

Mehr Platz für den Fuß- und Radverkehr



**Mehr Platz für den Fuß- und Radverkehr –
Umverteilung von Straßenraum in München
Paul Bickelbacher – Stadt und Verkehrsplaner SRL**

Vorab Referent Paul Bickelbacher

- **Dipl.-Geogr. / Stadt- und Verkehrsplaner**
eigenes Büro seit 1998, Schwerpunkt Fuß- und Radverkehr
- **Kommunalpolitik**
 - **Bezirksausschuss** Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt seit 1999
 - **Ehrenamtlicher Stadtrat** LH München 2008 - 2026
- **Engagement**
 - **FUSS e.V.** (Fachverband Fußverkehr Deutschland, Teil des fünfköpfigen Bundesvorstandes)
 - **SRL e.V.** (Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung)
 - **ADFC e.V.** (Allgemeiner Deutscher Fahrradclub)
 - **ADAC-Stiftung** (Allgemeiner Deutscher Automobilclub, Mitglied des Expertenbeirats)
 - **FGSV** (Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen, Hinweise zur Nahmobilität)

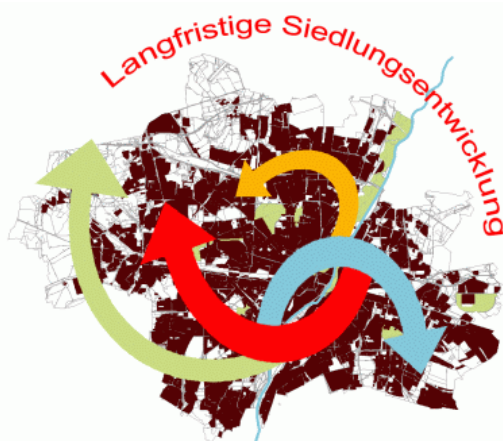
Überblick

- Einführung **Dreifache Innenentwicklung**
- Einführung **Dreiklang der Nahmobilität und Stadt der kurzen Wege / 15-Minuten-Stadt**
- Einführung **Modal-Split** in München
- **Frühe temporäre Maßnahmen** – Straßenfeste und Großevents
- **10-er Jahre Fuß- und Radverkehrsmaßnahmen** (Sendlinger Straße, Kapuzinerstraße etc.)
- **Auftakt Verkehrswende** Fraunhoferstraße, Ludwigsbrücke etc.
- **Pop-up Bike-Lines**
- **Sommerstraßen – Schanigärten – Parklets – AQT** (Autoreduzierte Quartiere, Forschung der Technischen Universität München)
- **Radentscheid, Geschützte Radstreifen und Co**
- **Neue Fußgängerzonen und Plätze**
- **Ausblick**

Innenentwicklung – Nachverdichtung / Umstrukturierung

- Entwicklung der Innenbereiche (Innenentwicklung) ohne ständig weiter nach außen zu wachsen
- Nachverdichtung mit einer behutsamen Ergänzung von Gebäuden und Aufstockungen
- Umstrukturierungen z.B. von Industrie zu gemischten Quartieren / Wohnen
- Die Ergänzung von im Quartier fehlenden Einrichtungen oder fehlenden Wohnungstypen/-größen (z.B. familien-gerechte Wohnungen im Umfeld von kleinen Wohnungen, barrierefreie Wohnungen) erhöht hierbei die Akzeptanz

Innenentwicklung – Nachverdichtung / Umstrukturierung



Grafiken des
Referats für
Stadtplanung und
Bauordnung der
LH München

Doppelte Innenentwicklung – Verbesserung Stadtgrün

- Mit der Nachverdichtung geht ein Mehrbedarf an nutzbaren Grün- und Freiflächen für die Bewohner*innen einher
- Ökologische und stadtklimatische Anforderungen infolge der Klimawandels erfordern zudem eine Stärkung der grünen Infrastruktur und eine Grünvernetzung zur
 - Verringerung der Umgebungstemperatur in Hitzeperioden
 - Verbesserung der Biodiversität
 - Versickerungsflächen für Starkregenereignisse und Regenwasserrückhaltung für Trockenperioden
- Nachverdichtung und Verbesserung der Grünausstattung stehen hinsichtlich der Fläche in Konkurrenz zueinander

Doppelte Innenentwicklung – Verbesserung Stadtgrün



Beispiel Barcelona: Entsiegelung und Fußverkehrsachsen



Dreifache Innenentwicklung – Verkehrsflächen sparen

- Flächen für die Nachverdichtung und für die Verbesserung der Grünausstattung **müssen von den Verkehrsflächen kommen**
- Mit einer flächensparenden Mobilität zu Fuß, mit dem Rad und mit den Öffentlichen Verkehr können Flächen gewonnen werden, die der Nachverdichtung zu Gute kommen (z.B. **Parkplätze, Garagenhöfe, Auflassung von Nebenstraßen**) .
- Weniger **Stellplätze** und **Fahrspuren** im Straßenraum ermöglichen dort Entsiegelung und Baumpflanzungen.
- **Die Mobilitätswende ist insofern kein Selbstzweck sondern Teil der Dreifachen Innenentwicklung**

