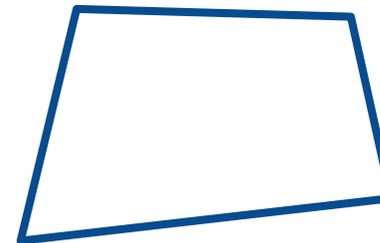
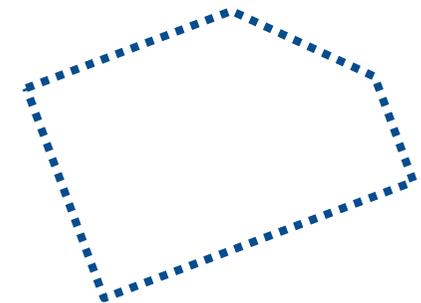
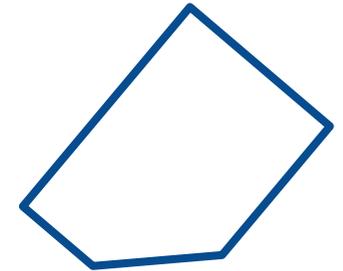


LH München
Referat für Stadtplanung und Bauordnung

Integriertes Handlungsraumkonzept Innenstadt

DIPAS Online Beteiligung

Auswertungsbericht



Verfasser*in:

Bieter*innengemeinschaft

USP Projekte GmbH,
 Mahl Gebhard Konzepte Landschaftsarchitekten BDLA Stadtplaner Partnerschaftsgesellschaft mbB
 Institut für Stadt- und Regionalmanagement – ISR
 BBE Handelsberatung GmbH

Auftraggeber*in:



Blumenstraße 31
 80331 München

Fördermittelgeber*innen:

Dieses Projekt wird im Städtebauförderungsprogramm „Sonderfonds Innenstädte beleben“ mit Mitteln des Freistaats Bayern und der Europäischen Union aus Mitteln des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) gefördert sowie von der Landeshauptstadt München kofinanziert.



DIPAS wird im Rahmen des Förderprojekts Connected Urban Twins (CUT) erprobt. Dieses wird gefördert durch:



Inhaltsverzeichnis

1. Anlass, Einordnung und Zielsetzung	S. 4
2. Methodik	S. 7
3. Ergebnisse	S. 10
3.1 Automatische Auswertung	S. 11
3.2 Räumliche Auswertung	S. 12
3.3 Inhaltliche Auswertung und Auswertung der Diskurse	S. 16
4. Zusammenfassung und Ausblick	S. 34
5. Anhang	S. 39

1. ANLASS, EINORDNUNG UND ZIELSETZUNG

Anlass und Einordnung

Unter dem Motto „Innenstadt weiterdenken“ erarbeitet das Referat für Stadtplanung und Bauordnung in einem etwa einjährigen Prozess gemeinsam mit Münchner*innen und Akteur*innen aus der Stadtgesellschaft, Politik und Verwaltung ein Handlungsraumkonzept für die Münchner Innenstadt. Das Handlungsraumkonzept soll Ziele, Umsetzungsstrategien und Maßnahmenvorschläge für eine zukunftsgerechte Entwicklung der Innenstadt enthalten. Das Konzept soll dabei alle wichtigen Themenfelder der Innenstadt umfassen und ein Wegweiser für die nächsten 20 Jahre sein.

Herausforderungen wie der Klimawandel, die Veränderung des Handels, die Verkehrswende, Nutzungskonflikte, soziale und demografische Prozesse und die fortschreitende Digitalisierung werden dabei berücksichtigt. Es gilt, eine Antwort auf die Veränderungen zu finden und beispielsweise die Aufgaben des öffentlichen Raums neu zu definieren.

Die Innenstadt ist einer von derzeit neun Handlungsräumen. Das sind die Schwerpunktgebiete der Münchner Stadtentwicklung. Mit der Fortschreibung des Innenstadtkonzepts als Handlungsraum setzt die Landeshauptstadt ihr Engagement für die Innenstadt als „lebendige Mitte“ fort. Das Handlungsraumkonzept Innenstadt soll ein themenübergreifender teilräumlicher Stadtentwicklungsplan sein, in dem ein nachhaltiges Zukunftsbild für die Münchner Innenstadt gezeichnet wird, das mithilfe eines Katalogs an Maßnahmen erreicht werden kann.

Alle Beiträge aus der Online-Beteiligung sowie aus öffentlichen Veranstaltungen, Veranstaltungen mit Akteur*innen, der Verwaltung und politischen Gremien werden aufgenommen und fließen in die Erarbeitung von Vision, Zielen und Maßnahmen für die Münchner Innenstadt ein.

Voraussichtlich 2024 wird das integrierte Handlungsraumkonzept Innenstadt dem Münchner Stadtrat vorgelegt.

Zielsetzung und -gruppe

Ziel der Online-Beteiligung ist es, wesentliche Handlungsfelder und Fokusräume zu identifizieren, indem das lokale, raumbezogene Wissen mobilisiert und genutzt wird. Die Beteiligung soll insbesondere den Blick der Münchner*innen auf ihre Innenstadt sichtbar machen und darüber hinaus „Motivieren“ und „Lust auf Zukunft machen“. Die Freude an der gemeinsamen Zukunftsgestaltung soll geweckt werden und zur weiteren Mitarbeit z.B. in Workshops anregen.

Zielgruppe der Beteiligung ist die breite Öffentlichkeit. Durch die Online-Beteiligung bekommen auch Bürger*innen die Möglichkeit sich einzubringen, die keine Präsenzveranstaltung besuchen können oder wollen. Dazu zählen insbesondere junge Generationen, Personen, die aufgrund von familiärer oder beruflicher Eingebundenheit an Präsenzveranstaltungen nicht teilnehmen können oder Menschen, die aus unterschiedlichen Beweggründen, wie u.a. sprachlicher Barrieren, kultureller Unterschiede o.a. Großveranstaltungen meiden.

DIPAS

Das Digitale Partizipationssystem DIPAS wurde 2017 im Zuge der Digitalisierungsoffensive der Stadt Hamburg speziell für Beteiligungsprojekte mit Raumbezug entwickelt. Inzwischen steht es als Open-Source-Produkt auch anderen Interessierten zur Verfügung. Im Rahmen des Förderprojekts Connected Urban Twins (CUT) hat der Münchner Stadtrat die Verwaltung beauftragt, DIPAS auch in München zu testen.

Die DIPAS Online-Beteiligung stellt keine repräsentative Umfrage dar, sondern ist ein Stimmungsbild der Teilnehmer*innen.

Beschreibung der Umfrage

Im Zeitraum vom 27.10.2022 bis zum 18.11.2022 konnten Bürger*innen Beiträge auf der Online-Plattform <https://innenstadt.beteiligung-muenchen.de/dipas/#/> einstellen und räumlich verorten. Es konnten sowohl spezifische Orte als Punkte oder Linien als auch ganze Bereiche als Flächen ausgewählt werden. Thematisch bestand die Möglichkeit, die Beiträge verschiedenen inhaltlichen Kategorien zuzuordnen, die in Abbildung 1 zu sehen sind.



Abb. 1: Kategorien (Quelle: LHM 2022)



Abb. 2: Typen (Quelle: LHM 2022)

Für die getroffene Auswahl konnte spezifiziert werden, ob es sich beim Beitrag um eine Idee handelt, oder ob ein Ort markiert wurde, der besonders gut gefällt oder dringenden Handlungsbedarf aufweist oder Anregungen für Veränderung angemerkt wurden (Abbildung 2).

Zu den anonym verfassten und öffentlich einsehbaren Beiträgen bestand die Möglichkeit zu kommentieren, jedoch nicht zu bewerten, da im Vordergrund der Beteiligung die Sammlung von Ideen und Anregungen, nicht aber deren Priorisierung stand.

2. METHODIK

Automatische Auswertung

Zuerst erfolgte die Betrachtung der durch das DIPAS-Tool automatisch erstellten Auswertungsstatistiken für weitere Analyseschritte.

Räumliche Auswertung

Anschließend wurden den Beiträgen mithilfe Geografischer Informationssysteme weitere, räumliche Informationen hinzugefügt. Es erfolgte eine erste grobe, räumliche Einteilung der Beiträge in die drei Kategorien „Innenstadt“, „innenstadtnah“ sowie „Stadtrand“. Innerhalb des Umgriffs wurden für die Beiträge daraufhin räumliche Schwerpunkte ausgemacht und den Beiträgen zugeordnet.

Inhaltliche Auswertung

Als nächstes wurde der Datensatz in einer Datenbank weiterbearbeitet und um weitere Auswertungsindikatoren ergänzt. Die Beiträge wurden zunächst nach der Art des unterbreiteten Vorschlags bzw. des benannten Handlungsbedarfs kategorisiert. Anschließend wurden die Inhalte der Beiträge betrachtet. Neben den vorab festgelegten Kategorien, denen die DIPAS-Nutzenden ihre Beiträge zuteilen konnten, wurden im Analyseprozess weitere Kategorien aus den Beiträgen abgeleitet, um eine möglichst unvoreingenommene, beitragsnahe Auswertung zu garantieren. Daraufhin wurden die Beiträge bis zu zwei der abgeleiteten Kategorien zugeordnet. Schließlich wurden die Beiträge ebenfalls bis zu zwei untergeordneten Themen zugeordnet und pro Thema durch ein Unterthema weiter kategorisiert. Durch diese mehrstufige Kategorisierung der 661 Beiträge wurde deren Inhalt zusammengefasst sowie eine zielgerichtete Filterung nach Inhalten ermöglicht. Die abgeleiteten Kategorien, Themen und Unterthemen bestehen jeweils aus einem oder wenigen Schlagworten, unter denen sich mehrere Beiträge zusammenfassen lassen. Die Unterthemen beinhalten zudem eine Wertung, sofern Beitragserstellende sich explizit für oder gegen eine Sache ausgesprochen haben. Da sich die Schlagworte aus den angesprochenen Aspekten in den Beiträgen ergeben haben, weichen sie von den sieben vorgegebenen Kategorien ab.

Auswertung der Diskurse

Durch die Möglichkeit Beiträge zu kommentieren, entwickelten sich zu einzelnen Beiträgen themenspezifische Diskussionen. Diese wurden einer Diskursanalyse unterzogen. Unter „Diskurs“ wird hier die themenbezogene Diskussion mehrerer Teilnehmer*innen verstanden, die Meinungen untereinander austauschen. Es findet eine Auseinandersetzung mit unterschiedlichen Sichtweisen statt. Für die Auswahl der kommentierten Beiträge wurden zuerst 80 Beiträge statistisch herausgefiltert und gesichtet, die sich dadurch qualifizierten, dass sie mindestens drei Kommentare erhielten.

Für die Diskursanalyse wurden sodann 40 Beiträge für die weitere inhaltliche Auswertung nach den folgenden Kriterien ausgewählt:

1. Nach der Definition „Diskurs“ wurden Beiträge ausgewählt, deren Diskussionsbeiträge aufeinander Bezug nahmen und so ein Austausch unter den Teilnehmer*innen stattfand.
2. Ausgewählt wurden die Beiträge mit den meisten Kommentierungen, da anzunehmen ist, dass diese eine besondere Relevanz für die Diskussionsteilnehmer*innen haben.
3. Darüber hinaus wurde mindestens ein Diskurs pro Themenfeld ausgewählt, um die Darstellung der inhaltlichen Bandbreite zu ermöglichen.

In der Detailanalyse werden die Diskurse mit den meisten Kommentaren inhaltlich vorgestellt. Aus jedem Themenfeld wird dabei mindestens ein Diskurs beispielhaft herausgegriffen. Betrachtet wurde außerdem auf welche Weise kommuniziert wurde und wie die Diskussionen verliefen (Metaebene).

