

Telefon: 233 - 24751
Telefax: 233 – 21797

Referat für Stadtplanung und Bauordnung

Stadtentwicklungsplanung
Abteilung Verkehrsplanung
HA I/31

Telefon: 233 - 24562
Telefax: 233 – 24219

Stadtplanung
Abteilung Grünplanung
HA II/50

Telefon: 233 - 39966
Telefax: 233 - 98 93 99 66

Kreisverwaltungsreferat
Hauptabteilung I Sicherheit und
Ordnung
Verkehrssicherheit und Mobilität
Grundsatzangelegenheiten
KVR-I/311

Telefon: 233 - 60300
Telefax: 233 - 60305

Baureferat
Gartenbau

Saisonale Stadträume

1. Anlass

2. Saisonale Umnutzung von Stadträumen in der städtischen Gesamtkonzeption

3. Saisonale Umnutzung - Beispiele aus anderen Städten

4. Sommerstraßen

5. Parklets

6. Personal- und Sachmittel

7. Behandlung der Anträge

- a) Autofreie Tage – welche Beispiele sind in München umsetzbar?
Antrag Nr. 14-20 / A 04106 der Ausschussgemeinschaft ÖDP und DIE LINKE vom 17.05.2018
- b) Summer Streets – Neue Standorte prüfen
Antrag Nr. 14-20 / A 05505 von Herrn BM Manuel Pretzl, Frau StRin Dr. Evelyne Menges, Frau StRin Dorothea Wiepcke und Herrn StR Richard Quaas vom 14.06.2019
- c) Summer Streets – Gastronomie prüfen
Antrag Nr. 14-20 / A 05506 von Herrn BM Manuel Pretzl, Frau StRin Dr. Evelyne Menges, Frau StRin Dorothea Wiepcke, Herrn StR Richard Quaas vom 14.06.2019
- d) Nördliche Auffahrtsallee zweimal im Jahr für Fußgänger*innen nutzbar machen
Antrag Nr. 14-20 / A 06410 der SPD-Fraktion vom 12.12.2019
- e) Temporäre Sperrung der Südlichen Auffahrtsallee im Bereich des Grünwaldparks während der Sommerferien als Sommerstraße (Sport-, Spiel- und Kulturstraße)
BA-Antrags Nr. 14-20 / B 06124 des Bezirksausschusses des 9. Stadtbezirks Neuhausen-Nymphenburg vom 24.04.2019
- f) Sommerstraßen in der Maxvorstadt verwirklichen
BA-Antrags Nr. 14-20 / B 06451 des Bezirksausschusses des 3. Stadtbezirks Maxvorstadt vom 04.07.2019
- g) Coole Straßen – München atmet auf
Antrag Nr. 20-26 / A 00124 der Fraktion ÖDP / FW vom 12.06.2020
- h) Coole Straße Plus – Wedekindplatz wird Fußgängerzone
Antrag Nr. 20-26 / A 00126 der Fraktion ÖDP / FW vom 12.06.2020
- i) Einen kühlen Kopf bewahren – Für Mensch und Umwelt
Antrag Nr. 20-26 / A 00217 von Herrn StR Manuel Pretzl, Herrn StR Thomas Schmid, Frau StRin Ulrike Grimm, Herrn StR Sebastian Schall, Herrn StR Alexander Reissl eingegangen am 08.07.2020

- j) Aus Erfahrung lernen – stadtweite Evaluation von Sommerstraßen / temporären Umnutzungen von Straßen
BA- Antrags Nr. 20-26 / B 00901 des Bezirksausschusses 08 - Schwanthalerhöhe vom 15.10.2020

Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 00438

Anlagen:

1. Antrag Nr. 14-20 / A 04106 vom 17.05.2018
2. Antrag Nr. 14-20 / A 05505 vom 14.06.2019
3. Antrag Nr. 14-20 / A 05506 vom 14.06.2019
4. Antrag Nr. 14-20 / A 06410 vom 12.12.2019
5. BA-Antrags Nr. 14-20 / B 06124 vom 24.04.2019
6. BA-Antrags Nr. 14-20 / B 06451 vom 04.07.2019
7. Antrag Nr. 20-26 / A 00124 vom 12.06.2020
8. Antrag Nr. 20-26 / A 00126 vom 12.06.2020
9. Antrag Nr. 20-26 / A 00217 vom 08.07.2020
10. BA-Antrags Nr. 20-26 / B 00901 vom 15.10.2020
11. Infoblatt mit den verkehrlichen Kriterien für Sommerstraßen

Beschluss des Mobilitätsausschusses gemeinsam mit dem Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung, dem Kreisverwaltungsausschuss und Bauausschuss vom 09.12.2020 (SB)

Öffentliche Sitzung

I. Vortrag der Referentinnen und des Referenten

Zuständig für die Entscheidung ist gemäß § 7 Abs. 1 Nrn. 1, 6, 11 und 16 der Geschäftsordnung des Stadtrates der Landeshauptstadt München der Mobilitätsausschuss, Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung, Kreisverwaltungsausschuss und Bauausschuss nach gemeinsamer Beratung.

1. Anlass und Hintergrund

Mit Beschluss der Vollversammlung vom 26.06.2019 „Saisonale Umnutzungen von Straßenräumen“ (Sitzungsvorlagen-Nr. 14-20 / V 13626) wurde die Stadtverwaltung aufgefordert, zwei Pilotprojekte für eine saisonale Umnutzung von Straßenräumen im Umfeld der Schwanthalerstraße und am Alpenplatz durchzuführen, die Projekte zu evaluieren und dem Stadtrat die Ergebnisse vorzulegen.

Dieser Auftrag wurde mit Beschluss der Vollversammlung „Kurzfristige Maßnahmen für Fußgänger*innen in Zeiten von Corona“ (Sitzungsvorlagen-Nr. 20-26 / V 00606) am 17.06.2020 durch den neu gewählten Stadtrat nochmals bestätigt.

Wie in den o.g. Beschlussvorlagen ausgeführt, ist das Ziel saisonaler Umnutzungen des Straßenraums, die Flächenressource Verkehrsraum im Rahmen temporärer Planungsan-

sätze neu in den Blick zu nehmen, um zum Einen die unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnisse bei der Flächenverteilung zeitgemäß zu gewichten und zum Anderen die Stadt für die Herausforderungen des Klimawandels zu wappnen sowie die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum zu verbessern. Eine zeitgemäße Aufteilung des Straßenraums dosiert den Kfz-Verkehr und macht aus den Straßen zukunftsfähige Lebensräume. Gleichzeitig können Begrünungen und Gestaltungsmaßnahmen einen wertvollen Beitrag für die klimaangepasste Stadt leisten und durch Verdunstungskühlung und Schatten einen angemessenen thermischen Komfort gerade an Hitzetagen bieten.

Der Wachstumsdruck in München wird auch in den nächsten Jahren nicht nachlassen. Die bauliche Verdichtung der Stadt bedingt einen zunehmenden Nutzungsdruck auf die verbleibenden Freiflächen. Der öffentliche Raum im Stadtgebiet wird daher künftig noch intensiver genutzt werden. Deswegen müssen die bestehenden Freiräume gezielt aufgewertet und die bislang noch nicht ausgeschöpften Potenziale im öffentlichen Raum durch neue Strategien der Zwischen- und Mehrfachnutzung gehoben werden. Primär sollen dabei zusätzliche wohnungsnah und kommerzfreie Angebote für die lokale Bevölkerung umgesetzt werden.

Bei der hohen baulichen Dichte, gepaart mit einem enormen Parkdruck im Innenstadtbereich sowie wachsender Sensibilität gegenüber Lärm, sind Zielkonflikte vorprogrammiert. Diese müssen durch sorgsame Abwägung und in enger Abstimmung mit den Bezirksausschüssen sowie geeignete Maßnahmen zur Bürgerbeteiligung bearbeitet werden.

Im Sommer 2019 wurden einerseits für die Sommerstraßen und andererseits für die Parklets bereits zwei Pilotvorhaben einer saisonalen Umnutzung realisiert. Die Stadtverwaltung konnte auf diese Weise wertvolle Erfahrungen sammeln und wichtige Erkenntnisse gewinnen. Gemäß Stadtratsauftrag aus dem Beschluss vom 26.6.2019 (Sitzungsvorlagen-Nr. 14-20 / V 13626), war vorgesehen, im Sommer 2020 weitere Straßenräume hinsichtlich einer möglichen saisonalen Umnutzung in Form von Sommerstraßen oder Parklets zu testen. Überdies sollte geprüft werden, ob in begrenztem Umfang auch Freischankflächen realisierbar sind. Im Vordergrund sollten jedoch weiterhin Bewegungs- und Aufenthaltsräume für Bürger*innen ohne „Eventisierung“ und Kommerzialisierung stehen.

Für das Jahr 2020 erschienen vor dem Hintergrund der Ausnahmesituation durch die Corona-Pandemie derartige Projekte, die zum Treffen und Sich-Begegnen einladen, kaum vermittelt- und vertretbar. Eine Prüfung der vorgesehenen Projekte für Sommerstraßen ergab, dass die Westenriederstraße auch unter den geänderten Rahmenbedingungen sinnvoll umgesetzt werden konnte. Die anderen Projekte wurden zunächst zurückgestellt. Parklets konnten wegen des Distanzgebots generell nicht eingerichtet werden.

Mit Stadtratsbeschluss „vom 17.6.2020 „Kurzfristige Maßnahmen für Fußgänger*innen in Zeiten von Corona“ (Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 00606) wurde die Verwaltung beauftragt, kurzfristig im Sommer 2020 weitere Orte im gesamten Stadtgebiet auf ihre Eignung als Sommerstraße in Form von temporären verkehrsberuhigten Bereichen oder Spielstraßen zu prüfen und gegebenenfalls umzusetzen. Die Standorte wurden durch die jeweiligen Bezirksausschüsse vorgeschlagen.

Auf Basis der Erfahrungen und Erkenntnisse aus den Projekten der Jahre 2019 und 2020 wurden erste Kriterien für die Auswahl und Priorisierung geeigneter Standorte im gesamten Stadtgebiet für saisonale Umnutzungen sowie Maßnahmen zur Beteiligung von Bürgerschaft, Gewerbetreibenden und Gastronomie abgeleitet, die nun erprobt und im Rah-

men der Umsetzung weiterer Projekte im gesamten Stadtgebiet weiter entwickelt werden können.

2. Die Bedeutung saisonaler Umnutzungen von Straßen- und Stadträumen in der städtischen Gesamtkonzeption

Gerade angesichts des demographischen Wandels ist der Straßenraum in München auch wohnungsnaher Freiraum für eine immer mehr diversifizierte Stadtgesellschaft, die in hohem Maße auf attraktive Orte für Erholung, Spiel und Aufenthalt im Freien in guter Erreichbarkeit angewiesen ist. Gleichzeitig nehmen unterschiedliche Gruppen diese öffentlichen Räume zu unterschiedlichen Zeiten und Zwecken in Anspruch. Die Freiräume werden dabei auch zu wichtigen Begegnungsräumen.

Im Februar 2019 hat sich der Münchner Stadtrat zur Umsetzung der Verkehrswende bekannt. Die Stadtverwaltung erhielt hierbei auch den Auftrag, über die Neuaufteilung des städtischen Straßenraums und seine Funktionen nachzudenken und neue Potenziale hinsichtlich einer erhöhten Aufenthaltsqualität für Fußgänger*innen auszuloten.

Temporäre Planungsansätze spielen bei jener Rückgewinnung von Straßenräumen als Aufenthaltsbereiche eine wichtige Rolle. Die Stadtverwaltung verfolgt dabei zwei unterschiedliche strategische Ansätze: Zum Einen sollen saisonale bzw. regelmäßig wiederkehrende Maßnahmen zur punktuellen Nutzungsveränderung in der Bevölkerung einen Prozess der Veränderung der Wahrnehmung öffentlicher Räume anstoßen. Dies ist eine notwendige Voraussetzung, um die bestehenden unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnisse im Stadtraum zu verschiedenen Zeiten anders zu gewichten. So kann der öffentliche Raum im hochverdichteten Stadtraum künftig unterschiedliche Funktionen wahrnehmen, die über eine reine Nutzung als Verkehrs- oder Parkraum hinausgehen. Zum Anderen dienen saisonale Ansätze als Vehikel einer dauerhaften Umgestaltung. Sie ermöglichen ein Ausloten der für den jeweiligen Raum geeigneten Gestaltungs- und Nutzungsformen. Da diese Art von Umnutzung von der Bevölkerung des jeweiligen Stadtteils mitgetragen werden soll, ist die frühzeitige Beteiligung der Menschen im Quartier bei einer solchen Umgestaltung eine entscheidende Voraussetzung für die erfolgreiche Umsetzung.

Inhaltlich knüpft die Vorlage an die nachfolgend skizzierten übergeordneten Stadt- und Freiraumentwicklungskonzepte an, die teils noch in der Entwicklung sind, teils bereits vorliegen und die bestehenden politischen Vorgaben weiter konkretisieren:

Mobilitätsplan für München

Die strategischen verkehrlichen Ziele der Landeshauptstadt München sind im Verkehrsentwicklungs- und Nahverkehrsplan festgehalten. Der Nahverkehrsplan (Beschluss der Vollversammlung vom 19.02.2020, Sitzungsvorlagen-Nr. 14-20 / V 15439) wird derzeit aktualisiert, der aktuell geltende Verkehrsentwicklungsplan wird zu einem Mobilitätsplan für München weiterentwickelt (Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 12.02.2020, „Mobilitätsplan für München – Modellstadt München 2030“, Sitzungsvorlagen-Nr. 14-20 / V 13893). Dabei spielt die Multimodalität, also die Nutzung

verschiedener Verkehrsmittel für die Wege der Bevölkerung, eine große Rolle. Grundsätzlich zielt die Verkehrsplanung schon heute auf die Förderung des Umweltverbundes und die Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs ab.

Diese Schwerpunktsetzung wird auch durch das vom Stadtrat aufgegriffene Anliegen des Bürgerbegehrens „Saubere sog I“ (Beschluss der Vollversammlung vom 25.01.2017 „Luftreinhalteplan München – Entscheidungen Bayerisches Verwaltungsgericht München“; Sitzungsvorlagen-Nr. 14-20 / V 07383) bestärkt, welches aus Gründen der Luftreinhaltung einfordert, dass bis zum Jahr 2025 mindestens 80% aller Wege innerhalb des Münchner Stadtgebiets mittels abgasfreier Kraftfahrzeuge, ÖPNV sowie Fuß- und Radverkehr zurückgelegt werden sollen.

Modellstadt München 2030

Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr entstehen vor allem durch die entsprechende Infrastruktur. Die Flächeneffizienz dieser Verkehrsarten ermöglicht grundsätzlich eine stadtweite Realisierung der dafür notwendigen Infrastruktur, die angesichts der Vielzahl an Straßen jedoch nur in kleinteiliger und langfristiger Arbeit zu erreichen ist. Es erfordert ausdauernde Anstrengung, bis ein Umbau des öffentlichen Raums spürbar und erfahrbar wird. Es sind Grundsatzbeschlüsse und beschleunigte Verfahren erforderlich, so dass die Verbesserungen im Zuge des regulären Verwaltungshandelns konsequent und ohne lange, mehrstufige Entscheidungsverfahren herbeigeführt werden können. Dabei bleibt es aber essenziell, alle betroffenen Belange und Akteure eines erforderlichen Stadtumbaus zu berücksichtigen. In diesem Zusammenhang können saisonale Maßnahmen durch die Umnutzungen des vorhandenen Straßenraums auch ohne dauerhafte Umbauten sehr rasch zu Verbesserungen führen. Diese Projekte können kurzfristig den Mehrwert einer Aufwertung demonstrieren.

Autofreie Altstadt

Durch den Grundsatzbeschluss Autofreie Altstadt (Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 22.05.2019, Sitzungsvorlagen-Nr. 14-20 / V14478) hat sich die Stadt das Ziel gesetzt, den Charakter Münchens als europäische Stadt und die städtebaulichen Qualitäten des historischen Altstadtensembles wieder zu stärken. Attraktivität und Aufenthaltsfunktion der öffentlichen Räume sind hierbei zu fördern. Der Stadtkern soll als großräumiger Begegnungsort und Erlebnisraum wahrgenommen werden, in dem Fußgänger*innen das Straßenbild prägen, wie zuletzt z.B. in der Sendlinger Straße umgesetzt oder für das Tal vorgesehen.

Das Ziel für den Parkraum innerhalb der autofreien Altstadt ist die Ausdehnung von Aufenthaltsbereichen durch eine Reduktion von Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum. Die öffentlichen Parkflächen für den Kfz-Verkehr sollen in einem Zeitraum von bis zu fünf Jahren stufenweise reduziert werden (siehe Sitzungsvorlagen – Nr. 20-26 / V 01977 - Autofreie Altstadt – Parkraumkonzept Innenstadt). Die gewonnenen Flächen werden für die freiräumliche Aufwertung von Plätzen und Straßenzügen unterschiedlicher Nutzer*innen verwendet. Zudem müssen die Räume auch weitere Funktionen garantieren wie Lieferverkehr, Raum für Fahrräder, Taxen, Handwerkerverkehr, etc.

Grundsätzliche Herausforderung ist dabei die Einbindung verkehrsfunktionaler Rahmenbedingungen und Anforderungen in ein ausgewogenes freiraumgestalterisches Konzept.

Sommerstraßen sind im Rahmen der Autofreien Altstadt ein Baustein, die vorhandenen Flächen kurzfristig, kostengünstig und für begrenzte Zeit neu aufzuteilen. Daraus können wertvolle Erkenntnisse zur dauerhaften Umgestaltung gewonnen werden. Zugleich wird den Münchner*innen greifbar vor Augen geführt, welchen Gewinn an Aufenthaltsqualität die neuen Freiräume bedeuten können.

Freiraum M 2030

Vor dem Hintergrund des starken Stadtwachstums und der baulichen Nachverdichtung wurden in den letzten Jahren die Strategien für eine langfristige Freiraumentwicklung neu ausgerichtet und durch verschiedene Stadtratsbeschlüsse bekräftigt. Zentraler Baustein ist die Konzeption „Freiraum M 2030“ (Sitzungsvorlagen-Nr. 14-20 / V 04142), die dem Stadtrat am 16.12.2015 vorgelegt wurde. Um die Freiraumqualitäten in der sich verdichtenden Stadt zu stärken, wurde die Stadtverwaltung mit der Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 16341 vom 04.11.2019 beauftragt, ein Freiraumquartierskonzept für die Innenstadt zu erstellen. Dabei soll ein übergeordnetes, strategisches und strukturelles Konzept mit Zielen und Visionen für die Freiraumentwicklung erarbeitet werden. Kernthemen sind die Aktivierung von Freiraumpotentialen, die Qualifizierung der Ortsidentität, die Verbesserung der Aufenthaltsqualität, Klimaanpassung, die Freiraumvernetzung sowie der Umgang mit Konfliktthemen.

In Verbindung mit den Bestrebungen einer Autofreien Altstadt sollen für die Innenstadt wesentlichen Potentiale für den Freiraum herausgearbeitet und starke Freiraumvisionen als Unterstützung für die Umsetzung einer autofreien Innenstadt entwickelt werden.

