

Telefon: 233 – 54067
Telefax: 233 – 21797

Mobilitätsreferat
Bezirksmanagement und
Projektentwicklung
MOR-GB2.11

Autofreie Altstadt: Provisorische Umgestaltung des Tals

**Neufassung vom
27.06.2022**

Bericht über den Sachstand und Vorschlag zur Vorzugsvariante

Anträge und Empfehlungen

- 1. Umgestaltung Tal: Bürgerbeteiligung richtig machen und wiederholen**
Antrag Nr. 20-26 / A 01469 von Herrn StR Thomas Schmid, Herrn StR Prof. Dr. Hans Theiss, Herrn StR Hans Hammer vom 19.05.2021, eingegangen am 19.05.2021
- 2. Einberufung „Runder Tisch Tal“**
Antrag Nr. 20-26 / A 01645 von der FDP BAYERNPARTEI Stadtratsfraktion vom 08.07.2021, eingegangen am 08.07.2021
- 3. Umgestaltung Tal: Bürgerworkshop für ein Gesamtkonzept**
Antrag Nr. 20-26 / A 01656 von Herrn StR Thomas Schmid, Herrn StR Prof. Dr. Hans Theiss, Herrn StR Hans Hammer vom 09.07.2021, eingegangen am 09.07.2021
- 4. Bürgerversammlung ernst nehmen und Umbau des Tals mit einer „Bürgervariante“ modifizieren“**
Antrag Nr. 20-26 / A 01683 von Herrn StR Prof. Dr. Hans Theiss, Herrn StR Thomas Schmid, Herrn StR Hans Hammer vom 15.07.2021, eingegangen am 15.07.2021
- 5. Aufschiebung der Umgestaltung des Tals bis zum Ende der Baustelle Marienhof**
Empfehlung Nr. 20-26 / E 00179 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 01 - Altstadt-Lehel am 12.07.2021
- 6. Zum Schutz der von der Corona-Krise bedrohten Gewerbetreibenden weitere Umbauten des Straßenraums im Tal bis zum Abschluss der Aushubarbeiten für die zweite S-Bahn-Stammstrecke, mindestens aber für zwei Jahre, aussetzen.**
Empfehlung Nr. 20-26 / E 00180 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 01 - Altstadt-Lehel am 12.07.2021
- 7. Umgestaltung Tal - Antrag auf lebens- und liebenswertes Tal**
Empfehlung Nr. 20-26 / E 00183 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 01 - Altstadt-Lehel am 12.07.2021
- 8. Umgestaltung Tal - Einleitung eines öffentlichen Beteiligungsverfahrens mit Ideenwettbewerb**
Empfehlung Nr. 20-26 / E 00188 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 01 - Altstadt-Lehel am 12.07.2021
- 9. Umgestaltung Tal - Beibehaltung der jetzigen Standorte für Taxen und Sightseeing-Busse**
Empfehlung Nr. 20-26 / E 00192 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 01 - Altstadt-Lehel am 12.07.2021
- 10. Parkplätze für Arztbesuche**
Empfehlung Nr. 20-26 / E 00195 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 01 - Altstadt-Lehel am 12.07.2021
- 11. Einbindung der Anwohner*innen bei Planungen „Autofreie Altstadt“**
Empfehlung Nr. 20-26 / E 00217 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 01 - Altstadt-Lehel am 12.07.2021
- 12. Umbaupläne für das Tal nach Variante 3 sofort stoppen**

Empfehlung Nr. 20-26 / E 00237 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 01 - Altstadt-Lehel am 12.07.2021

13. Erhalt und Ausbau von Ladestationen

Empfehlung Nr. 20-26 / E 00243 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 01 - Altstadt-Lehel am 12.07.2021

14. Änderungsantrag zur Beschlussvorlage 20-26 / V 06570

Änderungsantrag Nr. 20-26 / A 02820 von der FDP BAYERNPARTEI Stadtratsfraktion, CSU mit FREIE WÄHLER vom 02.06.2022, eingegangen am 02.06.2022

Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 06570

Anlagen:

1. Lageplan mit Stadtbezirkseinteilung
2. Umsetzungsvariante 5 Plan
3. Umsetzungsvariante 5 Erörterung
4. Antwortschreiben StR-Anfrage Nr. 20-26 / F 00270
5. Antrag Nr. 20-26 / A 01469 am 19.05.2021
6. Antrag Nr. 20-26 / A 01645 am 08.07.2021
7. Antrag Nr. 20-26 / A 01656 am 09.07.2021
8. Antrag Nr. 20-26 / A 01683 am 15.07.2021
9. Empfehlung Nr. 20-26 / E 00179 vom 12.07.2021
10. Empfehlung Nr. 20-26 / E 00180 vom 12.07.2021
11. Empfehlung Nr. 20-26 / E 00183 vom 12.07.2021
12. Empfehlung Nr. 20-26 / E 00188 vom 12.07.2021
13. Empfehlung Nr. 20-26 / E 00192 vom 12.07.2021
14. Empfehlung Nr. 20-26 / E 00195 vom 12.07.2021
15. Empfehlung Nr. 20-26 / E 00217 vom 12.07.2021
16. Empfehlung Nr. 20-26 / E 00237 vom 12.07.2021
17. Empfehlung Nr. 20-26 / E 00243 vom 12.07.2021
18. Protokoll Workshop Tal am 3. Mai 2022
19. Stellungnahme Referat für Arbeit und Wirtschaft
20. Stellungnahme der Bürgerinitiative Tal zum Workshop
21. Antrag Nr. 20-26 / A 02820 am 02.06.2022
22. Zweitschrift Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V_06570_Autofreie Altstadt Tal des Mobilitätsausschusses vom 01.06.2022

Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 20.07.2022 (SB)

Öffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis	Seite
I. Vortrag des Referenten.....	4
1. Kurzfristige Umgestaltung Tal.....	4
1.1 Details der provisorischen Umgestaltung des Tals.....	5
1.2 Prozess, Beteiligung und Kommunikation.....	6
1.3 Umsetzungsvariante 5 – aktuelle Vorzugsvariante.....	14
2. Ausblick: Weiteres Vorgehen bei der langfristigen Umgestaltung.....	15
3. Anträge und Empfehlungen.....	17
4. Abstimmung Referate.....	22
5. Beteiligung des Bezirksausschusses.....	25
II. Antrag des Referenten.....	25
III. Beschluss.....	26

I. Vortrag des Referenten

Der Mobilitätsausschuss vom 01.06.2022, hat die Beschlussfassung in die heutige Sitzung vertagt. Zuständig für die Entscheidung ist der Mobilitätsausschuss gemäß § 7 Abs. 1 Ziffer 16 der Geschäftsordnung des Stadtrats der Landeshauptstadt München. Der in der Sitzung vom 01.06.2022 gestellte Änderungsantrag ist in die Neufassung eingearbeitet und fachlich beantwortet worden, auf weitere Fragen wurde ausführlicher eingegangen. Die Zweitschrift der Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 06570 Autofreie Altstadt Tal aus dem Mobilitätsausschuss vom 01.06.2022 ist als Anlage beigefügt. Eine Behandlung in der heutigen Sitzung ist erforderlich, da die Umsetzung der Maßnahme im September 2022 erfolgen soll.

1. Kurzfristige Umgestaltung Tal

Beschlusslage

Durch den Grundsatzbeschluss „Autofreie Altstadt“ (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 14478) hat die Stadtverwaltung im Juni 2019 den Auftrag erhalten, die Altstadt als Aufenthalts- und Erlebnisraum neu zu gestalten. Daneben gibt es weitere Stadtratsbeschlüsse, die sowohl verschiedene Konzeptbausteine fordern als auch Einzelmaßnahmen bzw. konkrete Maßnahmen in ausgewählten Räumen festlegen.

Zu den beauftragten Konzeptbausteinen zählen:

- das Städtebauliche Verkehrskonzept Parkraum
- das City-Bus-Konzept
- das Integrierte Logistikkonzept für München – Fokusraum Altstadt
- das Freiraumquartierskonzept Innenstadt.

Zu den kurzfristigen, provisorischen Einzelmaßnahmen, die als Verkehrsversuche oder Pilotvorhaben umgesetzt werden, zählen zum Beispiel:

- die Fußgängerzone Dienerstraße
- der verkehrsberuhigte Bereich Westenriederstraße
- die „Sommerstraße“ Am Kostor: Verkehrsberuhigter Bereich seit Ende Juni 2022

Im Rahmen des Gesamtkonzepts „Autofreie Altstadt“ soll außerdem ein provisorisches Umgestaltungskonzept für das Tal entwickelt werden, das die Zeit bis zur endgültigen Planung des Straßenraums überbrückt. Im Stadtratsbeschluss "Maßnahmenbeschluss Autofreie Altstadt: Tal" (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 00457) wurde die Stadtverwaltung im November 2020 beauftragt, kurzfristige sowie mittelfristige Maßnahmen zu erarbeiten und umzusetzen – dies vor dem Hintergrund, dass der Baustellenverkehr für die Baustelle der zweiten Stammstrecke am Marienhof noch bis voraussichtlich Ende 2028 über das Tal abgewickelt werden muss und nicht eingeschränkt werden darf. Erst nach dem Ende der Bauarbeiten an der Baustelle Marienhof ist eine langfristige bauliche Umgestaltung des Tals möglich.

Anlass und Ziel

Im Grundsatzbeschluss des Stadtrats zur „Autofreien Altstadt“ heißt es:

„Der Charakter der europäischen Stadt und die städtebaulichen Qualitäten des historischen Altstadtensembles sollen hervorgehoben werden. Attraktivität und Aufenthaltsfunktion der öffentlichen Räume sollen gestärkt werden. Der Stadtkern soll als großräumiger

Begegnungsort und Erlebnisraum wahrgenommen werden, in dem Fußgängerinnen und Fußgänger das Straßenbild prägen.“

Diese Zielvorgaben bilden die Grundlagen auch für die Planungen des Mobilitätsreferats zu einer vorläufigen Umgestaltung des Tals. Provisorien und Pilotprojekte schaffen keine Fakten. Vielmehr bieten übergangsweise Umgestaltungen die Chance, neue Lösungen zu testen, bei Bedarf anzupassen oder auch rückgängig zu machen. Die Praxiserfahrungen und die Rückmeldungen der Öffentlichkeit fließen in die weiteren Gesamtplanungen, die Ausarbeitung von Teilkonzepten und einzelner Teilräume mit ein.

