von-der-Tann-Straße, Franz-Joseph-Ring, Karl-Scharnagl-Ring, Thomas-Wimmer-Ring, (Tal/Isartorplatz), Frauenstraße, Blumenstraße, Sendlinger-Tor-Platz und Sonnenstraße. Dies geschieht durch Umwidmung von Flächen für Kfz-Fahrspuren oder Parkplätze, nicht jedoch auf Kosten von Flächen für den Fußverkehr und den öffentlichen Personennahverkehr.

Die Stadtverwaltung wird beauftragt, die Finanzmittel für Planung und Umsetzung im Eckdatenbeschluss und im Haushaltsplanentwurf 2020 anzumelden.

Begründung:

Radwege auf dem Altstadtring sind größtenteils viel zu schmal oder gar nicht vorhanden. Was nutzen Radschnellwege in die Innenstadt, wenn die Verbindungen von einer Seite zur anderen fehlen?

Deshalb braucht es einen Radring um die Altstadt herum, damit Konflikte zwischen Fuß-, Auto- und Radverkehr vermieden werden.

Nun gibt es einen überdimensionierten Altstadtring für Kraftfahrzeuge. Einst war der Stachus die meistbefahrene Straße Europas. Doch der Verkehr ist auf dem Altstadtring stetig zurückgegangen, obwohl der Kfz-Verkehr insgesamt in München zugenommen hat. Die Infrastruktur kann nun den geänderten Anforderungen angepasst werden. Metropolen wie Paris, London, Kopenhagen und New York machen vor, wie sich Verkehrspolitik modernisieren lässt und München sollte bei dieser Entwicklung mit voranschreiten.

- Der Altstadt-Radring bündelt den Radverkehr, nimmt die radialen Radwege auf und entlastet die Fußgängerzonen innerhalb der Altstadt.

- Der Altstadt-Radring verflüssigt den Verkehr, erhöht die Kapazität und ermöglicht mehr Bürgerinnen und Bürgern, sicher mit dem Rad zu fahren.
- Der Altstadt-Radring macht den Verkehr in München insgesamt entspannter für Fuß- und Radverkehr, aber auch für den motorisierten Verkehr.

Die Grünen – rosa liste:

Dr. Florian Roth, Katrin Habenschaden, Herbert Danner, Dominik Krause, Sabine Krieger, Anna Hanusch, Paul Bickelbacher, Angelika Pilz-Strasser

ÖDP: Sonja Haider, Tobias Ruff

DIE LINKE: Brigitte Wolf, Cetin Oraner

Mitglieder des Stadtrates

Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus

DIE GRÜNEN
ROSA LISTE
STADTRATSFRAKTION MÜNCHEN

München, den 22.03.2019

**Verkehrswende jetzt einleiten – Autofreie Altstadt I
Erster Schritt zur autofreien Altstadt durch Parkraum-Management zügig
umsetzen**

Antrag:

1. In der Münchner Altstadt werden die vorhandenen ca. 2.200 Kfz-Stellplätze am Straßenrand/im Öffentlichen Raum vom Herbst 2019 bis zum Herbst 2020 schrittweise um die Hälfte reduziert. Die verbleibenden Stellplätze werden als Anwohnerstellplätze ausgewiesen.
2. Für diese Anwohnerstellplätze wird ein klarer mittelfristiger Zeitplan inklusive Bürgerbeteiligung zur weiteren teilweisen Umwandlung vorgelegt, so dass die AnwohnerInnen sich darauf einstellen können.
3. Die gewonnenen Flächen werden an geeigneten Stellen für Mobilitätsstationen/Car-Sharing, Stellflächen für berechnete gewerbliche Liefer- und Handwerker-Fahrzeuge, Behinderten-Stellplätze, Fahrradabstellplätze inklusive Lastenräder und Fahrradanhänger, MVG-Rad-Stationen, Taxis und Rikschas verwendet.
4. Möglichst weitgehend wird das Zufußgehen auf der Fahrbahn freigegeben und werden Grün- und Freiflächen mit neuen Bäumen sowie attraktive öffentliche Räume geplant.
5. Die Kfz-Stellplätze in den zentralen Straßen Dienenstraße, Tal und Maximilianstraße werden vorrangig noch 2019 als deutlich sichtbares Zeichen für eine Verkehrswende umgewandelt!
6. Der Beschluss wird dem Stadtrat noch vor der Sommerpause 2019 vorgelegt.