3. Saisonale Umnutzung - Beispiele aus anderen Städten

Es gibt zahlreiche Beispiele aus anderen Städten, die eindrucksvoll zeigen, dass es im Rahmen saisonaler Ansätze gelingen kann, die Aufenthaltsqualität im Stadtgebiet zu erhöhen und das Leben punktuell zurück auf die Straße zu holen bzw. den Bürger*innen zusätzlichen Freiraum - zumindest temporär - zur Verfügung zu stellen. Gleichzeitig können so Anreize geschaffen werden, die eigene Mobilität phasenweise anders zu gestalten und die Aufenthaltsqualität bzw. Nutzbarkeit urbaner Räume zu entdecken.

Die Recherche ähnlich gelagerter Projekte aus anderen Städten zeigt folgendes Bild:

Stockholm

In der Stadt Stockholm, in der es seit 2015 Sommerstraßen gibt, gehen diese mit einem großzügigen Angebot an Cafés und Bars einher, die die Straßen beleben. Sie sind außerdem Teil einer konzeptionell hinterlegten Fußverkehrsstrategie. Positive Effekte stellen sich für den Fußverkehr allgemein und darüber hinaus für die Gastronomie, den Handel, Gewerbe und Tourismus ein. Hier sind die saisonalen Umnutzungen von Stadträumen also primär gastronomisch und touristisch geprägt und kennen mehrere Spielarten, z.B. in Form von mobilen Pop-Up-Parks, Sommerplätzen und Parklets.

San Francisco

Die ersten Parklets wurden Anfang der 2000er Jahre in San Francisco aufgestellt, damals noch als ungesetzliche Versuche, öffentlichen Raum zurückzuerobern. Mittlerweile wurde das Konzept in der Stadtplanung aufgegriffen sowie ein orientierender Gestaltungsleitfaden sowie ein geregeltes Genehmigungsverfahren entwickelt.

Wien

In Wien gibt es aktuell über 30 Parklets. Bereits seit einigen Jahren unterstützt die Stadt Wien, u.a. mit dem Förderprogramm „Grätzloase“, organisatorisch und finanziell die Umwandlung von Kfz-Parkflächen in Aufenthaltsbereiche. Auch dort wurden Genehmigungsprozesse und Ansprechpartner definiert. Zudem vergibt die Stadt Wien Fördergelder für die Errichtung der Parklets.

Darüber hinaus erprobte Wien im Sommer 2020 Coole Straßen. In 18 Bezirken schafften temporäre Sprühnebel-Stelen, Pflanzen und Sitzmöbel im Schatten neuen Freiraum, luden zum Verweilen ein und verschafften Abkühlung. Vier Straßen wurden mit Baumpflanzungen, hellerem Asphalt und Schatten- oder Wasserelementen dauerhaft zu "Coolen Straßen Plus" umgestaltet.

In den Coolen Straßen galt ein Fahr-, Halte- und Parkverbot für Autos. Pro Straße standen zwei Betreuer*innen für Fragen und Anregungen zur Verfügung, so dass für die Umsetzung dieser Idee temporär über 40 Arbeitsplätze geschaffen wurden.

Die Standorte der Coolen Straßen wurden auf Basis der Wiener Hitzekarte in Abstimmung mit den Bezirken ausgewählt. Die Wiener Hitzekarte zeigt, an welchen Orten in Wien Abkühlung am dringendsten nötig ist.

Stuttgart

Die Stadt Stuttgart führt derzeit ein Pilotprojekt für Parklets durch, bei dem Vereine und Gruppen auf Antrag eigenverantwortlich Parklets errichten und betreuen können. Dazu wurde ein Genehmigungsverfahren für Parklets formalisiert. Zulässig sind neue Aufenthaltsbereiche auf öffentlichen Verkehrsflächen in den Stadtbezirken der Innenstadt sowie Stuttgart West, Süd, Ost, Nord und Mitte. Voraussetzung ist, dass sie in Straßen mit niedrigen Geschwindigkeiten (Tempo 30 oder weniger) liegen und einen Mehrwert für das Stadtquartier erzeugen. Den Antrag auf die Überlassung öffentlicher Verkehrsflächen können Vereine oder Gruppen aus dem Stadtbezirk bei der Straßenverkehrsbehörde stellen. Gegenüber der Verwaltung muss hierbei eine Ansprechperson benannt werden. Straßenrechtlich wird die Errichtung eines Parklets von der Stadt Stuttgart durch Ausnahmegenehmigung gemäß § 46 StVO behandelt, eine entsprechende Haftpflichtversicherung ist abzuschließen.

Paris

In Paris wurden in verschiedenen Stadtvierteln unter dem Motto „Paris atmet“ verkehrsfreie Tage geschaffen, indem tageweise ganze Straßenzüge für den Verkehr gesperrt werden. Dabei gibt es verschiedene Ansätze, die Straßen nur im Sommer, das ganze Jahr über jeweils an Sonn- und Feiertagen, nur an bestimmten Tagen des Monats oder auch nur für wenige Tage im Jahr zu sperren. Als bekanntestes Beispiel wird die gesamte Champs Élysées an jedem ersten Sonntag im Monat gesperrt und für den Fuß- und

Radverkehr geöffnet. Schließlich nimmt Paris auch am weltweit einmal jährlich stattfindenden autofreien Tag teil, indem im gesamten Stadtgebiet der motorisierte Verkehr ausgeschlossen wird.

4. Sommerstraßen

4.1. Konzeptionelle Überlegungen und rechtliche Rahmenbedingungen

Straßenräume werden je nach Jahreszeit unterschiedlich intensiv genutzt. Insbesondere ist der Wunsch der Menschen, im Sommer draußen im Freien zu verweilen, größer als in der kalten Jahreszeit. Durch die Einrichtung von Sommerstraßen soll eine sommerliche, andersartige Nutzung von öffentlichen Verkehrsflächen mit zusätzlichen Aufenthalts- und Aneignungsmöglichkeiten durch die Bürgerschaft angeboten werden. Bei einer temporären Umnutzung des Straßenraums sind Zufahrten mit dem Kfz zum Teil nicht mehr gestattet, auch die Kfz-Parkplätze entfallen in diesem Bereich ganz oder teilweise. Stattdessen nehmen die betrachteten Räume vorübergehend den Charakter einer Fußgängerzone, einer Spielstraße oder eines verkehrsberuhigten Bereichs an.

4.1.1 Rechtliche Würdigung und verkehrliche Anordnung

Die verkehrliche Anordnung der Sommerstraße erfolgt auf Grundlage des § 45 Abs. 1b Nr. 5 Alt. 2 StVO. Danach können die Straßenverkehrsbehörden verkehrliche Anordnungen „zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung“ treffen. Diese Vorschrift soll den Gemeinden einen entsprechenden Gestaltungsspielraum für Entscheidungen geben. In der Gesetzesbegründung zu dieser Anordnungsgrundlage wird explizit angeführt, dass auch die Wohnumfeldverbesserung durch Verkehrsberuhigung zu den gemeindlichen Selbstverwaltungsangelegenheiten im Rahmen des Planungsrechts gehört. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts bedarf es für die auf dieser Grundlage getroffenen Anordnungen eines städtebaulichen Konzepts, das definierte Anforderungen erfüllen muss und im Rahmen der Willensbildung durch ein Organ der Gemeinde beschlossen wird.

Dies ist mit dem vorliegenden Grundsatzbeschluss erfüllt, vor dem Hintergrund, dass Voraussetzungen und Ziele von saisonalen Umnutzungen dargelegt und das weitere Vorgehen zur Auswahl von Standorten und der Art der Umgestaltung konkretisiert werden. Durch das vorgesehene Genehmigungsverfahren wird außerdem für den konkreten Umsetzungsfall der jeweiligen Sommerstraße sichergestellt, dass die erforderliche planerische Einzelfallabwägung erfolgt und der Bezirksausschuss als konkret örtliches Willensbildungsorgan der Stadt München über die Umsetzung entscheidet.

Die Sommerstraße wird je nach örtlicher Lage als verkehrsberuhigter Bereich (Zeichen 325 StVO), als Spielstraße (Zeichen 250 mit Zusatzzeichen 1010-10 StVO) oder als Fußgängerbereich (Zeichen 242 StVO) beschildert. Abhängig von den konkreten örtlichen Gegebenheiten ist eine unterschiedliche Gestaltung möglich bzw. notwendig, um eine Verkehrsberuhigung zu erreichen. Auch die weitere Abwicklung von Rad- und Kfz-Verkehr, die Erreichbarkeit der Grundstücke, Gestaltung oder Anpassung bestehender

Anordnungen wird bei jeder Sommerstraße individuell betrachtet und festgelegt (siehe Anlage 11).

Zudem ist eine gut erkennbare Gestaltung der Sommerstraßen maßgeblich für den Erfolg. So kann allein durch eine Beschilderung keine Kenntlichmachung des Zufahrtsverbots für Kfz oder des verkehrsberuhigten Bereichs erreicht werden. Für die weiterhin berechtigt einfahrenden Verkehrsteilnehmer*innen ist anders als bei dauerhaft umgestalteten Verkehrsräumen nicht auf den ersten Blick erkennbar, dass sie insbesondere Fußgänger*innen Vorrang gewähren oder Schrittgeschwindigkeit fahren müssen, da der Straßenraum konventionell als Fahrbahn und Gehweg gestaltet bleibt. Erst durch zusätzliche Möblierungselemente, wie beispielsweise Pflanzgefäße, kann beispielsweise eine Verschränkung der Fahrbahn zur ausreichenden Geschwindigkeitsreduzierung und durch Sitzgelegenheiten und Begrünung die Betonung der Aufenthaltsfunktion deutlich gemacht werden.

Die Projekte des Jahres 2020 haben ergeben, dass eine Anordnung eines temporären verkehrsberuhigten Bereichs durchaus möglich ist, allerdings muss hier besonders sorgfältig gearbeitet werden, damit die Begreifbarkeit des Raumes für Verkehrsteilnehmer*innen gewährleistet ist. So ist im Grundsatz der niveaugleiche Ausbau der Mischverkehrsfläche weiterhin entscheidendes Erkennungs- und Gestaltungsmerkmal eines verkehrsberuhigten Bereichs. Im Rahmen einer temporären Umgestaltung hiervon abzuweichen, kann daher nur in besonderen Einzelfällen geschehen. So haben die Projekte im Jahr 2020 gezeigt, dass ein zu hoher Durchgangs-Kfz-Verkehr bei gleichzeitig eher geringem Fußverkehrsaufkommen und einer hohen baulichen Separation des Straßenraums (etwa: Gehweg - Baumreihe - Parkbucht - Fahrbahn) dazu führt, dass die Schrittgeschwindigkeit nicht immer eingehalten wird. Am Beispiel „Westenriederstraße“ konnte die Separation Gehweg - Fahrbahn durch die Pflanzgefäße teilweise aufgehoben werden und der hohe Fußverkehrsanteil führte dazu, dass die Verkehrsteilnehmer*innen die Verkehrsregelung einhielten.

Es gilt bei der Auswahl von Sommerstraßen daher immer die konkrete örtliche Gegebenheit der Straßen zu betrachten, da sonst – insbesondere bei immer noch statt findenden Kfz-Verkehr – die Verkehrsteilnehmer*innen die Situation sonst ggf. nicht richtig erfassen können. Die Entscheidung über eine Anordnung verbleibt dabei stets in bei der Straßenverkehrsbehörde.

4.1.2 Integration von Sondernutzungen und Abgrenzung gegenüber Veranstaltungen

Im Grundsatz sind Zwischennutzungen, die dem Erholungsangebot der Bürger*innen zugutekommen, zu begrüßen. Ein entsprechender Bedarf und eine hohe Akzeptanz bei der ansässigen Bevölkerung ist jedoch entscheidend, um derartige Projekte erfolgreich umsetzen zu können. Touristische und gastronomische Belange dürfen nach Einschätzung des Referats für Stadtplanung und Bauordnung nur eine sehr untergeordnete Rolle spielen. Die Freiraumnutzung für alle ohne Konsumzwang sollte bei der Umsetzung von Sommerstraßen im Vordergrund stehen, kleinere Anreize zur Aktivierung des Raums werden jedoch positiv gesehen.

Beim Betrieb von Freischankflächen steht hingegen die Gewinnerzielungsabsicht der Ge-

werbebetriebe im Vordergrund, was zwar zu einer Belebung der Orte führt. Dennoch ist der Betrieb von Freischankflächen regelmäßig insbesondere mit Lärmemissionen verbunden, was sich negativ auf die Akzeptanz der Sommerstraßen durch die ansässige Bevölkerung auswirken kann. Der Ansatz der Saisonalen Stadträume ist hingegen, Raum für alle Menschen zu schaffen. Auch soll die Sommerstraße nicht durch eine Eventisierung zusätzlich belebt werden, sondern in erster Linie den direkten Anwohner*innen für alltägliche Nutzungen zugute kommen.

Eine Ausweitung bereits bestehender Freischankflächen für die Dauer der Sommerstraßen wird daher nicht für sinnvoll erachtet. Auch sollen grundsätzlich keine zusätzlichen gaststättenrechtlichen Erlaubnisse erteilt werden. Aufgrund des Grundsatzes der Gleichbehandlung würde eine solche Regelung voraussichtlich dazu führen, dass der Schwerpunkt bald nicht mehr auf kommerzfreier Freiraumnutzung, sondern auf dem gewerblichen Interesse liegen würde. Damit kann aus Sicht der Verwaltung kein Ausgleich der verschiedenen Interessen von Anwohner*innen und Gewerbetreibenden im Rahmen des Projekts erreicht werden.

Jedoch wird es als sinnvoll erachtet, für bereits ansässige Gewerbetreibende, die bisher aufgrund beengter örtlicher Gegebenheiten keine Freischankfläche realisieren konnten, eine entsprechende Möglichkeit im Rahmen der bestehenden Vorgaben der Sondernutzungsrichtlinien vorübergehend für die Dauer der Sommerstraße vorzusehen. So kann aufgrund der Schaffung eines Fußgängerbereichs oder einer Verkehrsberuhigung im Rahmen der saisonalen Umnutzung von Straßenraum zeitlich begrenzt eine zusätzliche Freischankfläche entstehen. Verfahren und abendzeitliche Begrenzung der Genehmigung wird hier im Rahmen der laufenden Praxis im Rahmen der Sondernutzungsrichtlinien erfolgen. Die Möglichkeit einer Einrichtung von Freischankflächen in Parkflächen („Schani-Gärten“) wird, vorbehaltlich einer entsprechenden Beschlusslage für eine weitere dauerhafte Genehmigung, stets unabhängig von der Einrichtung einer Sommerstraße geprüft.

Außerdem hat die Erfahrung des Jahres 2020 gezeigt, dass eine gewisse Aktivierung des Raums durch ein Eröffnungsfest, Spielaktionen oder auch kleinere mobile Gewerbe wie einen Eisstand o.ä. wünschenswert ist, da sie die Aneignung des Raumes durch die Anwohner*innen unterstützt. Sonstige Sondernutzungen oder auch Veranstaltungen werden daher im Rahmen der bestehenden Richtlinien geprüft und bei Vorliegen der Voraussetzungen genehmigt. Im Rahmen der Vorbereitung und Durchführung von Sommerstraßen werden die Anwohner*innen in geeigneter Weise durch die Stadtverwaltung informiert, welche Aktivitäten ohne Genehmigung im Rahmen des Gemeingebrauchs möglich sind und wo bei darüber hinausgehende Nutzungen - analog zu dauerhaft eingerichteten Fußgängerbereichen - eine Genehmigung erlangt werden kann.

4.1.3 Zeitliche und räumliche Voraussetzungen

Zeitliche Beschränkungen

Die Realisierung von Sommerstraßen beschränkt sich aufgrund der o.g. Konzeption derzeit grundsätzlich auf die Monate von April bis Oktober. Die genaue Dauer ist abhängig von den örtlichen Gegebenheiten und Besonderheiten sowie der Verfügbarkeit der Ausstattung (Pflanzgefäße) festzulegen. So kann es notwendig sein, dass eine Sommerstraße nur bis zum Beginn des Oktoberfestes oder nach Ende einer Baustellentätigkeit ein-

gerichtet werden kann. Grundsätzlich empfiehlt sich die Dauer der Sommerferien für eine saisonale Umgestaltung als Mindestdauer, da in dieser Zeit der Parkdruck im Quartier meist niedriger und somit die Akzeptanz gegenüber Parkraumverlust eher gegeben ist. Auch führt das gute Wetter im Sommer zu einer vermehrten Nutzung der Sommerstraßen, mit sinkenden Temperaturen werden die Orte jedoch merklich weniger genutzt.

Räumliche, verkehrliche und soziale Voraussetzungen

Bei der Auswahl eines geeigneten Standortes für die Durchführung einer Sommerstraße müssen verschiedene verkehrliche und soziale Faktoren einfließen. Dazu zählen insbesondere Verkehrsstärke, Parkdruck, ÖPNV, Radverkehr und Art der Parkplätze (Behindertenparkplätze, Elektroladestationen). Aber auch durch die umliegenden Nutzungen, wie Schulen, Kitas oder Gewerbebetriebe, die bestehenden Freischankflächen und den Bedarf für Begrünung sowie Aufenthalts- und Spielflächen im Viertel können sich Anforderungen an die Sommerstraße ergeben.

Bei der Entscheidung, ob eine Sommerstraße eingerichtet wird und wie sie ausgestattet werden kann, wird durch die Stadtverwaltung stets gegenübergestellt, welchen Nutzen und welche Auswirkungen die Umgestaltungen auf den Verkehr (Kfz, ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) voraussichtlich haben werden (verkehrliche Komponente) und was sich durch Umgestaltung im Hinblick auf die Nutzung und Belegung des öffentlichen Raums für Änderungen ergeben könnten (verkehrliche und soziale Komponente). Die Gegenüberstellung von Nutzen und der dafür in Kauf genommenen Einschränkungen hat sich aufgrund der Erfahrungen der Projekte in 2020 als besonders wichtig erwiesen.

4.2. Pilotprojekt Alpenplatz / Edelweißstraße 2019

4.2.1. Konzeption und Umsetzung



In Obergiesing wurde im Sommer 2019 im Bereich des südlichen Alpenplatzes ein Straßenabschnitt für den ruhenden und fließenden Verkehr gesperrt. Als Defizit am Alpenplatz erschien hierbei, dass die bestehende Grünfläche von Fahrbahnen umgeben ist und aufgrund der daraus resultierenden Insellage keinen Anschluss an die umgebenden Bürgersteige hat. Als Verbesserungspotenzial wurde durch das Referat für Stadtplanung und Bauordnung in Abstimmung mit dem Kreisverwaltungsreferat und dem Baureferat die temporäre Sperrung der südlichen Fahrbahn entlang der Grünanlage gesehen.

Abb. 1: Umgriff der saisonalen Straßenumnutzung am Alpenplatz

Quelle: Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung

Daher wurde in den Sommerferien 2019 die Fahrbahn mit insgesamt 21 Kfz-Parkplätzen am südlichen Bereich des Alpenplatzes temporär für Fahrverkehr und parkende Kraftfahrzeuge gesperrt.

So konnte eine fußläufige Verbindung zwischen Alpen- und Edelweißplatz geschaffen und die Fußgängerbereiche an die bereits bestehende Grünfläche angebunden werden. Jener temporäre Entfall der Kfz-Parkplätze wurde in Abwägung zur sommerlichen Aufenthaltsqualität seitens des Referats für Stadtplanung und Bauordnung als verträglich angesehen.

Ferner wurde die Edelweißstraße im Abschnitt von der Tegernseer Landstraße bis zur nördlichen Seite des Alpenplatzes in eine unechte Einbahnstraße umgewandelt (mit Fahrtrichtung von Süden nach Norden), um eine zusätzliche Verkehrsberuhigung zu erreichen. Der temporär für Fahrverkehr und parkende Kfz gesperrte südliche Bereich des Alpenplatzes blieb im Bedarfsfall für Rettungsdienst und Feuerwehr ständig zugänglich und befahrbar.