Die übergangsweise Umgestaltung des Tals bietet eine große Chance, auf dem eingeschlagenen Weg zu einer autoreduzierten Altstadt verschiedene Möglichkeiten auszuloten und neue Lösungen zu suchen – gerade, weil sich dort besondere Herausforderungen zeigen: Der vergleichsweise kurze Straßenabschnitt der historischen Altstadt ist hochfrequentiert von vielen verschiedenen Nutzergruppen. Zugleich herrschen aufgrund der Bauarbeiten für die zweite Stammstrecke einschränkende Bedingungen für die Umgestaltung.

Ziel des Mobilitätsreferats ist es, die Attraktivität des Tals schon vor der endgültigen Umgestaltung deutlich zu steigern und gemäß dem Grundsatzbeschluss des Stadtrats noch in diesem Jahr eine merkliche Aufwertung des öffentlichen Raums zu erreichen. So kann für die Stadtgesellschaft sichtbar werden, welche Möglichkeiten und Vorteile in den Veränderungen hin zu autoreduzierten Quartieren liegen. Die Aufenthaltsqualität wird sich durch die Neuordnung des Verkehrs deutlich erhöhen, das Radfahren, Zufußgehen und Verweilen wird gegenüber dem Kfz-Verkehr gestärkt. In kleinem Rahmen trägt dies auch dazu bei, die internationalen und städtischen Klimaziele zu erreichen.

1.1 Details der provisorischen Umgestaltung des Tals

Wie vom Stadtrat Ende 2020 festgelegt, werden für die Planungen das innere Tal zwischen Viktualienmarkt und Radlstieg / Hochbrückenstraße sowie Stellen, an denen die aktuellen Gehwege schmal sind, bevorzugt berücksichtigt.

Da der Baustellenverkehr für die Baustelle der zweiten Stammstrecke nicht eingeschränkt werden darf, beziehen sich die Planungen nicht auf die Fahrbahn, sondern auf die vorhandenen Seitenräume inklusive Parkbuchten. Es können also lediglich die Parkflächen der „Blauen Zone“ genutzt werden, um mehr Platz für Aufenthaltsqualität und den Fußverkehr zu schaffen. Bei der Planung wurden die Flächen hinsichtlich der Einrichtung von Lieferzonen, Haltestellen für Linien- und Sightseeingbusse, Taxistandplätze, Behindertenstellplätze und Freischankflächen betrachtet. Zusätzlich wurde die Möglichkeit, Parkplätze für Menschen mit Behinderung einzurichten, geprüft, sowie eine gebündelte Verlegung der Fahrradständer und E-Roller-Parkplätze in die Parkbuchten berücksichtigt.

Folgende Maßnahmen sollen erfolgen:

- Die Querungsbeziehungen für den Fußverkehr sollen verbessert werden.
- Die verfügbaren Flächen für Fußgänger*innen sollen ausgedehnt werden. Durch die Schaffung neuer Abstellflächen, etwa für Fahrräder und E-Tretroller, wird die Unfallgefahr für den Fußverkehr minimiert und gleichzeitig die Verkehrssicherheit für Fußgänger*innen erhöht. Um hier räumlich-angepasste Lösungen zu schaffen, sollen die Einrichtungen zunächst pilothaft geschaffen werden.

- Die Aufenthaltsqualität soll durch Pflanzgefäße, konsumfreie Sitzmöglichkeiten sowie durch die Anpassung von Freischankflächen gestärkt werden. Heute auf den Gehwegflächen befindliche Radabstellanlagen sollen zum Teil in die Parkbuchten verlegt werden. Dadurch werden Flächen frei, auf denen 8 zusätzlich Sitzbänke aufgestellt werden können, insbesondere im Bereich des Merkurbrunnens, um dort die Aufenthaltsqualität zu erhöhen. Zusätzlich stellt das Baureferat 10 mobile Gefäße, bepflanzt mit Großsträuchern zur Verfügung mit welchen punktuell grüne Akzente gesetzt werden können.
- Durch die Schaffung von zwei Mobilitätsstationen im Tal sowie einer Mobilitätsstation in der Westenriederstraße sollen gebündelte, attraktive Angebote für Shared Mobility geschaffen werden, die auch den Anwohner*innen zur Verfügung stehen.
- Fünf Behindertenstellplätze sollen den Bedarf an Stellplätzen für Menschen mit Behinderung decken. Hier besteht dringend Handlungsbedarf, da im Tal und dessen Umgriff bislang nicht ausreichend viele Behindertenstellplätze verortet sind.
- Ein Entfall der Parkplätze der „Blauen Zone“ lässt im Tal eine Reduktion des Parksuchverkehrs durch Kurzzeitparkende erwarten. Geparkt werden soll stattdessen in den anliegenden Parkgaragen, die ausreichende Kapazitäten aufweisen. Dadurch wird der Durchgangsverkehr im Graggenauviertel reduziert. Die zeitliche Umwandlung der Kurzzeitparkplätze sollte ursprünglich mit der Eröffnung der Tiefgarage am Thomas-Wimmer-Ring namens Hofbräuhaus Parkgarage realisiert werden, die am 01.03.2021 eröffnet wurde und 524 PKW-Stellplätze aufweist. Sie ersetzt die Parkgarage an der Hochbrückenstraße. Durch die direkte Anbindung an den Thomas-Wimmer-Ring müssen Autofahrer*innen nicht mehr wie früher über die engen Nebenstraßen in der Altstadt fahren, wenn sie dort parken wollen. Das historische Zentrum und auch das Tal sind von der neuen Anlage aus über Fußwege barrierefrei und schnell zu erreichen. Bewohner*innen mit Wohnsitz in der Altstadt und ohne Stellplatz auf privatem Grund können weiterhin eine Ausnahmegenehmigung für das Parken in der „Blauen Zone“ erwerben und in den gekennzeichneten Flächen, beispielsweise den Seitenstraßen des Tals, parken. Zudem stehen in der neu errichteten Hofbräuhaus Parkgarage nun 33 Anwohnerstellplätze zur Verfügung.

1.2 Prozess, Beteiligung und Kommunikation

Bisheriger Prozess

Das Mobilitätsreferat hatte auf Grundlage der genannten inhaltlichen Rahmenbedingungen drei Varianten für die provisorische Umgestaltung des Tals erarbeitet und mit den entsprechenden Dienststellen in der Stadtverwaltung abgestimmt.

Um die Flächenverfügbarkeit und damit die Aufenthaltsqualität für den Fußverkehr zu steigern, wurden als Planungsideen die Neuordnung der Freischankflächen, des Taxistandplatzes an der Heilig-Geist-Kirche, der E-Tretroller, der Lieferzonen und der Fahrradständer geprüft. Außerdem wurde ein zusätzlicher Bedarf an Stellplätzen für Menschen mit Behinderung festgestellt.

Öffentlichkeitsbeteiligung

Die Planungen und Entscheidungsprozesse wurden und werden durch eine intensive

Öffentlichkeitsbeteiligung begleitet, um die vielfältigen Anliegen abzuwägen und, wenn möglich, zu berücksichtigen.

Um die Vorteile einer Neuordnung der Funktionen aufzuzeigen, wurden für die Öffentlichkeitsbeteiligung drei exemplarische Schaubilder erstellt, die die Planungsüberlegungen zur Neuaufteilung der Fläche verdeutlichen sollen. Die Visualisierungen waren beispielhaft und bilden nicht die in diesem Beschluss vorgeschlagene Umsetzungsvariante 5 ab.

**Exemplarische Visualisierung der Flächenumverteilung für die
Öffentlichkeitsbeteiligung
(Hinweis: Entsprechen nicht der Umsetzungsvariante 5)**



Bild: Heilig-Geist-Kirche Bestand



Bild: Heilig-Geist-Kirche Idee Neuaufteilung



Bild: Merkurbrunnen Bestand



Bild: Merkurbrunnen Idee Neuaufteilung



Bild: Tal 44/46 Bestand



Bild: Tal 44/46 Idee Neuaufteilung

copyright: Winhard im Auftrag LHM/BAU

Die in 2021 durchgeführte Öffentlichkeitsbeteiligung musste wegen der Corona-Pandemie

digital erfolgen.

Folgende Beteiligungsschritte wurden durchgeführt:

- 3/2021 bis 4/2021: Einbindung Behindertenbeirat, Taxi-Verbände und Sightseeingbus-Betreiber
- 13.4.2021 bis 29.6.2021: Möglichkeit der schriftlichen Stellungnahme durch Bürger*innen, Anwohner*innen, Gewerbe, Verbände, etc.
- 22.4.2021: Digitale Anwohner*innenveranstaltung, veranstaltet vom Mobilitätsreferat
- 5/2021 bis 6/2021: Einbindung des Bezirksausschusses des 1. Stadtbezirks

Im Zusammenhang mit der Anwohner*innenveranstaltung wurde das Mobilitätsreferat davon in Kenntnis gesetzt, dass offenbar nicht alle Anwohner*innen einen Posteingang erhalten hatten. Das Mobilitätsreferat nahm hierzu im Dezember 2021 Stellung (vgl. Antwort auf Stadtratsanfrage 20-26 / F 00270). Daraufhin hat der Bezirksausschuss des 1. Stadtbezirks Altstadt-Lehel in seiner Sitzung am 18.05.2021 die Durchführung einer weiteren Anwohner*innenversammlung beschlossen. Weitere Beteiligungstermine waren folglich:

- 09.06.2021: Anwohner*innenveranstaltung
- 12.07.2021 Bürgerversammlung Stadtbezirk 1

Alle in diesem Rahmen eingegangenen Rückmeldungen von Bürger*innen, Anwohner*innen, Gewerbe und Verbänden sowie die Stellungnahme des Bezirksausschusses sind in die Abwägung und Erstellung einer neuen Planungsvariante (Variante Nr. 4, die Vorzugsvariante) eingeflossen, die am 27.07.2021 in der Bezirksausschusssitzung der Öffentlichkeit vorgestellt wurde.

- 27.07.2021: Vorstellung der Planungen im BA 1

Der Bezirksausschuss des 1. Stadtbezirkes Altstadt-Lehel wollte die Planungsvariante 4 erneut mit Vertreter*innen aller Interessensgruppen rund um das Tal sowie Vertreter*innen aus Verwaltung und Politik diskutieren.

- 03.05.2022: Workshop des BA1: „Temporäre Gestaltung des Tals“

Der Workshop des Bezirksausschusses fand am 03.05.2022 statt, insgesamt wurden 140 Anmerkungen eingebracht. Das Protokoll ist als Anlage angehängt. Ein Teil der Anmerkungen bezieht sich auf die konkrete Planung im Tal, ein Teil auf übergeordnete Planungen und Maßnahmen, die an die jeweiligen Fachstellen weitergeleitet wurden.

