



An den Oberbürgermeister  
der Landeshauptstadt München  
Herrn Dieter Reiter  
Rathaus, Marienplatz 8  
80331 München

München, 28.09.2021

**Antrag:  
Sommerstraßen – Konzept verbessern**

Das Konzept der Sommerstraßen wird in Abstimmung mit den Bezirksausschüssen rechtzeitig für die Sommer-Saison 2022 überarbeitet. Dabei ist darauf zu achten, dass

- die Sommerstraßen ganztägig und sicher nutzbar sind. Parkplätze ganztägig im öffentlichen Raum frei bleiben und so beschildert werden, Besonders an Stellen, die von Kindern als Spielfläche genutzt werden sollen..
- die ganze Saison über regelmäßig Veranstaltungen stattfinden und diese im Viertel publik gemacht werden (Schaukästen, Internet, Flyer etc.). Außerdem soll ein Konzept erstellt werden, wie die Anwohner:innen ermuntert werden können, selbst für weitere Programmpunkte zu sorgen.
- Veranstaltungen und Programmpunkte je nach Zielpublikum nicht nur abends geplant werden.
- Autofahrer:innen rechtzeitig informiert werden, dass im Viertel eine Sommerstraße geplant ist. Außerdem sollte die Beschilderung so optimiert werden, dass Autofahrer:innen schon frühzeitig auf Straßen- und Parkplatzsperrungen hingewiesen werden.
- im Sinne der Nachhaltigkeit Parklets, die für den Mobilitätskongress 2021 angeschafft wurden, auch in Sommerstraßen verwendet werden, um die Straßen zu begrünen, optisch aufzuwerten und vor Wildparken schützen.

**Begründung:**

Sommerstraßen sollen den Münchner:innen eigentlich Raum geben, um sich direkt vor ihrer Haustüre mit den Nachbar:innen auszutauschen, zu entspannen, mit den Kindern zu toben oder Kulturangebote zu genießen.

Zahlreiche Anwohner:innen, etwa in der Schöttlstraße, waren vom jetzigen Konzept eher enttäuscht: Veranstaltungen hätten zu selten stattgefunden. Die Straßen seien nicht einladend hergerichtet worden. Autos seien trotz der Sperrung so häufig durch die Straßen gefahren, dass man Kinder nicht unbeaufsichtigt spielen lassen konnte.

Daher sollte das Konzept der Sommerstraßen in Absprache mit den örtlichen Bezirksausschüssen so bald wie möglich optimiert werden.

**Initiative:**

Sonja Haider  
Mobilitätspolitische Sprecherin

Anlage: Fotos Koop (Fotos zur Veröffentlichung freigegeben)



Auch während der Veranstaltungen versuchten einige Autofahrer:innen durch die Schöttlstraße zu fahren oder einen Parkplatz zu ergattern.



Herrn  
Oberbürgermeister  
Dieter Reiter  
Rathaus



München, den 08.10.2021

## Spielen in der Stadt

### Antrag

Das Mobilitätsreferat entwickelt in Absprache mit dem KVR und gemeinsam mit Partner\*innen und Trägern der offenen Kinder- und Jugendarbeit ein unkompliziertes Konzept, welches Elterninitiativen, KiTas, Jugendzentren u.ä. Einrichtungen ermöglicht, ein bis mehrmals im Monat geeignete Straßen in den Münchner Stadtbezirken für den Durchgangsverkehr zu sperren und hier ein Spielangebot zu machen. Das Konzept soll außerdem mit der Spielraumkommission abgestimmt werden.

### Begründung:

Im Rahmen des 1. Münchner Mobilitätskongresses wurde die Parkstraße (8. Stadtbezirk) an einem Sonntagnachmittag von 14-17 Uhr für eine Spielaktion gesperrt und von Kindern, Jugendlichen und Familien als Spiel- und Aufenthaltsraum genutzt. Diese Aktion wurde sehr gut angenommen.

Vorstellbar wäre nun ein Konzept für das gesamte Münchner Stadtgebiet, welches vorsieht, dass aktive Elterninitiativen, interessierte Hausgemeinschaften, Jugendzentren oder KiTas, eine Spielstraßenpatenschaft in Ihrem jeweiligen Viertel übernehmen. Mit Unterstützung geeigneter Partner\*innen wie z.B. der *Spiellandschaft Stadt* und der örtlichen Bezirksausschüsse, vor allem der Kinder- und Jugendbeauftragten, könnten mindestens einmal im Monat eine geeigneter Straßenabschnitt für den Durchgangsverkehr gesperrt werden und somit wertvoller Platz für unsere jüngsten Münchner\*innen - unsere Zukunft - geschaffen werden.

In vielen Städten Deutschlands und im europäischen Ausland werden schon seit 2002 vergleichbare Projekte umgesetzt. So läuft in Bremen, Frankfurt am Main und London das Spielen-auf-der-Straße-Konzept bereits sehr erfolgreich. Besonders in Zeiten der Corona-Pandemie in denen das Spielen auf Spielplätzen, im

Sportverein, auf Schulhöfen und in der Kita gar nicht oder nur eingeschränkt möglich ist, bietet das Spielen auf der Straße nicht nur Abwechslung und zusätzliche Spielmöglichkeiten, sondern auch die Chance, sich mit dem gebotenen Abstand im Freien zu treffen und trotz allem dem Spiel- und Bewegungsdrang nachzugehen.

## **Fraktion Die Grünen – Rosa Liste**

Initiative:

Sibylle Stöhr  
Clara Nitsche  
Marion Lüttig  
Sebastian Weisenburger  
Nimet Gökmenoğlu  
Gudrun Lux  
Mona Fuchs

Mitglieder des Stadtrates



## Münchner Sommerstraßen 2021

### Bericht zum Dialog

**Autorenschaft**  
Mira Groos, M.A.  
Susanna Walter, B.Sc.  
Antonia Bourjau, M.Sc.

**STUDIO | STADT | REGION**  
**Architektur & Stadtentwicklung**

Förster Kurz Architekten & Stadtplaner  
Partnerschaft mbB

T +49 (0)89 904 21 39-0 Fax -99  
Dom-Pedro-Str. 7 D-80637 München

[www.studio-stadt-region.de](http://www.studio-stadt-region.de) [info@studio-stadt-region.de](mailto:info@studio-stadt-region.de)

# Münchner Sommerstraßen 2021

## Bericht zum Dialog

<b>1 Anlass und Aufgabenverständnis</b>	<b>4</b>
<b>2 Methodik und Ablauf</b>	<b>6</b>
2.1 Vorlauf: Auswahl und Arten der Sommerstraßen	6
2.2 Dialogformate	7
<b>3 Gesamtschau</b>	<b>10</b>
3.1 Bewertung der Sommerstraßen im Überblick	10
3.2 Zentrale Themen im Dialog	14
<b>4 Erkenntnisse und Stimmungsbild in den zehn Sommerstraßen</b>	<b>16</b>
4.1 Apianstraße	17
4.2 Franziska-Reindl-Platz	23
4.3 Holzplatz	29
4.4 Kurfürstenstraße	34
4.5 Nietzschestraße	39
4.6 Schneckenburgerstraße	44
4.7 Schöttlstraße	50
4.8 Südliche Auffahrtsallee	55
4.9 Westenriederstraße	61
4.10 „Zugspitzplatz“	67
<b>5 Reflexion zu Dialog und Umsetzung</b>	<b>72</b>
5.1 Sommerstraßentypen und Erfolgschancen	72
5.2 Möglichkeiten und Grenzen des Dialogprozesses	75
5.3 Empfehlungen für die Fortführung	76
<b>6 Ausblick und Schlusswort</b>	<b>78</b>

# 1 Anlass und Aufgabenverständnis

Straßen sind in vielerlei Hinsicht verbindende Elemente. In der Geschichte der Städte waren sie immer Orte des Lebens und Zusammenlebens, der Arbeit und Freizeit, der Versorgung und des Handels, der Kultur und Begegnung, des Sports und Spiels, des Sehens und Gesehenwerdens, der Erholung und Kontemplation, der Diskussion und des Protests und unter anderem auch des Personen- und Warenverkehrs. Mit den städtebaulichen Ideen der Moderne hat sich dieses Bild im Laufe des 20. Jahrhunderts verschoben: Straßen wurden vorrangig zum technischen Funktionsraum erklärt, der in erster Linie auf das Automobil zugeschnitten wurde. Die sozialen, kulturellen und ökologischen Funktionen der Straße rückten in den Hintergrund. Die Gegenreaktion auf das vor allem in den 1950er und 60er Jahren prominent postulierte Leitbild der «autogerechten Stadt» setzte mit der Nachhaltigkeitsbewegung zwar bereits in den 70ern ein, doch bis heute wird das Verhältnis der oben genannten Funktionen vor allem gesellschaftspolitisch intensiv verhandelt.

Die aktuell in München sowie darüber hinaus immer intensiver geführten Diskussionen über die nachhaltige, klimaneutrale Umgestaltung des Verkehrssystems, die sogenannte Verkehrswende, beziehen sich stark auf die Rolle der öffentlichen Räume, der Straßen und Plätze, welche durch ihre Gestaltung, ihr Management und ihre Raumaufteilung emissionsfreie Verkehrsmittel wie Fuß, Rad und öffentliche Verkehrsmittel fördern sollen.

Die Landeshauptstadt München hat ambitionierte Ziele wie die Klimaneutralität 2035 ausgerufen. Mit dem Streben nach einer nachhaltigeren und zeitgemäßerer Organisation der Verkehrsräume geht aber auch die Stärkung der sozialen und ökologischen Funktionen (Stichwort Klimaanpassung) einher, denen eine höhere Priorität gegeben werden soll. Im Sinne des anerkannten Leitbilds der «Stadt der kurzen Wege» ist es positiv zu bewerten, wenn die öffentlichen Räume und somit auch die Straßen den Menschen wohnortnah vielfältige Möglichkeiten bieten. Innerhalb eines kurzen und somit mit Fuß und Rad erreichbaren Radius können so mehr Bedürfnisse befriedigt werden. Auch mit der Pandemie wurde deutlich, wie sehr die Lebensqualität unserer Städte von gut gestalteten und auf die Bedürfnisse der Menschen ausgerichteten öffentlichen Räumen abhängt.

Die Initiative der Landeshauptstadt München, 2021 wieder Sommerstraßen einzurichten, können aus drei Perspektiven betrachtet werden:

## **1. Temporäre Maßnahmen für kurzfristige Verbesserungen und längerfristiges**

**Lernen:** Wie kann mit temporären und schnellen Maßnahmen die lokale Lebensqualität verbessert werden? Was lernen wir zudem über den kurzfristigen Zeitraum der Maßnahme hinaus dazu? Was lernen wir für weitere temporäre wie auch für dauerhafte Umgestaltungen in den ausgewählten sowie weiteren Straßen?

**2. Nachhaltige Mobilitätsformen und kurze Wege fördern:** Wie können Straßenräume verstärkt dazu beitragen, nachhaltige und emissionsfreie Mobilitätsformen zu fördern? Welche weiteren Funktionen können sie aufnehmen, um mehr Möglichkeiten im Nahumfeld zu bieten?

**3. Öffentlichen Raum vielfältig nutzbar machen:** Wie werden unsere Straßen und Plätze zunehmend zu vielfältig genutzten, klimaangepassten und lebenswert gestalteten öffentlichen Räumen für alle Münchner\*innen sowie unsere Gäste? Welche Bedürfnisse und Wünsche werden an die Straßen gestellt und wie können diese neben, mit- und nacheinander organisiert werden? An dieser Stelle kann die Intervention der Sommerstraßen als Anlass für eine grundlegende Diskussion zum Wert und zur Rolle der öffentlichen Räume in einer wachsenden und dichter werdenden Stadt genutzt werden.

Damit reißen sich die Sommerstraßen in einen größeren gesellschaftlichen und politischen, aber auch planerischen und wissenschaftlichen Diskurs ein, der die gewünschte Funktionalität unserer Straßen anhand von zehn Beispielen neu verhandelt. Neben den konkreten Anliegen und Wünschen, Bedarfen und Kritikpunkten an den einzelnen Umgestaltungen ist daher auch das übergeordnete Bild der Diskussionen interessant. Die Anliegen verschiedener Personen und Gruppen sollen über den Dialogprozess zu den Sommerstraßen aus einer bedürfnisorientierten Perspektive sichtbar gemacht werden. Damit soll ein Beitrag dazu geleistet werden, die vielfältigen Bedürfnisse und Funktionen der Münchner Straßen demokratisch zu verhandeln und weiterentwickeln zu können.

## 2 Methodik und Ablauf

### 2.1 Vorlauf: Auswahl und Arten der Sommerstraßen

Dem Dialogprozess ging ein Auswahlprozess der zehn Sommerstraßen voraus, der vom Mobilitätsreferat der Landeshauptstadt München in Absprache mit den Bezirksausschüssen durchgeführt wurde. Dabei schlugen zunächst die Bezirksausschüsse bis Ende März 2021 aus ihrer Sicht geeignete und gewünschte Straßen vor, die anschließend vom Mobilitätsreferat nach fachlichen Kriterien geprüft und abgewogen wurden. Unter den zehn ausgewählten Straßen waren auch zwei, die bereits 2020 Sommerstraßen waren, die Westenriederstraße und die Südliche Auffahrtsallee. Damit die Bezirksausschüsse möglichst geeignete Vorschläge für potenzielle Sommerstraßen abgeben konnten, wurde ihnen im Vorhinein eine Checkliste als Hilfestellung mit an die Hand gegeben. Bei dieser Vorauswahl wurde darauf geachtet, um welchen Straßentyp es sich handelt, welche Institutionen sich in direkter Umgebung befinden (beispielsweise Krankenhäuser oder Schulen), wo es zusätzlichen Bedarf an Freiräumen gibt und welche Potentiale gehoben werden können. Die ausgewählten Straßen wurden Anfang Mai 2021 im Rahmen eines Ortstermins gemeinsam mit dem Baureferat, dem jeweiligen Bezirksausschuss, der Polizei und der Feuerwehr hinsichtlich ihrer Umsetzbarkeit geprüft.

#### Arten von Sommerstraßen

Im Sommer 2021 gab es zwei verschiedene Arten von Sommerstraßen: Sommerstraßen in Form von Spielstraßen und Sommerstraßen in Form von verkehrsberuhigten Bereichen. Bei Spielstraßen sind keine Fahrzeuge auf der Fläche zugelassen, weder Parken noch Durchfahren ist für Verkehrsmittel aller Art möglich. Spielen und Aufenthalt ist in Spielstraßen uneingeschränkt möglich. In den temporären verkehrsberuhigten Bereichen haben Fußgänger\*innen Vorrang, Fahrzeuge dürfen die Straße trotzdem in Schrittgeschwindigkeit durchqueren. Der Fokus liegt bei diesem Sommerstraßen-Typ auf dem Aufenthalt zugunsten von Fußgänger\*innen und Radfahrenden.



Abbildung 1: Umgestaltung der Nietzschestraße zu einer verkehrsberuhigten Sommerstraße mit Hilfe von Pflanzkübeln und Stühlen.

## 2.2 Dialogformate

**Bewerbung des Dialogs** Im Mai beauftragte das Mobilitätsreferat STUDIO | STADT | REGION zur Durchführung des Dialogprozesses. Im ersten Schritt wurde das Dialogangebot mit Postwurfsendungen und digitalen Flyern beworben. Letztere wurden über Bezirksausschüsse, Pressestellen, Parteien, Rathausumschau und auf den unterschiedlichen Kommunikationskanälen von München unterwegs des Mobilitätsreferats sowie über Netzwerke verteilt. Aufgrund des begrenzten Umgriffs der Postwürfe und da nicht alle Postkästen frei zugänglich waren, konnten durch dieses Verfahren viele, aber nicht alle Betroffenen erreicht werden.

**Digitale Informationsveranstaltungen** Auftakt des Dialogs waren fünf digitale Informationsveranstaltungen, die über die vorgeschlagenen Sommerstraßenabschnitte informierten und den Anwohnenden Gelegenheit für Rückmeldungen boten. In jeder Veranstaltung wurden zwei Sommerstraßen besprochen. Neben Vertreter\*innen des Mobilitätsreferats, das für die Planung zuständig ist, waren auch Vertreter\*innen des für die Umsetzung zuständigen Baureferats sowie der jeweiligen Bezirksausschüsse anwesend. Bei der Südlichen Auffahrtsallee und dem Holzplatz war außerdem das Allparteiliche Konfliktmanagement in München (AKIM) vertreten. Nach einer allgemeinen Einleitung zum Verfahren und den rechtlichen sowie organisatorischen Grundlagen, wurden die konkreten Planungen zu den einzelnen Straßen in jeweils zwei Teilgruppen besprochen. Die Teilnehmenden hatten dabei die Möglichkeit, konkrete Fragen zu stellen, ihre Sichtweise zu teilen und Anregungen für die Umsetzung zu geben.

Auf Basis der Rückmeldungen erfuhren die vorliegenden Planungen kleinmaßstäblich Nachschärfungen und Anpassungen – entsprechend der begrenzten Vorbereitungszeit der Umsetzung. Die überarbeiteten Planungen wurden dann den jeweiligen Bezirksausschüssen vorgelegt, denen die Entscheidungsbefugnis zur Umsetzung oblag. Auf Basis des Stimmungs- und Meinungsbildes der digitalen Veranstaltungen wurde in allen zehn Straßen die Umsetzung beauftragt.

**Dialogstand vor Ort** Kern des Dialogs waren je drei dreistündige Termine in allen zehn Sommerstraßen. Diese 30 Termine wurden Ende Juni angekündigt und zwischen 20. Juli bis 25. September durchgeführt. Mit Ausnahme des ersten Termins in der Nietzschestraße, konnten alle Termine wie geplant stattfinden. Grund hierfür war ein verzögerter Aufbau der Sommerstraße.

Die Termine wurden von je zwei Moderator\*innen durchgeführt. Vertreter\*innen des Mobilitätsreferats sowie der Bezirksausschüsse waren zu ausgewählten Terminen ebenfalls anwesend. So konnten Hinweise und Anliegen direkt vor Ort mit Passant\*innen, Anwohnenden und Gewerbetreibenden sowie gezielt zu diesen Terminen kommenden Besucher\*innen besprochen werden.

Die Elemente des Dialogstandes waren:

### 1. Informationswand:

- Basisinformation zu allen Sommerstraßen: Ziele, Verfahren, Übersicht über die zehn Straßen
- Erläuterung der ausgewählten Sommerstraße: Karte und Informationen zu verkehrsberuhigtem Bereich bzw. Spielstraße, Zeitraum der Umsetzung, Termine der Vor-Ort-Dialoge, Kontakt zum jeweiligen BA
- Informationen zum Dialogangebot: Flyer in Halterungen an der Informationswand zum Verteilen gedacht

### 2. Stimmungswand zum Hinterlassen von Anliegen und Hinweisen

### 3. Erlebniswand für kreatives und zeichnerisches Formulieren von Ideen und Wünschen

### 4. Fragebogen, der sowohl digital als auch analog direkt vor Ort ausgefüllt werden konnte.



Abbildung 2: Stimmungswand – Welche Anliegen und Hinweise haben Sie?

## Umfrage

Neben dem Dialog vor Ort sollte es auch möglich sein, örtlich und zeitlich unabhängig Anliegen und Gedanken zu kommunizieren. Deshalb wurde eine digitale Umfrage konzipiert, die mit dem vor Ort verteilten Fragebogen identisch ist. Die digitale Möglichkeit wurde seltener genutzt als das Ausfüllen vor Ort: Von 517 eingegangenen Fragebogen wurden 128 digital ausgefüllt und 389 analog.

In Summe ergeben die insgesamt 517 ausgefüllten Fragebogen ein Stimmungsbild zu den einzelnen Straßen, das gemeinsam mit den Gesprächen eine Interpretation der Themen und Haltungen zu den jeweiligen Straßen ermöglicht. Die Ergebnisse werden in den folgenden Kapiteln sowohl gesamtheitlich (Kapitel 3) als auch straßenspezifisch (Kapitel 4) dargestellt.



Abbildung 3: Stimmungsbild des Vor-Ort-Dialogs in den Sommerstraßen 2021

### Sonstige Rückmeldungen

Neben den Formaten des Dialogprozesses wurden Anliegen und Hinweise auch über ergänzende Kanäle gesammelt:

- Das Mobilitätsreferat erhielt zahlreiche Nachrichten mit Anliegen
- Der Bezirksausschuss Neuhausen-Nymphenburg führte gemeinsam mit Anwohner\*innen, der Polizei und AKIM in der Südlichen Auffahrtsallee einen abendlichen Spaziergang durch, um die Themen Lärmentwicklung und Müll im Zusammenhang mit abendlichem und nächtlichem Feiern auf der Gerner Brücke und im Bereich der Sommerstraße zu beleuchten
- Der Bezirksausschuss Isarvorstadt beauftragte das Büro intrestik mit einer vorbereitenden Umfrage unter den Anwohner\*innen. Damit wurden schon vor den Informationsveranstaltungen Anliegen zur Umgestaltung gesammelt
- Direkte Anwohner\*innen der Schneckenburgerstraße sammelten Unterschriften, um sich gegen eine erneute Umsetzung der Sommerstraße in der Schneckenburgerstraße auszusprechen. Die Unterschriftenliste wurde den Moderator\*innen des Dialogstandes am letzten Termin ausgehändigt

### Digitale Abschlussveranstaltung

Eine digitale Abschlussveranstaltung mit Vertreter\*innen der Bezirksausschüsse und dem Mobilitätsreferat am 15. November 2021 diente dazu, den Bezirksausschüssen die Ergebnisse der Beteiligung vorzustellen und gemeinsam Verbesserungsmöglichkeiten zu diskutieren. In der zweistündigen Veranstaltung waren die Bezirke, die im Jahr 2021 eine Sommerstraße ausgewiesen hatten, durch mindestens eine Person des jeweiligen Bezirksausschusses vertreten. Außerdem nahmen Vertreter\*innen von anderen Bezirksausschüssen teil, die eine Sommerstraße im Jahr 2022 in Erwägung ziehen. Auf Basis einer kurzen Präsentation der Ergebnisse des Beteiligungsprozesses und den Erfahrungen und Eindrücken der Bezirksausschüsse, konnten für jede Sommerstraße eine individuelle Bewertung sowie Entwicklungspotenziale erarbeitet werden. Eine kurze Zusammenfassung der Perspektiven der Bezirksausschüsse findet in den einzelnen Kapiteln zu den jeweiligen Sommerstraßen Platz (siehe Kapitel 4). Abschließend gab das Mobilitätsreferat einen Ausblick auf das kommende „Sommerstraßen-Jahr“.

### 3 Gesamtschau

#### 3.1 Bewertung der Sommerstraßen im Überblick

##### Zusammenfassende Bewertung

Eine zusammenfassende Bewertung der Sommerstraßen im Überblick ist auf Grundlage der durchgeführten Umfrage in allen zehn Sommerstraßen möglich. Die Sommerstraßen 2021 wurden überwiegend positiv bewertet. Entsprechende Hinweise liefert die Auswertung der Frage nach der Bewertung der Sommerstraßen allgemein (Abbildung 4) und der Bewertung der Umgestaltung der eigenen Straße zur Sommerstraße (Abbildung 5): Rund 72 Prozent der Befragten fanden die Sommerstraßen grundsätzlich gut für die Stadt München und 70 Prozent unter Ihnen hielten ihre Straße geeignet für eine Sommerstraße.

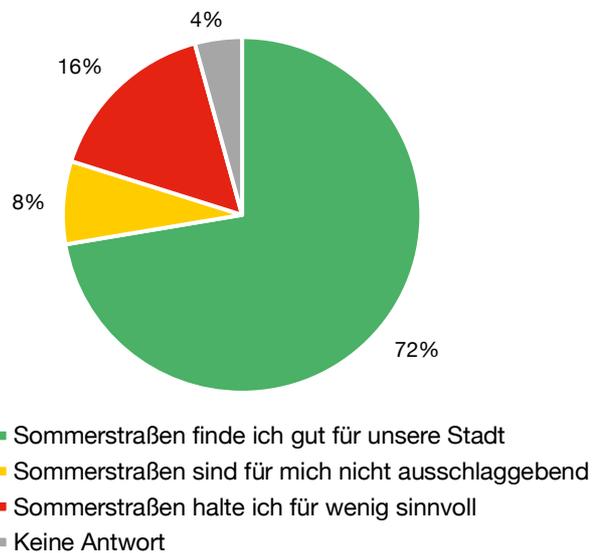


Abbildung 4: Bewertung der Sommerstraßen (in %, 517 Nennungen)

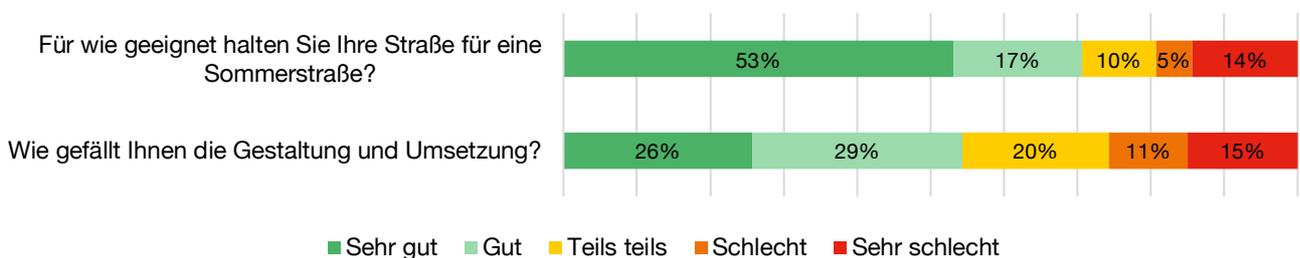


Abbildung 5: Bewertung der Umgestaltung zur Sommerstraße (in %, je 486 Nennungen)

Während die Mehrheit der Befragten ihre Straße als geeignet für eine Sommerstraße bewertete, sahen sie bei der Gestaltung und Umsetzung noch Entwicklungspotenzial (Abbildung 5): Etwa 46 Prozent waren der Meinung, dass die Gestaltung nur teilweise oder gar nicht gelungen ist. In diesem Zusammenhang wurden vor allem die allgemeine Anordnung und Gestaltung sowie die Sitzgelegenheiten genannt.

Ein Großteil der Befragten schätzt vor allem die Verkehrsberuhigung an sich und die damit verbundenen Möglichkeiten des Spielens, Treffens und Sitzens, da dies wesentlich zur Lebensqualität im Viertel beigetragen habe. Auch das verbesserte Straßenbild und die gestiegene Aufenthaltsqualität, unter anderem durch die Begrünung in Form der Pflanztröge, gefielen den Umfrageteilnehmenden und wurden als Aufwertung des Straßenraums empfunden. Als negativ bewerteten die Teilnehmenden am häufigsten die Missachtung der Verkehrsberuhigung – etwa ein Fünftel machten entsprechende Angaben. Genannt wurden diesbezüglich zu schnell durchfahrende Autos und Fahrräder sowie parkende Autos trotz Halteverbot. Auch waren erhöhte Lärmbelastung und Müllproblematik wiederkehrende Themen, die zu Unmut bezüglich der Sommerstraßen führten.

### Mehrwert und Verluste für die Nutzenden

Im Rahmen der Befragung sollten die Teilnehmenden äußern, was ihnen an der Sommerstraße gefällt bzw. nicht gefällt, sowie welche Mehrwerte bzw. Verluste sie durch die Sommerstraße für sich persönlich wahrnehmen (Abbildung 6). Bezüglich der Anzahl der Nennungen überwogen die genannten Mehrwerte mit 449 Nennungen gegenüber den Verlusten mit 245 Nennungen. Die meistgenannten Mehrwerte durch die Sommerstraßen betrafen das Thema der Begegnung und Bespielung. In den Sommerstraßen wurden nachbarschaftliche Kontakte geknüpft, man konnte sich ungezwungen kennenlernen und der geschaffene Freiraum wurde in manchen Sommerstraßen vor allem von Kindern zum Spielen genutzt. Die Verkehrsberuhigung an sich erzeugte ein gesteigertes Sicherheitsgefühl und ein attraktiveres Straßenbild. Der genannte Aspekt des „Aufenthalts“ impliziert die gestiegene Aufenthaltsqualität, die sich in einer ruhigen Atmosphäre oder einem gemütlichen Aufenthaltsort zeigt. Wurden die Teilnehmenden gefragt, was ihnen an der Sommerstraße missfällt, erwähnten fünf Prozent den Parkplatzverlust. Fragte man hingegen nach Verlusten durch die Sommerstraße, so bezogen sich 70 der 245 Nennungen auf die Reduzierung der Parkplätze. Ein häufig angeführtes Thema war zudem die wahrgenommene Lärmproblematik, auf die sich rund ein Viertel der Nennungen beziehen. Etwa ein Drittel der Befragten empfand gar keine Verluste durch die Sommerstraße – mit 81 Nennungen war dieser Aspekt auch der am häufigsten genannte.

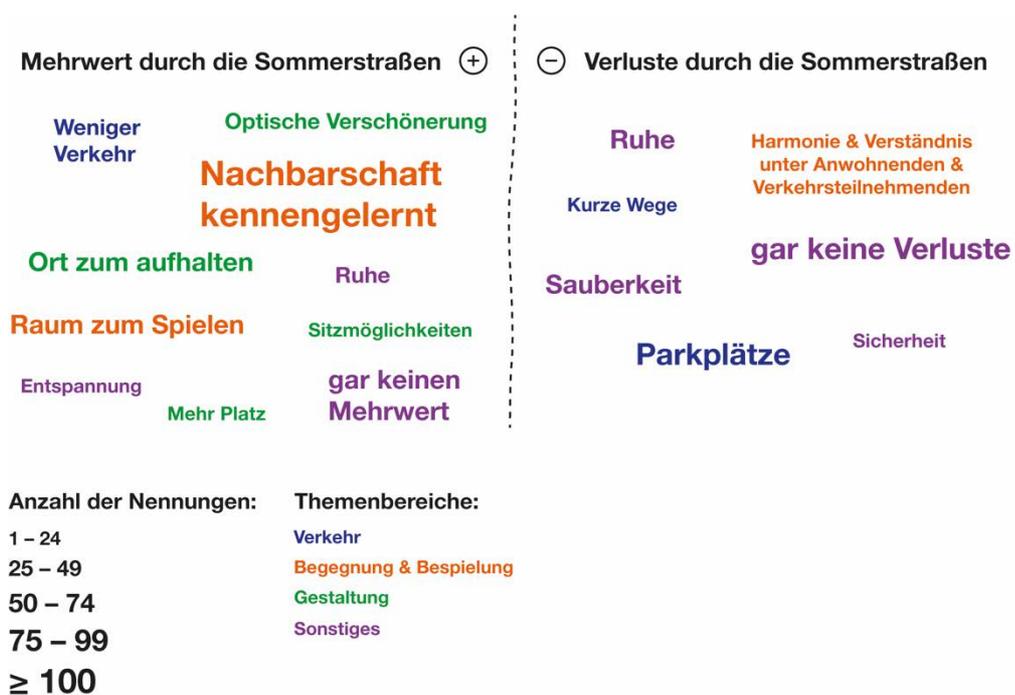
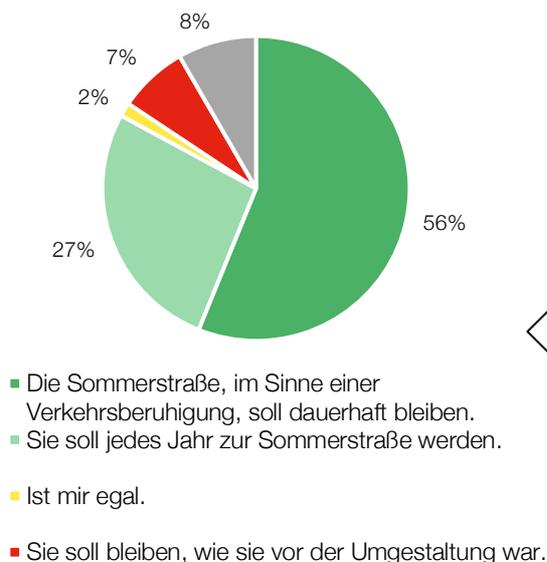


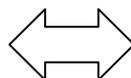
Abbildung 6: Mehrwert und Verlust durch die Sommerstraßen (Mehrwert 449 Nennungen, Verluste 245 Nennungen)

## Korrelationen

Dass verschiedene Personengruppen, je nach Bezug zur Sommerstraße, unterschiedlich zur Zukunft der Sommerstraßen stehen, zeigte sich im Vergleich der Abbildungen 7 und 8. So waren es die Anwohnenden und Gewerbetreibenden aus der Nachbarschaft sowie Befragte ohne direkten oder keinem Bezug zur jeweiligen Straße, die sich zu 83 Prozent positiv zu einer Zukunft der Sommerstraßen äußerten. Deutlich mehr Ablehnung erfuhren die Sommerstraßen von direkten Anwohnenden und Gewerbetreibenden: Während sich 64 Prozent für eine Fortführung bzw. eine dauerhafte Verkehrsberuhigung aussprachen, so waren es knapp über ein Viertel, die sich den Zustand vor der Umgestaltung zurückwünschten.



**Abbildung 7: Zukunft der Sommerstraßen nach Anwohnenden und Gewerbetreibenden aus der Nachbarschaft sowie Teilnehmenden ohne direkten Bezug zur jeweiligen Straße (in %, 205 Nennungen)**



**Abbildung 8: Zukunft der Sommerstraßen nach direkten Anwohnenden und Gewerbetreibenden (in %, 295 Nennungen)**

Kein erkennbarer Zusammenhang ergab sich aus dem Alter der befragten Personen und der Haltung zur Zukunft der Sommerstraßen. Auch die Verfügbarkeit von privaten Freiräumen schien keine Auswirkung auf die persönliche Haltung zur Zukunft der Sommerstraßen zu haben: Teilweise gab es auch dort, wo die Anzahl an Personen mit eigenem Garten bzw. Balkon sehr hoch war, den Wunsch nach einer dauerhaften Verkehrsberuhigung bzw. einer jährlich wiederkehrenden Sommerstraße. Daraus lässt sich schließen, dass über den privaten Freiraum hinaus, der Wunsch nach einem Ort der Begegnung für die Nachbarschaft bestand.

## Fortführungswunsch

Hinweise, wie die Befragten zu einer Fortführung der Sommerstraßen standen, liefert Abbildung 9. Im Mittel aller Sommerstraßen sprachen sich circa 70 Prozent für eine erneute Sommerstraße im kommenden Jahr bzw. eine dauerhafte Verkehrsberuhigung aus. Hingegen wünschten sich 19 Prozent den Zustand zurück, wie er vor der Umgestaltung zur Sommerstraße war. Dieser Wert schwankte zwischen den einzelnen Sommerstraßen stark: Während sich in der Westenriederstraße keine\*r unter den Teilnehmenden gegen eine Fortführung der Sommerstraße aussprach, taten das ca. fünf bzw. sieben Prozent am Holzplatz und in der Schöttlstraße. Die Meinungen zu den Sommerstraßen am Zugspitzplatz, in der Schneckenburgerstraße und am Franziska-Reindl-Platz waren deutlich gespaltener. Entsprechende Einordnungen und Erklärungsansätze bieten die Ausführungen der einzelnen Sommerstraßen in Kapitel 4.

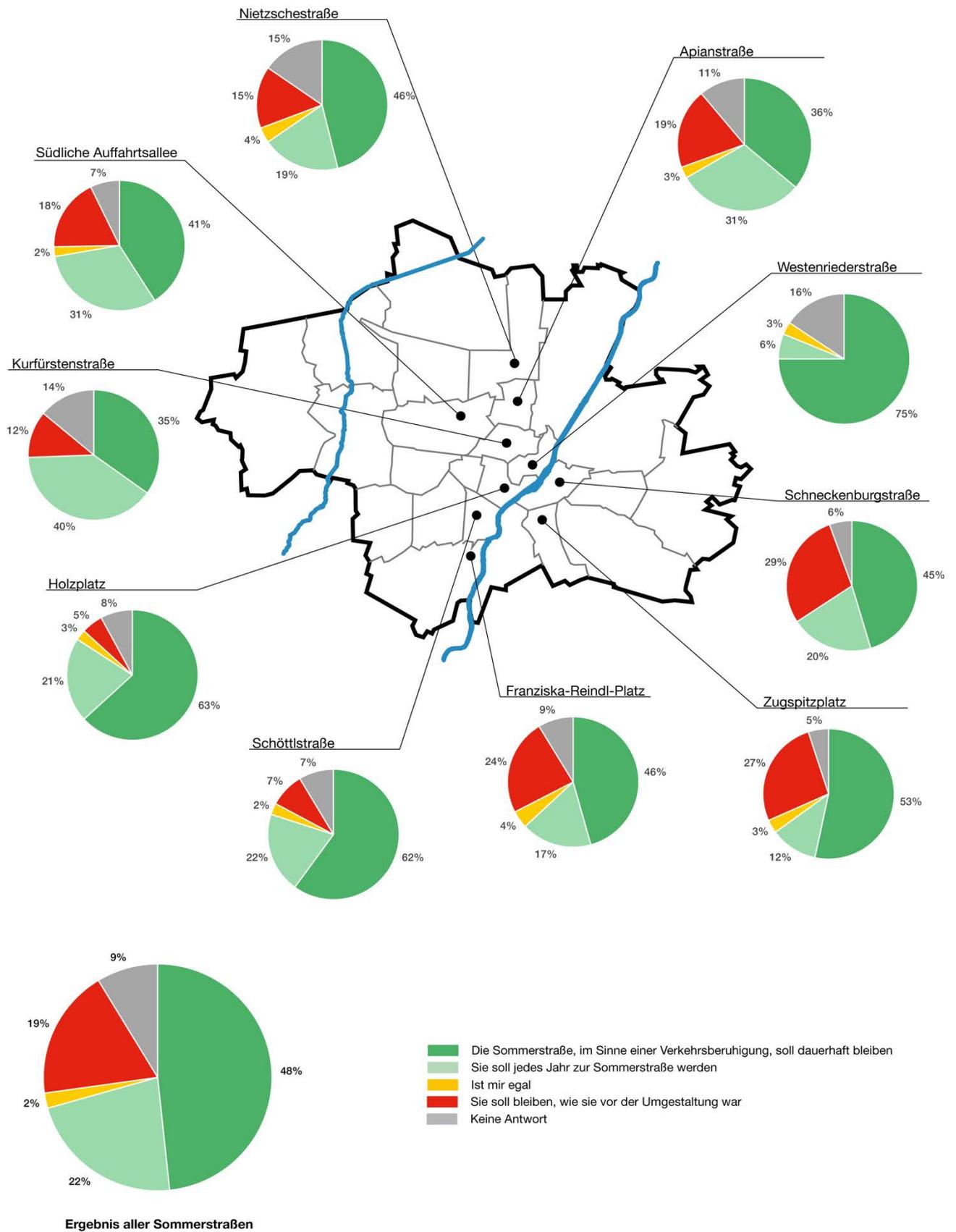


Abbildung 9: Verortung der Sommerstraßen inkl. Beurteilung zur Zukunft der Sommerstraße (in %, 517 Nennungen)

## 3.2 Zentrale Themen im Dialog

Im Rahmen des Vor-Ort-Dialogs gab es Themen, die in allen Sommerstraßen immer wieder angesprochen wurden. Die folgende Übersicht gibt Aufschluss über die am häufigsten aufgetretenen Fragestellungen, Hinweise und Rückmeldungen.

### **Gestaltung**

Gestaltung und Umsetzung wurden häufig als unzureichend und wenig konsequent eingeschätzt. Gewünscht wurden oft mutigere und umfassendere Gestaltungen. Dies kann sowohl auf die eher klein gewählten Umgriffe der Sommerstraßen zurückgeführt werden, als auch darauf, dass meist die Verkehrsordnung eines verkehrsberuhigten Bereichs und nicht einer Spielstraße gewählt wurde. Ein in allen Sommerstraßen wiederkehrendes Thema ist die Anzahl, Art und Position der Stühle: Vor allem der Wunsch nach Sitzgruppen wurde mehrfach geäußert, um einen Austausch zu fördern. Auch die Betonpflanzkübel wurden oft aus ästhetischen Gründen von den Besucher\*innen des Dialogstandes bemängelt. Hier ist anzumerken, dass es mit dem vorhandenen Mobiliar (Betonpflanztröge und Eisenstühle) und den geltenden Vorgaben zum Abstand der Stühle aufgrund des Infektionsschutzes sehr enge Gestaltungsspielräume für die beiden zuständigen Referate gab. Trotz der Kritik an den Pflanzkübeln war die Freude über die Bepflanzung groß. Diese trug maßgeblich dazu bei, das Straßenbild aufzuwerten. Auch wurden die Stühle in den meisten Fällen intensiv genutzt, beispielsweise von älteren Personen für eine kurze Verschnaufpause.

### **Lärmbelastung**

Vor allem spielende Kinder und Jugendliche sowie nächtliche Ruhestörungen wurden von Anwohnenden als Lärmbelastung empfunden. Der gestiegene Lärmpegel habe dazu geführt, dass Schlafen und Arbeiten teilweise nur noch eingeschränkt möglich waren. Gerade durch die pandemiebedingte Zunahme des Arbeitens von Zuhause wurde Lärm auch tagsüber und unter der Woche als problematisch erachtet. Fehlende Rücksichtnahme in der Nachbarschaft habe das Problem teilweise zusätzlich verstärkt. Das Allparteiliche Konfliktmanagement im öffentlichen Raum der Stadt München (AKIM) wurde daraufhin insbesondere in der Südlichen Auffahrtsallee eingesetzt, um zumindest der nächtlichen Lärmproblematik entgegensteuern.

### **Parkplatzsituation**

Die temporäre Reduzierung von Parkplätzen, die für die Umsetzung der Sommerstraßen vorgenommen wurde, führte teilweise zu Unmut. Die in einzelnen Straßen bereits zuvor angespannte Parkplatzsituation soll dadurch teilweise verstärkt worden sein. Ebenfalls führten fehlende Kontrollen dazu, dass Fahrzeuge widerrechtlich in ausgewiesenen Parkverbotszonen abgestellt wurden und somit dem attraktiven Straßenbild und der gestiegenen Verkehrssicherheit durch die Sommerstraßen entgegenwirkten.

### **Nutzung**

Die Intensität und die Art der Nutzung fielen in den verschiedenen Sommerstraßen sehr unterschiedlich aus. Gerade unter der Woche vormittags und in den Sommerferien wurden die Sommerstraßen weniger genutzt, dafür an den Wochenenden umso mehr. Eine gewisse Diskrepanz ergab sich auch in der Wahrnehmung der Nutzung: Manche Befragte einer Sommerstraße waren der Meinung, dass die Straße kaum zu Aufenthalt oder Spiel genutzt worden sei, während andere in gleicher Straße eine vielseitige und intensive Nutzung wahrnahmen.

## **Standortwahl**

Mit den diesjährigen Sommerstraßen hat sich gezeigt, dass es geeignetere und weniger geeignete Straßen als Sommerstraßen gibt. So hielten sich in stark frequentierten Durchfahrtsstraßen nicht alle Verkehrsteilnehmende an die vorgegebene Temporeduzierung. Auch wurde die Notwendigkeit einer Sommerstraße in Vierteln mit anderweitigen Freiräumen teilweise als weniger notwendig erachtet. Zeitgleiche Baustellen führten dazu, dass sich die Parkplatzsituation weiter verschlechterte. Im Gegensatz dazu gibt es Straßen, die sich besonders gut als Sommerstraßen eignen. Dazu zählen beispielsweise Straßen mit geringer Verkehrsbelastung, wie etwa Sackgassen. Konkrete Hinweise zur zukünftigen Auswahl der Sommerstraßen liefert Kapitel 5.3. „Empfehlungen zur Fortführung“.

## **Prozess**

Befragte lobten und freuten sich über die Möglichkeit einer Beteiligung. Mit Hilfe der vielseitigen Mitwirkungsmöglichkeiten konnten verschiedene Nutzungsgruppen angesprochen werden. Am Prozess kritisiert wurde von direkten Anwohnenden die fehlende bzw. verspätete Ankündigung der geplanten Umsetzung der Sommerstraße und der digitalen Informationsveranstaltung. Das führte dazu, dass direkte Anwohnende teilweise das Gefühl hatten, im Vorfeld kein Mitspracherecht gehabt zu haben. In der (Mit-) Gestaltung der Sommerstraßen vor Ort wirkten bürokratische Hürden, zum Beispiel zur Genehmigung von kleinen Veranstaltungen oder Gestaltungselementen, für Anwohnende teilweise demotivierend. Vereinfachte und beschleunigte Prozesse bzw. Möglichkeiten der Aus- und Mitgestaltung der Sommerstraße wurden vermisst. Hierzu ist anzumerken, dass die Genehmigung von Veranstaltungen pandemiebedingt noch nicht wie gewohnt möglich war.

## 4 Erkenntnisse und Stimmungsbild in den zehn Sommerstraßen

In den folgenden zehn Unterkapiteln werden die zehn Sommerstraßen einzeln dargestellt und ausgewertet. Damit können Vorschläge und Lerneffekte zur konkreten Straße direkt abgeleitet werden.

Die Kapitel sind jeweils identisch aufgebaut: nach einer kurzen Darstellung der zentralen Themen und der räumlichen Situation wird die Beteiligung am Dialog reflektiert. Das dient dazu, die erhaltenen Rückmeldungen in den Kontext der Straße zu setzen und damit auch einordnen zu können. Ein Unterkapitel widmet sich explizit der Gestaltung und Nutzung der jeweiligen Straße, um zentrale Hinweise und Anliegen diesbezüglich darzustellen. Abschließend werden Hinweise und Lerneffekte zur zukünftigen Nutzung und Gestaltung thematisiert.

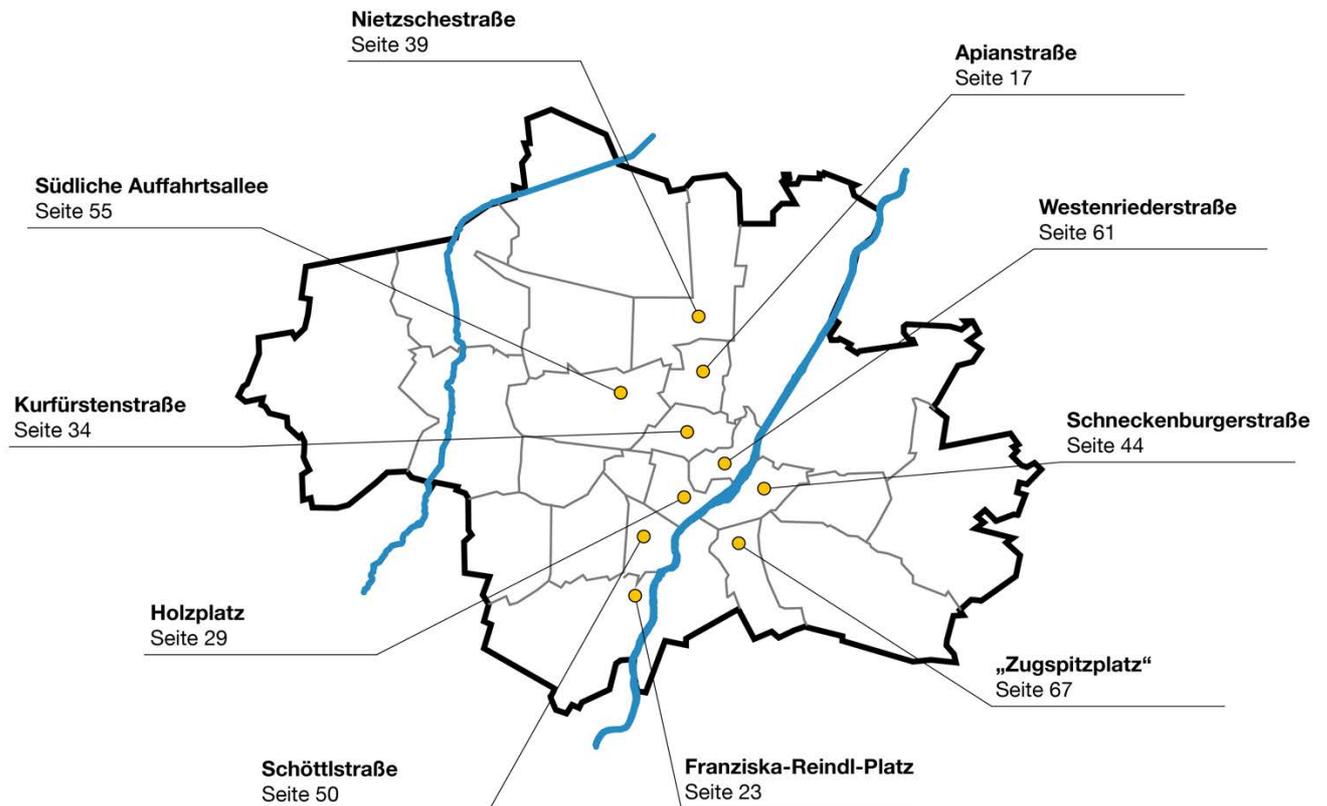
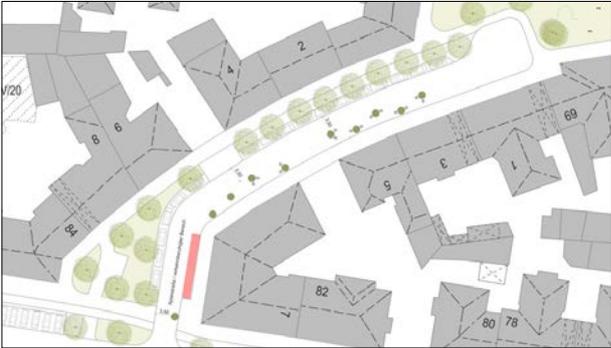
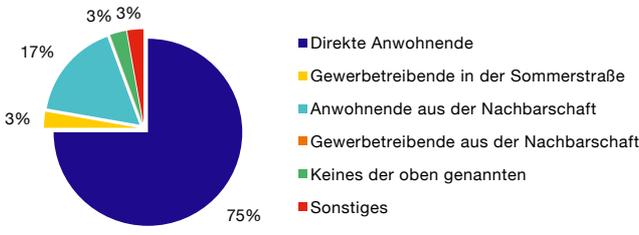


Abbildung 10: Sommerstraßen in München 2021

## 4.1 Apianstraße

<p><b>Überblick zur Sommerstraße</b></p> <p><b>Zeitraum:</b> 8. Juli – 20. September 2021</p> <p><b>Kurzbeschreibung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Sackgasse</li> <li>– Einrichtung als verkehrsberuhigter Bereich</li> <li>– Einseitige Umgestaltung</li> <li>– Entfall von ca. 10 Parkplätzen für 10 Pflanzgefäße und 14 Stühle</li> </ul> 	<p><b>Informationen zur Beteiligung</b></p> <p><b>Dialogtermine 2021:</b> Sa., 31. Juli   Di., 24. August   Fr., 17. September, jew. 12-15 Uhr</p> <p><b>Teilnehmende am Dialogstand:</b> ca. 55</p> <p><b>Ausgefüllte Rückmeldekarten:</b> 45</p> <p><b>Anzahl der ausgefüllten Fragebogen:</b> 36</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Davon analog: 31</li> <li>– Davon digital: 5</li> </ul> <p><b>Bezug der Teilnehmenden zur Sommerstraße*:</b> *ausschl. Teilnehmende des Fragebogens</p>  <table border="1"> <thead> <tr> <th>Kategorie</th> <th>Anteil</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Direkte Anwohnende</td> <td>75%</td> </tr> <tr> <td>Anwohnende aus der Nachbarschaft</td> <td>17%</td> </tr> <tr> <td>Gewerbetreibende in der Sommerstraße</td> <td>3%</td> </tr> <tr> <td>Gewerbetreibende aus der Nachbarschaft</td> <td>3%</td> </tr> <tr> <td>Keines der oben genannten</td> <td>3%</td> </tr> <tr> <td>Sonstiges</td> <td>3%</td> </tr> </tbody> </table>	Kategorie	Anteil	Direkte Anwohnende	75%	Anwohnende aus der Nachbarschaft	17%	Gewerbetreibende in der Sommerstraße	3%	Gewerbetreibende aus der Nachbarschaft	3%	Keines der oben genannten	3%	Sonstiges	3%
Kategorie	Anteil														
Direkte Anwohnende	75%														
Anwohnende aus der Nachbarschaft	17%														
Gewerbetreibende in der Sommerstraße	3%														
Gewerbetreibende aus der Nachbarschaft	3%														
Keines der oben genannten	3%														
Sonstiges	3%														

**Zentrale Dialogthemen** In der Apianstraße wurde die Idee zur Sommerstraße als mehrheitlich positiv beurteilt. Die gestalterische Umsetzung sowie die Intensität der Nutzung hingegen wurden überwiegend als zu gering eingeschätzt. Auch der Zeitpunkt der Umsetzung wurde aufgrund von parallel stattfindenden Baustellen als ungünstig wahrgenommen. Zentrale Anliegen waren die Stärkung der Nachbarschaft sowie mehr Begrünung, während andererseits der Entfall der Parkplätze bei den Betroffenen zu Unmut führte. Für die Zukunft der Straße wurde eine konsequentere Verkehrsberuhigung zumindest eines Teils der Straße nahegelegt, um die Nutzbarkeit zu erhöhen.