Bürgerinformation und -beteiligung

Die Bürger*innen wurden im Rahmen von drei Bürgerinfoveranstaltungen vor, während und nach Projektrealisierung informiert und beteiligt, die jeweils auf Einladung des Bezirksausschusses stattfanden.

Die Sommerstraße am Alpenplatz wurde durch eine kleine Eröffnungsfeier eingeleitet. Um die neue Maßnahme bekannt zu machen und für Sinn und Hintergründe des Vorhabens zu sensibilisieren, standen Vertreter*innen aus dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung und dem Baureferat den Anwohner*innen für Informationen über das Pilotprojekt zur Verfügung.

Um für mehr Miteinander und gegenseitige Rücksichtnahme zu werben, wurden Hinweistafeln aufgestellt.

Ausstattung

Um die Akzeptanz des Projekts zu fördern, wurde der qualitätsvollen Ausstattung, Möblierung und Bepflanzung ein hoher Stellenwert eingeräumt. In diesem Sinne wurde der umzugestaltende Raum in Zusammenarbeit mit den Anwohner*innen ausgewählt und neu strukturiert. Die Ausstattungsmöglichkeiten waren jedoch durch die notwendige Freihaltung von Rettungswegen, Zufahrten, etc. eingeschränkt. Im Bereich des südlichen Alpenplatzes hat das Baureferat einerseits große Pflanzgefäße zur Begrünung und andererseits Sitzgelegenheiten in Form von Stühlen und sogenannten Enzis, großen Sitzgelegenheiten aus Hartplastik wie sie auch im Museumsquartier in Wien verwendet werden, positioniert. Mittig blieb ausreichend Raum zum Durchqueren und Spielen. Im Bereich des Alpenhofs wurden die gleichen Gestaltungselemente aufgestellt. Eine Darstellung des umgestalteten Bereichs zeigt Abbildung 2.



Abb. 2: Umgestaltung am Alpenplatz

Quelle: Landeshauptstadt München / Baureferat / Dobner / Angermann Film

4.2.2. Evaluierung

Die sechswöchige Testphase wurde durch eine qualitative und quantitative Evaluierung begleitet, um Hinweise und Daten zu erhalten, ob und inwieweit Fußgänger*innen durch die temporäre Sperrung des südlichen Alpenplatzes profitieren und wie stark sich das Kfz-Aufkommen durch die Maßnahme der in der Edelweißstraße eingerichteten unechten Einbahnstraße reduzieren ließ. Außerdem sollte ermittelt werden, ob sich die Bewohner*innen in dem neu eingerichteten Straßenraum entspannt und sicher bewegen können, inwiefern sich die Aufenthaltsqualität des Raums erhöht hat und schließlich, ob und inwiefern sich die Verknappung des Parkplatzangebotes auswirkt bzw. inwiefern die Kfz-Parkflächen im Untersuchungszeitraum tatsächlich entbehrlich waren.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung hat hierfür im Benehmen mit dem Kreisverwaltungsreferat ein breites Spektrum an Methoden gewählt:

Zum Einen wurden Daten zur Verkehrssituation durch ein externes Büro erhoben. Ein weiterer Schwerpunkt lag auf der qualitativen Evaluierung der Nutzergruppen und deren konkreter Raumnutzung. Dazu wurden intensive Beobachtungen zu verschiedenen Tageszeiten durchgeführt. Ergänzend wurde stichprobenartig eine Befragung vor Ort vorgenommen.

Überdies hat das Referat für Stadtplanung und Bauordnung Zählungen zum Thema Parkraumauslastung und rechtswidriger Verparkung vorgenommen.

Letztlich wurde das Projektvorhaben während der Projektierung filmisch durch ein externes Filmteam dokumentiert und begleitet. Auf diese Weise konnten sowohl kritische als auch positive Stimmen authentisch eingefangen werden.

Kfz-Verkehr

Die Verkehrsbelastung im motorisierten Individualverkehr hat sich um 30% verringert. In den Morgenstunden ist mit 63% ein deutlicher Abfall des Verkehrsstroms von Süd nach Nord festzustellen und umgekehrt am Abend eine Halbierung des Verkehrs von Nord nach Süd.

		25.06.19	24.07.19	Veränderung
Tageswerte (errechnet)	MIV gesamt	810	570	-30%
	Ri. Nord	430	340	-21%
	Ri. Süd	380	230	-39%
Morgenspitze	MIV gesamt	73	49	-33%
	Ri. Nord	49	40	-18%
	Ri. Süd	24	9	-63%
Abendspitze	MIV gesamt	70	49	-30%
	Ri. Nord	34	17	-50%
	Ri. Süd	36	32	-11%

Tab. 1: Verkehrsbelastung MIV in der Edelweißstraße
Quelle: Schuh & Co

Ruhender Kfz-Verkehr

Eine Übersicht der Art und Anzahl der Parkplätze am Alpenplatz ist der Abbildung 3 zu entnehmen. Rund um den Alpenplatz sind die Straßenabschnitte als Mischparken ausgewiesen. Dies bedeutet, dass Bewohner*innen mit einem entsprechenden Parkausweis kostenlos parken dürfen. Besucher*innen müssen an den Parkscheinautomaten ein Parkticket erwerben und können dann maximal 24 Stunden parken. Im nördlichen Bereich der Edelweißstraße ist reines Bewohnerparken vorzufinden.

Beobachtungen zeigten, dass während der Ferienzeit im Durchschnitt genügend freie Parkplätze zur Verfügung standen und kein rechtswidriges Verparken vorlag. Erst in den Abendstunden ab ca. 19 Uhr wurde eine vollständige Auslastung erreicht. Insgesamt konnte zu keiner Zeit ein unverhältnismäßig hoher Parkdruck festgestellt werden.

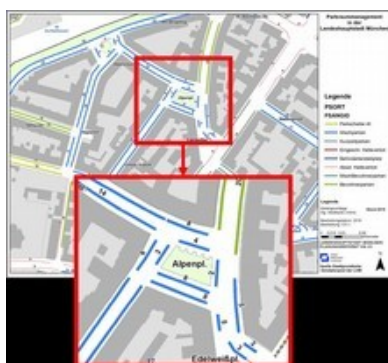


Abb. 3: Parkraummanagement am Alpenplatz

Quelle: Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung

Abb. 4: Parkplatzauslastung während der saisonalen Umnutzung am Alpenplatz

Quelle: Landeshauptstadt München, für Stadtplanung und Bauordnung

Der Anteil an privaten Falschparkern in zweiter Reihe oder im Halteverbot fiel während den Beobachtungen sehr gering aus und wies auch zeitlich lediglich eine kurze Spanne

von wenigen Minuten auf. Zu regelmäßigen Falschparkern gehörten Lieferanten, Paketdienste und Handwerker, wie auch andernorts im ähnlichen Maß zu beobachten. Während der saisonalen Umnutzung kam es zu keinem feststellbaren Anstieg des Falschparkanteils.

Radverkehr

Neben der Zählung des Kfz-Verkehrs wurde parallel der Radverkehr erhoben. Bei der Zählung vor der saisonalen Umnutzung (25.06.2019) lag das Radverkehrsaufkommen in der morgendlichen Spitzenstunde mit 89 Radfahrenden zwischen 8:00 und 9:00 Uhr etwas höher als das Kfz-Verkehrsaufkommen. Die Abendspitze mit 110 Radfahrer*innen wurde zwischen 18:00 und 19:00 Uhr gezählt.

Auffallend ist, dass die Zahl der Radfahrenden in der Morgen- und Abendspitze deutlich über der des Kraftfahrzeugverkehrs liegt, sowohl vor der saisonalen Umnutzung als auch währenddessen. Die Verteilung des Radverkehrsaufkommens über den Tag zeigt während der Projektlaufzeit ein ähnliches Bild wie bei der Vorher-Erhebung.

Fußverkehr - Aufenthalt und Frequentierung

Insbesondere entlang der Edelweißstraße ist das Fußverkehrsaufkommen sehr hoch. Zu beobachten waren im Zeitfenster von ca. 7:00 bis 9:00 Uhr vorrangig Personen im erwerbsfähigen Alter in Richtung Tegernseer Landstraße.

Im Anschluss an diese morgendliche Stoßzeit waren überwiegend Eltern mit Kleinkindern oder ältere Menschen im Untersuchungsraum unterwegs.

Ein besonders hohes Fußverkehrsaufkommen konnte im weiteren Tagesverlauf nachmittags zwischen ca. 15:00 und 16:00 Uhr beobachtet werden. Unterschiede bei den durchlaufenden Fußverkehrsströmen wurden während der saisonalen Umnutzung nicht festgestellt. Als reiner Durchgangsraum wurde der temporär gesperrte Straßenabschnitt am südlichen Alpenplatz nur sehr vereinzelt genutzt, er diente vorwiegend dem Aufenthalt.

Vor-Ort-Befragung

Im Rahmen einer Vor-Ort-Befragung am Alpenplatz (48 Interviews) wurde ein Stimmungsbild eingefangen. Dazu wurde zunächst nach dem grundsätzlichen Gefallen der temporären Umgestaltung gefragt und ob eine Wiederholung bzw. Fortführung erwünscht ist. Das Ergebnis zeigt hier eine eindeutige Befürwortung der temporären Umgestaltung.

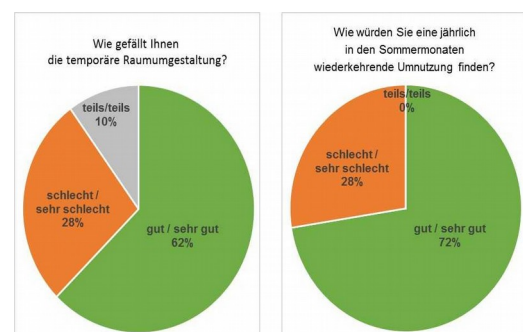


Abb 5: Auszug aus der Vor-Ort-Befragung

Quelle: Landeshauptstadt München / Referat für Stadtplanung und Bauordnung

So gaben 62 % der Befragten an, dass sie die temporäre Umgestaltung gut bis sehr gut finden. 72 % der Befürworter können sich überdies eine Wiederholung bzw. Fortführung vorstellen.

Im Detail ergab die Befragung der Besucher*innen bzw. und Passant*innen, dass grundsätzlich die Bepflanzung vor Ort sehr positiv aufgenommen wurde. Allem voran wurde außerdem hier die jedoch temporäre Sperrung des Straßenabschnitts sowie die Einrichtung der unechten Einbahnstraße hervorgehoben. Auch die deutliche Verkehrsberuhigung wurde seitens der Befragten begrüßt. Aus Sicht der Befragten hat sich der Verkehr sichtlich verlangsamt und die Sicherheit der Kinder wurde als deutlich höher empfunden.

Die Befragung ergab weiter, dass der Raum in den häufigsten Fällen zum Spielen der Kinder genutzt wurde. Neben der Verabredung mit Bekannten und Freund*innen zum gegenseitigen Austausch wurde auch der Aufenthalt zum Entspannen und das Verbringen von Freizeit als häufiger Grund für den Besuch genannt. Entsprechend wurde das erhöhte Angebot an Sitzgelegenheiten sehr geschätzt.

Jedoch wurde die Ausgestaltung der Sitzgelegenheiten in vielen Fällen bemängelt. Insbesondere die Enzis (Sitzgelegenheiten aus Hartplastik) empfand das Gros der Befragten als unästhetisch - vor allem aufgrund der häufig verschmutzten Oberflächen. Ebenfalls kritisiert wurde, dass die Enzis aus Plastik bestehen. Wünschenswert sind hingegen nachhaltige und bequeme Sitzgelegenheiten.

Der temporäre Wegfall der Kfz-Parkplätze ist der Hauptgrund für die Einwände der Bürger*innen. Ein Großteil befürchtete eine weitere Verschlechterung der Parksituation. Darüber hinaus wurde die temporäre Reduzierung der Parkplätze als unzumutbar eingestuft, während die Parklizenzgebühren in voller Höhe weiter zu bezahlen sind. Hier ist aber auch zu erwähnen, dass es demgegenüber sehr viele Bürger*innen gab, die den zusätzlich gewonnenen Raum trotz der Einschränkungen für Kfz-Nutzer*innen als deutliche Verbesserung der Lebensqualität wahrnahmen.

Nutzung und Nutzergruppen am Alpenplatz

Sowohl hinsichtlich der Altersstruktur als auch der kulturellen Herkunft konnte eine große Bandbreite an Nutzer*innen beobachtet werden. Neben den direkten Anwohner*innen und Personen aus der näheren Umgebung kamen auch Besucher*innen aus entfernten Bereichen. Die Hauptnutzer*innen des neu gewonnenen Raums stellten Eltern mit Kindern dar, die sich insbesondere in den Nachmittagsstunden zum Spielen am Platz trafen. Die am zweithäufigsten vertretene Gruppe bildeten die Senior*innen.

Zu beobachten war oftmals eine gegenseitige räumliche Abgrenzung dieser beiden Nutzergruppen. Während die Senior*innen die Bänke auf der Nord- und Ostseite des Grünareals nutzten, hielten sich die Eltern mit den spielenden Kindern vermehrt im neuen Fußgängerbereich am südlichen Alpenplatz und auf der Wiese auf. Die Kinder verteilten sich im gesamten Raum und nutzten die im südwestlichen Bereich der Wiese aufgestellte Spielekiste intensiv.

Der neu gewonnene Raum trug merklich zu einer Entzerrung der dicht genutzten Fläche bei und ließ eine Entspannung des in der Ausgangslage häufig konfliktreichen Aufeinandertreffens zwischen älteren Anwohner*innen und spielenden Kindern feststellen.

Weiterhin war zu beobachten, dass sich regelmäßig Einzelpersonen oder auch kleinere Gruppen zur Mittagszeit am Alpenplatz trafen, um dort ihr mitgebrachtes Essen zusammen zu verzehren. Seit der saisonalen Umnutzung vermehrt anzutreffen waren auch Kund*innen der Eisdiele in der Tegernseer Landstraße, die sich auf den verschiedenen Sitzgelegenheiten niederließen, um ihr Eis zu essen.



Abb. 6: Sommerstraße am Alpenplatz

Quelle: Landeshauptstadt München, Michael Nagy

4.3. Pilotprojekte vor dem Hintergrund der Corona-Pandemie 2020

4.3.1. Konzeption und Umsetzung

Mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrats vom 17.6.2020 „Kurzfristige Maßnahmen für Fußgänger*innen in Zeiten von Corona“ (Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 00606) wurde die Verwaltung beauftragt, sehr kurzfristig für die Zeit der Sommerferien Sommerstraßenprojekte im gesamten Stadtgebiet umzusetzen. Wie auch im oben ausgeführten Konzept sollte bei diesen Projekten der Schwerpunkt auf der Schaffung eines zusätzlichen Angebots von wohnungsnahen Flächen zum Spielen und zum Aufenthalt im Freien liegen. Zudem sollte es Fußgänger*innen ermöglicht werden, bei Begegnungen den Mindestabstand einzuhalten. Gemeinsame Aktionen und die aktive Förderung von Gelegenheiten, sich in der Nachbarschaft zu treffen, waren wegen des Distanzgebotes ausdrücklich nicht erwünscht.

Die Vorbereitung durch die Verwaltung stand unter dem Eindruck der strikten Kontaktbeschränkungen im Frühjahr. Zur Zeit der Beschlussfassung durch den Stadtrat am 17.6.2020 waren diese, sowie auch die allgemeine Reisewarnung durch das Auswärtige Amt, soeben aufgehoben worden, und es musste davon ausgegangen werden, dass sich die Situation kurzfristig wieder so verschärfen würde, dass erneut weitgehende Kontaktverbote, Reisebeschränkungen und Restriktionen bezüglich Aufenthalt im öffentlichen Raum notwendig werden würden. Ziel war daher, während der Ferien- und Urlaubszeit Möglichkeiten zu schaffen, sich unter Wahrung des Distanzgebotes außerhalb der Wohnung aufzuhalten, um z.B. ein Buch zu lesen, zu essen oder einfach in der Sonne zu sitzen. Zudem sollten wohnungsnah Flächen für Kinder vorhanden sein, um sich dort in den Ferien zu beschäftigen und zu spielen.

Zwischen der Beschlussfassung im Stadtrat und dem Beginn der Sommerferien am 27.7.2020 lagen nicht einmal sechs Wochen. Daher wurden die Bezirksausschüsse ge-

beten, innerhalb von zwei Wochen ihre Standortvorschläge zu melden. Für eine interne Abstimmung war nur sehr wenig Zeit. Auch eine Information an die Bürgerschaft und die Gewerbetreibenden sowie eine Abfrage von Wünschen und Anregungen war aus Zeitgründen und wegen der Corona-Restriktionen nicht möglich. Die verkehrsrechtliche Anordnung und Umsetzung der Möblierung durch Kreisverwaltungsreferat und Baureferat erfolgten ebenfalls innerhalb kürzester Zeit. Vor diesem Hintergrund konnten nur Orte aufgenommen werden, die keiner vertieften Prüfung auf Machbarkeit bedurften und keine Erarbeitung und Abstimmung von alternativen Erschließungskonzepten oder sonstigen Verkehrsregelungen erforderten. Zudem konnte keine zusätzliche Ausstattung zur Begrünung und Möblierung beschafft, sondern nur das bereits vorhandene Mobiliar sowie Pflanzgefäße verwendet werden. Diese standen aufgrund der Absage des Oktoberfestes ausnahmsweise in größerer Zahl zur Verfügung. Alle Sommerstraßen wurden daher einheitlich mit Pflanzgefäßen und Stühlen ausgestattet. Die Stühle wurden bewusst einzeln und nicht in Gruppen fixiert, um dem Distanzgebot Rechnung zu tragen.

Im Rahmen der Sommerstraßen 2020 wurden so in insgesamt 13 Straßen zwei verschiedene Ansätze erprobt: insgesamt neun temporäre verkehrsberuhigte Bereiche und vier Anordnungen einer Spielstraße.