Anmerkungen und Vorschläge des Workshops des BA 1 „Temporäre Gestaltung des Tals“
Von den im Workshop hervorgebrachten Anmerkungen und Vorschlägen wurden folgende Punkte erneut geprüft:

Lage der Behindertenstellplätze verbessern

Die Lage der Behindertenstellplätze wurde erneut geprüft, da mangelnde Ein- und Ausstiegsflächen auf dem Gehweg beanstandet wurden. Die geplanten Behindertenstellplätze vor Tal 21 (Baum mit umstehenden Sitzgelegenheiten) und 38 (Litfaßsäule) sind ein Kompromiss und wurden so gewählt, dass sie direkt vor Gebäuden mit mehreren Arztpraxen liegen. Auf Grund der Rückmeldung wurde der Standort des Stellplatzes vor Tal 21 ggü. der Darstellung im Workshop um einige Meter Richtung Isartor versetzt. Beim Stellplatz vor Tal 38 wurde festgestellt, dass die Litfaßsäule außerhalb des Ausstiegsbereichs liegt.

Kurzzeitparken für die Anfahrt von Arztpraxen schaffen

Spezielle Regelungen für Arztpraxen sind nicht mit der sog. Privilegienfeindlichkeit der bundesweit gültigen StVO vereinbar. Da diese einheitlich angewendet werden muss, ist hier keine Ausnahme möglich. Ein Parken für die Dauer eines Arztbesuchs würde ein solches Privileg darstellen, da Arztbesucher*innen ohne Behinderungen und sonstige Einschränkungen nicht auf einen Stellplatz vor der Praxis angewiesen sind. Im Umkehrschluss hieße das, dass diese „Anfahrtszonen“ als Kurzzeitparkplätze für alle Besucher*innen der Altstadt zur Verfügung stünden. Dies widerspräche dem eingangs formulierten Auftrag, genau diese Parkplätze entfallen zu lassen. Diese Regelung wäre zudem nicht in die Systematik der Blauen Zone integrierbar, da sie auch den darin enthaltenen Regelungen widerspricht.

Die Situation für Patient*innen, die auf Stellplätze in der Nähe zur Praxis angewiesen sind, wird durch die Einrichtung von zusätzlichen Behindertenstellplätzen verbessert. Darüber hinaus können zur Vorfahrt oder Abholung von gebrechlichen oder kürzlich operierten Patient*innen die Regelungen der Blauen Zone genutzt werden. So gilt in Straßenabschnitten ohne blaue Markierungen ein eingeschränktes Halteverbot, in denen zum Ein- und Aussteigen gehalten werden darf (Ausnahme: enge und unübersichtliche Straßenstellen).

Im Workshop wurde eine Einrichtung von Anfahrtszonen für Arztpraxen ähnlich wie für Hotels gefordert. Anfahrtszonen für Arztpraxen und Hotelanfahrtszonen unterscheiden sich jedoch wesentlich, da Hotelanfahrtszonen, wie der Name schon sagt, nur für die Anfahrt von Hotelgästen zum Be- und Entladen vorgesehen sind. Es darf dort auch nicht länger als 20 Minuten gehalten (v.a. nicht geparkt) werden. Zudem können Hotelanfahrtszonen nur auf Antrag und bei Hotels ab einer Größe von 100 Betten angeordnet werden. Dabei muss das Hotel nachweisen, dass keine Andienungsmöglichkeit auf Privatgrund vorhanden ist. Da man vor Arztpraxen in der Regel nicht Be- und Entladen muss und dort auch keine Reisebusse vorfahren, ist auch hier ein Unterschied zu Hotelanfahrtszonen gegeben.

Elektroladesäulen im Tal weiter nutzen

Auf Höhe des Tals 34 bestehen zwei Ladepunkte für Elektrofahrzeuge. Um die bereits getätigten Investitionen nachhaltig weiterzunutzen, wurde geprüft, ob diese erhalten bleiben und als E-Carsharing-Stellplätze (Teil eines Mobilitätspunktes) genutzt werden können.

Dabei sind vor allem zwei Punkte zu bedenken:

- Bisher gab es nur im Rahmen von Pilotprojekten exklusive Carsharing-Stellplätze mit Ladeinfrastruktur (z.B. City2Share am Zenettiplatz). E-Carsharing-Fahrzeuge nutzen überwiegend öffentliche Ladeinfrastruktur oder Ladesäulen auf Privatgrund. Es wird erwartet, dass in den nächsten Jahren vermehrt Elektrofahrzeuge im Carsharing genutzt werden. Aktuell liegt der Anteil an E-Carsharing unter 20 %. Die Stellplätze können entweder allen Carsharing-Anbieter*innen zur Verfügung gestellt werden oder im Rahmen des Vergabeverfahrens für stationäre Stellplätze einem Anbieter zugeordnet werden. Die erste Option bietet den Vorteil, dass die Ladesäule bestmöglich ausgelastet wird und die Flächen damit effizient genutzt werden. Eine Vergabe an einen stationären Anbieter würde insbesondere für Anwohner*innen eine leicht zugängliche Alternative zum privaten PKW und Zugang zu emissionsreduzierter Mobilität bieten, bedeutet jedoch auch, dass bei längeren Buchungen der Stellplatz nicht belegt ist und Falschparker*innen anzieht.

- Am aktuellen Standort ist mit einem häufigen Wechsel der Carsharing-Fahrzeuge zu rechnen. Aufgrund der geringen Ladekapazität der installierten Ladesäule würde eine Ladung eines Elektrofahrzeugs (60 % Akkukapazität) ca. 3 h dauern. Diese notwendige Standzeit bei gleichzeitigem zu erwarteten Fahrzeugumschlag dürfte dazu führen, dass die Elektrofahrzeuge an dieser Stelle nicht voll geladen entliehen werden. Wie in diesem Fall die Nutzerakzeptanz ist, kann nicht vorhergesehen werden. Mit einer Steuerung durch die Anbieter wäre möglich, dass z.B. Fahrzeuge erst wieder geliehen werden können, wenn diese einen gewissen Akkustand erreicht haben. Stationäre Anbieter können dies durch die Vorabbuchungen und Einplanung von Ladezeiten konkret mit einplanen.

An der westlich angrenzenden Stellplatzfläche werden Abstellflächen für Elektrokleinfahrzeuge und Radabstellanlagen eingerichtet. Zusammen mit der Carsharing-Station würde sich ein zweiter Mobilitätspunkt im Tal ergeben.

Eine Weiternutzung der Elektroladesäule für stationäre Stellplätze eines Anbieters – vor allem mit Blick auf die Kosten dieser temporären Umgestaltung – wird empfohlen. Durch die Evaluation der Maßnahme können kurzfristige Anpassungen auf Grund auftretender Probleme und Auffälligkeiten oder auf Grund Verschiebungen des konkreten Bedarfs vorgenommen werden.

Querungsmöglichkeiten für Fußgänger*innen

Bei der Umsetzung der Variante wird auf regelmäßige Querungsmöglichkeiten für Fußgänger*innen im Bereich der Fahrradstellplätze und der Freischankflächen geachtet, um eine Barrierewirkung zu verhindern.

Verkehrsüberwachung

Die Altstadt bildet in der bisherigen Überwachung einen Schwerpunkt bei der Kommunalen Verkehrsüberwachung (KVÜ). Im Rahmen der vorhandenen Ressourcen wird sie auch die Umgestaltung des Tals begleiten und entsprechende Kontrollen durchführen.

Viktualienmarkt

Eine schriftliche Meldung aus dem Workshop war der Wunsch, am Viktualienmarkt den Taxiverkehr in beide Richtungen zu erlauben. Der Viktualienmarkt ist Teil der Fußgängerzone, in der Taxiverkehr vom Rosental / Prälat-Zistl-Straße in Richtung Tal / Sparkassenstraße zugelassen ist. Die Führung erfolgt auf Grund des Taxistandplatzes Viktualienmarkt. Für eine Fußgängerzone findet auf dem genannten Abschnitt ohnehin schon eine verhältnismäßig hohe Anzahl an Liefer-, Linien-, Taxi- und Radverkehr statt, welche zum aktuellen Zeitpunkt keine gegenläufige Öffnung für den Taxiverkehr ermöglicht. Eine weitere Erhöhung des (Fahr-)Verkehrsaufkommens kann dazu führen, dass der tatsächliche Verkehr nicht mehr der Widmung als Fußgängerzone entspräche und somit die rechtlichen Voraussetzungen für die Fußgängerzone wegfielen, da der Fußverkehr dann nicht mehr die vorherrschende Verkehrsart wäre.

Anwohnerparken

Bewohner*innen mit Wohnsitz in der Altstadt und ohne Stellplatz auf privatem Grund können gegen eine jährliche Gebühr eine Ausnahmegenehmigung erwerben. In der Parkraumuntersuchung Innenstadt wurden für die Altstadt 2.200 öffentliche Stellplätze und 1.300 Ausnahmegenehmigungen für Anlieger*innen erhoben. Blau gekennzeichnete Parkplätze stehen für Kurzzeitparken und Anwohnerparken zur Verfügung. Auf orange gekenn-

zeichnete Parkplätzen kann mit Ausnahmegenehmigung an Werktagen zwischen 19 Uhr und 8 Uhr des darauf folgenden Tages sowie ganztags an Sonn- und Feiertagen geparkt werden. Anwohner*innen des Tals stehen damit auch künftig Stellplätze unweit ihrer Wohnungen in den Seitenstraßen des Tals zur Verfügung.

Der Wunsch, die Regelungen der „Blauen Zone“ anzupassen, ist Grundbestandteil des Prozesses auf dem Weg zur „Autofreien Altstadt“. Der Stadtratsbeschluss Nr. 20-26 / V 01977 „Autofreie Altstadt Parkraumkonzept Innenstadt“ legt die Zielvision sowie die weiteren Schritte fest.

Der Vorschlag der Abschaffung der gesamten „Blauen Zone“ wäre theoretisch möglich, jedoch entstünden hierdurch keine Vorteile für Anwohner*innen mit einer Ausnahmegenehmigung. Im Anschluss an die Auflösung bestünde – auf Grund der Privilegienfeindlichkeit der Straßenverkehrsordnung – gar keine Möglichkeit mehr, Parkplätze für Anwohner*innen vorzuhalten. Für die gesamte „Blaue Zone“ müsste dann eine neue Parkregelung inklusive neuer Beschilderung getroffen werden. Die Stellplätze würden, ausgenommen für Lieferzonen sowie Stellplätze für Menschen mit Mobilitätseinschränkung, entweder komplett entfallen oder der Parkraumbewirtschaftung (werktags zwischen 8:00 und 23:00 Uhr mit Parkschein) zufallen.