**Straßenprofil und temporäre Gestaltung** Die Apianstraße hat als Sackgasse keinen Durchgangsverkehr. Sie endet mit einem kleinen grünen Platz an der Ecke zur Clemensstraße. Die Umgestaltung zur Sommerstraße erfolgte von 8. Juli bis 20. September 2021 durch die Anordnung eines verkehrsberuhigten Bereichs und die einseitige Gestaltung mit zehn Pflanzgefäßen und vierzehn Stühlen anstelle von etwa zehn Parkplätzen.

**Beteiligung am Dialog** Die digitale Informationsveranstaltung fand am 10. Juni 2021 als Zoom Videokonferenz statt. Die drei Dialogtermine (31.7. / 24.8. / 17.9.) waren mäßig frequentiert und der Fragebogen wurde mit fünf digitalen und 31 analogen Rückläufen weniger häufig ausgefüllt als in anderen Sommerstraßen. Trotzdem ergaben sich bei den Beteiligungsveranstaltungen einige konstruktive Gespräche mit Anwohnenden. Während die digitale Veranstaltung nicht alle Interessenten erreichte, wurde die Möglichkeit, sich am Dialogstand äußern zu können, häufig als positiv bezeichnet.

Das Profil der Dialogteilnehmenden entsprach weitgehend dem Durchschnitt des diesjährigen Sommerstraßendialogs: Die am stärksten vertretene Altersklasse ist die der 40 bis 49-Jährigen mit ca. 35 Prozent. Die am häufigsten genutzten Verkehrsmittel der Teilnehmenden waren das Fahrrad (24 Nennungen) und das Zufußgehen (20 Nennungen) (vgl. Abbildung 11). Der Umfrage zufolge stand den meisten Teilnehmenden ein privater Freiraum zur Verfügung. Außerdem beantworteten den Fragebogen vorrangig Personen, die in der Apianstraße selbst wohnen und/oder arbeiten (78%). Dies deckt sich mit der Wahrnehmung aus den Gesprächen, dass die Straße sehr stark der direkten Nachbarschaft dient und keine übergeordnete Funktion oder Anziehung aufweist.

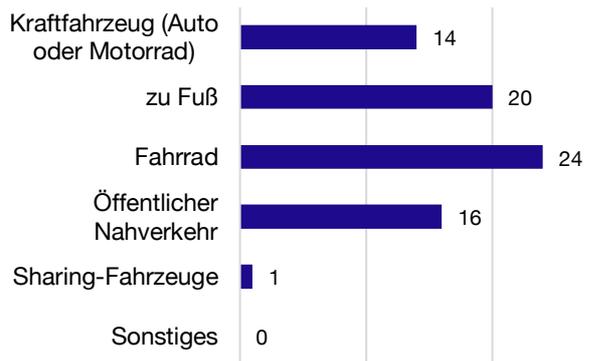


Abbildung 11: Am häufigsten genutztes Verkehrsmittel in München – Apianstraße (75 Nennungen, Mehrfachnennung möglich)

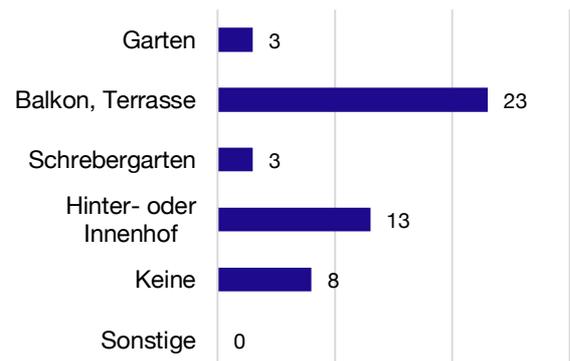


Abbildung 12: Verfügbare private Freiräume – Apianstraße (50 Nennungen, Mehrfachnennung möglich)

## Anliegen zu Umsetzung und Gestaltung

Die Idee zur Sommerstraße wurde überwiegend positiv bewertet – die Umsetzung hingegen zwar einige Male als gelungen, öfter aber als halbherzig oder verbesserungsfähig. Einige Personen hatten sich eine stärkere Veränderung, eine intensivere Gestaltung und eine höhere Aufenthaltsqualität erhofft. Weil die Sackgasse nach wie vor befahren und zum Parken benutzt würde, hätte sich die so oder so bereits ruhige Atmosphäre der Nebenstraße und Sackgasse kaum verändert. Nun seien zwar Parkplätze verloren gegangen, eine wesentlich verbesserte Nutzbarkeit etwa für Kinderspiel sei aber auch nicht gegeben. Eine vollständige oder abschnittsweise Einrichtung als Spielstraße wurde deshalb wiederholt vorgeschlagen. Insbesondere mehr und attraktivere Sitzgelegenheiten wurden gewünscht, gegebenenfalls ergänzt um Tische. Die zusätzliche Bepflanzung wurde zwar positiv wahrgenommen, optisch gefielen die Betonkästen aber vielen nicht. Zudem gab es Wünsche nach mehr essbaren und bienenfreundlicheren Pflanzen. Die Bodenbemalung, initiiert durch ein Mitglied des Bezirksausschusses, kam bei den meisten aber nicht allen Personen gut an. Wetterbedingt war sie allerdings nicht lange sichtbar.

Intensiv diskutiert wurde der Entfall der zehn Parkplätze, da die Parkplatzsituation durch die vielen Baustellen und den Schanigarten direkt in der Apianstraße ohnehin schon angespannt gewesen sei. Vor allem für diejenigen, die laut eigener Aussage auf einen PKW angewiesen sind, wurde dieser zusätzliche Parkplatzentfall durch die Sommerstraße als große Belastung empfunden. Die vom Mobilitätsreferat in der direkt angrenzenden Herzogstraße für die Dauer der Sommerstraße eingerichteten reinen Bewohnerparkplätze (statt bisher Mischparken) konnte die angespannte Situation nicht abfedern. Manche Anwohner\*innen riskierten laut eigener Aussage lieber eine Strafe als auf Parkplatzsuche zu gehen. Es sei frustrierend gewesen, die umgenutzten Parkplatzflächen zu sehen, die wenig intensiv genutzt wurden. So wurde etwa vorgeschlagen, die Flächen zwischen den Pflanzkübeln nachts zum Parken freizugeben – so wie es einige Autofahrende auch bereits handhabten.

In den quantitativen Rückmeldungen zum Fragebogen zeigte sich, dass der Bedeutung von Parkplätzen ein weniger starkes Gewicht beigemessen wird als anderen Aspekten der Straßengestaltung. Auch in den Gesprächen zeigten sich hier unterschiedliche Positionen: Viele Personen sahen es positiv, dass Parkplätze zugunsten von Bepflanzung und Aufenthaltsflächen entfielen.

## Anliegen zu Nutzung und Interaktion

Die Nutzung dieser Sommerstraße zum Aufenthalt wurde als vorhanden, aber gering wahrgenommen. Sie wurde gelegentlich zum Kinderspiel genutzt, wobei dies aufgrund des bestehenden Autoverkehrs nicht als gänzlich sicher und einladend bewertet wurde. Einmal wird auch gewünscht, dass die Straße kein Kinderspielplatz werden solle, weil dies das Homeoffice stören würde. In der Nachbarschaft gab es langjährige Bewohner\*innen, die sich gut kennen, und viele junge Familien mit dem Wunsch nach mehr gemeinsamer Nutzung des Straßenraums. Einige Menschen betonten auch, dass sie die Straße als „Balkonersatz“ und für Treffen mit Nachbar\*innen genutzt hätten. Öfter wurde allerdings angemerkt, dass das nachbarschaftliche Leben mehr Impulse und Initiativen brauche. Vorschläge in die Richtung von Festen, Flohmärkten und anderen Aktionen wurden häufig vorgebracht. Laut den Fragebogen gab es einen deutlichen Rückgang an der Intensität der Nutzung während des Zeitraums der Sommerstraße (vgl. Abbildung 13). Aufgrund der geringen Anzahl an Nennungen und von Widersprüchen in den Nennungen ergab sich aber die Interpretation, dass der Rückgang vor allem die „Nutzung als Parkplatz“ meinte und sich die Nutzung ansonsten insgesamt wenig verändert hätte. Aus den Ergebnissen ging außerdem hervor, dass die Straße während des Zeitraums der Sommerstraße mehr zum Spielen genutzt wurde als vorher.

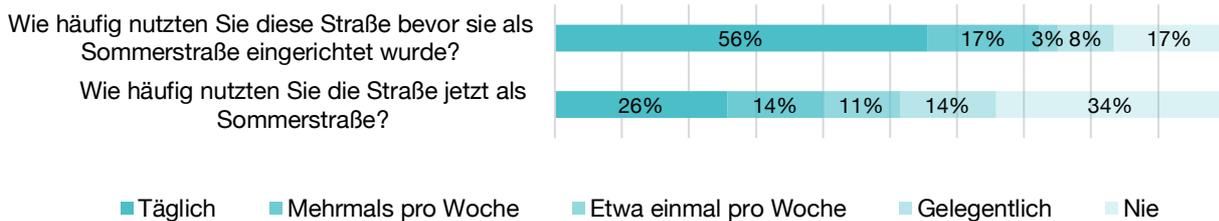


Abbildung 13: Häufigkeit der Nutzung der Apianstraße vor und nach der Umgestaltung zur Sommerstraße (in %, je 36 Nennungen)

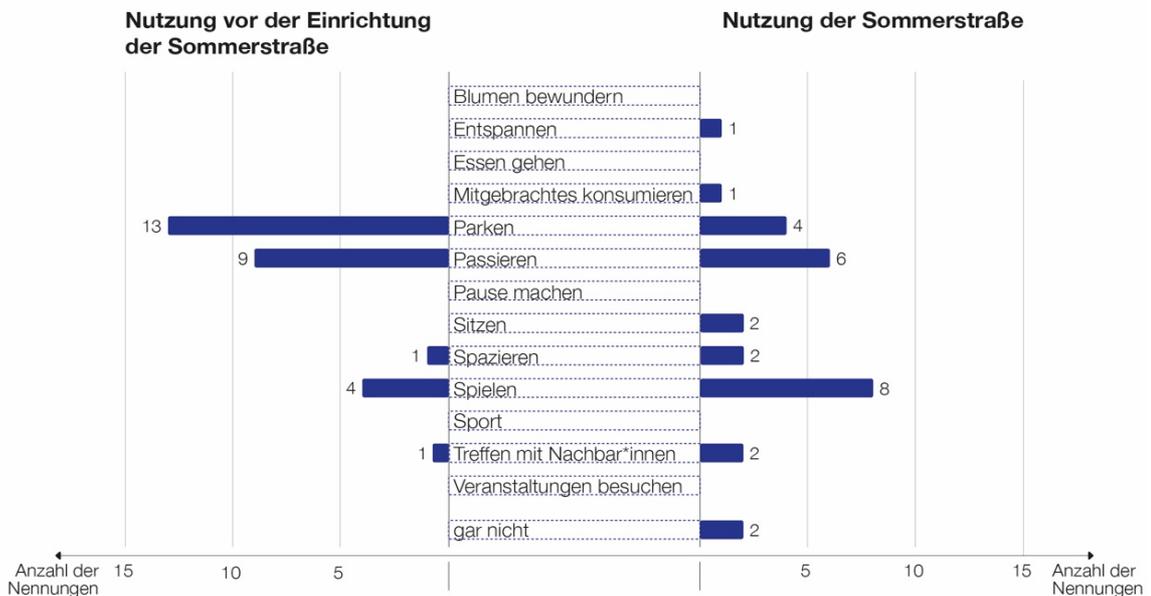


Abbildung 14: Nutzung der Sommerstraße Apianstraße vor und während ihrer Einrichtung (56 Nennungen, Mehrfachnennung möglich)

## Zusammenfassende Bewertung

Bei der digitalen Veranstaltung wurde die Idee zur Sommerstraße sehr positiv aufgenommen und der Wunsch nach einem früheren Beginn geäußert. Dieser Eindruck deckte sich mit der Beurteilung zur Zukunft der Apianstraße: Mehrheitlich soll diese laut Teilnehmenden der Sommerstraße gerne wieder zur Sommerstraße werden bzw. dauerhaft als verkehrsberuhigte Straße eingerichtet werden. Wertgeschätzt wurde in der Apianstraße vor allem das Mobiliar aus Pflanzkübeln und Sitzgelegenheiten sowie die Verkehrsberuhigung, die ein Spielen ermöglichte. Gleichzeitig wurden die Gestaltung der Sommerstraße und die Missachtung der Verkehrsberuhigung kritisiert.

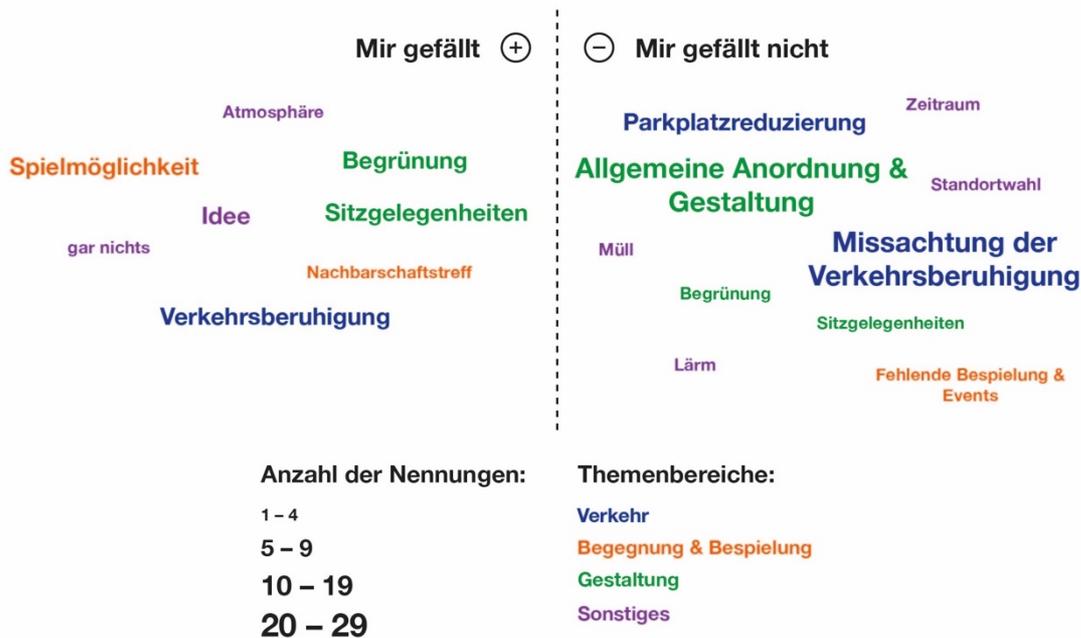


Abbildung 15: Genannte Aspekte, die in der Sommerstraße Apianstraße positiv bzw. negativ auffielen (Mir gefällt: 39 Nennungen, Mir gefällt nicht: 40 Nennungen, Mehrfachnennung möglich)

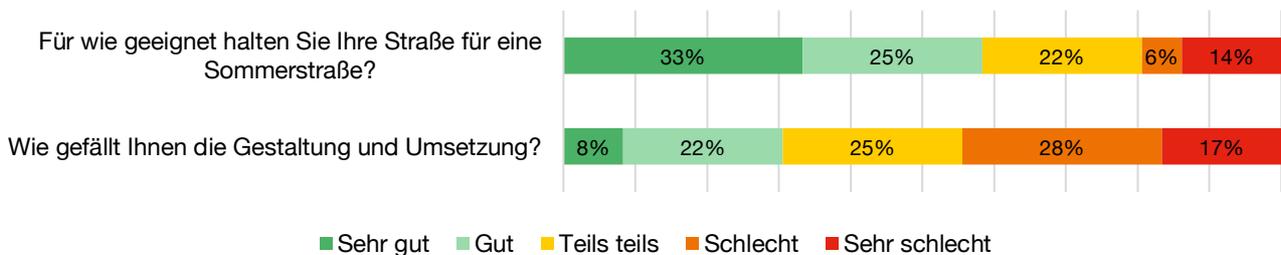


Abbildung 16: Bewertung der Eignung und der Gestaltung der Apianstraße als Sommerstraße (in %, je 36 Nennungen)

In der digitalen Abschlussveranstaltung wurde deutlich, dass der Eindruck des Bezirksausschusses bezüglich der Sommerstraße sehr gemischt war. Anwohnende hätten sich gewünscht, dass die Verkehrsberuhigung konsequenter wäre, sodass Eltern ihre Kinder tatsächlich mit einem guten Gefühl in der Sommerstraße spielen lassen könnten. Daher ist an dieser Stelle auch der Vorschlag gemacht worden, dass die Straße zur Hälfte komplett gesperrt wird. Auch wäre es hilfreich, wenn im Bezirksausschuss selbst eine klare Zuständigkeit für die Sommerstraße vergeben wurde, vor allem, um Veranstaltungen zu organisieren.

## Hinweise zur Zukunft

Bereits in der digitalen Informationsveranstaltung vorab entstand eine Diskussion über die längerfristigen Nutzungsmöglichkeiten der nordöstlichen Wendeschleife und des kleinen Platzes hin zur Clemensstraße. Hier äußerten die Teilnehmenden besonders Interesse an Urban Gardening und einer stärkeren Begrünung. Auch am Dialogstand wurde neben einer stärkeren Verkehrsberuhigung vor allem die Gestaltung des Platzes zur Clemensstraße und der Wendeschleife als Möglichkeit gesehen. Eine Vergrößerung des Platzes bzw. Verkürzung des befahrbaren Teils der Apianstraße deutet sich auch aufgrund des oben genannten Feedbacks als möglicher Mittelweg zwischen der Beibehaltung des Status Quo und einer gänzlichen Verkehrsberuhigung an.

Auch wurden für die Sommerstraße Apianstraße konkrete Verbesserungsvorschläge gemacht. Diese waren beispielsweise:

- Intensivere Bepflanzung der Straße durch beispielsweise Etablierung eines Straßenflohmärkts, eines Spielmobils für Kinder oder eines Eröffnungsfestes
- Nächtliche Zulassung der Parkplatznutzung
- (Teil-) Sperrung der Straße
- Vielseitige und bienenfreundliche Bepflanzung

Schließlich ging aus den Ergebnissen des Fragebogens hervor, dass eine dauerhafte Umgestaltung bzw. eine Wiedereinrichtung der Apianstraße als Sommerstraße von mehr Personen gewünscht wird als eine Beibehaltung der gegenwärtigen Situation (vgl. Abbildung 17).

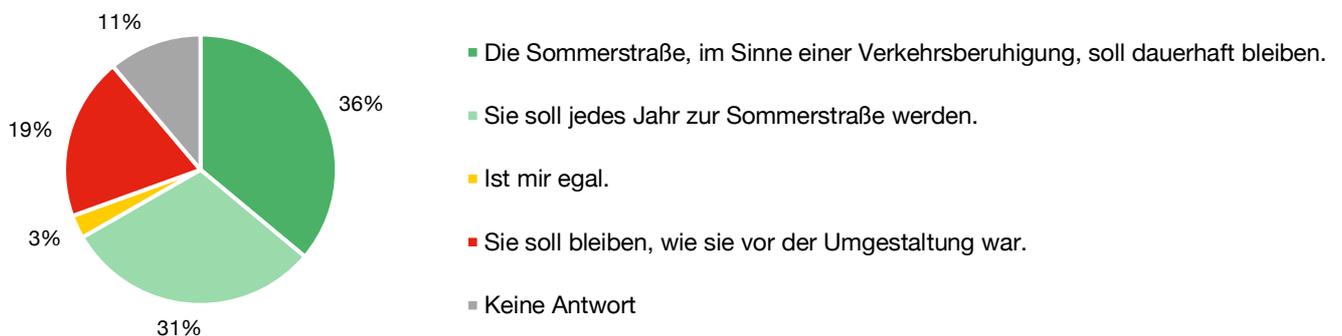


Abbildung 17: Beurteilung zur Zukunft der Sommerstraße in der Apianstraße (in %, 36 Nennungen)

## Impressionen des Dialogs vor Ort



Abbildung 18: Am ersten Dialogtermin Ende Juli 2021 ist die Bodenbemalung, die von dem Bezirksausschuss initiiert wurde, noch gut zu erkennen.

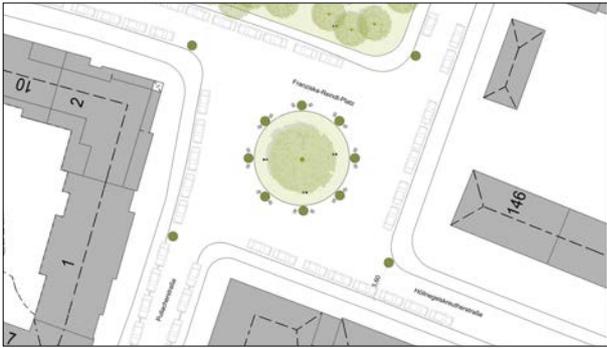
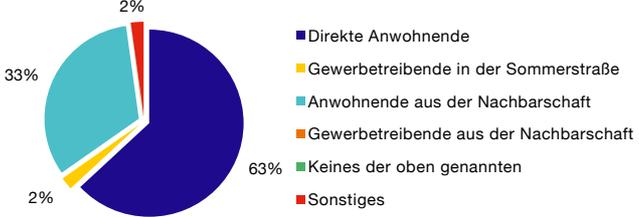


Abbildung 19: Impression des Dialogs vor Ort am 24. August 2021.



Abbildung 20: Impression des letzten Dialogtermins in der Apianstraße am 17. September 2021.

## 4.2 Franziska-Reindl-Platz

<h3>Überblick zur Sommerstraße</h3> <p><b>Zeitraum:</b> 13. Juli – 29. September 2021</p> <p><b>Kurzbeschreibung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Um Rondell</li> <li>– Einrichtung als verkehrsberuhigter Bereich mit Aufenthaltsbereich um den Baum in der Mitte des Platzes</li> <li>– Entfall von ca. 10 Parkplätzen für 12 Pflanzgefäße und 16 Stühle</li> </ul> 	<h3>Informationen zur Beteiligung</h3> <p><b>Dialogtermine 2021:</b> Fr., 30. Juli   Di., 17. August   Sa., 25. September, jew. 12-15 Uhr</p> <p><b>Teilnehmende am Dialogstand:</b> ca. 75</p> <p><b>Ausgefüllte Rückmeldekarten:</b> 71</p> <p><b>Anzahl der ausgefüllten Fragebogen:</b> 46</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Davon analog: 38</li> <li>– Davon digital: 8</li> </ul> <p><b>Bezug der Teilnehmenden zur Sommerstraße*:</b> *ausschl. Teilnehmende des Fragebogens</p>  <table border="1"> <caption>Bezug der Teilnehmenden zur Sommerstraße*</caption> <thead> <tr> <th>Kategorie</th> <th>Anteil</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Direkte Anwohnende</td> <td>63%</td> </tr> <tr> <td>Gewerbetreibende in der Sommerstraße</td> <td>2%</td> </tr> <tr> <td>Anwohnende aus der Nachbarschaft</td> <td>33%</td> </tr> <tr> <td>Gewerbetreibende aus der Nachbarschaft</td> <td>2%</td> </tr> <tr> <td>Keines der oben genannten</td> <td>0%</td> </tr> <tr> <td>Sonstiges</td> <td>2%</td> </tr> </tbody> </table>	Kategorie	Anteil	Direkte Anwohnende	63%	Gewerbetreibende in der Sommerstraße	2%	Anwohnende aus der Nachbarschaft	33%	Gewerbetreibende aus der Nachbarschaft	2%	Keines der oben genannten	0%	Sonstiges	2%
Kategorie	Anteil														
Direkte Anwohnende	63%														
Gewerbetreibende in der Sommerstraße	2%														
Anwohnende aus der Nachbarschaft	33%														
Gewerbetreibende aus der Nachbarschaft	2%														
Keines der oben genannten	0%														
Sonstiges	2%														

**Zentrale Dialogthemen** Die Idee der Sommerstraße am Franziska-Reindl-Platz in Thalkirchen traf auf gespaltene Meinungen: Da die Versorgung an privaten wie auch öffentlichen Freiräumen in direkter Umgebung von einigen Teilnehmenden als ausreichend bewertet wurde, wurde der grundsätzliche Bedarf an einer Sommerstraße an diesem Platz in Frage gestellt. Auf der anderen Seite habe die Sommerstraße zu einer Erhöhung der Aufenthaltsqualität geführt, dabei wurde insbesondere die gestalterische Umsetzung mit der Bepflanzung wertgeschätzt. Für die Zukunft des Franziska-Reindl-Platzes wurde eine optimalere verkehrsrechtliche Lösung des Durchfahrtverkehrs gewünscht.

**Straßenprofil und temporäre Gestaltung** Der Franziska-Reindl-Platz verbindet als Rondell die vier Straßen Höllriegelskreuther Straße, Pullacher Straße, Greineckerstraße und Matthias-Mayer-Straße. In der Mitte des mit Gras begrüntes Rondells steht ein großer schattenspendender Baum. Der Franziska-Reindl-Platz liegt in einem Wohnviertel mit hoher Freiraumdichte: Die große Mehrheit der Befragten verfügt über private Freiräume (Abbildung 22). Als verkehrsberuhigter Bereich fungierte die Sommerstraße Franziska-Reindl-Platz vom 13. Juli bis 29. September 2021. Für die Gestaltungselemente der Sommerstraße, zwölf Pflanztröge und 16 Stühle, mussten die etwa zehn Stellplätze direkt um das Rondell temporär entfallen.

**Beteiligung am Dialog** Die vorangestellte digitale Informationsveranstaltung fand gemeinsam mit der Veranstaltung für die Schöttlstraße am 20. Mai 2021 statt. Von den drei Dialogterminen (30.7. / 17.8. / 25.9.) erfreute sich vor allem der letzte Termin im September hoher Beteiligung. Der Fragebogen wurde vorrangig von direkten Anwohnenden und Anwohnenden aus der Nachbarschaft (96%) und in analoger Form ausgefüllt (38 analog, acht digital).

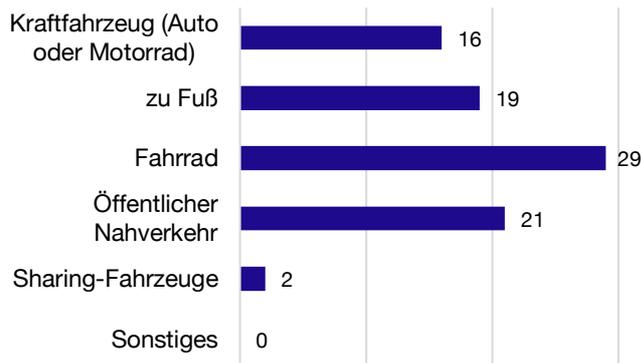


Abbildung 21: Am häufigsten genutztes Verkehrsmittel in München – Franziska-Reindl-Platz (87 Nennungen, Mehrfachnennung möglich)

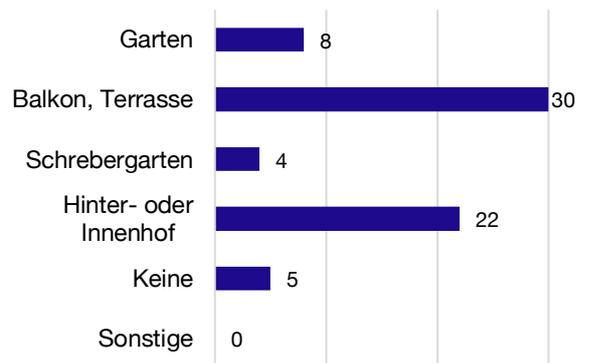


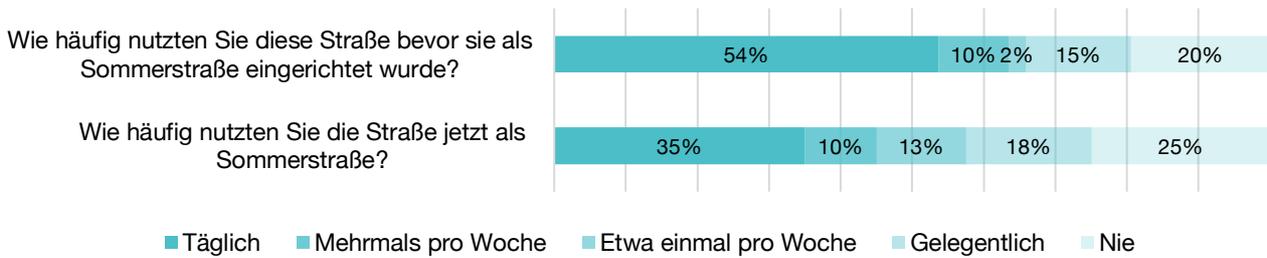
Abbildung 22: Verfügbare private Freiräume – Franziska-Reindl-Platz (69 Nennungen, Mehrfachnennung möglich)

### Anliegen zu Umsetzung und Gestaltung

Im Zusammenhang mit der Umsetzung und Gestaltung der Sommerstraße am Franziska-Reindl-Platz gab es unterschiedliche Meinungen bei den Anwohnenden: Auf der einen Seite freuten sich die Teilnehmenden über den Wegfall der Parkplätze in dem Sinne, dass der Platz dadurch eine optische Aufwertung erfuhr. Gerade in persönlichen Gesprächen vor Ort verfestigte sich jedoch der Eindruck, dass der Parkplatzverlust aufgrund der gerade erst eingeführten Anwohnerlizenz in diesem Gebiet von einigen Anwohnenden negativ gesehen wurde. Auch die Position der Parkplatzverbotsschilder auf dem Rasen des Rondells wurde kritisiert, da diese so die Grünfläche beschädigen würden. Die Umsetzung der Verkehrsberuhigung wurde unterschiedlich wahrgenommen: Einerseits führe die Sommerstraße dazu, dass der Platz für Verkehrsteilnehmende übersichtlicher und damit auch sicherer geworden sei. Andere Stimmen waren der Meinung, dass diese gestiegene Übersichtlichkeit nur dazu führe, dass vor allem der motorisierte Individualverkehr den Platz noch schneller durchführe und sich dabei kaum an die Geschwindigkeitsbegrenzungen halte. Vor allem durch eine nach wie vor fehlende eindeutige Kreisverkehrsregelung würden vor wie auch während der Sommerstraße regelmäßig chaotische Verkehrssituationen entstehen. Wie auch in anderen Sommerstraßen wurde am Franziska-Reindl-Platz der große Abstand zwischen den Sitzplätzen kritisiert. Laut den Anwohnenden würden die einzelnen Stühle an dieser Stelle keinen Sinn machen, da durch den Abstand keine Gespräche möglich wären und sich dort ohnehin niemand aufhalten wollen würde. Bei den Dialogen vor Ort wurde allerdings der Eindruck geweckt, dass die Stühle häufig von passierenden Menschen genutzt werden, um Pausen einzulegen. Gleichzeitig kamen die Anwohner\*innen durch diese entfachte Diskussion über die Stühle auf die Idee, langfristig eine Rundbank um den Baum zu beantragen. Eine Bank direkt unter dem Baum, auf der man im Schatten mit seinen Einkäufen kurz pausieren könnte, fand in der Runde einen großen Zuspruch. Als letzten zu nennenden Punkt die Gestaltung betreffend, wurde auffällig häufig die Bepflanzung gelobt – die Pflanztröge führten zu einer deutlichen optischen Aufwertung des Platzes.

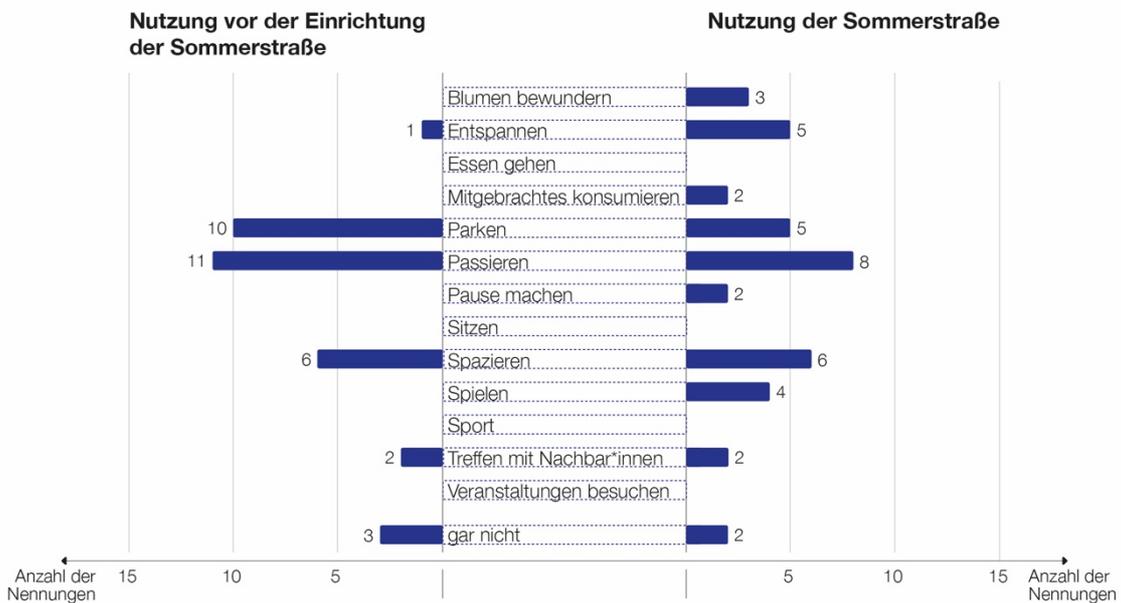
### Anliegen zu Nutzung und Interaktion

In den Gesprächen vor Ort und auch in den Fragebogen überwogen in dieser Sommerstraße die Themen und Verbesserungsvorschläge zur Umsetzung und Gestaltung, wohingegen die Thematik der Nutzung und Interaktion des Franziska-Reindl-Platzes für Anwohnende weniger von Bedeutung zu sein schienen. Vergleichbar mit der Sommerstraße Apianstraße ergaben sich am Franziska-Reindl-Platz ebenfalls widersprüchliche Ergebnisse zur Häufigkeit der Nutzung dieser Sommerstraße: die Häufigkeit der Nutzung nahm laut den Fragebogen ab (vgl. Abbildung 23). Da gleichzeitig die Arten der Nutzung zunahm (Abbildung 24), wird diese abnehmende Häufigkeit, wie bei der Apianstraße, auf die abnehmende Nutzung des Platzes als Parkplatz bezogen.



**Abbildung 23: Häufigkeit der Nutzung des Franziska-Reindl-Platzes vor und nach der Umgestaltung zur Sommerstraße (in %, je 40 Nennungen)**

Wie die Abbildung 24 zeigt, veränderte sich die Nutzung des Franziska-Reindl-Platzes von einer eher einseitigen Nutzung als Parkraum und zum Durchqueren seit der Einrichtung als Sommerstraße hin zu einer vielseitigeren Nutzung. Zwar überwogen weiterhin die Nutzungsarten Passieren, Parken und Spazieren. Doch neben diesen waren es auch das Spielen, Entspannen und die Wertschätzung der Bepflanzung, die als Nutzungsformen hinzukamen. Gerade in den kleinteiligen Gesprächen vor Ort stellte sich heraus, dass es unterschiedliche Bedürfnisse unter den direkten Anwohnenden und Nutzenden des Franziska-Reindl-Platzes gibt: Der Platz sei laut Erzählungen zwar von einzelnen Familien intensiv, zum Beispiel für Grillaktionen und Federballspiel genutzt worden. Jedoch sorgte diese Art der Nutzung bei den anwesenden Anwohnenden am Dialogstand für große Empörung, da einerseits der Rauch bis in die Wohnungen gezogen sei und andererseits die parkenden Autos hätten beschädigt werden können.



**Abbildung 24: Nutzung der Sommerstraße Franziska-Reindl-Platz vor und während ihrer Einrichtung (72 Nennungen, Mehrfachnennung möglich)**

## Zusammenfassende Bewertung

Von der digitalen Informationsveranstaltung im Mai bis zum letzten Vor-Ort-Dialog Ende September zeigte sich am Franziska-Reindl-Platz ein eher gespaltenes Meinungsbild zur Sommerstraße. Zwar sprachen sich mehr als die Hälfte der Befragten dafür aus, die Sommerstraße wieder haben zu wollen beziehungsweise, dass die Verkehrsberuhigung dauerhaft bleiben sollte. Allerdings sind die elf der 46 Umfrageteilnehmenden, die sich gegen die Umgestaltung zur Sommerstraße ausgesprochen haben, keinesfalls zu vernachlässigen (siehe Abbildung 27). Vor allem im Dialog vor Ort wurde die Notwendigkeit einer Sommerstraße an diesem Ort in Frage gestellt, da es genügend, direkt angrenzende qualitative Freiräume in den Innenhöfen und umliegenden Grünflächen gäbe.

Laut den Umfragen waren es vor allem die Verkehrsberuhigung und die bereits angesprochene Begrünung, die von Anwohnenden geschätzt wurden. Auf der anderen Seite waren es die Anordnung und Gestaltung des Platzes sowie der Wegfall an Parkplätzen, die auf wenig Anklang stießen. Dabei muss allerdings angemerkt werden, dass gerade diese offenen Fragen zur Bewertung der Sommerstraßen grundsätzlich unterdurchschnittlich häufig beantwortet wurden und die Ergebnisse dieser Frage daher vielmehr eine richtungweisende Idee geben können.



Abbildung 25: Genannte Aspekte, die in der Sommerstraße Franziska-Reindl-Platz positiv bzw. negativ auffielen (56 Nennungen, Mehrfachnennung möglich)

Gerade aus den Gesprächen vor Ort wurde deutlich, dass viele der befragten Anwohnenden sich gewünscht hätten, frühzeitig informiert zu werden und in die Entscheidung der Auswahl der Straße als Sommerstraße miteinbezogen zu werden. Einzelne Besucher\*innen des Dialogstandes waren der Meinung, dass die unzureichende Verständigung dazu geführt habe, dass sich die Ansicht zur Sommerstraße verstärkt polarisiert hätte.

Bei der digitalen Abschlussveranstaltung teilte ein Mitglied des Bezirksausschusses den persönlichen Eindruck, dass der Platz mit der Umgestaltung deutlich aufgewertet worden sei. Vereinzelt sei der Parkplatzverlust von Anwohnenden beklagt worden. Dass Anwohnende frühzeitig, vor allem über den genauen Zeitraum informiert werden sollten, wurde vom Bezirksausschuss als Hinweis mitgenommen.

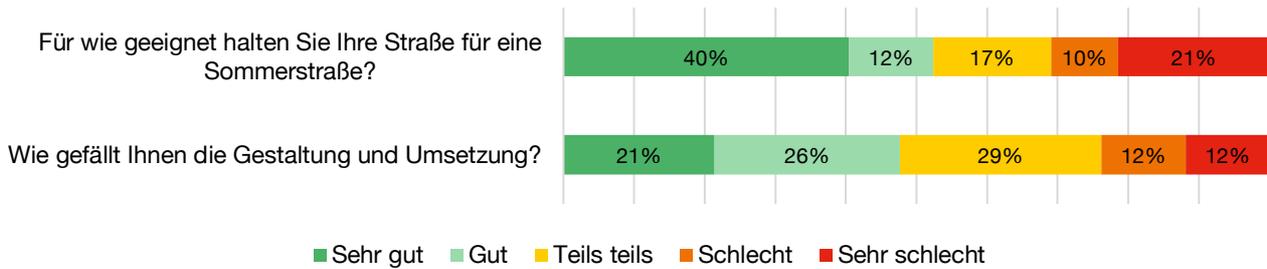


Abbildung 26: Bewertung der Eignung und der Gestaltung des Franziska-Reindl-Platzes als Sommerstraße (in %, je 42 Nennungen)

### Hinweise zur Zukunft

Neben dem bereits erwähnten Verbesserungsbedarf in der Kommunikation mit Anwohnenden ergaben sich weitere Hinweise zur Zukunft der Sommerstraße(n). Aus den Meinungen zur Wirksamkeit der Verkehrsberuhigung wurde deutlich, dass die hohe Frequentierung des Platzes durch den motorisierten Individualverkehr zu Frustration unter den Anwohnenden führte. Momentan wird der Platz unter anderem als Durchfahrtsstraße zwischen Schäftlarnstraße und Thalkirchner Straße genutzt. Daher wurde der Wunsch unter Anwohnenden deutlich, Frequenz und Tempo der passierenden Verkehrsteilnehmenden deutlich zu reduzieren. Außerdem wäre es laut einigen Anwohnenden schön, den Franziska-Reindl-Platz auch nach der Zeit als Sommerstraße dauerhaft durch Blumen und Sitzgelegenheiten aufzuwerten.

Konkrete Verbesserungsvorschläge wurden nur wenige genannt. Diese waren beispielsweise:

- Ausweitung der Parkverbotszone
- Eine (Rund-)Bank direkt unter dem Baum im Schatten
- Bespielung der Sommerstraße mit kleinen Events

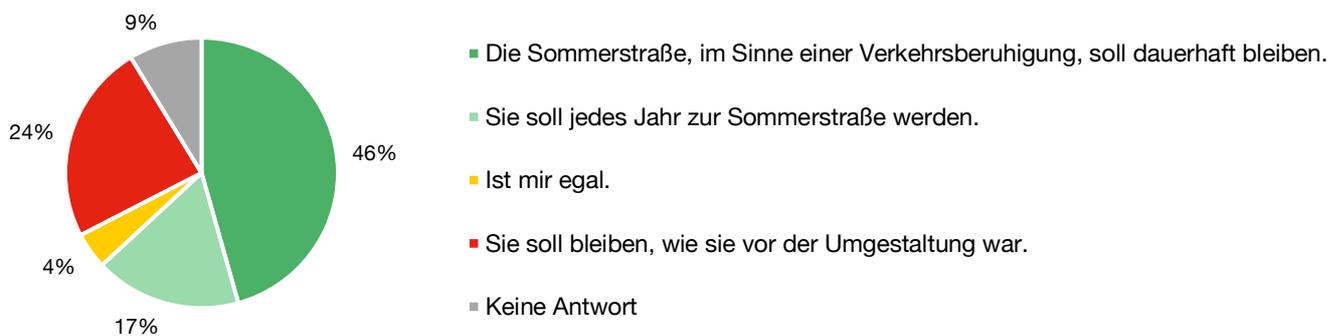


Abbildung 27: Beurteilung zur Zukunft der Sommerstraße Franziska-Reindl-Platz (in %, 46 Nennungen)

## Impressionen des Dialogs vor Ort



Abbildung 28: Der mobile Dialogstand auf dem Weg zum Franziska-Reindl-Platz.



Abbildung 29: Der zweite Dialogtermin wurde rege von direkten Anwohnenden besucht.



Abbildung 30: Junge Familien wie auch ältere Anwohnende nahmen an der Umfrage teil.

## 4.3 Holzplatz

### Überblick zur Sommerstraße

**Zeitraum:** 8. Juli – 24. Oktober 2021

**Kurzbeschreibung:**

- Nebenfahrbahn, die hauptsächlich zum Parken diente
- Einrichtung als verkehrsberuhigter Bereich
- Umgestaltung um geschaffenen Platz
- Entfall von ca. 6 Parkplätzen für 4 Pflanzgefäße und 6 Stühle



### Informationen zur Beteiligung

**Dialogtermine 2021:** Di., 27. Juli | Fr., 3. September | Sa., 18. September, jew. 16-19 Uhr

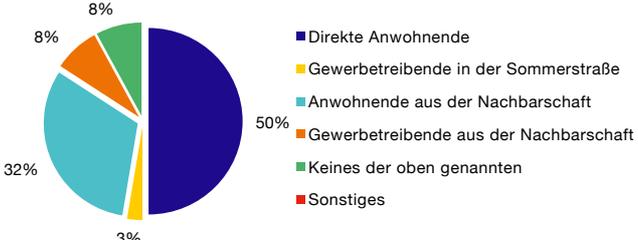
**Teilnehmende am Dialogstand:** ca. 60

**Ausgefüllte Rückmeldekarten:** 20

**Anzahl der ausgefüllten Fragebogen:** 38

- Davon analog: 31
- Davon digital: 7

**Bezug der Teilnehmenden zur Sommerstraße\*:**  
\*ausschl. Teilnehmende des Fragebogens



Kategorie	Anteil
Direkte Anwohnende	50%
Gewerbetreibende in der Sommerstraße	3%
Anwohnende aus der Nachbarschaft	32%
Gewerbetreibende aus der Nachbarschaft	8%
Keines der oben genannten	8%
Sonstiges	3%

### Zentrale Dialogthemen

Die Wahl des Standorts Holzplatz wurde für die Umgestaltung als Sommerstraße als mehrheitlich positiv beurteilt. Daher wurde diese Sommerstraße von einer ursprünglichen Laufzeit bis Ende September auf den 24. Oktober verlängert. Der Platz wurde als nachbarschaftlicher Treffpunkt und „Balkonersatz“ vielfältig und intensiv genutzt. Für die Zukunft wurde der Wunsch nach einer langfristigen Umgestaltung des Platzes zu einem Aufenthaltsort geäußert. Dabei bestehe vor allem bei der Gestaltung mehr Potenzial als es in der Sommerstraße der Fall war.

### Straßenprofil und temporäre Gestaltung

Die Sommerstraße am Holzplatz entstand auf dem Platz zwischen Pestalozzistraße und Holzstraße. Vor der Einrichtung der Sommerstraße bot der Platz Stellplätze für etwa sechs Fahrzeuge, welche für die vier Pflanzgefäße und sechs Stühle weichen mussten. Durch die angrenzenden Gastronomen wurden am Holzplatz zwei Tische mit Bänken zur konsumfreien Nutzung aufgestellt. Bei dieser Sommerstraße handelte es sich um einen verkehrsberuhigten Bereich. Da der Platz allerdings lediglich für eine kleine Tiefgarage als Zufahrt relevant ist, sind Nutzung und Charakter ohnehin mit dem einer Spielstraße vergleichbar.