4.3.1.1. Westenriederstraße

Stadtbezirk: 1 - Altstadt - Lehel

Ort: Westenriederstraße zwischen Frauenstraße und Radlsteig

Charakteristik: zentrale Innenstadtlage mit viel Gastronomie und Einzelhandel; Anlieferung Viktualienmarkt

Verkehrsregelung: Verkehrsberuhigter Bereich

Temporär nicht nutzbare Kfz-Parkstände: 11



4.3.1.2. Am Glockenbach

Stadtbezirk: 2 - Ludwigsvorstadt - Isarvorstadt

Ort: nördlich des Spielplatzes

Charakteristik: Wohngebiet, großer Spielplatz, hoher Parkdruck, Parklizenzengebiet

Verkehrsregelung: Spielstraße

Temporär nicht nutzbare Kfz-Parkstände: 32



4.3.1.3. Mildred-Scheel-Bogen

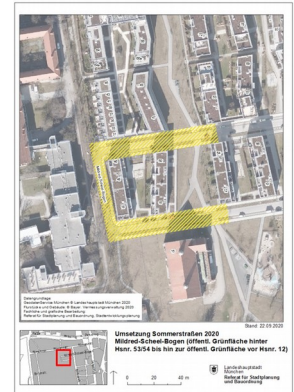
Stadtbezirk: 4 - Schwabing-West

Ort: Bereich westlich der Grünfläche

Charakteristik: reines Wohngebiet, angrenzende Grünanlagen

Verkehrsregelung: Verkehrsberuhigter Bereich

Temporär nicht nutzbare Kfz-Parkstände: 8



4.3.1.4. Maronstraße

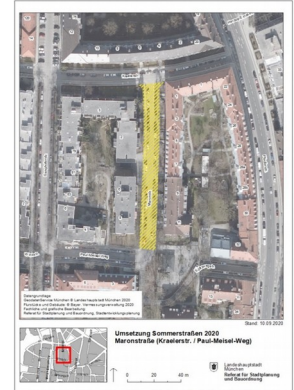
Stadtbezirk: 6 - Sendling

Ort: zwischen Kraelerstraße und Paul-Meisel-Weg

Charakteristik: reines Wohngebiet

Verkehrsregelung: Verkehrsberuhigter Bereich

Temporär nicht nutzbare Kfz-Parkstände: 30



4.3.1.5. Hinterbärenbadstraße

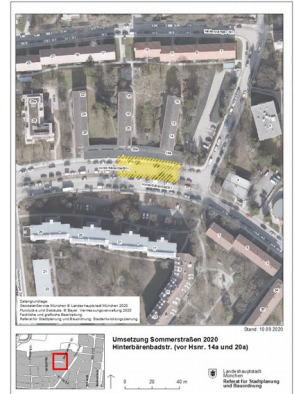
Stadtbezirk: 7 - Sendling - Westpark

Ort: nördliche Fahrbahn, vor Ladenzeile

Charakteristik: Gewerbenutzung, im weiteren Umfeld Wohnnutzung

Verkehrsregelung: Verkehrsberuhigter Bereich

Temporär nicht nutzbare Kfz-Parkstände: 18



4.3.1.6. Astallerstraße

Stadtbezirk: 8 - Schwanthalerhöhe

Ort: zwischen Guldeinstraße und Westendstraße

Charakteristik: Wohngebiet, gewerbliche Erdgeschossnutzung

Verkehrsregelung: Verkehrsberuhigter Bereich

Temporär nicht nutzbare Kfz-Parkstände: 27



4.3.1.7. Südliche Auffahrtsallee

Stadtbezirk: 9 - Neuhausen - Nymphenburg

Ort: zwischen Gerner Brücke und Waisenhausstraße

Charakteristik: Grünanlage, Park

Verkehrsregelung: Spielstraße

Temporär nicht nutzbare Kfz-Parkstände: 55



4.3.1.8. Margarete-Schütte-Lihotzky-Straße

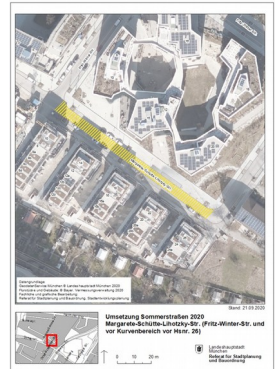
Stadtbezirk: 12 - Schwabing - Freimann

Ort: südlicher Teil ab Fritz-Winter-Straße

Charakteristik: Wohngebiet mit einem Restaurant, Nähe Stadtplatz, autoreduziertes Quartier

Verkehrsregelung: Verkehrsberuhigter Bereich

Temporär nicht nutzbare Kfz-Parkstände: 8



4.3.1.9. Hohenschwangauplatz

Stadtbezirk: 17 - Obergiesing - Fasangarten

Ort: südliche Fahrbahn zwischen Hohenschwangauplatz / Eschenbachstraße

Charakteristik: Wohngebiet, Grünanlage

Verkehrsregelung: Spielstraße

Temporär nicht nutzbare Kfz-Parkstände: 12



4.3.1.10. Mondstraße

Stadtbezirk: 18 - Untergiesing - Harlaching

Ort: Am Auer Mühlbach

Charakteristik: reines Wohngebiet

Verkehrsregelung: Verkehrsberuhigter Bereich

Temporär nicht nutzbare Kfz-Parkstände: 15



4.3.1.11. Passionistenstraße

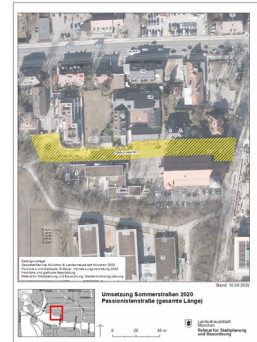
Stadtbezirk: 21 -. Pasing - Obermenzing

Ort: gesamte Länge

Charakteristik: Wohngebiet, Kirche, Kita

Verkehrsregelung: Verkehrsberuhigter Bereich

Temporär nicht nutzbare Kfz-Parkstände: 2



4.3.1.12. Schwemmstraße

Stadtbezirk: 22 - Aubing - Lochhausen - Langwied

Ort: parallel zur Zwillergasse

Charakteristik: Wohngebiet mit Gärten

Verkehrsregelung: Verkehrsberuhigter Bereich

Temporär nicht nutzbare Kfz-Parkstände: 10



4.3.1.13. Valpichlerstraße

Stadtbezirk: 25 - Laim

Ort: Bereich Fröbelplatz

Charakteristik: reines Wohngebiet, Vorgärten, Grünareal

Verkehrsregelung: Spielstraße

Temporär nicht nutzbare Kfz-Parkstände: 4



4.3.2. Evaluierung

Wie unter 4.3.1. ausgeführt, wurden in der Kürze der Zeit zügig Sommerstraßen umgesetzt, die im Hinblick auf die Auswahl nicht immer vollständig den ursprünglichen Konzepten entsprachen, jedoch die Chance boten, den Ansatz in verschiedenen städtischen Räumen auszuprobieren. Sowohl die Zielsetzung und daraus resultierend die Auswahl der Räume und deren Ausstattung, als auch das Verfahren zur Auswahl und die Einbindung der Bürger*innen vor Ort unterschied sich fundamental vom Projekt am Alpenplatz. Es wurde die Chance genutzt, auch aus diesen Projekten möglichst viele Erfahrungen und Erkenntnisse für die Weiterentwicklung und Umsetzung des Sommerstraßen-Konzepts zu gewinnen.

Alle Sommerstraßen wurden während ihrer Laufzeit durch das Referat für Stadtplanung und Bauordnung begleitend evaluiert und Nutzer*innen und Anwohner*innen befragt. So

wurden an Normalwerktagen sowie am Wochenende jeweils zwischen 9-11 Uhr, 14-16 Uhr und abends von 17-19 Uhr qualitative Beobachtungen sowie quantitative Erhebungen durchgeführt. Hauptaugenmerk lag dabei auf den Aneignungsintensitäten und -arten sowie Nutzergruppen. Darüber hinaus wurde untersucht, ob und inwieweit die temporär veränderten verkehrsrechtlichen Anordnungen akzeptiert und inwiefern die neugewonnenen Räume angenommen wurden. Letztlich wurde auch die Kfz-Stärke in den beobachteten Zeitfenstern sowie die Fuß- und Radverkehrsintensität ermittelt.

Weiterhin wurden insgesamt mehr als 80 Befragungen vor Ort durchgeführt sowie das Feedback aller betroffenen Bezirksausschüsse in digitalen Diskussionsrunden eingeholt und dokumentiert.

In einzelnen Bereichen wurden durch das Referat für Stadtplanung und Bauordnung Verkehrserhebungen durch ein externes Büro in Auftrag gegeben, um Anhaltspunkte hinsichtlich möglicher Verkehrsverlagerungen im betroffenen Raum zu erhalten.

Räume, die bereits im Vorfeld der eingerichteten Sommerstraßen hoch frequentiert und aufgrund ihrer besonderen Auslastung im Fokus sogenannter Hot Spots für Feiernde standen, wurden durch AKIM – Allparteiliches Konfliktmanagement in München – dialogisch begleitet.

Erfahrungswerte AKIM

Die Konfliktmanager*innen von AKIM waren bei gutem Wetter in den Nächten von Freitag auf Samstag sowie von Samstag auf Sonntag jeweils von 21 Uhr bis 01 Uhr vor Ort an der Südlichen Auffahrtsallee (Spielstraße) und traten mit einigen Nutzer*innen in Kontakt. Dabei wurde deutlich, dass insbesondere die jungen Nutzer*innen im Bereich der Gerner Brücke die Idee der Sommerstraße für gut befinden. Die Gerner Brücke stellt einen Konfliktort dar, den AKIM seit einigen Jahren betreut. Dabei geht es um Themen wie Lautstärke, Müll und wildes Urinieren. Besonders in Bezug auf die Lautstärke stellte die Sommerstraße eine gute Möglichkeit der Entzerrung dar. Auf die Ansprache von AKIM hin konnten viele junge Nutzer*innen dazu gebracht werden, anstatt direkt auf der Brücke lieber auf der Sommerstraße zu verweilen. Es wurde ihnen erklärt, dass der Aufenthalt im Bereich der Sommerstraße möglicherweise eine Entlastung für die Anwohner*innen darstellen und Konflikten somit vorgebeugt werden kann. Auch nach Räumungen der Brücke durch die Polizei stellte die Sommerstraße einen beliebten Ausweichort und eine schöne Verbindung des Kanals und des Parks dar.

Von Seiten der Anwohner*innen ging bei AKIM eine Beschwerde ein. Hier wurde das Konzept der Sommerstraße zum einen gelobt und als gutes Angebot für Kinder wertgeschätzt. Auf der anderen Seite wurde die verstärkte Nutzung der Nördlichen Auffahrtsallee, die nun als Ausweichstrecke des Kfz-Verkehrs genutzt wird, kritisiert. Außerdem seien auf der Sommerstraße in den Morgenstunden die Reste von nächtlichen Partys zu finden.

Im Bereich der Sommerstraße Am Glockenbach (Spielstraße) haben seit dem 13. August insgesamt fünf Begehungen, jeweils in den Abendstunden zwischen 22 Uhr und 01 Uhr nachts, stattgefunden. Bei allen fünf Begehungen gab es keinerlei Auffälligkeiten. Die Sommerstraße war komplett leer und wurde in den Nachtstunden kaum genutzt.

AKIM findet die Idee der Sommerstraßen grundsätzlich unterstützenswert. Jedoch sollte überlegt werden, ob und in welcher Form eine Betreuung dieser Straßen sinnvoll und möglich ist. Dies bezieht sich insbesondere auf die Nutzung in den Abendstunden und sollte thematisch auf ein gutes Miteinander in diesem, neu geschaffenen gemeinsamen öffentlichen Raum, ausgerichtet sein. Außerdem wurde deutlich, dass die Nutzung der Räume durch die direkte Ansprache der jungen Menschen vor Ort gut beworben werden konnte und sich über die Zeit hinweg die Nutzung verstetigte und der Ort nach und nach als neuer Aufenthaltsort bekannt wurde.

Erkenntnisse 2020

Aus den Sommerstraßen-Projekten, die im Sommer 2020 relativ kurzfristig und ohne eingehende Einbindung und Information seitens Bürgerschaft und Gewerbetreibende erfolgen musste, um überhaupt in diesem Sommer realisiert werden zu können, hat die Stadtverwaltung folgende Hauptaspekte ableiten können:

- Die Idee der Sommerstraßen wird im Grundsatz von der weit überwiegenden Mehrheit der Bürger*innen, von denen Rückmeldungen vorliegen, sowie von den Bezirksausschüssen befürwortet.
- Temporäre Räume erfüllen vielfältige Aufgaben (Verkehrsberuhigung, Kinder- und Jugendspiel, Aufenthalt, Bewegung, nachbarschaftliche Begegnung) und müssen allen Altersstufen gerecht werden.
- Sommerstraßen sind eine Chance, grundsätzlich eine Neuverteilung des Straßenraums bzw. vielfältigere Nutzungsmöglichkeiten dieses öffentlichen Raumes zu denken.
- Die Auswahl geeigneter Straßen braucht ausreichend Vorlauf und gründliche Vorüberlegung, da eine Vielzahl von Aspekten zu beleuchten ist.
- Intensive Anwohner*innen-Information / Mitwirkung ist wichtig.
- Kritik an temporär wegfallenden Parkplätzen war je nach Standort unterschiedlich.
- Aneignung braucht Zeit, punktuelle Beispielung zur Beförderung der Aneignung ist sinnvoll, gerade zu Beginn der Laufzeit der Sommerstraße als Startimpuls und zur Vermittlung, was möglich und erlaubt ist.
- Raumprägende Begrünung / Bepflanzung und Sitzgelegenheiten (im Schatten) sind gerade in den heißen Sommermonaten notwendig; durch die in 2020 rund 100 für die 13 Sommerstraßen eingesetzten Pflanzgefäße konnte dies kaum erreicht werden. Durchschnittlich 15 Pflanzgefäße pro Sommerstraße sind dafür erforderlich.
- Kinderspiel ist im verkehrsberuhigten Bereich aufgrund durchfahrenden Kfz-Verkehrs nur bedingt möglich.
- Glatte Beläge (Asphalt) ermöglichen klassische Straßenspiele und Bewegung (Rad- und Rollerfahren, Skaten, Verwendung Straßenkreide etc.), die sich auf Spielplätzen nicht anbieten.

- Bereits vorhandene Gastronomie trägt zur Belebung der Sommerstraße bei.
- In temporären Verkehrsberuhigten Bereichen wird seitens des Kfz-Verkehrs die Schrittgeschwindigkeit nicht immer eingehalten.
- Wie gut ein solcher Bereich funktioniert, ist stark von der Verkehrsstärke des Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehrs, bestehender Straßenraumaufteilung und der Gestaltung durch mobile Elemente abhängig.
- Die Bezirksausschüsse sind bereit, die wichtige Rolle der Ansprechpartner*innen vor Ort zu übernehmen und somit die Sommerstraßen-Umsetzung zu unterstützen.

4.4. Erkenntnisse aus der Evaluierung der Projekte in 2019 und 2020

Akzeptanz

Damit temporäre Umgestaltungen ein Erfolg werden, braucht es engagierte Menschen vor Ort. Die ausgewählten Pat*innen beteiligen sich aktiv an den Projekten, gestalten sie ein Stück weit selbst aus und können auf diese Weise Einfluss auf Qualität und Nutzung nehmen. So stoßen die Projekte auf mehr Akzeptanz und Mitwirkungsbereitschaft in der Bevölkerung.

Da es bei der Nutzung von öffentlichen Straßenräumen oft zu unterschiedlichen und divergierenden Interessen der Bewohner*innen kommen kann, bedarf eine solche Umnutzung im Vorfeld einer eingehenden Planung, Prüfung und Interessenabwägung – insbesondere der Verkehrssicherheit, Nutzungsmöglichkeiten und der Aufenthaltsqualität - sowie guter gestalterischer Lösungen zur Wahrung des gesamtgestalterischen Stadtbildes.

Aufwand

Temporär angelegte Projekte sind hinsichtlich der logistischen, baulichen und kommunikativen Ressourcen als aufwendiger zu bewerten als dauerhafte Umbaumaßnahmen. Allein der jährlich notwendige Auf- und Abbau der provisorischen Vorhaben, die für eine rasche Aneignung innerhalb des Umsetzungszeitraums notwendige intensive Betreuung und Beteiligung vor Ort sowie die für einen befristeten Zeitraum neu zu bewertende und zu erteilende verkehrsrechtliche Anordnung bedeuten einen erhöhten zusätzlichen Aufwand im Vergleich mit den sonstigen gewöhnlichen Planungsprozessen. Dies ist dauerhaft nur mit zusätzlichen Personalressourcen leistbar. Der auf die Sommermonate begrenzte Zeitraum für die Umsetzung der Projekte führt in der Vorbereitung zu einem höheren Zeitdruck: auch kleinere Verzögerungen können dazu führen, dass eine Umsetzung im jeweiligen Jahr gar nicht mehr möglich ist.

Möglichkeit der Inwertsetzung bzw. Gestaltbarkeit der Räume

Um eine Ausstrahlungskraft der Räume und damit einen spürbaren Mehrwert für die Bürger*innen zu erzielen, bedarf es angemessen dimensionierter und ausgestatteter Räu-

me. Sonst überwiegt das Gefühl des Verlustes (wie z.B. der des Parkplatzes) gegenüber dem des Gewinns (Aufenthaltsqualität). Unabdingbar erscheint für die Qualität der neu geschaffenen Räume, dass die ausreichende Dimensionierung der Flächen eine facettenreiche und konfliktarme Nutzung im neugestalteten Raum zulässt. Dazu muss in jedem Straßenraum der jeweiligen Situation (Lage im Stadtraum, Anwohner*innen, Erdgeschossnutzungen, bestehende Freiraumdefizite, etc.) Rechnung getragen werden. Die Erfahrungen in 2019 und 2020 haben gezeigt, dass das zusätzlich gewonnene Freiraumpotential - wenn auch in unterschiedlicher Intensität - von verschiedenen Nutzer*innengruppen und für unterschiedlichste Zwecke angenommen und geschätzt wird. Gerade für Kinder und Jugendliche und nachbarschaftliche Begegnungen entsteht hier ein zusätzliches Raumpotenzial, das Nutzungsmöglichkeiten eröffnet, die ansonsten wohnungsnah nicht vorzufinden sind.

Machbarkeit

Die für eine saisonale Umnutzung vorgesehenen Stadträume müssen zunächst durch sämtliche betroffene Dienststellen der Stadtverwaltung dahingehend geprüft werden, ob zwingende Ausschlussgründe vorliegen, die gegen die Einrichtung einer Sommerstraße sprechen. Dies können zum Beispiel Belange des ÖPNV, des Radverkehrs oder von Infrastruktureinrichtungen wie Schulen, Krankenhäusern etc. sein. Ist dies nicht der Fall, kann eine nähere Prüfung unter Abwägung der vielfältigen Belange erfolgen. Hierbei spielen dann insbesondere die Verkehrsstärke, die Straßenraumaufteilung im Bestand und die mögliche Gestaltung eine Rolle. Insbesondere die Erfahrungen aus 2020 haben gezeigt, dass die richtigen Rahmenbedingungen und Gestaltung des Raums wichtigster Faktor für eine gelungene Verkehrsberuhigung sind.

Verkehrssituation und Parkplatzauslastung

Teilweise wird der temporäre Wegfall der Parkplätze im Rahmen der saisonalen Umnutzung als erhebliche Einschränkung wahrgenommen. Nur wenn die durch das künftige Mobilitätsreferat im Vorfeld durchgeführte situative Abwägung ergibt, dass der temporäre Entfall der Parkplätze als verträglich angesehen wird, kann eine Umsetzung der Sommerstraße erfolgen. Auch im Hinblick auf bestehende Gewerbebetriebe und Anwohner*innen sind in jedem Einzelfall Lösungen für die Erreichbarkeit der angrenzenden Gebäude zu finden. Ergänzende verkehrliche Anordnungen für eine Verkehrsberuhigung im Umfeld oder eine Abmilderung des Parkplatzentfalls können ebenfalls sinnvoll und in kleinerem Rahmen auch umsetzbar sein.

Lärm

Bei der Standortwahl saisonaler Vorhaben ist darauf zu achten, dass keine nächtliche Mono-Nutzung (Bars, Diskos, ...) im direkten Umfeld vorliegt, um keine zusätzlichen Lärm-Hot-Spots zu kreieren. Daher wird auch die Ausweitung bestehender Freischankflächen nur zurückhaltend und stets im Einzelfall geprüft (vgl. Kapitel 5.3). Die Einbindung von AKIM – Allparteiliches Konfliktmanagement in München - hat sich bewährt und sollte im Einzelfall bereits präventiv und auch reaktiv weiter geführt werden.