3. ERGEBNISSE

3.1 Automatische Auswertung

Insgesamt wurden 661 Beiträge erstellt und räumlich verortet. Die überwiegende Mehrheit der Beiträge (318) bezog sich auf das Thema Mobilität und Verkehr. Als weiterer Themenbereich erhielt Klima, Freiraum und Ökologie große Aufmerksamkeit (150), gefolgt von Identität, Atmosphäre und Stadtgestalt (89). Die Themenbereiche Wohnen, Freizeit, Kultur, Tourismus, Einkaufen, Arbeit und Bildung wurden seltener ausgewählt. Die Beiträge beziehen sich jedoch oft inhaltlich auf mehrere Themenbereiche. Insbesondere die Bereiche Mobilität und Verkehr sowie Klima, Freiraum und Ökologie weisen starke Verflechtungen auf.

Der Beitragstyp „Dieser Ort ist toll!“ wurde selten gewählt. Ca. zwei Drittel der Nutzer*innen sahen dringenden Handlungsbedarf am Ort ihres Beitrags. Die übrigen Beiträge liefern Ideen zur Verbesserung bestimmter Orte, die jedoch nicht grundsätzlich kritisiert wurden.

Die Möglichkeit, Beiträge zu kommentieren, wurde 819-mal genutzt. 80 Beiträge erhielten zwischen drei und 40 Kommentare.

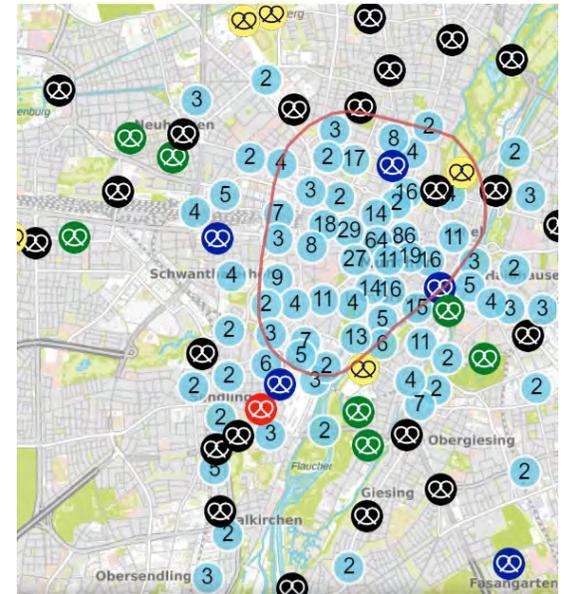


Abb. 4: DIPAS Beitragskarte (Quelle: LHM 2022)

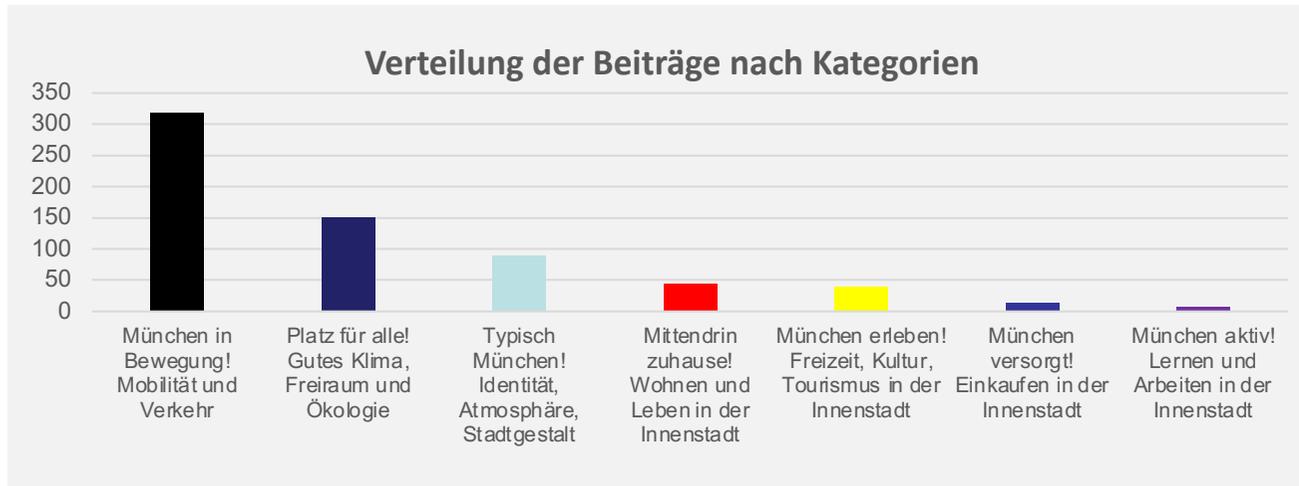


Abb. 3: Verteilung der Beiträge nach Kategorien (Quelle: LHM 2022)



Abb. 5: Verteilung der Beiträge nach Typen (Quelle: LHM 2022)

3.2. Räumliche Auswertung

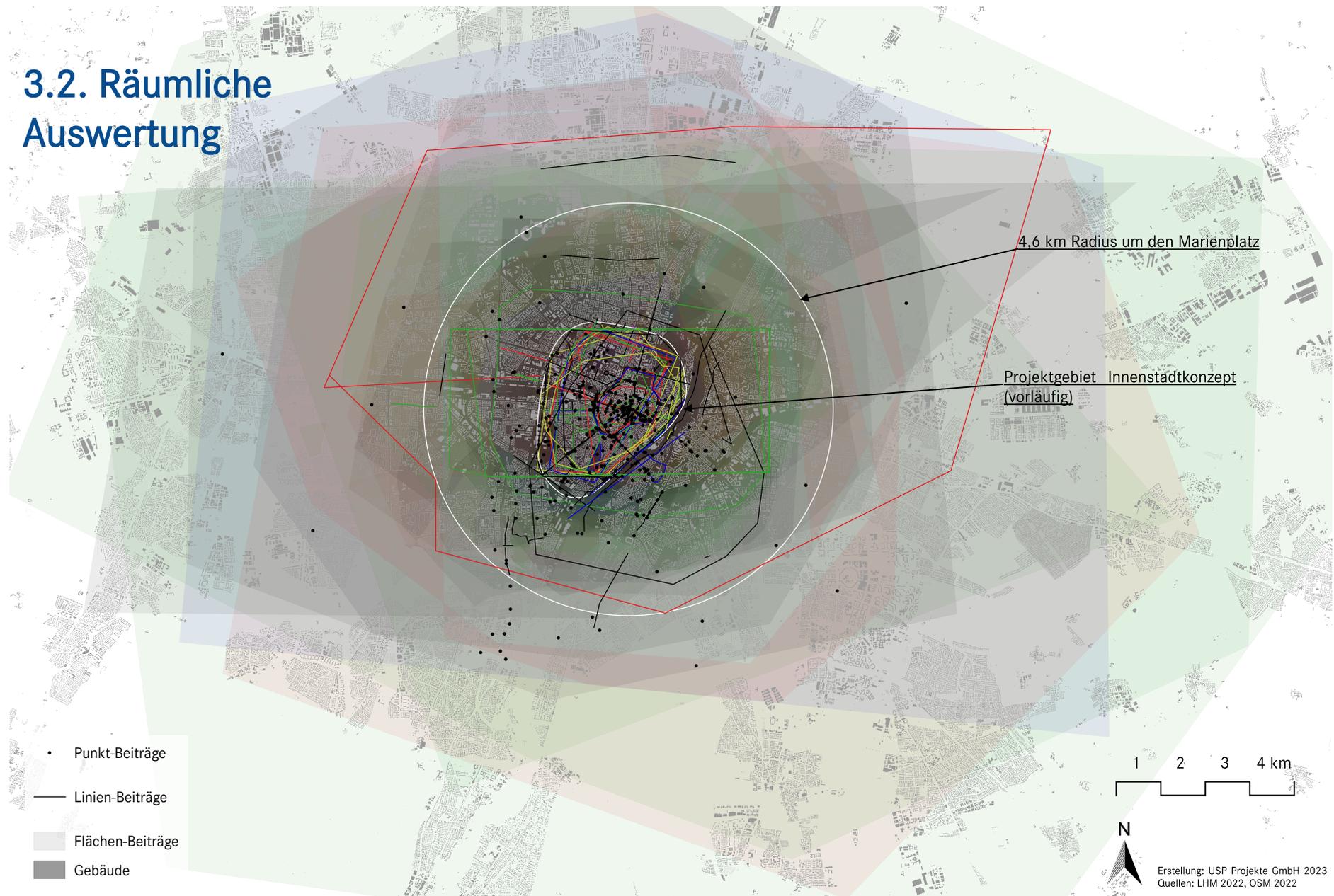


Abb. 6: Verteilung der Beiträge (USP Projekte GmbH 2023)

Räumliche Verteilung der Beiträge

Knapp ein Fünftel der Beiträge wurde außerhalb des vorläufigen Projektgebiets erstellt. Daran zeigt sich, dass das DIPAS-Tool dazu genutzt wurde, stadtweite Anmerkungen zu machen.

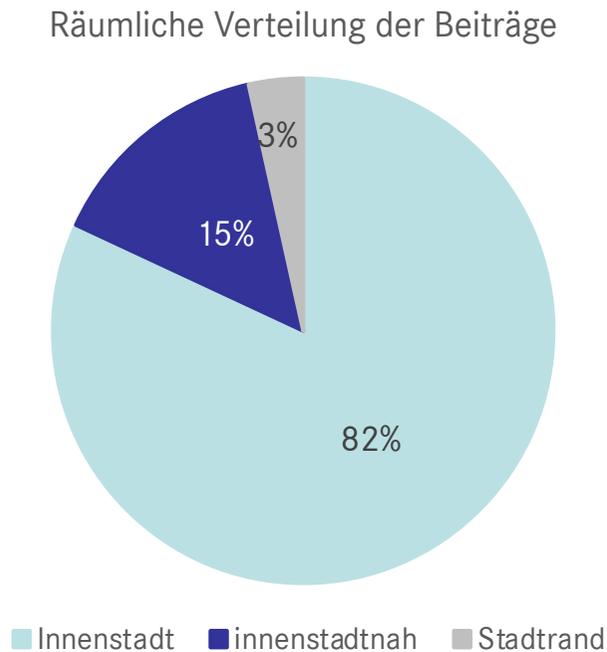


Abb. 7: Räumliche Verteilung der Beiträge (USP Projekte GmbH 2023, Quelle: LHM 2022)

Hotspots

Schwerpunkte in der räumlichen Verteilung der Beiträge bildeten sich in den Bereichen „Fußgängerzone, Tal, Viktualienmarkt“, „Altstadtring West“, „Altstadtring Süd“, „Altstadtring Ost“, „Odeonsplatz, Briener Straße“, „Kunstareal, TUM“, „Bahnhof“, „Lindwurmstraße, Goetheplatz“, „Schlachthofviertel“ sowie „Theresienwiese“ heraus. Teilweise innerhalb des bzw. direkt angrenzend an den Umgriff gibt es zudem einige Beiträge, die sich auf die Isar beziehen und in einer eigenen Gruppe zusammengefasst wurden. (s. Abbildung 8, S. 12)

Dabei fällt auf, dass die Beiträge sich auf besondere öffentliche Räume konzentrieren. Wohnquartiere werden selten adressiert.



Abb. 8: Hotspots (USP Projekte GmbH)

Die höchste Konzentration an Beiträgen gibt es im Bereich „Fußgängerzone, Tal, Viktualienmarkt“ gefolgt vom Bereich „Altstadtring West“, der u. a. den Karlsplatz (Stachus), die nördliche Sonnenstraße und die nördliche Herzog-Wilhelm-Straße umfasst.