### Beteiligung am Dialog

Bereits im Frühjahr 2021 beauftragte der Bezirksausschuss das Büro intrestik mit einer vorbereitenden Umfrage unter den Anwohner\*innen. Damit wurden schon vor den Informationsveranstaltungen Anliegen zur Umgestaltung gesammelt. Beim Holzplatz deckte sich die überwiegend positive Stimmung der digitalen Informationsveranstaltung vom 8. Juni 2021 mit den Eindrücken der Dialogveranstaltungen am 27. Juli, 3. und 18. September. Obwohl der Platz bei allen drei Dialogterminen sehr intensiv besucht und genutzt wurde, gab es im Vergleich zu den anderen

Sommerstraßen weniger Interesse an einem Austausch am Dialogstand. Von den 38 Personen, die den Fragebogen ausgefüllt haben, äußerte sich der Großteil positiv zur Sommerstraße am Holzplatz. Auch hier überwog die analoge Beteiligung mit 31 Fragebogen deutlich gegenüber der digitalen mit fünf Fragebogen. Auffällig am Holzplatz war, dass sich hauptsächlich in Form des Fragebogens beteiligt wurde. Die Möglichkeit der Beschriftung von Moderationskarten und Gesprächen am Dialogstand wurden bei den Vor-Ort-Terminen weniger aufgesucht als in anderen Sommerstraßen. Beteiligt haben sich am Holzplatz überdurchschnittlich junge Personen: von denen, die Angaben zum Alter machten, waren über die Hälfte jünger als 39 Jahre alt. Da es sich bei einigen Besucher\*innen des Dialogstandes um Anwohner\*innen handelte, die zum Beispiel für einen Erasmusaufenthalt in der Nähe des Holzplatzes wohnten, wurden die kleinteiligen Gespräche am Dialogstand häufiger auf Englisch geführt als an anderen Sommerstraßenstandorten. Im Vergleich zu anderen Sommerstraßen gaben hier vergleichsweise viele der befragten Gewerbetreibenden und Personen an, keinen Bezug zum Holzplatz zu haben. Das wurde darauf zurückgeführt, dass es sich beim Glockenbachviertel um ein sehr belebtes Viertel mit viel Kleingewerbe in der Erdgeschosszone handelt, dass viele Tourist\*innen anzieht. Auffällig wenige der Befragten nutzten das eigene Kraftfahrzeug als Verkehrsmittel in München, wohingegen die Mehrheit hauptsächlich zu Fuß ging oder das Fahrrad nahm (vgl. Abbildung 31).

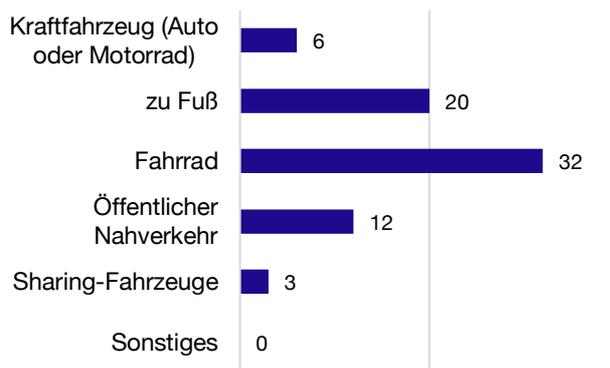


Abbildung 31: Am häufigsten genutztes Verkehrsmittel in München – Holzplatz (73 Nennungen, Mehrfachnennung möglich)

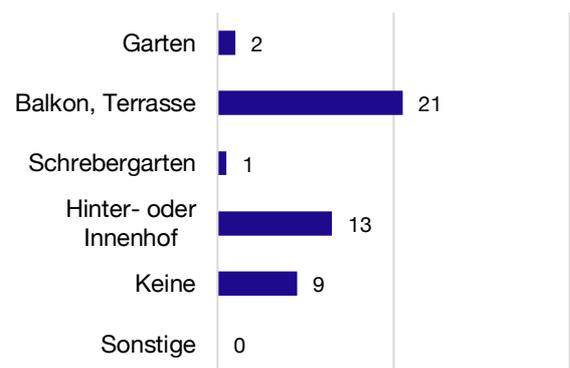


Abbildung 32: Abbildung 21: Verfügbare private Freiräume – Holzplatz (46 Nennungen, Mehrfachnennung möglich)

## Anliegen zu Umsetzung und Gestaltung

Im Laufe des Sommers beziehungsweise der Einrichtung als Sommerstraße wurden durch das große Engagement des Bezirksausschusses Veränderungen an der Gestaltung vorgenommen: Neben der Spielkiste, die zur freien Nutzung zur Verfügung stand, ist auch die Boule-Anlage auf einem Rollrasen besonders hervorzuheben. Damit unterschied sich die Sommerstraße am Holzplatz von anderen Sommerstraßen. Teilnehmende schätzten vor allem das Wegfallen der parkenden Autos, wodurch sich die Aufenthaltsqualität erhöhte und mehr Platz für Anwohnende entstand. Teilweise wurde der Wunsch nach einer noch stärkeren Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs und einer Ausweitung der Sommerstraße laut. Diese Aussage deckte sich mit der Einschätzung zur Relevanz von Parkplätzen: In den Gesprächen und in Fragebogen wurde der Wegfall von Parkplätzen kaum thematisiert und als überdurchschnittlich unwichtig bewertet. Trotz der positiven Einstellung zur Sommerstraße stecke laut den Teilnehmenden in der Gestaltung und Umsetzung dieser Sommerstraße noch großes Potenzial. So wünschten sich Befragte eine andere Form der Begrünung anstelle der bisher genutzten Betonkübel, sowie eine Ausweitung der Anzahl an Sitzgelegenheiten. Die gestalterischen Elemente der „Mannequins“ habe vor allem bei den Kindern am Holzplatz große Freude ausgelöst und bewirkt, dass der Holzplatz teilweise mehrmals täglich zum Begrüßen der Pappfiguren besucht wurde.

## Anliegen zu Nutzung und Interaktion

Verändert hat sich mit der Umgestaltung zur Sommerstraße merklich die Art und Intensität der Nutzung. Wie Abbildung 33 verdeutlicht, nahm letztere mit der Umgestaltung deutlich zu. Genutzt wurde der Raum vor allem als Aufenthaltsort zum Entspannen und Spielen. Wegen der beiden Tische und des umliegenden gastronomischen Angebots, wurde der Platz auch dazu genutzt, Mitgebrachtes zu konsumieren. Einerseits nutzten sehr viele Passant\*innen, die sich in einer der zahlreichen umliegenden Gastronomien, insbesondere den Eisdielen, etwas geholt hatten den Holzplatz zum kurzen Verweilen. Andererseits waren es gerade die direkten Anwohner\*innen, die angaben, den Holzplatz mehrmals täglich als „Balkonersatz“ zu nutzen. Vor allem die Boule-Anlage und Kinderpielkiste trugen vermutlich einen großen Teil dazu bei, dass die Sommerstraße am Holzplatz intensiv als nachbarschaftlicher Treffpunkt genutzt wurde.

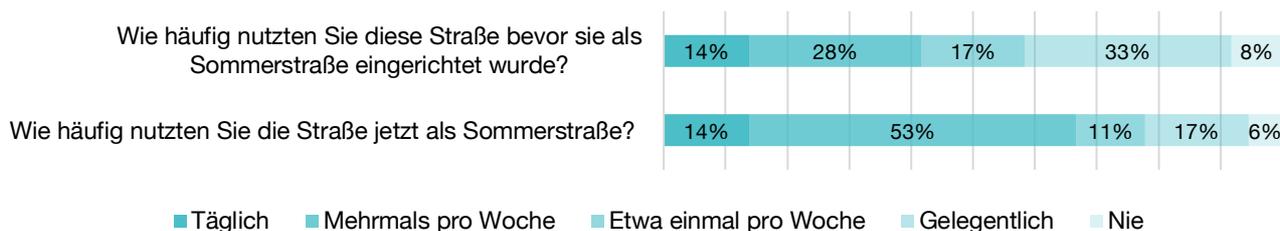


Abbildung 33: Häufigkeit der Nutzung des Holzplatzes vor und nach der Umgestaltung zur Sommerstraße (in %, je 36 Nennungen)

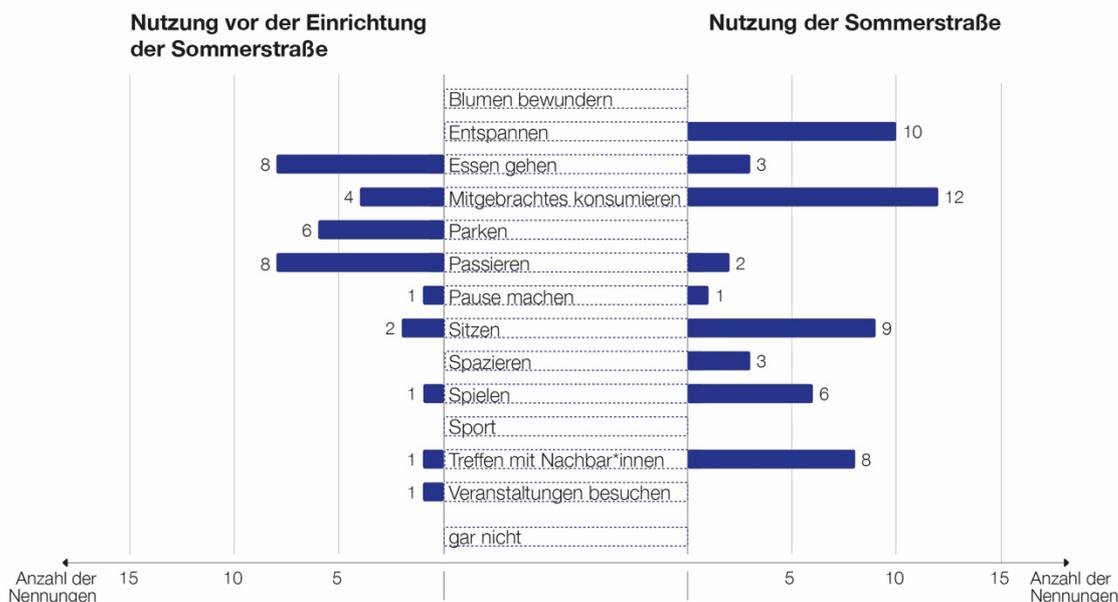


Abbildung 34: Nutzung der Sommerstraße Holzplatz vor und während ihrer Einrichtung (86 Nennungen, Mehrfachnennung möglich)

## Zusammenfassende Bewertung

Die Bewertung der Sommerstraße am Holzplatz fällt, neben der Westenriederstraße und der Schöttlstraße, als eine der am besten funktionierenden Sommerstraßen aus. Ganze 86 Prozent hielten den Holzplatz für sehr geeignet für die Umsetzung einer Sommerstraße (siehe Abbildung 36). Geschätzt wurde vor allem, wie in Abbildung 35 zu sehen ist, die Verkehrsberuhigung und die Begrünung. Doch auch die Möglichkeit des Spielens und des nachbarschaftlichen Treffpunkts wurden vermehrt positiv genannt. Hingegen missfielen den Befragten die bereits erwähnte Art der Bepflanzung und Pflanzkübel sowie die nicht ausreichenden Sitzmöglichkeiten. Außerdem wurde kritisiert, dass sich auf und um den Holzplatz noch zu viele Autos befunden hätten.

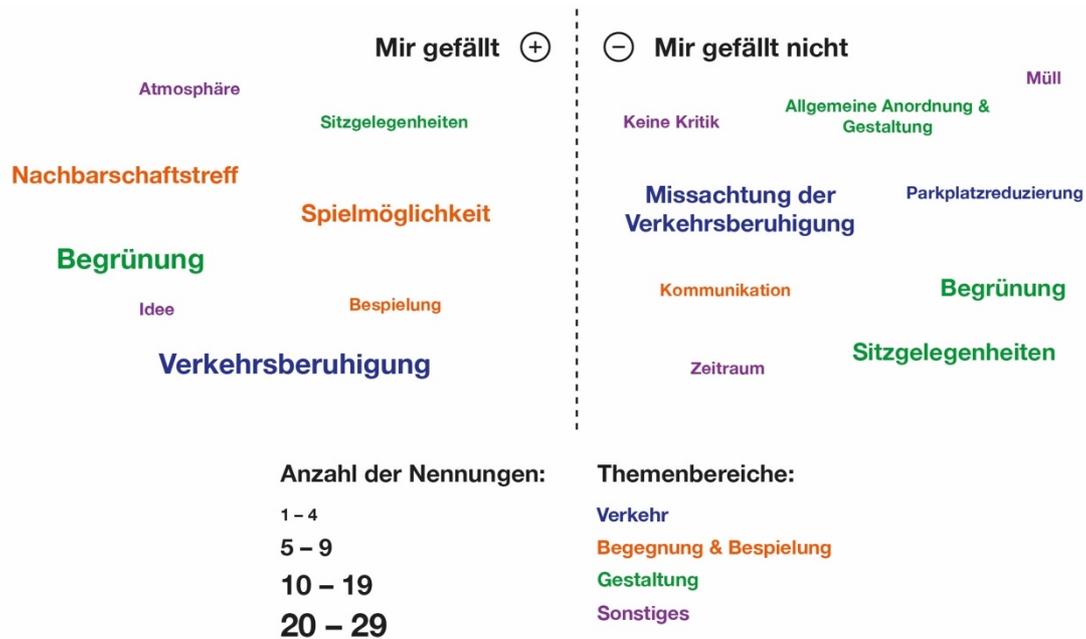


Abbildung 35: Genannte Aspekte, die in der Sommerstraße Holzplatz positiv bzw. negativ auffielen (Mir gefällt: 45 Nennungen, Mir gefällt nicht: 27 Nennungen, Mehrfachnennung möglich)

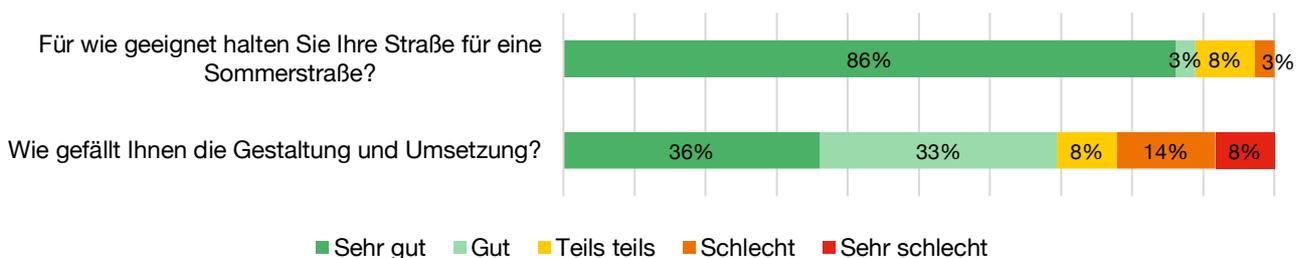


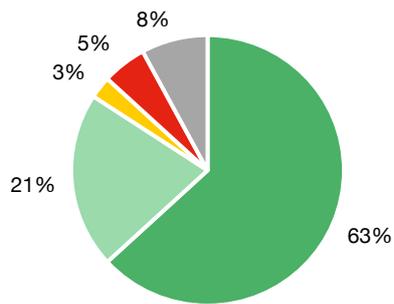
Abbildung 36: Bewertung der Eignung und der Gestaltung des Holzplatzes als Sommerstraße (in %, je 36 Nennungen)

Dass der Bezirksausschuss mit dieser zweiten Sommerstraße viel dazugelernt hat, wurde in der Abschlussveranstaltung deutlich. Eine engere Kommunikation mit den Anwohnenden und die Vorarbeit des Büros intrestik führten unter anderem dazu, dass das Projekt in diesem Jahr als voller Erfolg gesehen wurde. Zu diesem Gelingen trug auch bei, dass der Bezirksausschuss viel Zeit hatte sich vorzubereiten, um den Platz entsprechend zu beleben. Verbesserungspotenzial sieht der Bezirksausschuss in der Gestaltung des Platzes.

### Hinweise zur Zukunft

Dass die Idee zur Sommerstraße am Holzplatz überwiegend positiv bewertet wurde, konnte bereits herausgestellt werden. Wie in Abbildung 37 zu sehen ist, sprachen sich über Dreiviertel der Befragten für eine erneute Sommerstraße am Holzplatz oder eine dauerhafte Verkehrsberuhigung aus. Auch in den Gesprächen vor Ort äußerten einige Teilnehmende der Beteiligung den Wunsch nach einer Fortführung. Bei der Option, weitere Anmerkungen im Fragebogen zu machen, wurde die Idee der Sommerstraßen gelobt und zum Weitermachen motiviert. An konkreten Verbesserungsvorschlägen wurden beispielsweise genannt:

- ein Bücherschrank mit Lesungen
- mobile Begrünungen
- ein Kleiderschrank für Bedürftige
- ein Mini-Museum im Toilettenhaus zur Historie des Viertels



- Die Sommerstraße, im Sinne einer Verkehrsberuhigung, soll dauerhaft bleiben.
- Sie soll jedes Jahr zur Sommerstraße werden.
- Ist mir egal.
- Sie soll bleiben, wie sie vor der Umgestaltung war.
- Keine Antwort

Abbildung 37: Beurteilung zur Zukunft der Sommerstraße am Holzplatz (in %, 38 Nennungen)

### Impressionen des Dialogs vor Ort

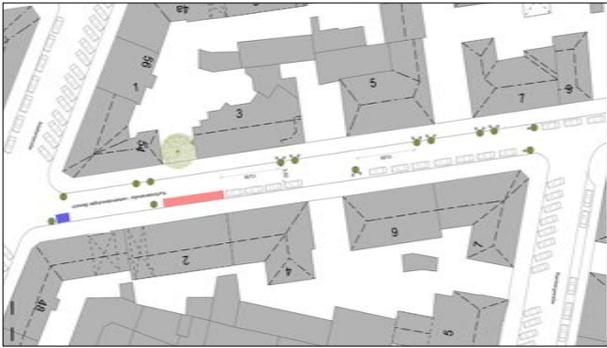


Abbildung 38: Am Holzplatz wurde durch den Bezirksausschuss eine Spielkiste, die unter anderem Straßenkreide enthielt, zur freien Nutzung zur Verfügung gestellt.



Abbildung 39: Der Holzplatz wurde während der Dialogzeiten intensiv für Sport und Spiel genutzt.

## 4.4 Kurfürstenstraße

<h3>Überblick zur Sommerstraße</h3> <p><b>Zeitraum:</b> 20. Juli – 20. September 2021</p> <p><b>Kurzbeschreibung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Durchfahrtsstraße</li> <li>– Einrichtung als verkehrsberuhigter Bereich</li> <li>– Beidseitige Umgestaltung</li> <li>– Entfall von ca. 17 Parkplätzen für 14 Pflanzgefäße und 16 Stühle</li> </ul> 	<h3>Informationen zur Beteiligung</h3> <p><b>Dialogtermine 2021:</b> Sa., 31. Juli   Di., 24. August   Fr., 17. September, jew. 16-19 Uhr</p> <p><b>Teilnehmende am Dialogstand:</b> ca. 70</p> <p><b>Ausgefüllte Rückmeldekarten:</b> 38</p> <p><b>Anzahl der ausgefüllten Fragebogen:</b> 43</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Davon analog: 37</li> <li>– Davon digital: 6</li> </ul> <p><b>Bezug der Teilnehmenden zur Sommerstraße*:</b> *ausschl. Teilnehmende des Fragebogens</p>  <table border="1"> <caption>Bezug der Teilnehmenden zur Sommerstraße*</caption> <thead> <tr> <th>Kategorie</th> <th>Anteil</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Direkte Anwohnende</td> <td>45%</td> </tr> <tr> <td>Anwohnende aus der Nachbarschaft</td> <td>36%</td> </tr> <tr> <td>Gewerbetreibende in der Sommerstraße</td> <td>5%</td> </tr> <tr> <td>Gewerbetreibende aus der Nachbarschaft</td> <td>5%</td> </tr> <tr> <td>Sonstiges</td> <td>10%</td> </tr> <tr> <td>Keines der oben genannten</td> <td>5%</td> </tr> </tbody> </table>	Kategorie	Anteil	Direkte Anwohnende	45%	Anwohnende aus der Nachbarschaft	36%	Gewerbetreibende in der Sommerstraße	5%	Gewerbetreibende aus der Nachbarschaft	5%	Sonstiges	10%	Keines der oben genannten	5%
Kategorie	Anteil														
Direkte Anwohnende	45%														
Anwohnende aus der Nachbarschaft	36%														
Gewerbetreibende in der Sommerstraße	5%														
Gewerbetreibende aus der Nachbarschaft	5%														
Sonstiges	10%														
Keines der oben genannten	5%														

### Zentrale Dialogthemen

In der Kurfürstenstraße stieß die Idee der Sommerstraße grundsätzlich auf Anklang. Umsetzung und Nutzbarkeit wurden jedoch überwiegend als zu gering eingeschätzt. Aufgrund der fehlenden Einhaltung der verkehrsrechtlichen Änderungen – dem starken Durchgangsverkehr und den weiterhin genutzten Parkplätzen – wurde die Nutzbarkeit als zu gering eingeschätzt. Mit Hilfe der Fragebogen konnte herausgestellt werden, dass die Sommerstraße Kurfürstenstraße vor allem zum Spielen genutzt und mehrheitlich die Begrünung wertgeschätzt wurde.

### Straßenprofil und temporäre Gestaltung

Im Stadtbezirk Maxvorstadt wurde die Kurfürstenstraße zwischen Rambergstraße und Adalbertstraße im Zeitraum vom 20. Juli bis 20. September 2021 verkehrlich beruhigt. Die Durchfahrtsstraße wurde beidseitig umgestaltet, wozu etwa 17 Stellplätze wegfielen, um u.a. für 14 Pflanzgefäße und 16 Stühle Raum zu schaffen.

### Beteiligung am Dialog

Gemeinsam mit der Apianstraße wurde am 20. Mai 2021 die digitale Informationsveranstaltung durchgeführt. Während diese Veranstaltung mehr der Informationsweitergabe zur geplanten Sommerstraße diente, hatten Anwohnende die Gelegenheit, bei den drei Dialogterminen vor Ort (31.7. / 24.8. / 17.9.) mit Vertreter\*innen des Bezirksausschusses und STUDIO | STADT | REGION in Kontakt zu treten. Wie auch bei den anderen Sommerstraßen wurde der Fragebogen überwiegend analog ausgefüllt (37 von 43 Fragebogen). Vor allem mit Hilfe der Moderationskarten wurde die Kritik der Anwohnenden an dieser Sommerstraße deutlich. Besonders Personen mittleren Alters äußerten sich mit Hilfe des Fragebogens zur Sommerstraße: 40 Prozent der Befragten waren zwischen 40 und 49 Jahre alt. Die 10- bis 19-Jährigen beteiligten sich bei dieser Straße überhaupt nicht in Form des Fragebogens. Die meisten Befragten nutzen das Fahrrad als häufigstes Verkehrsmittel in München. Im Vergleich

zum Durchschnitt aller Sommerstraßen (38%) fiel der Anteil der Fahrradfahrenden mit 43 Prozent hier etwas höher aus (37 Nennungen, vgl. Abbildung 40). An privaten Freiräumen stand in der Kurfürstenstraße den meisten Personen mindestens eine Möglichkeit zur Verfügung, wobei der Anteil der Personen ohne privaten Freiraum in der Kurfürstenstraße leicht über dem Mittel aller Sommerstraßen lag.

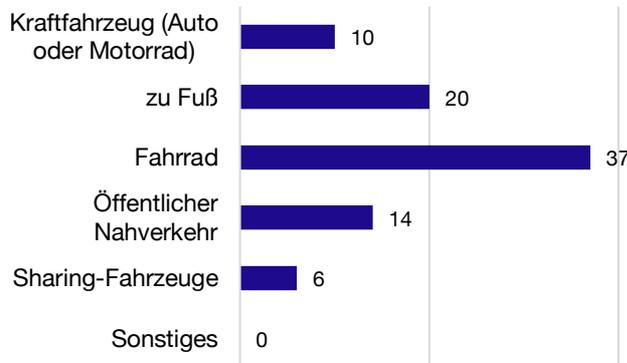


Abbildung 40: Am häufigsten genutztes Verkehrsmittel in München – Kurfürstenstraße (87 Nennungen, Mehrfachnennung möglich)

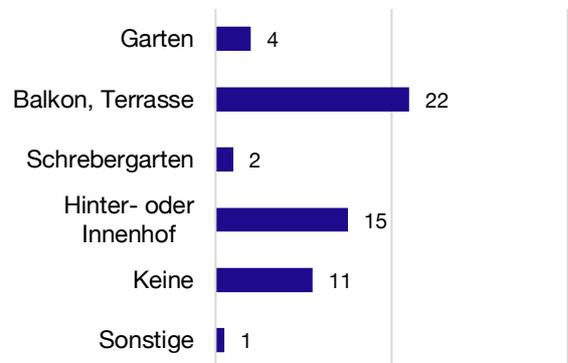


Abbildung 41: Verfügbare private Freiräume – Kurfürstenstraße (55 Nennungen, Mehrfachnennung möglich)

### Anliegen zu Umsetzung und Gestaltung

Zwar schätzten die meisten Befragten die Idee der Sommerstraße in der Kurfürstenstraße, gleichzeitig wurde in den Fragebogen die Kritik vor allem an der Umsetzung und Gestaltung deutlich. Zentrales Diskussionsthema im Dialog vor Ort, aber auch in den Umfrageergebnissen der Kurfürstenstraße, war die Missachtung der Verkehrsberuhigung (siehe Abbildung 44): Parkverbote und Tempobeschränkungen wurden zu häufig ignoriert. Fahrzeuge wurden ohne Konsequenzen in den Parkverbotsbereichen abgestellt oder fuhren zu schnell durch die Sommerstraße. Entsprechend war es für Kinder weiterhin zu gefährlich, auf der Kurfürstenstraße zu spielen. Der Wunsch nach einer gelungeneren und freundlichen Gestaltung wurde deutlich.

Der grundsätzliche Zuspruch zur Idee der Sommerstraße, die gleichzeitig Kritik und das Erkennen eines größeren Potenzials durch die Umgestaltung wurde mit dem Ergebnis der Befragung entsprechend Abbildung 45 deutlich. 29 Prozent der Befragten hielten die Gestaltung und Umsetzung für unzureichend. Eindeutigere Beschilderungen bzw. Bodenmarkierungen und konsequentere Kontrollen wurden entsprechend als erste Lösungsideen gegeben. Vor allem die Begrünung in Form der Pflanzkübel und Bepflanzung, erfuhren viel Zuspruch bei den Befragten. Fast die Hälfte der Nennungen, was den Befragten an der Sommerstraße gefalle, bezog sich darauf (21 Nennungen, vgl. Abbildung 44). Wesentliche Aspekte, die in diesem Zusammenhang genannt wurden, waren die Pflanzkübel an sich, die Blumen und die Palmen, welche der Sommerstraße ein mediterranes Flair geben würden.

### Anliegen zu Nutzung und Interaktion

Wie in der Apianstraße, wurde auch für die Kurfürstenstraße als Sommerstraße angegeben, dass diese weniger häufig genutzt wurde als vor der Umgestaltung (vgl. Abbildung 42). Auch in diesem Fall wird dieses Ergebnis dahingehend interpretiert, dass vor allem die Nutzung der Straße als Parkraum und zur Durchquerung anteilig abnahm und andere Formen an Bedeutung gewinnen. Ob die Straße tatsächlich weniger häufig genutzt wurde oder sie mit der Umgestaltung zwar weniger häufig, aber intensiver genutzt wurde, kann an dieser Stelle nicht geklärt werden.

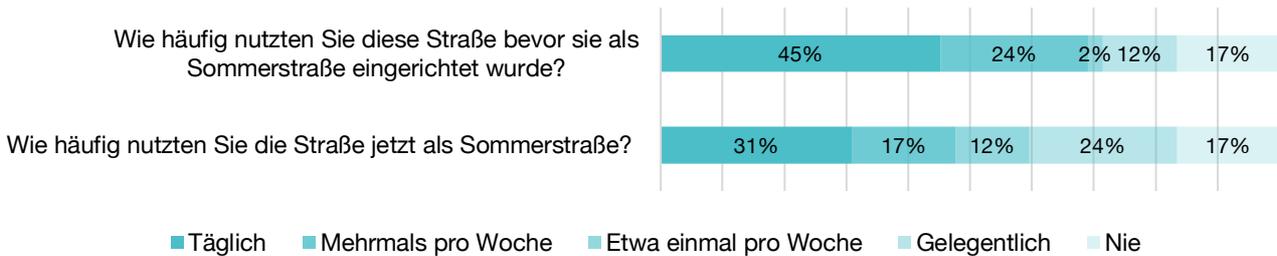


Abbildung 42: Häufigkeit der Nutzung der Kurfürstenstraße vor und nach der Umgestaltung zur Sommerstraße (in %, je 42 Nennungen)

Statt einer sehr einseitigen Nutzung in Form des Passierens und Parkens, wurde die Kurfürstenstraße als Sommerstraße vielseitiger genutzt: So kamen beispielsweise das Spielen, Spazieren und Sitzen als weitere Nutzungsformen hinzu. Vier der Befragten gaben an, dass sie die Sommerstraße zum Verweilen nutzten und in den Stühlen gerne entspannen. Trotz der vergleichsweise häufigen Nennung des Spielens, wurden in den offenen Fragen dazu nur wenige beschreibende Angaben gemacht (vgl. Abbildung 43).

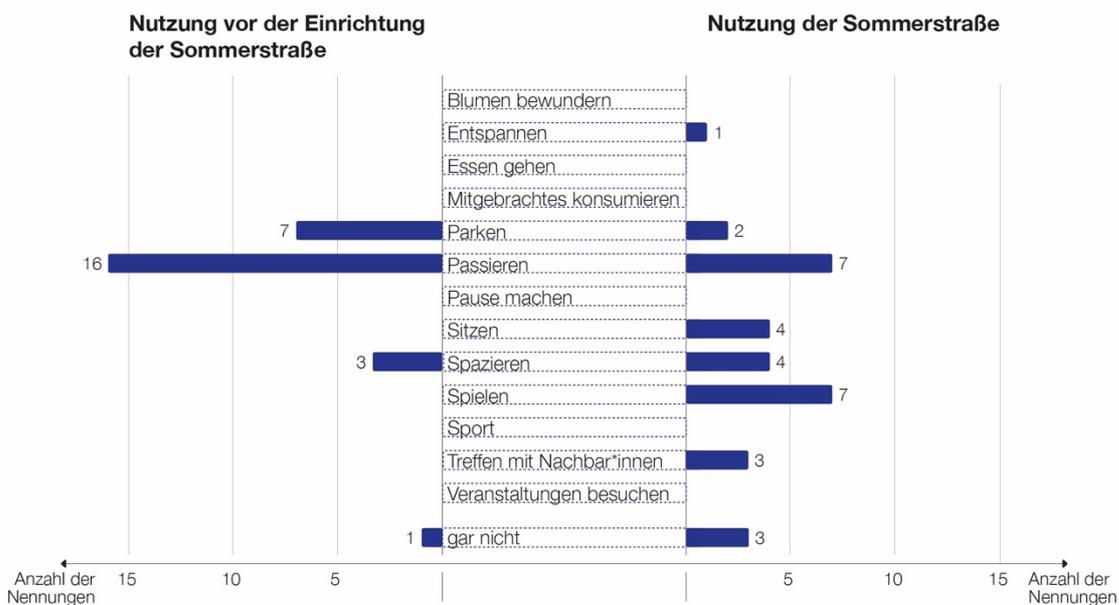


Abbildung 43: Nutzung der Sommerstraße Kurfürstenstraße vor und während ihrer Einrichtung (58 Nennungen, Mehrfachnennung möglich)

### Zusammenfassende Bewertung

In der Kurfürstenstraße wurde die Sommerstraße vor allem für die Begrünung und die Sitzgelegenheiten wertgeschätzt. Als nachbarschaftlicher Treffpunkt oder als Ort zum Kontakteknüpfen funktionierte diese Straße weniger als anderer Sommerstraßen. Auch die Möglichkeit des Spielens war aufgrund der häufigen Missachtung der Verkehrsberuhigung nur eingeschränkt möglich. Ein weiterer Kritikpunkt war der Lärm, welcher mit den Sommerstraßen gemäß zwei Befragten zunahm, vermutlich durch die Nähe zur Türkenstraße. Diese sei vor allem in den früheren Sommermonaten als Treffpunkt während der Pandemie genutzt worden.

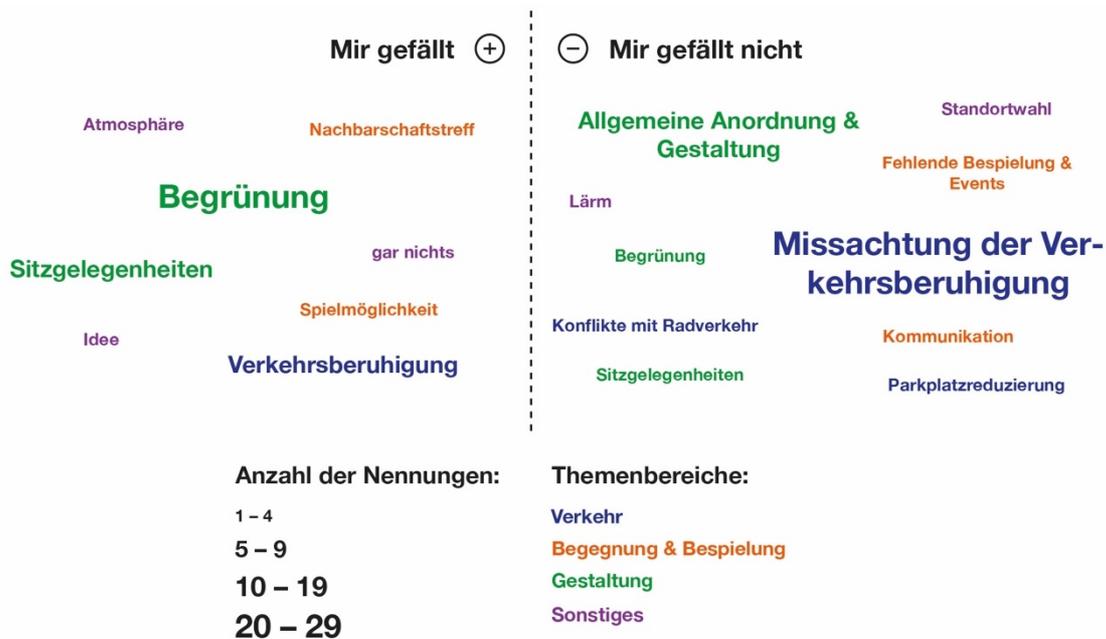


Abbildung 44: Genannte Aspekte, die in der Sommerstraße Kurfürstenstraße positiv bzw. negativ auffielen (Mir gefällt: 49 Nennungen, Mir gefällt nicht: 48 Nennungen, Mehrfachnennung möglich)

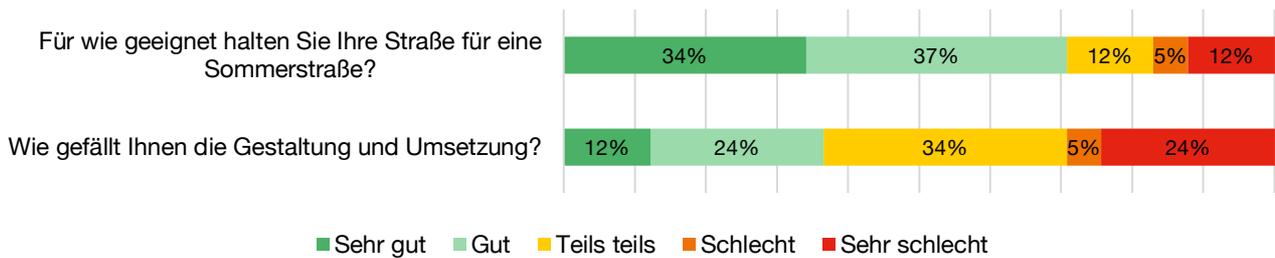


Abbildung 45: Bewertung der Eignung und der Gestaltung der Kurfürstenstraße als Sommerstraße (in %, je 41 Nennungen)

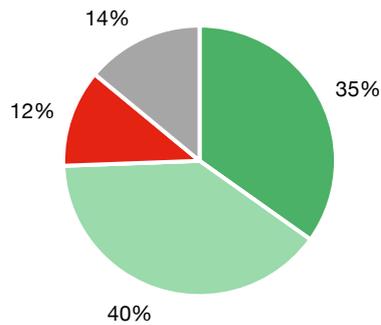
Der Bezirksausschuss 3 Maxvorstadt teilte bei der digitalen Abschlussveranstaltung mit, dass sie eine Sommerstraße in dieser Art nicht mehr durchführen möchten. Mangelnde Information, fehlende Akzeptanz, Missachtung der Verkehrsregeln und fehlende Anreize für Kinder führten dazu, dass die Sommerstraße aus Sicht des Bezirksausschusses nicht funktionierte. Sie wünschten sich eine bessere Kennzeichnung der Sommerstraße und mehr Spielmöglichkeiten für Kinder. Gerade der hohe Parkdruck in der Maxvorstadt erschwerte die Auswahl einer potenziellen Sommerstraße. Sie könnten sich eher vorstellen, die Sommerstraße zeitlich kürzer und dafür intensiver bzw. aktiver durchzuführen als bisher.

### Hinweise zur Zukunft

Aus der Abweichung der Fragen zur Eignung der Sommerstraße und zur Bewertung der Gestaltung (vgl. Abbildung 45) entstand der Wunsch nach mehr Einbindung in die Organisation unter den Anwohnenden. Dabei sollte die Kommunikation mit der Stadt verbessert und entsprechende Pläne bzw. Veranstaltungen früher angekündigt werden. Doch gerade Abbildung 46 verdeutlicht die grundsätzliche Zustimmung zur Idee der Sommerstraße abschließend: Dreiviertel der Befragten stimmten dafür, dass die Straße dauerhaft verkehrsberuhigt oder auch nächstes Jahr wieder zu einer Sommerstraße werden sollte.

Die grundsätzliche Zustimmung zur Sommerstraße und die gleichzeitig vergleichsweise häufig geäußerte Kritik an der Gestaltung und Umsetzung führten dazu, dass vielseitige Verbesserungsvorschläge gemacht wurden. Diese waren beispielsweise:

- SpielMobil, dazu freie Träger einbeziehen
- mehr Stühle und Tische zur Verfügung stellen
- Eigenleben der Anwohnenden sichtbar machen: Blumenkübel & Sitzmöglichkeiten mitgestalten
- Banner und Girlanden als sichtbaren Start / Ende der Straße
- Betontröge mit Holz verkleiden



- Die Sommerstraße, im Sinne einer Verkehrsberuhigung, soll dauerhaft bleiben.
- Sie soll jedes Jahr zur Sommerstraße werden.
- Ist mir egal.
- Sie soll bleiben, wie sie vor der Umgestaltung war.
- Keine Antwort

Abbildung 46: Beurteilung zur Zukunft der Sommerstraße in der Kurfürstenstraße (43 Nennungen)

### Impressionen des Dialogs vor Ort

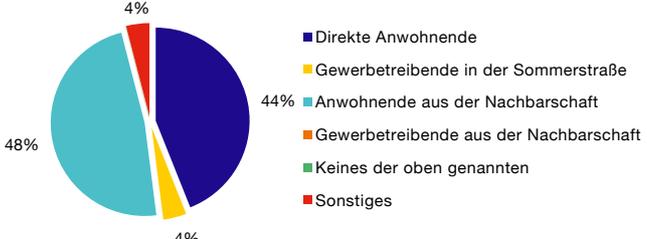


Abbildung 47: Impression des ersten Dialogtages in der Kurfürstenstraße.



Abbildung 48: Auch an Regentagen wurde der Dialogstand eingesetzt und besucht.

## 4.5 Nietzschestraße

<p><b>Überblick zur Sommerstraße</b></p> <p><b>Zeitraum:</b> 3. August – 22. September 2021</p> <p><b>Kurzbeschreibung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Sackgasse</li> <li>– Einrichtung als verkehrsberuhigter Bereich</li> <li>– Beidseitige Umgestaltung</li> <li>– Entfall von ca. 30 Parkplätzen für 18 Pflanzgefäße und 36 Stühle</li> </ul> 	<p><b>Informationen zur Beteiligung</b></p> <p><b>Dialogtermine 2021:</b> Sa., 4. September   Di., 14. September, jew. 12-15 Uhr</p> <p><b>Teilnehmende am Dialogstand:</b> ca. 45</p> <p><b>Ausgefüllte Rückmeldekarten:</b> 17</p> <p><b>Anzahl der ausgefüllten Fragebogen:</b> 26</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Davon analog: 18</li> <li>– Davon digital: 8</li> </ul> <p><b>Bezug der Teilnehmenden zur Sommerstraße*:</b> *ausschl. Teilnehmende des Fragebogens</p>  <table border="1"> <caption>Bezug der Teilnehmenden zur Sommerstraße*</caption> <thead> <tr> <th>Kategorie</th> <th>Anteil</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Direkte Anwohnende</td> <td>48%</td> </tr> <tr> <td>Gewerbetreibende in der Sommerstraße</td> <td>4%</td> </tr> <tr> <td>Anwohnende aus der Nachbarschaft</td> <td>44%</td> </tr> <tr> <td>Gewerbetreibende aus der Nachbarschaft</td> <td>4%</td> </tr> <tr> <td>Keines der oben genannten</td> <td>4%</td> </tr> <tr> <td>Sonstiges</td> <td>4%</td> </tr> </tbody> </table>	Kategorie	Anteil	Direkte Anwohnende	48%	Gewerbetreibende in der Sommerstraße	4%	Anwohnende aus der Nachbarschaft	44%	Gewerbetreibende aus der Nachbarschaft	4%	Keines der oben genannten	4%	Sonstiges	4%
Kategorie	Anteil														
Direkte Anwohnende	48%														
Gewerbetreibende in der Sommerstraße	4%														
Anwohnende aus der Nachbarschaft	44%														
Gewerbetreibende aus der Nachbarschaft	4%														
Keines der oben genannten	4%														
Sonstiges	4%														

### Zentrale Dialogthemen

In der Nietzschestraße hielten sich positive und negative Rückmeldungen die Waage. Zentrale Dialogthemen waren der Parkplatzentfall und die Intensität der Nutzung. Diese wurde von einigen Befragten als zu gering eingeschätzt. Auf der anderen Seite wurden die Auflockerung des Straßenraumes und Begrünung sehr begrüßt. Auch wurde der Hinweis gegeben, dass zu einem Gelingen des Projekts die Straße sowohl räumlich als auch zeitlich hätte länger sein sollen.

### Straßenprofil und temporäre Gestaltung

Die Sackgasse der Nietzschestraße, die in den belebten Curt-Mezger-Platz mündet, wurde vom 3. August bis zum 22. September 2021 in Form eines verkehrsberuhigten Bereichs als Sommerstraße genutzt. Für die große Aufenthalts- und Bewegungsfläche mit 18 Pflanzgefäßen und 36 Stühlen mussten etwa 30 Stellplätze temporär wegfallen. Nur direkte Anwohnende mit privatem Tiefgaragenstellplatz oder Parkplatz im Innenhof waren in diesem Zeitraum auf die Durchfahrbarkeit angewiesen.

### Beteiligung am Dialog

Die digitale Informationsveranstaltung am 8. Juni 2021 bildete den Auftakt der Beteiligungsformate der Sommerstraßen. In dieser Veranstaltung stellte das Mobilitätsreferat zwei Varianten für eine Umsetzung der Sommerstraße vor. Nach intensiven Diskussionen war man sich einig, dass die Bedürfnisse von Familien mit Kindern überwogen und die Variante mit dem größeren Parkplatzentfall umgesetzt werden sollte. Da unter den anwesenden Teilnehmern eine sehr positive Grundstimmung und Vorfreude auf die Sommerstraße herrschte und alle offenen Fragen schnell geklärt werden konnten, schloss sich das wertschätzende, positive Gespräch bereits früher als geplant.

In der Nietzschestraße gab es im Gegensatz zu den anderen Sommerstraßen nur zwei Dialogtermine, da die Umgestaltung hier aufgrund der noch ausstehenden Zustimmung des Bezirksausschusses kurzfristig auf Anfang August verschoben wurde. Bei den beiden Dialogständen vor Ort (4.9. / 14.9.) nutzten von den etwa 45 Besuchenden des Dialogstandes 18 die Gelegenheit, den Fragebogen analog auszufüllen. Zusammen mit den digital ausgefüllten Fragebogen fiel die Beteiligung mit insgesamt 26 ausgefüllten Bogen sehr unterdurchschnittlich aus. Diese im Vergleich zu den anderen Sommerstraßen sehr geringe Anzahl an Fragebogen ist einerseits auf den Entfall des dritten Dialogtermins zurückzuführen, andererseits konnte ein Großteil der angesprochenen Passant\*innen aufgrund von Sprachbarrieren nicht für die Teilnahme am Dialog gewonnen werden. Für manche Teilnehmende, mit denen das Dialogteam trotz Sprachbarrieren im Austausch war, stellte der lange, deutsche Fragebogen eine Hürde dar. Da es sich bei der Nietzschestraße mehrheitlich um eine Wohnstraße handelt, haben hauptsächlich direkte Anwohnende und Anwohnende aus der Nachbarschaft und wenig Gewerbetreibende teilgenommen. In Anbetracht des niedrigen Rücklaufs der Fragebogen in dieser Sommerstraße, soll die folgende Auswertung mehr als richtungsweisende Evaluation eingeschätzt werden als als repräsentative Befragung.

Die Gelegenheit einer Beteiligung mittels Fragebogen nutzen vor allem Menschen mittleren und älteren Alters: dreiviertel der Befragten waren älter als 40 Jahre. Auffällig war in der Nietzschestraße zudem, dass das Fahrrad als häufigstes genutztes Verkehrsmittel weniger relevant war: Hier waren es gleichermaßen der PKW, das zu Fußgehen und der Öffentlicher Nahverkehr, die als Verkehrsmittel genutzt wurden. Auch standen überdurchschnittlich vielen Personen private Freiräume zur Verfügung.

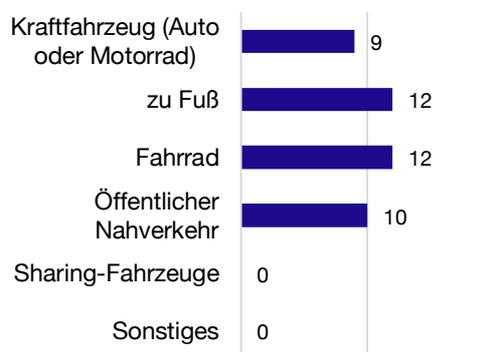


Abbildung 49: Am häufigsten genutztes Verkehrsmittel in München – Nietzschestraße (43 Nennungen, Mehrfachnennung möglich)

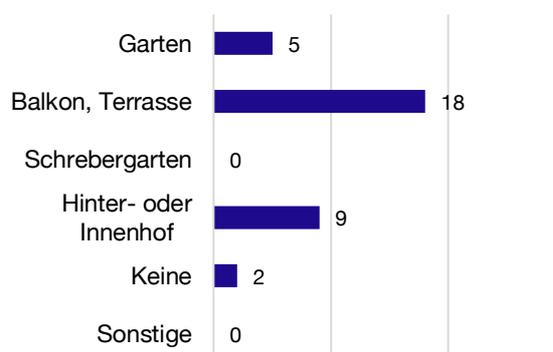


Abbildung 50: Verfügbare private Freiräume – Nietzschestraße (34 Nennungen, Mehrfachnennung möglich)

## Anliegen zu Umsetzung und Gestaltung

Wie bereits angedeutet und mit Abbildung 55 verdeutlicht, wurde die Idee der Sommerstraße in der Nietzschestraße gespalten beurteilt. Zentraler Kritikpunkt war das Wegfallen der Parkplätze. Anwohnende hätten ohnehin mit Parkplatzproblemen zu kämpfen und der Mehrwert durch die Straßenaufwertung wiege den Entfall nicht auf. Weiterhin wurde der Wunsch geäußert, eine funktionierende Verknüpfung mit dem Curt-Mezger-Platz herzustellen. Dieser fungiert momentan als Vorplatz zum Kulturhaus und als Wochenmarkt. Von dieser Belebung sei in der Nietzschestraße wenig zu spüren, zumal die Glascontainer auch raumtrennend wirkten. Wenig verbindend wirkte auch die Anordnung der Sitzgelegenheiten: Anwohnende wünschten sich anstelle der alleinstehenden Stühle Sitzgruppen. Entsprechend brachten sich diesen Sommer Anwohnende eigene Stühle mit. In den Fragebogen ebenfalls genannt wurde die gestalterische Aufwertung der Straße: Insbesondere durch die Bepflanzung werde die Straße und somit auch das Viertel optisch aufgewertet und lade zum Aufenthalt ein.

## Anliegen zu Nutzung und Interaktion

Da die Laufzeit dieser Sommerstraße größtenteils auf die Schulferien fiel, wurde der Vorschlag geäußert, den Zeitraum der Sommerstraße über die Ferien hinaus zu verlängern. Vielleicht ist die kritisierte, geringe Nutzungsintensität der Sommerstraße auch auf den Zeitraum zurückzuführen. Einen weiteren Hinweis auf die gesplante Meinung zur Sommerstraße liefert Abbildung 51: Während die Sommerstraße Nietzschestraße mit 36 Prozent überdurchschnittlich stark genutzt wurde (Durchschnitt 29%), gaben in der Nietzschestraße 32 % an, sie nie zu nutzen (19% Gesamtschau).

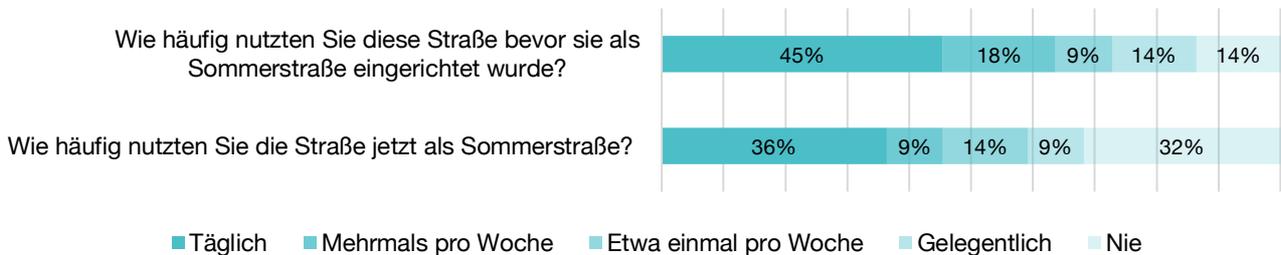


Abbildung 51: Häufigkeit der Nutzung der Nietzschestraße vor und nach der Umgestaltung zur Sommerstraße (in %, je 22 Nennungen)

Geschätzt wurde die Sommerstraße als Ruhepol. Bei den Dialogterminen vor Ort festigte sich der Eindruck, dass gerade ältere Menschen die geschaffenen Sitzgelegenheiten nutzten, um Pausen einzulegen. Das wird auch mit Abbildung 52 deutlich: Während die Nietzschestraße normalerweise vor allem als Parkraum und zum Durchqueren genutzt wurde, wurde sie mit der Umgestaltung zur Sommerstraße zwar weiterhin zum Durchqueren, aber auch zum Sitzen, Spielen und Spazieren genutzt.