Bürgerbeteiligung / Kommunikation

Es empfiehlt sich, zukünftige saisonale Vorhaben durch akteursspezifische Beteiligungsformate vorzubereiten und zu gestalten. Ferner sollten zunächst vorgeschaltete Informationen hinsichtlich Standort, Zeitraum der Realisierung sowie verkehrsplanerischer und gestalterischer Ziele erfolgen. Im Rahmen einer sich daran anschließenden Beteiligung können Bürger*innen ihre Gestaltungswünsche einbringen und ggf. auch die Übernahme von Patenschaften klären. Die Initiative für die Einrichtung einer Sommerstraße sollte möglichst direkt aus der Bürgerschaft kommen. Für eine gelungene intensive Einbindung der Bürgerschaft sind nicht zuletzt ausreichend Zeit und Ressourcen aufzubringen.

4.5. Ablauf und Zuständigkeiten der Umsetzung

Sommerstraßen werden künftig nach dem folgenden Verfahren beantragt, genehmigt und umgesetzt. Im Rahmen einer Prozessevaluierung werden die Zuständigkeiten und Abläufe kontinuierlich beobachtet und, wo sinnvoll oder notwendig, angepasst.

Antragsphase

Der Anstoß auf Einrichtung einer Sommerstraße kommt unmittelbar aus der ansässigen Bevölkerung, kommuniziert über den jeweils zuständigen Bezirksausschuss oder die Bürgerversammlung. Die grundsätzlichen Voraussetzungen bzw. Ausschlussgründe für Sommerstraßen werden den Bezirksausschüssen vorab kommuniziert (siehe Anlage 11).

Um eine rechtzeitige Umsetzung sicherstellen zu können, ist spätestens im vierten Quartal des Vorjahres der Stadtverwaltung ein Antrag des Bezirksausschusses auf Einrichtung einer Sommerstraße in einem konkret benannten Straßenraum vorzulegen. Für Projekte, die 2022 umgesetzt werden sollen, endet die Antragsfrist am 31.12.2021 (zum Verfahren für die Sommerstraßen 2021 siehe Kapitel 4.6).

Bei der Beantragung können bereits Wünsche im Hinblick auf die Ausgestaltung eingebracht werden.

Vorprüfung mit Ortstermin

Zunächst überprüft das künftige Mobilitätsreferat in Abstimmung mit dem Baureferat und dem Kreisverwaltungsreferat die beantragten Standorte dahingehend, ob zwingende Ausschlussgründe, die gegen die Einrichtung einer Sommerstraße sprechen, vorliegen und ob Synergieeffekte mit aktuellen Planungs- und Bauvorhaben bestehen. Ausschlussgründe können insbesondere Gründe der Verkehrssicherheit, Belange des ÖPNV, des Radverkehrs oder von Infrastruktureinrichtungen wie Schulen, Krankenhäusern etc. sein. Ist dies nicht der Fall, wird ein Ortstermin unter Beteiligung des örtlichen Bezirksausschusses, des Polizeipräsidiums München und aller betroffenen städtischen Dienststellen veranlasst, in dem die mögliche Ausgestaltung, der Zeitraum und die Auswirkungen einer Sommerstraße gemeinsam betrachtet werden.

Bewertung und Auswahlverfahren

Im Nachgang werden die verkehrsplanerischen und städtebaulichen Faktoren durch das künftige Mobilitätsreferat unter Einbindung des Referats für Stadtplanung und Bauordnung ermittelt und bewertet, Auswirkungen und möglicher Nutzen durch die Sommerstraße gegenüber gestellt. Bei mehreren Anträgen auf Sommerstraßen aus dem selben Bezirksausschuss oder insgesamt stadtweit zu zahlreichen Anträgen schließt sich außerdem ein Auswahlverfahren (siehe Kapitel 4.5.2) an.

Detailprüfung und Vorbereitung

Die verkehrliche Anordnung und Ausgestaltung der Sommerstraße wird bereits beim Ortstermin besprochen und im Nachgang durch das künftige Mobilitätsreferat in Abstimmung mit dem Baureferat entwickelt und der mögliche Zeitraum der Sommerstraße festgelegt. Dabei sind die verschiedenen Belange genauestens gegeneinander abzuwägen und gegebenenfalls Kompromisse zu finden. Die Planung wird außerdem mit dem Polizeipräsidium München, der Branddirektion und den Abfallwirtschaftsbetrieben München (AWM) abgestimmt. Da die Entscheidung über die Umsetzung der Sommerstraße durch den Bezirksausschuss erfolgen soll, wird eine entsprechende Dokumentation durch die Verwaltung unter Einschätzung von Nutzen und Auswirkungen vorbereitet und im Bezirksausschuss vorgestellt.

Öffentlichkeitsbeteiligung

Das Ergebnis der vorangegangenen Prüfschritte wird durch Bezirksausschuss und Verwaltung im Rahmen einer Bürgerveranstaltung vorgestellt. Die von der Umnutzung mittel- und unmittelbar betroffenen Gewerbetreibenden und Anwohner*innen werden durch den Bezirksausschuss informiert. Unterstützer*innen für die Umsetzungsphase sollen aus der Bürgerschaft gewonnen werden. Situativ wird entschieden, ob und in welcher Form ein Quartiers-/Stadtteil-/Freiraummanagement und weitere Institutionen (z. B. AKIM – Allparteiliches Konfliktmanagement in München) eingebunden werden. Anschließend soll die förmliche Zustimmung (Entscheidungsrecht) zur temporären Umgestaltung des Straßenraums durch eine Änderung der Bezirksausschuss-Satzung im Rahmen eines eigens zu fassenden Beschlusses herbeigeführt werden. Das Entscheidungsrecht der Bezirksausschüsse wird in der Bezirksausschuss-Satzung entsprechend verankert.

Umsetzungsphase

Die Verkehrsanordnung wird durch das künftige Mobilitätsreferat erteilt und der Straßenraum durch das Baureferat möbliert und beschildert. Als Ausstattung sind grundsätzlich Pflanzgefäße und Stühle „Typ Fußgängerzone“ vorgesehen. Die Pflege der Flächen erfolgt durch das Baureferat. Die Unterstützung durch Grünpaten ist möglich. Das künftige Mobilitätsreferat steht dem Bezirksausschuss für die Öffentlichkeitsarbeit und bei Fragen während der Umsetzung zur Seite.

Abbau und Nachschau

Nach Ablauf des Projekts wird der temporär umgenutzte Straßenraum in den ursprünglichen Zustand zurück versetzt. Der Bezirksausschuss wird hinsichtlich der Erfahrungen während der Umsetzungsphase befragt, eingegangene Bürger*innenanliegen durch das künftige Mobilitätsreferat ausgewertet. Sollte aufgrund der Erfahrungen während der Sommerstraße eine dauerhafte Umgestaltung des Straßenraums gewünscht werden, hat der Bezirksausschuss die Möglichkeit, dies zu beantragen. Eine Verlängerung des Projekts über den festgelegten Zeitraum hinaus erfolgt jedoch aufgrund der dahinter stehenden Logistik grundsätzlich nicht.

4.5.2. Städtisches Auswahl- und Bewerbungsverfahren der Bezirksausschüsse

Sofern sich eine Entspannung hinsichtlich der Ausnahmesituation durch Corona abzeichnet und es die Lage im Münchner Stadtgebiet wieder zulässt, hat die Stadtverwaltung vor, im Rahmen eines Präsenz-Workshops im ersten Quartal 2021 sämtlichen Bezirksausschüssen das Bewerbungs- und Auswahlverfahren für Sommerstraßen vorzustellen, das ab 2022 umgesetzt wird. Bei weiteren Einschränkungen aufgrund der Corona-Pandemie wird der Workshop als Online-Format statt finden. Der Termin dient dazu, die rechtlichen und gestalterischen Vorgaben bekannt zu machen und für Sinn und Hintergründe dieser temporären Vorhaben zu sensibilisieren. Auf dieser Grundlage können alle Bezirksausschüsse anschließend bis Ende des Jahres ihre Vorschläge für mögliche Standorte von Sommerstraßen bei der Stadtverwaltung einbringen. Die Vorschläge und Einschätzungen der örtlichen Bezirksausschüsse sind für die Stadtverwaltung maßgeblich, da diese die demokratisch legitimierten Vertretungen der Bürger*innen vor Ort sind und auf Grund ihrer Ortskenntnis verlässliche Erfahrungswerte und eine erste Bewertung der örtlichen Auswirkungen vornehmen können.

Die der Verwaltung vorliegenden Anträge bzw. Anfragen von Bezirksausschüssen und aus der Bevölkerung zur Einrichtung von Sommerstraßen werden dann in eine konkrete Prüfungsphase gehen. Es ist angedacht, dass vorbehaltlich der zur Verfügung stehenden Ressourcen anfangs maximal vierzehn Standorte pro Jahr umgesetzt werden. Jeder Bezirksausschuss kann entsprechende Straßenräume vorschlagen, bei Konkurrenz mehrerer Stadtbezirke untereinander entscheiden die ermittelten planerischen Kriterien zu Auswirkungen und Nutzen. Die nicht zum Zug gekommenen Bezirksausschüsse können den Antrag im Folgejahr inhaltsgleich erneut einbringen. Geplanter Bewerbungsschluss für ein Umsetzungsjahr ist stets der 31.12. des vorangegangenen Jahres.

Als mögliche Standorte innerhalb des Stadtgebietes München kommen nur Örtlichkeiten in Frage, bei denen keine Ausschlussgründe für die Auswahl von Sommerstraßen (siehe Anlage 11) vorliegen.

Aufbauend auf den Erfahrungen und Erkenntnissen, welche die Landeshauptstadt München aus den Pilotvorhaben in den Jahren 2019 und 2020 sammeln konnte, wurde der rechtliche und organisatorische Rahmen für die Auswahl und Priorisierung geeigneter Standorte für die Realisierung saisonaler Stadträume im gesamten Stadtgebiet festgelegt und verfeinert. Die Voraussetzungen und Abläufe müssen jedoch auch im Nachgang an die im Sommer 2021 realisierten saisonalen Stadträume anhand der zusätzlichen Erfahrungen, Erkenntnisse und Ressourcen laufend weiterentwickelt werden.

4.6. Ausweitung der Pilotprojekte „Sommerstraße“ in 2021

Gemäß Beschluss „Kurzfristige Maßnahmen für Fußgänger*innen in Zeiten von Corona“ vom 17.6.2020 (Sitzungs-Vorlagen Nr. 20-26 / V 00606) lautete der Auftrag an die Stadtverwaltung, im Sommer 2020 weitere Straßenräume in unterschiedlichen Stadtbezirken hinsichtlich einer möglichen saisonalen Umnutzung zu prüfen und pragmatisch sowie zeitnah umzusetzen. Bestärkt wird dies durch ein weiter hohes Interesse der Öffentlichkeit und aus den Bezirksausschüssen zu weiteren Sommerstraßen. Nicht zuletzt wurde auch aus der Bürgerschaft das Vorgehen, Experimente zu wagen und Umnutzungen auszuprobieren, gelobt.

Die Standards und Genehmigungsvoraussetzungen, wie sie in Kapitel 4.5 definiert und aufgezeigt wurden, signalisieren deutlich, wie viel Vorlauf und personelle und logistische Ressourcen eine derartige temporäre Umgestaltung mit Bürgerbeteiligung erfordert. Vor diesem Hintergrund schlägt die Stadtverwaltung vor, im Jahr 2021 zunächst den Bezirksausschüssen, die in 2020 noch nicht bei den Sommerstraßen zum Zuge gekommen sind, die Möglichkeit zu geben, in ihrem Viertel an den Sommerstraßen teil zu haben. So werden erneut ca. zehn Straßen im Rahmen der aktuell bestehenden Ressourcen - jedoch mit einer optimierten Öffentlichkeitsbeteiligung und Gestaltung und mehr Vorlaufzeit - umgesetzt.

Da die in den vorangegangenen Kapiteln geschilderten Verfahren frühestens für das Jahr 2022 zur Anwendung kommen können, ist Ziel und Zweck der im Sommer 2021 realisierten Projekte, weiterhin die städtische Wissensbasis hinsichtlich saisonaler Stadträume in unterschiedlichen städtebaulichen Kontexten zu erweitern. Den Erfahrungen beim Pilotprojekt am Alpenplatz mit einer Sperrung einer reinen Anwohnerstraße und bei den ausgewählten Räumen aus 2020, für die aus Zeitgründen keine vertiefte und komplexe Prüfung auf Machbarkeit und keine Erarbeitung von alternativen Erschließungskonzepten möglich waren, müssen langfristig weitere Projekte in Straßen mit höherer Frequentierung sowie gewerblichen und gastronomischen Einrichtungen folgen, um Erfolgsaussichten, verkehrliche Auswirkungen und Aufwand zukünftiger Projekte einschätzen zu können. Aufgrund der notwendigen Abwägungen ist eine Sommerstraße mit vielen verschiedenen verkehrlichen Nutzungen und einer höheren Verkehrsdichte aber nur mit einer ausreichenden Vorlaufzeit möglich. Es gilt weiterhin der Grundsatz „Sicherheit geht vor Schnelligkeit“.

Daher wird im Jahr 2021 die Möglichkeit bestehen, kurzfristig einfach umzusetzende Straßenräume als Sommerstraße umzugestalten. Das Verfahren wird dabei ähnlich zu dem in 2020 ablaufen, jedoch, insbesondere mit Blick auf Vorlaufzeit und Bürgerinformation, verbessert. Die durch verschiedene Stadtratsanträge bereits in der Vergangenheit beantragten Straßenräume werden ebenfalls in dieses Verfahren überführt und bei der Auswahl der Straßen berücksichtigt.

5. Parklets

5.1 Durchführung Pilotprojekt Schwanthalerstraße

In der Beschlussvorlage vom 26.06.2019 „Saisonale Umnutzungen von Straßenräumen“ (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 13626) wird Folgendes ausgeführt:

„Straßenräume werden zum Teil saisonal unterschiedlich und unterschiedlich intensiv genutzt. Insbesondere ist der Wunsch der Menschen, im Sommer draußen im Freien zu verweilen, größer als zur kalten Jahreszeit. Es ist daher beabsichtigt, eine sommerliche, andersartige Nutzung von öffentlichen Verkehrsflächen mit zusätzlichen Aufenthalts- und Aneignungsmöglichkeiten durch die Bürgerschaft anzubieten. In diesem Fall sollen Parkbuchten temporär mit sogenannten Parklets in Aufenthaltsbereiche umgewandelt werden.

Parklets sind Objekte von provisorischem Charakter, welche - in Parkbuchten eingestellt - zu einer Erweiterung des Bürgersteiges werden. Diese Objekte, zumeist aus Holz gebaut, bestehen aus Elementen wie Sitzflächen, Blumen, Sträuchern oder Fahrrad-Abstellmöglichkeiten etc. Die Parklets können ohne größeren Aufwand zurückgebaut werden.

Das Pilotprojekt sollte durchgeführt werden, um zunächst die grundsätzliche Machbarkeit und Akzeptanz von Parklets zu testen. Als möglicher Standort für die Realisierung der Parklets wurden acht Parkbuchten an der Einmündung der Parkstraße in die Schwanthalerstraße (Schwanthalerhöhe) vorgesehen.“

Auf dieser Basis hat die Stadtverwaltung für acht Wochen drei unterschiedlich gestaltete Parklets auf insgesamt acht Parkplätzen in der Schwanthalerhöhe realisiert, hierbei wurden ein Standort in der Schwanthalerstraße sowie jeweils ein weiterer Standort in der Tulbeckstraße und in der Parkstraße gewählt. Dabei handelte es sich um typische, sehr lebendige und dicht bewohnte Anliegerstraßen im Innenstadtbereich mit zahlreichen Läden, Bars und Eisdielen in Erdgeschosslage. Gestalterisch kamen in Abhängigkeit vom Standort und den Wünschen der Anwohner*innen Radabstellanlagen, Begrünungen, Sandflächen und Sitzgelegenheiten zum Tragen. Insgesamt drei Infoveranstaltungen gingen der Realisierung der Parklets voraus, in deren Rahmen die Stadtverwaltung hinsichtlich Standort und Ausgestaltung auf die Wünsche und Anregungen der Bürgerschaft reagieren konnte.

Im Rahmen des Pilotprojektes war die Durchführung einer Bürgerbeteiligung in enger Abstimmung mit dem Bezirksausschuss vorgesehen. In der Beteiligungsveranstaltung sollte das Projekt vorgestellt und Wünsche und Anregungen für die Nutzung und die Gestaltung der Parklets gesammelt werden. Mit dem Bezirksausschuss wurde abgestimmt, aus welchem Bereich die Anwohner*innen per Postwurfsendung zur Bürgerbeteiligungsveranstaltung geladen werden sollten.

Am 06.06.2019 wurde die Bürgerbeteiligungsveranstaltung durchgeführt. Die Diskussionen mit den Anlieger*innen verliefen sehr kontrovers. Es bestand die große Befürchtung, dass durch die Schaffung eines intensiven Aufenthaltsangebotes die nächtliche Lärmbelastung zunehmen werde. Am ursprünglich vorgesehenen Standort, dem Einmündungsbereich der Parkstraße in die Schwanthalerstraße, sollte auf Wunsch der direkten Anlieger*innen daher keine Aufenthaltsmöglichkeit geschaffen werden. Gewünscht wurde

stattdessen ausschließlich das Angebot von Fahrradständern und die Begrünung durch temporäre Bepflanzungen.

Dagegen wünschten sich die Anwohner*innen aus der Tulbeckstraße und der Parkstraße die Aufstellung von Parklets mit Aufenthalts- bzw. Sitzmöglichkeiten in unmittelbarer Nähe ihrer Wohnungen. Es wurde daher mit den Bürger*innen vereinbart, die Wünsche zu prüfen. Auf einer weiteren Veranstaltung wurden am 27.06.2019 die Ergebnisse der Prüfung und die konkrete Ausgestaltung der drei Standorte mit individuellen Parklettnutzungen und Gestaltungen vorgestellt. Trotz geäußerter Bedenken hinsichtlich der Lärmbelastung durch die Schaffung des Angebots wurden die Vorschläge allgemein begrüßt. Auf dieser Grundlage wurden schließlich von Juli bis September 2019 für acht Wochen an drei Standorten, an der Ecke Parkstraße / Schwanthalerstraße, in der Parkstraße und in der Tulbeckstraße, Parklets in Parkbuchten installiert.



Abb. 7: Parklets in der Schwanthalerhöhe

Quelle: Landeshauptstadt München, Michael Nagy

5.2 Evaluierung des Pilotprojekts

Mit Beschluss vom 26.06.2019 „Saisonale Umnutzungen von Straßenräumen“ (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 13626) wurde das Baureferat beauftragt, im Benehmen mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung die realisierten Parklets in der Schwanthalerstraße, der Parkstraße und der Tulbeckstraße zu evaluieren.

Die Parklets wurden, ebenso wie die Sommerstraßen, filmisch durch ein vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung beauftragtes externes Filmteam dokumentiert und begleitet. Auf diese Weise konnten sowohl kritische als auch positive Stimmen authentisch eingefangen werden.

Das Baureferat hat außerdem ein externes Marktforschungsbüro zur Durchführung einer Umfrage beauftragt. Es wurden insgesamt 593 Interviews geführt. Dabei wurde eine Gleichverteilung beider Geschlechter erreicht. Überwiegend waren die Befragten zwischen 21 und 40 Jahre alt. Drei Viertel der Befragten stammte aus dem PLZ-Bereich 80339 (Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt und Schwanthalerhöhe).