Dreifache Innenentwicklung – Flächenverbrauch Verkehr



Dreifache Innenentwicklung – Broschüre UBA



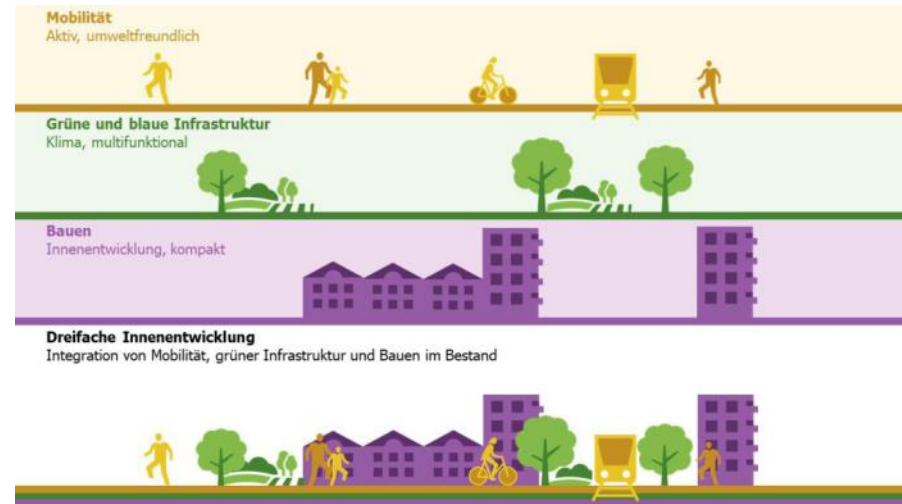
HINTERGRUND // MAI 2023

Dreifache Innenentwicklung Definition, Aufgaben und Chancen für eine umweltorientierte Stadtentwicklung

Ergebnisse aus dem Forschungsfeld urbaner Umweltschutz und dem
Forschungsprojekt „Neues Europäisches Bauhaus weiterdenken – AdNEB“

Für Mensch & Umwelt

Umwelt
Bundesamt



Der „Dreiklang“ der Nahmobilität

- **Stadtplanung und Stadtentwicklung**
Kompakte Dichte und Urbane Mischung
Stadt der kurzen Wege / 15-Minuten-Stadt
- **Öffentliche Räume**
Attraktive Straßenräume und Plätze,
Erdgeschoss-Nutzungen und Architekturqualität,
Grünausstattung, Temporäre Interventionen
- **Verkehrsinfrastruktur**
Netz aus Straßen, Plätzen und Grünzügen
Sichere und komfortable Gehwege und Querungen
Ergänzende Infrastruktur: Orientierungssystem,
Sitzgelegenheiten Abfallkörbe und Toiletten

Ergänzend: Ein **attraktiver Öffentlicher Verkehr**
zur Ermöglichung eines autofreien Lebensstils

Stadtentwicklung – Urbane Dichte

- Flächensparen
- Weniger Abstandsflächen
- Mehr Geschosse
- Platzsparende Erschließung

Höchste Dichten haben gründerzeitliche Innenstadtrandgebiete, die sich größter Beliebtheit erfreuen. Hohe Qualität ist wichtig.

Kompakte Dichte bedarf wohnortnaher Freiflächen als Ausgleich für Klima und Freizeit.

Mit zunehmenden Wohnflächenansprüchen (pro qm) fand eine schleichende Entdichtung statt.

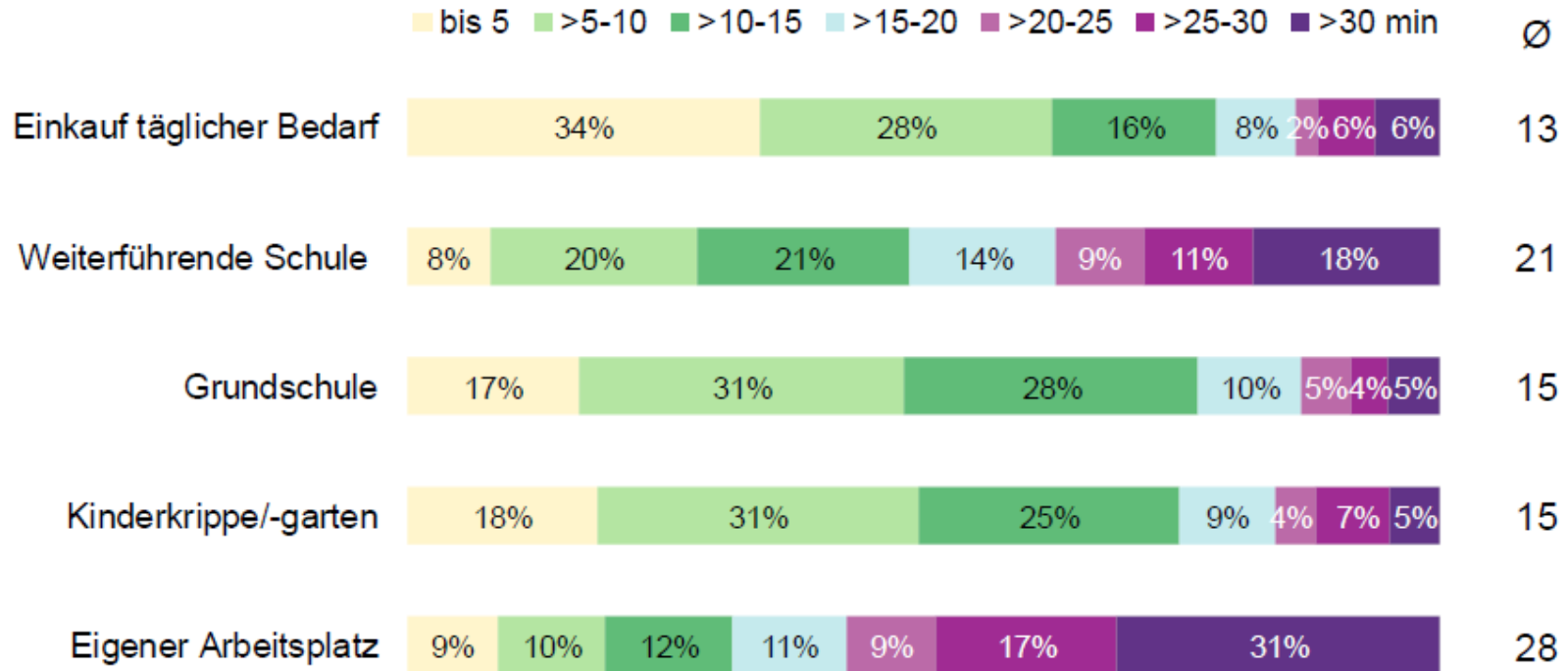
Stadtentwicklung – Mischung von Funktionen