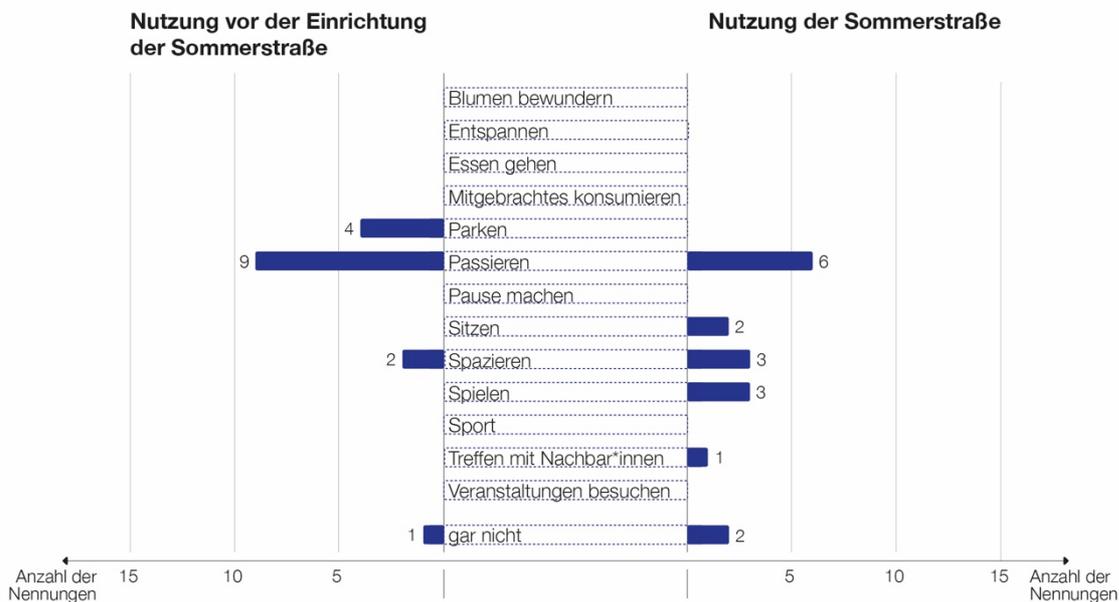
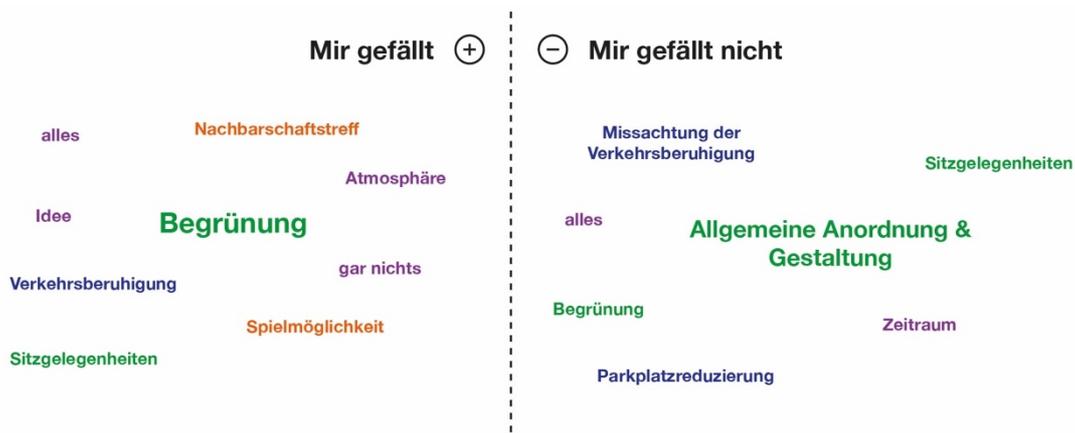


Abbildung 52: Nutzung der Sommerstraße Nietzschestraße vor und während ihrer Einrichtung (33 Nennungen, Mehrfachnennung möglich)

## Zusammenfassende Bewertung

Wie in der Kurfürstenstraße ist es vor allem die Bepflanzung, die den Befragten am häufigsten an der Sommerstraße gefiel (vgl. Abbildung 53). Aber auch die Sitzgelegenheiten und die Verkehrsberuhigung wurden mehrmals positiv genannt. Auf die Frage, was an der Sommerstraße missfällt, wurden die bereits erwähnte Parkplatzreduzierung und die allgemeine Anordnung der Möblierung bemängelt.



**Anzahl der Nennungen:**  
 1 – 4  
 5 – 9  
 10 – 19  
 20 – 29

**Themenbereiche:**  
 Verkehr  
 Begegnung & Bespielung  
 Gestaltung  
 Sonstiges

Abbildung 53: Genannte Aspekte, die in der Sommerstraße Nietzschestraße positiv bzw. negativ auffielen (Mir gefällt: 32 Nennungen, Mir gefällt nicht: 17 Nennungen, Mehrfachnennung möglich)

Die Ergebnisse zur Eignung und Bewertung der Umsetzung fallen vergleichsweise etwas schlechter aus. Insbesondere die Angabe „teils teils“, welche von 38 Prozent der Befragten als am treffendsten gewählt wurde, wurde im Mittel zu allen Sommerstraßen deutlich häufiger gewählt.

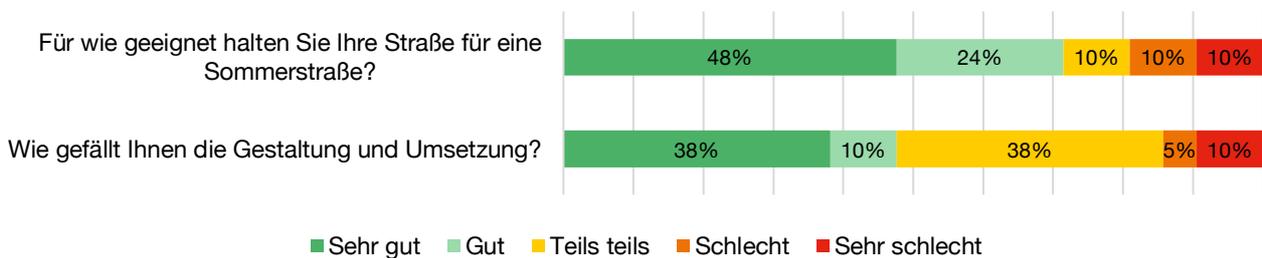


Abbildung 54: Bewertung der Eignung und der Gestaltung der Nietzschestraße als Sommerstraße (in %, je 21 Nennungen)

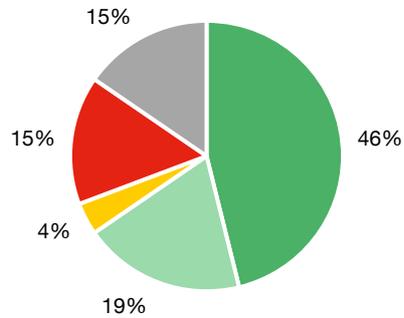
Der Bezirksausschuss 11 Milbertshofen – Am Hart bewertete die Sommerstraße in der Nietzschestraße als keinen Erfolg. Dabei wurde kritisiert, dass die Sommerstraße kaum genutzt wurde. Zudem war auf Grund der geringen Vorlaufzeit eine kulturelle Bespielung nicht möglich zu organisieren. Ganz grundsätzlich war der Bezirksausschuss der Meinung, dass Anwohner\*innen kaum für Projekte dieser Art zu begeistern seien. Anstelle einer Verkehrsberuhigung möchten sie gerne unabhängig von der Sommerstraße im nächsten Jahr den Curt-Metzger-Platz aktiv bespielen.

### Hinweise zur Zukunft

Von den 26 Nennungen auf die Frage, wie es zukünftig um die Sommerstraße stehen soll (vgl. Abbildung 55), gaben weit mehr als die Hälfte an, dass sie einer Fortführung positiv gegenüberstünden. Ein bislang noch nicht genannter Kritikpunkt und gleichzeitiger Hinweis für die Zukunft war eine Verbesserung in der Kommunikation mit den Anwohnenden. Bei den Dialogen vor Ort gaben auch in der Nietzschestraße eine Vielzahl an Anwohnende an, dass sie erst von der geplanten Umgestaltung erfahren hätten, als die Straße bereits zur Sommerstraße umgestaltet worden sei.

Weitere genannte Verbesserungsvorschläge waren beispielsweise:

- Kreatives Sitzmobiliar
- Integration des Wochenmarkts in Sommerstraße
- eine Tischtennisplatte
- Sport- und Spielangebot, wie Badminton-Netz oder Boccia-Fläche



- Die Sommerstraße, im Sinne einer Verkehrsberuhigung, soll dauerhaft bleiben.
- Sie soll jedes Jahr zur Sommerstraße werden.
- Ist mir egal.
- Sie soll bleiben, wie sie vor der Umgestaltung war.
- Keine Antwort

Abbildung 55: Beurteilung zur Zukunft der Sommerstraße in der Nietzschestraße (in %, 26 Nennungen)

### Impressionen des Dialogs vor Ort

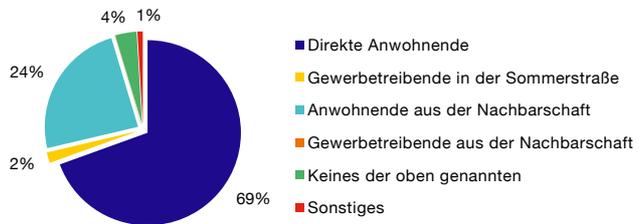


Abbildung 56: Am ersten Dialogtermin in der Nietzschestraße war auch das Mobilitätsreferat vertreten.



Abbildung 57: Viele passierende Familien nahmen an der Umfrage teil.

## 4.6 Schneckenburgerstraße

<h3>Überblick zur Sommerstraße</h3> <p><b>Zeitraum:</b> 29. Juni – 27. September 2021</p> <p><b>Kurzbeschreibung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Einrichtung als Spielstraße</li> <li>– Umgestaltung der beiden Straßenzüge südlich und östlich des Spielplatzes</li> <li>– Entfall von ca. 17 Parkplätzen für 13 Pflanzgefäße und 17 Stühle</li> </ul> 	<h3>Informationen zur Beteiligung</h3> <p><b>Dialogtermine 2021:</b> Di., 20. Juli   Sa., 14. August   Fr., 24. September, jew. 12-15 Uhr</p> <p><b>Teilnehmende am Dialogstand:</b> ca. 120</p> <p><b>Ausgefüllte Rückmeldekarten:</b> 87</p> <p><b>Anzahl der ausgefüllten Fragebogen:</b> 108</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Davon analog: 60</li> <li>– Davon digital: 48</li> </ul> <p><b>Bezug der Teilnehmenden zur Sommerstraße*:</b> *ausschl. Teilnehmende des Fragebogens</p>  <table border="1"> <caption>Bezug der Teilnehmenden zur Sommerstraße*</caption> <thead> <tr> <th>Kategorie</th> <th>Anteil</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Direkte Anwohnende</td> <td>69%</td> </tr> <tr> <td>Gewerbetreibende in der Sommerstraße</td> <td>4%</td> </tr> <tr> <td>Anwohnende aus der Nachbarschaft</td> <td>24%</td> </tr> <tr> <td>Gewerbetreibende aus der Nachbarschaft</td> <td>2%</td> </tr> <tr> <td>Keines der oben genannten</td> <td>1%</td> </tr> <tr> <td>Sonstiges</td> <td>1%</td> </tr> </tbody> </table>	Kategorie	Anteil	Direkte Anwohnende	69%	Gewerbetreibende in der Sommerstraße	4%	Anwohnende aus der Nachbarschaft	24%	Gewerbetreibende aus der Nachbarschaft	2%	Keines der oben genannten	1%	Sonstiges	1%
Kategorie	Anteil														
Direkte Anwohnende	69%														
Gewerbetreibende in der Sommerstraße	4%														
Anwohnende aus der Nachbarschaft	24%														
Gewerbetreibende aus der Nachbarschaft	2%														
Keines der oben genannten	1%														
Sonstiges	1%														

### Zentrale Dialogthemen

Die Schneckenburgerstraße ist eine der drei diesjährigen Spielstraßen, bei der im Laufe des Sommers die stärkste Polarisierung stattfand. Viele Aktivitäten wurden durch die Umgestaltung zur Spielstraße neu möglich und gaben dem Viertel neue Möglichkeiten, die gerne genutzt wurden. Nutzende der Sommerstraße schätzten vor allem den dazugewonnen Raum für Kinder zum Spielen und die Möglichkeit, nachbarschaftliche Kontakte zu knüpfen. Die direkten Anwohnenden hingegen fühlten sich selbst als Leidtragende des höheren Lärmpegels und beschrieben die negativen Begleiterscheinungen als störend und beeinträchtigend. Zu verkehrlich bedingten Konflikten kam es hier, da Radfahrende trotz Verbots die Sommerstraße durchqueren, was gerade für spielende Kinder als gefährlich beurteilt wurde.

### Straßenprofil und temporäre Gestaltung

Die Sommerstraße in der Schneckenburgerstraße, Ecke Kuglerstraße erstreckt sich südlich und östlich des „Spielplatzes an der Schneckenburgerstraße“. Die vom 29. Juni bis 27. September 2021 als Spielstraße eingerichtete Sommerstraße war mit 13 Pflanzgefäßen und 17 Stühlen ausgestattet. Dafür mussten etwa 17 Stellplätze weichen.

### Beteiligung am Dialog

Während die erste, digitale Informationsveranstaltung am 8. Juni 2021 vor allem der Information der Anwohnenden diente, hatten diese bei den drei Dialogterminen (20.7./ 14.8. / 24.9.) die Möglichkeit, sich mittels Fragebogen, Moderationskarten oder Gesprächen zu beteiligen. In der digitalen Informationsveranstaltung wurde eine wertschätzende, offene Diskussion geführt, in der es sowohl kritische als auch positive Stimmen gab. Aufgrund der hohen Anzahl an Familien mit Kindern in diesem Gebiet und dem dadurch grundsätzlich überlaufenen Spielplatz gab es einen klaren Grundtenor für die Sommerstraßen. Es wurde der Wunsch nach Angeboten

für “generationenübergreifendes Spielen”, wie beispielsweise einer Tischtennisplatte oder einer Boule-Bahn, geäußert und der Hinweis gegeben, auch die Jugendlichen und die Anwohnenden des Pflegeheims in der Umsetzung der Sommerstraße mitzudenken. In der Schneckenburgerstraße beteiligten sich rein quantitativ die meisten Personen am Dialogprozess. Die Gelegenheit der Beteiligung in Form des Fragebogens nutzten 108 Personen, davon 60 analog und 48 digital. Bei den Teilnehmenden handelte es sich um eine überdurchschnittlich junge Gruppe: circa 40 Prozent waren 39 Jahre alt oder jünger. Alle Anwohner\*innen der beiden direkt angrenzenden Gebäudekomplexe sind Mitglieder des Wohnungsvereins München e.V. – in den Gesprächen konnten auch unabhängig von der Sommerstraße grundsätzliche Unstimmigkeiten und eine fehlende Vernetzung zwischen einzelnen Personengruppen innerhalb des Vereins wahrgenommen werden.

Unabhängig vom Dialogangebot wurde aus Eigeninitiative einer direkten Anwohnerin eine Unterschriftenliste ins Leben gerufen, um – so die Aussage der Initiatorin – den Anwohnenden, die in ihrer Mobilität und digitalen Kompetenz eingeschränkt, aber von den Auswirkungen der Sommerstraße am meisten betroffen seien, eine Stimme zu geben. Die Liste, die sich gegen eine Wiederholung einer Sommerstraße an diesem Standort richtete, wurde von insgesamt 50 direkten Anwohnenden, überwiegend Senior\*innen, unterzeichnet.

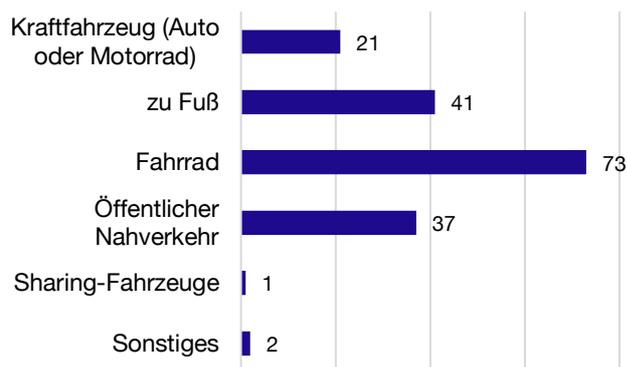


Abbildung 58: Am häufigsten genutztes Verkehrsmittel in München – Schneckenburgerstraße (175 Nennungen, Mehrfachnennung möglich)

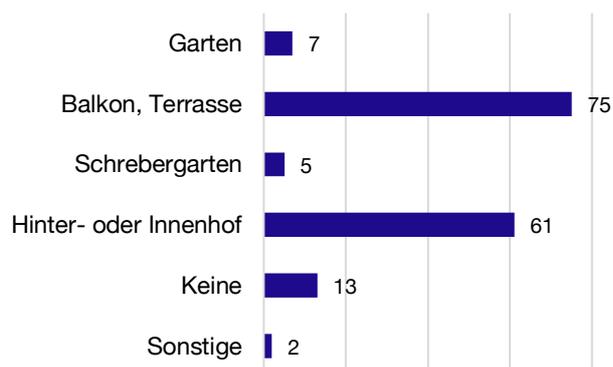


Abbildung 59: Verfügbare private Freiräume – Schneckenburgerstraße (163 Nennungen, Mehrfachnennung möglich)

### Anliegen zu Umsetzung und Gestaltung

In der Schneckenburgerstraße dominierten in den Gesprächen und Umfrageergebnissen die Themen der Nutzung, weniger die der Gestaltung. Ein Wunsch zur Umsetzung und Gestaltung war beispielsweise, dass der Platz besser und häufiger gepflegt werden sollte. Leere Flaschen und Pizzakartonagen blieben liegen und Mülleimer würden zu selten entleert. Anwohnende freuten sich über die Aufwertung des Straßenraums in Form der Girlanden, Wimpel und Farbbänder sowie über die Bepflanzung. Zwar wurden vereinzelt die Pflanztröge und ihre Anordnung kritisiert, alles in allem erfuhr die Begrünung jedoch viel Wertschätzung. Die Stellplatzthematik wurde unterschiedlich beurteilt: Der Entfall der etwa 17 Stellplätze wurde auf der einen Seite von einem Teil der Anwohnenden beklagt. Auf der anderen Seite führe dieser aber auch zu einer höheren Übersichtlichkeit, sodass Kinder allein spielen könnten.

### Anliegen zu Nutzung und Interaktion

Fast die Hälfte der Befragten gab im Fragebogen an, dass sie die Sommerstraße zum Spielen nutze (Abbildung 61). Diese Angabe stimmte mit dem Eindruck der drei Dialogtermine vor Ort überein, denn bei allen drei Terminen nutzten spielende Kinder und Erwachsene den Straßenraum intensiv. Die Sommerstraße war für Jugendliche ein Ort des Treffens und Hinzugewinnens von Freund\*innen. Auch gaben sechs der

unter 16-Jährigen an, dass sie seit der Einrichtung häufiger draußen Zeit verbrachten. Etwa einmal die Woche nutze auch eine Break-Dance-Gruppe aus dem interkulturellen Jugendzentrum diesen Sommerstraßenraum für kleine Aufführungen, nach welchen die Tänzer\*innen den Kindern im Anschluss ein paar Schritte beibringen würden. Dass 13 Personen angaben, dass sie die Sommerstraße gar nicht nutzten (vgl. Abbildung 60), passte mit dem Eindruck einiger Anwohnende gemäß Fragebogen zusammen, dass die Straße vor allem von Kindern und Eltern aus angrenzenden Stadtvierteln gezielt besucht und letztlich einseitig zum Spielen genutzt wurde. 33 Personen sahen die Sommerstraße als nachbarschaftlichen Begegnungsraum (vgl. Abbildung 61). Das Projekt lieferte die Möglichkeit, Nachbar\*innen ungezwungen kennenzulernen und Kontakte zu knüpfen. Laut Erzählungen sei es durch die Sommerstraße teilweise zu ersten Annäherungen und Begegnungen der älteren und jüngeren Anwohner\*innen aus den beiden direkt angrenzenden Wohnkomplexen gekommen.

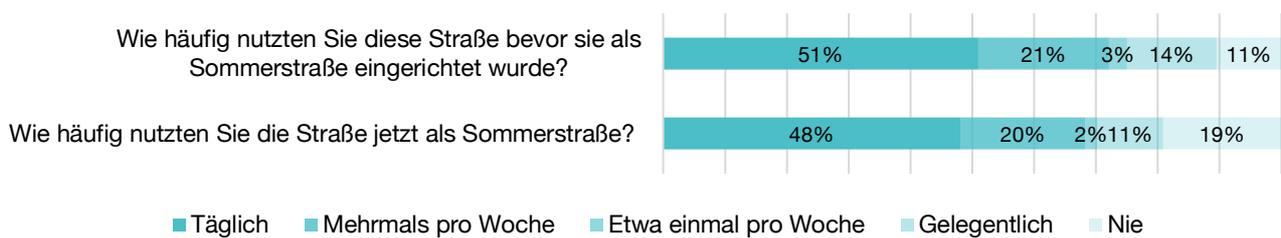


Abbildung 60: Bewertung der Eignung und der Gestaltung der Schneckenburgerstraße als Sommerstraße (in %, je 21 Nennungen)

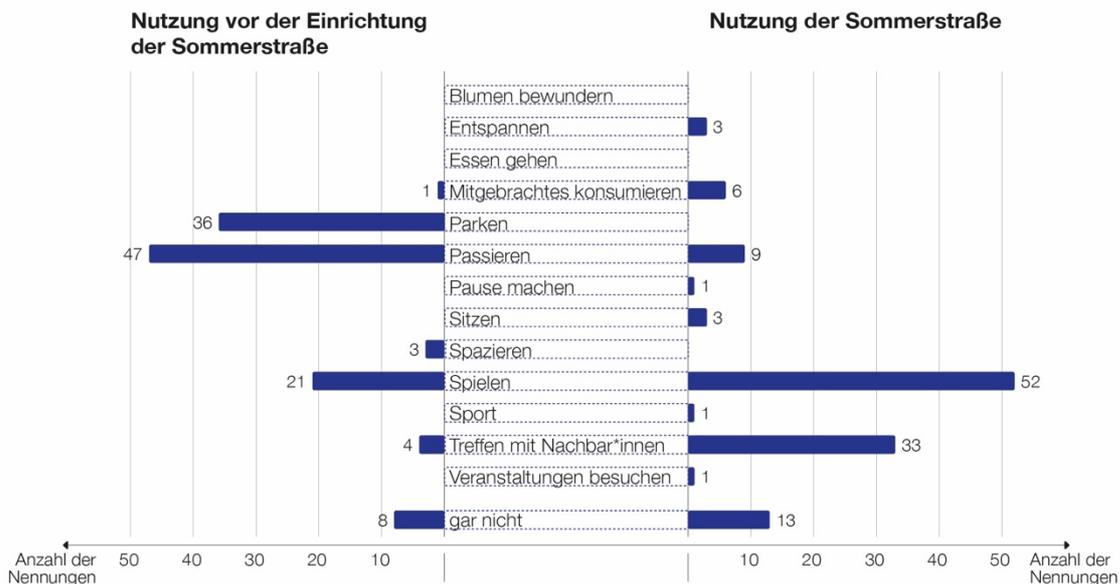


Abbildung 61: Nutzung der Sommerstraße Schneckenburgerstraße vor und während ihrer Einrichtung (242 Nennungen, Mehrfachnennung möglich)

Wie bereits angedeutet, war es vor allem das Thema Lärm, das einen hohen Leidensdruck bei einem Teil der Anwohnenden auslöste. Spielende Kinder, insbesondere durch lärmintensive Spiele wie Basketball und Tischtennis sowie Störungen der Nachtruhe, führten dazu, dass Anwohnende sich belastet fühlten. Zur Lärmproblematik kam hinzu, dass die Kommunikation diesbezüglich unter den Anwohnenden nicht gut funktionierte und es an Rücksichtnahme fehlte. Lärm war mit Sicherheit auch einer der Gründe, aufgrund derer sich 50 Personen bereit erklärten, auf der

Unterschriftenliste gegen eine Fortführung der Sommerstraße zu unterzeichnen. In der Schneckenburgerstraße war zwar die Unterstützung einiger Anwohnenden und des lokalen Netzwerks vorhanden, aber löchriger als in der Westenrieder- und Schöttlstraße. Hier waren es zudem eher Personen „aus der zweiten Reihe“, welche den Platz so gerne nutzten.

## Zusammenfassende Bewertung

Durch unterschiedliche Bedürfnisse der direkten Anwohnenden ergab sich ein sehr zwiegespaltenes Bild der Sommerstraße an diesem Standort. Obgleich die positive Bewertung der Umsetzung der Sommerstraße an diesem Standort überwog, wurde der Leidensdruck eines Teils der direkten Anwohnenden als sehr hoch empfunden. Zentrales Thema war der hohe Lärmpegel durch die intensive, teilweise auch abendliche Nutzung der Spielstraße. Mit dem Thema der „Konflikte mit Radverkehr“ (vgl. Abbildung 62) ist zweierlei impliziert: Auf der einen Seite, dass Radfahrende, die die Sommerstraße durchquerten die Sicherheit der spielenden Kinder gefährdeten, auf der anderen Seite die Radfahrenden, die die verkehrsrechtliche Anordnung des Verbots eines Durchfahrens kritisierten. Gleichzeitig lernten sich aufgrund der Sommerstraße Nachbar\*innen kennen, Kinder knüpften neue Freundschaften und verbrachten mehr Zeit im Freien. Die Begrünung der Sommerstraße wurde als eine optische Aufwertung der Straße gesehen und letztlich sprach sich mehr als die Hälfte für zumindest eine erneute Durchführung der Sommerstraße aus (vgl. Abbildung 64).

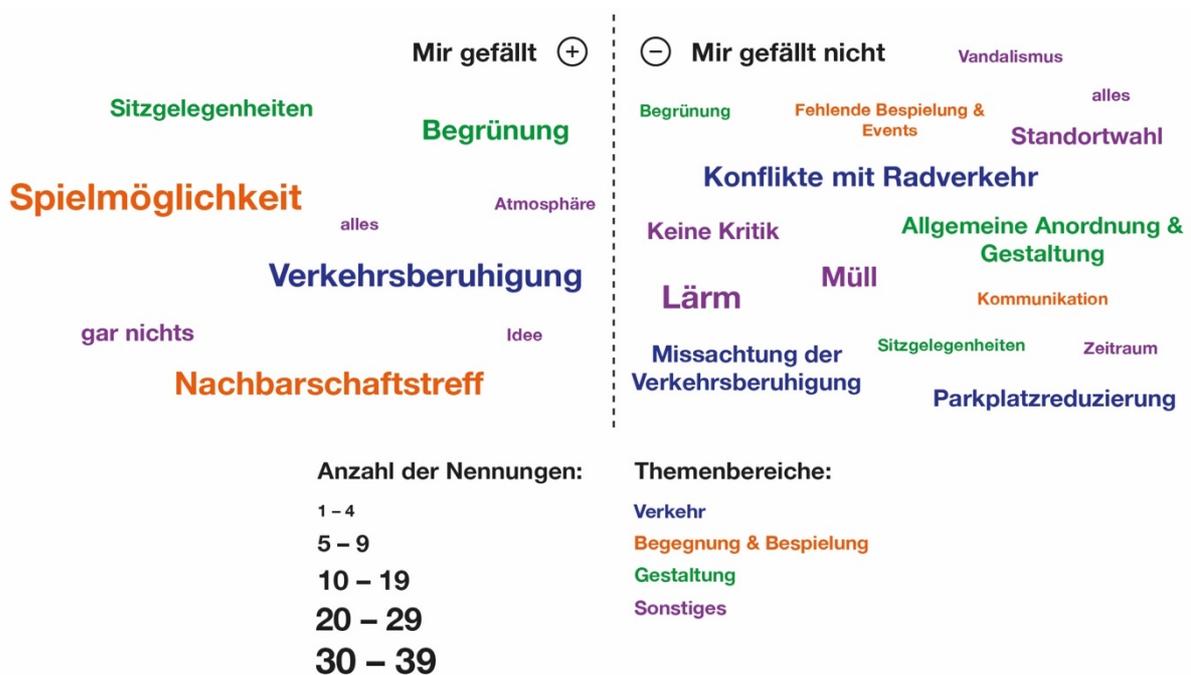


Abbildung 62: Genannte Aspekte, die in der Sommerstraße Schneckenburgerstraße positiv bzw. negativ auffielen (Mir gefällt: 116 Nennungen, Mir gefällt nicht: 99 Nennungen, Mehrfachnennung möglich)

Dieser sehr positive Eindruck entsprach auch dem des Bezirksausschusses. Bei der digitalen Abschlussveranstaltung am 15. November wurde die Sommerstraße als großer Erfolg eingeschätzt. Die intensive Nutzung der Straße sowie die enge Zusammenarbeit des Bezirksausschusses mit Anwohner\*innen habe zu diesem Gelingen maßgeblich beigetragen. Ein ganzjähriges Verkehrsberuhigungs-Projekt auch für den Winter ist ein Wunsch, den der Bezirksausschuss im Rahmen der Abschlussveranstaltung äußerte.

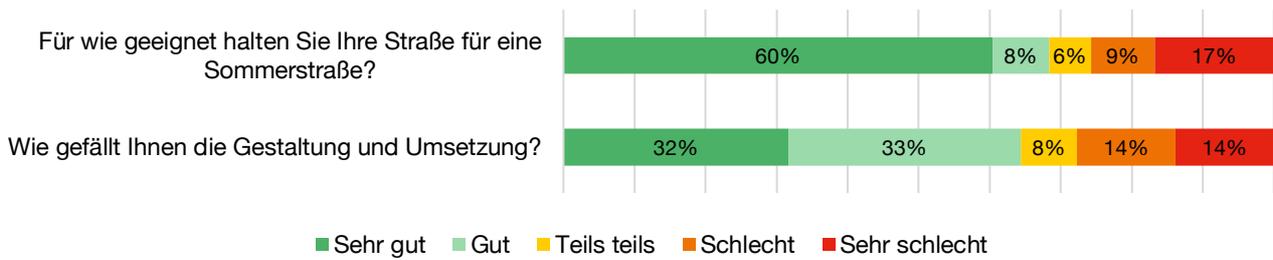


Abbildung 63: Bewertung der Eignung und der Gestaltung der Schneckenburgerstraße als Sommerstraße (in %, je 101 Nennungen)

## Hinweise zur Zukunft

Zukünftig sollte man sich der Risiken und negativen Auswirkungen einer Misskommunikation mit und unter den Anwohnenden bewusst sein und entsprechend handeln. Die Spaltung der Nachbarschaft in der Schneckenburgerstraße nahm durch die Sommerstraße sichtlich zu. Einen zweifellosen Hinweis auf dieses Auseinanderfallen der Meinungen in der Schneckenburgerstraße bilden die Ergebnisse der Abbildung 64 mit der Frage zur Zukunft der Sommerstraße. Während sich 65 Prozent der Befragten für eine erneute Durchführung als Sommerstraße beziehungsweise eine dauerhafte Verkehrsberuhigung aussprachen, verzeichnete die Schneckenburgerstraße mit 29 Prozent verglichen mit den anderen Sommerstraßen den prozentual höchsten Anteil an Menschen, die gegen die Umgestaltung waren. Nicht zu vernachlässigen ist auch die Tatsache, dass dieser ohnehin schon hohe Wert noch höher wäre, wenn auch diejenigen an der Umfrage teilgenommen hätten, die aufgrund digitaler und mobiler Einschränkungen nicht an der Umfrage teilnehmen konnten (siehe Beteiligung am Dialog, S. 45). Aufgrund der hohen Beteiligung gab es jede Menge kreative Verbesserungsvorschläge. Diese waren beispielsweise:

- Erdbeeren in die Pflanztröge pflanzen
- Freie Gestaltungsflächen für Anwohnende, z.B. Holzbeete
- Extrafahrstreifen für Radfahrende
- Brassband-Konzerte
- Straßenflohmärkte

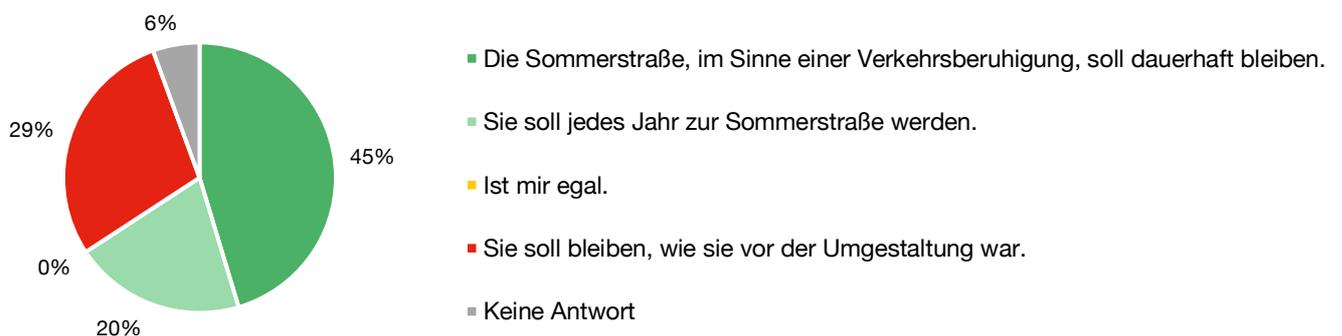


Abbildung 64: Beurteilung zur Zukunft der Sommerstraße in der Schneckenburgerstraße (in %, 108 Nennungen)

## Impressionen des Dialogs vor Ort



Abbildung 65: Die temporäre Umgestaltung der Schneckenburgerstraße zur Sommerstraße polarisierte.

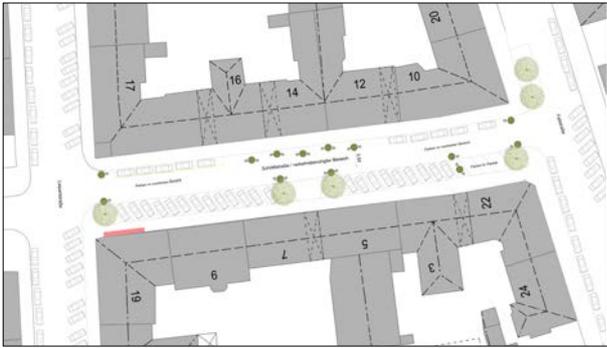
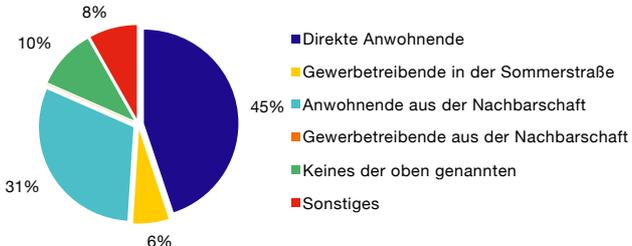


Abbildung 66: An drei Vor-Ort-Terminen führte das Dialogteam kleinteilige Gespräche mit Anwohnenden.



Abbildung 67: Anwohnende aller Altersklassen besuchten den Dialogstand in der Schneckenburgerstraße.

## 4.7 Schöttlstraße

<h3>Überblick zur Sommerstraße</h3> <p><b>Zeitraum:</b> 13. Juli – 24. Oktober 2021</p> <p><b>Kurzbeschreibung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Durchfahrtsstraße</li> <li>– Einrichtung als verkehrsberuhigter Bereich</li> <li>– Beidseitige Umgestaltung</li> <li>– Entfall von ca. 10 Parkplätzen für 13 Pflanzgefäße und 21 Stühle</li> </ul> 	<h3>Informationen zur Beteiligung</h3> <p><b>Dialogtermine 2021:</b> Di., 27. Juli   Fr., 3. September   Sa., 18. September, jew. 12-15 Uhr</p> <p><b>Teilnehmende am Dialogstand:</b> ca. 55</p> <p><b>Ausgefüllte Rückmeldekarten:</b> 21</p> <p><b>Anzahl der ausgefüllten Fragebogen:</b> 45</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Davon analog: 39</li> <li>– Davon digital: 6</li> </ul> <p><b>Bezug der Teilnehmenden zur Sommerstraße*:</b> *ausschl. Teilnehmende des Fragebogens</p>  <table border="1"> <thead> <tr> <th>Gruppe</th> <th>Anteil</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Direkte Anwohnende</td> <td>45%</td> </tr> <tr> <td>Gewerbetreibende in der Sommerstraße</td> <td>6%</td> </tr> <tr> <td>Anwohnende aus der Nachbarschaft</td> <td>31%</td> </tr> <tr> <td>Gewerbetreibende aus der Nachbarschaft</td> <td>8%</td> </tr> <tr> <td>Keines der oben genannten</td> <td>10%</td> </tr> <tr> <td>Sonstiges</td> <td>2%</td> </tr> </tbody> </table>	Gruppe	Anteil	Direkte Anwohnende	45%	Gewerbetreibende in der Sommerstraße	6%	Anwohnende aus der Nachbarschaft	31%	Gewerbetreibende aus der Nachbarschaft	8%	Keines der oben genannten	10%	Sonstiges	2%
Gruppe	Anteil														
Direkte Anwohnende	45%														
Gewerbetreibende in der Sommerstraße	6%														
Anwohnende aus der Nachbarschaft	31%														
Gewerbetreibende aus der Nachbarschaft	8%														
Keines der oben genannten	10%														
Sonstiges	2%														

### Zentrale Dialogthemen

Die hohe Rücksichtnahme unter den unterschiedlichen Nutzergruppen und die starke Eigeninitiative der Nachbarschaft führten dazu, dass die Sommerstraße in der Schöttlstraße als ein erfolgreiches Projekt beurteilt wurde. Ein Rahmenprogramm mit Konzerten wurde auf die Beine gestellt und die Straße während der Umgestaltung zur Sommerstraße als nachbarschaftlicher Treffpunkt genutzt. Statt einer hauptsächlichen Nutzung der Straße als Parkplatz und zur Durchwegung wurde die Sommerstraße in der Schöttlstraße vielseitig zum Spielen, Spazieren, Pause machen und für Veranstaltungen genutzt.

### Straßenprofil und temporäre Gestaltung

Die Schöttlstraße in Sendling ist eine Durchfahrtsstraße zwischen Fallstraße und Leipartstraße in direkter Nähe zum Mittleren Ring und zur Plinganserstraße. Auf einem etwa 100 Meter langen Abschnitt der Straße wurde beidseitig eine verkehrsberuhigte Zone mit Hilfe von 13 Pflanzgefäßen und 21 Stühlen eingerichtet. Um dazu Platz zu schaffen, mussten etwa zehn Stellplätze weichen.

### Beteiligung am Dialog

Die digitale Informationsveranstaltung am 20. Mai 2021 diente dazu, Anwohnende und Interessierte vorab über das Projekt und dessen Umsetzung in der Schöttlstraße zu informieren. Bei den drei Dialogterminen am 27. Juli, 3. und 18. September gab es die Gelegenheit, sich über das Projekt zu informieren und die eigene Meinung dazu in Gesprächen, mit Hilfe der Moderationskarten oder des Fragebogens mitzuteilen. Den Fragebogen füllten 45 Personen aus, davon 39 analog und sechs digital. Von den 39 analog ausgefüllten Fragebogen gingen im Oktober 2021 zehn nachträglich beim Mobilitätsreferat ein. Auch diese Fragebogen sind Teil der Auswertung.

Bei den Teilnehmenden handelte es sich um Menschen unterschiedlichen Alters und mit verschiedenen Bezügen zur Sommerstraße. Zwar waren die meisten Anwohnende, aber auch Gewerbetreibende und Besucher\*innen der Sommerstraße beteiligten sich. Die Verfügbarkeit der privaten Freiräume entsprach in etwa dem Mittel aller Sommerstraßen. Auffällig war in der Schöttlstraße, dass die Hälfte der Befragten angab, dass das Fahrrad eines der von ihnen am häufigsten genutzten Verkehrsmittel in München sei. Mit dieser Angabe lag das Ergebnis der Schöttlstraße deutlich über dem Durchschnitt, während die Verteilung der übrigen Mobilitätsformen in etwa dem Mittel entsprach. (siehe Abbildung 68)

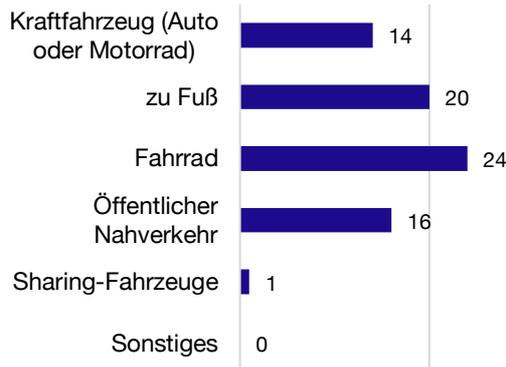


Abbildung 68: Am häufigsten genutztes Verkehrsmittel in München – Schöttlstraße (68 Nennungen, Mehrfachnennung möglich)

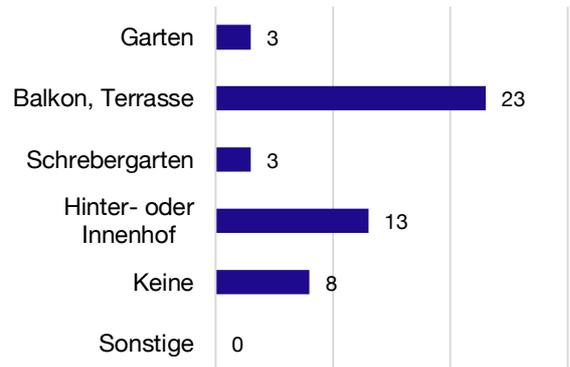


Abbildung 69: Verfügbare private Freiräume – Schöttlstraße (64 Nennungen, Mehrfachnennung möglich)

### Anliegen zu Umsetzung und Gestaltung

Dass mit der Umgestaltung zur Sommerstraße der Wegfall von Stellplätzen einherging, wurde von einigen Befragten kritisiert. Zudem fehlte es an Mülleimern in der Sommerstraße. Andererseits wurde die Bepflanzung fast ausschließlich gelobt. Auch wurden der Platzgewinn und die Verkehrsberuhigung an sich dankend angenommen.

### Anliegen zu Nutzung und Interaktion

Statt einer ursprünglich sehr einseitigen Nutzung (Parken und Passieren) hat sich während der Sommerstraße eine sehr vielseitige Nutzung entwickelt: Am häufigsten genannt wurden das Besuchen von Veranstaltungen, das Treffen von Nachbar\*innen und Spielen. Neben diesen drei Nutzungsformen wurden auch viele andere genannt (siehe Abbildung 71). Aus der Beteiligung ging hervor, dass unter den Anwohnenden, Gewerbetreibenden und Nutzenden hohe Rücksicht herrschte. Dies wurde insbesondere von der dort ansässigen Moschee betont: Es existiere hier in der Schöttlstraße eine hohe Toleranz und das wichtige Gebet am Freitagmittag werde nicht gestört. Auf die organisierten Veranstaltungen folgte ausschließlich positive Resonanz; das Engagement der Nachbarschaft, diese zu organisieren, habe Ausnahmecharakter. Laut Aussagen von Besucher\*innen des Dialogstandes, wurde die Sommerstraße ab dem frühen Nachmittag intensiv von allen Generationen bespielt: Es wurden Tischtennisplatten aufgestellt und die Anwohner\*innen trafen sich am „Sommerkiosk“ und auf der Straße. Der „Sommerkiosk“ war ein während der Sommerstraße immer ab dem Nachmittag umgenutztes Büro, das laut den Erzählungen Anlaufstelle und Treffpunkt der Schöttlstraße wurde.

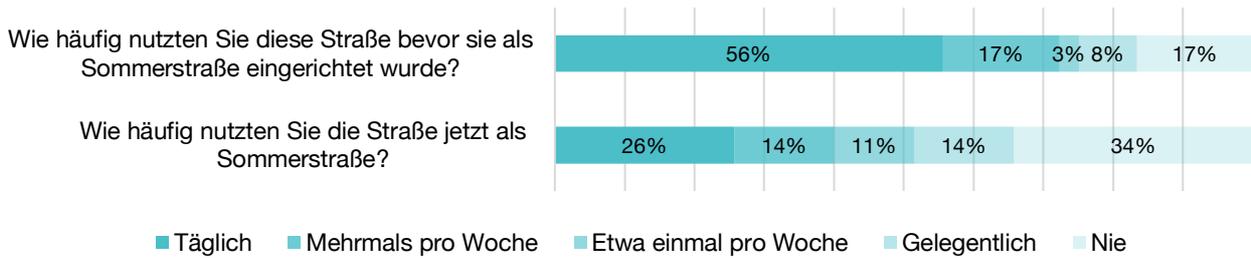


Abbildung 70: Häufigkeit der Nutzung der Schöttlstraße vor und nach der Umgestaltung zur Sommerstraße (in %, je 41 Nennungen)

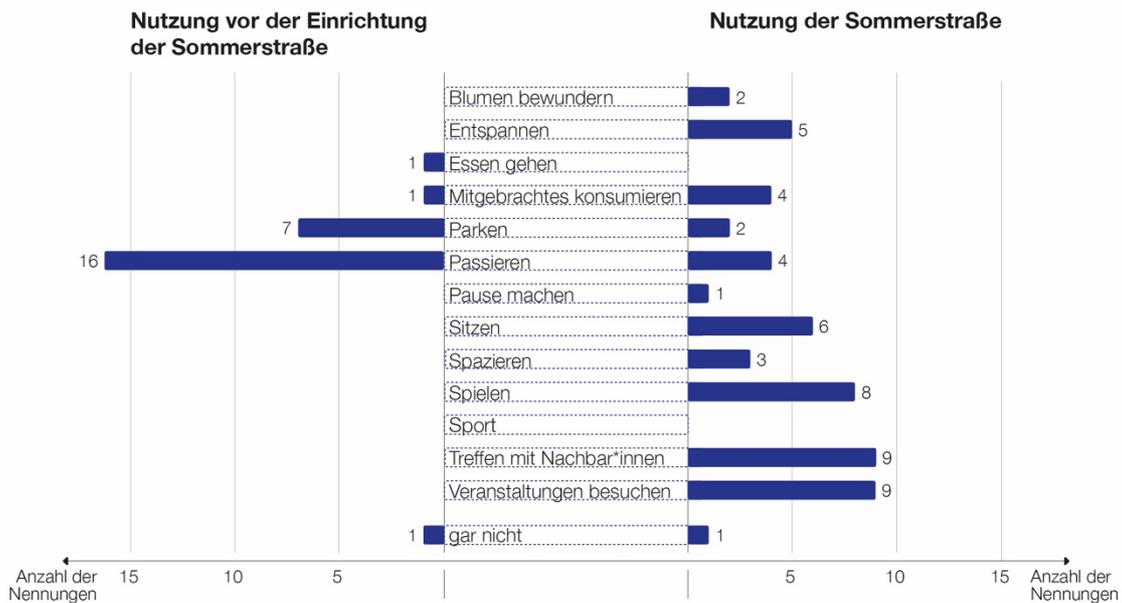


Abbildung 71: Nutzung der Sommerstraße Schöttlstraße vor und während ihrer Einrichtung (80 Nennungen, Mehrfachnennung möglich)

### Zusammenfassende Bewertung

Die Rückmeldungen aus der Schöttlstraße zu den Sommerstraßen waren eindeutig positiv: 87 Prozent gaben an, dass sie die Sommerstraße gut für die Stadt München fanden. 84 Prozent wünschten sich, dass die Schöttlstraße wieder zur Sommerstraße oder komplett verkehrsberuhigt wird, lediglich drei Personen sprachen sich gegen die Umgestaltung aus und wünschten sich den ursprünglichen Zustand zurück. Aufgrund dieser überwiegend positiven Rückmeldungen der Anwohner\*innen erfolgte auf Wunsch des örtlichen Bezirksausschusses eine Verlängerung dieser Sommerstraße bis Ende Oktober. Ursprünglich sollte der Rückbau bereits Ende September erfolgen.

Vor allem die Begrünung und Verkehrsberuhigung gefiel den Befragten. So gaben 23 Personen an, dass ihnen die Bepflanzung gefiele und 14, dass glücklicherweise weniger Autos den Verkehrsraum einnahmen. Wertschätzung erfuhren außerdem unter anderem die Sitzgelegenheiten und die Möglichkeit, Nachbar\*innen anzutreffen. Auch wenn die Verkehrsberuhigung an sich einer Vielzahl an Befragten gefiel, so missfiel auf der anderen Seite elf Personen die Missachtung der Verkehrsberuhigung. Zu viele Fahrzeuge durchquerten noch zu schnell die Straße und minderten somit Sicherheit und Aufenthaltsqualität.