Folgende Erkenntnisse wurden gewonnen:

- 68% der Befragten begrüßen die Parklets in München, darunter jedoch ein hoher Anteil von Personen, die nicht unmittelbare Anwohner*innen sind.
- Besonders Frauen finden die Parklets gut.

- Die Hauptnutzungszeit der Parklets ist nachmittags und abends.
- Der Hauptgrund für die Nutzung der Parklets ist der soziale Kontakt zu Anderen, im Parklet zu sitzen und sich zu entspannen.
- Die meisten Befragten, hauptsächlich die Jüngeren, sehen in der Bereitstellung der Parklets einen Mehrwert. Die Älteren hingegen fühlen sich durch die Parklets tendenziell gestört.
- Die Befragten wünschen sich mehr Parklets. Die Parklets sollen mit mehr Pflanzen, Sitzmöglichkeiten und Überdachung ausgestattet werden.
- Auch gewünscht wird, Parklets nicht in Bereichen aufzustellen, wo Parkplätze knapp sind.
- Zwei Drittel der Teilnehmer*innen wünschen sich auch für nächstes Jahr wieder Parklets.
- 62% der Befragten begrüßen zudem die Aufstellung von Parklets im weiteren Stadtgebiet. Insgesamt sind die Jüngeren offener eingestellt; mit Zunahme des Alters nimmt das Interesse ab.
- 38% der direkten Anwohner*innen können sich vorstellen, auf eigene Initiative ein Parklet zu betreiben.
- Mehr als die Hälfte der Befragten kann sich vorstellen, dauerhaft Parkplätze in Aufenthalts- und Grünflächen zu verwandeln.

Aufwand und Kosten

Der Aufwand für Konzeption, Errichtung und Betrieb sämtlicher Parklets hat sich als sehr hoch erwiesen. Da beim Baureferat nicht ausreichend personelle Ressourcen vorhanden sind, erfolgten die Planung, die Realisierung und der Betrieb der Parklets in enger Kooperation zwischen dem Baureferat und Green City e. V.. Dieser ist als gemeinnütziger Verein mit Erfahrung bei der Betreuung und Anleitung bürgerschaftlichen Engagements in München bekannt.

Neben den Bürgerbeteiligungen und Abstimmungen mit dem Bezirksausschuss waren sowohl die Logistik der Beschaffung der Bauelemente für die Parklets und der Bepflanzung, als auch der Auf- und Abbau zu leisten. Insbesondere die zweimonatige Betreuung der Parkletstandorte wäre ohne die intensive Unterstützung von Green City e.V. nicht abwickelbar gewesen. So wurden die Parklets täglich inspiziert, gereinigt und die Pflanzen gewässert. Beim Parklet in der Parkstraße mussten wegen Beschwerden der Anliegerschaft zahlreiche moderierende Gespräche geführt und das Parklet an dieser Stelle schließlich sogar jeden Abend mit Trassierband gesperrt werden. Es kam zur Einbindung von AKIM – dem Allparteilichen Konfliktmanagement in München. Nach den Erfahrungen mit diesem Projekt würde nach Aussage von Green City e. V. die Wiederholung (oder gar städtische Durchführung) des Projekts in dieser Form aus Kapazitätsgründen nicht mehr möglich sein.

Es stellte sich heraus, dass die Einlagerung der Elemente für die Parklets nach dem Abbau für eine spätere Wiederverwendung problematisch ist, da dem Baureferat keine Lagerflächen zur Verfügung stehen. Der erhöhte Bedarf an Straßenreinigung durch die intensive Nutzung der Parklets ist außerdem zu berücksichtigen.

Die Gesamtkosten für die Konzeption, die Errichtung und den zweimonatigen Betrieb der Parklets mit Materialien und Pflanzungen, ohne Berechnung des Aufwandes durch die Verwaltung, betrugen rund 65.000 Euro.

Im Fazit hat die Durchführung des Pilotprojekts gezeigt, dass für Konzeption, Errichtung und Betrieb bereits für dieses eine Parkletprojekt ein enormer Aufwand erforderlich ist. Die dauerhafte bauliche Umwandlung der jeweiligen Parkbucht in Gehbahnflächen wäre in der Regel mit ähnlichem Aufwand und Kosten verbunden, wie die Aufstellung und Betreuung eines Parklets.

5.3 Freischankflächen in Parkflächen („Schani-Gärten“)

Durch den Beschluss „Schnelle Hilfe für die Gastronomie in Corona-Zeiten“ vom 13.05.2020 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 00392) wurden im gesamten Stadtgebiet Freischankflächen in Parkbuchten eingerichtet. Aufgrund der positiven Resonanz und des weiterhin bestehenden Abstandsgebots wurde am 29.09.2020 ein weiterer Beschluss gefasst (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 00925). Demnach werden die Erweiterungsmöglichkeiten für Freischankflächen bis 31.03.2021 verlängert. Dem Stadtrat wird bis zum 31.03.2021 erneut über die Auswirkungen und das weitere Vorgehen berichtet.

Die kurzfristige Genehmigung von Freischankflächen in Parkbuchten wurde mehrheitlich positiv aufgenommen. Neben den wirtschaftlichen Effekten wurden viel Kreativität bei der Gestaltung der Bereiche sowie teilweise eine Aufwertung des öffentlichen Raums und Erhöhung der Aufenthaltsqualität beobachtet. Eine große Herausforderung stellt die Auswirkung auf das Parkraummanagement dar, insbesondere in sehr dichten Quartieren mit hohem Parkdruck. Im März 2021 wird dem Stadtrat berichtet, inwieweit eine dauerhafte Umsetzung dieser Freischankflächen erfolgen soll und welche Antragsverfahren, Änderungen von Richtlinien und Gebührensatzung sowie des Parkraummanagements und sonstiger Rahmenbedingungen hierfür notwendig sind.

Aufgrund der engen Verknüpfung der beiden Konzepte „Schani-Gärten“ und Parklets nicht gewerblicher Nutzung kann dieser Beschlussvorlage nicht vorgegriffen werden, die Konzepte sind vielmehr aufeinander abgestimmt weiter zu entwickeln. Der zusätzliche Arbeitsaufwand für die Genehmigung der Parklets bzw. das damit verbundene Beschwerdemanagement kann trotz der Haushaltskonsolidierung nicht ohne zusätzliches Personal geleistet werden.

5.4 Konzeptionelle Überlegungen

Die Umfragen, die während und nach der Durchführung des Pilotprojekts 2019 durchgeführt wurden, zeigten zwar eine überwiegend positive Einschätzung bzgl. der Parklets an der Schwanthalerhöhe und den Wunsch, auch zukünftig, stadtweit Parklets in den Sommermonaten einzurichten. Der Bezirksausschuss Schwanthalerhöhe zog ebenso eine positive Bilanz aus den gewonnenen Erfahrungen und den Rückmeldungen aus der Bürgerschaft. Dieser Eindruck wird durch die Erfahrungen zu den Freischankflächen in Parkflächen des Jahres 2020 bestätigt, weshalb die beiden Konzepte aufeinander abgestimmt weiterverfolgt werden sollten.

Dennoch zeigte sich, dass die Schaffung von intensiven Aufenthaltsnutzungen in Anwohnerstraßen auch ein hohes Konfliktpotential birgt. Insbesondere erscheint es kontraproduktiv, wenn die Initiative zur Aufstellung von Parklets von der Verwaltung ausgeht. Wenn hingegen die Initiative und die Realisierung weitestgehend durch die direkte Anwohnerschaft selbst erfolgt, könnte voraussichtlich von Anfang an eine höheren Akzeptanz für das Projekt erreicht werden. Dies entspricht auch der Einschätzung von Green City e. V.

In der Praxis bewährt haben sich Parklets, die dem Aufenthalt und der Begrünung dienen, auch eine Kombination mit Fahrradständern ist möglich. Maßgeblich muss sein, dass das Parklet einen Mehrwert für die Allgemeinheit bietet und keinem überwiegend privaten Zweck dient. Integriert werden können verschiedene Sitzgelegenheiten, Begrünung, urbanes Gärtnern, Sonnenschutz aber auch ein Büchertauschregal oder Schwarzes Brett, das der Kommunikation im Viertel dient. In geringerem Umfang können auch Spielmöglichkeiten, wie eine Sandkiste, ein Brett- oder Kartenspiel etc. angeboten werden. Aus Gründen der Verkehrssicherheit sind jedoch keine Ballspiele, Sportgeräte oder ähnliches möglich. Auch darf das Parklet keinem überwiegend privaten Nutzen dienen, so etwa als Büro-, Lager- oder Verkaufsfläche, sondern muss allen Personen offen stehen.

5.5 Rechtliche Voraussetzungen

Wie bei Freischankflächen in Parkbuchten ist auch für das Aufstellen eines Parklets, das keinem gewerblichen Nutzen dient, sondern dem Aufenthalt, der Begegnung, Kommunikation oder dem Spielen, eine Genehmigung erforderlich. Auf Empfehlung der Regierung von Oberbayern und um ein einheitliches Verwaltungshandeln der Landeshauptstadt München sicherzustellen, werden nicht gewerbliche Parklets wie auch die sog. „Schani-Gärten“ auf Grundlage des § 46 Abs.1 Nr. 8 i.V.m. § 32 Abs. 1 StVO als Sondernutzung genehmigt.

Die Festlegungen in den Sondernutzungsrichtlinien dienen auch im Hinblick auf die Vielzahl anderer Sondernutzungen dazu, eine Gleichbehandlung und einheitliches Verwaltungshandeln sicher zu stellen und setzen einen Rahmen für das Ermessen der Verwaltung. Fraglich bleibt aktuell jedoch, inwieweit aufgrund dieser Voraussetzungen auch eine dauerhafte Umsetzung von Parklets aus der Bürgerschaft heraus erfolgen wird. Derzeit besteht noch kein Tatbestand für die Genehmigung von Parklets in den Sondernutzungsrichtlinien. Um eine Änderung der Richtlinien durchführen zu können, liegen aufgrund des Pilotprojekts 2019, das unter anderen Voraussetzungen realisiert wurde, noch nicht ausreichend Erfahrungen vor. Insbesondere muss der Ansatz einer Beantragung und Durchführung durch die Bürger*innen noch genauer getestet werden, bevor die Änderung der Richtlinien und Satzungen erfolgen kann. So wurde auch bei den „Schani-Gärten“ zunächst kurzfristig die Möglichkeit eröffnet, die Regelungen zu testen, bevor die Entscheidung über eine dauerhafte Verankerung der Sondernutzungsrichtlinien in 2021 im Stadtrat erfolgt. Aufgrund des Genehmigungsvorbehalts muss die Verwaltung außerdem gewisse Anforderungen an die Nutzung und Absicherung der Parklets stellen, welche durch Auflagen und Nebenbestimmungen konkretisiert werden.

5.6 Ausweitung der Parklets in 2021

In der Vollversammlung vom 26.06.2019 hat der Stadtrat u. a. Folgendes beschlossen: „Für die folgenden Jahre wird Anwohner*innen die Möglichkeit eingeräumt, auf Antrag eigenverantwortlich in ihrem Wohngebiet ein „Parklet“ einzurichten und zu betreuen.“

Auch die vorstehend dargestellten Erfahrungen aus dem Pilotprojekt Schwanthalerstraße haben gezeigt, dass eine sehr enge Einbindung der Anwohner*innen in die Realisierung von Parklets eine wesentliche Voraussetzung für den Erfolg der Projekte ist. Allerdings ist bisher noch ungeklärt, inwieweit die Anwohner*innen tatsächlich bereit und in der Lage sind, Parklets in Eigeninitiative zu errichten und zu betreiben.

Im Jahr 2021 soll der Ansatz der nicht kommerziellen Parklets weiter voran getrieben werden und aufgrund der Erfahrungen aus 2019 und 2020 insbesondere herausgefunden werden, wie dies als „Bottom-Up-Ansatz“ - also rein aus bürgerschaftlichem Engagement, lediglich unter Beteiligung der Verwaltung als Genehmigungsbehörde – ablaufen kann.

Um eine Genehmigung von nicht gewerblichen Parklets durch Bürger*innen vorsehen zu können, gelten folgende Maßgaben, die im Laufe der Genehmigungspraxis noch fortlaufend weiterentwickelt und verfeinert werden müssen. Dabei orientiert sich die Verwaltung auch an den Erfahrungen u.a. der Stadt Stuttgart, die ebenfalls bereits pilothaft Verfahrensabläufe und Kriterien festlegen konnten:

Welche Nutzungen sind zulässig?

Aufgrund der in Kapitel 5.4 genannten konzeptionellen Überlegungen wird als Parklet ein kreativ gestalteter Aufbau in einer Parkbucht definiert, der ausschließlich dem Aufenthalt dient und einen Mehrwert für die Allgemeinheit bietet. Im Rahmen der Gestaltung können insbesondere Elemente der Begrünung, des urbanen Gärtnerns, des Kinderspiels oder auch Radabstellanlagen integriert werden. Beispiele für die Gestaltung eines Parklets sind daher: Sitzmobiliar, Pflanzen, Beete, Brett- und Kartenspiele (jedoch keine Ballspiele, Tischtennis, Boccia etc.), ein Tauschregal oder Schwarzes Brett, Rad-abstellmöglichkeiten etc. Das Parklet darf nicht einem überwiegend privaten Nutzen dienen (z.B. Werbefläche, Warenauslage, privater Garten etc.), sondern muss prinzipiell für alle nutzbar sein. Die Antragsteller*innen müssen hierüber ein Konzept vorlegen, aus dem die Zielsetzung des Parklets, die bauliche Gestaltung, die Dauer, die Einbindung der Nachbarschaft vor, während und nach der Umsetzung und die Betreuung durch die Verantwortlichen hervorgeht. Dabei soll auch auf die Möglichkeiten der Barrierefreiheit und Nutzbarkeit für alle Generationen eingegangen werden.

Wer kann ein Parklet beantragen, wann können Parklets aufgestellt werden und wie viele Parklets können genehmigt werden?

Parklets können durch natürliche und juristische Personen beantragt werden, so etwa jede*r Bürger*in des Stadtbezirks aber auch Vereine, Firmen und sonstige Institutionen mit Bezug zum Stadtviertel. Den Antragsteller*innen wird empfohlen, ihren Standortwunsch bereits im Vorfeld mit dem zuständigen Bezirksausschuss zu diskutieren. Da zusätzliche Aufenthaltsbereiche insbesondere im Sommer angenommen werden, können Parklets im Zeitraum von März bis November eingerichtet werden. Da durch ein Parklet stets auch Parkraum verknüpft wird, müssen die Auswirkungen auf das Parkraummana-

gement im konkreten Fall vertretbar sein. Insbesondere ist vom jeweiligen Standort abhängig, ob reine Bewohnerparkplätze, Parkplätze im Mischparken etc. entfallen. Insbesondere auch aufgrund der aktuell durch Freischankflächen entfallenen Parkplätze kann bei Fortführung der sog. „Schani-Gärten“ und gleichzeitiger Genehmigung nicht gewerblicher Parklets ein Ungleichgewicht im Parkraummanagement entstehen. Diese Thematik kann aufgrund der schnellen Entwicklungen im Jahr 2020 noch nicht abschließend eingeschätzt werden. Die Stadtverwaltung schlägt daher eine Genehmigung von zunächst maximal drei Parklets (mit je max. 2 Kfz-Längen) pro Stadtbezirk im Jahr 2021 vor, bis die Auswirkungen besser eingeschätzt werden können. Liegen mehr als drei genehmigungsfähige Anträge vor, trifft der zuständige Bezirksausschuss die Auswahl.

Welche verkehrlichen Kriterien bestehen?

Die verkehrlichen Voraussetzungen für die Genehmigung von Parklets konnten aufgrund der Erfahrungen mit den „Schani-Gärten“ bereits weiterentwickelt werden, unterstehen aber weiter einer laufenden Betrachtung und Anpassung. Demnach ist die Einrichtung von Parklets nach aktuellem Stand an folgenden Orten möglich, es erfolgt aber in jedem Fall eine Einzelfallbetrachtung:

- nur möglich an Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von maximal 30 km/h
- nicht möglich an Straßen mit einem direkt an die Kfz-Stellplätze angrenzenden baulichen Radweg (Radweg verläuft zwischen Parkfläche und Gehweg)
- nicht möglich 5 Meter vor und hinter Straßeneinmündungen und -kreuzungen
- nicht möglich 5 Meter vor und nach Zebrastreifen, Fußgängerampeln, Bahnübergängen und Bushaltestellen sowie
- nicht möglich auf Flächen mit anderer Nutzung, etwa Einfahrten, Feuerwehreneinfahrtsszonen, Behindertenparkplätzen, Haltverboten für Taxen, Ladezonen, Kurzzeitparken (z.B. für Hotels oder vor Kitas und Schulen), Fahrradabstell-, Carsharing- oder Elektro-Ladeplätzen

In Straßen mit Linienbus- oder Tramverkehr sowie bei Grünstreifen zwischen Parkbuch und Gehweg ist eine nähere Prüfung unter Einbindung der MVG und des Baureferats erforderlich. Die Änderung von bestehenden verkehrlichen Anordnungen (insbesondere Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen, Haltverboten, Parkregelungen etc.), um das Aufstellen von Parklets zu ermöglichen, ist nicht möglich.

Welche baulichen Kriterien bestehen?

Zur Absicherung der Parklets bestehen die gleichen Kriterien wie bei „Schani-Gärten“:

Die Absicherung der Freischankflächen auf Kfz-Parkplätzen muss analog zur Absicherung von Arbeits-/Baustellen gegenüber dem fließenden Verkehr erfolgen. Hierfür wird im Rahmen des Genehmigungsverfahrens die erforderliche verkehrliche Anordnung inklusive Haltverbot erteilt.

Die Parkletfläche ist im Bereich der Fahrbahn bzw. des Seitenstreifens zu allen Seiten hin mit Ausnahme des Gehwegs lückenlos mit geeignetem und verkehrssicherem Absperrmaterial abzusichern. Die verkehrsrechtliche Anordnung erfolgt auf Grundlage eines Regelplans analog zur Absicherung von Arbeits-/Baustellen. Die Absperrung muss verrü-

ckbar sein und darf nicht fest verankert werden. Zur Fahrbahn sollte dabei ein Sicherheitsabstand von min. 0,50 m eingehalten werden.

Auf eine Längsabsicherung zur Fahrbahn mit Absperrschranken kann dann verzichtet werden, wenn auf gesamter Länge der Parkletfläche alternativ eine lückenlose, standfeste und min. 1,00 m hohe Abgrenzung zur Fahrbahn hin erfolgt (z.B. Zäune oder Pflanztröge). Diese durchgehende Abgrenzung dient der Verkehrssicherheit gegenüber dem fahrenden Kfz-Verkehr und ist unverzichtbar. Die Verkehrssicherungspflicht hierfür obliegt dem/der Erlaubnisnehmer*in.

Die Beschilderung und Absicherungsmaterialien müssen durch die Antragsteller*innen selbst beschafft und aufgestellt werden. Hierzu ist eine Beauftragung von Schilderdiensten möglich.

Zusätzlich muss die Abgrenzung zwischen einem genehmigungsfreien Aufbau und dem Erfordernis einer Baugenehmigung erfolgen, die Einschätzung hierüber trifft die Lokalbaukommission als Baugenehmigungsbehörde. Grundsätzlich werden daher zunächst in 2021 nur solche Parklets möglich sein, die keine Baugenehmigungspflicht auslösen.