In den Schwerpunkten spiegelt sich thematisch überwiegend das Gesamtbild wider, in dem das Thema Mobilität überwiegt. Eine Ausnahme bildet das Zentrum um die Fußgängerzone, die – abgesehen von den Kategorien „Lernen und Arbeiten“ und „Freizeit, Kultur, Tourismus“ mit lediglich einem bzw. zwei Einträgen – von einem ausgewogenen Bild gekennzeichnet ist. Auch die Theresienwiese, auf der die Kategorie „Freizeit, Kultur, Tourismus“ dominiert, sowie die Isar, an der die Kategorie „Klima, Freiraum und Ökologie“ vorherrscht, weichen vom Gesamtbild ab. Ein besonderer Mobilitätshotspot mit überdurchschnittlich vielen Beiträgen zu diesem Thema kristallisiert sich dagegen am westlichen Altstadtring heraus.

Anzahl der Beiträge je Hotspot

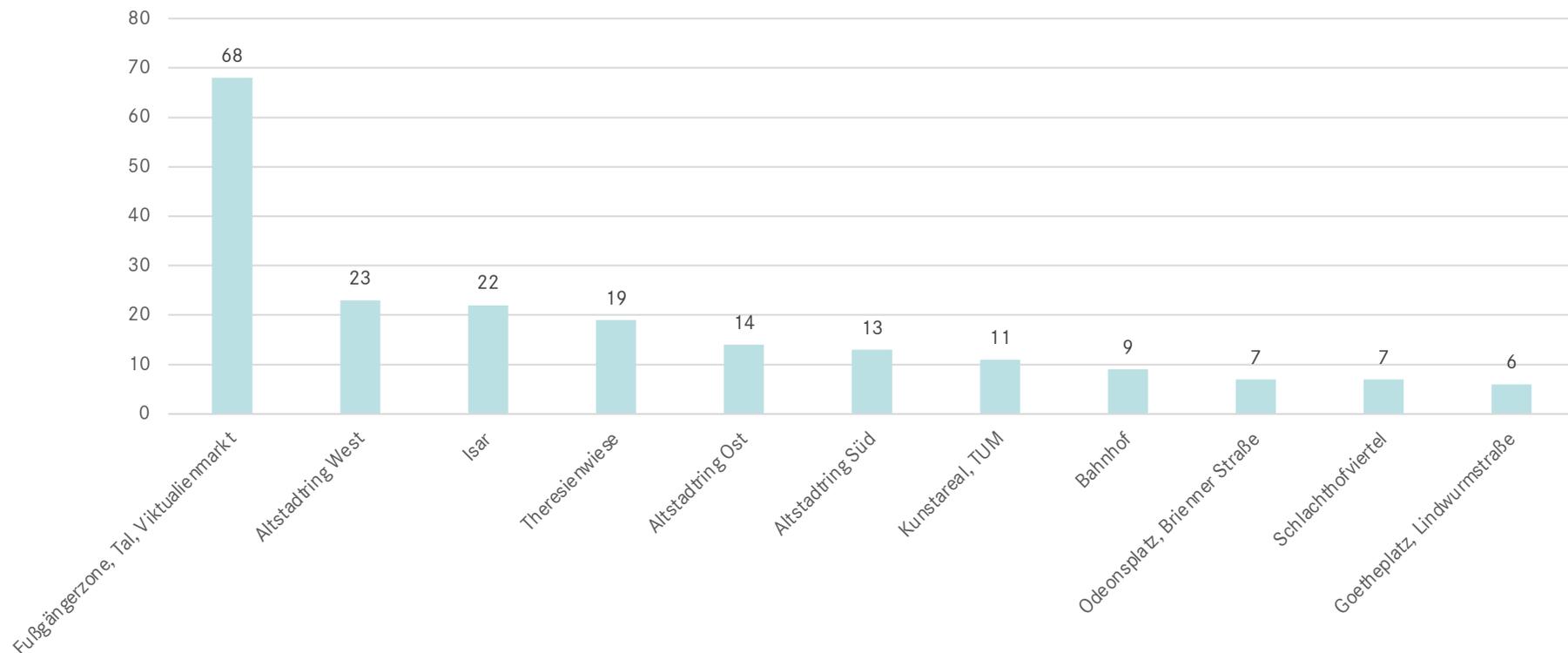


Abb. 9: Anzahl der Beiträge je Hotspot (USP Projekte GmbH 2023, Quelle: LHM 2022)

3.3 Inhaltliche Auswertung

Art der Beiträge

Bei der Art der Beiträge wird deutlich, dass sich etwa ein Drittel der Beiträge auf der Ebene örtlicher Maßnahmen (z.B. Radwegbau, Verlegung Rasengleis) bewegt. Knapp ein Sechstel befasst sich mit örtlichen Umgestaltungen (z.B. mehr Grün und Aufenthaltsqualität statt Kfz-Verkehrsflächen an einem bestimmten Platz). Dahinter folgen Forderungen nach multipunktuellen Maßnahmen (z.B. Ausbau Radwegenetz), regulativen Maßnahmen (z.B. Citymaut), multipunktuellen Kleinmaßnahmen (z.B. Trinkbrunnen in der gesamten Stadt) sowie großräumige oder flächendeckende Umgestaltungen (z.B. mehr Grün und Aufenthaltsqualität statt Kfz-Verkehrsflächen in der gesamten Altstadt). Manche Nutzer*innen der DIPAS-Plattform schlagen temporäre Maßnahmen (z.B. Sommerstraßen) oder ein Ausweiten von Onlineangeboten (z.B. Nutzung von Onlinebeteiligungsplattformen) vor. In einigen Beiträgen wird kein Handlungsbedarf benannt. Die Verteilung der Beiträge nach ihrer Art zeigt die Maßnahmenfokussierung der Beitragsersteller*innen. Eine Vision für die Innenstadt wurde hingegen selten beschrieben. Lediglich durch den gelegentlichen Wunsch nach flächendeckender Umgestaltung wurden Gedanken zum Ausdruck gebracht, die unmittelbar auf eine Vision einzahlen.

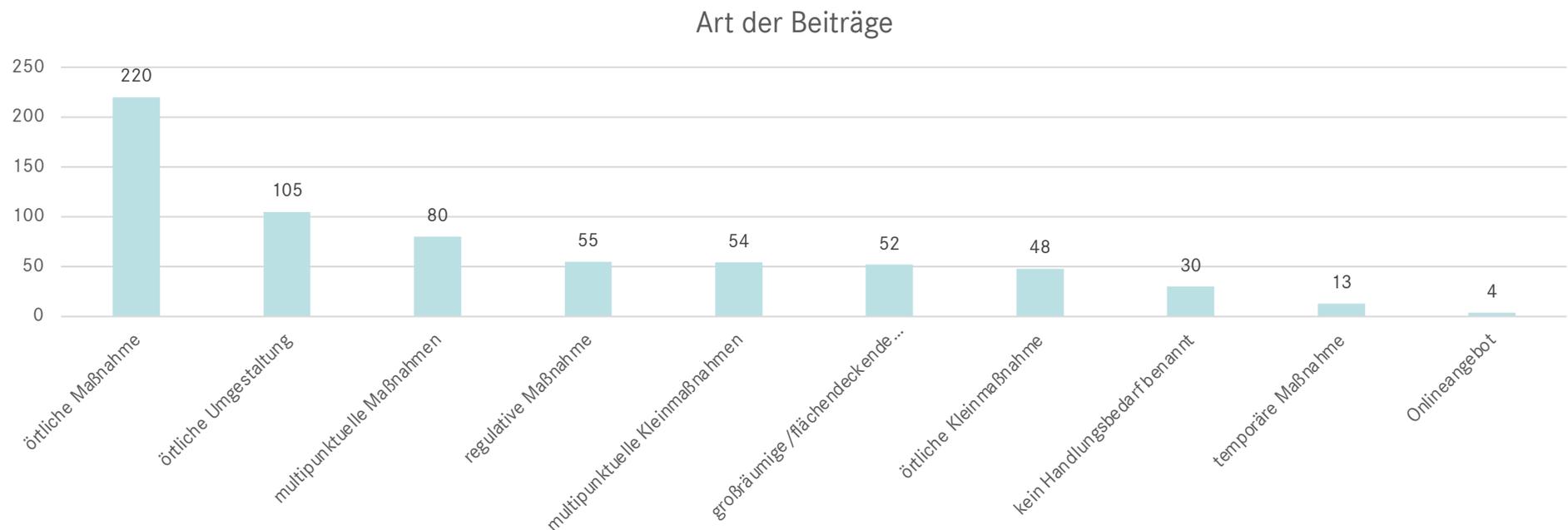


Abb. 10: Art der Beiträge (USP Projekte GmbH 2023, Quelle: LHM 2022)

Kategorisierung der Beiträge

Die DIPAS-Nutzer*innen konnten ihre Beiträge jeweils einer Kategorie zuordnen. Zahlreiche Beiträge befassen sich jedoch mit mehreren Themen wie z.B. der Reduktion des Autoverkehrs zugunsten einer Erhöhung der Begrünung. Diese Beiträge wurden von der*dem Ersteller*in entweder der Kategorie Mobilität oder der Kategorie Freiraum zugeordnet. Daher wurden die Beiträge in der Auswertung bis zu zwei abgeleiteten Kategorien (s. 2. Methodik) zugeteilt.

So zeigt sich, dass knapp die Hälfte der Ersteller*innen ihren Beitrag der Kategorie Mobilität zugewiesen hat. Das Thema Mobilität haben jedoch zwei Drittel in ihrem Beitrag angesprochen. Da sich außer im Bereich Mobilität die abgeleiteten gegenüber den vorgegebenen Kategorien verschoben haben, ist dieser Vergleich in den anderen Kategorien allerdings nicht ohne weiteres möglich. So waren beispielsweise Tourismus, Einkaufen, Lernen und Arbeiten kein oder kaum ein Thema in den Beiträgen, wohingegen z.B. soziale Themen öfter angesprochen und somit in die abgeleiteten Kategorien aufgenommen wurden. Eine ungefähre Einschätzung geben folgende Diagramme.