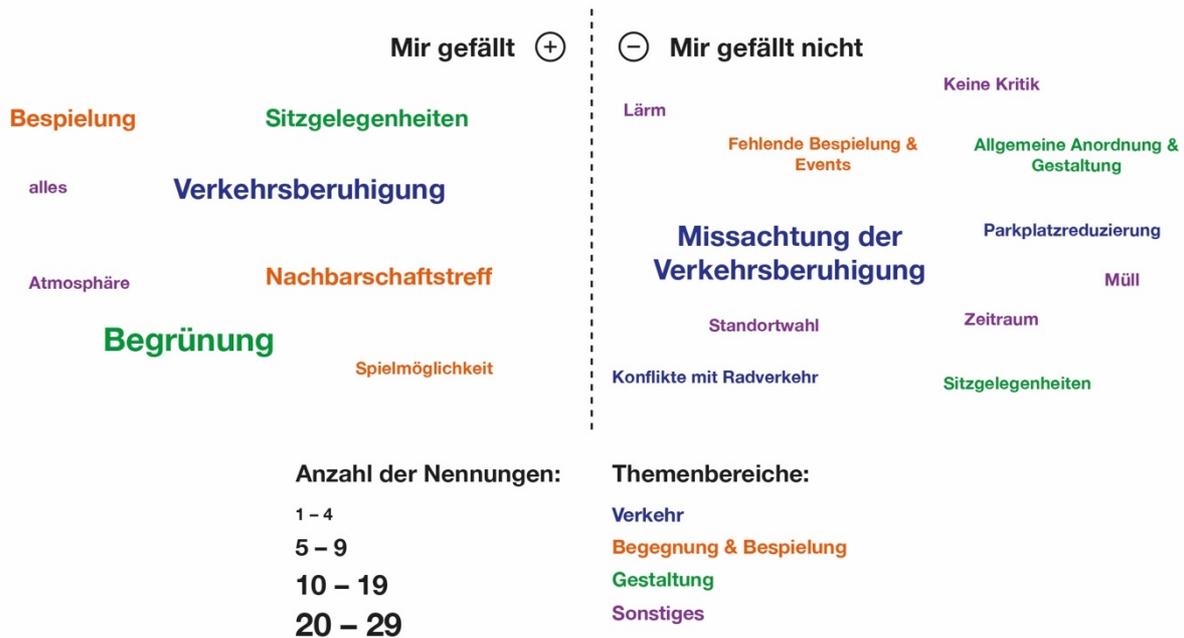


Abbildung 72: Genannte Aspekte, die in der Sommerstraße Schöttlstraße positiv bzw. negativ auffielen (Mir gefällt: 67 Nennungen, Mir gefällt nicht: 21 Nennungen, Mehrfachnennung möglich)

Sowohl von der Idee als auch der Eignung und Gestaltung der Sommerstraße war eine Mehrheit der Befragten überzeugt. Abbildung 73 ist zu entnehmen, dass lediglich je sieben Prozent die Straße für ungeeignet hielten und zehn Prozent die Gestaltung bzw. Umsetzung als sehr schlecht bewerteten. Organisierte Veranstaltungen durch den Bezirksausschuss und die hohe Eigeninitiative der Anwohnenden führten dazu, dass der Bezirksausschuss die Sommerstraße in der Abschlussveranstaltung als sehr gelungen bewertete. Anwohnende hätten sich sehr über diese Umgestaltung gefreut. Einzig und allein hätte sich der Bezirksausschuss gewünscht, dass die Straße noch stärker verkehrsberuhigt werden würde.

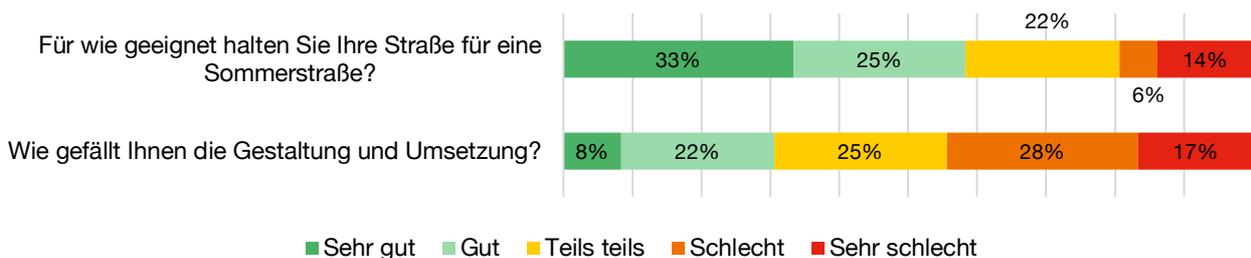
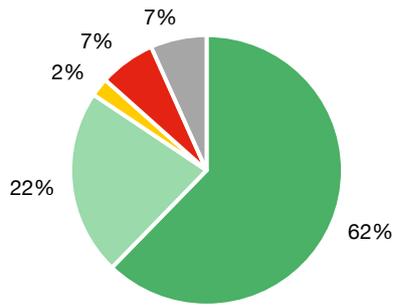


Abbildung 73: Bewertung der Eignung und der Gestaltung der Schöttlstraße als Sommerstraße (in %, je 41 Nennungen)

### Hinweise zur Zukunft

Von einer erneuten Durchführung der Straße als Sommerstraße waren 84 Prozent überzeugt, lediglich drei Personen bzw. sieben Prozent waren der Meinung, dass die Straße so bleiben solle wie vor der Umgestaltung. In der Schöttlstraße formulierten nur wenige Befragte konkrete Verbesserungsvorschläge:

- Aufstellen von Sitzbänken
- Eindeutige rechtliche Informationen zur Organisation von Veranstaltungen
- Pflanzen von Bäumen
- Fahrradabstellmöglichkeiten



- Die Sommerstraße, im Sinne einer Verkehrsberuhigung, soll dauerhaft bleiben.
- Sie soll jedes Jahr zur Sommerstraße werden.
- Ist mir egal.
- Sie soll bleiben, wie sie vor der Umgestaltung war.
- Keine Antwort

Abbildung 74: Beurteilung zur Zukunft der Sommerstraße in der Schöttlstraße (in %, 45 Nennungen)

### Impressionen des Dialogs vor Ort

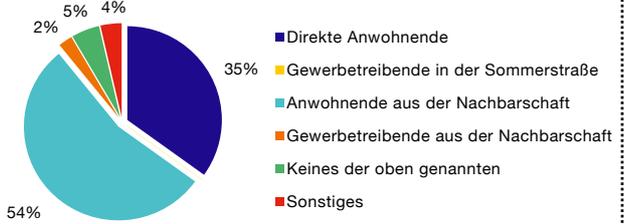


Abbildung 75: In der Schöttlstraße beteiligten sich alle Altersgruppen.



Abbildung 76: In der Schöttlstraße überwog das positive Feedback

## 4.8 Südliche Auffahrtsallee

<h3>Überblick zur Sommerstraße</h3> <p><b>Zeitraum:</b> 11. Juni – 11. Oktober 2021</p> <p><b>Kurzbeschreibung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Durchfahrtsstraße</li> <li>– Einrichtung als Spielstraße</li> <li>– Große Aufenthalts- und Bewegungsfläche</li> <li>– Umgestaltung mit 17 Pflanzgefäßen und 24 Stühlen</li> </ul> 	<h3>Informationen zur Beteiligung</h3> <p><b>Dialogtermine 2021:</b> Fr., 23. Juli   Sa., 4. September   Di., 14. September, jew. 16-19 Uhr</p> <p><b>Teilnehmende am Dialogstand:</b> ca. 130</p> <p><b>Ausgefüllte Rückmeldekarten:</b> 51</p> <p><b>Anzahl der ausgefüllten Fragebogen:</b> 83</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Davon analog: 66</li> <li>– Davon digital: 17</li> </ul> <p><b>Bezug der Teilnehmenden zur Sommerstraße*:</b> *ausschl. Teilnehmende des Fragebogens</p>  <table border="1"> <thead> <tr> <th>Kategorie</th> <th>Anteil</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Direkte Anwohnende</td> <td>35%</td> </tr> <tr> <td>Gewerbetreibende in der Sommerstraße</td> <td>5%</td> </tr> <tr> <td>Anwohnende aus der Nachbarschaft</td> <td>54%</td> </tr> <tr> <td>Gewerbetreibende aus der Nachbarschaft</td> <td>4%</td> </tr> <tr> <td>Keines der oben genannten</td> <td>2%</td> </tr> <tr> <td>Sonstiges</td> <td>1%</td> </tr> </tbody> </table>	Kategorie	Anteil	Direkte Anwohnende	35%	Gewerbetreibende in der Sommerstraße	5%	Anwohnende aus der Nachbarschaft	54%	Gewerbetreibende aus der Nachbarschaft	4%	Keines der oben genannten	2%	Sonstiges	1%
Kategorie	Anteil														
Direkte Anwohnende	35%														
Gewerbetreibende in der Sommerstraße	5%														
Anwohnende aus der Nachbarschaft	54%														
Gewerbetreibende aus der Nachbarschaft	4%														
Keines der oben genannten	2%														
Sonstiges	1%														

### Zentrale Dialogthemen

In der wiederholt zur Sommerstraße – im Sinne einer Spielstraße – umgestalteten Südlichen Auffahrtsallee waren die Meinungen stark gespalten. Schon vor der Umgestaltung wurde die Allee durch die Nähe zum Nymphenburger Kanal zum Spaziergehen geschätzt und genutzt. Mit der Umgestaltung eröffneten sich neue Möglichkeiten der Nutzung in Form von Spielen, Entspannen und als Nachbarschaftstreffpunkt – die Südliche Auffahrtsallee wurde für viele zum Spiel- und Erholungsraum. Andererseits führten der nächtliche Lärmpegel, Vandalismus und Müll gerade bei den Anwohnenden der nördlichen Auffahrtsallee vor allem zu Beginn der Sommerstraße zu großem Unmut. Der Wunsch nach mehr Stühlen wurde in dieser Sommerstraße vermehrt geäußert. Das kann unter anderem auch daran gelegen haben, dass Sitzgelegenheiten im Laufe der Sommerstraße abhandenkamen und aufgrund des wiederkehrenden nächtlichen Vandalismus nicht durch die beteiligten Referate ersetzt wurden.

### Straßenprofil und temporäre Gestaltung

Bei der Südlichen Auffahrtsallee handelt es sich um den Verkehrsraum südlich des Nymphenburger Schlosskanals. Auf dem etwa 250 Meter langen Abschnitt zwischen Nymphenburger Straße und Waisenhausstraße, östlich der Gerner Brücke, wurde in diesem Sommer Raum für eine vollständige Verkehrsberuhigung in Form einer Spielstraße geschaffen. Dazu wurde die Straße vom 11. Juni bis 11. Oktober 2021 mit 17 Pflanzgefäßen und 24 Stühlen ausgestattet.

### Beteiligung am Dialog

Viele Menschen nutzten die Gelegenheit und teilten ihre Meinungen und Ideen zur Sommerstraße. Von den 83 ausgefüllten Fragebogen, wurden etwa 54 Prozent von Menschen aus der Nachbarschaft und 35 Prozent von direkten Anwohnenden ausgefüllt. Bei den drei Dialogterminen vor Ort (23.7. / 4.9. / 14.9.) hatten Anwohnende die Gelegenheit direkt ins Gespräch zu kommen oder den Fragebogen analog

auszufüllen. Dem ganzen Beteiligungsprozess vorangestellt war die digitale Informationsveranstaltung am 20. Mai 2021. Bei dieser Veranstaltung wurde deutlich, dass die verkehrlichen Auswirkungen und bereits bestehende Lärmproblematiken den Beteiligten die größten Sorgen bereiteten. Die inhaltlich kontroversen, aber sehr offenen und wertschätzenden Gespräche schlossen in einen positiven Grundtenor hinsichtlich der Wiedereröffnung der Sommerstraße und dem klaren Auftrag, sich um die wichtigen, übergeordneten Themen weiterhin intensiv zu bemühen. Deshalb wurde von Beginn an das Allparteiliche Konfliktmanagement im öffentlichen Raum der Stadt München (AKIM) an diesem Standort miteinbezogen.

Der Eindruck der Vor-Ort-Dialoge, dass sich in dieser Sommerstraße vor allem jüngere Menschen beteiligten, kann durch die Ergebnisse des Fragebogens bestätigt werden. Knapp ein Viertel der Beteiligten, und damit die am stärksten vertretene Altersklasse war jünger als 20 Jahre. Die weiteren Altersklassen bis jünger als 70 Jahre waren relativ gleichmäßig vertreten. Gemäß der Umfrage standen den Teilnehmenden überdurchschnittlich viele private Freiräume zur Verfügung. Häufig wurde insbesondere angegeben, dass sie in Besitz eines Gartens oder eines Balkons bzw. einer Terrasse seien (siehe Abbildung 78). Die Wahl der Verkehrsmittel wich kaum vom Mittel aller Sommerstraßen ab.

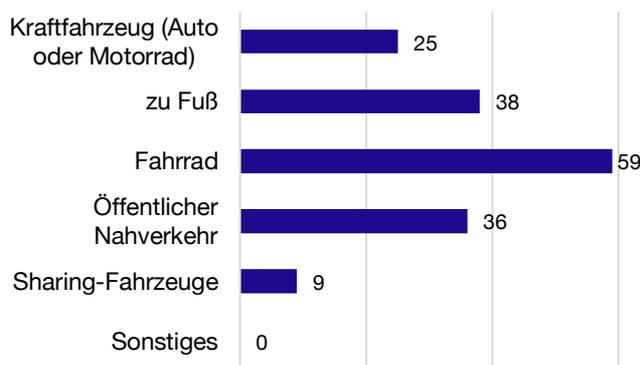


Abbildung 77: Am häufigsten genutztes Verkehrsmittel in München – Südliche Auffahrtsallee (167 Nennungen, Mehrfachnennung möglich)

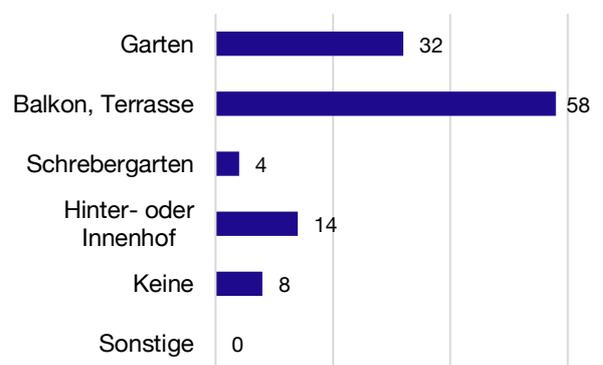


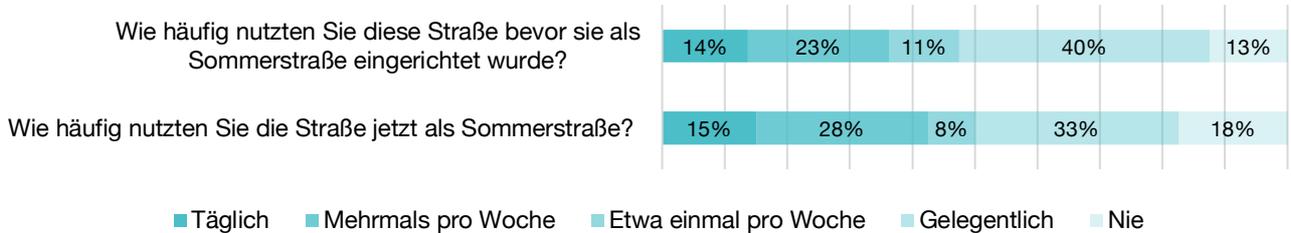
Abbildung 78: Verfügbare private Freiräume – Südliche Auffahrtsallee (116 Nennungen, Mehrfachnennung möglich)

## Anliegen zu Umsetzung und Gestaltung

Wie schon in der Schneckenburgerstraße waren auch in der zur Spielstraße umgestalteten Südliche Auffahrtsallee die Meinungen stark gespalten. Die Sommerstraße wurde von vielen als Erholungsraum geschätzt. Vor allem die Möglichkeit ohne den bisherigen Verkehr zu Verweilen schätzten die Teilnehmenden. Die Straßenkreuzung am westlichen Ende der Sommerstraße wurde übersichtlicher und vor allem Eltern freuten sich darüber, dass die Kreuzung so sicherer für Kinder zu passieren war. Auch die Bepflanzung und die Pflanztröge wurden fast ausschließlich in einem positiven Zusammenhang genannt. Als eine Idee zur Verbesserung wurde eine räumliche Verknüpfung der Sommerstraße mit dem Grünwaldpark genannt. Grundsätzlich sollte an dieser Stelle angemerkt werden, dass sich im Vergleich zu anderen Straßen deutlich weniger zur Gestaltung geäußert wurde, es dominierten die Themen der Nutzung und Interaktion. Wie im Folgenden ausgeführt, waren es die Sitzgelegenheiten und die absolute Verkehrsberuhigung, die von einigen Teilnehmenden kritisiert wurde: Im Laufe des Sommers nahm die Anzahl der Stühle durch Vandalismus merklich ab, obwohl diese an die Pflanzkübel angeschlossen waren. Daher wurde gerade am letzten Dialogtermin häufig angemerkt, dass mehr Stühle wünschenswert wären. In der Südlichen Auffahrtsallee waren es vor allem die absolute Straßensperrung und damit die fehlende Möglichkeit, die Straße zu durchfahren, die von Verkehrsteilnehmenden des MIV und Fahrradfahrenden als negativ bewertet wurden.

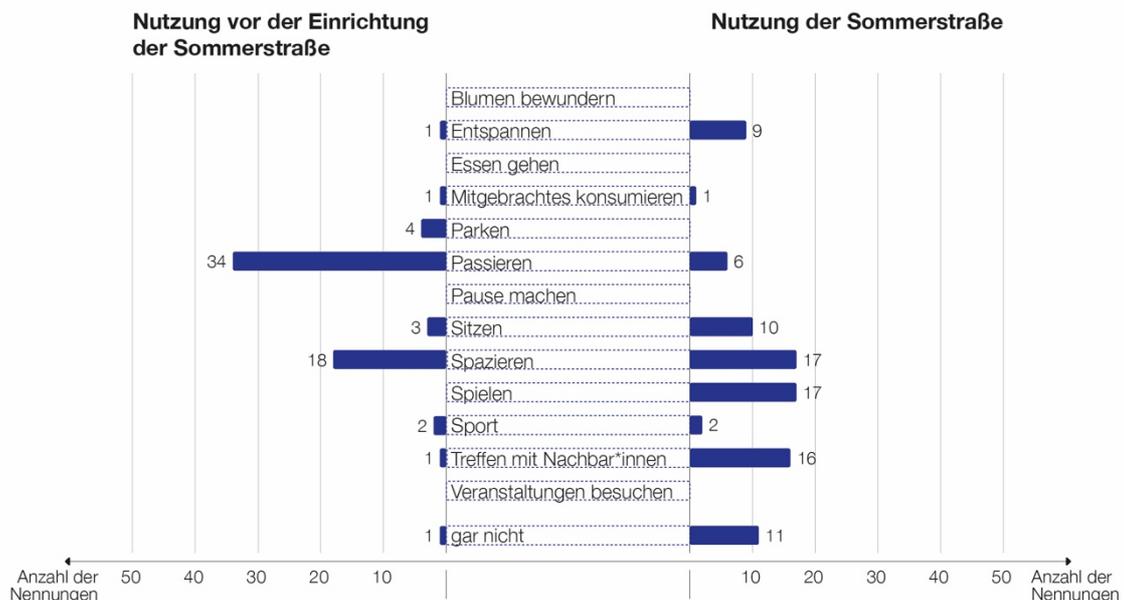
## Anliegen zu Nutzung und Interaktion

Statt einer ursprünglichen Nutzung der Straße vor allem zum Passieren und Spazieren wurde die Südliche Auffahrtsallee als Sommerstraße vielfältiger als Treffpunkt für die Nachbarschaft bzw. als Raum zum Spielen, Spazieren und Sitzen genutzt (vgl. Abbildung 80). Es gab Platz zum Federballspielen und Inlineskaten, Jugendliche nutzten die Sommerstraße als Treffpunkt, andere kamen zum Entspannen und Genießen der Ruhe. Der Eindruck einer intensiven Nutzung der Straße bei den drei Dialogterminen kann mit den Ergebnissen des Fragebogens, genauer Abbildung 79, bestätigt werden: Die Häufigkeit der Nutzung der Straße nahm zu.



**Abbildung 79: Häufigkeit der Nutzung der Südlichen Auffahrtsallee vor und nach der Umgestaltung zur Sommerstraße (in %, je 80 Nennungen)**

Einen Hinweis auf die gesplante Meinung liefern die Ergebnisse zur Frage nach der Nutzung der Sommerstraße: Elf Personen – zehn mehr als vor der Umgestaltung – gaben an, dass sie die Sommerstraße gar nicht nutzten. Aus Gesprächen und Fragebogen wurde deutlich, dass es vor allem das Thema Lärm war, durch das Uneinigkeit bestand. Betroffene Anwohnende beklagten Lärm, Vandalismus und fehlende Rücksicht, seit die Straße zur Sommerstraße umgestaltet worden war. Vor allem zu Beginn der Sommerstraße, als Diskotheken pandemiebedingt noch geschlossen hatten und Jugendliche den Kanal als alternativen Treffpunkt zum Feiern aufsuchten, wurde das nächtliche Feiern entlang der Sommerstraße vor allem am Wochenende aus der Sicht vieler Anwohnenden zu einem großen Problem. Dazu muss jedoch angemerkt werden, dass die Lärmsituation an der Gerner Brücke unabhängig von der Sommerstraße besteht und sich ein Teil des Unmuts daher wohl auch auf die Sommerstraße übertragen hat. Andere reagierten konträr auf die Lärmthematik: der Lärm sei nicht so schlimm wie von anderen behauptet.



**Abbildung 80: Nutzung der Sommerstraße Südliche Auffahrtsallee vor und während ihrer Einrichtung (154 Nennungen, Mehrfachnennung möglich)**

**Zusammenfassende Bewertung**

Zwar schätzte die Mehrheit die Südliche Auffahrtsallee als Sommerstraße als sehr gut bis gut geeignet ein, die Gestaltung und Umsetzung gefiel letztlich jedoch deutlich weniger Personen (vgl. Abbildung 82). Aus den wenigen die Gestaltung und Umsetzung betreffenden Anmerkungen wurde deutlich, dass es, neben dem Lärm, vor allem der Müll, die fehlenden Sitzgelegenheiten und die fehlende Bespielung waren, die negativ auffielen.



Abbildung 81: Genannte Aspekte, die in der Sommerstraße Südliche Auffahrtsallee positiv bzw. negativ auffielen (Mir gefällt: 86 Nennungen, Mir gefällt nicht: 67 Nennungen, Mehrfachnennung möglich)

Auf der anderen Seite waren es die bereits erwähnte Verkehrsberuhigung, die Möglichkeit bzw. der Raum zum sicheren Spielen und die entspannte Atmosphäre, die Anklang bei Anwohnenden fanden. Wie Abbildung 83 verdeutlicht, stand eine Mehrheit der Befragten einer Fortführung der Straße als Sommerstraße positiv gegenüber, so gaben etwa 72 Prozent an, dass die Straße dauerhaft verkehrsberuhigt bzw. nächstes Jahr wieder zur Sommerstraße werden sollten. Hingegen sprachen sich 18 Prozent gegen die Sommerstraße aus, was wie bereits erwähnt vor allem auf den Leidensdruck einiger Anwohner aufgrund des Lärmpegels zurückzuführen war.

Der Eindruck des Bezirksausschusses zur diesjährigen Sommerstraße in der Südlichen Auffahrtsallee war gemischt. Die Straße sei sehr belebt gewesen und intensiv genutzt worden, sowohl tagsüber als auch nachts. Für zukünftige Prozesse wünschte sich der Bezirksausschuss, dass es mehr Vorlauf gäbe, auch um eine, ihrer Meinung nach, notwendige Bespielung organisieren zu können. Gerade zum Thema Lärm wünschte sich der Bezirksausschuss mehr Unterstützung vom Kreisverwaltungsreferat (KVR), um diesem geordnet entgegenwirken zu können.

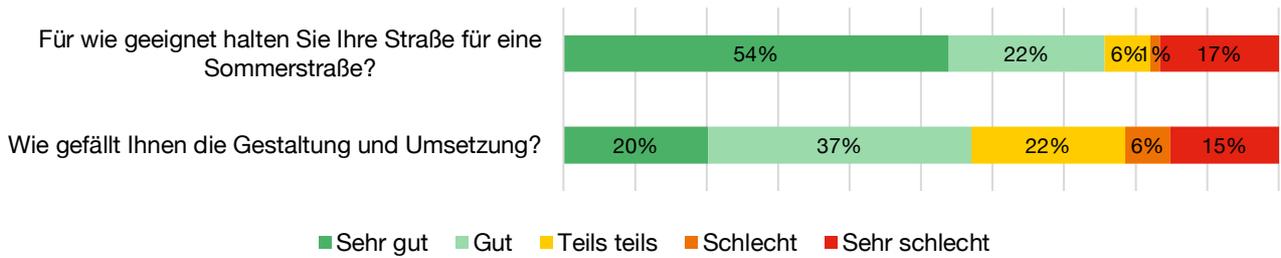


Abbildung 82: Bewertung der Eignung und der Gestaltung der Südlichen Auffahrtsallee als Sommerstraße (in %, je 79 Nennungen)

### Hinweise zur Zukunft

Mit dieser mehrheitlich positiven Beurteilung einer möglichen Fortführung der Sommerstraße gingen auch einige Verbesserungsvorschläge der Befragten einher. Der Wunsch nach einer intensiveren Bespielung der Sommerstraße wurde bereits erwähnt, konkrete Ideen diesbezüglich waren:

- Konzerte & Straßenmusizierende
- Ein von der Stadt organisiertes Sportprogramm
- Kopfhörer-Disko
- Installationen
- Projekte mit Hochschulen

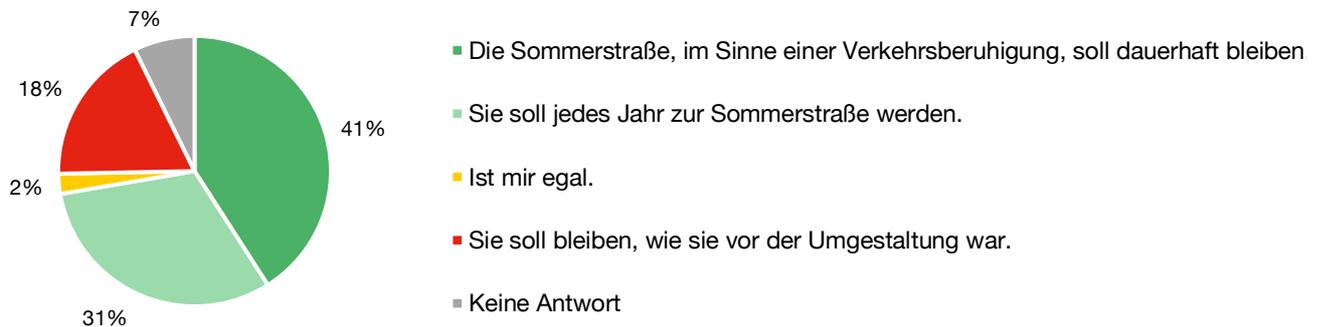


Abbildung 83: Beurteilung zur Zukunft der Sommerstraße in der Südlichen Auffahrtsallee (in %, 83 Nennungen)

## Impressionen des Dialogs vor Ort



Abbildung 84: Insbesondere am ersten Dialogtermin waren direkte Anwohnende vertreten.



Abbildung 85: Die Sommerstraße wurde vor allem von Familien und Jugendliche genutzt.



Abbildung 86: Die Südliche Auffahrtsallee wurde bei allen Dialogterminen intensiv genutzt.

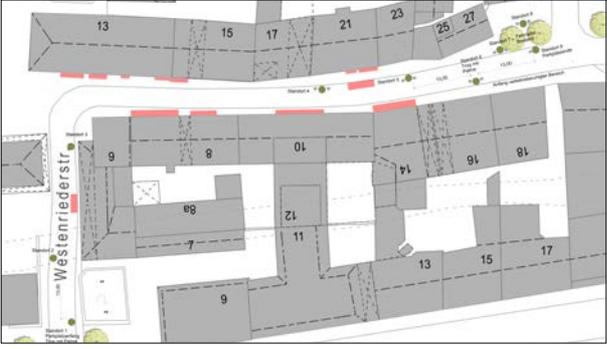
## 4.9 Westenriederstraße

### Überblick zur Sommerstraße

**Zeitraum:** 1. Juni – 28. Oktober 2021

**Kurzbeschreibung:**

- Einbahnstraße
- Einrichtung als verkehrsberuhigter Bereich
- Beidseitige Umgestaltung
- Entfall von ca. 15 Parkplätzen für 9 Pflanzgefäße und 11 Stühle



### Informationen zur Beteiligung

**Dialogtermine 2021:** Di., 20. Juli | Sa., 14. August | Fr., 24. September, jew. 16-19 Uhr

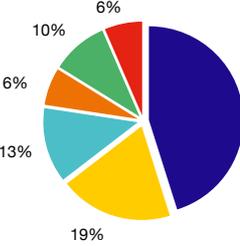
**Teilnehmende am Dialogstand:** ca. 70

**Ausgefüllte Rückmeldekarten:** 58

**Anzahl der ausgefüllten Fragebogen:** 32

- Davon analog: 29
- Davon digital: 3

**Bezug der Teilnehmenden zur Sommerstraße\*:**  
\*ausschl. Teilnehmende des Fragebogens



Kategorie	Anteil
Direkte Anwohnende	45%
Gewerbetreibende in der Sommerstraße	19%
Anwohnende aus der Nachbarschaft	13%
Gewerbetreibende aus der Nachbarschaft	6%
Keines der oben genannten	6%
Sonstiges	6%

### Zentrale Dialogthemen

In der Westenriederstraße wurde die Idee der Sommerstraße mehrheitlich begrüßt. Keine einzige befragte Person sprach sich gegen eine Fortführung als Sommerstraße aus. Mit der Sommerstraße sei ein wertvoller Aufenthaltsort zum Erholen und Spielen im Stadtzentrum entstanden. Neben der vielen positiven Resonanz wurde kritisiert, dass die Regeln zur Einhaltung der Verkehrsberuhigung häufig missachtet und die Straße als Durchfahrtsstraße noch zu viel vom motorisierten Individualverkehr frequentiert wurde.

### Straßenprofil und temporäre Gestaltung

Die etwa 350-Meter lange Durchfahrtsstraße befindet sich zentrumsnah in direkter Nähe zum Isartor und verläuft parallel zum Altstadttring. Für die Umgestaltung als verkehrsberuhigte Sommerstraße westlich des Radlsteigs mussten etwa 15 Parkplätze für neun Pflanzgefäße und elf Stühle weichen. So hatten Anwohnende und Besucher\*innen die Möglichkeit, die Straße vom 1. Juni bis 28. Oktober 2021 vielseitig zu nutzen.

### Beteiligung am Dialog

Bei der digitalen Informationsveranstaltung vorab konnten viele Rückfragen zu Details der Planung und Anforderungen an die Gestaltung und Organisation geklärt werden. Da die Westenriederstraße bereits in das zweite Jahr geht, wurde in diesem Zusammenhang vor allem auch aus den Erfahrungen des letzten Jahres der Sommerstraße berichtet. Eine sehr positive Grundstimmung wurde der Sommerstraße durch die Anwohnenden, Gewerbetreibenden und Gastronomen entgegengebracht.

An drei Nachmittagen (20.7. / 4.8. / 24.9.) stand der Dialogstand für eine mögliche Beteiligung in der Westenriederstraße. Etwa 70 Personen nutzten dieses Angebot und beschrieben unter anderem 58 Moderationskarten. Von den 32 ausgefüllten Fragebogen wurden 29 analog und drei digital ausgefüllt. Dabei war der Bezug zur

Sommerstraße in der Westenriederstraße so gemischt wie in keiner anderen Straße: Neben 45 Prozent an direkten Anwohnenden und 13 Prozent Anwohnenden aus der Nachbarschaft nahmen acht Gewerbetreibende und drei Personen ohne direkten Bezug zur Straße teil. An privaten Freiräumen verfügten die Befragten der Westenriederstraße über überdurchschnittlich wenig private Freiräume: Zwar verfügten anteilig mehr über einen Hinter- oder Innenhof, deutlich weniger aber über einen Balkon oder einer Terrasse. Die Verteilung des am häufigsten genutzten Verkehrsmittels entsprach in etwa dem Mittel aller Sommerstraßen. (Abbildung 87 und 88)

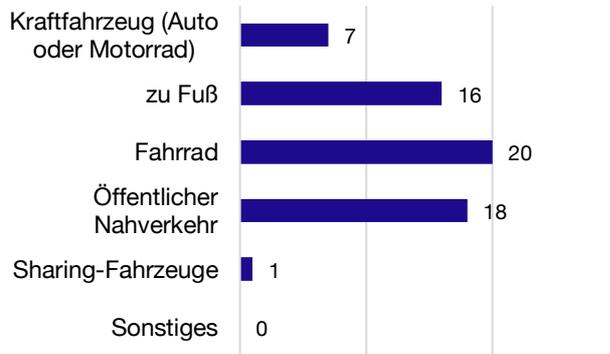


Abbildung 87: Am häufigsten genutztes Verkehrsmittel in München – Westenriederstraße (62 Nennungen, Mehrfachnennung möglich)

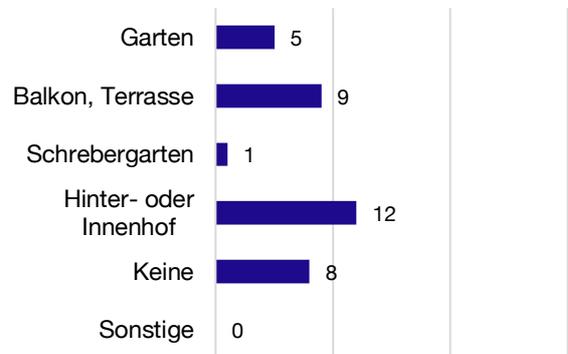


Abbildung 88: Verfügbare private Freiräume – Westenriederstraße (35 Nennungen, Mehrfachnennung möglich)

### Anliegen zu Umsetzung und Gestaltung

Zwar waren einige von der Verkehrsberuhigung an sich begeistert und auch von der Idee der Sommerstraßen überzeugt (vgl. auch Abbildung 93), allerdings wurde Kritik am Gelingen der Verkehrsberuhigung deutlich: So durchquerten noch deutlich zu viele Fahrzeuge die Straße; die vorgegebene Schrittgeschwindigkeit wurde zu selten eingehalten und es wurde verkehrswidrig in der Straße geparkt. Um dem entgegenzuwirken, wünschten sich die Befragten unter anderem eine besser sichtbare Beschilderung der Sommerstraße oder eine deutliche Markierung der Straße. Zwei Personen äußerten sich frustriert über Misskommunikation und eingeschränkte Möglichkeiten der eigenen Bespielung und Gestaltung der Straße durch beispielsweise eigene Möblierung oder der Organisation von Veranstaltungen.

Positiv bewerteten die Befragten neben der Verkehrsberuhigung und der Idee vor allem auch über die optische Aufwertung der Straße durch die Blumen und die Möglichkeit des „Durchschnaufens“ aufgrund der geschaffenen Sitzgelegenheiten. Auch gebe es dank der Sommerstraße deutlich mehr Spielflächen für Kinder. Mehr Pflege in Form von Straßenreinigung, Müllentleerung und Pflege der Blumenkübel seien wünschenswert.

### Anliegen zu Nutzung und Interaktion

Gemäß den Ergebnissen des Fragebogens blieb die Intensität der Nutzung annähernd gleich. Auch an den drei Dialogterminen vor Ort war unabhängig vom Wochentag aufgrund der zentralen Lage und Nähe zum touristischen Anziehungspunkt, dem Viktualienmarkt, eine sehr hohe Frequentierung dieser Sommerstraße durch Kraftfahrzeuge, Radfahrer\*innen und Fußgänger\*innen zu beobachten.

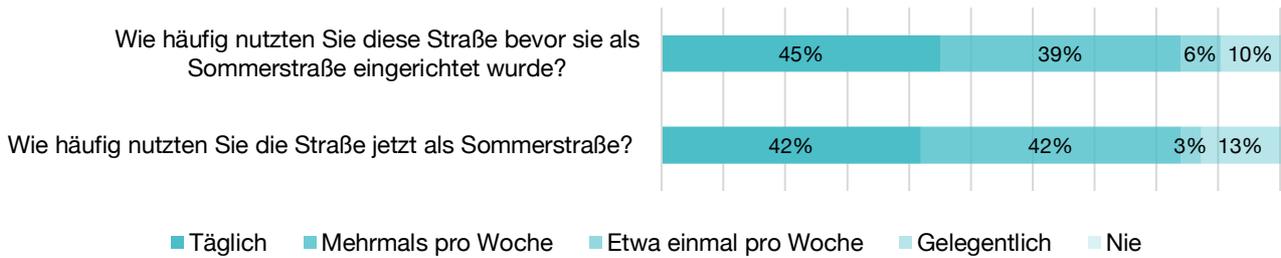


Abbildung 89: Häufigkeit der Nutzung der Westenriederstraße vor und nach der Umgestaltung zur Sommerstraße (in %, je 31 Nennungen)

Die Art der Nutzung der Sommerstraße veränderte sich im Vergleich zu anderen Sommerstraßen weniger stark. Dominierende Nutzung war nach wie vor das Passieren der Straße. Sechs Personen gaben an, dass sie die Sitzgelegenheiten nutzten und sieben das angrenzende gastronomische Angebot.

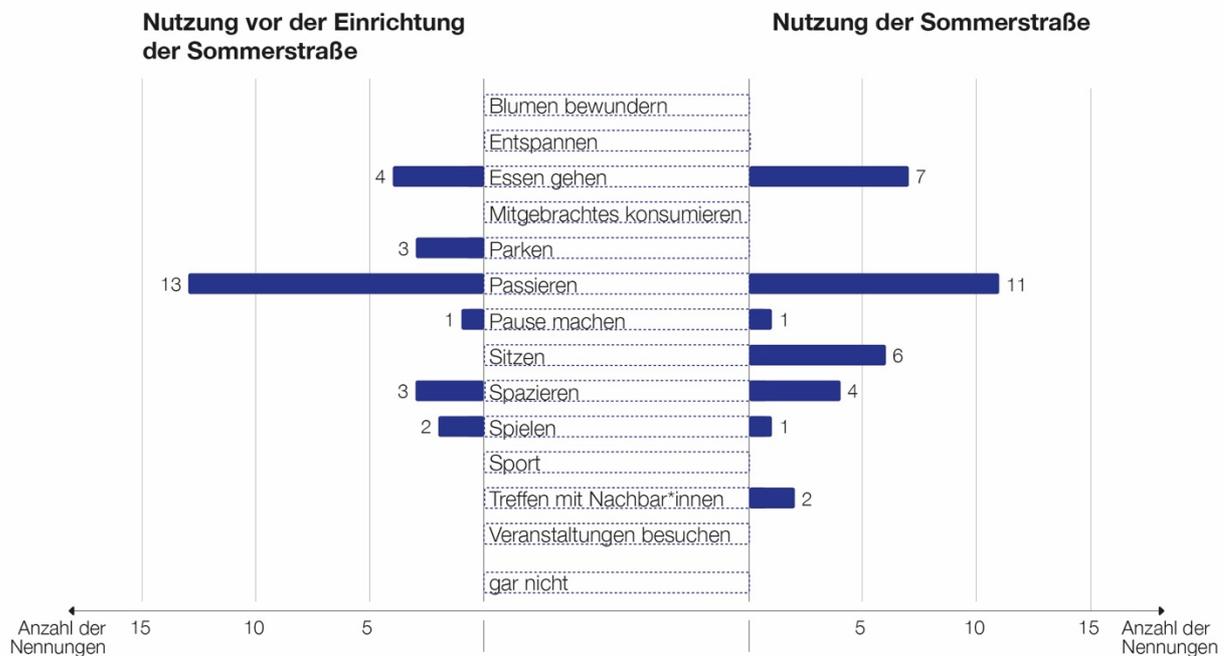


Abbildung 90: Nutzung der Sommerstraße Westenriederstraße vor und während ihrer Einrichtung (58 Nennungen, Mehrfachnennung möglich)

### Zusammenfassende Bewertung

Die Einstellung zur Sommerstraße in der Westenriederstraße war grundsätzlich eine sehr positive. Keine einzige der befragten Personen sah sie als nicht geeignet an (vgl. Abbildung 92) bzw. wünschte sich den Zustand vor der Umgestaltung zurück (vgl. Abbildung 93). Aus der Befragung wurde aber gerade im Zusammenhang mit Abbildung 91 deutlich, dass noch zu viele Fahrzeuge die Straße zu schnell durchquerten. Dadurch sei eine Nutzung des Straßenraums zum Spielen kaum möglich gewesen, so zwei Teilnehmende der Umfrage. Auf die Frage, welche Aspekte in der Sommerstraße gefielen, waren es die Verkehrsberuhigung an sich, die geschaffenen Sitzgelegenheiten und Pflanzen sowie die Atmosphäre, die in diesem Zusammenhang genannt wurden. Hingegen missfiel die Missachtung der Verkehrsberuhigung am meisten. Auch genannt wurden beispielsweise der Müll und die allgemeine Anordnung und Gestaltung; mit Letzterem war vor allem die vereinzelte Anordnung der Stühle gemeint.

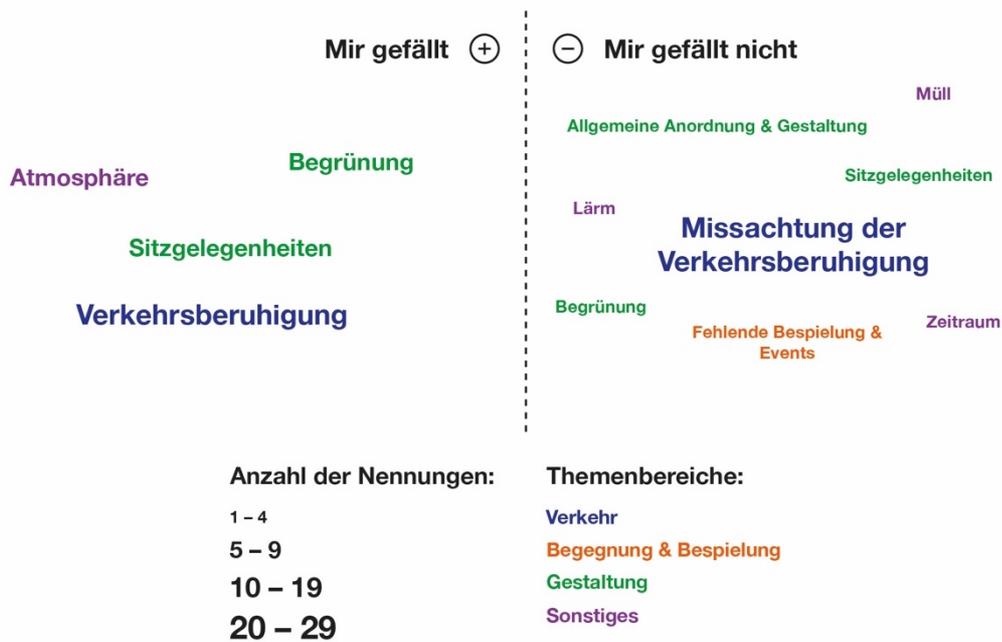


Abbildung 91: Genannte Aspekte, die in der Sommerstraße Westenriederstraße positiv bzw. negativ auf-fielen (Mir gefällt: 31 Nennungen, Mir gefällt nicht: 23 Nennungen, Mehrfachnennung möglich)

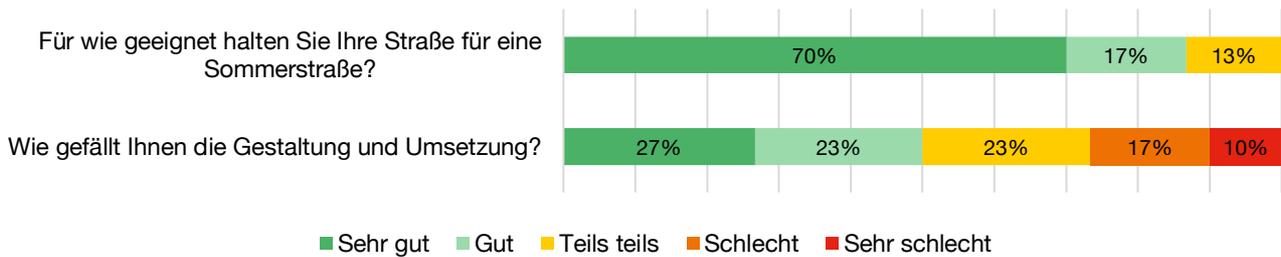


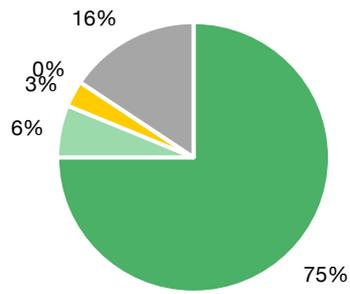
Abbildung 92: Bewertung der Eignung und der Gestaltung der Westenriederstraße als Sommerstraße (in %, je 36 Nennungen)

Auf der digitalen Abschlussveranstaltung vermittelte der Bezirksausschuss einen sehr positiven Eindruck zur Sommerstraße Westenriederstraße. Die Straße sei vielseitig genutzt worden. Bei den aufgetretenen Schwierigkeiten handle es sich vor allem um den Durchgangsverkehr und die Beschilderung. Seit 1. November ist die Sommerstraße nun zunächst weiterhin verkehrsberuhigt und es soll sich der Test einer Fußgängerzone anschließen.

### Hinweise zur Zukunft

Das in der Westenriederstraße dominierende Thema der Missachtung der Verkehrsberuhigung, stand auch im Zentrum der Verbesserungsvorschläge: Beispielsweise schlug eine Person vor, die Straße komplett zu sperren. Andere hofften, dass das Problem zu lösen sei, indem nur mehr Anwohnende und Anliefernde die Straße passieren dürften und entsprechende Poller aufgestellt würden. Weitere Ideen für eine Gestaltung der Sommerstraße waren beispielsweise:

- Mobiler Kiosk
- Kleine Musikbühne
- Wasserausschank
- Öffentliche Toiletten



- Die Sommerstraße, im Sinne einer Verkehrsberuhigung, soll dauerhaft bleiben.
- Sie soll jedes Jahr zur Sommerstraße werden.
- Ist mir egal.
- Sie soll bleiben, wie sie vor der Umgestaltung war.
- Keine Antwort

Abbildung 93: Beurteilung zur Zukunft der Sommerstraße in der Westenriederstraße (in %, 32 Nennungen)



Abbildung 94: Ausschnitt der Dialogwand mit gestalteten Moderationskarten der Teilnehmenden.

## Impressionen des Dialogs vor Ort



Abbildung 95: Am ersten Dialogtermin nahmen auch Kinder am Dialog teil.



Abbildung 96: Am Dialogstand wurde vor allem zu verkehrlichen Themen intensiv diskutiert.



Abbildung 97: Der Dialogstand in der Westenriederstraße am 25. September 2021.

## 4.10 „Zugspitzplatz“

### Überblick zur Sommerstraße

**Zeitraum:** 29. Juni – 27. September 2021

**Kurzbeschreibung:**

- Durchfahrtsstraße
- Einrichtung als Spielstraße
- Umgestaltung nordöstlich des Platzes
- Entfall von ca. 6 Parkplätzen für 9 Pflanzgefäße, 7 Stühle und eine Bank



### Informationen zur Beteiligung

**Dialogtermine 2021:** Fr., 30. Juli | Di., 17. August | Sa., 25. September, jew. 16-19 Uhr

**Teilnehmende am Dialogstand:** ca. 75

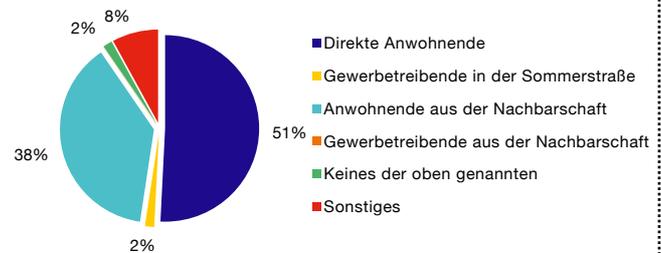
**Ausgefüllte Rückmeldekarten:** 68

**Anzahl der ausgefüllten Fragebogen:** 60

- Davon analog: 40
- Davon digital: 20

**Bezug der Teilnehmenden zur Sommerstraße\*:**

\*ausschl. Teilnehmende des Fragebogens



### Zentrale Dialogthemen

Der „Zugspitzplatz“ wurde intensiv vor allem von Familien und Kindern genutzt und bespielt. Diese neue Möglichkeit zum Spielen und Treffen von Nachbar\*innen wurde einerseits sehr geschätzt. Zentraler Kritikpunkt war aber auch in dieser Spielstraße vor allem der erhöhte Lärmpegel, welcher zu einem sehr stark wahrgenommenen Leidensdruck einzelner direkter Anwohner führte. Außerdem wurde für den Zugspitzplatz ein größeres Potenzial in der Gestaltung gesehen: beispielsweise könnte die Straße noch grüner und der Bodenbelag ein anderer sein.

### Straßenprofil und temporäre Gestaltung

Die Sommerstraße am „Zugspitzplatz“ in Obergiesing, am östlichen Ende der Alpenstraße zwischen St.-Martin-Straße und Zugspitzstraße war vom 29. Juni bis 27. September 2021 zu einer Spielstraße umgestaltet. Für diese Verkehrsberuhigung mussten etwa sechs Stellplätze weichen, um Platz für unter anderem neun Pflanzgefäße und sieben Stühle zu schaffen.

### Beteiligung am Dialog

Der digitalen Informationsveranstaltung am 8. Juni 2021 folgten drei Beteiligungsmöglichkeiten vor Ort (30.7. / 17.8. / 25.9.). Die Gelegenheit, die eigene Meinung zur Sommerstraße mit Hilfe des Fragebogens auszudrücken, nutzten 60 Personen, davon zwei Drittel analog. Gemäß den Ergebnissen handelt es sich bei einem Großteil der Befragten um direkte Anwohnende und Anwohnende aus der Nachbarschaft. Die beiden am stärksten vertretenen Altersklassen waren die der 30- bis 39-Jährigen und 40- bis 49-Jährigen, darunter vermutlich viele Eltern. Diese machten in Summe über 50 Prozent der Teilnehmenden des Fragebogens aus.

Leicht überdurchschnittlich dem Mittel aller Sommerstraßen war die Zahl derer, die über keinen privaten Freiraum verfügten. Wie in Abbildung 98 zu sehen ist, war das häufigste genutzte Verkehrsmittel das Fahrrad mit 40 Nennungen, also bei zwei Drittel der Befragten. Mit diesem Ergebnis zur Verkehrsmittelwahl lagen die Befragten etwa im Mittel der Ergebnisse aller Sommerstraßen.