- Wohnen und Arbeiten (angesichts ausdifferenzierter Berufstätigkeiten und Familienzusammenhängen nur z.T. machbar)
- Wohnen und Einkaufen
- Wohnen und Freizeit
- Arbeiten und Einkaufen
- Arbeiten und Freizeit

Mischung ermöglicht nicht nur kurze Wege, sondern sorgt auch für lebendige Stadtviertel

Je kleinteiliger, desto besser, d.h. verschiedene Funktionen in einem Haus z.B. EG mit Laden, 1. Stock Büro, oben Wohnen.

Erreichbarkeit – Stadt der kurzen Wege / 15-Minuten-Stadt



Quelle:
**Mobilität in Städten –
 SrV (System
 repräsentativer
 Verkehrsbefragungen) –
 2023 LH München**

**Klassifizierte Wegedauer der Münchnerinnen
 und Münchner nach Wegezwecken**

Erreichbarkeit – Stadt der kurzen Wege / 15-Minuten-Stadt

Von den Münchnerinnen und Münchnern erreichen in etwa

- Drei Viertel Ihre **Einkäufe des täglichen Bedarfs**
- Drei Viertel ihre **Grundschulen**
- Drei Viertel ihre **Kita- und Kindergartenplätze**
- Die Hälfte ihre **weiterführende Schule**
- Ein Drittel ihren **Arbeitsplatz**

innerhalb von 15 Minuten

Quelle:

**Mobilität in Städten –
SrV (System
repräsentativer
Verkehrsbefragungen) –
2023 LH München**

Autoorientierte Öffentliche Räume



Am Menschen orientierte Öffentliche Räume



Erdgeschoss-Nutzungen



Grünausstattung



Öffentliche Räume

- Die erhöhte **Sensibilität** für das Umfeld und
- der häufig schnelle Wechsel zwischen **Fortbewegung** und **Aufenthalt** insbesondere beim Z Fußgehen

belegen die Bedeutung des Öffentlichen Raums für die Nahmobilität.

Wichtige Elemente hierbei sind

- abwechslungsreiche **Fassaden**
- **Erdgeschoss-Nutzungen**, die auf den öffentlichen Raum ausstrahlen
- **Begrünung**
- eine ausgewogene **Flächenaufteilung im Straßenraum**
- qualitätsvolle **Beläge**
- Sauberkeit und **Pflege / Unterhalt**