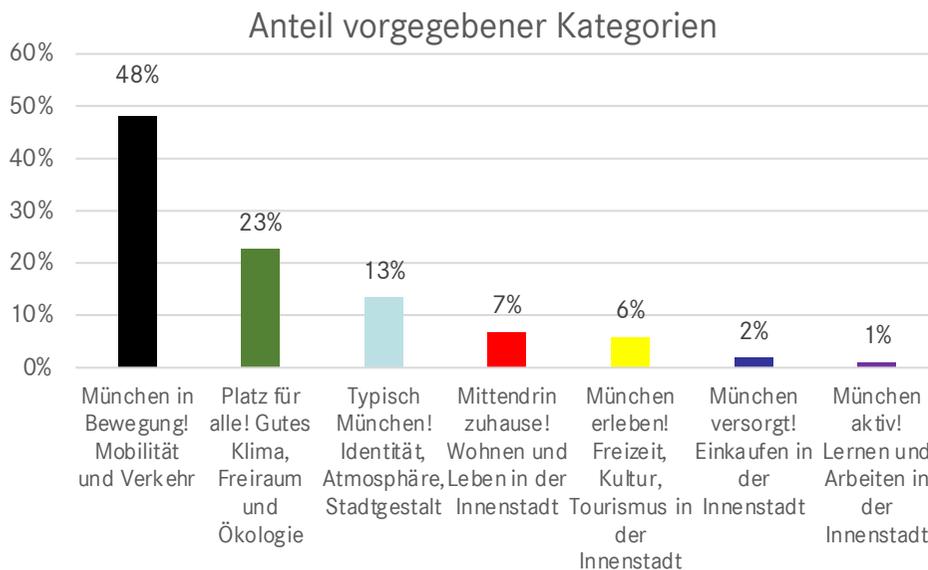


Abb. 11: Anteil vorgegebener (USP Projekte GmbH 2023, Quelle: LHM 2022)

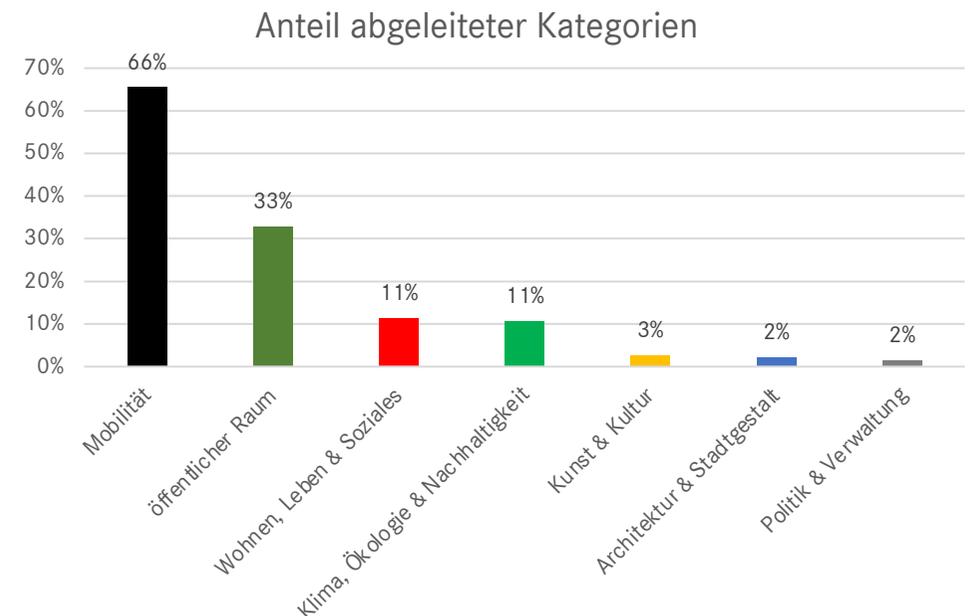


Abb. 12: Anteil abgeleiteter Kategorien (USP Projekte GmbH 2023)

Inhaltliche Ergebnisse – Mobilität

Das am meisten gewählte Thema in der Onlinebeteiligung mit DIPAS ist die Mobilität und innerhalb dieses Feldes der Autoverkehr (240 Nennungen) gefolgt von Rad- und Fußverkehr, (Rad: 177; Fuß: 107). Mit einigem Abstand folgt der ÖPNV mit Beiträgen zum gesamten ÖPNV sowie jeweils zu Tram, Bus, U- oder S-Bahn. Weitere Einträge beschäftigen sich mit E-Autos bzw. Ladeinfrastruktur, E-Scootern, Sharingangeboten, dem Lieferverkehr oder sind ein Hinweis auf ein Verkehrsproblem wie z. B. den Konflikt zwischen Reisebussen sowie Fuß- und Radverkehr an bestimmten Stellen.

Beiträge zu Verkehrsproblemen und Lieferverkehr sind neutral gegenüber den Verkehrsmitteln formuliert. In Beiträgen zum Fußverkehr, zum ÖPNV, zu Sharing und E-Autos wird sich dem jeweiligen Verkehrsmittel gegenüber positiv geäußert. Die Meinungen zu E-Scootern sind in einem ausgewogenen Verhältnis sowohl positiv als auch negativ. Zum Radverkehr überwiegen sehr deutlich die positiven Beiträge, zum MIV deutlich die negativen.

Daher lässt sich sagen, dass ein Schwerpunkt auf Äußerungen liegt, den Autoverkehr zugunsten des Fuß- und Radverkehrs zu beschränken. Vereinzelt fordern dagegen, den Radverkehr zugunsten des Autoverkehrs einzudämmen.

Beiträge, die eine negative Aussage zum Autoverkehr beinhalten, müssen aufgrund ihrer Vielschichtigkeit und Unvereinbarkeit differenziert betrachtet werden. Sie wurden daher einer weiteren Feingliederung unterzogen (s. Tabellen im Anhang). „Gesamtreduktion“ meint dabei die Reduktion des Autoverkehrs in der Innen- oder Gesamtstadt. Eine „örtliche Reduktion“ bezeichnet dementsprechend die Reduktion in einer Straße z.B. durch die Wegnahme einer Fahrspur und der oberirdischen Stellplätze. Eine „Gesamteinschränkung“ ist beispielsweise ein flächendeckendes Tempolimit von 30 km/h, eine „örtliche Einschränkung“ dagegen die Reduktion der erlaubten Höchstgeschwindigkeit in einer Straße. „Großräumige Sperrung“ bezeichnet z.B. eine Forderung nach einer weitestgehend autofreien Altstadt, „örtliche Sperrung“ z.B. nach der Umwandlung einer Straße in eine Fußgängerzone. Eine „temporäre Sperrung“ kann beispielsweise eine Sommerstraße sein. Die meistgenannte Art der Forderungen bzgl. des Autoverkehrs betrifft eine örtliche Reduktion gefolgt von einer Reduktion in der gesamten (Innen-)Stadt sowie einer örtlichen Sperrung für den Autoverkehr.

Demgegenüber wünschen sich einige der DIPAS-Nutzer*innen, dass die Zufahrt sowie das Abstellen des Autos in der Innenstadt zumindest für Anwohnende weiterhin möglich bleibt. Dass dies für mobilitätseingeschränkte Personen, Handwerker*innen sowie Anliefernde der Fall sein soll, ist allgemeiner Konsens.

Inhaltliche Ergebnisse – Öffentlicher Raum

Die zweitmeisten Beiträge beziehen sich auf den öffentlichen Raum und dabei vor allem auf die Aufenthaltsqualität. Es besteht der Wunsch nach mehr Aufenthaltsqualität auf Plätzen und in Straßen durch die Reduktion der Flächenanteile, die durch den Autoverkehr genutzt werden, durch die Erhöhung des Grünanteils sowie von Wasserflächen, durch mehr konsumfreie Räume und Angebote wie Sitzgelegenheiten und Kunst im öffentlichen Raum. Explizit gewünscht werden zudem mehr Angebote für Kinder und Jugendliche.

Im Querschnittsbereich zwischen Aufenthalts- und Wohnqualität zeigt sich ein großer Bedarf der DIPAS-Nutzer*innen darin, dass das kleinteilige Angebot in der Innenstadt erhöht wird. Es werden zum einen Angebote gewünscht, die das Alltagsleben erleichtern (z.B. wohnortnahe Altglascontainer) oder nachhaltiger gestalten lassen (z.B. Kreislaufschränke). Zum anderen existiert das Bedürfnis nach Angeboten, die der Freizeitgestaltung dienen (z.B. Grillstationen). Einen besonderen Stellenwert nimmt dabei das Bedürfnis nach Sport- und Aktivitätsangeboten (z.B. Flächen zum Skaten oder Boulderwände) ein. Die überwiegende Zahl dieser Beiträge zielt auf konsum- oder kostenfreie Angebote ab. Manche Beiträge liefern jedoch auch Vorschläge für konsumorientierte Angebote wie z.B. Würstelstände oder Schließfächer, um Einkäufe zwischenzulagern.

Ebenfalls mehrfach für den öffentlichen Raum gefordert wird die Erfüllung von Grundbedürfnissen, beispielsweise durch öffentliche Toiletten, Trinkbrunnen oder öffentliche Stillplätze.

Inhaltliche Ergebnisse – Klima, Ökologie und Nachhaltigkeit

Wie schon beim Wunsch nach mehr Aufenthaltsqualität spielt der Ausbau der grünen und blauen Infrastruktur beim Thema Klima und Ökologie eine große Rolle. Jedoch ist festzustellen, dass die Forderungen nach mehr Grün, sofern sie begründet werden, häufiger aus Gründen der Aufenthaltsqualität als aus Gründen des Klimaschutzes und der Klimaanpassung gestellt werden. Beim Thema Klima überwiegen Maßnahmenvorschläge zur Klimawandelanpassung wie Begrünung und Entsiegelung gegenüber jenen zu mehr Klimaschutz, beispielsweise durch die Nutzung erneuerbarer Energien.

Darüber hinaus werden vereinzelt Themen wie die Erhöhung der Recyclingquote, der Schutz und die Förderung der Biodiversität sowie die Reduktion von Lärmbelastung und Lichtverschmutzung genannt.

Inhaltliche Ergebnisse – Wohnen, Leben und Soziales

Schwerpunkt im Bereich Wohnen, Leben und Soziales ist wie beim öffentlichen Raum die Erhöhung des kleinteiligen Angebots.

Nicht sehr häufig findet der Bedarf nach mehr sowie insbesondere bezahlbarem Wohnraum in der Innenstadt Erwähnung in den DIPAS-Beiträgen. Auch für soziale Einrichtungen und Gewerbe werden bezahlbare Flächen gefordert.

Zudem werden Nutzungsvielfalt, gute Versorgung und ausgedehnte Öffnungszeiten gewünscht.

Ebenso sind Sauberkeit und Sicherheit in der Stadt, der Umgang mit Obdachlosigkeit sowie die Toleranz gegenüber Personen der LGBTQI+ Community Themen, die benannt werden.

Inhaltliche Ergebnisse – Kunst und Kultur

Generell wird eine Erhöhung des Kunst- und Kulturangebots gewünscht. Dies betrifft zum einen, mehr Kunstdarstellungen im öffentlichen Raum zuzulassen, und zum anderen, Räumlichkeiten und Freiräume für Kunst- und Kulturveranstaltungen und -aktivitäten zu erhalten bzw. zu öffnen.

Kontrovers gesehen wird die Nachtkultur, zu der es sowohl Forderungen zur Ausweitung als auch zur Einschränkung zur Konfliktvermeidung mit Anwohnenden gibt.

Inhaltliche Ergebnisse – Architektur und Stadtgestalt

Bezüglich der Kategorie „Architektur und Stadtgestalt“ wird einerseits mehr moderne Architektur gefordert, andererseits werden aber auch aktuelle Beispiele moderner Architektur in München kritisiert. Außerdem wird die Frage nach der Wiederherstellung historischer Bauwerke (Ludwig-Beck-Haus am Marienplatz, Matthäuskirche in der Sonnenstraße) aufgeworfen.

Gewünscht wird zudem die Förderung von Dach- und Fassadenbegrünung.

Inhaltliche Ergebnisse – Politik und Verwaltung

Mehrere Beiträge widmen sich dem Thema Partizipation, wobei zumeist mehr (digitale) Partizipation gefordert wird. Ebenfalls besteht das Bedürfnis nach schneller Planung und Umsetzung von Projekten.