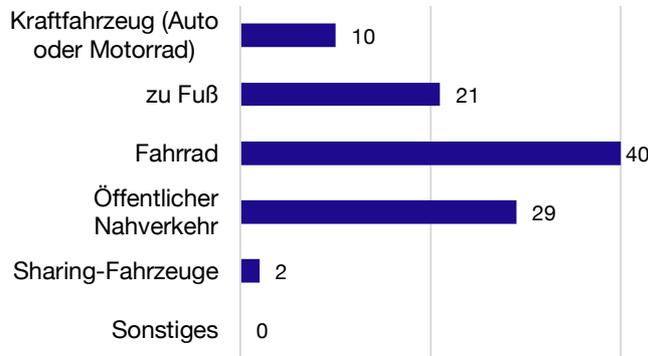


Abbildung 98: Am häufigsten genutzte Verkehrsmittel in München – Zugspitzplatz (102 Nennungen, Mehrfachnennung möglich)

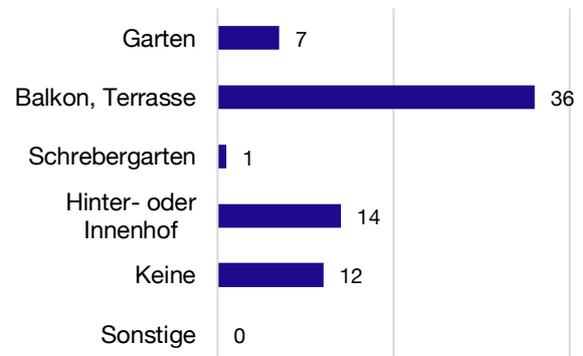


Abbildung 99: Verfügbare private Freiräume – Zugspitzplatz (70 Nennungen, Mehrfachnennung möglich)

### Anliegen zu Umsetzung und Gestaltung

Die Idee und den Standort dieser Sommerstraße fanden die Mehrheit der Befragten gut (55%, Abbildung 103). Doch auch am „Zugspitzplatz“ gab es eine Diskrepanz zur Bewertung von Umsetzung und Gestaltung. Nur 42 Prozent fanden diese sehr gut oder gut. Hinweise darauf, was an der Gestaltung noch verbessert werden konnte liefern die Ergebnisse der offenen Fragen des Fragebogens und Erkenntnisse aus den Gesprächen vor Ort. Diese werden im Folgenden knapp zusammengefasst: Die Bepflanzung wurde sehr geschätzt. Einige Befragte waren der Meinung, dass der Platz noch grüner sein könnte und dass der Bodenbelag geändert werden sollte. Bisher wirke der Platz vor allem noch sehr grau und betoniert. Auch könnte diesbezüglich eine Holzverkleidung der Pflanzgefäße Abhilfe tun. Rein quantitativ sei die Ausstattung nicht ausreichend und es wurden mehr und eine andere Art an Sitzgelegenheiten gewünscht. Dass dieser Abschnitt am „Zugspitzplatz“ komplett für den Fahrzeugverkehr gesperrt war, wurde von vielen Anwohnenden sehr geschätzt. Vor allem Kinder nutzten nun die Möglichkeit ohne notwendige Aufsicht der Eltern zu spielen. Bedenken wurden dahingehend ausgedrückt, dass Bälle noch aus der Spielstraße auf die Straße rollen könnten und Ballspielen dort daher zu gefährlich sei.

### Anliegen zu Nutzung und Interaktion

Tagsüber wurde die Sommerstraße vor allem von spielenden Kindern genutzt. Während der «Zugspitzplatz» vor der Umgestaltung ein Ort des Passierens und Parkens war, wurde der Platz als Sommerstraße deutlich vielseitiger genutzt: neben dem Spielen auch als Ort des Zusammenkommens und Kontakteknüpfens und zum Entspannen. Gerade weil so viele Kinder diesen Platz intensiv nutzten, wurde deutlich, wie notwendig dieser Raum zum Spielen und Entfalten für Kinder in Obergiesing war. Wie der Abbildung 100 zu entnehmen ist, nahm mit der Umgestaltung auch die Anzahl der Menschen, die die Straße gar nicht mehr nutzten zu. Von vormals fünf Personen, die die Straße gar nicht nutzten, waren es nun elf. Dieses Ergebnis war, vergleichbar mit der Südlichen Auffahrtsallee, so zu interpretieren, dass ein beachtlicher Teil der Befragten sich komplett gegen die Sommerstraße aussprach und seine Einstellung zur Sommerstraße verdeutlichen wollte oder den Abschnitt zuvor zum Parken nutzte.

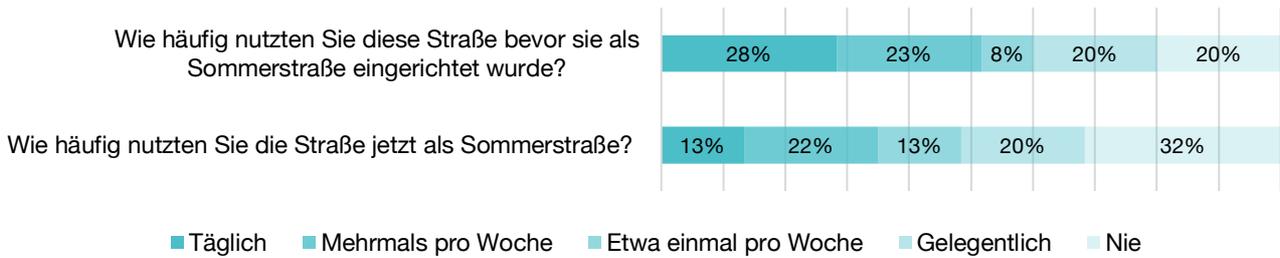


Abbildung 100: Häufigkeit der Nutzung des Zugspitzplatzes vor und nach der Umgestaltung zur Sommerstraße (in %, je 60 Nennungen)

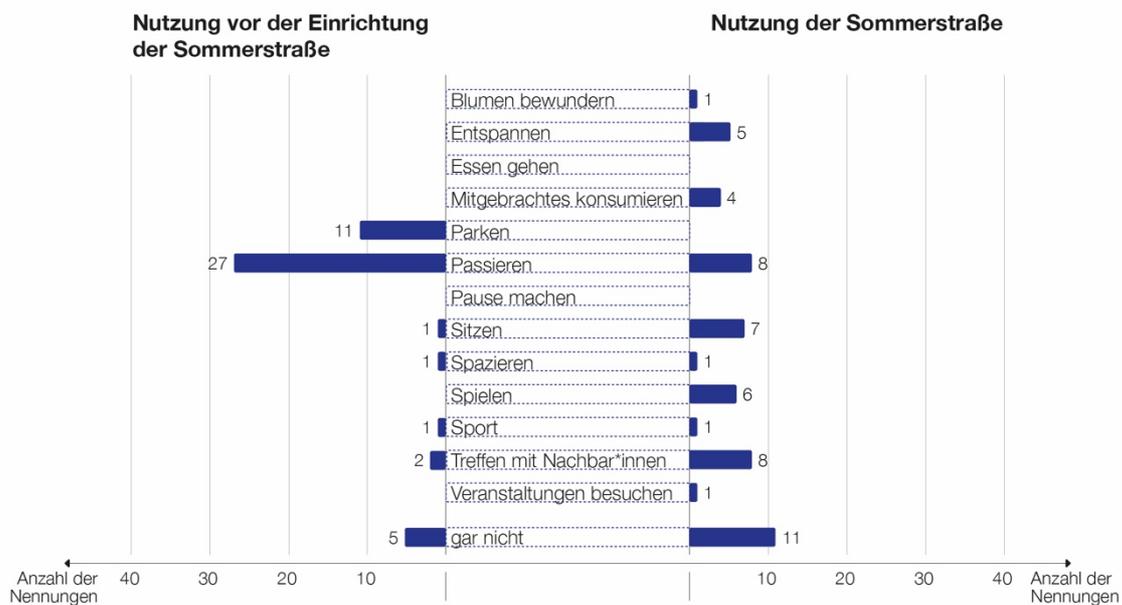


Abbildung 101: Nutzung der Sommerstraße Zugspitzplatz vor und während ihrer Einrichtung (101 Nennungen, Mehrfachnennung möglich)

### Zusammenfassende Bewertung

Ein Grund für den Unmut einiger Anwohnenden war das Problem des Lärms. Direkte Anwohnende machten ihren Leidensdruck bei den Dialogterminen deutlich, da der Lärm für sie untragbar sei. Um die entsprechende Meinung zu verdeutlichen, hängte ein Haushalt ein von unten gut lesbares Banner mit der Aufschrift „Sommerstraße Nein, Danke“ am Balkon auf. Sie forderten ein Akustikgutachten und fühlten sich darüber hinaus von der Stadt und Politik nicht ernst genommen. Ein echter Dialog bliebe ihnen verwehrt, so der Wortlaut, und es fehle an Rücksicht aus der Nachbarschaft. Diese Situation führte letztlich zu einer Verstärkung der Spaltung. Die ausführliche Beschreibung der Lärmproblematik weckte den Eindruck, dass es sich bei der Sommerstraße am „Zugspitzplatz“ um ein gescheitertes Projekt handle. Dieser Eindruck soll an dieser Stelle keinesfalls bestätigt werden, denn immerhin sprachen sich mehr als die Hälfte aller Befragten für eine Fortführung der Straße zumindest als erneute Sommerstraße aus (vgl. Abbildung 104). Zudem wurde der Platz sehr intensiv zum Spielen und als nachbarschaftlicher Treffpunkt genutzt (vgl. Abbildung 102).

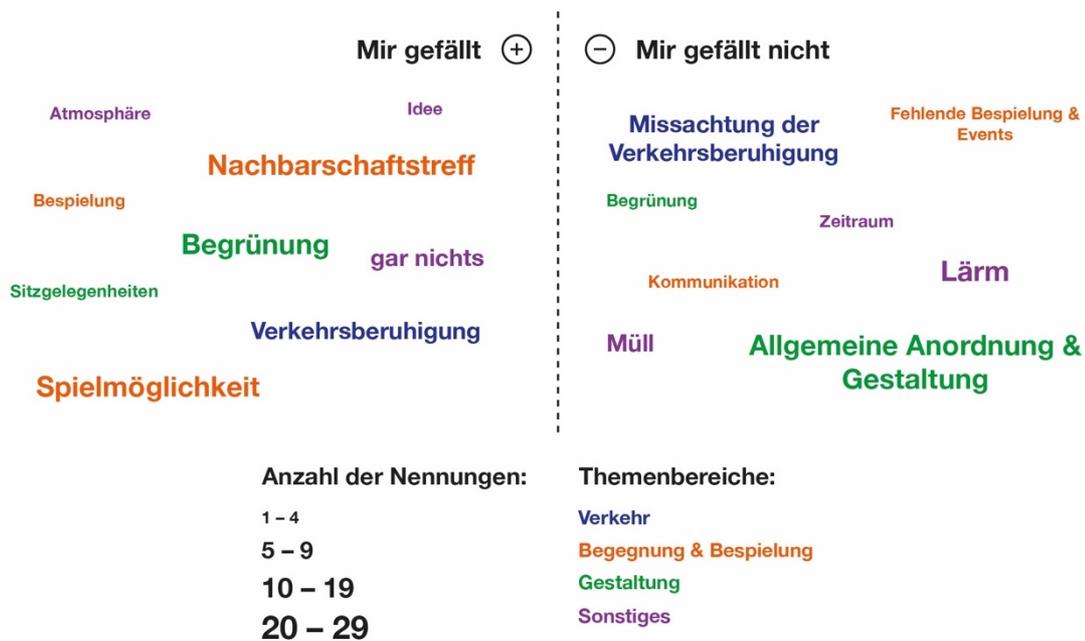


Abbildung 102: Genannte Aspekte, die in der Sommerstraße Zugspitzplatz positiv bzw. negativ auffielen (Mir gefällt: 55 Nennungen, Mir gefällt nicht: 44 Nennungen, Mehrfachnennung möglich)

Da es in Untergiesing bereits eine Straße mit dem Namen „Sommerstraße“ gibt, sei der Name dieses Projekts laut Bezirksausschuss irreführend. Sie hatten sich gewünscht, dass der Platz noch intensiver genutzt und besser angenommen werden würde. Trotzdem sahen sie die Sommerstraße als gelungenen Versuch einer Verkehrsberuhigung, bei der deutlich wurde, dass eine behutsame Reduzierung von Parkplätzen durchaus möglich sei. Die Verkehrsberuhigung in Form einer Spielstraße sei sehr unflexibel und alternative Möglichkeiten der Verkehrsberuhigung sollten im Zusammenhang mit den Sommerstraßen Beachtung finden.

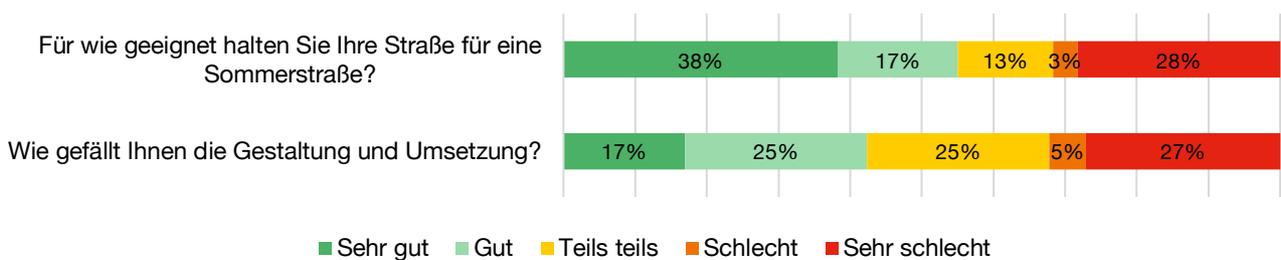


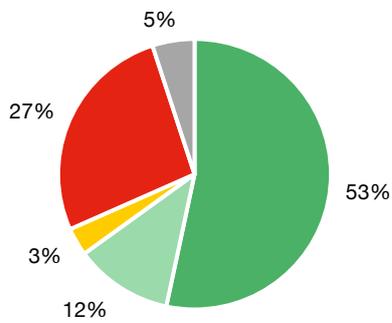
Abbildung 103: Bewertung der Eignung und der Gestaltung des Zugspitzplatzes als Sommerstraße (in %, je 60 Nennungen)

### Hinweise zur Zukunft

Abbildung 104 verdeutlicht, dass 65 Prozent der Befragten wollten, dass die Straße jedes Jahr zur Sommerstraße bzw. dauerhaft verkehrsberuhigt werden sollte. Gleichzeitig ist nicht zu vernachlässigen, dass sich 27 Prozent, bzw. 16 Personen, gegen die Umgestaltung zur Sommerstraße aussprachen. Um mehr Sicherheit für spielende Kinder zu schaffen, wurden die Ideen geäußert zum Beispiel Netze unter die Absperungen zu spannen, damit Bälle nicht auf die Straße rollen sowie Schilder mit „Achtung! Spielende Kinder“ aufzustellen.

Weiterhin gab es die Idee bzw. den Wunsch:

- Pflanztröge selbst zu bepflanzen
- Sand aufzuschütten und Beete zu pflanzen
- eines Einweihungs- und Abschlussfests
- Flohmärkte



- Die Sommerstraße, im Sinne einer Verkehrsberuhigung, soll dauerhaft bleiben.
- Sie soll jedes Jahr zur Sommerstraße werden.
- Ist mir egal.
- Sie soll bleiben, wie sie vor der Umgestaltung war.
- Keine Antwort

Abbildung 104: Beurteilung zur Zukunft der Sommerstraße am Zugspitzplatz (in %, 60 Nennungen)

### Impressionen des Dialogs vor Ort



Abbildung 105: Das Dialogangebot wurde am Zugspitzplatz gut angenommen.



Abbildung 106: Der Zuspitzplatz wurde als Sommerstraße intensiv genutzt.

# 5 Reflexion zu Dialog und Umsetzung

## 5.1 Sommerstraßentypen und Erfolgschancen

Im Zuge des Dialogs zeigte sich, dass die verkehrsräumlichen Voraussetzungen und die damit verbundenen Gestaltungsmöglichkeiten der Sommerstraßen maßgeblichen Einfluss auf ihren Erfolg und ihre Annahme haben. Die Auswahl des Straßenabschnitts wie auch die gestalterische Umsetzung können unterschiedliche Chancen und Risiken mit sich bringen. Drei Straßentypen haben sich bei den diesjährigen Sommerstraßen besonders herausgestellt:

1. Wenig befahrene Straßen ohne Erschließungsfunktion als Spielstraßen
2. Teilabschnitte von Durchfahrtsstraßen als verkehrsberuhigter Bereich
3. Sackgassen und (Park-)Plätze als verkehrsberuhigte Bereiche

### Spielstraßen

Den Beobachtungen, Gesprächen und Erlebnissen im Rahmen der Vor-Ort-Dialoge zufolge, sind es die Spielstraßen, die am meisten polarisieren und somit als größte Chance und größtes Risiko zugleich angesehen werden können. Alle Sommerstraßen, die in diesem Jahr zu einer Spielstraße umfunktioniert wurden – Zugspitzplatz, Südliche Auffahrtsallee und Schneckenburgerstraße – waren im Vergleich zu den verkehrsberuhigten Sommerstraßen die, die am intensivsten genutzt, bespielt, besucht und somit am besten angeeignet wurden – zur Freude der Nutzenden und zum Leid einzelner direkter Anwohner.

Durch die vollständige Sperrung dieser Straßenabschnitte ist ihre Umgestaltung zu einer Sommerstraße am konsequentesten umsetzbar. Auch wenn Zweiräder entgegen den Regeln in vielen Fällen weiterhin die Straßen durchfahren, konnten Eltern ihre Kinder einfach spielen lassen und die Aufenthaltsqualität erhöhte sich merklich. Durchfahrt und Abstellen von Kraftfahrzeuge waren erst gar nicht möglich.



Abbildung 107: Eine intensive Nutzung der Sommerstraße, insbesondere das sorgenfreie Spielen (lassen) der Kinder, ist nur in einer Spielstraße möglich.

Gleichzeitig wurden in den drei Spielstraßen auch der Widerstand und der Leidensdruck direkter Anwohnender am dringlichsten von allen Sommerstraßen kommuniziert. Zentrales Anliegen der direkten Anwohnender in den Spielstraßen war der erhöhte Lärmpegel durch Kinderspiel aber auch Aufenthalt, vor allem abends und nachts. Die Korrelation des Bezugs zur Sommerstraße und der Bewertung der Zukunft der Sommerstraße zeigt diesen Unterschied in der Wahrnehmung zwischen direkten Anwohnenden oder Anwohnenden aus „Zweiter Reihe“ (vgl. Abb. 7 und 8).

Die drei Spielstraßen waren die Straßen, die mit Abstand den größten Gesprächsbedarf und den größten Rücklauf an Fragebogen aufwiesen. Obgleich das Feedback in diesen Straßen überwiegend positiv war, war das starke negative Feedback, das insbesondere in kleinteiligen Gesprächen an das Dialogteam herangetragen wurde, nicht zu vernachlässigen. Dieser Sommerstraßentyp der Spielstraße führt folglich zu einem Dilemma: Ein Erfolgsgarant mit dem Risiko der nachbarschaftlichen Spaltung. Letzteres könnte gegebenenfalls durch eine frühzeitige Einbindung und Information der direkten Anwohnenden in den Auswahlprozess des Straßenabschnitts sowie der frühen Einbindung des Allparteilichen Konfliktmanagements im öffentlichen Raum der Stadt München (AKIM) entschärft werden. Auch könnte durch die Umsetzung mehrerer Freiraumangebote der Konzentration der Nutzung entgegengewirkt werden.

### **Teilabschnitte von Durchfahrtsstraßen**

Während in Spielstraßen ein entspannter Aufenthalt für groß und klein möglich ist, ist in verkehrsberuhigten Bereichen stets Vorsicht geboten, da jederzeit Kraftfahrzeuge hindurchfahren können. Die temporäre verkehrsrechtliche Umgestaltung zu einem verkehrsberuhigten Bereich birgt vor allem in Durchfahrtsstraßen das Risiko, dass dieser Durchgangsverkehr sehr hoch ist und die Schrittgeschwindigkeit nicht eingehalten wird. Wird noch dazu nur ein Teilabschnitt temporär umgestaltet, wird diese „plötzliche“ verkehrsrechtliche Regelung leicht übersehen bzw. nicht eingehalten. Dadurch war in diesen Sommerstraßen – Kurfürstenstraße und Franziska-Reindl-Platz – die Nutzung insbesondere für Spiel und Sport kaum möglich.



**Abbildung 108: Nichts Halbes und nichts Ganzes: Durch weiterhin durchfahrende und parkende Fahrzeuge wird kaum eine Veränderung durch die Sommerstraße wahrgenommen.**

Da den Fahrzeugen die Durchfahrt stets gewährleistet sein muss und Einfahrten freigehalten werden müssen, ist auch die Umgestaltung der Straße zur Sommerstraße nur eingeschränkt möglich. Auch um einen Kompromiss beim Entfall der Parkplätze zu finden, wurde gerade an der stark frequentierten Kurfürstenstraße nur eine einseitige Umgestaltung umgesetzt. Durch die fehlende Nutzbarkeit der Sommerstraße und ihre geringe Aufenthaltsqualität durch parkende und fahrende Autos, wurde von Befragten häufig die Sinnhaftigkeit in Frage gestellt. Durch diese fehlende Einsicht für den Parkplatzentfall, wurden verkehrsrechtliche Änderungen insbesondere an der Kurfürstenstraße oftmals nicht eingehalten und die Fahrzeuge wurden widerrechtlich zwischen den Pflanzkübeln abgestellt.

## Sackgassen und Plätze

Anders ist das bei Sackgassen sowie platzartigen Straßenräumen wie kleinen Parkplätzen und Wendeschleifen, in denen es grundsätzlich keinen Durchgangsverkehr gibt, da sie nur gezielt zur Anfahrt von (privaten) Parkplätzen angefahren werden. Auch ohne die verkehrsrechtliche Anordnung einer Spielstraße an sich, sind hier die Voraussetzungen durch die verkehrsrechtliche Beschaffenheit sehr gut, um eine Sommerstraße im Sinne einer Verkehrsberuhigung erfolgreich umzusetzen. In der Sackgasse Nietzschestraße und auf dem Parkplatz Holzplatz funktionierte die Verkehrsberuhigung folglich sehr gut und es konnten an den Dialogtagen nur sehr wenige Fahrzeuge gesichtet werden.



**Abbildung 109: Platzartige Sackgassen, die nur gezielt von Anliegern angefahren werden, eignen sich sehr gut für eine Verkehrsberuhigung und kommen in ihrer Nutzbarkeit einer Spielstraße sehr nahe.**

Auch die Apianstraße eignet sich als Seitenarm und Sackgasse aus dieser Sicht grundsätzlich sehr gut für die Umsetzung eines verkehrsberuhigten Bereichs. Doch da hier, ähnlich wie in der Kurfürstenstraße, als Kompromisslösung nur eine einseitige Umgestaltung vorgenommen wurde und darüber hinaus auch der Zeitpunkt der Umsetzung aufgrund der Baustellen als ungünstig wahrgenommen wurde, konnte das Potential dieser Straße nicht ganz ausgeschöpft werden.

## 5.2 Möglichkeiten und Grenzen des Dialogprozesses

### Erreichbarkeit

Um die Bürger\*innen vor und während des Prozesses der Sommerstraßen möglichst gut abzuholen und zu beteiligen, beauftragte das Mobilitätsreferat in diesem Jahr zur Unterstützung ein Planungsbüro, STUDIO | STADT | REGION, für die Kommunikation in den Sommerstraßen.

Die digitalen Informationsveranstaltungen wurden von den Teilnehmenden gelobt. Jedoch gaben einzelne direkte Anwohnende der jeweiligen Sommerstraßen an, trotz breiter Streuung der Information über die digitale Beteiligung (siehe Kapitel 2.1), keine Information im Vorfeld erhalten zu haben und erst von der Umgestaltung erfahren zu haben, als die Sommerstraße bereits eingerichtet wurde. Dies kann einerseits darauf zurückzuführen sein, dass der Umgriff der Postwurfsendungen begrenzt war und nicht alle Postkästen frei zugänglich waren. Andererseits nach Aussagen einzelner Dialogstandbesucher\*innen auch darauf, dass die Ankündigung in Form der Postkarte mit „Werbung“ gleichgestellt und damit nicht gelesen worden wäre. Es wurde mehrfach der Wunsch nach einem adressierten Brief geäußert.

Das Dialogangebot direkt vor Ort in den Straßen wurde von allen Besuchenden sehr wertgeschätzt. Um möglichst viele zu erreichen, konnten die Anliegen sowohl digital, analog als auch mündlich an das Dialogteam herangetragen werden. Dass dieses breite Dialogangebot dennoch an Grenzen stieß, wurde vor allem in der Schneckenburgerstraße deutlich: Aufgrund von Mobilitätseinschränkungen konnten mehrere direkte Anwohnende nicht zum Dialogstand kommen und aufgrund mangelnder digitaler Kompetenz auch nicht digital an der Umfrage teilnehmen. Um auch diese nicht zu vernachlässigende Gruppe zu erreichen, wäre es nach Aussagen einer Teilnehmerin notwendig gewesen, direkt persönlich an den Wohnungstüren die Befragung durchzuführen.

Ein letzter zu erwähnender Aspekt ist die Sprachbarriere: Da der Fragebogen ausschließlich in deutscher Sprache zur Verfügung stand, konnte dieser von Anwohnenden und Passant\*innen anderer Herkunft leider nicht ausgefüllt werden. Dies war vor allem in der Nietzschestraße und am Holzplatz der Fall. Während am Holzplatz dafür viele kleinteilige Gespräche auf Englisch geführt wurden, erschwerten die Sprachbarrieren in der Nietzschestraße auch den mündlichen Austausch.

### Momentaufnahmen

Da der Vor-Ort-Dialog an drei Terminen mit festen Uhrzeiten stattfand, handelt es sich bei Ergebnissen aus den Beobachtungen und kleinteiligen Gesprächen vor Ort nur um Momentaufnahmen und diese können nicht als repräsentativ angesehen werden. Gerade bei den fünf Straßen, bei denen die Dialogzeiten im Vorfeld auf 12 bis 15 Uhr festgesetzt wurden, stellte sich in der Praxis heraus, dass während des Abbaus des Dialogstands nochmal eine große Zahl an Dialogstandbesucher\*innen kam, deren Anliegen wir aufgrund des Zeitdrucks durch den direkt angrenzenden Dialogtermin teilweise nicht mehr aufnehmen konnten bzw. auf das digitale Format verweisen mussten. Nachmittags hätte man nach Aussagen einzelner Anwohnender gegebenenfalls mehr Menschen erreichen können. In den anderen fünf Straßen, in denen die Dialogzeit im Vorfeld auf 16 bis 19 Uhr festgelegt wurde, wurde diese dagegen sowohl vom Dialogteam als auch von Anwohnenden als sehr geeignet wahrgenommen.

Doch wie der Austausch zwischen Bezirksausschüssen, Mobilitätsreferat und STUDIO | STADT | REGION im Rahmen der Abschlussveranstaltung zeigte, konnte durch die zahlreichen direkten Gespräche und die Umfrageergebnisse ein breiteres und differenzierteres Bild entstehen, als es die lokale Perspektive zugelassen hätte.

## 5.3 Empfehlungen für die Fortführung

### Rolle von Lokalpolitik und Anwohnenden

Wie bereits im Vorfeld und im Rahmen der Abschlussveranstaltung betont, spielen die jeweiligen Bezirksausschüsse eine entscheidende Rolle in der Vorauswahl geeigneter Straßen, als Ansprechpartner der Anwohnenden und Gewerbetreibenden sowie in der Reflektion der Erfahrungen. Anhand der beobachteten Themen (siehe Kapitel 5.1) können die Bezirksausschüsse ihre Auswahl geeigneter Straßen noch weiter schärfen: Insbesondere die Fragen nach dem Kontext umliegender Freiräume, welche durch die Sommerstraße ergänzt werden, sowie die soziale Interaktion und das Netzwerk innerhalb der Nachbarschaft, sollten bereits früher Aufmerksamkeit erfahren. Es braucht die Unterstützung und das Netzwerk der direkten Anwohner\*innen, wie es zum Beispiel in der Westenriederstraße und der Schöttlstraße der Fall war. Wenn die direkt Betroffenen dabei sind, ist vieles leichter. Punktuelle Impulsgebung und gezielte Bespielung der Straßen mit Aktionen durch den Bezirksausschuss werden als wichtiger Faktoren gesehen, die 2021 pandemiebedingt teils kaum möglich waren.

### Standortwahl

Aufgrund der zum Teil erhöhten und konzentrierten Nutzungsintensität der umgestalteten Straßen, sollte es mehr, nicht weniger gut nutzbare Flächen wie die Sommerstraßen, Stadterrassen oder Parklets in München geben. Dann könnte sich die Aktivität besser verteilen und die Problematiken für die Nachbar\*innen würden vielleicht nicht so geballt auftreten. Wie bereits in Kapitel 5.1 ausgeführt, könnten gegebenenfalls bereits bei der Auswahl der Straße mögliche Risiken reduziert werden. So sollten vorzugsweise wenig genutzte Straßenabschnitte, Sackgassen und platzartige Strukturen (Parkplätze) ausgewählt werden, keine Durchfahrtsstraßen. Auch sollten die räumlichen Kontexte und die dort stattfindenden Prozesse, insbesondere die vorhandenen öffentlichen Freiräume und Baustellensituationen in der jeweiligen Straße, berücksichtigt werden. Außerdem sollte bei der Auswahl des Standorts idealerweise auch das Stimmungsbild der direkten Anwohnenden bereits im Vorfeld durch die Bezirksausschüsse eingeholt werden und sie sollten direkt in die Auswahl der Vorschläge miteinbezogen werden. So könnte die bereits existierende Checkliste für die Auswahl einer Sommerstraße, die den Bezirksausschüssen im Vorfeld ausgehändigt wird, zu einem noch ausführlicheren, veranschaulichenden Kriterienkatalog („Pflichtenheft für BA“) weiterentwickelt werden, um dem jeweiligen Bezirksausschuss bei der Auswahl der Straßen Orientierung zu bieten.

### Gestaltung

Bei der Umgestaltung sollte stets eine konsequente, beidseitige Gestaltung der jeweiligen Straße gewählt werden. Insbesondere die Position und Anordnung der Pflanztröge sollte so gewählt werden, dass die temporären verkehrsrechtlichen Änderungen sowohl für Kraftfahrzeugfahrer\*innen als auch für Radfahrer\*innen und Fußgänger\*innen gut sichtbar sind. Eine hohe Bepflanzung, zum Beispiel die Palmen, immer am Start- und Endpunkt der jeweiligen temporären Verkehrsberuhigung, sowie eine an beiden Straßenseiten eingerückte, versetzte Anordnung der Pflanztröge, könnte die Sichtbarkeit und Umsetzung der Verkehrsberuhigung stärken. Sobald es die pandemiebedingte Situation wieder zulässt, wären Stuhlgruppen empfehlenswert, um den Austausch und Aufenthalt in kleinen und großen Gruppen zu fördern. Eigene Gestaltungen und Möblierungen sowie Sondernutzungen, wie die Parklets, könnten direkt in die Sommerstraßen integriert werden. Bei der Bepflanzung der Pflanztröge sollten statt Hybridpflanzen bienenfreundliche Pflanzen verwendet

werden. Auch könnten je Sommerstraße einzelne Pflanztröge, nur mit Erde befüllt, zur freien Bepflanzung durch die Anwohnenden zur Verfügung gestellt werden.

## Dialog

Der Dialog vor und während der Umsetzung der Sommerstraßen wird seitens der Moderation als wesentlich für die gelingende Gestaltung und Nutzung sowie die Akzeptanz des Instruments gesehen. Empfehlenswert ist allerdings eine deutlich frühere Einbindung der Öffentlichkeit und der Nachbarschaft, was in der Folge auch einen früheren Start des gesamten Verfahrens impliziert. Im Zeitrahmen 2021 wäre dies nicht möglich gewesen. Die digitalen Informationsveranstaltungen werden als geeignetes Format betrachtet, wobei jedoch früher und breiter zu diesen eingeladen werden sollte. Vor allem die direkten Anwohnenden der jeweiligen Sommerstraßen sollten gegebenenfalls durch adressierte Postsendungen und zusätzliche, gut sichtbare Plakate in der Straße selbst, vorab informiert werden. Der Dialog vor Ort ist ein wesentlicher und von vielen Bürger\*innen sehr geschätzter Kommunikationspunkt. Der Zeitaufwand für die Präsenz war aber mit drei Terminen je Straße, also dreißig dreistündigen Terminen, sehr hoch angesetzt. Es zeigte sich, dass vor allem bei den frühen Terminen wertvolle Rückmeldungen eingingen, die zum Teil noch berücksichtigt werden konnten. Bei den späteren Terminen wurde wenig Neues in Erfahrung gebracht. Hier ergeben sich also Einsparungspotentiale in der Anzahl der Termine, wobei jedoch ein Schwerpunkt auf die frühe Phase gelegt werden sollte. Die nötige Vorbereitungszeit ist im Prozessverlauf einzuplanen. In den späteren Phasen kann Feedback auch gut über digitale Kanäle wie die Umfrage eingeholt werden.



Abbildung 110: Der Dialogstand auf dem Weg zur nächsten Sommerstraße.

## 6 Ausblick und Schlusswort

Im Rahmen der digitalen Abschlussveranstaltung zu den Sommerstraßen 2021 gaben acht der zehn teilnehmenden Stadtbezirke an, sich auch im Jahr 2022 um eine Sommerstraße bewerben zu wollen. Auf die Frage hin, mit welchem Gefühl die Bezirksausschüsse auf die Sommerstraßen 2022 blicken würden, kamen überwiegend positive Rückmeldungen, die Vorfreude und Euphorie ausdrückten. Ein Bezirksausschuss gab an, mit Vorfreude und auch Spannung auf die Sommerstraßen 2022 zu blicken, da sie eine neue Straße als Sommerstraße ausprobieren wollen würden. So bietet diese temporäre Umgestaltung unterschiedlicher Straßen die Möglichkeit, verschiedene Bespielungen auszutesten, den Straßenraum vielfältiger und zeitgemäßer zu nutzen und so ein neues Freiraumangebot als Begegnungsort für die Nachbarschaft zu schaffen.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die Münchner Sommerstraßen in vielerlei Hinsicht einen großen Mehrwert darstellen und der Lerneffekt dieser Projekte sehr groß ist. Die Umsetzung der Sommerstraßen ist bereits auf einem guten Weg, der von Jahr zu Jahr besser wird. Wie die Ergebnisse des Dialogangebots gezeigt haben, besteht an einzelnen Stellen noch Verbesserungsbedarf. Allein durch diese Erkenntnisse, die Erfahrungswerte der bisher umgesetzten Sommerstraßen und den bereits engen Austausch zwischen der Stadt, den Bezirksausschüssen und den Bürger\*innen, werden zukünftige Prozesse der Umsetzung und Bespielung der Sommerstraßen noch eingespielter und verbessert stattfinden können. Auch zur Dauer und Verstetigung der Sommerstraßen konnten Erkenntnisse gewonnen werden: Einerseits braucht es die bereits umgesetzte Dauer der Einrichtung der Sommerstraßen von mindestens acht Wochen, bis der neue Straßenraum begriffen und angenommen wird. Andererseits wird auch die jährliche Wiederholung der Einrichtung von Sommerstraßen an wechselnden Standorten zu einer verbesserten Umsetzung führen. Bereits jetzt können die Bezirksausschüsse auf bewährte Erfahrungen aus den Vorjahren und anderer Bezirke zurückgreifen und beispielsweise ein Eröffnungsfest, eine Spielkiste oder eine lokale, zentrale Ansprechperson miteinplanen. Auch der erhöhte Bekanntheitsgrad der Sommerstraßen bei den Münchner Anwohner\*innen und Gewerbetreibenden könnte künftig zu einem besseren Funktionieren und einer erhöhten Aneignung der zukünftigen Sommerstraßen beitragen.

# Schöttlstraße



# “Breisässer Platz”



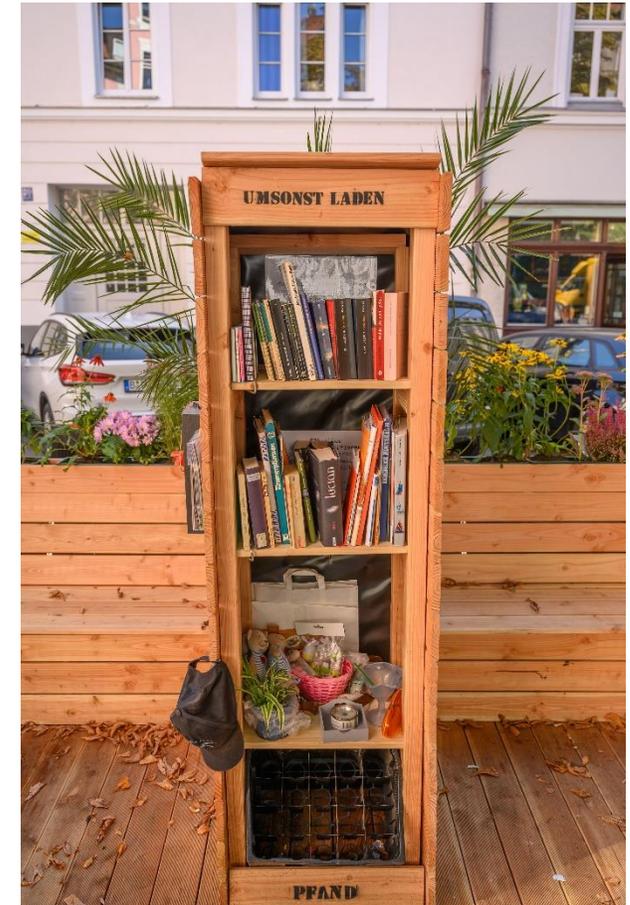
Landeshauptstadt  
München  
**Mobilitätsreferat**



# “Breisässer Platz”



Landeshauptstadt  
München  
**Mobilitätsreferat**



# Volkartstraße



Landeshauptstadt  
München  
**Mobilitätsreferat**

# Parkstraße



Landeshauptstadt  
München  
**Mobilitätsreferat**



# Parkstraße



Landeshauptstadt  
München  
**Mobilitätsreferat**



# Schillerstraße / Landwehrstraße



Landeshauptstadt  
München  
**Mobilitätsreferat**



# Schillerstraße / Landwehrstraße



Landeshauptstadt  
München  
Mobilitätsreferat



# Schillerstraße / Landwehrstraße



Landeshauptstadt  
München  
**Mobilitätsreferat**



# Schillerstraße / Landwehrstraße



Landeshauptstadt  
München  
**Mobilitätsreferat**



# Schillerstraße / Landwehrstraße



Landeshauptstadt  
München  
**Mobilitätsreferat**



# Schillerstraße / Landwehrstraße



Landeshauptstadt  
München  
**Mobilitätsreferat**



# Gotzinger Platz



Landeshauptstadt  
München  
**Mobilitätsreferat**



# Information an den Parklets



Landeshauptstadt  
München  
**Mobilitätsreferat**

**Parklets in Ihrer Straße**

Für mehr Aufenthaltsqualität in der Nachbarschaft

Das Mobilitätsreferat der Landeshauptstadt München bietet Anwohner\*innen die Möglichkeit, für mehrere Wochen Parkplätze in Parklets umzugestalten. Dabei entstehen Flächen für Aufenthalt, Begrünung und Begegnung.

Wo sonst Autos parken, können Sie nun im Grünen Pause machen, sich mit Nachbar\*innen treffen oder einfach draußen arbeiten. Das Schöne ist: Das Parklet ist für alle da.

Damit sich hier alle gemeinsam wohl fühlen, bitten wir darum, die

- Parklets sauber zu halten,
- Ruhezeiten zu beachten und
- Rücksicht auf die Anwohner\*innen zu nehmen.

Kontaktdaten hier aufgel

So schaffen wir einen neuartigen Ort, den alle gerne nutzen und der allen Nutzen gibt.

Ihre Meinung interessiert uns!

Wie gefällt Ihnen dieses Parklet? Welche Erfahrungen haben Sie damit gemacht? Haben Sie Fragen oder Anregungen dazu? Bitte füllen Sie eine der bereitliegenden Postkarten aus, werfen Sie diese in den Briefkasten vor Ort oder schicken Sie uns Ihr Feedback per E-Mail an: [parklets@muenchenunterwegs.de](mailto:parklets@muenchenunterwegs.de)

Weitere Infos zu den Parklets finden Sie hier!



## Leitfaden Parklet

### Erste Vorüberlegungen

Bevor es los gehen kann, stellen sich ein paar allgemeine Fragen:

- Wo soll das Parklet stehen und warum ist dort der geeignete Ort?
- Wie groß soll es sein und wie soll es gestaltet werden?
- Wird die Idee des Parklets auch von der Nachbarschaft und vom Bezirksausschuss mehrheitlich unterstützt?
- Was muss ich als Ansprechpartner für das Parklet beachten?
- Mit welchen Kosten für Genehmigung, Bau und Unterhalt des Parklets muss ich rechnen?

Um diese Fragen im Vorfeld besser klären zu können, soll dieser Leitfaden Ihnen einige Informationen liefern.

### Standortsuche:

Ein Parklet ist an folgenden Straßen möglich:

- Straßen ohne Radweg zwischen Parkplätzen und Gehweg mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von maximal 30 km/h (ganztäglich)
- Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von maximal 50 Kilometer pro Stunde, wenn zwischen Parkplatz und Fahrspur ein Radfahrstreifen verläuft (Fahrbahn – Radfahrstreifen – Parklet – Gehweg)

Ein Parklet ist an folgenden Straßen nur nach Einzelfallprüfung durch die Behörde ggf. zulässig:

- Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von maximal 50 km/h, die aber die typischen Charakteristika – wie geringe Verkehrsstärke und Geschwindigkeiten – einer Tempo 30 Straße aufweisen,
- mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von maximal 30 km/h, wenn dort ein Radweg auf Gehwegniveau vorhanden ist und die konkreten Gegebenheiten vor Ort dies zulassen (Radverkehrsstärke, Geh- und Radwegbreite, Baumgraben, baulicher Zustand des Radwegs, Sichtverhältnisse etc.) oder
- mit einem gemeinsamen Geh- und Radweg



**Abbildung 1** Parklets sind grundsätzlich an Straßen mit Tempo 30 möglich © MOR, Köhler



Ein Parklet kann nicht genehmigt werden:

- innerhalb von 5 Metern (bei angrenzendem Radweg auf Gehwegniveau: 8 Meter) vor und hinter Straßeneinmündungen und -kreuzungen, Zebrastreifen, Fußgängerampeln, Bahn-übergängen und Bushaltestellen
- auf Flächen mit anderer Nutzung, wie Einfahrten, Feuerwehr-anfahrtszonen, Behindertenparkplätzen, Halteverboten für Taxen, Ladezonen, Kurzzeitparken, Fahrrad-, Carsharing oder Elektro-Ladeplätzen
- auf Quer- oder Schrägparkständen



**Abbildung 2** Auf Elektroladeplätzen haben Parklets leider nichts zu suchen  
© LHM, Marienhagen/John

Das Parklet darf folgende Einrichtungen nicht beeinträchtigen oder verdecken:

- Einrichtungen des öffentlichen Straßenverkehrs, wie U- oder S-Bahn-Abgänge, Parkscheinautomaten, Elektroladesäulen
- allen der Versorgung der Bevölkerung dienende Einrichtungen, Straßenrinnen, Straßenabläufen, Kanal- und Kabelschächten, Schaltkästen und öffentlichen Beleuchtungseinrichtungen
- Zufahrten und/oder Zugänge zu Grundstücken, Garagen, Häusern, Geschäften
- Feuerwehruzufahrten, Feuerwehranfahrtszonen sowie Rettungswege

Bitte betrachten Sie auch die Situation im Umfeld: Gibt es Kioske, Clubs oder Kneipen im Umfeld, gibt es aktuell bereits häufig Lärmbeschwerden? Wie kann sich dies auf die Nutzung des Parklets auswirken?

Sie haben bereits einen geeigneten Standort gefunden, wollen aber – bevor es weitergeht – erst sicher gehen, dass er auch wirklich passt? Bitte melden Sie sich vorab via E-Mail an [parklets@muenchenunterwegs.de](mailto:parklets@muenchenunterwegs.de).



### Wie groß darf das Parklet sein?

Das Parklet muss bzw. darf folgende Maße aufweisen (nur Parkstände

längs zur Fahrbahn):

- Länge: maximal 10 Meter (entspricht 2 KFZ-Längen)
- Breite: maximal 2 Meter (entspricht Parkbucht)
- Höhe der Abgrenzung zur Fahrbahn: durchgehende Begrenzung mindestens 1 Meter Höhe, zusätzliche Pergola bis maximal 2,5 Meter Höhe möglich
- Gesamtfläche: maximal 40 Quadratmeter, keine Überdachung



**Abbildung 3** Eine Pergola dient als Rankhilfe und stellt keine Überdachung des Parklets dar  
© LHM, Nagy

### Anwohner\*innenbeteiligung und Einbindung des zuständigen Bezirksausschusses

Das Parklet soll dem Aufenthalt und der nachbarschaftlichen Begegnung im Viertel dienen und dort einen Mehrwert bieten. Sicherlich wollen auch Ihre Nachbarn und Nachbarinnen frühzeitig wissen, wenn sich im Viertel etwas tut.

Daher sollten die Anwohnende im direkten Umfeld des Parklets (ungefähr im 50 Meter-Radius) zumindest über das geplante Parklet informiert werden. Wie diese Information am besten erfolgt, obliegt Ihnen (beispielsweise mittels Briefkasteneinwurf, Aushänge, Info-Veranstaltungen). Wichtig ist, dass möglichst alle Anwohnenden erreicht werden.

Die direkt vor und neben dem Parklet angrenzenden Erdgeschossnutzungen (Geschäfte, Lokale, Bewohnende) wurden durch Sie ebenfalls informiert und haben der Einrichtung des Parklets zugestimmt.

Die Information der Anwohnenden kann als Stimmungstest dienen, denn auch mit negativen Rückmeldungen zum Parkdruck oder Lärm im Viertel sollten Sie rechnen. Negative Rückmeldungen bedeuten noch kein Hindernis für die Umsetzung des Parklets, aber die Stimmung in der Nachbarschaft sollte ernst genommen werden.

Wir empfehlen die Anwohnenden und den Bezirksausschuss daher so früh wie möglich in die Konzeption des Parklets einzubinden bzw. darüber zu informieren. Dies kann die Akzeptanz für die Umsetzung deutlich erhöhen. Außerdem wird empfohlen, wenn möglich auch den/die Hauseigentümer\*in den direkt angrenzenden Gebäuden über das geplante Parklet zu informieren. Sollte dort eine Renovierungsmaßnahme geplant sein, kann dies noch berücksichtigt werden.

➔ Siehe Anlage 1: Muster „Information Anwohnende“

## Antrag vorbereiten - notwendige Unterlagen

Folgende Unterlagen benötigt die Verwaltung, um die Genehmigung des Parklets prüfen zu können:

- Antragsformular
- Umgebungsplan und -fotos
- Nutzungs- und Gestaltungskonzept
- Nachweis Anwohner\*inneninformation

→ Das Antragsformular ist abrufbar unter  
<https://muenchenunterwegs.de/angebote/parklets-in-muenchen>

## Umgebungsplan und -fotos:

Dieser umfasst einen bemaßten Lageplan (Vogelperspektive) und aktuelle Bilder zur Umgebung des Parklets:

- die direkte Umgebung (ungefähr 4 Meter um das Parklet) wird mit dargestellt: Bäume, Schilder, Lichtmasten, umliegende Hauseingänge und Zufahrten, Einbauten im Boden, Radwege, Treppenvorsprünge, genehmigte Freischankfläche
- aktuelle Bilder von allen Seiten aufgenommen



Abbildung 4 Beispiel für einen Umgebungsplan  
© Green City e.V., Zeckau

**Dieser Plan und die Bilder konzentrieren sich auf Umgebung des Parklets, nicht auf die Gestaltung auf der Parkletfläche selbst. Dieser Plan kann händisch gezeichnet und mit Maßangaben versehen sein.**

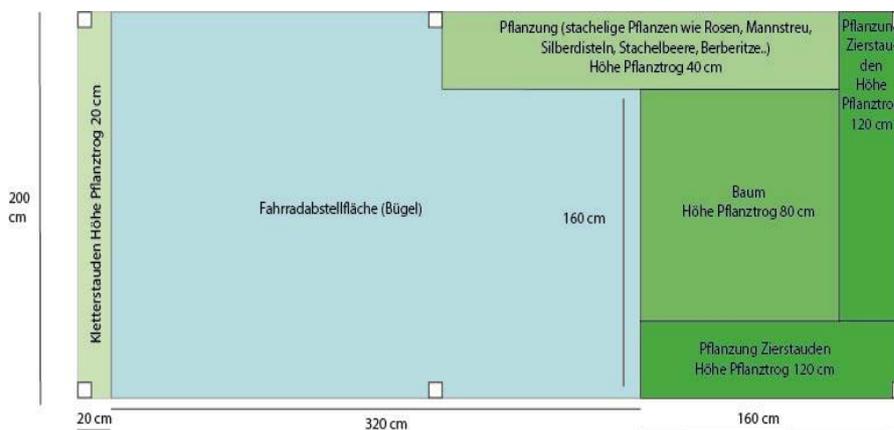
→ Siehe Anlage 2: Muster „Umgebungsplan und -fotos“

## Nutzungs- und Gestaltungskonzept

Das Konzept soll die Idee des Parklets erläutern und dient für die Prüfung durch Verwaltung und Bezirksausschuss, ob das Parklet dem Aufenthalt und der nachbarschaftlichen Begegnung dient und einen Mehrwert für das Viertel liefert. Das Konzept kann kurz sein, sollte aber folgende Überlegungen für Ihr Parklet darlegen:

- Gestaltung auf der Parkletfläche: Zeichnung mit Maßen und Beschreibung, Visualisierungen, Draufsicht und Ansichten
- Materialien für die Umsetzung (z.B. Art des Materials, Farbgebung, Rutschfestigkeit, Robustheit etc.)