Außerdem wird durch Auflagen und Nebenbestimmungen im Rahmen von Höhen- und Breitenbeschränkungen sowie Vorgaben zu Beleuchtung und Absicherung der Parklets sichergestellt, dass keine Verkehrsbeeinträchtigungen bestehen.

Über die vielfältigen Voraussetzungen für die Genehmigung von Parklets wird durch die Verwaltung analog zu den Sommerstraßen eine Checkliste für Bürger*innen und Bezirksausschüsse erstellt.

Wie erfolgt die Auswahl bei mehreren Bewerbern und die Beteiligung der Bezirksausschüsse?

Bei der Beantragung des Parklets sollte eine möglichst breite Unterstützung durch direkte Anwohner*innen des möglichen Parklet-Standortes, z.B. mit Hilfe von Unterstützungs-Unterschriften, nachgewiesen werden. Von Seiten der Verwaltung kann aufgrund der bestehenden Sondernutzungsrichtlinien nur eine Genehmigung oder Versagung der Genehmigung aufgrund objektiver Kriterien, wie der Verkehrssicherheit oder des Vorliegens der Tatbestandsmerkmale der SoNuRL, erfolgen. Gestalterische Aspekte können dabei jedoch keine Rolle spielen und müssen in einem gesonderten Verfahren durch die Bezirksausschüsse betrachtet werden. Daher ist der jeweilige Bezirksausschuss bereits eng in die Vorauswahl und Entscheidung über die Zulässigkeit und Ausgestaltung eines Parklets einzubinden. Es wird für das Jahr 2021 die Möglichkeit bestehen, bis zum 30.04.2021 Anträge für Parklets beim Kreisverwaltungsreferat einzureichen, soweit für diese keine Baugenehmigungspflicht besteht. Dem Antrag ist eine erste positive Bewertung des Konzepts durch den Bezirksausschuss beizufügen. Wenn die grundsätzlichen Voraussetzungen vorliegen, wird dem Bezirksausschuss auf Basis einer Einschätzung durch die Stadtverwaltung ein Entscheidungsrecht eingeräumt, bei dem er auch die Gestaltung, das Konzept und die Anwohner*innenbeteiligung abschließend bewerten kann. Bei positivem Votum des Bezirksausschusses erfolgt die Genehmigung durch das Kreisverwaltungsreferat.

Welche Auflagen und Nebenbestimmungen müssen erlassen werden?

Im Rahmen der Genehmigung wird geregelt, wie die Gestaltung und Absicherung des Parklets zu erfolgen hat und wie das Parklet genutzt werden kann. Für die Kontrolle der

Nebenbestimmungen ist die Genehmigungsbehörde zuständig. Parklets befinden sich jedoch im öffentlichen Raum und sind daher frei zugänglich. So kann bei regelmäßig wiederkehrenden nächtlichen Ruhestörungen ggf. ein zeitweises Absperren, Versetzen oder gar der Abbau eines Parklets notwendig werden. Nebenbestimmungen können sich insbesondere auf die Größe, Beschaffenheit, Absicherung, Beleuchtung, Lärmemissionen, Informationspflichten etc. beziehen.

Welche Gebühren und Kosten fallen an?

Für Sondernutzungen des öffentlichen Verkehrsgrundes werden Sondernutzungsgebühren fällig, die abhängig von der Größe, der Lage und der Art der Nutzung festgesetzt werden. Außerdem wird eine Verwaltungsgebühr für den Aufwand der Verwaltung fällig. Um ein realistisches Bild darüber zu erhalten, wie nicht gewerbliche Parklets dauerhaft angenommen werden und ob die Bürger*innen, Vereine oder Bezirksausschüsse bereit sind, die Kosten zu tragen, muss auch die Frage der Gebühren und Kosten für den Parkletaufbau realistisch untersucht werden. Daher wird vorgeschlagen, je genehmigtem Parklet im Jahr 2021 eine Verwaltungsgebühr von 120 € (entspricht in etwa dem vergleichbaren Aufwand der Genehmigung von Freischankflächen) und eine Sondernutzungsgebühr je umgewandelten Kfz-Parkplatz von 2,50 € monatlich je angefangenen Monat (entspricht den aktuell gültigen Kosten für einen Anwohnerparkausweis von 30 € jährlich) anzusetzen. Außerdem müssen die Kosten für das notwendige Haltverbot (Beschilderung durch privaten Schilderdienst) und den Bau und den Erhalt des Parklets durch die jeweiligen Antragsteller*innen getragen werden. Den Bezirksausschüssen steht es frei, die Parklets durch einen entsprechenden Zuschuss aus dem Stadtviertelbudget zu unterstützen. Außerdem sollte analog zur gesetzlichen Erfordernis des § 29 StVO auch bei dieser Art von Sondernutzung eine Versicherungsbestätigung und eine Veranstaltererklärung im Hinblick auf Haftungsfragen vorgewiesen werden. Die Verwaltung kann im Sinne der Gleichbehandlung mit anderen Sondernutzungen oder Veranstaltungen nicht auf die Erhebung von Gebühren verzichten oder die Kosten für die Beschilderung übernehmen.

Wer ist für das Beschwerdemanagement zuständig?

Der/Die Genehmigungsinhaber*in ist für den Bau und Betrieb des Parklets verantwortlich und als solche*r auch erste*r Ansprechpartner*in bei Fragen und Beschwerden. Diese werden jedoch regelmäßig insbesondere das Kreisverwaltungsreferat als Genehmigungsbehörde erreichen und sind auch mit dem Bezirksausschuss als für die Entscheidung über die Genehmigung von Parklets zuständigem Gremium abzustimmen. Um Bürger*innenanfragen möglichst frühzeitig begegnen zu können, ist neben einer frühzeitigen Einbindung und möglichst breiten Unterstützung durch die direkt angrenzenden Nachbar*innen auch eine hohe Präsenz und Information bei der Umsetzung des Parklets erforderlich. So sollte eine Kontaktmöglichkeit direkt am / beim Parklet bestehen.

Fazit

Die Fragestellungen zeigen, wie viele Aspekte vor Einführung einer neuen Sondernutzung durch die Verwaltung zu würdigen sind. Ziel der weiteren Parklet-Projekte ist es daher, diese Fragen abschließend beantworten zu können, so dass dem Stadtrat und den Bezirksausschüssen Ende des Jahres 2021 ein Vorschlag zur dauerhaften Verankerung des Ansatzes in Sondernutzungsrichtlinien, Gebührensatzung und Bezirksausschusssatzung vorgelegt werden kann.

6. Personal- und Sachmittel

Die Erfüllung der geschilderten Aufgaben im Zusammenhang mit der Weiterentwicklung der Konzeption Saisonale Stadträume kann nur gelingen, wenn sowohl dem künftigen Mobilitätsreferat als auch dem Kreisverwaltungsreferat dauerhaft zusätzliches Personal zugeschaltet wird. Im künftigen Mobilitätsreferat ist 1 (VZÄ A/E13, nichttechnischer Dienst, 4. Qualifikationsebene) zzgl. Raumbedarf zwingend erforderlich und soll entsprechend im nächsten Ausplanungsbeschluss für das künftige Mobilitätsreferat beantragt werden.

Um die dauerhafte Bearbeitung der Parklets als Sondernutzung sicher stellen zu können, wird mit Verankerung des Ansatzes in die Richtlinien und Satzungen Ende des Jahres 2021 auch eine Einschätzung hinsichtlich erforderlicher Personalressourcen seitens des Kreisverwaltungsreferats getroffen werden.

Aus der Erfahrung der Möblierung der 14 Sommerstraßen in diesem Jahr ist von zukünftig durchschnittlich 15 Pflanzgefäßen pro Straße auszugehen, um eine entsprechende Atmosphäre vor Ort zu erzielen. Für die in 2021 auszustattenden 10 Sommerstraßen wären daher voraussichtlich 150 Pflanzgefäße, ab 2022 für 14 Sommerstraßen dann rund 200 Pflanzgefäße vorzusehen. Die Beschaffung neuer Pflanzgefäße ist mit über 4.000 Euro pro Gefäß teuer. Es wird daher vorgeschlagen, für die Ausstattung der Sommerstraßen möglichst auf vorhandene Gefäße zurückzugreifen. Durch den Ausfall des Oktoberfests standen 2020 rund 130 Pflanzgefäße für die ganze Saison zur Verfügung. Wenn das Oktoberfest wieder stattfindet, könnten mit diesen Pflanzgefäßen ausgestattete Sommerstraßen allerdings nur bis Ende August betrieben werden, da diese dann neu bepflanzt und zur Sicherung des Oktoberfests ausgebracht werden müssen. Darüber hinaus stehen ab 2021 und voraussichtlich auch in den Folgejahren zusätzlich ca. 60 Pflanzgefäße zur Verfügung, die aufgrund von Baustellen in der Fußgängerzone (z.B. Alte Akademie) nicht aufgestellt werden können. Damit können ab 2021 zunächst vorhandene Pflanztröge verwendet werden, ohne dass zusätzliche Haushaltsmittel erforderlich werden.

Aufgrund der coronabedingten Zurückstellung von anderen Aufgaben (z. B. Bürgerbeteiligungsveranstaltungen, Entfall Oktoberfest etc.) konnten die erforderlichen beim Baureferat anfallenden Leistungen 2020 durch bestehendes Personal bewältigt werden. Da ab 2021 die gesamten notwendigen Personalkapazitäten voraussichtlich nicht zur Verfügung stehen werden, müssen externe Dienstleister für Koordination und Logistik beauftragt werden. Darüber hinaus muss die Bepflanzung für die Pflanzgefäße beschafft und vorbereitet werden. Die dazu erforderlichen Kosten (voraussichtlich ca. 150.000.- Euro jährlich) sollen aus der Nahmobilitätspauschale finanziert werden.

7. Behandlung der Anträge

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung, das Kreisverwaltungsreferat und das Baureferat nehmen inhaltlich zu den o.g. Anträgen wie folgt Stellung:

a) Antrag Nr. 14-20 / A 04106 „Autofreie Tage – welche Beispiele sind in München umsetzbar?“ der Ausschussgemeinschaft ÖDP / DIE LINKE vom 17.05.2018 (Anlage 1)

Die Ausschussgemeinschaft ÖDP / DIE LINKE hat am 18.05.2018 den anliegenden Antrag Nr. 14-20 / A 04106 (Anlage 1) gestellt. Darin wird die Stadtverwaltung aufgefordert, dem Münchner Stadtrat vorzustellen, welche unterschiedlichen Konzepte an autofreien Tagen bzw. zu temporären autofreien Zonen es in anderen Städten gibt und welche sich in München umsetzen ließen.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung und das Kreisverwaltungsreferat nehmen dazu wie folgt Stellung:

Es wurde dargelegt, welche weiteren Ansätze saisonaler Stadträume in anderen Städten verfolgt werden. Im Rahmen der laufenden Weiterentwicklung und Erweiterung der bestehenden Ansätze wird künftig auch die Umsetzung solcher Beispiele in München erfolgen können.

Dem aufgegriffenen Antrag Nr. 14-20 / A 04106 vom 17.05.2018 kann damit nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

b) Antrag Nr. 14-20 / A 05505 „Summer Streets – Neue Standorte prüfen“ von Herrn BM Manuel Pretzl, Frau StRin Dr. Evelyne Menges, Frau StRin Dorothea Wiepcke und Herrn StR Richard Quaas vom 14.06.2019 (Anlage 2)

Die Stadtratsfraktion der CSU hat am 14.06.2019 den anliegenden Antrag Nr. 14-20 / A 05505 (Anlage 2) gestellt. Darin wird die Stadtverwaltung aufgefordert, drei weitere Standorte für Summer Streets zu prüfen.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung und das Kreisverwaltungsreferat nehmen dazu wie folgt Stellung:

Es wurde das Ergebnis der Prüfung dargelegt, dass künftig in verschiedenen Stadtbezirken auf Antrag der Bezirksausschüsse Sommerstraßen eingerichtet werden. Die Prüfung erfolgt im Einzelfall wie dargestellt.

Dem aufgegriffenen Antrag Nr. 14-20 / A 05505 vom 14.06.2019 kann damit nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

c) Antrag Nr. 14-20 / A 05506 „Summer Streets – Gastronomie prüfen“ von Herrn BM Manuel Pretzl, Frau StRin Dr. Evelyne Menges, Frau StRin Dorothea Wiepcke, Herrn StR Richard Quaas vom 14.06.2019 (Anlage 3)

Die Stadtratsfraktion der CSU hat am 14.06.2019 den anliegenden Antrag Nr. 14-20 / A 05506 (Anlage 3) gestellt. Darin wird die Stadtverwaltung aufgefordert, zu prüfen, ob die

angrenzende Gastronomie Teile der Straßenflächen bei Sommerstraßen als Freischankfläche nutzen kann.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung und das Kreisverwaltungsreferat nehmen dazu wie folgt Stellung:

Es wurde das Ergebnis der Überlegungen dargelegt. Demnach wird für bereits ansässige Gewerbetreibende, die bisher aufgrund beengter örtlicher Gegebenheiten keine Freischankfläche realisieren konnten, eine entsprechende Möglichkeit im Rahmen der bestehenden Vorgaben der Sondernutzungsrichtlinien vorübergehend ermöglicht.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 05506 vom 14.06.2019 kann damit nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

d) Antrag Nr. 14-20 / A 06410 „Nördliche Auffahrtsallee zweimal im Jahr für Fußgänger*innen nutzbar machen“ der SPD-Fraktion vom 12.12.2019 (Anlage 4)

Die Stadtratsfraktion der SPD hat am 12.12.2019 den anliegenden Antrag Nr. 14-20 / A 06410 (Anlage 4) gestellt. Darin wird die Stadtverwaltung aufgefordert, die Nördliche Auffahrtsallee zwischen Menzingerstraße und Waisenhausstraße an zwei Sonntagen im Jahr für den Autoverkehr zu sperren und auf der gesperrten Straße in kleinem Umfang Gastronomie zu genehmigen.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung und das Kreisverwaltungsreferat nehmen dazu wie folgt Stellung:

Wie dargelegt, ist der Ansatz von Sommerstraßen, konsumfreie Räume für alle zu schaffen, in denen touristische oder gastronomische Aspekte eher untergeordnet eine Rolle spielen und die insbesondere über einen Zeitraum mehrerer Wochen wohnortnah umgesetzt werden. Die Sommerstraßen bedürfen daher einer längerfristigen Planung und Vorlaufzeit. Eine kurzfristige Sperrung der Nördlichen Auffahrtsallee für einen Tag ist daher ein grundlegend anderer Ansatz, der aber im Rahmen der Weiterentwicklung von Saisonalen Stadträumen näher geprüft wird.

Je nachdem, worauf der Schwerpunkt der geschilderte Aktion liegt, besteht bereits jetzt die Möglichkeit, diese als Veranstaltung auf öffentlichem Verkehrsgrund im Rahmen der bestehenden Veranstaltungsrichtlinien als Straßenfest bzw. Flohmarkt durchzuführen.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 06410 vom 12.12.2019 kann damit nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

e) Antrag Nr. 14-20 / B 06124 „Temporäre Sperrung der Südlichen Auffahrtsallee im Bereich des Grünwaldparks während der Sommerferien als "Sommerstraße" (Sport-, Spiel- und Kulturstraße)“ des Bezirksausschusses des 9. Stadtbezirks Neuhausen-Nymphenburg vom 24.04.2019 (Anlage 5)

Der Bezirksausschuss des 9. Stadtbezirks hat am 24.04.2019 den anliegenden Antrag Nr. 14-20 / B 06124 (Anlage 5) gestellt.

Darin wird die Stadt München aufgefordert, eine temporäre Sperrung der Südlichen Auffahrtsallee im Bereich Grünwaldpark für die Sommerferien als „Sommerstraße“ wie in Stockholm oder „Lebendige Straße“ wie in Gent durchzuführen.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung und das Kreisverwaltungsreferat nehmen dazu wie folgt Stellung:

Die temporäre Sperrung der Südlichen Auffahrtsallee im Bereich des Grünwaldparks, also die Sperrung einer Durchfahrt durch eine Grünanlage, wurde seitens Stadtverwaltung im Zuge der Sommerstraßen 2020 realisiert. Aufgrund der zahlreichen positiven Rückmeldungen wurde die temporäre Sperrung einmalig bis zum 25.10.2020 verlängert.

Dem Antrag Nr. 14-20 / B 06124 vom 24.04.2019 des 9. Stadtbezirks Neuhausen-Nymphenburg wurde damit entsprochen.

f) Antrag Nr. 14-20 / B 06451 „Sommerstraßen in der Maxvorstadt verwirklichen“ des Bezirksausschusses 3 vom 02.07.2019 (Anlage 6)

Der Bezirksausschuss des 3. Stadtbezirkes Maxvorstadt hat am 02.07.2019 den anliegenden Antrag Nr. 14-20 / B 06451 (Anlage 6) gestellt. Darin wird die Stadtverwaltung aufgefordert, eine Sommerstraße in der Türkenstraße zwischen Schelling- und Adalbertstraße einzurichten.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung und das Kreisverwaltungsreferat nehmen dazu wie folgt Stellung:

Wie bereits dargelegt, bedarf die Umsetzung einer Sommerstraße einer genauen Prüfung und Vorbereitung, auch was die Einbindung der Anwohner*innen und Gewerbebetriebe betrifft. Die Prüfung einer möglichen Sommerstraße in der Türkenstraße erfolgt daher im Rahmen des in Kapitel 4.5 und 4.6 geschilderten Verfahren für das Jahr 2021 bzw. ab 2022.

Dem Antrag Nr. 14-20 / B 06451 wurde damit entsprochen.

g) Antrag Nr. 20-26 / A 00124 „Coole Straßen – München atmet auf“ der Fraktion ÖDP / FW vom 12.06.2020 (Anlage 7)

Die Stadtratsfraktion der ÖDP / FW hat den anliegenden Antrag Nr. 20-26 / A 00124 (Anlage 7) gestellt. Darin wird die Stadtverwaltung aufgefordert, im Stadtgebiet zunächst temporär bis Ende September Straßen und Plätze zu Fußgängerzonen umzuwidmen, die dann mit Abkühlungsmaßnahmen (Bepflanzungsmaßnahmen, Brunnen, Wasserspiele, etc.) und zusätzlichen Sitzgelegenheiten ausgestattet werden. Darüber hinaus sollen die Klimadaten der Landeshauptstadt München als Grundlage für die Ausweisung der „coolen Straßen“ dienen. Die Bezirksausschüsse, örtliche Gastronomiebetriebe, Vereine und Kunst- und Kulturschaffende sollen in die Planung mit einbezogen werden. Der ÖPNV darf durch die Maßnahmen nicht eingeschränkt werden.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung, das Referat für Gesundheit und Umwelt, das Kreisverwaltungsreferat und das Baureferat nehmen dazu wie folgt Stellung:

Mit den Sommerstraßen der Jahre 2019 und 2020 hat die Stadtverwaltung begonnen, Straßenräume temporär umzuwidmen und Aufenthalts-, Begegnungs- und Bewegungs-

orte zu schaffen, die auch mit temporären Begrünungs- und Sitzelementen ausgestattet wurden.

Zusätzliche temporäre Wasserelemente zur Kühlung, wie sie im Antrag aufgeführt werden, können zur Erfrischung in den heißen Sommermonaten beitragen. Allerdings sind diese Elemente hinsichtlich Wasserverbrauch, Desinfektion und Hygiene (z.B. Legionellenbelastung) und insbesondere bzgl. des betrieblichen Aufwandes kritisch zu hinterfragen. So hat die Stadt Wien im Zuge der Durchführung der Coolen Straßen 40 Stellen zur Betreuung der entsprechend ausgestatteten Straßen geschaffen. Wegen der kurzen Vorlaufzeit für die Umsetzung der Sommerstraße in 2020 und des hohen Aufwandes war es nicht möglich, Wasserelemente zu integrieren. Wegen der fehlenden Ressourcen wird diese Ausstattung auch in 2021 nicht angeboten werden können.