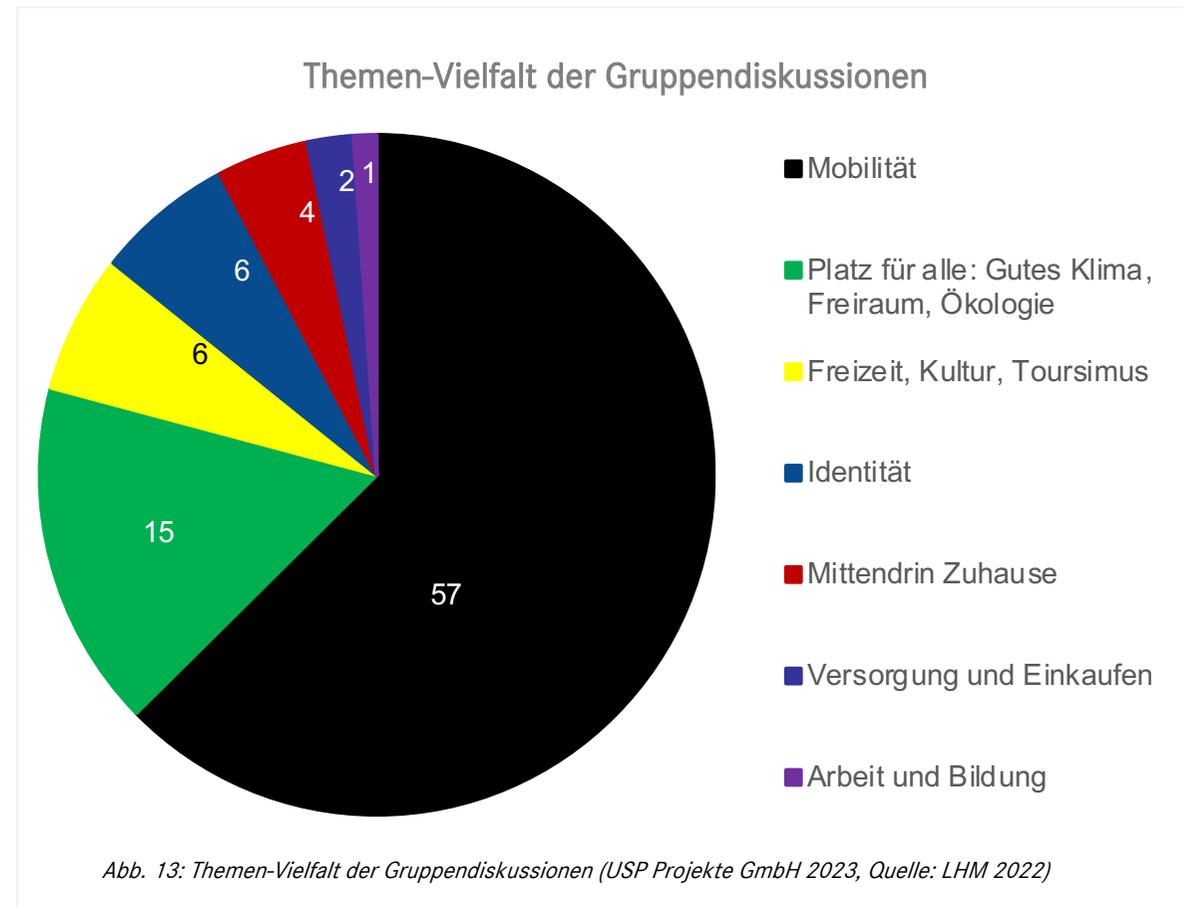
Auswertung der Diskurse

Überblick

Von den 661 Beiträgen erhielten 80 Beiträge mindestens drei Kommentare.

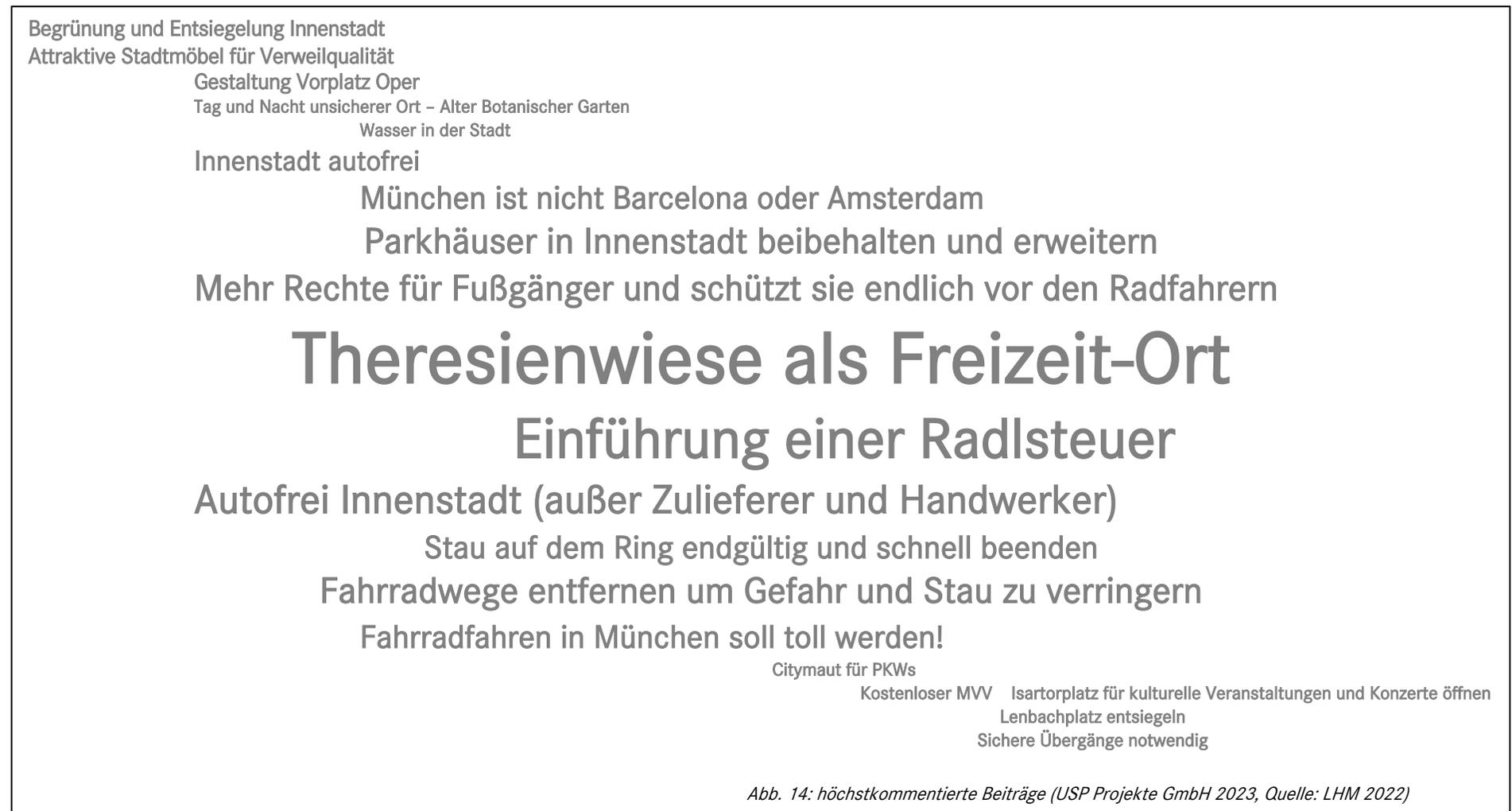
Bei der überwiegenden Mehrheit handelt es sich um Beiträge im Themenbereich Mobilität (57). Weitere 15 Beiträge setzen sich mit dem Themengebiet „Platz für alle: Gutes Klima, Freiraum, Ökologie“ auseinander. Sechs Beiträge behandeln das Thema Freizeit, Kultur, Tourismus sowie das Thema „Typisch München: Identität“. Weitere fallen in die Themengebiete „Mittendrin Zuhause“ (Wohnen), Einkaufen und Versorgung sowie Arbeit und Bildung.

Für die weitere Auswertung wurden 40 Beiträge aus allen Themenbereichen ausgewählt. Ein Teil der Diskurse ist kontrovers, sodass in ihrem Diskussionsverlauf teilweise Emotionen bei den Teilnehmenden hervorgerufen wurden. Andere sind von zustimmender Natur. Teilnehmer*innen lassen sich beispielsweise von einer Idee inspirieren und ergänzten diese um ihre eigenen Gedanken.



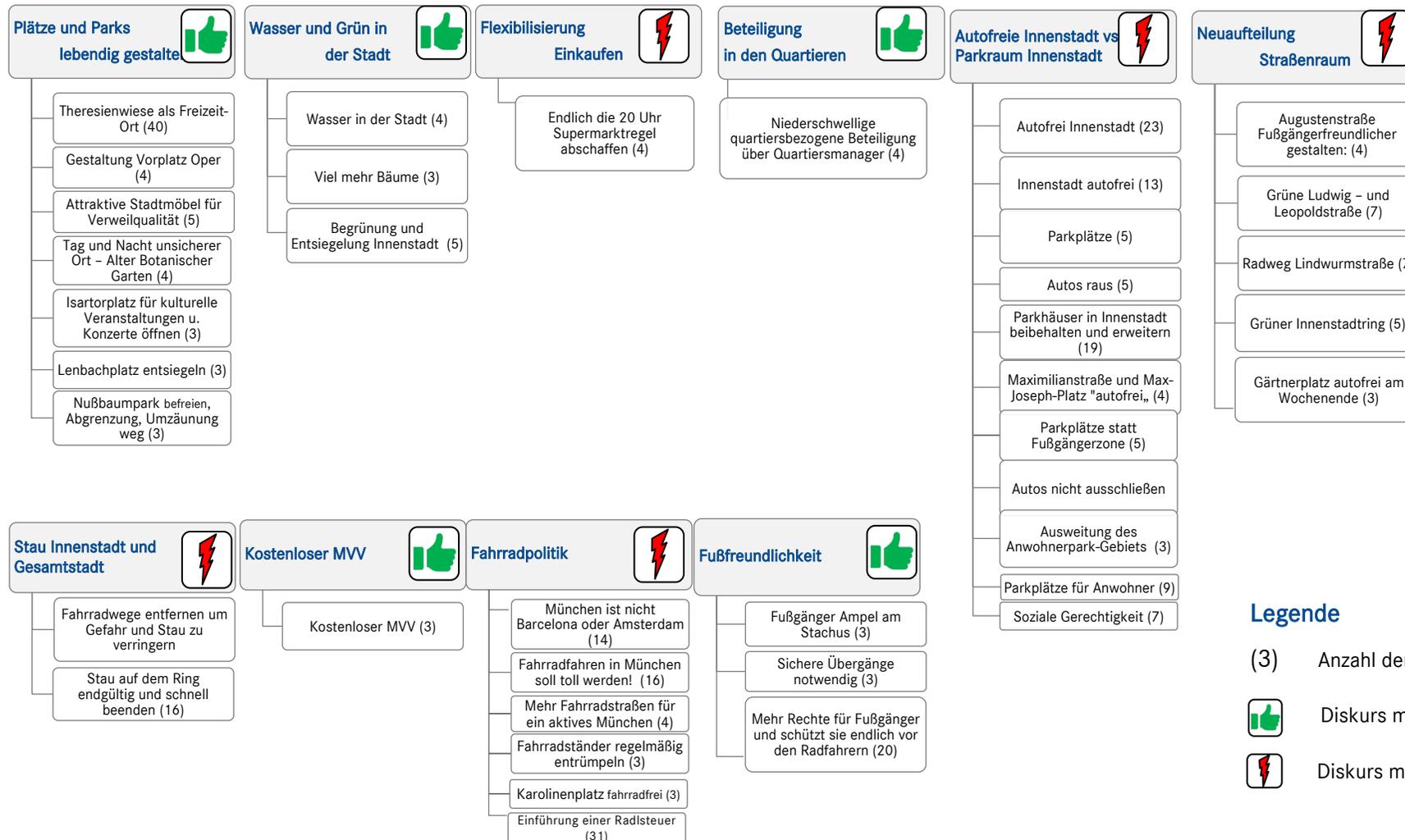
Übersicht der höchstkommentierten Beiträge

Die abgebildete Wortwolke stellt die Titel der 20 höchstkommentierten Beiträge dar. Zu diesen Beiträgen wurde besonders intensiv diskutiert, teilweise kontrovers, teilweise inspirierend.



Themenschwerpunkte der Diskurse

Nach inhaltlicher Auswertung lassen sich die Diskurse unterschiedlichen Themenschwerpunkten zuteilen. Es kommt zur Clusterbildung. Einige Themen werden unabhängig voneinander häufiger thematisiert und kommentiert. So entstehen z.B. vermehrt Diskurse zum Thema „Plätze und Parks lebendig gestalten“. Das Thema „Autos und Parken in der Innenstadt“ wird besonders häufig diskutiert.