- Kurz: Gründe für Gestaltung des Parklets bzw. die Wahl des Ortes (z.B. Defizite Begrünung im Umfeld, fehlende Verweilmöglichkeiten, Bedarf für Radabstellen etc.), aktuelle Prägung des Straßenraums durch ..., (Erdgeschoss)Nutzungen im Umfeld etc.)
- Ideen und Konzept für die Parkletnutzung (z.B. Pflege des Parklets, mögliche Aktionen auf dem Parklet, nachbarschaftlichen Nutzung, Reaktionsmöglichkeit bei möglicher Lärmentwicklung etc.)



□ Stütze für Pergola

**Abbildung 5** Beispiel für die Gestaltung auf der Parkletfläche  
© Green City e.V., Zeckau

Das Parklet dient ausschließlich dem Aufenthalt und soll einen Nutzen für die Allgemeinheit haben (keine Privatinteressen). Möglich sind z.B. Elemente der Begrünung, des urbanen Gärtnerns, des Kinderspiels (Sandkiste oder Ähnliches) oder auch Radabstellanlagen.

Dabei soll der Fokus auf einer Gestaltung für alle Generationen liegen (z.B. nicht ausschließlich zum Spielen für Kinder) und möglichst barrierefrei sein.



**Abbildung 6** Bodenplatte mit lückenlosem Abschluss  
© Green City e.V., Frese



## Versicherungsbestätigung

Im Rahmen der Sondernutzungserlaubnis haftet der/die Antragsteller\*in. Wir empfehlen daher eine entsprechende Haftpflichtversicherung. Dazu kann mit der eigenen Privat- bzw. Haus- und Grundbesitzerhaftpflichtversicherung Kontakt aufzunehmen und klären, ob der bestehende Schutz ausreicht. Um es einzuschätzen braucht die Versicherung Angaben zu Maße, Material, Rutschfestigkeit und Nutzung. Dann wird es einzeln betrachtet werden, ob der Schutz ausreicht oder nicht.

→ Siehe Anlage 3: Muster „Anfrage Haftpflichtversicherung“

Sie haben alles vorbereitet aber sind sich nicht sicher, ob alles vollständig ist? Melden Sie sich gern vorab über [parklets@muenchenunterwegs.de](mailto:parklets@muenchenunterwegs.de). Auch bei Unklarheiten bei der späteren Prüfung durch die Verwaltung werden wir versuchen, mögliche Probleme für die Genehmigungsfähigkeit aus der Welt zu schaffen. Gerne stehen wir auch während der Konzepterstellung für Rückfragen zur Verfügung.

Sobald der Antrag eingereicht ist prüft die Verwaltung und holt die Zustimmung des Bezirksausschusses ein.

Der Bezirksausschuss ist die gewählte Stadtteilvertretung und hat daher ein Mitspracherecht bei der Nutzung des öffentlichen Raums. Wenn das Parklet grundsätzlich genehmigt werden kann, werden die Unterlagen durch die Verwaltung dem Bezirksausschuss im Rahmen einer kurzen Beschlussvorlage zugeleitet und im Rahmen der nächsten anstehenden Bezirksausschusssitzung behandelt. Die Zustimmung des Bezirksausschusses durch Mehrheitsbeschluss ist daher grundsätzlich Genehmigungsvoraussetzung für das Parklet. Die Bezirksausschüsse tagen für gewöhnlich einmal pro Monat.

## Bau und Unterhalt

Nachdem die Genehmigung erteilt ist, geht es an den Bau des Parklets. Was müssen Sie dabei beachten, welche Regelungen werden in der Genehmigung getroffen.

→ Siehe Anlage 4: „Gestaltungs- und Bautipps“

## Aufstellen des notwendigen Haltverbots

Um das Parklet aufbauen zu können, ist ein Haltverbot erforderlich:

- Genehmigung des notwendigen Haltverbots ist in Sondernutzungsgenehmigung durch die Verwaltung enthalten
- Aufstellung der Schilder und Kennzeichenvornotierung erfolgt durch den/die Antragsteller\*in (z.B. Beauftragung Schilderdienst, Hilfestellung durch ext. Dienstleister)
- Die Schilder müssen mindestens 72 Stunden vor Gültigkeit des Haltverbots aufgestellt werden. Mehr Informationen dazu finden Sie im Genehmigungsbescheid.



Abbildung 2 Haltverbot mit Zeitzusatz  
© MOR, Köhler

## Bau des Parklets

Die Gestaltung der Parkletfläche ist zum Großteil Ihnen überlassen, die Vorgaben zum Standort und der Gestaltung (siehe Nutzungskonzept) sind zu beachten. Darüber hinaus werden im Genehmigungsbescheid insbesondere folgende Vorgaben gemacht:



Abbildung 3 Absicherung mit Leitplatten  
© Green City e.V., Frese

- Das Parklet ist nach allen Seiten (außer zum Gehweg hin) durchgehend in Höhe von mindestens 1 Meter abzugrenzen, sodass physisch das Betreten der Parkletfläche nur von der an den Gehweg grenzenden Seite möglich ist.
- An den beiden zur Fahrbahn zeigenden Ecken des Parklets sind rot-weiß-reflektierende Leitplatten (Zeichen 626-10 und 626-20 StVO) anzubringen (Beschaffung durch Antragsteller\*in bzw. Ausleihe bei Green City e.V. möglich).
- Holzschild (Din A 2) mit Info: offizielles Parklet der Landeshauptstadt München (wird mit Genehmigung erteilt und von Green City verliehen)
- Hierauf kann ein zusätzliches Schild durch Antragsteller\*in (maximale Größe A4) angebracht werden: Ansprechpartner\*in, eventuell Hinweis auf Unterstützer\*innen (auch Sponsoren, Unterstützung durch Bezirksausschuss etc.)
- Es darf keine Beschädigung des öffentlichen Verkehrsgrundes, insbesondere keine Verankerung durch Schrauben, Nägel oder Ähnliches erfolgen. Der Bau des Parklets erfolgt durch den/die Antragsteller\*in nach den üblichen Regeln der Technik, z.B. Rutschfestigkeit der Oberfläche, kein/e Spalt und/oder Kante zwischen Gehbahn und Parklet.



- Vom Parklet darf bei üblicher Nutzung keine Verletzungsgefahr (z.B. durch Ausrutschen, Hängenbleiben etc.) und keine vermeidbare Beeinträchtigung ausgehen.
- Für die Bepflanzung sind keine hoch giftigen oder extrem stacheligen Grünpflanzen zu wählen (Verletzungsgefahr).
- Denken Sie auch daran, ob es Behälter für Müll auf dem Parklet brauchen könnte und wer diese regelmäßig leeren kann.
- Eine feste Überdachung des Parklets ist nicht möglich. Ein Sonnenschutz im Sinne einer ausrollbaren Markise oder eines Sonnenschirms ist möglich, muss aber entsprechend wind- und wetterfest sein oder abgebaut werden können.



**Abbildung 4** Bepflanzung - hier sogar essbar - mit Rosmarin  
© Green City e.V., Frese

- Lautsprecher dürfen auf dem Parklet nicht verbaut werden.
- Eine Beleuchtung mit batteriebetriebenen oder Photovoltaik-Girlanden, die für den Außenbereich zugelassen sind, ist möglich. Jedoch darf keine Blendung in die Verkehrsfläche davon ausgehen und eine Verlegung von Kabeln über den Gehweg ist nicht gestattet.
- Bei Lärmbeschwerden kann nachträglich ein nächtliches Verschließen des Parklets und der Abbau von Beleuchtung durch die Genehmigungsbehörde angeordnet werden. Sollte dies nicht möglich sein aber aufgrund von Beschwerden über nächtlichen Lärm keine andere Möglichkeit bestehen, bleibt als letzte Möglichkeit nur der Widerruf der Erlaubnis und Abbau des Parklets.



**Abbildung 5** Eine Beleuchtung mit kleinen Lichterketten ist möglich  
© Green City e.V., Brugman



Jedes Parklet ist anders und das soll auch so sein – mehr Tipps und Hinweise Gestaltung Ihres Parklets finden Sie in den „Gestaltungs- und Bautipps“. Wenden Sie sich bei Fragen rund um den Bau des Parklets außerdem gern an [parklets@muenchenunterwegs.de](mailto:parklets@muenchenunterwegs.de).

### **Unterhalt des Parklets**

Damit Ihr Parklet über viele Wochen Freude schenkt, sollten Sie regelmäßig nach dem Rechten sehen:

- Das Parklet ist regelmäßig (mindestens einmal wöchentlich) auf Schäden zu untersuchen und in einem verkehrssicheren Zustand zu erhalten.
- Das Parklet ist regelmäßig zu reinigen, Verschmutzungen sind umgehend zu beseitigen.
- Die Bepflanzung ist regelmäßig zu pflegen, zu gießen und ggf. auszutauschen.

### **Abbau des Parklets**

Nach Ablauf der Erlaubnis ist das Parklet rechtzeitig abzubauen, so dass am letzten Tag der Erlaubnis der ursprüngliche Zustand der Verkehrsfläche wiederhergestellt ist. Die Landeshauptstadt München kann die Wiederherstellung auf Kosten der Erlaubnisnehmerin bzw. des Erlaubnisnehmers übernehmen.

### **Kosten**

Mit folgenden Kosten müssen Sie rechnen:

- Genehmigung: Verwaltungsgebühr einmalig 60 €, zusätzlich Sondernutzungsgebühr von 2,50 € pro entfallenden Stellplatz pro Monat
- Kosten für Schilderdienst (Haltverbot inklusive Vornotierung): ab ca. 70 €
- Reflektierenden Leitplatten (Verkehrszeichen nach VerkZKat): 2 Stück, Ausleihe durch Green City e.V. möglich
- Kosten für Haftpflichtversicherung: ungefähr 200 €
- Kosten für Bau und Unterhalt: abhängig von Größe, Materialien etc.

### **Förderung**

Die anfallenden Kosten können beispielsweise über das Stadtbezirksbudget beantragt werden. Der Förderantrag soll 6 Wochen vor Maßnahmenbeginn gestellt werden.

[https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtpolitik/Bezirksausschuesse/Stadtbezirksbudget/BA\\_Zuwendungen.html](https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtpolitik/Bezirksausschuesse/Stadtbezirksbudget/BA_Zuwendungen.html)



## Dauer

Die Verwaltung benötigt im Rahmen des Pilotprojekts nach vollständiger Vorlage der Unterlagen grundsätzlich ungefähr 4-6 Wochen bis zum Ausstellen der Genehmigung. Dies ist auch abhängig vom Sitzungskalender des örtlichen Bezirksausschusses.



*Abbildung 6* So könnte ein fertiges Parklet aussehen  
©LHM, Nagy

Das waren bereits viele Informationen, aber sicher sind noch Fragen offen rund um den Genehmigungsprozess oder den Bau eines Parklets? Bitte wenden Sie sich per E-Mail an [parklets@muenchenunterwegs.de](mailto:parklets@muenchenunterwegs.de).

## **Anlage 1 – Muster „Information Anwohnende“**

Mit dem Formular auf der nächsten Seite können Sie beispielsweise einen Briefkasteneinwurf oder Aushänge vorbereiten.

# Ein Parklet für die \_\_\_\_\_!

Wir wollen ein Parklet in der Parkbucht vor der  
**(Straße + Hausnummer)** \_\_\_\_\_  
für den Zeitraum von August bis Oktober aufstellen.



Parklets sind provisorische Einbauten, welche – in Parkbuchten eingestellt – zu einer Erweiterung des Bürgersteiges werden. Die meist aus Holz gebauten Objekte bestehen aus Elementen wie Sitzflächen, Blumen, Sträuchern oder Fahrradabstellmöglichkeiten. Mit dem Parklet wollen wir Aufenthalt, Begrünung und nachbarschaftliche Begegnung im Viertel verbessern. Es handelt sich hierbei auch nicht um die sogenannten Schani-Gärten – diese Freischankflächen werden seit 2020 durch die Gastronomie zu gewerblichen Zwecken auch in Parkbuchten errichtet.

Wir werden das Parklet selbst bauen und im Zeitraum betreuen. Das Parklet steht dann der gesamten Nachbarschaft zur Verfügung.

Haben Sie Fragen oder Anregungen zu diesem Parklet oder wollen Sie sich beteiligen? Dann wendet Euch bitte an:

**Name:** \_\_\_\_\_

**E-Mail:** \_\_\_\_\_

**Telefon:** \_\_\_\_\_

Weitere Informationen gibt es unter: <https://muenchenunterwegs.de/angebote/parklets-in-muenchen>

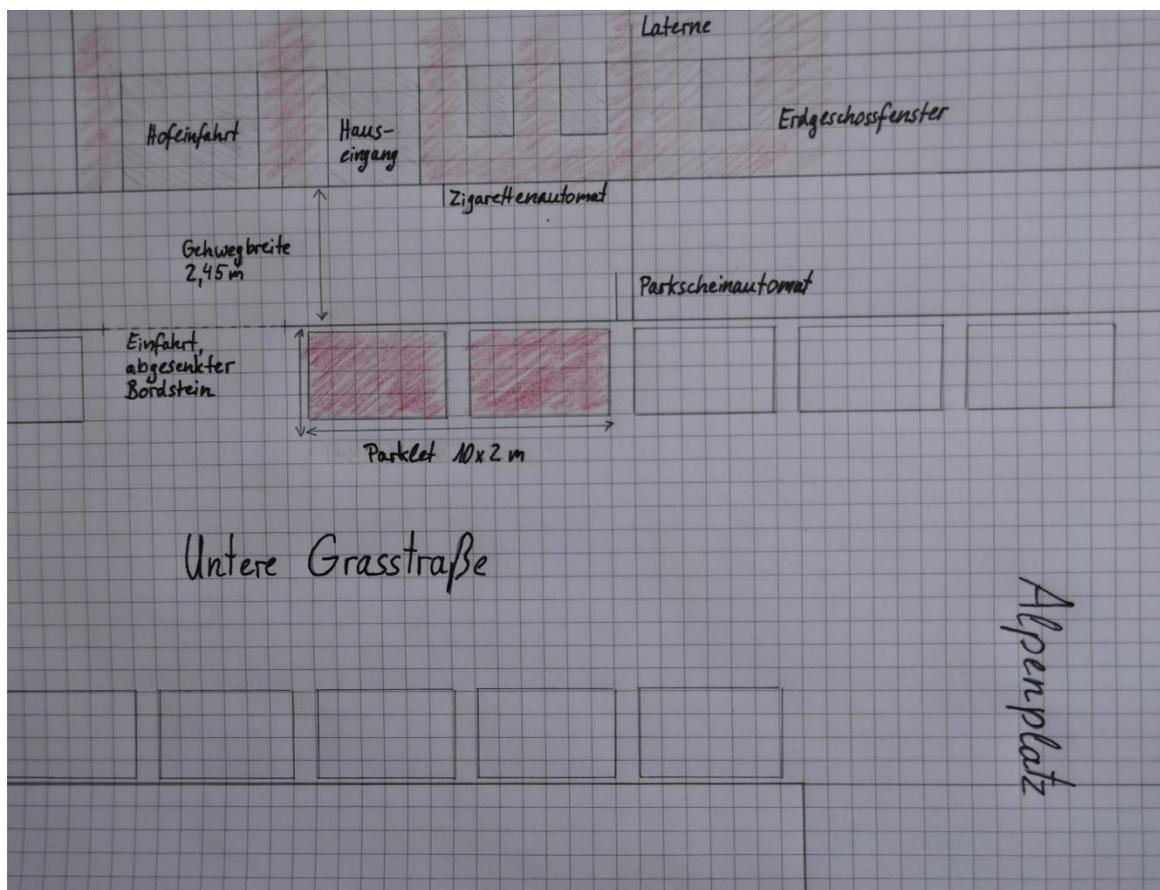
**Die Parklets sind ein Projekt der Landeshauptstadt München und werden im Auftrag des Mobilitätsreferats von Green City e.V. betreut.**

## Anlage 2 - Muster Umgebungsplan und -fotos:

Auf dem Lageplan ist die Umgebung des Parklets darzustellen, insbesondere: Bäume, Schilder / Lichtmasten etc., umliegende Hauseingänge / Zufahrten, Einbauten im Boden, Radwege, Treppenvorsprünge, genehmigte Freischankfläche etc.

Der Plan kann händisch gezeichnet und muss mit Maßangaben versehen sein (siehe unten).

### Beispiel (Umgriff ca. 5 Meter um das Parklet) Lageplan Handskizze





Außerdem werden aktuelle Bilder von der direkten Umgebung benötigt. Bitte Bilder von allen Seiten aufnehmen!

## Untere Grasstraße Straßenansicht von Norden



- Zweirichtungsverkehr
- Tempo 30

## Untere Grasstraße Straßenansicht von Süden



- P-Zone
- Parken werktags 9 -23 Uhr mit Parkschein oder Parkausweis Tegernseer Landstraße

## Parklet Untere Grasstraße 2 Ansicht mit Sicht auf Gehweg und Straße

Gehwegbreite 2,45 m  
(7 Gehwegplatten)



Einfahrt,  
abgesenkter  
Bordstein



## Parklet Untere Grasstraße 2 Ansicht mit Sicht auf Häuser

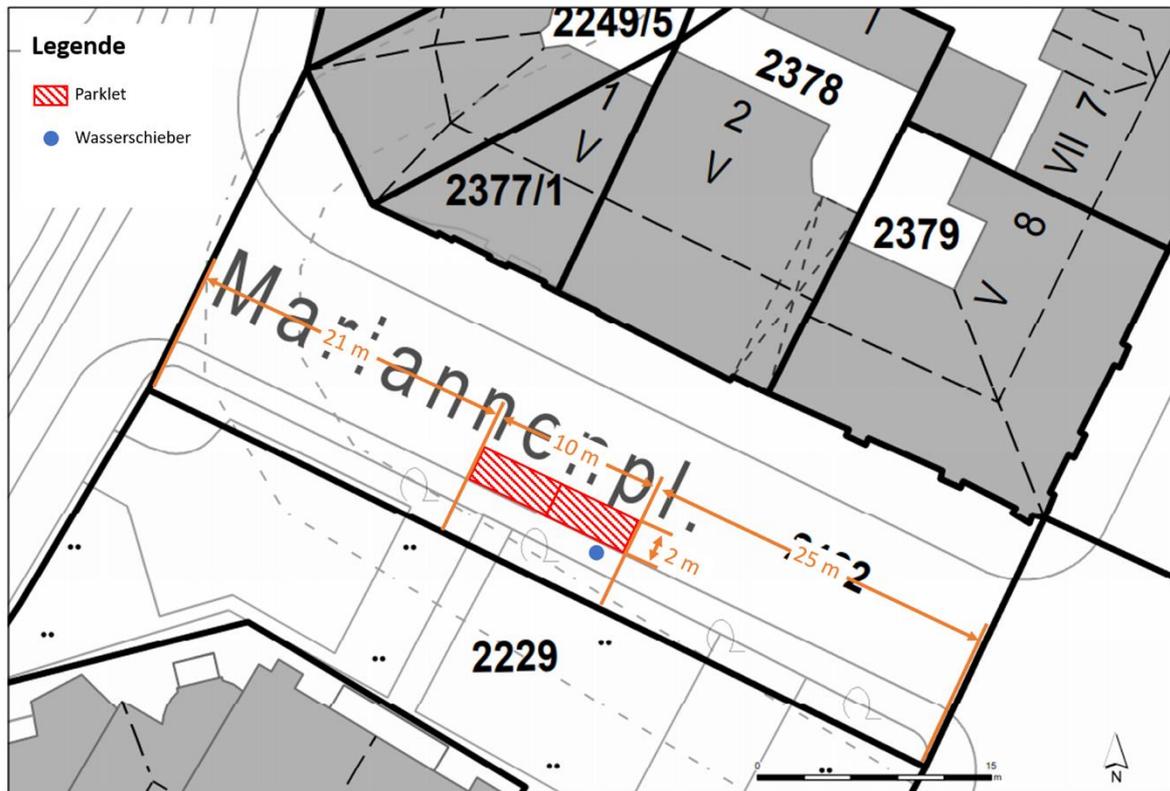
Gullideckel



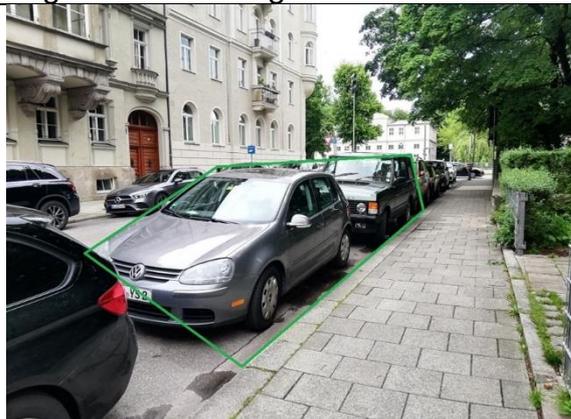
Zigarettenautomat

Parkscheinautomat  
und Laterne

**Beispiel Lageplan auf städtischer Plangrundlage:**



**Lage vom Gehsteig aus:**



Einbauten hervorheben, beschreiben:



Foto von dem Straßenraum:



Lage des Parklets von der Straße aus



### Anlage 3 - Muster: Anfrage Haftpflichtversicherung

Für die Anfrage bei Ihrer bestehenden Haftpflichtversicherung ist folgende Formulierung möglich:

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich möchte gerne wissen, ob meine Haftpflichtversicherung (Privat- bzw. Haus- und Grundbesitzerhaftpflichtversicherung) mit Versicherungsnummer (**Angabe Versicherungsnummer** \_\_\_\_\_) das Errichten und Betreiben eines Parklets umfasst.

Ein Parklet ist eine temporäre Umgestaltung und Umnutzung eines Parkplatzes. Es geht um Aufenthaltsbereiche für die Nachbarschaft:

<https://muenchenunterwegs.de/angebote/parklets-in-muenchen>

Ab diesem Sommer ist es in München möglich, als Bürger\*in einen Parklet selbst zu bauen.

Ich möchte an der (**Straße, Hausnummer, Postleitzahl**)

\_\_\_\_\_ München ein Parklet errichten.

Das Parklet hat folgende Maße: (**Länge x Breite x Höhe**) \_\_\_\_\_.

Zur Fahrbahn hin wird das Parklet durch eine mind.1,0 m hohe durchgehende Begrenzung geschützt. Es ist nicht überdacht. Das Parklet wird aus (**Materialien**) \_\_\_\_\_ gebaut, schließt bündig dem Gehweg ab und wird nach den gängigen Regeln der Technik gebaut und unterhalten. Es erhält nach Genehmigung eine entsprechende Sondernutzungsgenehmigung der Landeshauptstadt München.

Das Parklet soll vom (**Datum**) \_\_\_\_\_ bis zum (**Datum**) \_\_\_\_\_ errichtet werden.

Ich freue mich über eine zeitnahe Rückmeldung, inwiefern meine aktuelle Versicherungspolice das Errichten und Betreiben des Parklets umfasst oder welcher zusätzliche Schutz ggf. notwendig ist.

Vielen Dank und freundliche Grüße

Anlage:

-Nutzungs- und Gestaltungskonzept des Parklets



## Anlage 4 - Gestaltungs- und Bautipps:

Wenn die Genehmigung erteilt wurde, geht es an den Bau des Parklets. Die Gestaltung der Parkletfläche ist zum Großteil Ihnen überlassen, die Vorgaben zum Standort und der Gestaltung (siehe Leitfaden Parklet) sind dabei zu beachten.

Dieses Dokument gibt Ihnen einige Hinweise und Tipps für einen erfolgreichen Parkletbau und speist sich aus den Erfahrungen der Pilotprojekte im Jahr 2019. Es handelt sich hierbei nicht um Vorgaben zum Bau des Parklets (diese werden im Genehmigungsbescheid getroffen; siehe hierzu auch Leitfaden Parklets), sondern um Tipps, wie der Bau am besten gelingen kann.

## Tipps für Nutzung und Gestaltung

### Was braucht unsere Nachbarschaft?

Wer ein Parklet bauen will, hat wahrscheinlich einige **Ideen im Kopf**, warum es entstehen soll und warum an dieser Stelle. Diese werden einerseits für den Antrag benötigt, andererseits sind sie aber auch für die Akzeptanz im Viertel wichtig. So sollte das Parklet zu dem **Standort passen**, etwas (Neues) bieten, was es hier noch nicht oder zu wenig gibt oder etwas verdrängen, was es an dieser Stelle zu viel gibt.

### Beispiel

Ein Parklet mit viel Grün und Sitzmöglichkeiten direkt neben einem Stadtpark erscheint wenig sinnvoll, hier würden sich vielleicht eher zusätzliche Fahrradabstellmöglichkeiten eignen. In baumlosen, insbesondere von Autos dominierten Straßen hingegen freuen sich die Anwohner\*innen wahrscheinlich zum großen Teil über einen Minipark mit Sitzmöglichkeiten auf zwei Parkplätzen

### Upcycling von Vorhandenem

Warum nicht bei den Überlegungen mit dem, was vorhanden ist beginnen und die weiteren Planungen drumherum entwickeln? Vieles ist bereits in Kellern, Speichern oder der Wohnung vorhanden oder in der Nachbarschaft zu finden. Viele haben Holzplatten von alten Tischen, Regale etc. übrig, die verwendet werden können - im Ganzen oder in Teilen. So kann Geld gespart und Ressourcen geschont werden. Wichtig ist, dass die Materialien den Kriterien für den Parkletbau entsprechen, siehe unter "Baumaterial" weiter unten.

### Tip

Ergänzend zum Upcycling von eigenen Materialien kann man sich Inspirationen auf **Kleinanzeigenportalen** holen und in der näheren Umgebung Bauholz und etwa Massivholzmöbel kaufen oder schenken lassen oder eine Suchanfrage in **Nachbarschaftsportalen** aufgeben. Auch dies kann das Parklet günstiger machen und schont Ressourcen.



### **Ein Parklet für alle**

Die Gestaltung darf gerne ins Auge stechen und **etwas Besonderes** sein. Es muss nur darauf geachtet werden, dass das Parklet für alle gestaltet wird – niemanden soll sich ausgeschlossen fühlen und jede\*r soll sich dort wohlfühlen können.

Um auch körperlich beeinträchtigten Personen, Menschen mit Behinderung, Älteren und auch Kindern die Nutzung zu erleichtern, muss das Parklet möglichst **barrierefrei** gestaltet werden. Bewegungsräume sollten großzügig gestaltet sein, so dass sie allgemein genutzt werden können. Schön wäre es etwa, wenn sich zu einer Sitzmöglichkeit Rollstuhlfahrende oder Personen auf ihren Gehwagen dazugesellen können, denen der Wechsel auf die für sie zu niedrigen Sitze schwer möglich ist. Die Bewegungsfläche für einen Rollstuhl beträgt dabei etwa 1,20 Meter. Das Parklet soll **keine Stufen oder breite Spalten**, etwa zum Gehsteig hin, enthalten. Eine kontrastreiche Gestaltung von Kanten und Einbauten fördert die allgemeine Erkennbarkeit.

Am besten wird eine **einfache, stabile Konstruktion** geplant, etwa aus Paletten. Diese ist relativ schnell und einfach auf- und abzubauen und leicht zu reparieren oder anzupassen.

Außerdem ist es sinnvoll bei der Planung gleich den **Auf- und Abbau** mit zu bedenken und die **Einlagerung** bzw. **Weiterverwendung** zu lösen. Paletten etwa können auch in etwas modrigen Kellern zwischengelagert werden, die sich sonst für wenig anderes eignen.

### **Tipp**

Kein Platz im eigenen Keller? Vielleicht kann über Nachbarschaftsportale ein geeignetes Winterlager gefunden werden.

### **Bepflanzung und Begrünung**

Sieht man sich Bilder von Parklets an, sind diese fast immer bepflanzt. Daran sieht man die Sehnsucht für mehr Grün in der schattenarmen und heißen Stadt. Es ist sogar möglich, ein rein bepflanzt Parklet anzulegen, wenn das fehlende Element in der Straße ist. Die Pflanzauswahl kann aus Zierpflanzen oder Essbarem bestehen, eine **ökologische Aufwertung** und Erhöhung der Artenvielfalt zum Hintergrund haben oder die Aufenthaltsqualität durch kühlende Pflanzen (Schatten/Verdunstung) verbessern. Außerdem kann Grün eine beruhigende Wirkung haben.

Dabei können fertige oder selbstgebaute **Pflanztröge** in das Parklet integriert werden, daraufgestellt werden oder daran befestigt werden. Wichtig ist es darauf zu achten, dass die Pflanzgefäße so schwer sind, dass sie bei stärkerem Wind oder Sturm nicht umfallen können oder zu leicht mutwillig umgeworfen werden können.

Die Pflanztröge sollten auch **vor Feuchtigkeit geschützt** werden, insbesondere dort, wo die Erde ständig das Holz berührt. Am einfachsten geht das mit Noppenfolie, mit der die erdberührenden Teile ausgekleidet werden - mit den Noppen ans Holz, damit Luft vorbeistreichen kann und das Holz immer wieder abtrocknet.



In den Ecken, bei Aufstellung im Gefälle am tiefsten Punkt müssen Abflusslöcher vorgesehen werden. Bei größeren Pflanzgefäßen kann das untere Drittel mit Laub, Zweigen und Ästen gefüllt werden. Dies dient der **Drainage**, in den Hölzern speichert sich das Wasser und bei der Verrottung werden Nährstoffe freigesetzt. Eine detaillierte und bebilderte Anleitung findet man hier: <https://www.greencity.de/baust-du-dir-dein-eigenes-hochbeet/>

Bei der **Pflanzung von Essbarem und Kräutern** muss klar sein, dass jeder Gast des Parklets diese ernten kann. Am besten werden die Gäste freundlich gebeten, nur reife Früchte zu ernten und keine Zweige etc. abzubrechen. Auch bei schönen Blumen muss damit gerechnet werden, dass diese auch gepflückt werden. Es kann zwar darum gebeten werden, dies zu lassen, aber verboten werden kann es nicht.

Als **Bepflanzung** sollte darauf geachtet werden, dass die gewünschten Aspekte mit dem Aufstellzeitraum übereinstimmen. Auch wäre es schön, wenn etwa während dem ganzen Zeitraum etwas blüht oder neben den Blüten etwa auch Blattstrukturen oder Farbe variieren.

Da die Pflanzen nicht an die allgemeine Bodenfeuchte heran reichen sondern die Wasserversorgung ausschließlich aus dem Pflanztrog gewährleistet wird, sollten Pflanzen gewählt werden, die mit **Trockenheit** gut zurechtkommen. Es können Pflanzen eingesetzt werden, die einjährig sind, also jedes Jahr neu gepflanzt werden müssen oder mehrjährige Arten, etwa Stauden, die sich in der Regel im Winter in ihre Wurzeln zurückziehen und im Frühjahr wieder austreiben. Auch das Verwenden von Sträuchern ist möglich, wenn sie nicht zu groß werden. Auf stark giftige Pflanzen und extrem stachelige Pflanzen muss verzichtet werden, ebenfalls auf Allergene Pflanzen etc.

Die Pflanzen müssen ausreichend standfest sein oder regelmäßig gestutzt und gestützt werden, sie dürfen nicht über das Parklet hinaushängen, um niemanden außerhalb des Parklets zu behindern. Auch auf Sichtachsen sollte man achten, etwa um keine Grundstückszufahrten zu beeinträchtigen.

	
Taglilie, gut trockenheitsverträglich; Quelle: <a href="http://www.gartendatenbank.de">www.gartendatenbank.de</a>	Schaublatt, vor allem als Blattschmuck, braucht viel Platz! Quelle: <a href="http://www.pflanzenreich.com">www.pflanzenreich.com</a>

Gute Pflanzen für die Standorte findet man in Pflanzenmischungen, dort kann man entsprechende Standorte auswählen: [https://www.bund-deutscher-staudengaertner.de/cms/staudenverwendung/mischpflanzungen/mischungen\\_so\\_tr.php?navid=89](https://www.bund-deutscher-staudengaertner.de/cms/staudenverwendung/mischpflanzungen/mischungen_so_tr.php?navid=89)

## Hinweise zur Konstruktion und Aufbau

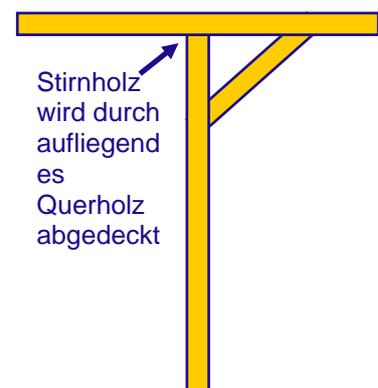
### Konstruktiver Holzschutz

Damit die Materialien, insbesondere das verwendete Holz, lange halten, sollten die Grundregeln des konstruktiven Holzschutzes beachtet werden. Dieser sieht eine Bauweise vor, die das Eindringen von Wasser ins Holz reduziert.

Dazu sollte die Oberfläche so gestaltet werden, dass **Wasser ablaufen** kann. Das Parklet wird dabei nicht genau horizontal aufgebaut, sondern mit einer leichten Neigung von etwa 2% zum Gehweg hin. Zwischen Gehweg und Parklet sollte dann ein Schlitz von etwa 1 Zentimeter verbleiben, in den Wasser vom Gehweg und das Wasser vom Parklet fließen kann.



Das Stirnholz (Fläche, auf der die Jahresringe bei Nadelholz zu sehen sind), in der Regel die beiden Enden von Balken und Brettern, sollte möglichst abgedeckt werden, wenn es der Witterung ausgesetzt ist. Dies geschieht am einfachsten durch ein kleines Brettchen das oben aufgeschraubt wird oder einen Querbalken, der auf dem stehenden Balken auf der Stirn aufliegt.



### Tipp

Auf glatte Oberflächen achten: Auf diesen läuft das Wasser gut ab und kann nicht so leicht eindringen.

Schrauben bündig eindrehen: Weder rausschauen lassen, noch zu tief einschrauben; so kann sich kein Wasser in den vertieften Schraubenlöchern halten.



### Niveaugleicher Bau eines Parklets mit dem Gehweg

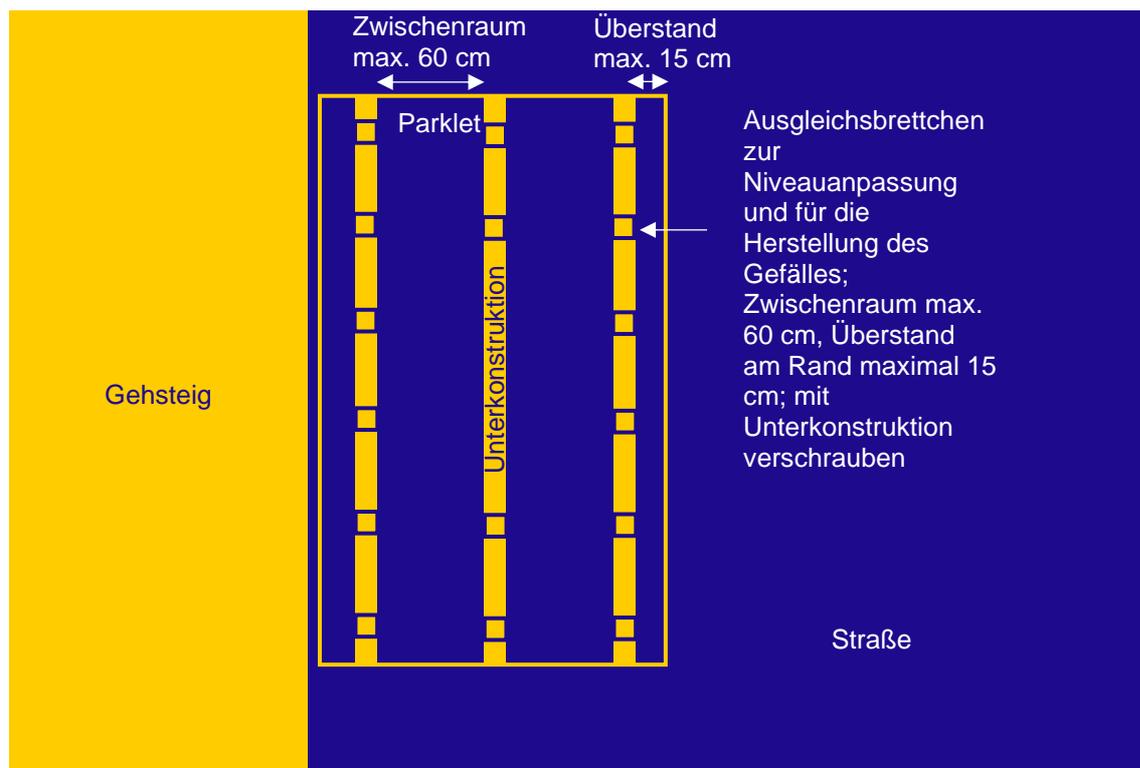
Damit das Parklet auf eine Ebene mit dem Bürgersteig gebracht werden kann, müssen Platten in Größe des geplanten Parklets besorgt werden und diese auf das Niveau des Bürgersteigs angehoben werden. Dadurch kann der Raum besser genutzt werden, es behindern keine Stufen die Nutzung und die Stolpergefahr sinkt. Außerdem kann Regenwasser ungehindert unter dem Parklet durchfließen.

Eine sehr robuste Variante sind **Terrassenfüße** auf denen Siebdruckplatten gelagert sind. Es geht aber auch günstiger. So kann es genügen, die Straße mit Paletten auszulegen und diese mit Holzbrettern zu überdecken. An den Anschlüssen wird man noch durch **Unterleghölzer** Höhe angleichen müssen. Viele Gehsteige haben aber sehr unterschiedliche Bordsteinkantenhöhen, teils ab 10 Zentimeter Höhe. Dadurch fallen Paletten weg, da sie zu hoch sind. In diesem Fall wäre eine Unterkonstruktion aus Balken die beste Methode, auf die dann Bretter oder Holzplatten geschraubt werden.



Terrassenfüße  
Bildquelle: Obi.de

### Skizze für eine Parkletunterkonstruktion:





### **Baumaterial**

Das häufigste Hauptbaumaterial für Parklets wird wohl Holz sein: Es ist einfach zu beschaffen und zu bearbeiten, relativ günstig, nachhaltiger als andere Werkstoffe und auch leicht erneut ab- und aufzubauen. Dazu sind Ergänzungen aus Metall (Zäune), Plastik, Stoff (Sonnenschutz/Zierde) und Stein (Unterkonstruktion) möglich.

Neben den oben genannten Möglichkeiten zur Baumaterialbeschaffung (Upcycling/Kleinanzeigen) gibt es noch weitere Möglichkeiten, an geeignetes **Holz** und andere Materialien zu kommen:

Ist eine Baustelle oder ein größerer Betrieb/Elektromarkt in der Nähe, kann man auch dort nach Baumaterialien fragen. Viele größere Lieferungen wie Kühlschränke werden auf **Einwegpaletten** angeliefert, die danach entsorgt werden oder sogar mit Holzkisten verpackt geliefert. Auch Zimmereien, Messebaubetriebe oder ähnliche Betriebe haben oft gut verwendbare Materialien übrig. Dabei sollten Sie unbedingt auf glatte Oberflächen achten oder sägerauhes Holz vorher hobeln oder schleifen (lassen).

Paletten können auch im Baumarkt gekauft werden oder bei Logistikunternehmen. Dafür zahlt man Pfand, welches man wiederbekommt, wenn die Palette in gutem Zustand zurückgeht und muss sich nicht um die Wintereinlagerung kümmern. Ansonsten können Bretter und Hölzer in Sägewerken, Holzhandlungen oder im Baumarkt gekauft werden.

### **Tipp**

Beim Kauf von Holz sollte darauf geachtet werden, dass das Holz mit einem FSC-Zertifikat oder zumindest dem PEFC Siegel versehen ist; es sollte sich nicht um Tropenholz handeln, oder aus Sibirien kommen – am besten so lokal wie möglich. Weitere Informationen finden Sie bei Greenpeace: <https://www.greenpeace.ch/de/publikation/3802/holzratgeber/>

Mögliche Baumarten sind etwa:

- Douglasie/europäische Lärche
- Fichte/Tanne/Kiefer: behandeln! Lackieren/Einlassen
- Eiche
- Buche (behandeln!)



Die Hölzer können als Kanthölzer für die Konstruktion, Brettern zum Verschalen oder aus verleimten Variationen bestehen, etwa:

Material	Vollholz	Dachlatten/Kanthölzer	Bretter	Leimholzplatte
Beispielbild				
Eigenschaften	Bretter auf Unter- konstruktion schrauben	quadratischer oder rechteckiger Querschnitt	Vor allem Fichte/Tanne/Kiefer, gehobelt,	Fichte/Tanne/Buche/ Eiche/...
Maße	Vor Ort zurechtsägen	Durchmesser 3-8 cm, üblich etwa 3/5 cm,	Stärke ab 1,8 cm, Breite 10-20 cm,	Stärke ab 1,8 cm, Breite 20/40/60/.. cm, Länge bis 200 cm
Material	Plattenwerkstoffe	Siebdruckplatte	Multiplexplatte	Dreischichtplatten
Beispielbild				
Eigenschaften	wasserfest verleimt,	teuer, rutschfest, sehr haltbar und stabil	Birke, Buche, Kiefer... relativ teuer	In der Regel Fichte, einfach zu bearbeiten/bauen, relativ teuer
Maße	direkt auf Maß zuschneiden lassen	Empfohlene Stärke ab 1,5 cm, Größe bis etwa 125/250 cm	Empfohlene Stärke ab 1,5 cm, Größe bis etwa 125/100 cm	Empfohlene Stärke 1,9 cm, Größe bis etwa 250/200 cm
Bildquellen: Obi.de				



Wichtig bei der Materialauswahl ist es, auf **Wetterfestigkeit** zu achten, also kein Pressspan, OSB etc., auch keine beschichteten Pressspanplatten, da diese ebenfalls aufquellen. Bei gebrauchten Platten darauf unbedingt auch achten, es gibt täuschend echt nach Vollholz aussehende Platten, die einen Kern aus Pressspan etc. haben und bei Feuchtigkeit quellen oder sich auflösen. Man sollte daher auf Unstimmigkeiten im Aussehen zwischen Stirnholz und Längsfaser achten, um Vollholz-Fälschungen zu erkennen.

Die Materialien dürfen **keine Verletzungsgefahr** verursachen! Scharfe Kanten können durch schleifen oder hobeln gebrochen werden und gehobelte oder geschliffene Oberflächen reduzieren zusätzlich die Spreißelgefahr. Die Bodenplatten müssen eine rutschfeste Oberfläche aufweisen (gehobeltes Holz ist ausreichend rutschhemmend).

Die meisten Holzarten müssen geölt, lasiert oder gestrichen werden um das Holz **haltbar zu machen**, damit es nicht verwittert und es für weitere Einsätze als Parklet zu präparieren. Nur bei einigen Hölzern, wie Lärche, Douglasie oder Eiche ist eine Behandlung nicht zwingend. Dabei sollte eine naturverträgliche giffreie Behandlung gewählt werden, z.B. mit Naturfarben oder Leinölmischungen. Bitte die Trocknungszeiten beachten und die behandelten Flächen entsprechend gegen Berührung sichern!

### Schrauben und Verbindungen

Wichtig ist besonders im öffentlichen Raum eine stabile Konstruktion der Einzelteile – mit Dreiecken oder Platten versteift – und eine **feste und dauerhafte Verbindung**. Dazu eignen sich insbesondere Schrauben mit Torx-Kopf (Stern), da diese leichter ein- und auszuschauben sind als mit Kreuz oder Schlitz. Wichtig ist in jedem Fall, dass der Bit, der Aufsatz auf Bohrmaschine/Akkuschrauber perfekt zum Schraubenkopf passt, damit die Schraube nicht kaputt geht. Nägel haben den Nachteil, dass sie einmal eingeschlagen nur sehr schwer wieder herauszuziehen sind. Eventuell können Winkel (Holz/Metall) oder Lochisen als zusätzliche Verbindung verwendet werden.

Material	Universalschraube Torx	Metallwinkel	Lochblech
Beispielbild			
Eigenschaften	Am besten Torxkopf, Eisen eloxiert oder verzinkt	Passende Größe, etwas kleiner als die zu verbindenden Elemente	Passende Größe, etwas kleiner als die zu verbindenden Elemente
Bildquellen: Obi.de			



Die Schraube sollte maximal so lang bemessen werden, dass sie beim vollständigen Einschrauben nicht am anderen Ende des Werkstücks wieder herausschaut. Die minimale Länge ist bei Brettern etwa das 2- bis 2,5-fache der Brettstärke, bei Balken auch darunter, damit etwa zwei gleich starke Balken verbunden werden können, siehe Beispieltabelle im Anschluss.

Beispielhafte Schraubengrößen je nach Unterkonstruktion, auf die das Element aufgeschraubt wird:

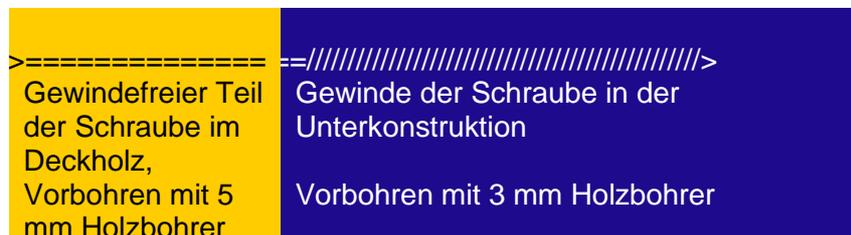
Zu befestigendes Element	18 mm Brett/Platte	Dachlatte 30 mm	Dachlatte 30 mm auf Dachlatte 30 mm	Balken 80 mm
Unterkonstruktion	Stärke min. 40 mm	Stärke größer 35 mm	Stärke kleiner 35 mm	Stärke größer 70 mm
Schraubengröße	5 x 50 mm	6 x 60 mm	6 x 50 mm	6 x 140 mm

Das Gewinde darf nicht bis zum Schraubenkopf gehen, da sonst das obere Werkstück nicht ans untere herangezogen wird. Der Gewindefreie Teil muss daher mindestens so lang sein, wie das obere Werkstück in der Stärke ist. Damit die Bretter nicht bersten, sollte vorgebohrt werden und idealerweise auch vorgesenkt werden.

### Tipp

Wenn man viele Bretter im selben Maß hat, kann ein **Musterbrett** angefertigt werden durch dessen Bohrungen man dann die weiteren Bohrungen durchpaust. Die Bohrungen durch das Deckbrett dürfen dabei den Schraubendurchmesser haben, die Bohrungen in der Unterkonstruktion, in der das Gewinde greifen soll, sollten etwa 2 Millimeter (mm) geringer im Durchmesser sein.

Beispiel bei einer Holzschraube 5 x 50 mm:





## Werkzeuge

Je nach Aufwand der Planungen und handwerklichem Geschick braucht man unterschiedliche Werkzeuge. Ohne Bohrmaschine bzw. Akkuschrauber wird es nicht machbar sein. Dazu noch Bleistift und Meterstab, das könnte die Minimalausstattung sein, wenn es eine einfache Konstruktion oder fertig zurechtgesägte Teile sind.

Sägt man sich Teile vor Ort zurecht und passt sie den Gegebenheiten an, kommen noch Sägen dazu und vielleicht Böcke zum Bearbeiten der Werkstücke auf einer stabilen Unterlage.

- Kreissäge/Stichsäge, je nach Aufwand
- Akkuschrauber und passende Bits für Schrauben
- Bohrmaschine und Holzbohrer/Senker (siehe Bild rechts, in verschiedenen Ausführungen erhältlich: als Handwerkzeug, für die Bohrmaschine oder zum Aufschrauben auf den Holzbohrer
- Holzböcke
- Leiter
- Meterstab, Bleistift, Wasserwaage, Schraubzwingen, (Holz-Hammer)
- Pinsel/Schwamm/Tuch zum Einlassen/lackieren



## Logistik und Aufbau

### Aufstellen des notwendigen Haltverbots

Um das Parklet aufbauen zu können, ist ein Haltverbot für die Parkbucht erforderlich:

- Die Genehmigung des notwendigen Haltverbots ist in Sondernutzungsgenehmigung durch die Verwaltung enthalten, hier müssen Sie nichts unternehmen.
- Die Beauftragung des Schilderdienst erfolgt durch Antragsteller\*in
- Kennzeichenvornotierung erfolgt ebenfalls durch Antragsteller\*in
  - Tipp: Siehe Vorlage Kennzeichenvornotierung abrufbar unter:  
<https://www.muenchen.de/rathaus/dms/Home/Stadtverwaltung/Kreisverwaltunggsreferat/fachspezifisch/HA-III/Dokumente/Verkehrsanordnungen/Vornotierungsliste.pdf>
- Die Schilder müssen mindestens 72 Stunden vor Gültigkeit des Haltverbots aufgestellt werden (mehr Infos im Genehmigungsbescheid)

Wenn möglich kann der Transport mit **umweltschonenden Verkehrsmitteln** erfolgen. Vieles ist mit Handwägen, Lastenrädern oder Fahrradanhängern möglich, Manches sogar in Bus und Bahn – dort bitte darauf achten, niemanden zu belästigen, am besten außerhalb der Stoßzeiten. Gibt es kein Lastenrad im Umfeld, kann man es in München nach Buchung kostenfrei ausleihen: <https://www.greencity.de/kangaroos>. Sollte dennoch ein Transporter benötigt werden, gibt es welche (sogar Elektrische) bei CarSharing Anbietern oder den Autoverleihen.



### **Tipp**

Bereiten Sie den Aufbau des Parklets so weit wie möglich bereits vor. Die Anpassung auf den Untergrund kann selbstverständlich erst vor Ort erfolgen, aber je mehr Teile bereits vorgefertigt vorliegen, desto leichter und schneller geht der Zusammenbau vor Ort. Achten Sie beim Zusammenbau außerdem darauf die Gehwege und Fahrbahnen frei zu halten und niemanden zu behindern.