Trotz der geringen Vorbereitungszeit war es aber gelungen, die Bezirksausschüsse in die Auswahl, Begleitung und Auswertung der ersten Münchner Sommerstraßen intensiv mit einzubinden.

Ein Auswahlkriterium für mögliche „Coole Straßen“ in München können die Stadtgebiete mit ungünstiger bioklimatischer Situation darstellen, wie sie in der Klimafunktionskarte für München dargestellt sind.

Mit der Klimafunktionskarte steht der Landeshauptstadt München seit 2014 ein Fachplan zur Verfügung, der die Hitzebelastung in Siedlungsräumen auf gesamtstädtischer Ebene ausweist (s. Beschluss der Vollversammlung des Stadtrats vom 17.12.2014, Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / 01810). Die Klimafunktionskarte kann folglich bei der Ausweisung „Cooler Straßen“ eingesetzt werden, um Räume mit hoher bioklimatischer Belastung zu identifizieren. Diese Informationen sind mit weiteren Aspekten, die für die klimaangepasste Umgestaltung von Straßenräumen wichtig sind, zu überlagern, darunter fallen z. B. Vegetationsstrukturen, insbesondere Baumstandorte, bisherige Nutzung, Versiegelungsgrad und bauliche Ausrichtung der Straßenräume. Die Klimafunktionskarte wird deswegen auch für die derzeitige Erarbeitung eines Freiraumquartierskonzeptes für die Innenstadt herangezogen. Die Klimafunktionskarte ist mit einer räumlichen Rasterauflösung von 50 m x 50 m entwickelt worden, feiner aufgelöste Informationen können nur durch vertiefende Klimagutachten für begrenzte Stadtbereiche bereitgestellt werden.

Dem Antrag Nr. 20-26 / A 00124 vom 12.06.2020 kann damit nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

h) Antrag Nr. 20-26 / A 00126 „Coole Straße Plus – Wedekindplatz wird Fußgängerzone“ der Fraktion ÖDP / FW vom 12.06.2020 (Anlage 8)

Die Stadtratsfraktion der ÖDP / FW hat den anliegenden Antrag Nr. 20-26 / A 00126 (Anlage 8) gestellt. Darin wird die Stadtverwaltung aufgefordert, den Wedekindplatz dauerhaft zur Fußgängerzone umzuwidmen. Darüber hinaus soll der Platz mit Elementen, die der Abkühlung der Umgebungstemperatur dienen (Bepflanzungen, Beschattungsmaßnahmen, Brunnen, Wasserspiele etc.) ausgestattet werden. Um die Aufenthaltsqualität weiter zu steigern, sollen zusätzliche Sitzgelegenheiten geschaffen werden. Der Bezirksausschuss und örtliche Gastronomiebetriebe, Vereine und Kunst- und Kulturschaffende sollen mit in die Planungen einbezogen werden. Der ÖPNV dürfe durch die Maßnahmen nicht eingeschränkt werden.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung, das Kreisverwaltungsreferat und das Baureferat nehmen dazu wie folgt Stellung:

Durch die corona-bedingte Schließung von Clubs und Bars spielte sich diesen Sommer ein Großteil des nächtlichen Lebens im öffentlichen Raum, auf Straßen und Plätzen ab, so das sich regelrechte Feier Hot-Spots in München entwickelten. Der Wedekindplatz zählte zu diesen stark frequentierten Orten mit allen negativen Begleiterscheinungen und massiven Beschwerden seitens der Anwohnerschaft. Das Bestreben der Stadtverwaltung ging deswegen in diesem Sommer dahin, Ausweichräume anzubieten und nicht die bereits stark frequentierten Räume noch attraktiver zu gestalten. Hiermit wäre auch das durch die Pandemie geforderte Abstandsgebot nicht mehr einzuhalten gewesen.

Die im Antrag A 00126 geforderte Ausstattung des Wedekindplatzes mit Bepflanzungen, die der Beschattung dienen, einem Brunnen und Sitzmöglichkeiten ist seit der Umgestaltung im Jahr 2016 bereits vorhanden. Bei einer Ausweisung zu einer Fußgängerzone könnten ggf. weitere Baumpflanzungen erfolgen und weitere Sitzgelegenheiten angeboten werden.

Zum Antragspunkt „Fußgängerzone“ lässt sich für den Bereich des Wedekindplatzes feststellen, dass lediglich die Umwandlung des ca. 23 m langen Abschnitts der Feilitzschstraße zwischen der Markt-/Siegesstraße und Occamstraße in eine Fußgängerzone infrage kommen könnte. Die Umwandlung der Marktstraße und/oder der Occamstraße im Bereich des Wedekindplatzes in eine Fußgängerzone ist nicht möglich, da hier der Platz für die erforderlichen Wendebereiche fehlt.

Aus verkehrlicher Sicht sprechen folgende Gründe gegen eine dauerhafte Umwandlung der Feilitzschstraße zwischen Markt-/Siegesstraße und Occamstraße in eine Fußgängerzone:

Die Feilitzschstraße weist gemäß einer 2018 durchgeführten Verkehrszählung eine Verkehrsbelastung von ca. 3.500 Kfz/24h (Morgenspitzenstunde 250 Kfz/h, Abendspitzenstunde 320 Kfz/h) auf. Bei einer Unterbrechung der Feilitzschstraße für den Kfz-Verkehr entstünden für den Großteil dieser Kfz erhebliche Umwegfahrten mit den entsprechenden zusätzlichen Verkehrsbelastungen der angrenzenden Straßen mit überwiegender Wohnbebauung. Die Erreichbarkeit des Gebietes (v.a. Lieferverkehr, Feuerwehr, Krankenwagen) sowie der Tiefgarage „Parkhaus Schwabing“ in der Occamstraße 20 mit ca. 300 Stellplätzen würde sich zudem erheblich verschlechtern.

Die Feilitzschstraße ist für Radfahrende eine wichtige Verbindungsroute zwischen dem Englischen Garten und Schwabing. Sie ist dementsprechend stark frequentiert und im Verkehrsentwicklungsplan Rad (VEP-R) der Landeshauptstadt München als Fahrradhaupttroute ausgewiesen. Eine Unterbrechung dieser Route für Radfahrende ist daher nicht möglich.

Der Antrag Nr. 20-26 / A 00126 vom 12.06.2020 ist damit nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen behandelt.

i) Antrag Nr. 20-26 / A 00217 „Einen kühlen Kopf bewahren – Für Mensch und Umwelt“ von Herrn StR Manuel Pretzl, Herrn StR Thomas Schmid, Frau StRin Ulrike Grimm, Herrn StR Sebastian Schall, Herrn StR Alexander Reissl vom 08.07.2020 (Anlage 9)

Die Mitglieder der Stadtratsfraktion der CSU haben den anliegenden Antrag Nr. 20-26 / A 00217 (Anlage 9) gestellt. Darin wird die Stadtverwaltung aufgefordert, Flächen im Münchner Stadtgebiet zu definieren, die geeignet sind, das Konzept der „Coolen Straße“ nach dem Wiener Vorbild temporär aufzugreifen, ohne Parkplätze oder aufgrund der Corona-Krise neu geschaffene Freischankflächen zu beschneiden. Insbesondere sollen Sprühnebelanlagen sowie Trinkbrunnen und Sitzgelegenheiten errichtet werden.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung und das Baureferat nehmen dazu wie folgt Stellung:

Mit den Sommerstraßen der Jahre 2019 und 2020 hat die Stadtverwaltung begonnen, Straßenräume temporär umzuwidmen und Aufenthalts-, Begegnungs- und Bewegungsorte zu schaffen, die auch mit temporären Begrünungs- und Sitzelementen ausgestattet wurden. Der temporäre Entfall von Parkplätzen war bei der überwiegenden Mehrheit der 13 Sommerstraßen kein Problem, zum Teil konnten in den Sommerstraßen corona-bedingt zusätzliche Freischankflächen ermöglicht werden.

Aus den bereits unter 7. g) aufgeführten Gründen bezüglich Wasserverbrauch, Hygiene und Kosten können zusätzliche temporäre Wasserelemente zur Kühlung, wie sie im Antrag gefordert werden, auch in den Folgejahren nicht angeboten werden.

Um nach dem Wiener Vorbild der „Coolen Straßen“ Straßenzüge zu identifizieren, die Abkühlung in den heißen Sommermonaten am dringendsten benötigen, können für München die Stadtgebiete mit ungünstiger bioklimatischer Situation herangezogen werden, wie sie in der Klimafunktionskarte dargestellt sind, die, wie bereits oben dargestellt, eine wichtige Grundlage für die Identifizierung von Straßenzügen sein kann.

Dem Antrag Nr. 20-26 / A 00217 vom 08.07.2020 kann damit nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

j) „Aus Erfahrung lernen – stadtweite Evaluation von Sommerstraßen / temporären Umnutzungen von Straßen“ BA-Antrag Nr. 20-26 / B 00901 des Bezirksausschusses 08 - Schwanthalerhöhe vom 15.10.2020 (Anlage 10)

Der Bezirksausschuss 8 Schwanthalerhöhe hat am 15.10.2020 den anliegenden Antrag Nr. 20-26 / B 00901 (Anlage 10) gestellt. Darin wird die Stadtverwaltung aufgefordert, die Erfahrungen der temporären Umnutzungen von Straßenräumen in allen Stadtbezirken, die sich am Projekt beteiligt haben, im Rahmen einer Studie zu evaluieren. Anhand der Studienergebnisse soll ein Leitfaden entwickelt werden, der der Durchführung zukünftiger saisonaler Projekte dienen soll.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung und das Kreisverwaltungsreferat nehmen dazu wie folgt Stellung:

Wie im Vortrag dargelegt, wurden alle Sommerstraßen während ihrer Laufzeit in 2020 durch das Referat für Stadtplanung und Bauordnung begleitend evaluiert und Nutzer*innen und Anwohner*innen befragt. Hauptaugenmerk lag dabei auf den Aneignungsinten-

sitäten und -arten sowie Nutzergruppen. Darüber hinaus wurde untersucht, ob und inwieweit die temporär veränderten verkehrsrechtlichen Anordnungen akzeptiert und inwiefern die neugewonnenen Räume angenommen wurden. Letztlich wurde auch die Kfz-Stärke in den beobachteten Zeitfenstern sowie die Fuß- und Radverkehrsintensität ermittelt.

Im Nachgang zu den Projekten hat die Stadtverwaltung insgesamt drei Workshops mit allen beteiligten Bezirksausschüssen durchgeführt, in deren Rahmen die Ergebnisse der Erhebungen durch die Stadtverwaltung mit den Erfahrungen durch die jeweiligen Bezirksausschüsse gespiegelt wurden. Im Ergebnis deckten sich die Einschätzungen über den entsprechenden Raum in erheblichem Maß.

Es ist angedacht, die Erfahrungen in das weitere Vorgehen und Konzept im Umgang mit den saisonalen Umnutzungen von Straßenräumen einfließen zu lassen und auf diese Weise stetig zu verfeinern und zu korrigieren.

Dem Antrag Nr. 20-26 / B 00901 vom 15.10.2020 kann damit nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

Beteiligung der Bezirksausschüsse

Ein Anhörungsrecht gemäß der Bezirksausschuss-Satzung besteht nicht. Für die Auswahl und Priorisierung der zukünftigen Sommerstraßen und Parklets ist das Mobilitätsreferat jedoch erheblich auf die Vorschläge der Bezirksausschüsse angewiesen, so dass eine entsprechende konkrete Einbeziehung der Bezirksausschüsse, wie im Vortrag beschrieben, nach der Beschlussfassung im Stadtrat der Landeshauptstadt München erfolgen wird.

Die Bezirksausschüsse des 01. - 25. Stadtbezirkes haben Abdrucke der Sitzungsvorlage erhalten.

Das Referat für Gesundheit und Umwelt und das Kommunalreferat wurden in die Erstellung der Vorlage eingebunden. Das Referat für Gesundheit und Umwelt hat einen Abdruck der Vorlage erhalten.

Der Korreferent des Referates für Stadtplanung und Bauordnung, Herr Stadtrat Bickelbacher, und die zuständige Verwaltungsbeirätin, Frau Stadträtin Kainz, haben je einen Abdruck der Sitzungsvorlage erhalten.

Die Korreferentin des Kreisverwaltungsreferates, Frau Stadträtin Dr. Menges, und der Verwaltungsbeirat für den Zuständigkeitsbereich Straßenverkehr, Herr Stadtrat Progl, haben je einen Abdruck der Beschlussvorlage erhalten.

Der Korreferent des Baureferates, Herr Stadtrat Ruff, und die Verwaltungsbeirätin für die Hauptabteilung Gartenbau, Frau Stadträtin Pilz-Strasser, haben je einen Abdruck der Beschlussvorlage erhalten.

Der Korreferent des Mobilitätsreferates, Herr Stadtrat Andreas Schuster, und der zuständige Verwaltungsbeirat, Herr Stadtrat Pretzl, haben je einen Abdruck der Beschlussvorlage erhalten.

II. Antrag der Referentinnen und Referenten

Wir beantragen Folgendes:

1. Der Vortrag des Referats für Stadtplanung und Bauordnung (künftig Mobilitätsreferat), des Kreisverwaltungsreferats und des Baureferats wird zur Kenntnis genommen.
2. Der Stadtrat beschließt das Verfahren zur Auswahl und Festlegung der Sommerstraßen im Jahr 2021 und ab dem Jahr 2022 wie in Kapitel 4.5 und 4.6. dargelegt. Das künftige Mobilitätsreferat wird beauftragt, unter Einbindung des Referats für Stadtplanung und Bauordnung und im Benehmen mit dem Baureferat das weitere Verfahren inklusive Öffentlichkeitsbeteiligung und Evaluation durchzuführen.
3. Das Kreisverwaltungsreferat (künftig Mobilitätsreferat) wird beauftragt, im Benehmen mit dem Baureferat die verkehrliche Anordnung der Sommerstraßen ab 2021 in den dann beantragten Räumen wie in Kapitel 4.6 dargelegt durchzuführen.
4. Das Baureferat wird beauftragt, im Benehmen mit dem künftigen Mobilitätsreferat die Möblierung und saisonale Begrünung der Sommerstraßen ab 2021 in den ausgewählten Räumen wie in Kapitel 4.5 dargelegt durchzuführen.
5. Die Finanzierung der Sommerstraßen 2021 ff. erfolgt aus der Nahmobilitätspauschale.
6. Der Stadtrat beschließt das Verfahren zur Auswahl und Genehmigung von Parklets für das Jahr 2021 wie in Kapitel 5.6 dargelegt. Das weitere Vorgehen zu den Parklets erfolgt in enger Verknüpfung mit dem Konzept „Schanigärten“. Die Verwaltung berichtet dem Stadtrat bis Ende 2021 über die weiteren Erkenntnisse und legt einen Vorschlag zur dauerhaften Verankerung des Ansatzes für die Errichtung von nicht gewerblichen Parklets durch Anwohner*innen in den Sondernutzungsrichtlinien, der Sondernutzungsgebührensatzung sowie der Bezirksausschuss-Satzung zur Entscheidung vor.
7. Der aufgegriffene Antrag Nr. 14-20 / A 04106 „Autofreie Tage – welche Beispiele sind in München umsetzbar?“ der Stadtratsfraktion ÖDP und DIE LINKE vom 17.05.2018 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
8. Der aufgegriffene Antrag Nr. 14-20 / A 05505 „Summer Streets – Neue Standorte prüfen“ von Herrn BM Manuel Pretzl, Frau StRin Dr. Evelyne Menges, Frau StRin Dorothea Wiepcke und Herrn StR Richard Quaas vom 14.06.2019 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
9. Der Antrag Nr. 14-20 / A 05506 „Summer Streets – Gastronomie prüfen“ von Herrn BM Manuel Pretzl, Frau StRin Dr. Evelyne Menges, Frau StRin Dorothea Wiepcke, Herrn StR Richard Quaas vom 14.06.2019 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
10. Der Antrag Nr. 14-20 / A 06410 „Nördliche Auffahrtsallee zweimal im Jahr für Fußgänger*innen nutzbar machen“ der Stadtratsfraktion der SPD vom 12.12.2019 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
11. Der Antrag 14-20 / B 06124 „Temporäre Sperrung der Südlichen Auffahrtsallee im Bereich des Grünwaldparks während der Sommerferien als Sommerstraße (Sport-, Spiel- und Kulturstraße)“ des Bezirksausschusses des 9. Stadtbezirks Neuhausen-Nymphenburg vom 24.04.2019 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
12. Der Antrag Nr. 14-20 / B 06451 „Sommerstraßen in der Maxvorstadt verwirklichen“ des Bezirksausschusses des 3. Stadtbezirks Maxvorstadt vom 04.07.2019 ist damit ge-

schäftsordnungsgemäß behandelt.

13. Der Antrag Nr. 20-26 / A 00124 „Coole Straßen – München atmet auf“ der ÖDP / FW vom 12.06.2020 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
14. Der Antrag Nr. 20-26 / A 00126 „Coole Straße Plus – Wedekindplatz wird Fußgängerzone“ der Fraktion ÖDP / FW vom 12.06.2020 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
15. Der Antrag Nr. 20-26 / A 00217 „Einen kühlen Kopf bewahren – Für Mensch und Umwelt“ von Herrn StR Manuel Pretzl, Herrn StR Thomas Schmid, Frau StRin Ulrike Grimm, Herrn StR Sebastian Schall, Herrn StR Alexander Reissl vom 08.07.2020 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
16. Der Antrag Nr. 20-26 / B 00901 „Aus Erfahrung lernen – stadtweite Evaluation von Sommerstraßen / temporären Umnutzungen von Straßen“ des Bezirksausschusses 08 - Schwanthalerhöhe vom 15.10.2020 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
17. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

II. Beschluss
nach Antrag

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der/Die Vorsitzende

Die Referentin

Ober-/Bürgermeister/in

Prof. Dr. (Univ. Florenz) Elisabeth Merk
Stadtbaurätin

Der Referent

Die Referentin

Dr. Thomas Böhle
Kreisverwaltungsreferent

Rosemarie Hingerl
Baureferentin

IV. Abdruck von I. - III.

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

V. WV Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 3

zur weiteren Veranlassung.

Zu V.:

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An das Direktorium HA II – BA (01, 02, 03,08, 09)
3. An das Direktorium HA II/V 1
4. An die Bezirksausschüsse 01, 03,08, 09
5. An das Mobilitätsreferat GL (im Aufbau)
6. An das Baureferat Gartenbau
7. An das Baureferat Tiefbau
8. An das Baureferat Verwaltung und Recht
9. An das Kreisverwaltungsreferat
10. An das Referat für Gesundheit und Umwelt
11. An das Polizeipräsidium München
12. An die Stadtwerke München GmbH
13. An den Abfallwirtschaftsbetrieb München
14. An den Behindertenbeirat
15. An den Seniorenbeirat
16. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 3
17. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA I
18. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II
19. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA III
20. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA IV
21. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA I/ 01 BVK
mit der Bitte um Kenntnisnahme.
22. Mit Vorgang zurück zum Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA I/ 3

Am

Referat für Stadtplanung und Bauordnung SG 3