Legende

- (3) Anzahl der Kommentare
- 👍 Diskurs mit breiter Zustimmung
- ⚡ Diskurs mit starken Kontroversen

Themenschwerpunkte der Diskurse

Die Diskussionen gestalten sich unterschiedlich in den jeweiligen Themenbereichen.

Die Umgestaltung von bekannten öffentlichen Plätzen, Parks und Freiflächen in der Innenstadt wird angeregt. Hierzu entstehen lebendige Diskurse, die sich gegenseitig mit weiteren Ideen befruchten. Zu diesen Beiträgen besteht überwiegend Konsens. Beiträge zu Grün und Wasser in der Innenstadt finden ebenfalls Zuspruch. Die Beteiligung in Quartieren sowie ein kostenloser ÖPNV erhält ebenfalls Zustimmungen. Die Verlängerung der Ladenöffnungszeiten wird sowohl zustimmend als auch kritisch kommentiert.

Das Thema autofreie Innenstadt kommt mehrfach auf und wird sehr kontrovers diskutiert.

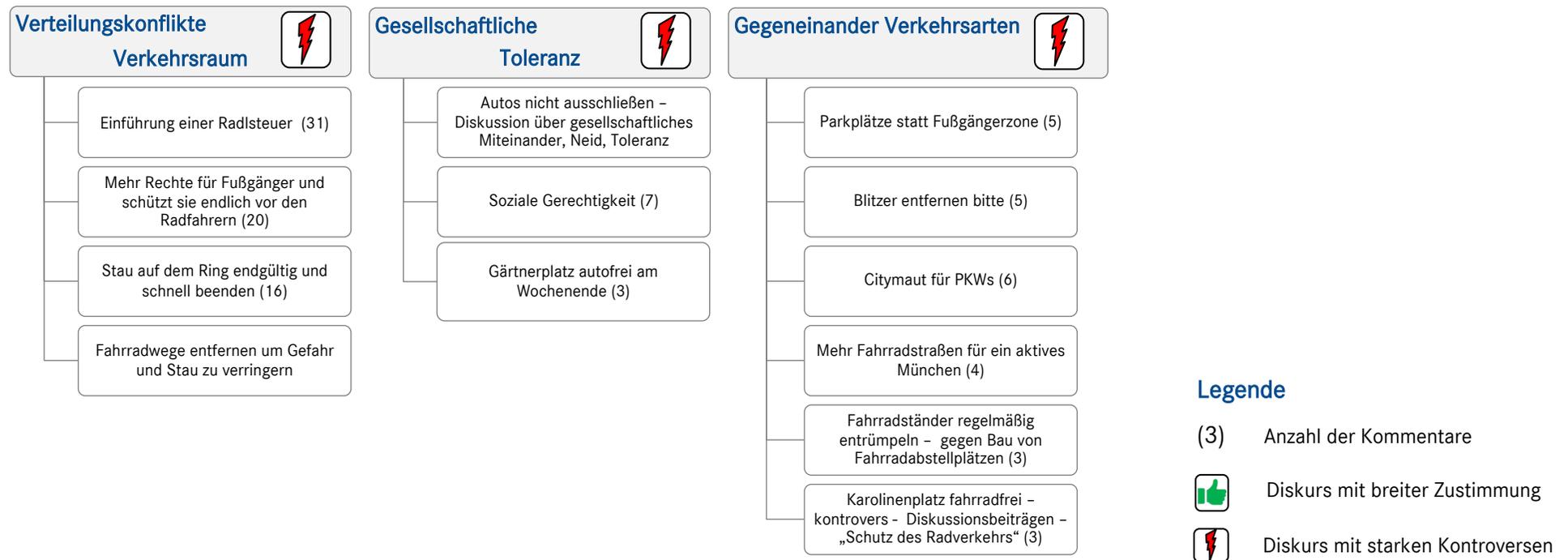
Im Themenbereich Parken wird unter anderem der Zusammenhang zwischen Parkraum und Kaufkraft diskutiert. In einem anderen Diskurs rückt die Relevanz von Parkraum für verschiedene Zielgruppen in den Fokus. Als Hauptargument wird die Rücksicht auf Mobilitätseingeschränkte eingebracht. Darüber hinaus stellt der Anspruch auf Anwohner*innenparken in den Diskursen ein emotionales Thema dar.

Die Neukonzeption des Straßenraums zur Ausweitung als Lebensraum, für mehr Verweilqualität, Sicherheit, Lebendigkeit und Gerechtigkeit der Verkehrsteilnehmenden wird für unterschiedliche Straßen eingefordert. Sie löst ebenfalls Diskurse mit vielen Vorschlägen, aber auch Kontroversen aus.

Die Verbesserung der Fußfreundlichkeit wird eher positiv kommentiert, während fahrradpolitische Beiträge wiederum kontroverse Diskurse nach sich ziehen.

Konfliktthemen auf Metaebene

Im Themenbereich Mobilität sind drei Konfliktthemen in den Diskursen sehr präsent. Große Aufmerksamkeit erhält die Verteilung des Verkehrsraums auf die unterschiedlichen Verkehrsmittel. Insbesondere zu den Rechten, Pflichten und Platzbedarfen von Rad- und KFZ-Verkehr gibt es kontroverse Diskussionen. Die Konflikte entwickeln sich zu Grundsatzdiskussionen zur gesellschaftlichen Toleranz unterschiedlichen Mobilitätsverhaltens und münden teilweise in ein Gegeneinander der Verkehrsarten, das sich auf der Metaebene abspielt. Im folgenden Kapitel sind einige der Diskurse im Detail beschrieben.



Detailanalyse Diskurse

Im folgenden Kapitel werden für jeden Themenbereich einzelne Diskurse beispielhaft vorgestellt, um die Themenvielfalt und Handlungsbedarfe darzustellen. Ausgewählt wurden dabei insbesondere die Diskurse, die am meisten kommentiert wurden. Vorgestellt werden die inhaltlichen Schwerpunkte sowie die Vielfalt der Sichtweisen. Dafür werden Pro- und Contra-Argumente sowie Auffälligkeiten auf Metaebene zu Diskussionsverlauf und -stimmung aufgeführt.

1. Aufwertung und Gestaltung innerstädtischer Freiflächen, Parks und Plätze

In der Diskursanalyse springt das Thema „Aufwertung und Gestaltung innerstädtischer Freiflächen“ besonders ins Auge, da es dazu besonders viele Beiträge gibt, die lebendig kommentiert werden. Dabei handelt es sich überwiegend um Zustimmung und inhaltliche Ergänzungen. Gelegentlich werden mögliche Konflikte mit Mobilitätsbedürfnissen wie Parken und Erreichbarkeit kritisch angemerkt. Inhaltlich geht es in allen Beiträgen darum, Plätze und Parks umzugestalten und multifunktional zu nutzen, beispielsweise als Freizeitflächen, für Klimaanpassung und zur Naherholung. In diesem Themenfeld reiht sich der Spitzenreiter unter den Diskursen ein. Der Beitrag „Theresienwiese als Freizeit-Ort“ erhielt 40 Kommentierungen. Beispielhaft werden weitere Diskurse aus unterschiedlichen Themenfeldern vorgestellt, die zwar wenige Kommentare erhalten haben, aber das gleiche Muster aufweisen und sich mit dem gleichen Thema an unterschiedlichen Orten beschäftigen.

Beitrag : „Theresienwiese als Freizeit-Ort“ (40 Diskussionsbeiträge)

Themenfeld: München erleben! Freizeit, Kultur, Tourismus in der Innenstadt

Kernaussage: Aufwertung und ganzjährige Nutzung der Theresienwiese als Freizeitfläche

Der Vorschlag, die Theresienwiese als Freizeitfläche aufzuwerten und ganzjährig zu nutzen, findet große Zustimmung und stellt einen Konsens dar. Laut der Diskussionsteilnehmer*innen kann die Aufwertung durch öffentliche Toiletten, Sitzgelegenheiten, die Verbesserung der Qualität der Freizeitwege und der Sauberkeit (wie z. B. durch weitere Mülleimer) geschehen.

Breite Zustimmung findet die Idee, die Zelte des Impfzentrums als Skaterhallen umzunutzen. Zudem werden Anpassungen an Klimaveränderungen (z.B. Wasserspender, Beschattung, grüne Oase schaffen) aufgeführt. Die Theresienwiese soll als Ort der Naherholung wahrgenommen werden. Indessen wird auch die Rückeroberung der Fläche durch Randgruppen wie „Drogenbanden“ angemerkt.

Weitere Beiträge zur Aufwertung und Gestaltung innerstädtischer Freiflächen, Parks und Plätze fanden sich in den Themenfeldern Identität, Wohnen und Kultur. Hier wird die Bedeutung der Aufwertung des öffentlichen Raums als Querschnittsthema aller Bereiche deutlich.

Beitrag: „Platz vor der Oper lebensfreundlich statt Steinwüste“ (4 Diskussionsbeiträge)

Themenfeld: Typisch München! Identität, Atmosphäre, Stadtgestalt

Kernaussage: Aufwertung Vorplatz der Staatsoper

Ein Beitrag zum Thema Identität und Stadtgestalt appelliert daran, den versiegelten Vorplatz der Staatsoper zu einem lebendigen, autofreien Stadtplatz umzugestalten sowie die Tiefgarage zurückzubauen. Andere plädieren dafür, die Tiefgarage zu erhalten, aber deren Einfahrt zu verlegen. Gewünscht werden auch ein Brunnen, Sitzgelegenheiten, Bäume und generell mehr Grün. Der historische Gebäudebestand im Umgriff soll in der Gestaltung berücksichtigt werden.

Beitrag: „Nacht und auch Tag unsicherer Ort“ (4 Diskussionsbeiträge)

Themenfeld: Mittendrin zuhause! Wohnen und Leben in der Innenstadt

Kernaussage: Sicherheit Alter Botanischer Garten verbessern

Ein Diskurs zum Themenbereich „Mittendrin zuhause“ fordert die Umgestaltung des Alten Botanischen Gartens für mehr Sicherheit und bessere Sichtverhältnisse als städtebauliche Kriminalprävention. Im Rahmen des Diskurses wird diskutiert, was ein richtiger Ansatz wäre und wie man die Probleme vor Ort am besten angeht.

Beitrag: „Isartorplatz für kulturelle Veranstaltungen und Konzerte öffnen“ (3 Diskussionsbeiträge)

Themenfeld: München erleben! Freizeit, Kultur, Tourismus in der Innenstadt

Kernaussage: Umgestaltung Isartorplatz für Kultur

Der Wunsch, den Isartorplatz für kulturelle Veranstaltungen zu öffnen, wirkt als Inspiration für andere Diskussionsteilnehmer*innen, weitere Ideen einzubringen, wie zum Beispiel den Isartorplatz zum Shared Space umzugestalten, um den Platz noch mehr für die Menschen zugänglich zu machen.

Darüber hinaus wird in unterschiedlichen Diskursen die Aufwertung und Gestaltung zahlreicher weiterer Plätze und Freiflächen eingebracht. Allgemein wird eine attraktive Stadtmöblierung gewünscht.

2. Mobilität

Acht der zehn am meisten kommentierten Beiträge beschäftigen sich mit dem Thema Mobilität. Die überwiegend hoch kontroversen Diskurse behandeln innerhalb dessen die Themen Flächengerechtigkeit, Priorisierung von Verkehrsarten, Neuordnung von Verkehrsräumen und Verteilungskonflikte. Sie führten zu Grundsatzdiskussionen bezüglich der Verkehrsartenwahl, wer welchen Beitrag zu leisten hat und wer welchen Raum in Anspruch nehmen darf.