Um eine Übergangslösung für Anwohner*innen schaffen zu können, bedarf es des Städtebaulichen Verkehrskonzepts Parkraum, das den Grundstein für die funktionale Neuverteilung des vorhandenen Straßenraums legen wird. Das Konzept wird die bestehenden Parkregelungen, Kurzzeitstellplätze, Liefer- und Ladezonen, Fahrradabstellanlagen, Elektrokleinstfahrzeug-Stellplätze sowie Freiräume neu ordnen. Dabei wird die Forderung des Stadtrats umgesetzt und gleichzeitig aufgezeigt, wie der größte Teil der Stellplätze an der Oberfläche schrittweise in mehr Platz für Fußgänger*innen, Fahrradfahrer*innen, Nahverkehr und neue Mobilitätsformen umgewandelt werden kann. Einzige dauerhafte Ausnahmen für das Parken an der Oberfläche werden dann Anlieferzonen und Stellplätze für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen mit entsprechendem Ausweis bilden.

Um die vielfältigen Anliegen in den erforderlichen Abwägungsprozessen zu berücksichtigen, soll die Erarbeitung des Konzepts durch eine Öffentlichkeitsbeteiligung begleitet werden. Die Anregungen aus den bisher erfolgten Öffentlichkeitsveranstaltungen fließen ebenfalls ein, sind jedoch größtenteils erst nach Fertigstellung des Konzeptes anwendbar. Eine Anpassung der Blauen Zone ist durch das Mobilitätsreferat kurzfristig nicht leistbar und würde auch das Städtebauliche Verkehrskonzept Parkraum verzögern.

Das Graggenauviertel muss wie die anderen Bereiche der „Blauen Zone“ gleich behandelt werden.

Das Straßenverkehrsrecht ist in seiner Gesamtausrichtung präferenz- und privilegienfeindlich. Es geht grundsätzlich von der Gleichbehandlung und Gleichrangigkeit aller Verkehrsteilnehmer*innen aus. So wäre z. B. durch die flächendeckende Überspannung der gesamten Innenstadt mit Anwohnerparkzonen die Parkmöglichkeiten weitgehend dann privilegierten Anwohner*innen vorbehalten, während allen übrigen Verkehrsteilnehmer*innen das Parken extrem erschwert oder sogar unmöglich gemacht würde. Die Privilegienfeindlichkeit des Straßenverkehrsrechts schließt dies daher aus.

Ausnahmen sind Behindertenparkplätze; hier ergibt sich die Privilegierung aus den Grundrechten (nach Art. 3 Abs. 3 S. 2 GG: „niemand darf wegen seiner Behinderung benachteiligt werden“), da ein Grundrecht für Handlungsfreiheit und Mobilität natürlich auch für Menschen mit Behinderung besteht.

Eine weitere Möglichkeit, Ausnahmeregelungen einzuführen, ist die Einrichtung von Park-

möglichkeiten für Bewohner*innen in städtischen Quartieren mit erheblichem Parkraum-mangel (Art. 45 Abs. 1b S.1 Nr. 2a StVO). Dies ist jedoch nur in den Straßen mit Anwoh-nerparken in den Parklizenzgebieten und somit auch nicht flächendeckend, sondern nur zu einem bestimmten Anteil (max. 50% von 9-18h, max. 75% in der übrigen Zeit) der Fall. In der Altstadt sind diese konkreten Voraussetzungen jedoch nicht erfüllt, da es eine ausreichende Anzahl an Stellplätzen auf Privatgrund gibt. Daher wurde ursprünglich die Blaue Zone eingeführt (mit Ausnahmegenehmigung für Anwohner*innen, die wiederum als „Ausnahme“ auch eine Art Privilegierung darstellen), um den vielfältigen Interessen an den Parkraum der Altstadt Rechnung zu tragen. Eine Integration der Altstadt bzw. einzelner Altstadt-Viertel in angrenzende Parklizenzgebiete ist ebenfalls nicht möglich. Hindernisse hierfür sind u. a. gesetzliche Grenzen der Ausdehnung von Parklizenzge-bieten, die Barrierewirkung des Altstadtrings sowie das „mitwandern“ der privaten Stell-plätze der Altstadt in neue Parklizenzgebilde.

Das Mobilitätsreferat aktualisiert aktuell die Datengrundlagen bzgl. des Parkraums in der Altstadt sowie in den angrenzenden Parklizenzgebieten und bereitet die Ausschreibung des Städtebaulichen Verkehrskonzept Parkraum vor. Das Konzept soll in Zusammenarbeit mit dem Projekt MoveRegioM erfolgen, um Erkenntnisse zur Neuaufteilung des öffentli-chen Straßenraums zu gewinnen und diese mit den verschiedenen Beteiligten auszu-tauschen und zu diskutieren. Im Zusammenspiel dieses Projekts mit der „Autofreien Altstadt“ soll für das Gebiet innerhalb des Altstadtrings ein innovatives Konzept entwickelt werden, das den Kfz-Verkehr soweit wie möglich reduziert, aber gleichzeitig eine attraktive Erreichbarkeit für alle Bürger*innen sowie für den für die Prosperität notwendigen Wirt-schaftsverkehr beibehält. Die Einbindung des Konzepts in eine umfassende Mobilitäts-und Freiraumplanung vollzieht den Schritt von einer Bewirtschaftung des öffentlichen Parkraumangebots hin zu einem integrierten Flächenmanagement des öffentlichen Verkehrsraums. Als Ergebnis der Maßnahme entsteht zudem eine Wissensdatenbank für ein innovatives Flächenmanagement in Stadtzentren.

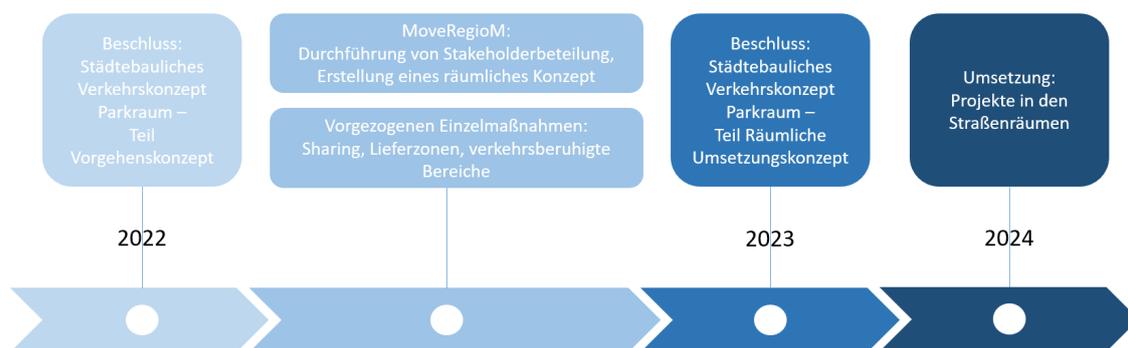


Abbildung: Prozess Städtebauliches Verkehrskonzept Parkraum
© Landeshauptstadt München/Mobilitätsreferat

Das Mobilitätsreferat plant, Ende des Jahres 2022 einen Stadtratsbeschluss zur „Autofreien Altstadt“, der den Gesamtprozess skizziert und die Abhängigkeiten der einzelnen Planungsbausteine gegenüberstellt. Ein Grundbestandteil wird das Vorgehens-konzept zum Städtebaulichen Verkehrskonzept Parkraum sein. Hierzu werden zum einen

die weiteren Schritte aufgezeigt. Zum anderen werden die vorgezogenen (Pilot-)Maßnahmen, wie die Einrichtung von EKF-Stellflächen, Lieferzonen und Mobilitätspunkten sowie – wenn vorhanden – deren Evaluation, dargestellt. Nach Fertigstellung soll das räumliche Umsetzungskonzept zum Städtebaulichen Verkehrskonzept Parkraum vsl. 2023 dem Stadtrat vorgelegt werden, um anschließend schrittweise die Umsetzung von Projekten in Straßenräumen der Altstadt realisiert werden kann.

1.3 Umsetzungsvariante 5 – aktuelle Vorzugsvariante

Die grafische Darstellung der Umsetzungsvariante 5 liegt in Anlage 2 und die Abwägung in Anlage 3 bei.

Die Planungsinhalte sind im Ergebnis:

- Es entfallen 32 Parkplätze der „Blauen Zone“ (vgl. auch Stadtratsbeschluss vom 19.11.2020). Davon sind 4 aktuell als Freischankflächen ausgewiesen.
- Die Sightseeing-Bushaltestelle verbleibt am aktuellen Standort.
- Der Taxistandplatz an der Heilig-Geist-Kirche wird von 10 auf 6 Stellplätze verkürzt, um Fläche für einen Mobilitätspunkt und zwei Behindertenparkplätze zu schaffen. Der Mobilitätspunkt umfasst eine Stele und soll Abstellflächen für verschiedene SharedMobility-Angebote, wie z.B. Bike-Sharing und Elektrokleinstfahrzeuge, bieten. Auf Höhe Tal 35 und 37 werden als Ergänzung 3 Taxistellplätze neu geschaffen.
- Die Lieferzone auf der Seite des Merkurbrunnens wird um einen Stellplatz nach Westen in Richtung Maderbräustraße verschoben, um durch die gewonnene Aufenthaltsfläche den Platzcharakter zu stärken und um mehr Raum für nicht-kommerzielle Möblierung zu schaffen. In die westlich angrenzende Fläche soll der größte Teil der Radständer verlegt werden, um das wilde Fahrradparken und die Rad-ständer am Merkurbrunnen zu verringern und dadurch ebenfalls den Platzcharakter zu stärken.
- Zwischen Maderbräustraße und Hochbrückenstraße wird die Flächenumnutzung der Parkplätze der Blauen Zone für das Fahrradparken genutzt, um auf der bestehenden Gehbahn großzügigere Aufenthaltsflächen zu bekommen.
- In der Hochbrückenstraße / Tal 13, Tal 21 und Tal 38 werden drei weitere Behindertenstellplätze geschaffen. Dadurch wird die Erreichbarkeit der Arztpraxen für Menschen mit Behinderung deutlich erleichtert. Der Stellplatz in der Hochbrückenstraße / Tal 13 soll mit einer Lieferzone kombiniert werden, so dass morgens und vormittags (5 – 10 Uhr) Lieferverkehr stattfinden kann und die restliche Zeit (10 – 5 Uhr) ein Behindertenstellplatz zur Verfügung steht.
- Zwischen Dürnbräugasse und Sterneckerstraße entstehen auf der Südseite fünf Stellplätze innerhalb einer Lieferzone. Die weiteren Flächen sollen für Fahrradabstellanlagen und für das Abstellen von Elektrokleinstfahrzeugen genutzt werden. In Kombination mit der weitergenutzten Ladesäule (Carsharing) kann innerhalb des Tals ein zweiter Mobilitätspunkt entstehen.
- Zwischen Dürnbräugasse und Sterneckerstraße entstehen auf der Nordseite vier Stellplätze innerhalb einer Lieferzone und ein Behindertenstellplatz. Die weiteren Flächen sollen für Fahrradabstellanlagen und für das Abstellen von Elektrokleinst-

fahrzeugen genutzt werden.