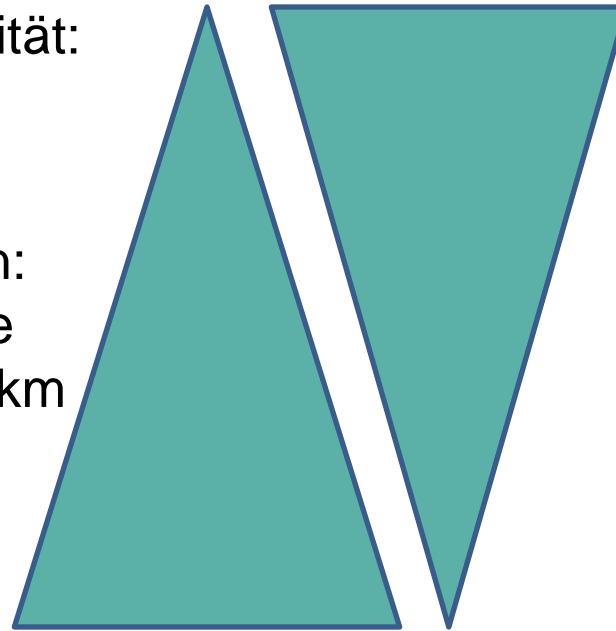
Einführung Schwerpunktsetzung verkehrt

Mobilitätsmuster: Verteilung der Wegelängen

Langstreckenmobilität:
< 10% aller Wege
länger als 30km

Mittlere Wegelängen:
ca. 30% aller Wege
zwischen 5 und 30km

„Nahmobilität“:
> 60% aller Wege
kleiner 5 km



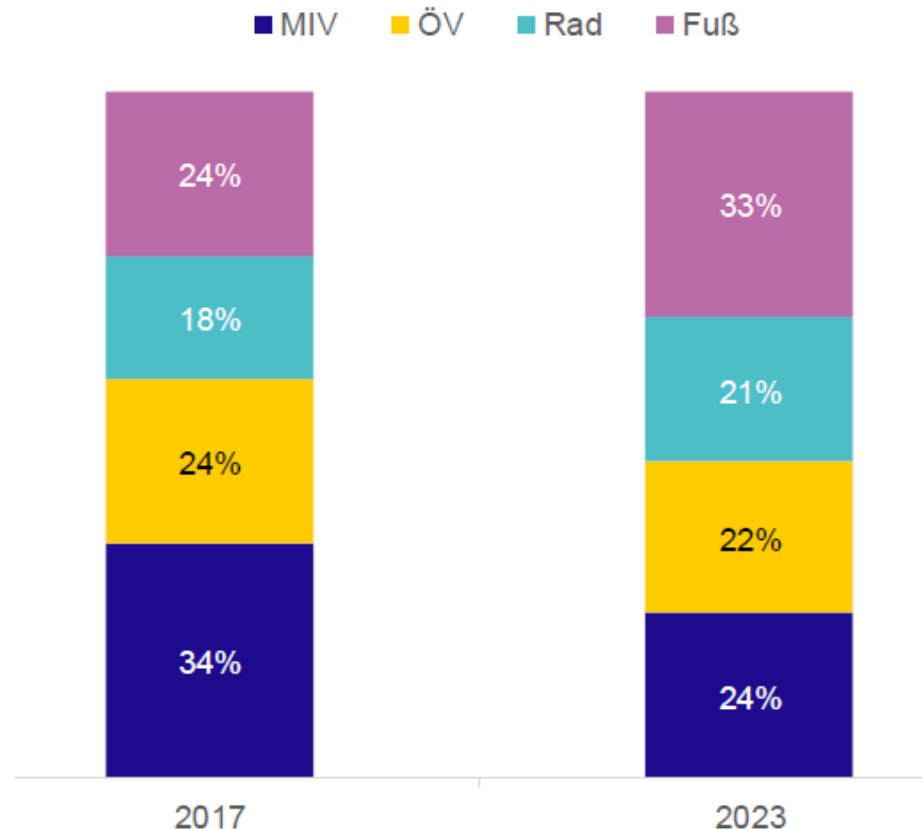
Wahrnehmung der Bedeutung: Ressourcenbereitstellung

Verteilung von:

- Finanziellen Ressourcen und Investitionen
- Verwaltungsangestellten
- Datenverfügbarkeit
- Fachexperten
- Gesetzgebungsgewalt
- Finanzielle Anerkennung
- Bestrafung von Nutzern
- ...

(in Anlehnung an Jim Walker und Daniel Sauter, Walk 21)

Modal-Split – Entwicklung der Wege (SrV)



Mobilität der
Münchnerinnen
und Münchner
(ohne
Einpendelnde)

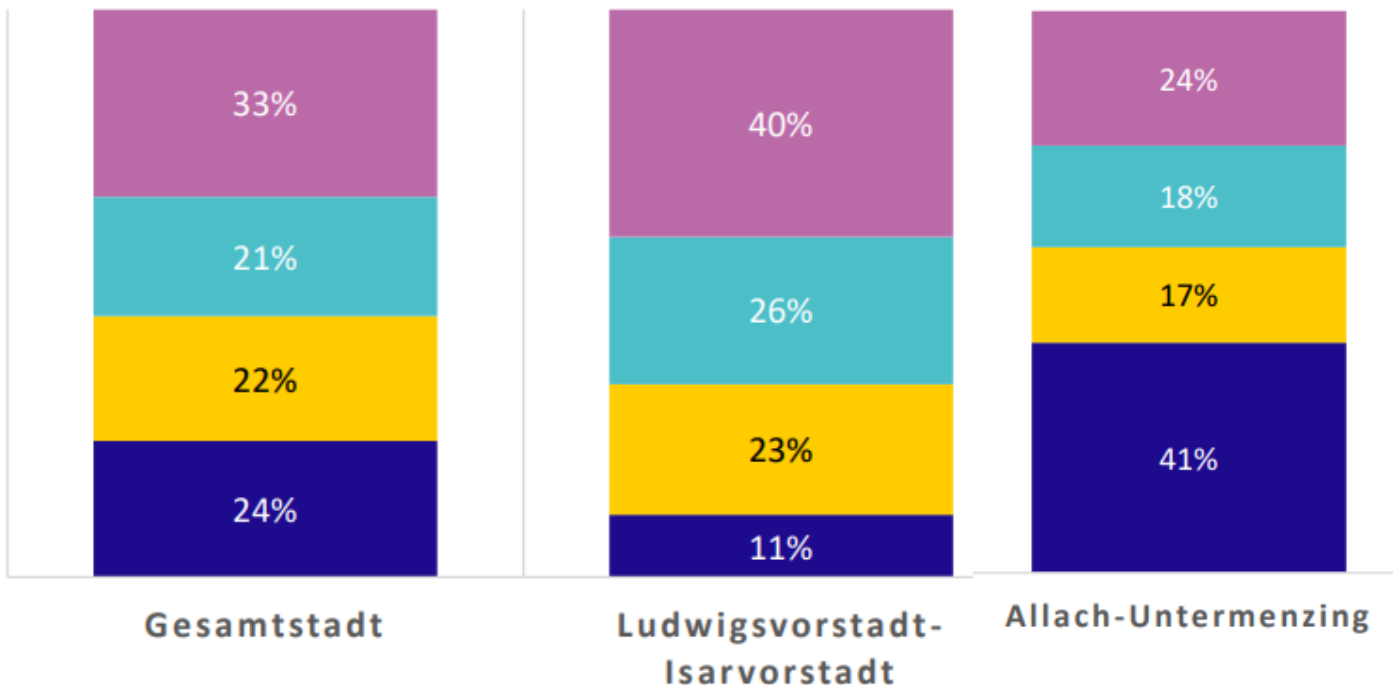
Quelle:

Mobilität in Städten – SrV (System repräsentativer Verkehrsbefragungen) – 2023 LH München
Modal-Split nach Wegen in den Jahren 2017 und 2023

Modal-Split / Stadtbezirke (SrV)

VERKEHRSMITTELANTEILE

■ Kfz ■ ÖV ■ Rad ■ Fuß



Mobilität
der Münch-
nerinnen
und Münchner
bzw. der in den
Stadtbezirken
Wohnenden

Quelle:

Mobilität in Städten – SrV (System repräsentativer Verkehrsbefragungen) – 2023 LH München
Modal-Split nach Wegen in den 25 Stadtbezirken 2023

Fußgängerzone seit der Olympiade 1972



Frühe temporäre Maßnahmen – Straßenfeste



Frühe temp. Maßn. – Streetlife Festival u. Corso Leopold



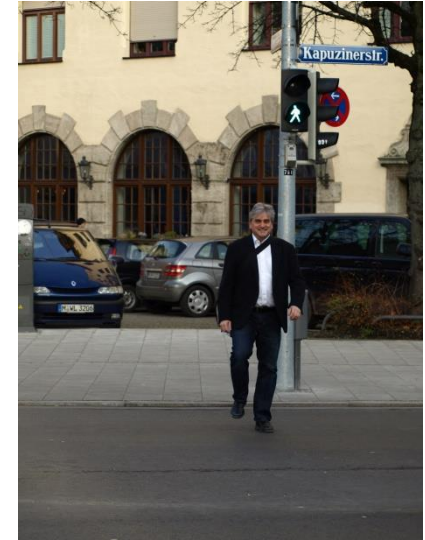
Frühe temporäre Maßnahmen – City2Share/Piazza Zenetti



10-er Jahre – Fußgängerzone Sendlinger Straße



10-er Jahre – Radstreifen Kapuzinerstraße



10-er Jahre – Radstr. Gabelsberger und Schwanthalerstr.



Auftakt Verkehrswende – Radfahrstreifen Fraunhoferstr.



Zunächst
Verkehrsversuch

Bilanz
- 120 Stellplätze
+ 1 Radstreifen
pro Richtung

Auftakt Verkehrswende – Ludwigsbrücke

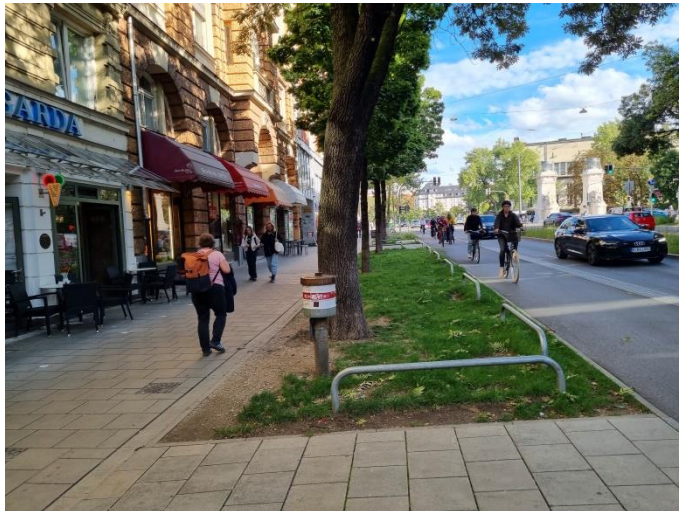


Bilanz
- eine
Fahrspur
pro
Richtung
+ breitere
Geh- und
Radwege
in beiden
Richtungen
Barriere-
freie
Trambahn-
haltestellen

Auftakt Verkehrswende – Zweibrückenstraße



Bilanz
- eine
Fahrspur
pro
Richtung
+ breitere
Geh- und
Radwege
in beiden
Richtungen