Beitrag: „Die Einführung einer Radlsteuer“ (31 Diskussionsbeiträge)

Themenfeld: München in Bewegung! Mobilität und Verkehr

Kernaussage: Gerechtigkeit Rad- und KFZ- wer leistet welchen Beitrag, wie wird die Innenstadt durch Rad- und KFZ-Verkehre belastet?

Ein Beitrag zur zweckgebundenen Finanzierung über Steuermittel löst eine Diskussion aus: Die Einführung einer Fahrradsteuer wird gefordert. Befürworter*innen führen steigende Kosten für Radwegeinfrastruktur an, welche die Allgemeinheit trägt. Gekontert wird mit dem Flächenverbrauch durch KFZ-Verkehr. Radverkehr stelle eine klimafreundliche, gesunde Alternative dar und entlaste das Verkehrsaufkommen.

Kommunikation/Interaktion: Es ergibt sich eine emotionale Diskussion über die Verursachung von Stau und Verkehrsgefahren durch Radverkehr(sinfrastruktur) oder durch KFZ-Verkehr.

Beitrag: „Mehr Rechte für Fußgänger und schützt sie endlich vor den Radfahrern“ (20 Diskussionsbeiträge)

Themenfeld: München in Bewegung! Mobilität und Verkehr

Kernaussage: Mehr Rechte und Schutz des Fußverkehrs, aber auf Kosten des Rad- oder des KFZ-Verkehrs?

Der Diskurs beginnt mit einem Plädoyer zur Erhöhung der Sicherheit und Barrierefreiheit für Fußverkehr, worüber Konsens besteht. Eine separate Führung des Radverkehrs wird gefordert. Probleme des Flächenverbrauches und an Engstellen durch Radabstellanlagen sowie rücksichtsloses Verhalten mancher Radfahrer*innen werden aufgeführt. Es entsteht eine Diskussion über Ursache-Wirkungs-Zusammenhänge und Lösungsansätze. Es wird die Frage aufgeworfen, wer Flächen abgeben muss, um den Fußverkehr zu schützen.

*Metaebene: Es besteht Konsens über die Erhöhung der Sicherheit für Fußgänger*innen. Allerdings wird diskutiert, wer den größten Beitrag zur Transformation leisten muss.*

Beitrag: „Parkraum in der Innenstadt“ (19 Diskussionsbeiträge)

Themenfeld: München in Bewegung! Mobilität und Verkehr

Kernaussage: Kontroverse Diskussion über die Notwendigkeit der Erweiterung des Parkraums in der Innenstadt, Notwendigkeit oder Einzelinteresse?

Kontrovers wird der Erhalt bzw. die Erweiterung der Parkieranlagen in der Innenstadt diskutiert. Eine multimodale Verknüpfung durch z.B. ÖPNV-Stationen und Bikesharing sei sinnvoll.

Pro-Argumentation: Autofahren in der Innenstadt soll erlaubt bleiben und bezahlbarer Parkraum in der Innenstadt gewährleistet werden, um den Komfort des Individualverkehrs weiterhin zu ermöglichen. Stellplätze seien insb. für Personen, die auf KFZ angewiesen sind, zu erhalten. Hier werden insb. Anwohnende, Kinder, Ältere und Menschen mit Behinderungen genannt.

Contra-Argumentation: Ausreichender Parkraum (P+R) steht um die Innenstadt zur Verfügung. Bezahlbarer Parkraum in der Innenstadt für Komfort ist keine Aufgabe des Allgemeinwohls, sondern Einzelinteresse. Der Ausbau von Parkieranlagen erhöht das KFZ-Verkehrsaufkommen in der Innenstadt. Dementgegen steht der Wunsch nach umweltschonenden und klimafreundlichen (öffentlichen) Mobilitätsangeboten. Kinder sind nicht auf das Auto angewiesen, für Mobilitätseingeschränkte bestehen bereits Ausnahmeregelungen und ausreichend Parkraum.

Metaebene: Der Beitrag ist einer von mehreren Diskursen zum Parkraum. Oft werden in den Diskussionen persönliche Betroffenheiten dargestellt. Zum Teil führen diese zu gegenseitigen Vorwürfen von fehlender Berücksichtigung aller Bevölkerungsgruppen und des Allgemeinwohls. Die Argumentation schaukelt sich oftmals emotional auf. Angeführt werden zuerst die Argumente der sozialen Rücksichtnahme, später werden die Argumente Komfort und individuelle Freiheit eingebracht.

Beitrag : „Stau auf dem Ring endgültig und schnell beenden“ (16 Diskussionsbeiträge)

Themenfeld: München in Bewegung! Mobilität und Verkehr

Kernaussage: Priorisierung nachhaltiger Verkehrsarten und Aufenthaltsqualität oder Ausbau der Straßen zur Staureduktion?

Die Priorisierung von Verkehrsarten ist Anlass kontroverser Diskussionen, die wiederholt Konflikte zwischen den Verkehrsmitteln Rad und Auto thematisieren. Pro KFZ wird argumentiert, dass der Ausbau von Verkehrswegen und Infrastruktur und die Erhöhung der Geschwindigkeit Staus vermindert. Gefordert wird darüber hinaus, dass Autofahrer*innen den Ausbau des Öffentlichen Verkehrs nicht tragen müssen. Als Gegenargumente werden angeführt, dass der Ausbau der KFZ-Verkehrsinfrastruktur teuer ist und zu mehr Verkehrsaufkommen führt sowie, dass Staus selbstverursacht sind. Stattdessen sollte in den Ausbau des ÖPNVs investiert und der Modal Shift auf das Rad gefördert werden. Die Reduktion des KFZ-Verkehrs diene der Vermeidung von Belastungen für die Stadtbevölkerung.

Beitrag : „München soll Fahrradstadt werden“ (16 Diskussionsbeiträge)

Themenfeld: München in Bewegung! Mobilität und Verkehr

Kernaussage: Der Radverkehr soll gefördert werden

Der Beitrag zur Förderung des Radverkehrs und zum Ausbau der Radinfrastruktur erntet überwiegend zustimmende Beiträge. Es wird aber darauf hingewiesen, dass künftig ein rücksichtsvolleres Verhalten der Radfahrer*innen und das Einhalten von Verkehrsregeln umso notwendiger wird.

Beitrag: „München ist nicht Barcelona oder Amsterdam“ (14 Diskussionsbeiträge)

Themenfeld: München in Bewegung! Mobilität und Verkehr

Kernaussage: Zu viele Einschränkungen für den KFZ-Verkehr aufgrund der aktuellen Fahrradpolitik

Bei diesem Beitrag handelt es sich um ein Plädoyer gegen die Fahrradpolitik und Einschränkungen für den KFZ-Verkehr (z.B. Fahrspuren reduzieren). Argumentiert wird mit dem Lebens- und Freiheitsgefühl „Autofahren“. Der Beitrag erntet überwiegend Widerspruch: München soll oder könne wie Barcelona oder Amsterdam werden. Durch den Abbau von KFZ-Dominanz, Flächenanspruch und Verkehrsbelastung könne die Lebensqualität für Menschen gefördert und der Fußverkehr gestärkt werden.

3. Klima, Freiraum und Ökologie

Beitrag „Innenstadt autofrei“ (23 Diskussionsbeiträge)

Themenfeld: Platz für alle! Gutes Klima, Freiraum und Ökologie

Kernaussage: Autofreie Innenstadt für Klimaschutz und Abbau von Umweltbelastungen

Für eine autofreie Innenstadt mit Ausnahmen (z.B. Lieferverkehre) sprechen sich mehrere Beiträge aus. Wohnen ohne Auto in Innenstädten sei möglich, zum Abbau von Belastungen (Lärm, Abgase, Stress), für Klima- und Umweltschutz, um mehr Lebensqualität und Aufenthaltsqualität zu ermöglichen. Flächen für Kinder (Spielplätze) werden frei.

Contra: Die Innenstadt muss mit dem Auto für Anwohnende, ältere Menschen und Mobilitätseingeschränkte zugänglich sein und weiterhin Stellplätze anbieten.

Der Vorschlag einer autofreien Innenstadt kommt in mehreren Diskursen auf, darunter ein Beitrag mit 13 überwiegend zustimmenden Diskussionsbeiträgen (Beitrag: „Autofreie Innenstadt“ – (13 Diskussionsbeiträge, München in Bewegung! Mobilität und Verkehr).

4. Versorgen und Einkaufen

Beitrag: „Verlängerung der Ladenöffnungszeiten in der Innenstadt“ (4 Diskussionsbeiträge)

Themenfeld: München versorgt! Einkaufen in der Innenstadt

Kernaussage: Ist die Verlängerung von Ladenöffnungszeiten zeitgemäß, zumutbar und gibt es in der Innenstadt dafür eine Nachfrage?

Vorgeschlagen wird die Verlängerung der Ladenöffnungszeiten in der Innenstadt. Befürwortende begründen dies damit, dass die aktuelle Regelung nicht mehr zeitgemäß ist und verweisen dabei auf andere Länder und Bundesländer. Aktuelle Ladenöffnungszeiten sind ungünstig für bestimmte Zielgruppen z.B. Beschäftigte im Schichtdienst. Dagegen argumentieren kritische Stimmen, dass eine Verlängerung eine Belastung für Beschäftigte im Einzelhandel darstellt. Hinterfragt wird außerdem, ob betroffene Zielgruppen mit Wunsch nach längeren Öffnungszeiten wirklich in der Innenstadt zu finden sind.

5. Wohnen und Leben (Organisation und Partizipation)

Beitrag: „Quartiersmanagement und niederschwellige Beteiligungsmöglichkeiten“ (4 Diskussionsbeiträge)

Themenfeld: Mittendrin zuhause! Wohnen und Leben in der Innenstadt

Kernaussage: Erweiterung der Beteiligungsangebote im Quartier

Zustimmung findet die Forderung nach einem niederschweligen Partizipationsangebot für alle Milieus eines Quartiers. Gewünscht wird eine Beteiligung über mehrere Plattformen. Ergänzt werden die Ideen damit, Plattformen wie DIPAS dauerhaft zu installieren sowie Kinder und Jugendliche mehr einzubinden.

6. Lernen und Arbeiten (Bildungsorte)

Beitrag: „Winkelstraße bitte begrünen und Parkplätze entfernen“ (4 Diskussionsbeiträge)

Themenfeld: München aktiv. Arbeiten und Lernen in der Innenstadt

Kernaussage: Notwendigkeit von Parkraum vor Fakultät der Universität (LMU)

Auch hier wird die Notwendigkeit von Stellplätzen auf dem Universitätsgelände für Studierende diskutiert und die Frage der Zukunftsfähigkeit von Parkplätzen aufgeworfen. Gefordert werden Begrünung, Bänke, Radabstellplätze und Mülleimer.

Erkenntnisse aus der Diskursanalyse

Die mestdiskutierten Themen liegen im Bereich Mobilität und öffentlicher Raum. Besonders kontrovers wird dabei die Umgestaltung oder Begrenzung des Straßenraums sowie die Reduktion des KFZ-Verkehrs und des Stellplatzangebotes diskutiert.

Insbesondere stehen sich immer wieder Veränderungswünsche und der Anspruch auf bestehende Rechte und Gewohnheiten gegenüber, deren Einschränkung durch eine Transformation befürchtet wird. Aus den Diskursen sprechen auch der Frust, die Verzweiflung und die Ängste derer, die sich durch Wünsche anderer in die Enge getrieben fühlen. Die Diskurse wurden teilweise als Ventil genutzt, um Emotionen loszuwerden.