- Zwischen Sterneckerstraße und Westenriederstraße kann die Flächenumnutzung der Parkplätze der Blauen Zone durch Freischankflächen erfolgen, um den Gehweg zu verbreitern und so dem Fußverkehr mehr Platz einzuräumen.
- Im Rahmen der stadtweiten Einrichtung von Mobilitätspunkten soll im Raum Westenriederstraße außerhalb der Grünfläche und soweit möglich ohne Beeinträchtigung der Sichtbeziehungen zum Isartor ein weiterer Mobilitätspunkt eingerichtet werden. Neben der bereits eingerichteten Fläche für Elektrokleinstfahrzeuge soll er eine Fläche für (Leih-)Lastenräder, eine Radlpumpe und Reparaturstation sowie, auf Grund der Lage am Altstadtring, stationäres und stationsungebundenes Carsharing beinhalten. Mit der wachsenden Nachfrage an stationärem Carsharing werden weitere anbieterunspezifische Stellplätze in stationäre umgewidmet. Damit soll sichergestellt werden, dass die Stellplätze wirtschaftlich betrieben werden können und zudem die Bedarfe der Anwohner*innen Priorität haben. Aktuell befindet sich die Umsetzung dieses Standortes noch in Abstimmung und Prüfung.
- Es wurde der Hinweis auf Querungsmöglichkeiten für Fußgänger*innen aufgenommen.

Das Mobilitätsreferat empfiehlt, die Umsetzungsvariante 5 umzusetzen. Bei einer Beschlussfassung im Juli 2022 wäre eine Umsetzung durch das Baureferat und Mobilitätsreferat im September 2022 möglich.

2. Ausblick: Weiteres Vorgehen bei der langfristigen Umgestaltung

Beschlusslage

Der Stadtrat hat mit dem Stadtratsbeschluss "*Maßnahmenbeschluss Autofreie Altstadt: Tal*" (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 00457) folgendes beschlossen: „Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung und das Mobilitätsreferat werden beauftragt, in Zusammenarbeit mit dem Baureferat, dem Kreisverwaltungsreferat und den Stadtwerken München den möglichen Umgang mit den verkehrlichen Funktionen im Tal zu untersuchen, um eine Fußgängerzone oder einen stark verkehrsberuhigten Bereich im Tal zu ermöglichen. Dazu gilt es, Lösungsvorschläge für die Reduktion des Kfz-Verkehrs sowie Flächenpotentiale zur Stärkung der Aufenthaltsfunktion zu erarbeiten und dies in einem Beteiligungsverfahren mit den betroffenen Akteuren (u.a. Anwohnende, Gewerbetreibende, Taxiverband, Bezirksausschuss) abzustimmen. Die Untersuchung wird dabei im Gesamtzusammenhang mit den Planungen zur Altstadt betrachtet. Die Nutzung des Tals für den Radverkehr sowie den öffentlichen Nahverkehr ist weiterhin zu berücksichtigen. Eine potentielle Umgestaltung des Bereichs Isartorplatz und Thomas-Wimmer-Ring wird berücksichtigt.“

Der Beschluss legt bereits die Rahmenbedingungen zur Umsetzbarkeit einer Fußgängerzone dar. Die Umsetzung soll nach Fertigstellung der Baustelle der zweiten Stammstrecke am Marienhof erfolgen.

Bürgerbeteiligung

In den bisher durchgeführten Beteiligungsprozessen wurden zahlreiche Rückmeldungen hinsichtlich einer langfristigen Umgestaltung des Tals eingebracht. Diese wurden

dokumentiert und fließen in die weiteren Planungsprozesse mit ein. In den Anwohner*innenveranstaltungen vom 22.04.2021 sowie 09.06.2021 wurde exemplarisch eine mögliche Zukunftsvision „Fokusraum Tal“ aufgezeigt. Häufig genannte Punkte bzgl. der verkehrlichen Rahmenbedingungen sowie Flächenpotentiale zur Stärkung der Aufenthaltsfunktion waren die zukünftige verkehrliche Situation, Sightseeingbusse, Wasserelemente, Entsiegelung und Begrünung statt Verkehrsflächen sowie die räumliche Einbeziehung des Isartorplatzes.

Freiraumquartierskonzept

Parallel zur Erstellung der kurzfristigen Planungen wurde das Referat für Stadtplanung und Bauordnung mit den Stadtratsbeschlüssen Nr. 14-20 / V 11379 vom 25.07.2018 - Konkretisierung der Konzeption „Freiraum M 2030“ und Nr. 14-20 / V 16341 „Einbindung und weitere Umsetzung der Konzeption „Freiraum M 2030“ - Leitlinie „Freiraum“ und Schlüsselprojekte in Verbindung mit Städtebauförderung“ vom 27.11.2019 durch die Vollversammlung des Stadtrates beauftragt, als Schlüsselprojekt ein Freiraumquartierskonzept für die Münchner Innenstadt zu erstellen.

Das Freiraumquartierskonzept wird im Herbst 2022 mit einer Beschlussvorlage in den Stadtrat eingebracht. Das Freiraumquartierskonzept zeigt Leitbilder, Potentiale sowie Visionen für die weitere Freiraumentwicklung der Innenstadt – gerade vor dem Hintergrund vielfältiger Veränderungsprozesse – auf. Zentrale Themen sind Aufenthaltsqualität, Erholungsnutzung, Klimaanpassung, Potentiale der Verkehrswende, attraktive Wege für den Rad- und Fußverkehr, Ortsidentität, Multicodierung und Nutzbarkeit für verschiedene Zielgruppen. Im Freiraumquartierskonzept werden 3 Fokusräume näher betrachtet: Sonnenstraße, Herzog-Wilhelm-Straße und Tal. Ziel ist die Konkretisierung der Zielsetzungen des Freiraumquartierskonzeptes und die konkrete Ausformulierung planerischer Ansätze.

Das Freiraumquartierskonzept sieht für den Fokusraum Tal als Vision folgende langfristige Entwicklung vor:

„Das Tal bildet einen wichtigen Baustein in der Wegeachse vom Hauptbahnhof über den Karlsplatz und Marienplatz bis zum Isartor und weiter bis zur Isar. Das Freiraumquartierskonzept formuliert für das Tal das Entwicklungsziel „Boulevard“. Das heißt, dass die Gestaltung der Flächen zu Gunsten der Fußgänger*innen optimiert wird, die Aufenthaltsqualität erhöht und auch kommerzfreie Aufenthaltsbereiche entstehen sollen. Ziel ist, eine Mehrfachnutzung der Fläche auch zu Gunsten ökologischer und klimatischer Belange zu erreichen. Dabei soll die Strecke zwischen Marienplatz und Isartor in Teilbereiche strukturiert werden, um den Raum zu gliedern. Rund um die bestehenden Bäume und den Brunnen im zentralen Bereich soll eine grüne Mitte entstehen. Verdunstungsflächen sollen die Aufenthaltsqualität erhöhen und zur Abkühlung in der Stadt beitragen. Die Integration von blauer Infrastruktur (u. a. „Wasser an der Oberfläche“) ist eine Zielsetzung für die langfristige Umgestaltung, hier sind beispielsweise Retentionsflächen zu prüfen. Bei der Setzung von Baumpflanzungen und der Gestaltung der blauen Infrastruktur sind die historischen Bezüge und Belange des Denkmalschutzes zu berücksichtigen. Die Gestaltung des Tals soll von Fassade zu Fassade erfolgen und Fußgänger*innen priorisieren; notwendige Ladezonen sollen bei Aufrechterhaltung ihrer Funktion als temporäre Aufenthaltsflächen ohne Konsumzwang zur Verfügung stehen und entsprechend gestaltet werden. Die Abwicklung des notwendigen Verkehrs (ÖPNV, Taxi, Lieferverkehr, Behindertenstellplätze, Anwohner*innen) wäre (abhängig vom Ergebnis einer verkehrlichen Untersuchung) im zentralen Bereich weiterhin möglich. Die Kennzeichnung der Fahrspur soll in

eine einheitliche Gesamtgestaltung integriert und bodengleich ausgeführt werden. Die Auswirkungen der Reduzierung des Verkehrs und der Stellplätze ist in einem Verkehrsgutachten zu untersuchen [Anmerkung Mobilitätsreferat: Städtebauliches Verkehrskonzept Parkraum inkl. Auswirkungen auf angrenzende Stadtgebiete]. Die Gestaltung des Tals weitestgehend ohne motorisierten Individualverkehr und mit einer nahezu vollständigen Reduzierung der Stellplätze erhöht die Freiraumqualität in der Altstadt und wirkt auch bis auf den Marienplatz und das Isartor. Damit kann dieser stark belebte Teil der Altstadt sich als wesentlicher Baustein in der Freiraumfolge zwischen Hauptbahnhof und Isar sowie als Bindeglied zwischen den Altstadtvierteln Graggenau und Angerviertel entwickeln.“ (Freiraumquartierskonzept Innenstadt, mahl-gebhard-konzepte, 2021)

Wie unter 1. dargelegt, erarbeitet das Mobilitätsreferat im Rahmen der „Autofreien Altstadt“ verschiedene Fachkonzepte wie u. a. das Städtebauliche Verkehrskonzept Parkraum. Sobald die Ergebnisse der Fachkonzepte vorliegen und die kurzfristigen und provisorischen Maßnahmen evaluiert wurden, wird das Mobilitätsreferat mit den Planungen für die langfristige Umgestaltung des Tals beginnen. Fester Bestandteil dieser Planungen wird auch hier ein umfassender Beteiligungs- und Öffentlichkeitsprozess sein.

Die Gleichstellungsstelle weist darauf hin, dass in den konkreten städtebaulichen Verkehrskonzepten (MOR, MVG) geschlechtergerechte Teilhabe und Nutzung auszuführen ist. Zudem gilt die Berücksichtigung geschlechterbezogener Wirkungen, insbesondere in Bezug auf Sicherheit und Gewaltprävention, ebenfalls für alle zwischenzeitlich notwendigen Umbauprozesse.