Auftakt Verkehrswende – Gasteig



Bilanz
- eine Fahr-
spur pro
Richtung
+ breitere
Geh- und
Radwege
in beiden
Richtungen

Pop-up Bike-Lane – Rosenheimer Straße



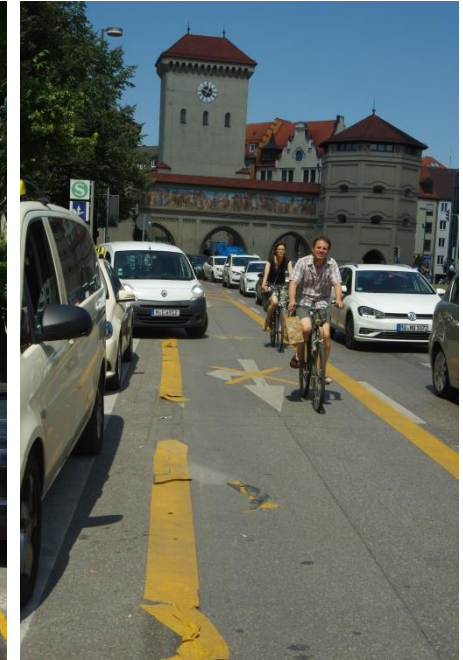
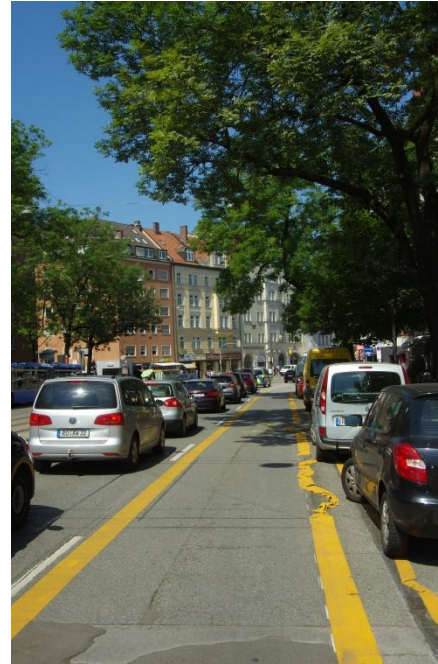
Pop-up Bike-Lane – Elisenstraße



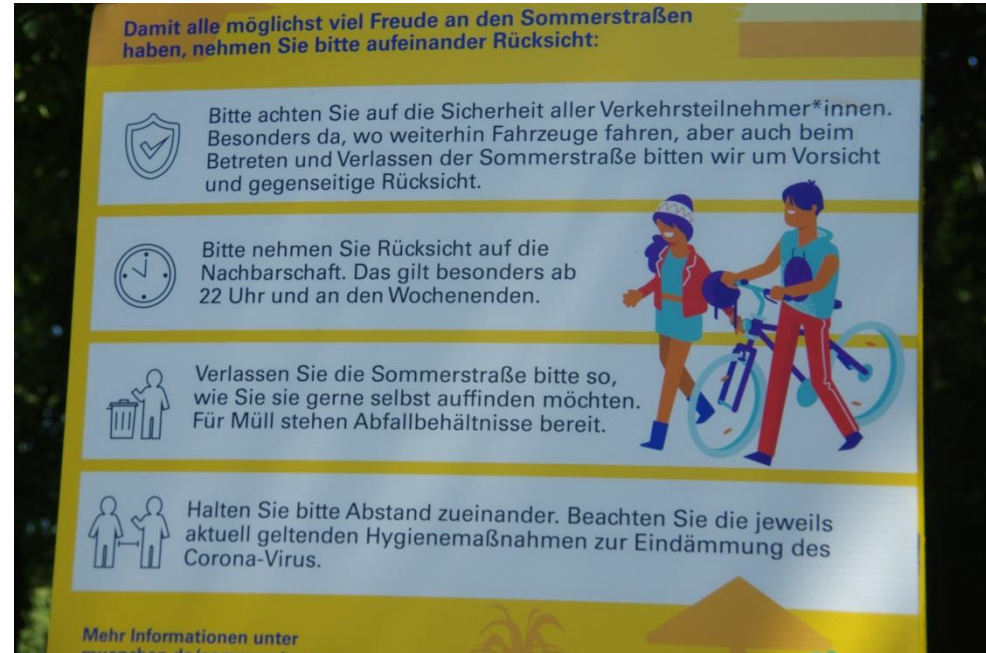
Pop-up Bike-Lane – Gabelsberger und Theresienstraße



Pop-up Bike-Lane – Zweibrückenstraße



Sommerstraßen – Information



Sommerstraße als Spielstraße



Sommerstraße als Verkehrsberuhigter Bereich



Sommerstraße – Holzplatz (derzeit noch Provisorium)



Bilanz
- ca. 25
Stellplätze
+ Mehr Platz
für den
Aufenthalt
(nur Nach-
herbilder)