Begründung:

Jeden Tag ist zu beobachten, dass eine hohe Anzahl an Kfz ohne Parkausweis in die Münchner Altstadt einfährt und einen öffentlichen Parkplatz in der Blauen Zone sucht. Ein reduziertes Stellplatzangebot im öffentlichen Raum der Innenstadt wird zu einer deutlichen Kfz-Entlastung und damit zu einer Aufwertung der Altstadt führen. Dieser Antrag kann zügig und vergleichsweise kostengünstig umgesetzt werden, wirkt sich positiv auf Handwerker- und Lieferverkehr aus, und bringt spürbare Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr. Darüber hinaus werden konfliktträchtige Situationen mit dem Baustellenverkehr der 2. Stammstrecke in den zentralen Straßen reduziert.

Die Altstadt ist bestens mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen. Für all jene, die unbedingt mit dem Auto in die Altstadt fahren wollen, gibt es mit den bestehenden Parkhäusern und Tiefgaragen ein ausreichendes Angebot an Stellplätzen. Aufgrund des vorhandenen Angebots privater Stellplätze in Innenhöfen (z. B. am Grundstück Kreuzstraße 11/Sendlinger Str. 42a existieren 55 Stellplätze) sowie einer Bevorrechtigung der AnwohnerInnen verbleiben für die

AnwohnerInnen noch genügend Stellplätze. Mit Eröffnung der Tiefgarage am Thomas-Wimmer-Ring wird es ab 2020 ein zusätzliches Angebot geben. Ein Recht auf einen oberirdischen Stellplatz im öffentlichen Raum gibt es nicht. Vorrang hat ein deutlicher Gewinn für die AnwohnerInnen und den öffentlichen Raum, der mit der Umsetzung dieses Antrags erreicht wird.

Fraktion Die Grünen-rosa liste

Initiative:

Herbert Danner

Paul Bickelbacher

Anna Hanusch

Katrin Habenschaden

Dr. Florian Roth.

Mitglieder des Stadtrates

Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus

DIE GRÜNEN
ROSA LISTE
STADTRATSFRAKTION MÜNCHEN

München, den 22.03.2019

Verkehrswende jetzt einleiten - Autofreie Altstadt II Autofreier Altstadtsummer 2019

Antrag

Im August 2019 wird das Gebiet innerhalb des Altstadtrings für den Autoverkehr gesperrt (mit Ausnahmen z.B. für Anwohner- und Lieferverkehr sowie für Mobilitätseingeschränkte). Geeignete Straßen in diesem Bereich werden "bespielt" analog den Lebendigen Straßen in Gent (1) und Stockholm (2).

1 <https://stad.gent/samenleven-welzijn-gezondheid/samenleven/buurtwerk-voor-door-en-samen-met-bewoners/ondersteuning-bewonersgroepen-en-verenigingen/leefstraten-gent>

2 <http://stockholmtourist.blogspot.com/2018/06/summer-pedestrian-streets-2018.html?m=1>

Begründung:

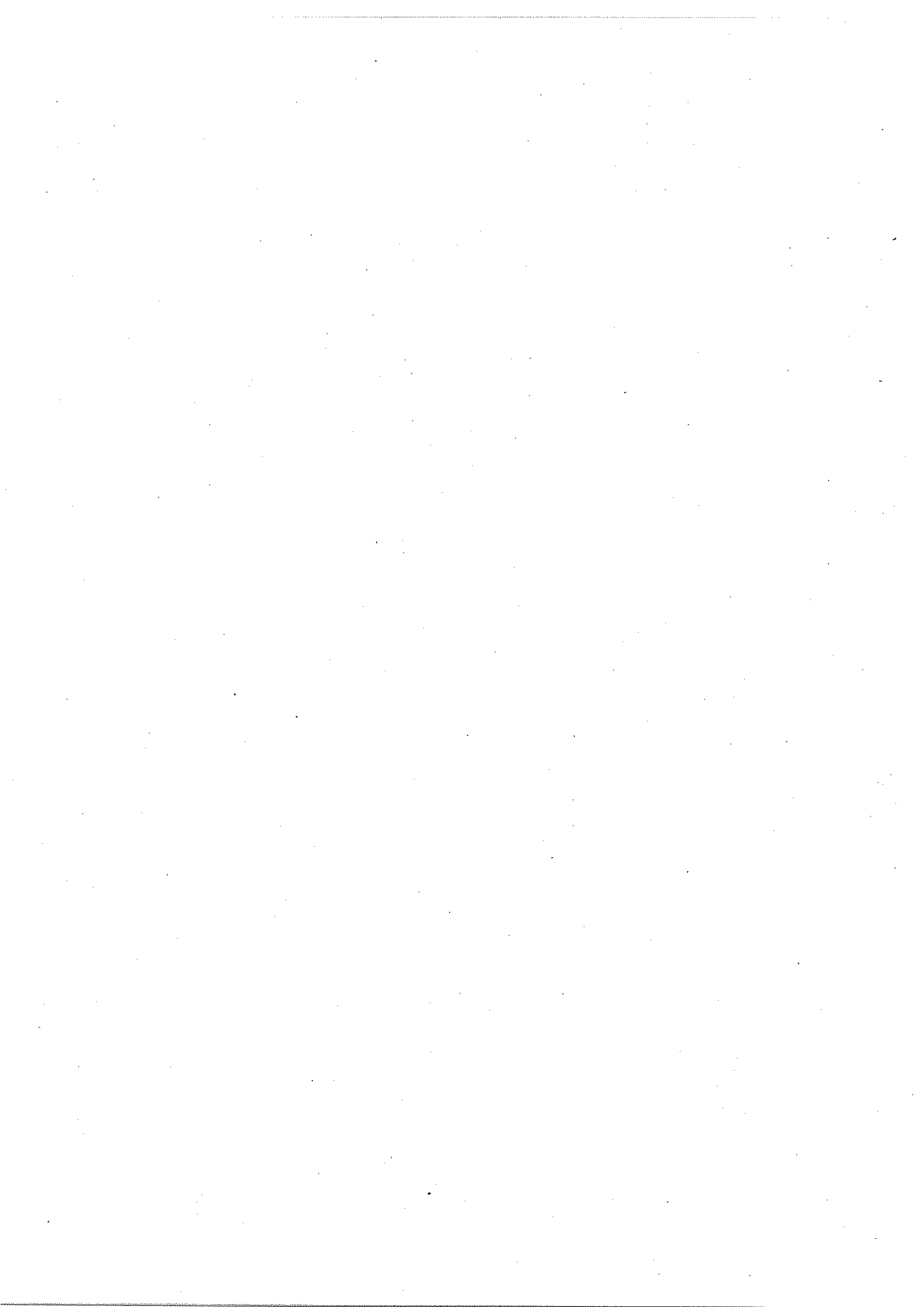
Die von den Grünen schon 1990 geforderte autofreie Innenstadt ist spätestens seit der Diskussion um die "Modellstadt 2030" in aller Munde. Deshalb wäre es sinnvoll, in der Ferienzeit im Sommer 2019 den Münchnerinnen und Münchnern durch eine temporäre weitgehende Autofreiheit der Altstadt einmal das Gefühl zu vermitteln, welchen Gewinn an Lebensqualität es bedeutet, wenn man den stark durch Autos dominierten öffentlichen Raum für die Menschen zurückerobert.