3. Anträge und Empfehlungen

3.1 Antrag Nr. 20-26 / A 01469 von Herrn StR Thomas Schmid, Herrn StR Prof. Dr. Hans Theiss, Herrn StR Hans Hammer vom 19.05.2021, eingegangen am 19.05.2021

Umgestaltung Tal: Bürgerbeteiligung richtig machen und wiederholen

Hierzu nimmt das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung:

Wie der Ziffer 1.2 sowie der Anlage 3 zu entnehmen ist, wurde der Antrag in der Abwägung für die Umsetzungsvariante 5 berücksichtigt.

Der Antrag Nr. 20-26 / A 01469 der Stadträte der CSU vom 19.05.2021 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.

3.2 Antrag Nr. 20-26 / A 01645 von der FDP BAYERNPARTEI Stadtratsfraktion vom 08.07.2021, eingegangen am 08.07.2021

Einberufung „Runder Tisch Tal“

Hierzu nimmt das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung:

Der Bezirksausschuss Altstadt-Lehel führte im Rahmen der Bezirksausschussbeteiligung zu diesem Beschluss einen Workshop „*Temporäre Gestaltung des Tals*“ durch. Diese fand am 03.05.2022 unter Beteiligung von Bürger*innen, Vertreter*innen aus Gewerbe, Politik, verschiedenen Verbänden, der Bürgerinitiative Tal, der Kirche, der Verwaltung, dem Bezirksausschuss, etc. statt.

Der Antrag Nr. 20-26 / A 01645 der FDP BAYERNPARTEI Stadtratsfraktion ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.

3.3 Antrag Nr. 20-26 / A 01656 von Herrn StR Thomas Schmid, Herrn StR Prof. Dr. Hans Theiss, Herrn StR Hans Hammer vom 09.07.2021, eingegangen am 09.07.2021

Umgestaltung Tal: Bürgerworkshop für ein Gesamtkonzept

Hierzu nimmt das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung:

Der Bezirksausschuss Altstadt-Lehel führte im Rahmen der Bezirksausschussbeteiligung zu diesem Beschluss einen Workshop „*Temporäre Gestaltung des Tals*“ durch. Diese fand am 03.05.2022 unter Beteiligung von Bürger*innen, Vertreter*innen aus Gewerbe, Politik, verschiedenen Verbänden, der Bürgerinitiative Tal, der Kirche, der Verwaltung, dem Bezirksausschuss, etc. statt.

Der Antrag Nr. 20-26 / A 01656 der Stadträte der CSU vom 09.07.2021 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.

3.4 Antrag Nr. 20-26 / A 01683 von Herrn StR Prof. Dr. Hans Theiss, Herrn StR Thomas Schmid, Herrn StR Hans Hammer vom 15.07.2021, eingegangen am 15.07.2021

Bürgerversammlung ernst nehmen und Umbau des Tals mit einer „Bürgervariante“ modifizieren“

Hierzu nimmt das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung:

Wie der Ziffer 1.2 sowie der Anlage 3 zu entnehmen ist, wurde der Antrag in der Abwägung für die Umsetzungsvariante 5 berücksichtigt.

Der Antrag Nr. 20-26 / A 01683 der Stadträte der CSU vom 15.07.2021 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.

3.5 Empfehlung Nr. 20-26 / E 00179 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 01 - Altstadt-Lehel am 12.07.2021

Aufschiebung der Umgestaltung des Tals bis zum Ende der Baustelle Marienhof

Hierzu nimmt das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung:

Wie der Ziffer 1.2 sowie der Anlage 3 zu entnehmen ist, wurde der Antrag in der Abwägung für die Umsetzungsvariante 5 berücksichtigt.

Der Empfehlung Nr. 20-26 / E00179 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 01. Stadtbezirkes Altstadt-Lehel am 12.07.2021 kann aufgrund der vorstehenden Ausführungen nicht entsprochen werden.

3.6 Empfehlung Nr. 20-26 / E 00180 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 01 - Altstadt-Lehel am 12.07.2021

Zum Schutz der von der Corona-Krise bedrohten Gewerbetreibenden weitere Umbauten des Straßenraums im Tal bis zum Abschluss der Aushubarbeiten für die zweite S-Bahn-Stammstrecke, mindestens aber für zwei Jahre, aussetzen.

Hierzu nimmt das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung:
Wie der Ziffer 1.2 sowie der Anlage 3 zu entnehmen ist, wurde der Antrag in der Abwägung für die Umsetzungsvariante 5 berücksichtigt.

Der Empfehlung Nr. 20-26 / E00180 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 01. Stadtbezirkes Altstadt-Lehel am 12.07.2021 kann aufgrund der vorstehenden Ausführungen nicht entsprochen werden.

3.7 Empfehlung Nr. 20-26 / E 00183 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 01 - Altstadt-Lehel am 12.07.2021

Umgestaltung Tal - Antrag auf lebens- und liebenswertes Tal

Hierzu nimmt das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung:
Wie der Ziffer 1.2 sowie der Anlage 3 zu entnehmen ist, wurde der Antrag in der Abwägung für die Umsetzungsvariante 5 berücksichtigt und für die langfristige Umgestaltung des Tals aufgenommen.

Der Empfehlung Nr. 20-26 / E00183 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 01. Stadtbezirkes Altstadt-Lehel am 12.07.2021 kann damit entsprochen werden.

3.8 Empfehlung Nr. 20-26 / E 00188 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 01 - Altstadt-Lehel am 12.07.2021

Umgestaltung Tal - Einleitung eines öffentlichen Beteiligungsverfahrens mit Ideenwettbewerb

Hierzu nimmt das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung:
Wie der Ziffer 1.2 sowie der Anlage 3 zu entnehmen ist, wurde der Antrag in der Abwägung für die Umsetzungsvariante 5 berücksichtigt und für die langfristige Umgestaltung des Tals aufgenommen.

Der Empfehlung Nr. 20-26 / E00188 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 01. Stadtbezirkes Altstadt-Lehel am 12.07.2021 kann damit nicht entsprochen werden.

3.9 Empfehlung Nr. 20-26 / E 00192 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 01 - Altstadt-Lehel am 12.07.2021

Umgestaltung Tal - Beibehaltung der jetzigen Standorte für Taxen und Sightseeing-Busse

Hierzu nimmt das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung:
Wie der Ziffer 1.2 sowie der Anlage 3 zu entnehmen ist, wurde der Antrag in der Abwägung für die Umsetzungsvariante 5 berücksichtigt.

Der Empfehlung Nr. 20-26 / E00192 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 01.

Stadtbezirkes Altstadt-Lehel am 12.07.2021 kann damit in Teilen entsprochen werden.

3.10 Empfehlung Nr. 20-26 / E 00195 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 01 - Altstadt-Lehel am 12.07.2021

Parkplätze für Arztbesuche

Hierzu nimmt das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung:

Wie in Ziffer 1.1, Ziffer 1.2 sowie der Anlage 3 zu entnehmen ist, wurde der Antrag in der Abwägung für die Umsetzungsvariante 5 berücksichtigt.

Der Empfehlung Nr. 20-26 / E00195 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 01. Stadtbezirkes Altstadt-Lehel am 12.07.2021 kann damit in Teilen entsprochen werden.

3.11 Empfehlung Nr. 20-26 / E 00217 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 01 - Altstadt-Lehel am 12.07.2021

Einbindung der Anwohner*innen bei Planungen „Autofreie Altstadt“

Hierzu nimmt das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung:

Anwohner*innen hatten, wie unter 1.1 dargelegt, auf unterschiedlichen Wegen die Möglichkeit, ihre Meinungen einzubringen, Diese sind in die Abwägung zur Umsetzungsvariante 5 eingeflossen. Die Anmerkungen der Begründung wurden in der Abwägung für die Umsetzungsvariante 5 berücksichtigt, wie der Ziffer 1.2 sowie der Anlage 3 zu entnehmen ist.

Der Empfehlung Nr. 20-26 / E00217 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 01. Stadtbezirkes Altstadt-Lehel am 12.07.2021 kann nicht entsprochen werden.

3.12 Empfehlung Nr. 20-26 / E 00237 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 01 - Altstadt-Lehel am 12.07.2021

Umbaupläne für das Tal nach Variante 3 sofort stoppen

Hierzu nimmt das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung:

Wie der Ziffer 1.2 sowie der Anlage 3 zu entnehmen ist, wurde der Antrag in der Abwägung für die Umsetzungsvariante 5 berücksichtigt.

Der Empfehlung Nr. 20-26 / E00237 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 01. Stadtbezirkes Altstadt-Lehel am 12.07.2021 kann damit nicht entsprochen werden.

3.13 Empfehlung Nr. 20-26 / E 00243 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 01 - Altstadt-Lehel am 12.07.2021

Erhalt und Ausbau von Ladestationen

Hierzu nimmt das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung:

Wie der Ziffer 1.2 sowie der Anlage 3 zu entnehmen ist, wurde der Antrag in der Abwägung für die Umsetzungsvariante 5 berücksichtigt.

Der Empfehlung Nr. 20-26 / E00243 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 01. Stadtbezirkes Altstadt-Lehel am 12.07.2021 kann damit in Teilen entsprochen werden.

3.14 Änderungsantrag Nr. 20-26 / A 02820 von der FDP BAYERNPARTEI Stadtratsfraktion, CSU mit FREIE WÄHLER vom 02.06.2022, eingegangen am 02.06.2022

Änderungsantrag zur Beschlussvorlage 20-26 / V 06570 TOP ö4 im Ausschuss

Hierzu nimmt das Mobilitätsreferat wie folgt Stellung:

- Der Auftrag des Stadtrats durch den "Maßnahmenbeschluss Autofreie Altstadt: Tal" (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 00457) sieht eine Neuordnung der Funktionen in den Seitenräumen der blau gekennzeichneten Flächen für Kurzzeitparken und Anwohnerparken vor, um die Aufenthaltsqualität sowie die Flächenverfügbarkeit für Fußgänger*innen zu steigern. Die provisorische Umnutzung erfolgt hierbei ohne bauliche Maßnahmen. Die Einrichtung von Behindertenstellplätzen, einer „Kiss & Ride“- Zone oder anderen Nutzungen würde in jedem Fall einen Entfall von blau gekennzeichneten Flächen der „Blauen Zone“ voraussetzen.
- Insbesondere durch die Verlegung von Radabstellanlagen vom Gehweg in die Parkbuchten und der Schaffung von Abstellflächen für Elektrokleinstfahrzeuge im Parkbuchtbereich kann sich der Fußgängerverkehr deutlich sicherer ohne Barrieren in Form von abgestellten Zweirädern im Gehwegbereich fortbewegen und hat mehr Platz zur Verfügung. Ebenso sind Querungen der Fahrbahn leichter möglich, da durch die Schaffung von Abstellanlagen ein Abstellen von Zweirädern in den für Querungen vorgesehenen Bereichen vermieden bzw. reduziert werden kann.
- Mit der Schaffung von drei Mobilitätsstationen im Tal und in der Westenriederstraße sowie von Anwohnerstellplätzen in der Hofbräuhaus Parkgarage werden bzw. wurden Alternativen für Anwohner*innen geschaffen. Zudem können Anwohner*innen weiterhin auch in den Seitenstraßen des Tals parken. Im Städtebaulichen Verkehrskonzept Parkraum werden Alternativen für Anwohner*innen sowie Anwohnerstellplätze für die Altstadt und für die „Blaue Zone“ mit einer intensiven Öffentlichkeitsbeteiligung erarbeitet.
- Eine Nutzung von Behindertenstellplätze als Kurzzeitparkplätze ist laut StVO rechtlich nicht möglich, da sie den Berechtigten dauerhaft zur Verfügung stehen müssen.
- 2020 hat die Verkehrsplanung im Referat für Stadtplanung und Bauordnung, jetzt Mobilitätsreferat, ein „Gutachten zur Optimierung der Fahrradabstellsituation im Umfeld der innerstädtischen Fußgängerzonen“ erstellen lassen. Danach ergeben sich für das Untersuchungsgebiet nach Abzug der vorhandenen Fahrradstellplätze ca. 11.000 Fahrradstellplätze, die neu zu installieren sind. Die Errichtung von zusätzlichen Fahrradabstellanlagen wird hierbei sukzessive projektbezogen verfolgt. Im Umgriff des Tals wurden in der Sparkassenstraße zwischen Tal und Ledererstraße, im Rahmen der Einrichtung von Elektrokleinstfahrzeugstellplätzen, die bestehenden Fahrradabstellanlagen versetzt und von 30 auf 48 Fahrradstellplätze erhöht.
- Laut Beschluss des Stadtrates „Verbesserung der Abstellsituation für Fahrräder Aufgegebene Fahrräder und Schrotträder flächendeckend in häufigerem Turnus entfernen“ vom 04.10.2016 (Sitzungsvorlage 14-20 / V 06809) sind die Fahrradständer im Tal in der Kategorie I – Brennpunkte und es wird zweimal jährlich eine Entfernung der Schrott- und mutmaßlich aufgegebenen Räder durchgeführt. Zusätzlich werden einmal

jährlich alle im öffentlichen Straßenraum abgestellten Schrotträder und mutmaßlich aufgegebenen Fahrräder entfernt. Im Schnitt werden im Bereich des Tals jährlich ca. 60 Fahrräder markiert und 18 Fahrräder entfernt. Das Baureferat wird gemeinsam mit der *P+R Park & Ride GmbH München* die Situation im Tal verstärkt beobachten und bei Bedarf den Turnus der Entfernungsaktionen verkürzen.

- Die Öffentlichkeitsbeteiligung wird im Rahmen der Planungen für die langfristige, bauliche Umsetzung sowie der Fachkonzepte der „Autofreien Altstadt“ fortgeführt. Aufbauend auf den durch die Fachkonzepte sowie die Evaluation der kurzfristigen und provisorischen Maßnahmen gewonnenen Ergebnissen wird der Beteiligungsprozess zur langfristigen Umgestaltung des Tals herbeigeführt. Dieser umfasst den Platz am Merkurbrunnen.

Dem Antrag kann gemäß der vorstehenden Ausführungen nur in Teilen entsprochen werden.

Der Änderungsantrag Nr. 20-26 / A 02820 von der FDP BAYERNPARTEI Stadtratsfraktion, CSU mit FREIE WÄHLER ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.

4. Abstimmung Referate

Das Baureferat, das Kreisverwaltungsreferat und das Referat für Stadtplanung und Bauordnung haben der Sitzungsvorlage zugestimmt.

Das Baureferat weist auf Folgendes hin:

Grundsätzlich können die in der Beschlussvorlage aufgeführten Maßnahmen seitens des Baureferates im September 2022 ausgeführt werden. Voraussetzung ist jedoch, dass unabhängig von der Beschlussfassung die verkehrsrechtlichen Anordnungen und der Montageauftrag mindestens sechs Wochen vor Beginn der Umsetzung vorliegen (um die Firmen beauftragen und Materialien bestellen zu können) und lediglich Standardbeschilderungen und -markierungen zum Einsatz kommen. Selbstverständlich gilt das auch für die verkehrsrechtlichen Anordnungen zur Demontage bzw. Demarkierung der vorhandenen Beschilderungen bzw. Markierungen.

Aufgrund von aktuellen Lieferengpässen insbesondere bei Stahl- und Aluminiumbauteilen kann eine vollständige Umsetzung der unter Kapitel 1.3 genannten Maßnahmen nur unter dem Vorbehalt der Verfügbarkeit der benötigten Bauteile zugesagt werden. Die erforderlichen Bauteile müssen möglichst frühzeitig bestellt werden, da derzeit mit sehr langen Produktions- und Lieferzeiten zu rechnen ist.

Das Mobilitätsreferat nimmt hierzu wie folgt Stellung:

Das Mobilitätsreferat bereitet die benötigten Unterlagen vor und wird diese nach erfolgter Beschlussfassung finalisieren.

Das Referat für Arbeit und Wirtschaft hat die Sitzungsvorlage nicht mitgezeichnet und eine Stellungnahme abgegeben, die als Anlage 19 vorliegt.

Das Mobilitätsreferat nimmt hierzu wie folgt Stellung:

- Die Erreichbarkeit der im Tal ansässigen Arztpraxen sowie (medizinischen) Dienstleister*innen bleibt, wie unter 1.2 beschrieben, gewährleistet. Die kurzfristige Umgestaltung des Tals steht im direkten Zusammenhang mit der neuen „Hofbräuhaus Parkgarage“ am Thomas-Wimmer-Ring, welche 521 Stellplätze fasst.
- Der Taxistandplatz an der Heilig-Geist-Kirche wird von 10 auf 6 Stellplätze

verkürzt, um Fläche für eine „Mobilitätsstation“ und zwei Behindertenstellplätze in unmittelbarer Nähe zur Fußgängerzone zu schaffen. Um das Angebot von Taxen annähernd in derselben Größenordnung zu erhalten, werden als Ergänzung 3 Taxistandplätze auf Höhe Tal 35 und 37 neu geschaffen.

- Die Sightseeing-Busunternehmen haben eine Linienkonzession, um u. a. im Tal zu fahren. Für die kurzfristigen Maßnahmen im Tal wurde ein Durchfahrtsverbot für Sightseeingbusse deshalb nicht berücksichtigt. Mit Auslaufen der Konzession wird dieser Sachverhalt jedoch in Zukunft im Zusammenhang mit einer langfristigen Umgestaltung Tal erneut diskutiert.
- Durch den Grundsatzbeschluss „Autofreie Altstadt“ (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 14478) hat die Stadtverwaltung im Juni 2019 den Auftrag erhalten, die Altstadt als Aufenthalts- und Erlebnisraum zu stärken und im Sinne der Stadtentwicklung den Fußverkehrs sowie Begegnungsraum gegenüber dem Kfz-Verkehr zu stärken. Auf Grundlage zur Neuordnung des Verkehrs und zur Aufwertung der öffentlichen Räume müssen verschiedene Konzepte erarbeitet werden. Neben dem Freiraumquartierskonzept Innenstadt sind aktuell ein Logistikkonzept, ein ÖPNV-Konzept und ein städtebauliches Verkehrskonzept zum Parkraum in Arbeit. In die Erarbeitung der Konzepte werden die jeweiligen Akteur*innen wie zugesichert mit eingebunden. Um bereits heute sichtbare Ergebnisse der autoreduzierten Altstadt erfahrbar zu machen, sollen vorgezogene kurzfristige Einzelmaßnahmen umgesetzt werden. Dies ist auch der explizite Wunsch des Stadtrats in seinen Beschlüssen zur „Autofreien Altstadt“ und zum Tal. Diese umfassen bisher die Erweiterung der Fußgängerzone in der Dienerstraße sowie den Verkehrsberuhigten Bereich Westenriederstraße.
- Das Mobilitätsreferat führt eine Evaluierung der kurzfristigen Maßnahme durch. Die im Rahmen des Prozesses gewonnenen Ergebnisse fließen in die Konzepte und weiteren Projekte der „Autofreien Altstadt“ ein.

Das Kreisverwaltungsreferat weist auf folgendes hin:

Maßgebliches Ziel des KVR ist es, in München eine bestmögliche Sicherheitslage zu schaffen und zu erhalten. Daneben sollen sich Alle in ihrem Arbeits- und Lebensumfeld nach ihrer subjektiven Wahrnehmung sicher fühlen und möglichst frei entfalten können. Der Entstehung von Kriminalität ist dafür mit aller Entschlossenheit entgegenzutreten, ihre Folgen müssen soweit als möglich geschwächt werden.

Ein bedeutsames Instrument im Bereich der Stadtplanung und -gestaltung ist hierbei die städtebauliche Kriminalprävention. Sie zielt darauf ab, den öffentlichen Raum so zu formen, dass die Möglichkeit einer Vielfalt an Nutzungsarten durch eine Vielzahl an Nutzungsgruppen gegeben ist. Öffentliche Räume und Plätze sollen Orte für Kontakte und Kontaktmaßnahmen sein. Unerlässlich dafür ist aber ein höchstmöglicher Grad an Sicherheit aller Nutzer- und Anwohner*innen.

Ein Aspekt der Sicherheit im öffentlichen Raum ist der Schutz vor Angriffen mit Fahrzeugen, sog. „Überfahrtaten“. Leider hat sich bis in die jüngere Vergangenheit gezeigt, dass Fahrzeuge unterschiedlicher Größen weiterhin für Angriffe gegen sich im öffentlichen Raum aufhaltende Menschen eingesetzt werden – unabhängig davon, ob es sich um einen terroristischen Anschlag oder eine Amokfahrt handelt. Je höher die Aufenthaltsqualität an einem bestimmten Platz ist, umso mehr Menschen halten sich dort auf und umso „interessanter“ erscheint die Örtlichkeit als potentielltes Anschlagziel.

Im Zuge der Umgestaltung des öffentlichen Raumes ist daher der Schutz vor Überfahr-

taten mitzudenken. Im Optimalfall geschieht dies bereits in der Planungsphase, durch „Security by Design“. Durch entsprechend zertifizierte und strategisch platzierte Sitzgelegenheiten, Pflanztröge, Fahrradständer, aber auch z.B. durch eine entsprechend verwinkelte Straßenführung oder Brunnen lassen sich Schutzmaßnahmen integrieren, ohne auf klassische „Poller“ zurück greifen zu müssen. Eine frühzeitige Beteiligung der kommunalen Sicherheitsbehörde ist daher unerlässlich.

