



Landeshauptstadt München, Mobilitätsreferat
80313 München

Georg Dunkel
Berufsmäßiger Stadtrat

An die
Stadtratsfraktion
CSU mit FREIE WÄHLER
Rathaus Marienplatz 8
80331 München

Datum 16. Okt. 2023

Gibt es eine städtische „Superblockstrategie“, die zum Verkehrskollaps und zu einer Turbogentrifizierung führt?

Schriftliche Anfrage gemäß § 68 GeschO

**Anfrage Nr. 20-26 / F 00683 von Herrn StR Prof. Dr. Hans Theiss
vom 24.03.2023, eingegangen am 24.03.2023**

Az. D-HA II/V1 1402-2-0096

Sehr geehrter Herr Prof. Dr. Theiss,

zunächst möchten wir um Entschuldigung bitten, dass Sie bisher noch keine Rückmeldung von uns erhalten haben.

In Ihrer Anfrage legen Sie folgenden Sachverhalt zu Grunde:

Den Umgang der Landeshauptstadt München mit dem Themenkomplex ‚Superblocks‘.

Ich bedanke mich für Ihre Fragen und kann diese wie folgt beantworten. Der besseren Lesbarkeit halber beantworte ich Ihnen die Fragen gesammelt unter Frage 1:

1. Gibt es einen städtischen Masterplan für die Schaffung von Superblocks in München? Wenn ja, was hat dieser zum Inhalt?

Anlässlich der von Ihnen angeführten Stadtrats- und Bezirksausschussanträge sowie des ebenfalls von Ihnen angeführten Stadtratsbeschlusses zur Sitzungsvorlage 20-26 / V 07724 hat das Mobilitätsreferat begonnen, sich mit der Übertragbarkeit des zunächst in Barcelona umgesetzten Superblock-Ansatzes zur Verkehrsberuhigung von Quartieren auf München auseinanderzusetzen.

Mit Stadtratsbeschluss zur Sitzungsvorlage 20-26 / V 07724 sind jährliche Aufwendungen in Höhe von 20.000 Euro und 0,5 Personalstellen (VZÄ) zur Befassung mit dem Themenkomplex vorgesehen.

Beim Vergleich zwischen Barcelona und München werden insbesondere Unterschiede hinsichtlich der Hierarchisierung des Straßennetzes, den Quartiersstrukturen und der Bebauungsdichte deutlich. Der spanische Superblock-Ansatz wird daher voraussichtlich an die Rahmenbedingungen Münchens anzupassen sein.

Wesentliche Elemente des Ansatzes wie

- die Verhinderung von Durchgangsverkehr in Quartieren,
- die Verkehrsberuhigung durch die Reduzierung von Kfz-Mengen und -Geschwindigkeiten,
- die Aufwertung des öffentlichen Raums und
- die klimatische Aufwertung durch Entsiegelung und Begrünung

sowie wesentliche Ziele des Ansatzes wie

- die Reduzierung von Lärm, Luftschadstoffen und Erhitzung in den Quartieren,
- eine erhöhte Aufenthaltsqualität sowie
- mehr Sicherheit und Komfort für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen

fügen sich in die Leitbilder der Mobilitätsstrategie 2035 für München (siehe Vorgang zu StR-Vorlage 20-26 / V 03507) sowie der Strategie für ein Klimaneutrales München (siehe Vorgang zu StR-Vorlage 20-26 / V 03873 und Vorgang zu StR-Vorlage 20-26 / V 05040) ein.

Daher bereitet das Mobilitätsreferat einen ersten Grundsatzbeschluss zum Thema Superblocks vor, der voraussichtlich im nächsten halben Jahr in den Stadtrat eingebracht wird. Der Grundsatzbeschluss soll insbesondere einen für München geeigneten Weg zur Umsetzung quartiersbezogener Verkehrsberuhigungskonzepte, die auf dem spanischen Superblock-Ansatz basieren, aufzeigen.

Wir bitten um Verständnis, dass wir im Vorgriff auf den geplanten Beschluss derzeit noch keine Fragen zum genauen Konzept des Münchner Superblock-Ansatzes beantworten können.

2. In wie vielen Stadtvierteln und wo sollen Superblocks geschaffen werden? Wie viele insgesamt?

siehe Antwort zu 1.

3. Sollen die Superblocks zeitgleich geschaffen werden oder gestaffelt (in welcher Reihenfolge)? Wann kommt der erste Superblock?

siehe Antwort zu 1.

4. Welche Auswirkungen haben die verschiedenen Superblocks im Einzelnen bzw. zusammen auf die Verkehrsströme des motorisierten Individualverkehrs und der Buslinien in der Stadt?

siehe Antwort zu 1.

5. Wie viele oberirdische Parkplätze werden in toto wegfallen? Wird dieser Wegfall z.B. durch unterirdischen Anwohnergaragen kompensiert?

siehe Antwort zu 1.

6. Welche Auswirkung auf die Immobilienpreise wird erwartet? Ist durch die Schaffung von Superblocks mit einer Verdrängung der ansässigen Bevölkerung wegen einer rapiden Gentrifizierung zu rechnen? Sind Auswirkungen auf Erhaltungssatzungen zu befürchten?

siehe Antwort zu 1.

7. Wie wird die Bürgerbeteiligung gestaltet? Wird es eine unabhängige und repräsentative Befragung der Anwohner und der Geschäftstreibenden geben?

siehe Antwort zu 1.

8. Ist München angesichts der oben genannten strukturellen Unterschiede aus Sicht der Stadtverwaltung vergleichbar mit Barcelona hinsichtlich der Sinnhaftigkeit und Funktionalität von Superblocks?

siehe Antwort zu 1.

Um Kenntnisnahme von den vorstehenden Ausführungen wird gebeten. Wir gehen davon aus, dass die Angelegenheit damit abgeschlossen ist.

Mit freundlichen Grüßen



Georg Dunkel
Berufsmäßiger Stadtrat
Mobilitätsreferent