Fraktion Die Grünen-rosa liste

Initiative:

Dr. Florian Roth
Herbert Danner
Paul Bickelbacher
Anna Hanusch
Katrin Habenschaden.

Mitglieder des Stadtrates



Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus

DIE GRÜNEN
ROSA LISTE
STADTRATSFRAKTION MÜNCHEN

München, den 22.03.2019

**Verkehrswende jetzt einleiten – Autofreie Altstadt III
Flächendeckend Tempo 30 und weitere Verkehrsberuhigung in der Altstadt und
am Viktualienmarkt zügig umsetzen**

Antrag

1. Innerhalb des Altstadtrings wird flächendeckend maximal **Tempo 30** angeordnet, also auch in der Maximilianstraße, im Oberanger, in der Brienner Straße und in der Ludwigstraße.
2. In geeigneten Straßen mit vielen Geschäften und hohem Fußgängeraufkommen wie im Tal, in der Frauenstraße am Viktualienmarkt und in der Blumenstraße im Bereich der Schranken-halle werden **verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche** mit Tempo 20 eingerichtet.
3. In weiteren Straßen mit untergeordnetem Kfz-Verkehr, in denen eindeutig der Fußverkehr dominiert, z. B. Dienerstraße, Kreuzstraße, Westenrieder Straße, Kardinal-Faulhaber-Straße werden im Vorgriff auf eine spätere Umgestaltung **verkehrsberuhigte Bereiche** (mit Schrittgeschwindigkeit) ausgewiesen, in denen FußgängerInnen auf der Fahrbahn gehen dürfen.
4. Der Beschluss wird dem Stadtrat noch vor der Sommerpause 2019 vorgelegt.

Begründung:

Innerhalb der gesamten Altstadt muss künftig eine **klare Priorisierung** der einzelnen Verkehrsarten vorgenommen werden:

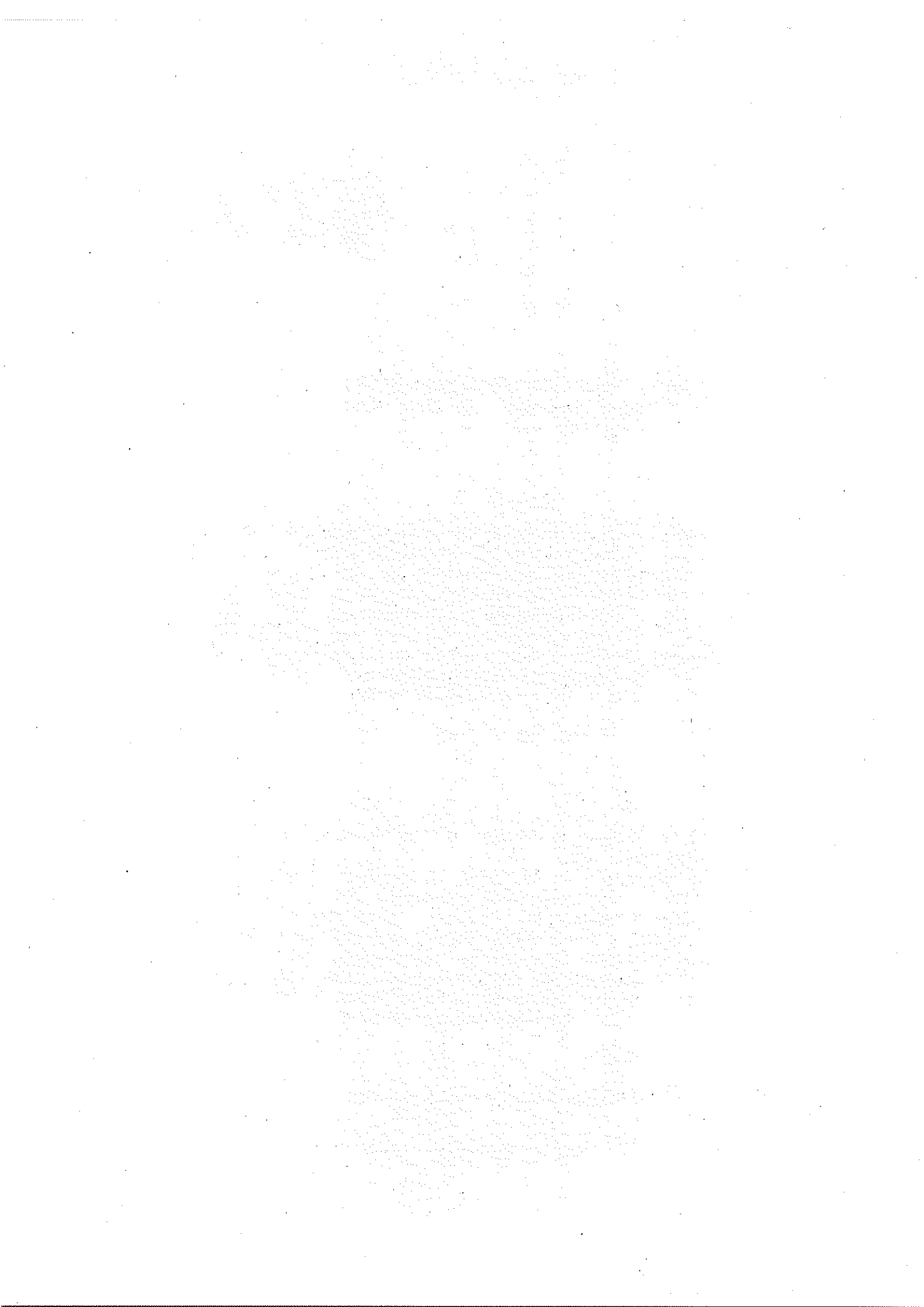
1. Fußverkehr – 2. Fahrradverkehr – 3. ÖPNV – 4. Lieferverkehr – 5. Privater Kfz-Verkehr

Damit wird sowohl das Ziel der autofreien Altstadt gefördert, dem Anteil der jeweiligen Verkehrsarten am Gesamtverkehr an der Oberfläche Rechnung getragen und die Verkehrssicherheit für Fuß- und Radverkehr erhöht. Dieser Antrag kann zügig und sehr kostengünstig umgesetzt werden, bringt spürbare Verbesserungen für den Rad- und Fußverkehr, und führt zu einer weiteren Kfz-Entlastung und damit zu einer Aufwertung der Altstadt. Insbesondere im Hinblick auf den Baustellenverkehr der 2. Stammstrecke in den zentralen Straßen sind diese Geschwindigkeitsreduzierungen eine gezielte Unfallvorsorge.

Fraktion Die Grünen-rosa liste

Initiative:

Herbert Danner, Paul Bickelbacher, Anna Hanusch, Katrin Habenschaden, Dr. Florian Roth.
Mitglieder des Stadtrates



Datum: 06.05.2019
Telefon: 233-
Telefax: 233-27966

eingegangen 10. MAI 2019

Anlage 15
Referat für Arbeit
und Wirtschaft
Wirtschaftsförderung
Allg. Wirtschaftsförderung /
EAP

Grundsatzbeschluss „Autofreie Altstadt“ und „Altstadt-Radlring“
Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 14478
Mitzeichnung

An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung, HA I/32-1

Das Referat für Arbeit und Wirtschaft weist darauf hin, dass eine rein autofreie Altstadt zu immensen Beeinträchtigungen der ansässigen Wirtschaftsunternehmen führen kann. Eine intensive und frühzeitige Zusammenarbeit und Abstimmung mit den Wirtschaftsakteuren ist unerlässlich, um eine wirtschaftsverträgliche Lösung zu erhalten. Das Referat für Arbeit und Wirtschaft sieht unter diesem Aspekt insbesondere folgende Maßnahmen kritisch:

- einen Radring, wenn es zu gravierenden Beeinträchtigungen des IV und damit der Erreichbarkeit der Innenstadt kommt
- eine Senkung der Höchstparkdauer auf 1 Stunde und weitergehend den völligen Entfall der Stellplätze vor allem in direkter Nähe von Einzelhandelsgeschäften, die auf Parkplätze angewiesen sind
- den Entfall von KfZ-Stellplätzen im Zuge eines Boulevard Sonnenstraße.

Bei der Untersuchung von verkehrsberuhigten (Geschäfts-)Bereichen, der Reduktion von Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum sowie der Ausdehnung von Fußgängerzonen sind daher die Belange der Wirtschaft zwingend zu berücksichtigen und in die Abwägung einzubeziehen.

Die o.g. Beschlussvorlage wird deswegen nur vorbehaltlich dieser Einschränkungen und unten stehender Änderungen mitgezeichnet.

In Abstimmung mit den Stadtwerken/Münchner Verkehrsgesellschaft mbH wird um folgende Ergänzungen in den Punkten 1., 2., 6, 9. und 11. des Antrags der Referentin gebeten (Ergänzungen sind fett formatiert):

1. Ziffer 1 Der Münchner Stadtrat verfolgt das Ziel, den Kfz-Verkehr in der Altstadt und am Altstadtring zugunsten von mehr Fuß- und Radverkehr, **von öffentlichen Verkehrsmitteln** und mehr Aufenthaltsqualität zu reduzieren.
2. Ziffer 2 Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, in Zusammenarbeit mit dem Kreisverwaltungsreferat, dem Baureferat, dem Referat für Gesundheit und Umwelt, dem Referat für Arbeit und Wirtschaft **den Stadtwerken München/Münchner Verkehrsgesellschaft mbH und der Wirtschaft (Industrie- und Handelskammer für München und Oberbayern, Handwerkskammer für München und Oberbayern, Handelsverband Bayern und CityPartnerMünchen e.V....)** eine Lösung für eine autofreie / autoarme / verkehrsberuhigte Altstadt vorzuschlagen, Dazu gehört die Untersuchung der Einführung von verkehrsberuhigten (Geschäfts-)Bereichen, die Reduktion von Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum sowie die Ausdehnung von Fußgängerzonen.
3. Ziffer 6 Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung Die Parkgebühr beträgt an Werktagen (Montag bis Samstag) zwischen 08.00 und 23.00 Uhr 2,50 Euro/Stunde.
4. Ziffer 9 Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt gemeinsam mit dem Referat für Arbeit und Wirtschaft, dem Kreisverwaltungsreferat, der Industrie- und

Handelskammer für München und Oberbayern und **in Abstimmung mit dem Handelsverband Bayern e.V. und CityPartnerMünchen e.V.** einen Logistikdialog einzuberufen, um mit Vertreterinnen und Vertretern der Logistikbranche mögliche Logistikkonzepte zu erarbeiten, durch die der Lieferverkehr in der Altstadt autofrei/ emissionsfrei abgewickelt werden kann.

5. Ziffer 11 Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, für die weiteren Planungen der autofreien Altstadt einen **Beteiligungsprozess für Bürgerinnen und Bürger und für anliegende Gewerbetreibende/Dienstleister** vorzusehen und diesen mit dem Bezirksausschuss 1 Altstadt-Lehel abzustimmen. Die dafür notwendigen Mittel werden im Finanzierungsbeschluss (s. Antragspunkt 5) beantragt.

Das Referat für Arbeit und Wirtschaft bittet darum, die Stellungnahme als Anhang der Beschlussvorlage beizulegen.

Clemens Baumgärtner