„Schanigärten“ als erweiterte Freischankflächen



Parklets für konsumfreien Aufenthalt



Umwandlung von Kfz- zu Fahrradstellplätzen



Autoreduzierte Quartiere (AQT) – Projekt Kolumbusstraße



Autoreduzierte Quartiere (AQT) – Projekt Kolumbusstraße



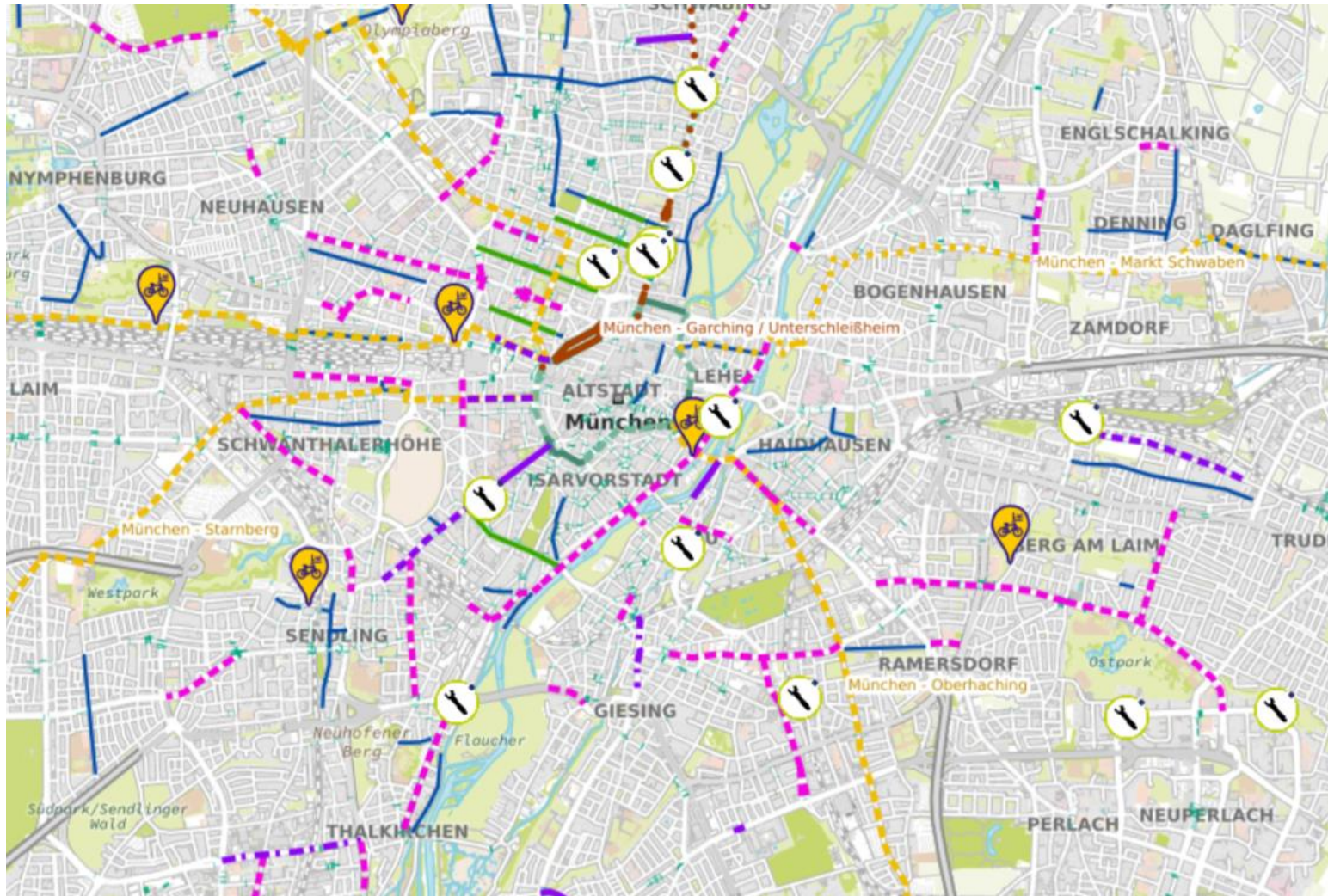
Autoreduzierte Quartiere (AQT) – Projekt Kolumbusstraße