Dies zeigt, dass es sich hierbei um sehr emotionale Themen handelt. Unterschiedlichste Bedürfnisse und Einstellungen von Diskussionsteilnehmer*innen stehen sich gegenüber. Dabei gelingt es meist nicht, Kompromisslösungen zu finden. Zurückzuführen sind die ungelösten Konflikte auf die begrenzten Flächen in der Innenstadt, auf die unterschiedliche Personen Anspruch erheben.

Anstehender Veränderungsdruck ist für die Menschen in der Innenstadt spürbar und belastend. Während ein Teil der Beteiligten unzufrieden ist und sich Veränderung wünscht und darum ringt, bangt ein anderer Teil der Beteiligten um bestehende Verhältnisse und wertet Veränderung als Einschränkung von Freiheiten ab. Wieder andere wünschen sich Veränderung in gegensätzlicher Richtung.

Daraus lässt sich besonders für den Themenbereich Mobilität Handlungsbedarf ableiten. Zu berücksichtigen ist die enge Verflechtung des Themenfelds Mobilität mit der Veränderung des öffentlichen Raums und den Bedürfnissen nach Lebendigkeit, Aufenthaltsqualität, Sicherheit und Klimaanpassung. Oftmals findet sich diese Diskussion auch in anderen Themenbereichen, da Konflikte über Verkehrsflächen hier oft ebenfalls aufbrechen. Dies zeigt, wie stark das Thema Mobilität mit allen anderen Bereichen verwoben ist.

4. ZUSAMMENFASSUNG UND AUSBLICK

Zusammenfassung

Räumliche Verteilung

Es zeigt sich, dass die Einträge sich nicht auf das Projektgebiet beschränken, sondern stadtweit vorgenommen wurden. Der Schwerpunkt liegt jedoch in der Altstadt, insbesondere in und um die Fußgängerzone sowie an bestimmten Stellen des Altstadtrings.

Der Fokus der Beiträge in und um die Fußgängerzone liegt auf der Aufwertung des öffentlichen Raums durch Begrünung, kleinteilige Angebotsstruktur sowie der weiteren Reduktion des Autoverkehrs. Auch die Durchlässigkeit der Altstadt für Radfahrende ist ein Wunsch.

Entlang des Altstadtrings wird ebenfalls überwiegend die Reduktion des Autoverkehrs gefordert. An dieser Stelle meist zugunsten des Fuß- und Radverkehrs sowie der Begrünung.

Für die Theresienwiese wird eine Aufwertung als Freizeitort, insbesondere durch Spiel- und Sportangebote, gewünscht. An der Isar soll die Funktion als Freizeitort weiter gestärkt werden.

Detaillierungsgrad

Die Beiträge bewegen sich überwiegend auf der Ebene einzelner Maßnahmen, wohingegen in den Kommentaren auch grundsätzliche Ansichten diskutiert werden.

Inhaltliche Schwerpunkte

Die zahlreichen Beiträge der Onlinebeteiligung zur Fortschreibung des Handlungsraumkonzepts Innenstadt zeigen, dass zwei Drittel der Nennungen direkt oder indirekt mit dem Thema Mobilität und ein Drittel mit dem Thema öffentlicher Raum in Verbindung stehen. Dabei ist das Thema Mobilität mit großem Abstand das dringlichste, aber auch das kontroverseste Themenfeld und steht in enger Verflechtung mit dem Wunsch nach der Veränderung des öffentlichen Raums zu einem lebendigen Ort.

Ein großes Anliegen ist die Begrünung des öffentlichen Raums, der Ausbau von grüner und blauer Infrastruktur und die Anpassung an die Klimawandelfolgen. Kritisiert wird die bestehende Kfz-Dominanz. Eine Neuaufteilung des Straßenraums mit mehr Platz für Rad- und Fußverkehr, Sitzgelegenheiten und Grünflächen wird an unterschiedlichen Orten der Innenstadt gefordert.

Der Interessenskonflikt der Aufwertung des Öffentlichen Raums und der Verfügbarkeit von Stellplätzen ist hauptsächlich ein Thema der Anwohner*innen. Der Wegfall von Stellplätzen wird von einem Teil der Beitragenden sehr kritisch gesehen. Die Bedürfnisse von Bewohnenden der Innenstadt wie beispielsweise nach Anwohnenden-Stellplätzen werden in zahlreichen Beiträgen kommuniziert und kontrovers kommentiert. Auch kommt der Wunsch nach einer autofreien Innenstadt in mehreren Beiträgen auf, die kontroverse Diskurse und Konflikte um die Verteilung der knappen Flächen der Innenstadt auslösen.

Aber auch andere Themen liegen im Interesse der Beteiligten. So wurde die Verbesserung der Angebotsvielfalt (konsumfreie Angebote, Angebote für Kinder und Jugendliche, Kunst- und Kulturangebot) und der Aufenthaltsqualität als Bedürfnis formuliert.

Auch die Qualität des Wohnens und Verweilens spiegelt sich im Wunsch nach besseren Versorgungsstrukturen sowie im Wunsch nach einer sicheren und sauberen Stadt wider. Darüber hinaus wird moderne Architektur kontrovers gesehen und qualitätvolle Architektur gefordert. Die Themen Einkaufen sowie Lernen und Arbeiten spielen eine auffallend geringe Rolle in den DIPAS-Beiträgen.

Am meisten diskutierte Themen (Diskursanalyse)

Auch die Diskursanalyse bestätigt, dass Mobilität ein sehr emotionales Thema ist. Die am meisten kommentierten und kontrovers diskutierten Beiträge in der Online-Beteiligung beziehen sich auf die Verteilung des Straßenraums, die Gerechtigkeit unter den Verkehrsteilnehmer*innen sowie das Stellplatzangebot, während die Aufwertung des öffentlichen Raums, insbesondere von Parks und Plätzen homogen diskutiert werden. Die Herausforderungen der notwendigen Transformation des öffentlichen Raums werden offensichtlich. In den emotionalen Diskursen konnten zu den Konfliktthemen keine Kompromisslösungen gefunden werden.

Daraus lässt sich für die Themenbereiche Mobilität und öffentlicher Raum ein besonders dringlicher Handlungs- und Diskussionsbedarf ableiten. Um den Widersprüchen zu begegnen, sollten weitere Beteiligungsschritte hierauf ein besonderes Augenmerk legen.

Mehrwert der Beteiligung

Über den gesamten Beteiligungszeitraum hinweg blieb die Beteiligung auf der DIPAS Plattform konstant. Die kontinuierlich aktive Beteiligung durch konstruktive Beiträge stellte einen wertvollen Diskurs mit Mehrwert für das Projekt dar. Sie bereicherte mit vielen Anregungen und Bedenken den Planungsprozess und die Ergebnisse enorm. DIPAS konnte als wertvolle Plattform zur Bürger*innenbeteiligung erprobt werden.

Ausblick

Die aktive Beteiligung vieler interessierter Bürger*innen brachte umfangreiche inhaltliche Facetten ein und ist eine Bereicherung für den weiteren Prozess. Die Ergebnisse der DIPAS-Beteiligung finden, soweit bereits relevant, Eingang in die Vision. Die zahlreichen vorgeschlagenen Maßnahmen werden in der Projektphase der Maßnahmenarbeit erneut herangezogen.

Wir danken allen Teilnehmer*innen für ihre motivierten und konstruktiven Beiträge.

Dr. Sonja Rube

Dr.-Phil., Dipl. Ing. Stadtplanerin, Immobilienökonomin
Geschäftsführerin

Tim Schneider

Dipl. Ing. Raumplanung
Stadtplanung, Projektmanagement

Bärbel Hinterberger

M.Sc. Human Geography und Sustainability
Innovation und Transformation

USP Projekte GmbH

Büro München

Friedrichstraße 27

80801 München

Fon +49 (0)89 461 337 30

Fax +49 (0)89 461 337 33

info@usp-projekte.de

www.usp-projekte.de

5. ANHANG

Ergänzungen zur inhaltlichen Auswertung

Abbildung 14 zeigt die abgeleitete Kategorie „Mobilität“ mit den dazugehörigen Themen und Unterthemen sowie der Feingliederung im Bereich der Beiträge, die eine Reduktion des Autoverkehrs fordern.

Mobilität											
Verkehrsproblem	Lieferverkehr	Sharing	ÖPNV	E-Scooter	E-Autos / Ladeinfrastruktur	Fuß	Rad		Autoverkehr		
		mehr Sharingangebote	pro ÖPNV allgemein	contra E-Scooter	mehr E-Autos / Ladeinfrastruktur	pro Fuß	pro Rad	contra Rad	Anwohnerdenparken	Contra Autoverkehr	pro Autoverkehr
Legende Kategorie Thema Unterthema Feingliederung			pro Bus							Gesamtreduktion	
			pro Tram							Gesamteinschränkung	
			pro U-Bahn							großräumige Sperrung	
			pro S-Bahn							örtliche Reduktion	
										örtliche Einschränkung	
										örtliche Sperrung	
										temporäre Sperrung	

Abb. 15: Mobilität (USP Projekte GmbH 2023)

Öffentlicher Raum			
Aufenthaltsqualität	Grundversorgung	Grün und Wasser	Aktivitätsangebot
bereits gute Aufenthaltsqualität	mehr Trinkbrunnen	mehr Grün	mehr Sportangebot
mehr Aufenthaltsqualität	mehr öffentliche Toiletten	mehr Wasser in der Stadt	mehr Angebot für Kinder
mehr / schöneres Stadtmobiliar		bereits guter Grünraum	mehr Jugendangebot
mehr konsumfreie Räume			
mehr Kunst im öffentlichen Raum			

Abb. 16: Öffentlicher Raum (USP Projekte GmbH 2023)

Klima, Ökologie und Nachhaltigkeit					
Grün	Wasser	Klima	mehr erneuerbare Energien	mehr Nachhaltigkeit	Ökologie
bereits guter Grünraum	mehr Wasser in der Stadt	mehr Klimaschutz	mehr Solarenergie	mehr Recycling	mehr Ökologie
mehr Grün		mehr Klimaanpassung	mehr Biogas	weniger Lärm-/Lichtverschmutzung	

Abb. 17: Klima, Ökologie und Nachhaltigkeit (USP Projekte GmbH 2023)

Legende

Kategorie
Thema
Unterthema

Wohnen, Leben und Soziales				
Wohnen und Mieten	Soziales	Diversität	Nutzungs- vielfalt	Versorgung und Angebot
mehr und bezahlbares Wohnen	mehr Sauberkeit in der Stadt	Unterstützung LGBTQI+	mehr Nutzungsvielfalt/Mischnutzung	15-Minuten-Stadt / Dezentralisierung
Mietangebot für Soziales / Gewerbe	mehr Sicherheit			längere Öffnungszeiten
Schutz vor Lärm durch Nachtleben	Umgang mit Obdachlosigkeit / Bettelbanden			sonstiges Angebot (Kreislaufschränk, Würstelstände, Schließfächer, Altglascontainer, Grillstationen...)
	soziales Angebot (Essens- / Kleiderspenden)			

Abb. 18: Wohnen, Leben und Soziales (USP Projekte GmbH 2023)

Kunst und Kultur	
Kunst	Kultur
mehr Kunst im öffentlichen Raum	mehr Kulturangebot
mehr Kunstangebot	mehr Nachtkultur
	Einschränkung Nachtkultur

Abb. 19: Kunst und Kultur, Architektur und Stadtgestalt, Politik und Verwaltung (USP Projekte GmbH 2023)

Architektur und Stadtgestalt		
historische Architektur	moderne Architektur	Fassadenbegrünung
Wiederherstellung	pro moderne Architektur	pro Fassadenbegrünung
	Kritik an moderner Architektur	

Politik und Verwaltung	
schnellere Planung und Umsetzung	Partizipation
pro schnellere Planung und Umsetzung	pro Partizipation

Legende

Kategorie
Thema
Unterthema