Aus Veranstaltungssicht spielt das Tal eine wichtige Rolle für den An- und Abtransport von Equipment für Veranstaltungen und den Lieferverkehr von und zum Marienplatz. Insbesondere für die Zeit der Großbaustelle für die 2. S-Bahn Stammstrecke hinter dem Rathaus ist das Tal eine definierte Fahrroute. Wir können uns nicht vorstellen, das Tal autofrei zu gestalten, wenn nicht adäquater Ausgleich durch andere Anfahrtsmöglichkeiten geschaffen wird. Aufgrund der schmalen Gehwege im Tal werden dort grundsätzlich keine stationären Versammlungen durchgeführt, aber viele sich fortbewegende, da das Tal die Verbindung vom nördlichen und südlichen Altstadtring zum Marienplatz darstellt. Insbesondere längere Züge werden gehäuft über das Tal dem Marienplatz zu- bzw. vom Marienplatz abgeleitet. Der jährliche CSD (2022 am 16.7.) wird nach derzeitigem Stand der Planungen dort mit den Paradewagen aufgelöst und soll an Ort und Stelle abgeschmückt werden, was einen gewissen Aktionsradius erforderlich macht. Der CSD beantragt hierfür die Aufhebung der Haltverbotszonen. Aus Versammlungssicht muss es weiterhin möglich sein, dass im Tal sich fortbewegende Versammlungen stattfinden, um den Altstadtring hinsichtlich einer Bespielung des Marienplatzes bedienen zu können.

Sollen derzeitige Parkstände ganzjährig für Freischankflächen genutzt werden, so ist im Idealfall durch eine Angleichung auf das Niveau des Gehwegs deutlich kenntlich zu machen, dass diese Flächen nunmehr dem Gehweg zuzuordnen sind. Ansonsten besteht die Gefahr, dass Begehrlichkeiten bei anderen „Schanigärten“ zur Nutzung über den Zeitraum von April bis Oktober hinaus geweckt werden.

Außerdem weist die Branddirektion vorsorglich darauf hin, dass zur Sicherstellung des gesetzlichen Auftrages der Menschenrettung das Tal grundsätzlich für die Feuerwehr aber auch den Rettungsdienst erreichbar und anfahrbar bleiben muss. Im heutigen Bestand der öffentlichen Verkehrsflächen sind Flächen zur Sicherstellung des baurechtlich notwendigen zweiten Rettungsweges integriert (Art. 31 Abs. 2 BayBO). Auch eventuell vorhandene Feuerwehrezufahrten auf Privatgrund müssen freigehalten werden. Diese insgesamt erforderlichen Flächen müssen insbesondere auch bei der Neu- oder Umplanung in den entsprechenden Bereichen und bei Freischankflächen im Tal mit hoher Priorität berücksichtigt werden. Die Branddirektion bittet daher zum einen in Bezug auf die provisorische weitere Ausgestaltung im Tal sowie zum anderen in den genannten grundlegenden Konzepten um durchgehende Einbindung in die Planungsphase, damit die genannten Belange berücksichtigt werden können. Ansonsten entstehen im Nachgang der Umsetzung von Maßnahmen ggf. sich entgegenstehende Rechtsansprüche.

Das Mobilitätsreferat nimmt hierzu wie folgt Stellung:

- Das Kreisverwaltungsreferat wird in die Umsetzung der provisorische Umgestaltung eng eingebunden.
- Im Rahmen der Sitzungsvorlage werden keine Festlegungen zur langfristigen Variante getroffen. Die Anmerkung des Kreisverwaltungsreferats werden in den

Prozess der langfristigen Variante mit aufgenommen.

Der Behindertenbeirat hat im Rahmen des Beteiligungsprozesses zu den Planungsvarianten Stellung genommen und war am Workshop des Bezirksausschusses 1 Altstadt - Lehel geladen.

5. Beteiligung des Bezirksausschusses

In dieser Beratungsangelegenheit ist die Anhörung des Bezirksausschusses vorgeschrieben (vgl. Anlage 1 der BA-Satzung). Der betroffene Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 01 - Altstadt-Lehel wurde gemäß § 13 Abs. 2 (Katalog des Referates für Stadtplanung und Bauordnung, Ziffer 2) Bezirksausschuss-Satzung im Rahmen des Beteiligungsprozesses sowie an seinem Workshop „Temporäre Gestaltung des Tals“ vom 03.05.2022 angehört. Der Bezirksausschuss hat im Rahmen des Workshops auf weitere Anhörungen verzichtet.

Der betroffene Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 01 - Altstadt-Lehel hat Abdruck der Vorlage erhalten.

Der Korreferent des Mobilitätsreferates, Herrn Stadtrat Schuster, und dem zuständigen Verwaltungsbeirat des Mobilitätsreferates, Geschäftsbereich Verkehrs- und Bezirksmanagement, Herrn Stadtrat Hammer, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

II. Antrag des Referenten

Ich beantrage Folgendes:

1. Der Stadtrat nimmt die Ausführungen zum Sachstand und zum weiteren Vorgehen hinsichtlich der provisorischen Umgestaltung des Tals zur Kenntnis.
2. Das Baureferat wird gebeten, in Zusammenarbeit mit dem Mobilitätsreferat die Umsetzungsvariante 5 mit den unter Kapitel 1.3 genannten Planungsinhalten bis September 2022 umzusetzen. Die Finanzierung erfolgt durch die Nahmobilitätspauschale.
3. Das Mobilitätsreferat bleibt beauftragt, ein Städtebauliches Verkehrskonzept für den Parkraum in der Altstadt, in Zusammenarbeit mit der Stadtverwaltung, 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., etc.) zu erarbeiten. Die Zusammenarbeit der Referate und Einbindung von Verbänden, Beiräten, Politik, Anwohner*innen sowie Unternehmen erfolgt wie im Grundsatzbeschluss „Autofreie Altstadt“ und „Altstadt-Radring“ beschlossen. Zielsetzung ist, den größten Teil der Stellplätze an der Oberfläche in mehr Platz für

Aufenthaltsqualität, Fußgänger*innen, Fahrradfahrer*innen, Nahverkehr oder andere Mobilitätsformen umzuwandeln. Die Reduktion von Parkplätzen im öffentlichen Straßenraum erfolgt auf Grundlage des räumlichen Verkehrskonzepts in einzelnen Schritten. Einzige dauerhafte Ausnahme für Parken an der Oberfläche werden Anlieferzonen und Stellplätze für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen mit entsprechendem Ausweis bilden. Als Übergangslösung werden Stellplätze für Anwohner*innen eingerichtet, die auf Grundlage des räumlichen Verkehrskonzepts mit der Schaffung und Etablierung von Alternativen zum privaten Autobesitz stufenweise entfallen. Das Mobilitätsreferat bleibt beauftragt zu erarbeiten, wie in den vorhandenen Parkhäusern mehr Anwohnerparken angeboten werden kann. Das Mobilitätsreferat legt dem Stadtrat 2023 ein räumliches Umsetzungskonzept vor.

4. Die folgenden Anträge sind damit geschäftsordnungsgemäß behandelt:
 - a) Antrag Nr. 20-26 / A 01469 von Herrn StR Thomas Schmid, Herrn StR Prof. Dr. Hans Theiss, Herrn StR Hans Hammer vom 19.05.2021, eingegangen am 19.05.2021
 - b) Antrag Nr. 20-26 / A 01645 von der FDP BAYERNPARTEI Stadtratsfraktion vom 08.07.2021, eingegangen am 08.07.2021
 - c) Antrag Nr. 20-26 / A 01656 von Herrn StR Thomas Schmid, Herrn StR Prof. Dr. Hans Theiss, Herrn StR Hans Hammer vom 09.07.2021, eingegangen am 09.07.2021
 - d) Antrag Nr. 20-26 / A 01683 von Herrn StR Prof. Dr. Hans Theiss, Herrn StR Thomas Schmid, Herrn StR Hans Hammer vom 15.07.2021, eingegangen am 15.07.2021
 - e) Änderungsantrag Nr. 20-26 / A 02820 von der FDP BAYERNPARTEI Stadtratsfraktion, CSU mit FREIE WÄHLER vom 02.06.2022, eingegangen am 02.06.2022.

5. Die folgenden Empfehlungen sind damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
 - a) Empfehlung Nr. 20-26 / E 00179 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 01 - Altstadt-Lehel am 12.07.2021
 - b) Empfehlung Nr. 20-26 / E 00180 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 01 - Altstadt-Lehel am 12.07.2021
 - c) Empfehlung Nr. 20-26 / E 00183 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 01 - Altstadt-Lehel am 12.07.2021
 - d) Empfehlung Nr. 20-26 / E 00188 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 01 - Altstadt-Lehel am 12.07.2021
 - e) Empfehlung Nr. 20-26 / E 00192 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 01 - Altstadt-Lehel am 12.07.2021
 - f) Empfehlung Nr. 20-26 / E 00195 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 01 - Altstadt-Lehel am 12.07.2021
 - g) Empfehlung Nr. 20-26 / E 00217 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 01 - Altstadt-Lehel am 12.07.2021
 - h) Empfehlung Nr. 20-26 / E 00237 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 01 - Altstadt-Lehel am 12.07.2021
 - i) Empfehlung Nr. 20-26 / E 00243 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 01 - Altstadt-Lehel am 12.07.2021

6. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss

nach Antrag

Über den Beratungsgegenstand wird durch die Vollversammlung des Stadtrates endgültig entschieden.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der / Die Vorsitzende

Der Referent

Ober-/Bürgermeister/-in

Georg Dunkel
Berufsmäßiger Stadtrat

IV. Abdruck von I. - III.

Über die Verwaltungsabteilung des Direktoriums, Stadtratsprotokolle (SP)
an das Revisionsamt
an die Stadtkämmerei
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

V. WV Mobilitätsreferat - GL

zur weiteren Veranlassung.

Zu V.:

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An das Direktorium HA II - BA (4x)
3. An den Bezirksausschuss 1
4. An den Behindertenbeauftragten der LHM, Herrn Utz, Sozialreferat
5. An den Behindertenbeirat der LHM, Sozialreferat
6. An das Baureferat
7. An das Kreisverwaltungsreferat
8. An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
9. An das Referat für Klima und Umwelt
10. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung
11. An die Stadtwerke München GmbH
12. An das Mobilitätsreferat – GB 1
13. An das Mobilitätsreferat – GB 2
mit der Bitte um Kenntnisnahme.
14. Mit Vorgang zurück zum Mobilitätsreferat GB 2.11
Zum Vollzug des Beschlusses

Am

Mobilitätsreferat GL – Beschlusswesen