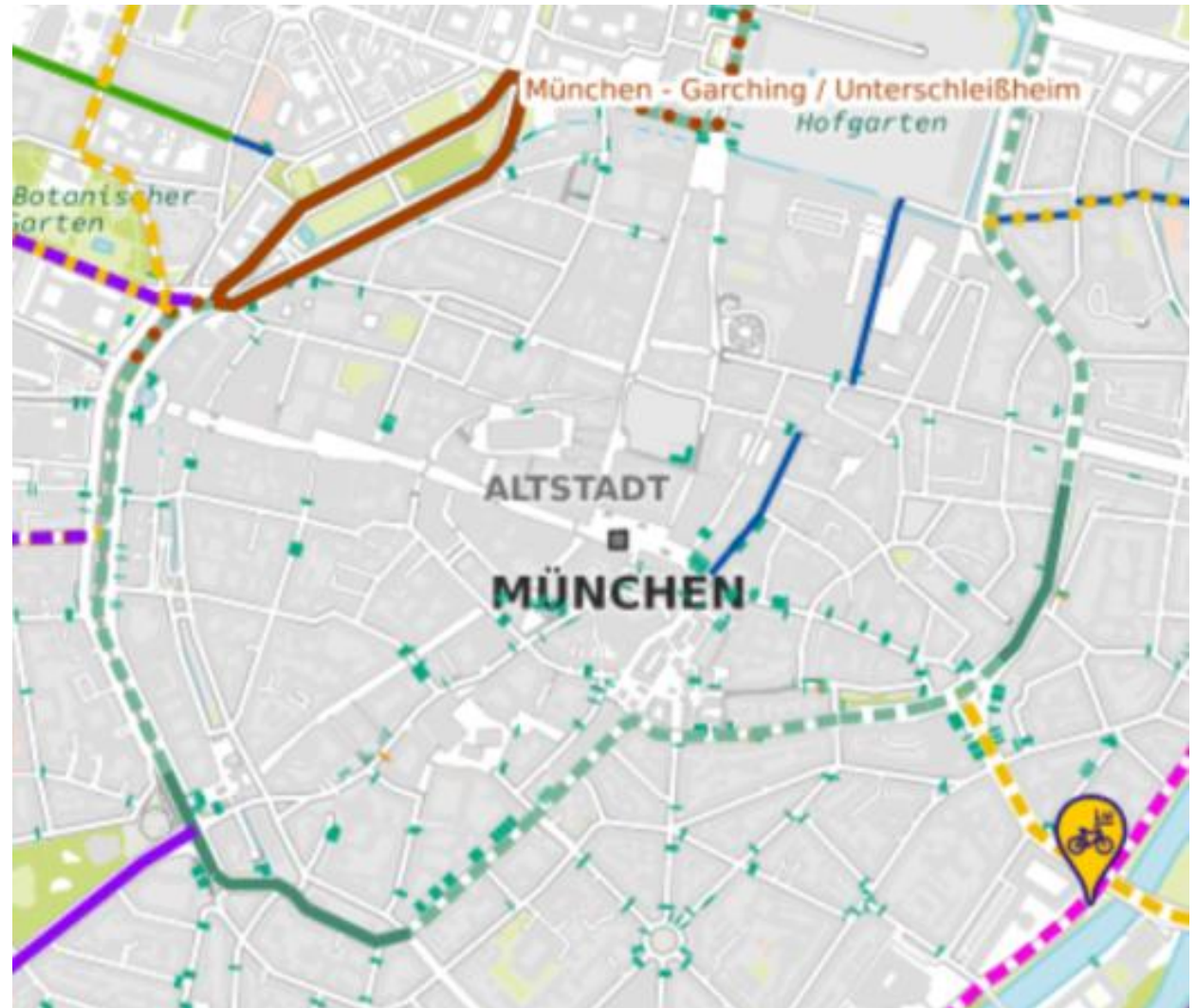
Autoreduzierte Quartiere (AQT) – Projekt Kolumbusstraße



Radverkehrsmaßnahmen in München



Altstadt-Radring



Altstadt-Radring – Maximiliansplatz



Altstadt-Radring – Blumenstraße



Altstadt-Radring – Karl-Scharnagel-/Thomas-Wimmer-Ring



Geschützte Radstreifen – Verschiedene Elemente im Test



Umsetzung Radentscheid – Erster Abschnitt Lindwurmstr.



Bilanz
- eine
Fahrspur
pro Rich-
tung und
einige
Stellplätze
+ breitere
Geh- und
Radwege
z.T. mit
Protektions-
elementen



Zepelinstraße / Isarradweg



Bilanz
- ca. 80
Stellplätze
+ Breiterer
Gehweg
und
breiterer
Zweirich-
tungs-
radweg

Am Stadtrand – St.-Magnus-Straße



Bilanz
- eine Fahr-
spur pro
Richtung
und einige
Stellplätze
+ breitere
Geh- und
Radwege
auf Fahr-
bahnniveau,
neue
Querung mit
Mittelinsel

Temporäre Fußgängerzone Weißenburger Straße



Bilanz
- ca. 80 Stellplätze,
erschwerter
Kfz-Erreichbarkeit
+ Bewegungsfreiheit
Verkehrssicherheit

Im Quartier – Neugestaltung Am Glockenbach (-spielplatz)



Bilanz
- ca. 50 Stellplätze
+ Übersichtliche
und komfortable
Querungen, mehr
Bänke und Bäume

Neugestaltung Max-Josephs-Platz



Bilanz
- Buswende-
schleife/
schmälere
Fahrbahn
+ grüner
Platz

Ausblick – Politischer Konflikt



Ausblick – Neugestaltung Odeonsplatz / Ludwigstraße



Quelle:
<https://stadt.muenchen.de/infos/neugestaltung-ludwigstrasse.html>
Wettbewerb



MDP Michel Desvigne Paysagiste SARL, Paris mit PCA-STREAM, Paris



Paul Bickelbacher
Stadt- und Verkehrsplaner SRL

Ausblick – Boulevard Sonnenstraße



Quelle:
Freiraum-
quartiers-
konzept
Referat für
Stadtplanung
und
Bauordnung
LH München

Mehr Platz für den Fuß- und Radverkehr



Vielen Dank
paul.
bickelbacher
@t-online.de

**Mehr Platz für den Fuß- und Radverkehr –
Umverteilung von Straßenraum in München
Paul Bickelbacher – Stadt und Verkehrsplaner SRL**