### **Unterhalt des Parklets**

Damit Ihr Parklet über viele Wochen Freude schenkt, sollten Sie regelmäßig nach dem Rechten sehen. Eine regelmäßige **Kontrolle der Sicherheit und regelmäßige Pflege** des Parklets ist wichtig. Dazu gehört:

- Reinigung und Müllentsorgung
- Untersuchung auf Schäden
- Gießen und Austausch der Pflanzen

Wir empfehlen sich zu notieren, wann das Parklet auf Schäden untersucht wurde, falls es zu Beschädigungen kommt. Wie oft gegossen oder gereinigt werden muss, hängt dabei ganz von der Nutzung des Parklets ab.

### **Was tun bei (nächtlichem) Lärm?**

Die Nutzung des Parklets steht allen Menschen offen – auch bei Nacht. Werden Sie darauf aufmerksam gemacht oder bemerken selbst, dass von der Nutzung des Parklets in der Nacht vermehrt Lärm ausgeht, sollten Sie zunächst die Situation persönlich begutachten und mit den Menschen **ins Gespräch kommen**. Erklären Sie, dass die Nutzung des Parklets in einem Rahmen erfolgen soll, der für die Nachbarschaft verträglich ist und weisen Sie darauf hin, dass bei dauernden massiven Lärmbeschwerden das Parklet sonst **nachts verschlossen** werden muss.

Dies wäre der nächste Schritt, sollte sich keine Besserung der Lärmsituation einstellen. Sollte ein Verschließen des Parklets baulich oder logistisch jedoch nicht möglich sein, bliebe als letzter Schritt nur der frühzeitige Abbau des Parklets da die Genehmigung dann ggf. widerrufen werden muss.



## **Abbau des Parklets**

Auch der schönste Sommer neigt sich irgendwann dem Ende zu. Nach Ablauf der Erlaubnis ist das Parklet rechtzeitig abzubauen, so dass am letzten Tag der Erlaubnis der ursprüngliche Zustand wiederhergestellt ist. Bitte nehmen Sie auch beim Abbau Rücksicht auf andere Personen und hinterlassen Sie die Parkletfläche sauber (keine Holzreste, Schrauben, Nägel oder Ähnliches).

## **Einlagerung**

Die Einlagerung über den Winter muss bereits beim Aufbau beachtet werden. Wenn das Projekt ein positives Resümee ergibt, wird es das Parklet hoffentlich im nächsten Jahr erneut geben. Da wäre es doch wünschenswert und praktisch, wenn das Parklet, in schon so viel Fleiß und Arbeit gesteckt wurde, wieder genutzt und benutzt werden könnte. Vielleicht auch an einem anderen Standort oder angepasst an die Erfahrungen des ersten Jahres.

Am besten eignet sich natürlich ein **ebenerdiger, trockener Lagerplatz**, an den man gut anfahren kann und der bestenfalls noch in der Nähe des Parkletstandorts ist. Alle Kriterien wird man dabei vielleicht nicht erfüllen können. Eine trockene Lagerung ist jedoch unabdingbar, damit das Holz nicht anfängt zu modern. Hohe Luftfeuchtigkeit und etwa ein muffiger Keller sind aber nicht unbedingt schädlich, der muffige Geruch verschwindet aus dem Holz in der Regel nach wenigen Tagen an der frischen Luft. Stoffe sollten allerdings wirklich trocken und am besten eingepackt eingelagert werden. Auch sollte man alles vor der Einlagerung reinigen und erst einräumen, wenn es trocken ist.



# Parklets 2021

## Erkenntnisbericht



### Impressum

Landeshauptstadt München  
Mobilitätsreferat  
Marienplatz 8  
80331 München

Text und Layout: Mobilitätsreferat  
Fotos: Mobilitätsreferat und Green City e.V.  
Stand: Februar 2022  
E-Mail: [saisonales.mor@muenchen.de](mailto:saisonales.mor@muenchen.de)

[muenchenunterwegs.de/angebote/parklets](https://muenchenunterwegs.de/angebote/parklets)

## 1. Anlass

Im Sommer 2021 hatten Anwohner\*innen und private Initiativen erstmalig die Möglichkeit, im Rahmen eines Pilotversuchs Parklets in München zu beantragen und im öffentlichen Raum aufzustellen. Zwischen Anfang August und Ende Oktober 2021 (verlängert bis 30.11.2021) konnte eine Erlaubnis für die Einrichtung von Parklets beantragt werden.

Parklets sind provisorische Einbauten, 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. Die Parklets werden als Sondernutzung von Bürger\*innen oder Initiativen mit Bezug zum Stadtviertel geplant und errichtet. Sie sollen für jedermann zugänglich sein und dienen keinem privaten Zweck. Parklets fördern Aufenthalt, Begrünung und nachbarschaftliche Begegnung im Viertel. Es handelt sich hierbei auch nicht um die sogenannten Schanigärten. Diese Freischankflächen werden durch Gastronom\*innen zu gewerblichen Zwecken seit 2020 auch in Parkbuchten errichtet.

Das Pilotprojekt fand unter hohem Zeitdruck statt. Ziel war die weitere Erprobung eines möglichen Ablaufs der Zusammenarbeit zwischen Initiativen und Verwaltung hinsichtlich Genehmigung und baulicher Voraussetzungen. Auch das Einholen von Rückmeldungen seitens Parklettbauer\*innen und Nutzer\*innen spielte eine zentrale Rolle. Es galt herauszufinden, ob der Ansatz der Parklets als Sondernutzung dauerhaft verankert werden kann und welche Anpassungen im Genehmigungsprozess noch vorzunehmen sind. Green City e.V. wurde durch das Mobilitätsreferat beauftragt, die Parklet-Interessierten bei der Genehmigung, Planung und dem Bau der Parklets zu unterstützen.

## 2. Standorte

An sechs Standorten wurden insgesamt 16 Parklets aufgebaut:



Standorte der Parklets 2021

### Standort Schöttlstraße (7.8. bis 14.11.2021)



Parklet in der Schöttlstraße

- Ein Parklet auf zwei Schrägparkplätzen in der Schöttlstr./ Ecke Fallstr. (aufgestellt durch eine örtliche Eltern-Kind-Initiative)
- Parklet mit Sitzgelegenheit aus EURO-Paletten und Bepflanzung

### Standort „Breisässer Platz“ (1.9. bis 28.11.2021)



Parklet am „Breisässerplatz“

- Ein Parklet auf zwei Längsparkplätzen in der Breisacher Straße/ Ecke Elsässer Straße (aufgestellt durch den Verein Kollektivis e.V.)
- Parklet mit zwei Sitznischen, Tauschregal, Pfandnische, Fahrradständern und Bepflanzung

## Standort Volkartstraße (28.8. bis 13.9.2021)



Foto: Green City e.V.

Parklet in der Volkartstraße

- Ein Parklet auf zwei Parkplätzen in der Volkartstr. 18 bis 20 (aufgestellt von der privaten Initiative „Referat für Stadtverbesserung“)
- Parklet als Austauschplattform mit Aufenthaltsfläche, Sitzflächen, Infotisch, dazu weitere Klappstühle in abschließbarer Kiste, etwas Bepflanzung

## Standort Parkstraße (24.8. bis 28.9.2021)



Parklets in der Parkstraße

- Sechs Parklets, davon jeweils drei zusammenhängend vor den Hausnummern 16 bis 18 und 17 bis 19 (Teil des Projektes "Sommerexperiment Parkstraße" der Initiative MIN, Münchner Initiative Nachhaltigkeit)
- freistehende Holzelemente mit aufwändiger Bepflanzung, Infowand

## Standort Südliches Bahnhofsviertel (28.8. bis 10.10.2021)



Parklet mit Hochbeeten in der Schillerstraße



Parklet in der Schillerstraße

- Sechs Parklets auf je einem Parkplatz an verschiedenen Orten (Initiative FreiRAUM-Viertel)
- Schillerstr. 22: Parklet mit Sitzelementen, räumlicher Begrenzung und kleinen Bäumen/Sträuchern
- Schillerstr. 25: Urban Gardening-Parklet mit Hochbeeten
- Schillerstr. 32: Parklet mit Fahrradstellplätzen und Fahrrad-Reparaturstation
- Schillerstr. 41: Parklet mit Sitzelementen, einem Schachbrett und Bepflanzung



Parklet in der Landwehrstraße



Parklet in der Landwehrstraße

- Landwehrstr. 32c: Parklet mit Sitzelementen, Stehtischen, Rasenteppich und kleinen Bäumen und Sträuchern
- Landwehrstr. 35: Parklet mit Sitzelementen und Bepflanzung
- Landwehrstr. 36: Parklet mit Sitzelementen und Bepflanzung

## Standort Gotzinger Platz (11.9. bis 12.11.2021)



Parklet am Gotzinger Platz

- Ein Parklet auf zwei Längsparkplätzen in der Thalkirchnerstr./ Ecke Kochelseestr. (Anwohner\*innen-Initiative Gotzinger Platz)
- Parklet mit Sitzgelegenheiten aus EURO-Paletten mit etwas Bepflanzung

### 3. Evaluierung

Zur Evaluierung des Pilotvorhabens wurden auf verschiedenen Ebenen Rückmeldungen eingeholt. Zum einen wurde den Anwohner\*innen und Passant\*innen die Möglichkeit gegeben, Rückmeldung in Form von Feedback-Postkarten in den an den Parklets angebrachten Briefkästen zu hinterlassen. Zum anderen wurde im Rahmen einer Online-Feedbackrunde gemeinsam mit den Parklettbauer\*innen über das Projekt sowie dessen Prozess und Durchführung reflektiert.

#### 3.1 Quintessenzen und Erkenntnisse

Das Projekt Parklets wurde seitens Bürger\*innen und Parklettbauer\*innen positiv aufgenommen. Dabei sind folgende Erkenntnisse besonders hervorzuheben:

##### Beteiligung

Die frühzeitige Einbindung der unmittelbaren Nachbarschaft durch die Parklet-Verantwortlichen hat sich als sehr wichtig erwiesen und sollte beibehalten werden. Eine negative Grundhaltung der anliegenden Nachbarschaft gegenüber dem Parklet kann andernfalls zu massiven Beschwerden, einer schlechten Stimmung in der Nachbarschaft oder gar zu einem frühzeitigen Abbau führen. Die notwendige Zustimmung der direkten Erdgeschossnutzungen kann zwar die Umsetzung eines Projekts ggf. verhindern, diese wird jedoch von Seiten des Mobilitätsreferats als ebenfalls maßgeblich gesehen, da die direkt angrenzenden Erdgeschosse unmittelbar und maßgeblich vom Parklet betroffen sind als andere Nachbarn. Da das Parklet der Nachbarschaft dienen soll, ist es mit einer maßgeblich negativen Grundhaltung der Bewohnerschaft nicht vereinbar. Einzelne Gegenstimmen sind hingegen in diesem Kontext normal und kein Hinderungsgrund.

##### Auswahl der Örtlichkeit

Die optische Wirkung der Parklets im Straßenraum ist sehr wichtig. In der Nähe beispielsweise von Baustellen verlieren sie an Ausstrahlungskraft und Nutzbarkeit.

In verdichteten Quartieren kann die Realisierung vor bestimmten Erdgeschossnutzungen von Vorteil sein. So hat sich die Realisierung vor z.B. einem Friseursalon bewährt, da Kund\*innen sich vor bzw. nach dem Friseurbesuch mit Passant\*innen und Bekannten am Parklet treffen und austauschen können. Nachteilig kann sich die Nähe zu Szenekneipen und Kiosken auf das Parklet und dessen Nutzung auswirken. Daher sollte auf Parklets, die



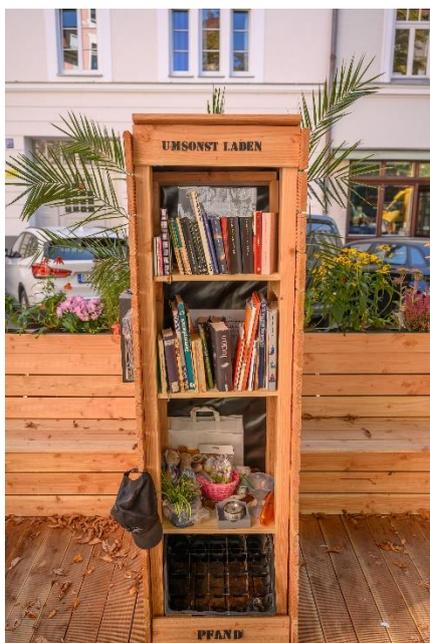
Hinweise an den Parklets im Bahnhofsviertel

insbesondere dem Aufenthalt dienen, in etablierten „Partyzonen“ verzichtet werden, um bestehende Lärmproblematiken nicht weiter zu verstärken. An solchen Orten eignen sich jedoch insbesondere Parklets mit dem Fokus auf Begrünung und Mobilität.

## Gestaltung

Die Gestaltung der Parklets waren abhängig vom Konzept, dem Ort und auch den finanziellen Mitteln sehr unterschiedlich und zeichneten sich durch viel Kreativität aus. Die durchgeführte Befragung zeigte deutlich, dass einzelne Parklets für sehr gelungen befunden wurden.

Elemente, die eine räumliche Wirkung erzeugten, wie z.B. hohe Balken, Pergola, Wimpelketten oder Lichterketten, haben eine positive Wirkung auf die Nutzer\*innen.



Tauschregal und Pfandnische am „Breisässer Platz“

Beispielungselemente, beispielsweise ein Tauschregal oder eine Pfandnische, stießen auf eine positive Resonanz und es empfiehlt sich, diese auch in Zukunft häufiger einzusetzen. Eine individuelle und kreative Bepflanzung und Dekoration des Parklets wertet ein einfaches, aus Paletten gebautes Parklet, wirkungsvoll auf.

Auch Parklets, die ausschließlich der Begrünung oder dem Urban Gardening dienen oder einen Fokus aufs Radabstellen legen sind denkbar.

Für Parkletbauer\*innen, die handwerklich nicht so versiert sind, wären Bauanleitungen für Modulbausteine hilfreich. Diese würden auch in einer optischen Aufwertung der Parklets resultieren.

In einem Fall kam es vor, dass das Parklet nicht wie beantragt gestaltet wurde, hierauf ist im Rahmen der Kontrollen vor Ort künftig verstärkt zu achten, um keine Verwässerung des Ansatzes zu riskieren.

### 3.2 Zusammenfassung Feedback Parkletbauer\*innen

Das Konzept Parklets und die dadurch entstandene Möglichkeit, als Bürger\*innen in München aktiv an der Entwicklung und Gestaltung des öffentlichen Raumes mitzuwirken, wurde von den Parkletbauer\*innen sehr positiv aufgenommen. Sie sprachen sich einstimmig für eine langfristige Umsetzung des Projektes aus. Dies ging einher mit dem Wunsch nach einer Verlängerung des Projektzeitraumes und nach der Möglichkeit, ihr Parklet ohne großen bürokratischen Aufwand im nächsten Jahr wieder aufbauen zu können.

Die Möglichkeit, Parklets als Sondernutzung selbst zu bauen, begrüßten die meisten Parkletbauer\*innen. Finanzielle beziehungsweise zeitliche Ressourcen sind für die Umsetzung notwendig. Die Parklets haben gezeigt, was auf einem Parkplatz für Möglichkeiten bestehen. Die Erfahrung zeigt auf, dass die teils hohen Materialkosten und eingeschränkten Lagerungsmöglichkeiten im Winter die langfristige Planbarkeit und Förderungen, etwa durch den BA, noch zu lösende Themen sind.

Grundsätzlich ist eine wiederholte Durchführung der Parklets am selben oder (eventuell zusätzlich) anderen Standort vorstellbar. Die bereits gesammelten Erfahrungen hinsichtlich Gestaltung und Nutzbarkeit können so nachgebessert und andere Elemente möglicherweise integriert werden. An die Stadtverwaltung wurde der Wunsch nach weiterer Unterstützung durch die Stadtverwaltung herangetragen, sei es durch Bereit- und Aufstellung der Parkverbotsschilder, durch Aufstellung städtischer Mülleimer und die Aufnahme in die Reinigung der Gehsteige der niveaugleichen Parklettböden.

#### Kommunikation/Beratung

Die Parklet-Initiatoren schätzten sowohl die Unterstützung bei Antragstellung als auch während der Projektlaufzeit durch Green City e.V. und durch das Mobilitätsreferat. Der im Vorfeld bereitgestellte Leitfaden wurde als hilfreich und unterstützend empfunden. Die Zusammenarbeit mit den Behörden erschien den Parkletbauer\*innen teils etwas formell. Den jeweiligen Bezirksausschüssen oblag grundsätzlich eine wichtige Rolle, ausgehend von der Genehmigung, über die Vermittlung und Information. Das Bezirksausschuss-Budget wurde mit ausreichend Vorlaufzeit verwendet. Aufgrund der Kurzfristigkeit der Pilotversuche 2021 war dies jedoch nicht für alle Beteiligten möglich. Der zur Verfügung gestellte Chat- und Forumbereich spielte im ganzen Prozess eine eher untergeordnete Rolle.



Foto: Green City e.V.

Konstruktion mit Hilfe von Paletten in der Schöttlstraße

## Genehmigung

Die Genehmigungsbestimmungen sowie die notwendigen Formulare wurden von Seiten der Parkletbauer\*innen als recht aufwändig, teils gar als Hürde, empfunden. Die Kommunikation mit der Stadtverwaltung wurde zum Teil kritisiert. Mit Etablierung von gewohnten Prozessen wird sich dies jedoch sukzessive einspielen. Insgesamt schienen die organisatorischen, finanziellen und bürokratischen Hürden den Parkletbauer\*innen teilweise zu hoch.

Die Haftpflichtversicherung stellte für einige Parkletbauer\*innen eine Herausforderung dar, weil eine eigene Versicherung für das Parklet abgeschlossen werden musste. Inzwischen liegen ausreichend Erfahrung zu dem Thema vor und es können auf Anfrage mögliche Anbieter vermittelt werden. Außerdem können die anfallenden Kosten auch durch eine Förderung gedeckt werden.

## Akzeptanz

Rasch entwickelten sich die Parklets zu wichtigen Kommunikations- und Anlaufpunkten im Viertel. Der Stadtverwaltung lagen nur sehr wenige Meldungen hinsichtlich Vandalismus und Diebstähle vor. In einigen wenigen Fällen wurden Parklets zur Projektion ohnehin bestehender Problemlagen im Viertel, wie etwa die der Lärmthematik. Erfreulicherweise wurden der Verwaltung sehr wenige Beschwerden zum Parkplatzenfall oder anderen Themen gemeldet.

## Zusammenfassung

Insbesondere wünschen sich die Parkletbauer\*innen eine reduzierte Bürokratie. Ein einfaches Ablaufschema, aus dem hervorgeht, welche Unterlagen und Genehmigungen zusammengestellt werden müssen und wer Adressat ist. Standardisierte Verfahrensschritte sowie eine Ausfüllhilfe, Tipps, Checklisten, Flyer etc. erscheinen hilfreich und werden weiter überarbeitet. Darüber hinaus würde weitere Unterstützung durch städtische Leistungen in der regelmäßigen Reinigung entlasten, zumal sie öffentlichen Raum für alle zur Verfügung stellen.



Infotafel an den Parklets

### 3.3 Zusammenfassung Bürger\*innen-Feedback

Anwohner\*innen und Passant\*innen hatten an allen 17 Parklets die Möglichkeit, ihre Meinung zu dem Parklet-Projekt im Allgemeinen und über die einzelnen Parklets selbst über Feedback-Postkarten zu äußern. Insgesamt gingen 411 Rückmeldungen ein. Dabei wurden Parklets als neue Nutzung des öffentlichen Raumes in München fast ausschließlich positiv bewertet.

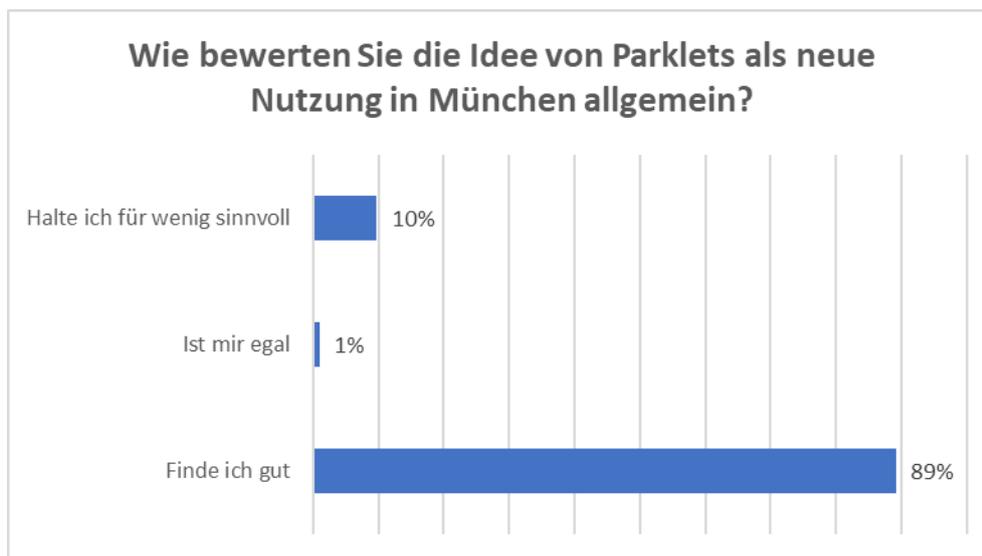


Abbildung 1: Bewertung der Parklet-Idee (389 Nennungen)

Auch die einzelnen Parklets wurden überwiegend positiv bewertet. Einzig das Parklet in der Volkartstraße wurde auffällig negativ aufgenommen. Dies lässt sich vor allem durch die bereits vor Bau des Parklets eher skeptische Stimmung unter Anwohner\*innen und Anlieger\*innen erklären. Zudem war das Parklet aufgrund der im Kompromiss mit der Bürgerschaft vor Ort kurzen Projektzeit von zwei Wochen eher spärlich gestaltet.

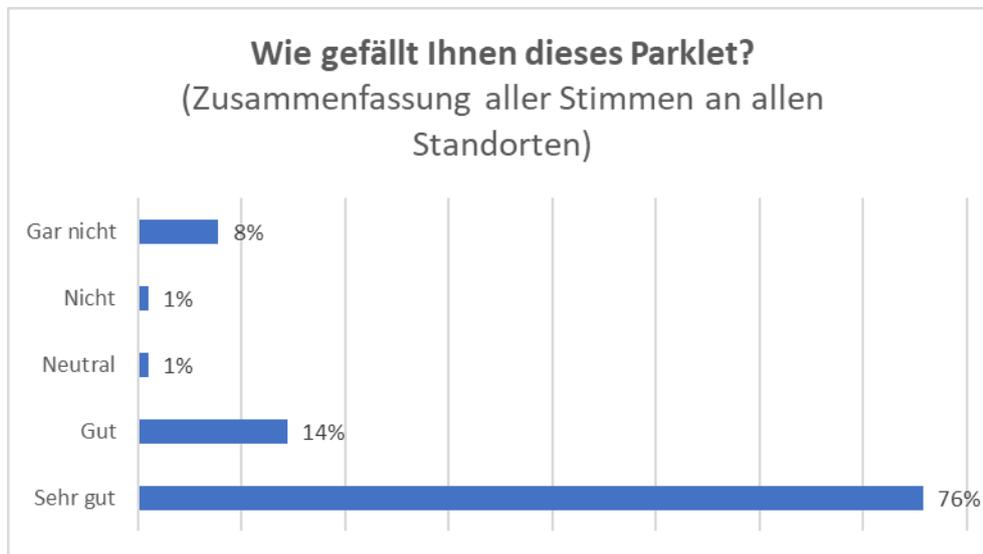


Abbildung 2: Bewertung der konkreten Parklets (401 Nennungen)

Vor allem die Parklets am „Breisässer Platz“ und am Gotzinger Platz generierten viel Aufmerksamkeit in der direkten Anwohnerschaft. Hier wurden besonders viele, fast ausschließlich befürwortende, Rückmeldungen hinterlassen. Es ist auffällig, dass ein positiv bewertetes Parklet oft auch einher ging mit einer generell positiven Einschätzung des Projekts Parklet im Allgemeinen.

Auf dem Feedback-Flyer konnten die Anwohner\*innen auch angeben, was ihnen an einem bestimmten Parklet besonders gut gefallen hat und was nicht. Insgesamt wurden hierbei die Schaffung von Treff- und Sitzmöglichkeiten und die zusätzliche Begrünung am besten bewertet.

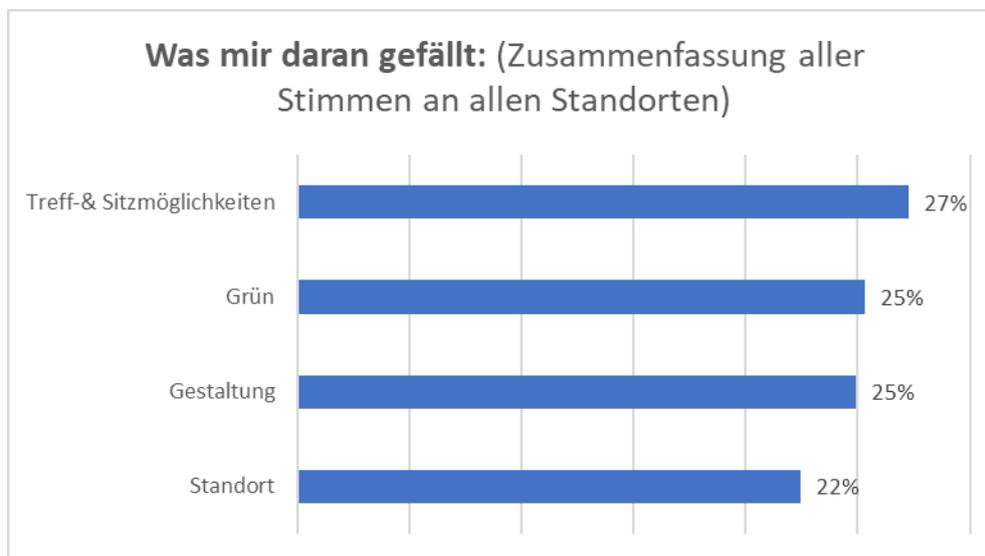


Abbildung 3: Positive Bewertungen (971 Nennungen, Mehrfachnennung möglich)

Jedoch befürchten und erlebten auch einige Anwohner\*innen mehr Lärm, Müll und Parkdruck durch die Parklets.

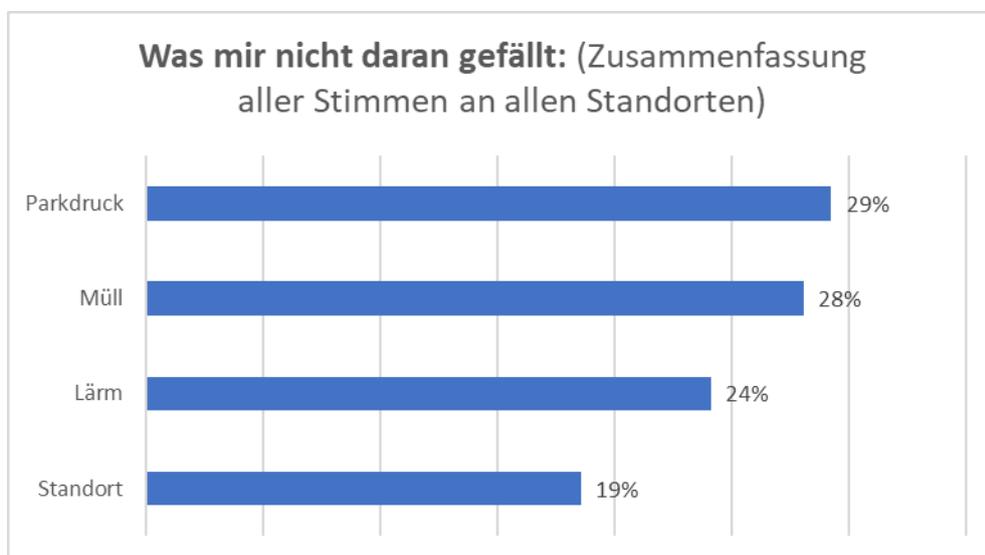


Abbildung 4: Negative Bewertungen (253 Nennungen, Mehrfachnennungen möglich)

Zu betonen ist hierbei, dass positive 971 Nennungen lediglich 253 negativen Nennungen gegenüberstehen.

In den Freifeldern wurden hierzu auch weitere Aspekte genannt, die sich insbesondere auf die Gestaltung der einzelnen Parklets bezogen aber keine generellen Rückschlüsse zum Parklet-Projekt ergaben.

### 3.4 Bürger\*innen Feedback einzelne Parklets

#### Schöttlstraße

Am Parklet-Standort Schöttlstraße gingen insgesamt 23 Rückmeldungen ein, die, bis auf eine Rückmeldung, alle positiv ausfielen. Besonders positiv kam die Gestaltung und die Sitzmöglichkeit an, negative Nennungen kamen mit insgesamt sechs sehr wenig vor, davon bezogen sich drei auf den Parkdruck.

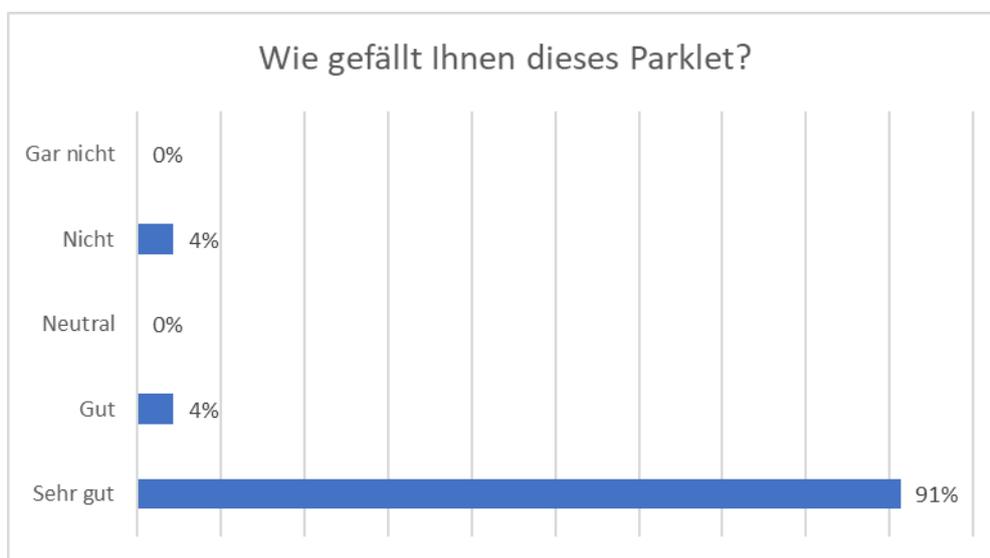


Abbildung 5: Bewertung Parklets Schöttlstraße (23 Nennungen)

Positives und Negatives aus der Schöttlstraße:

„Freiheit“

„Autos, die in zweiter Reihe parken“

### „Breisässer Platz“

An diesem Parklet-Standort gingen insgesamt 148 Rückmeldungen ein, die zum Großteil positiv waren. Der „Breisässer Platz“ ist somit der Standort mit den meisten Rückmeldungen. Besonders positiv bewertet wurden hier die zusätzliche Begrünung der Straße, die Treff- und Sitzmöglichkeiten und die hochwertige Gestaltung.

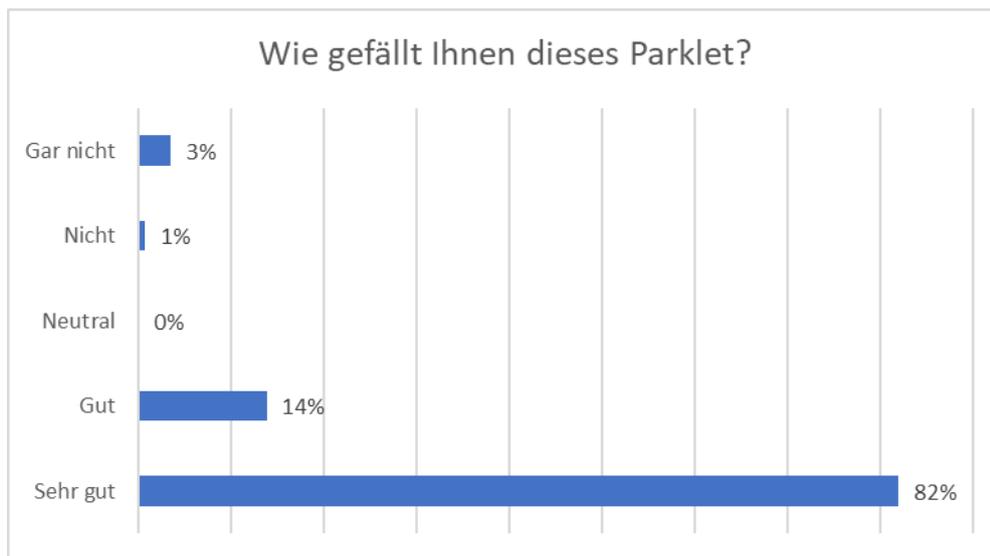


Abbildung 6: Bewertung „Breisässer Platz“ (144 Nennungen)

Positives und Negatives vom „Breisässer Platz“:

„Besondere Aufenthaltsqualität“

„Einfach eine Bereicherung!“

„Fehlender Wetterschutz fürs Regal“

„Zusätzlicher Mülleimer“

### Volkartstraße

Am Parklet-Standort Volkartstraße gingen insgesamt 20 Rückmeldungen ein, wobei der größte Teil hier negativ war. Anwohner\*innen waren hier vor allem der Meinung, dass es ausreichend Treffmöglichkeiten in der Umgebung gibt und die Parklets dringend benötigten Platz einnehmen. Zudem befürchteten einige Personen, dass eine neue Partyzone in der Straße entsteht.

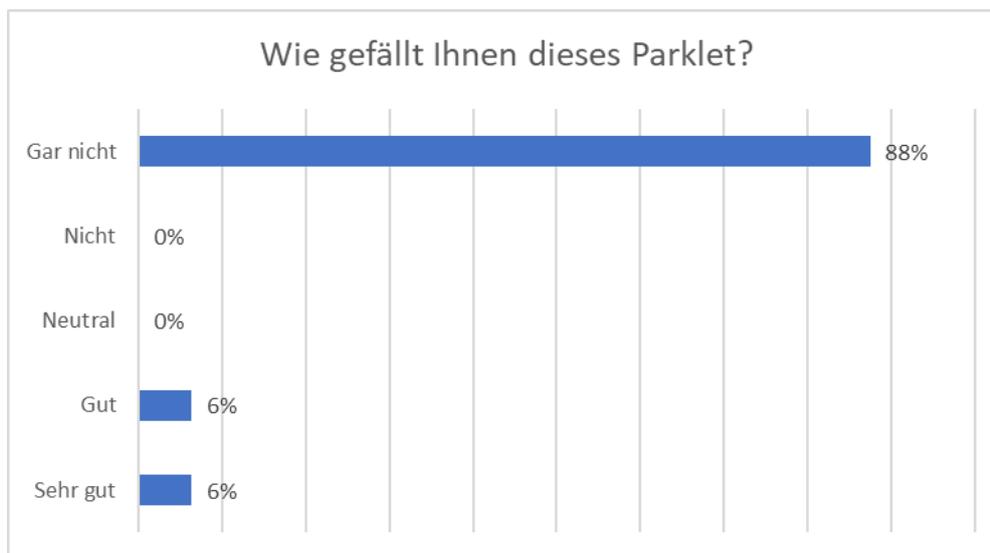


Abbildung 7: Bewertung Volkartstraße (16 Nennungen)

Positives und Negatives aus der Volkartstraße:

„Kein Parkdruck (immer noch zu viele Autos)“

„Straße soll verkehrsberuhigt werden, nicht Partyzone“

„Genügend Treffmöglichkeiten in Umgebung“

### Parkstraße

Am Parklet-Standort Parkstraße gingen insgesamt 22 Rückmeldungen ein. Davon bewerteten 19 Personen das Parklet als sehr gut beziehungsweise gut und drei Personen gefiel das Parklet gar nicht. Besonders positiv wurde die zusätzliche Begrünung in der Straße durch das Parklet bewertet, jedoch hätten sich einige Personen noch zusätzlich Sitzgelegenheiten gewünscht. Hierauf wurde jedoch aufgrund befürchteter Lärmentwicklungen aufgrund eines Kiosks in direkter Nachbarschaft absichtlich verzichtet.

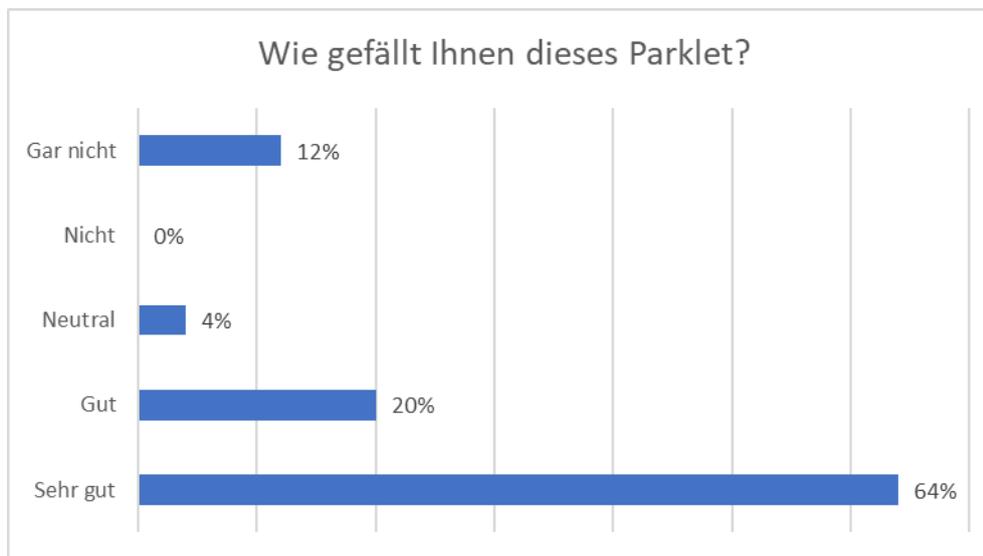


Abbildung 8: Bewertung Parkstraße (25 Nennungen)

Positives und Negatives aus der Parkstraße:

„keine Sitzgelegenheiten in der Parkstraße“

### Südliches Bahnhofsviertel

Im südlichen Bahnhofsviertel, bestehend aus den sieben Parklet-Standorten Schillerstraße 22, Schillerstraße 25, Schillerstraße 32, Schillerstraße 41, Landwehrstraße 32c, Landwehrstraße 35 und Landwehrstraße 36, wurden insgesamt 100 Rückmeldungen abgegeben. Die Rückmeldungen waren über alle sieben Standorte hinweg größtenteils positiv.

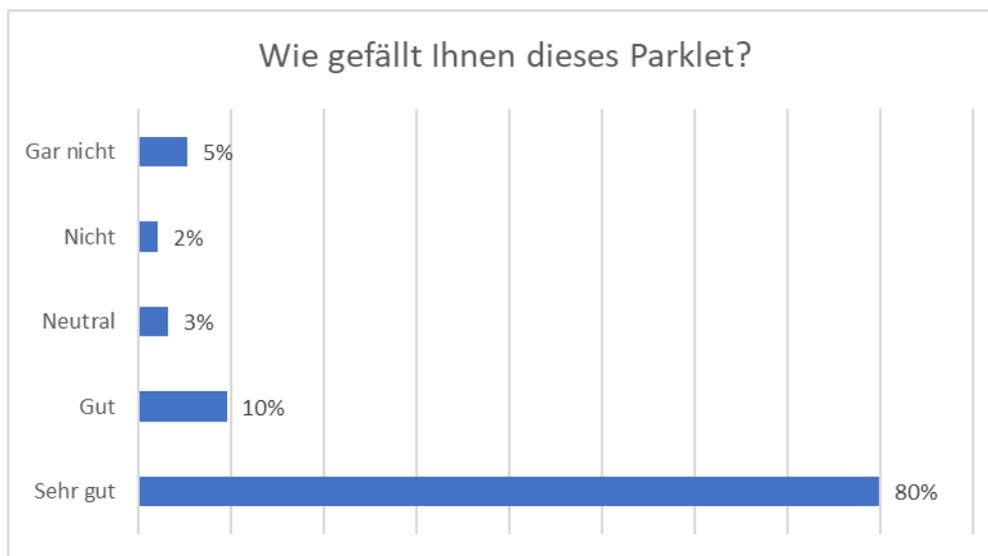


Abbildung 9: Bewertung aller Parklets im südlichen Bahnhofsviertel (94 Nennungen)

Positives und Negatives aus dem südlichen Bahnhofsviertel:

„Liebe zum Detail“

„Gemütliche Momente in der eigenen Straße“

„Mehr Mülleimer“

### Gotzinger Platz

Am Parklet-Standort Gotzinger Platz gingen insgesamt 98 Rückmeldungen ein, von denen 94 Anwohner\*innen das Parklet als sehr gut oder gut bewerteten. Der Standort, die Gestaltung und die Treff- und Sitzmöglichkeiten gefielen vielen Personen besonders gut, jedoch beklagten auch einige den dadurch entstehenden Lärm, Müll und Parkdruck.

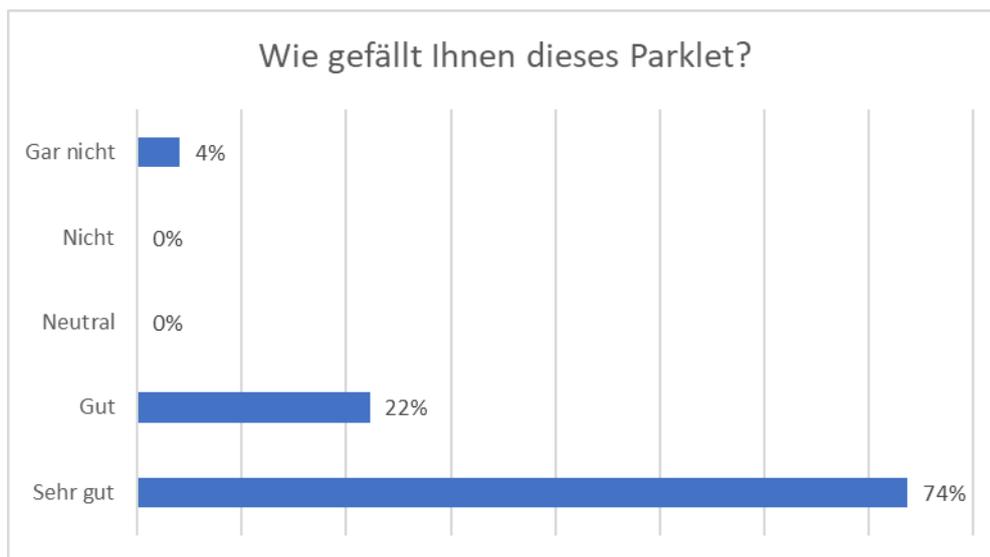


Abbildung 10: Bewertung Gotzinger Platz (99 Nennungen)

Positives und Negatives vom Gotzinger Platz:

„Möglichkeit neue Leute kennenzulernen“

„Kräutertöpfe“

„Mehr Schatten“

„Zu nah an der Straße dran“

#### 4. Fazit

Die Parklet-Projekte des Jahres 2021 waren insgesamt ein Erfolg. Sowohl das Feedback der Bürger\*innen als auch der Parklet-Verantwortlichen war positiv. Insbesondere die große Kreativität und Vielfalt an den verschiedenen Örtlichkeiten sowie die unterschiedlichen thematischen Schwerpunktsetzungen haben gezeigt, wie vielseitig der Ansatz der Parklets als nicht kommerzieller Freiraum für alle umgesetzt werden kann. Anders als bei städtischen Möblierungen erwirkt dies auch eine viel stärkere Identifikation der Anwohner\*innen mit ihren Parklets und dem Viertel.

Gleichwohl bleibt die Beantragung von Parklets ein Prozess, der für die Initiatoren mit einem gewissen Aufwand verbunden bleiben wird. Die Stadtverwaltung wird daher die Möglichkeiten von Vereinfachungen im Genehmigungsprozess prüfen, weitere Genehmigungshilfen und Muster und Bauanleitungen zur Verfügung stellen sowie die Möglichkeit einer finanziellen Förderung durch Stadtteilbudgets aktiv bewerben.



Infowand in der Parkstraße



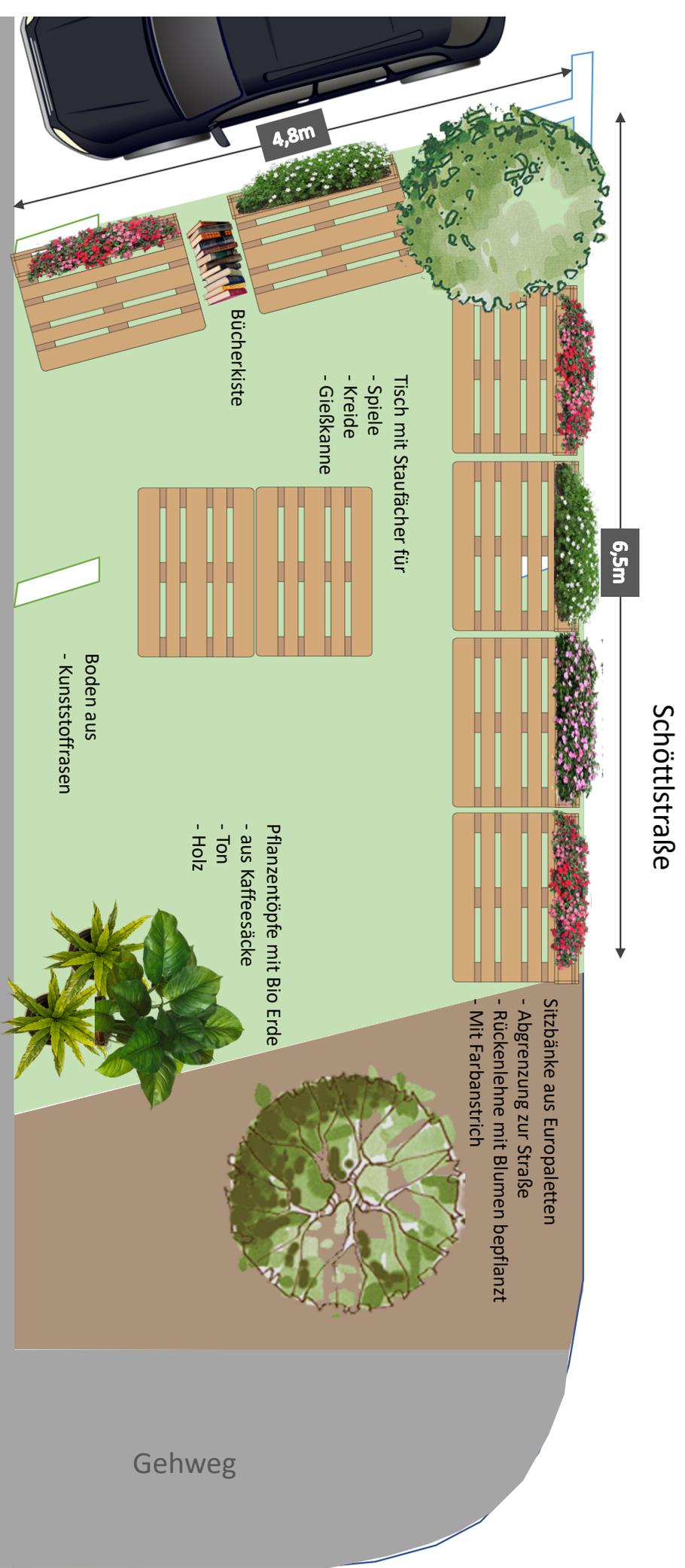
## Ein Parklet für die Schöttlstraße!

### Nutzungs- und Gestaltungskonzept

Wir wollen ein Parklet an der Schöttlstraße, gegenüber die Elterninitiative Igelchen e.V. von 10. Juli bis 30. Oktober 2021 aufstellen.

Unsere Elterninitiative befindet sich in der Schöttlstraße (Eingang Fallstraße 22) und betreut 18 Kinder. Wir möchten 2 Parkplätze benutzen, um ein Parklet mit Garten und Sitz- und Spielgelegenheiten zu gestalten. Wir fänden das Parklet für die Anwohner\*innen der Straße eine tolle Ergänzung für den nachbarschaftlichen Austausch und als Möglichkeit sich zu treffen. Das Parklet werden wir selbst (mit Hilfe der Nachbarschaft) aufbauen, mit Pflanzen und Spiele einrichten und pflegen, und wieder abbauen. Gedacht ist ein Anruf zur Pflanzenspende, um die Nachbarschaft einzubeziehen und das Parklet zu gestalten. Wir werden das Parklet mit einfachen, nachhaltigen und teilweise recycelten Materialien aufbauen, die auch wiederverwendet werden können.

Als Kita wollen wir unsere Kinder in den Aufbau und Pflege des Parklets involvieren. Die Kinder haben schon angefangen Samen zu sähen, um das Parklet zu begrünen und werden sie um die Pflege der Pflanzen kümmern.



Kita Igelchen e.V.

## Parklet am Breisässer Platz

### Wer kümmert sich:

Die Parklets werden über Kollektivis e.V. beantragt. Der Jugendverein fasst verschiedene Kollektive zusammen. Eines der Kollektive sind DIE STÄDTISCHEN, die sich mit dem öffentlichen Raum in der Stadt beschäftigen und auf ungenutzte Räume aufmerksam machen wollen. Mitglieder aus dem Kollektiv werden sich um das Parklet kümmern und dafür sorgen, dass es gepflegt bleibt und in Stand gehalten wird.

### Idee:

DIE STÄDTISCHEN setzen sich für konsumfreie Räume in der Stadt ein. Das Konzept des Parklets verfolgt die gleiche Idee. Konsumfreie Sitzgelegenheiten schaffen, die gleichwertig sind, wie die in diesem und letzten Jahr entstandenen Schanigärten, nur ohne Konsumzwang. Gleichzeitig soll die Stadt grüner werden, mit Hochbeeten.

### KONZEPT

#### Nutzungen:

- Sitzgelegenheiten, bestehend aus Bänken und Tischen
- Hochbeete die Zwischen den Sitzgelegenheiten Platz finden.
- Es soll ein Bücherregal integriert werden, in dem gebrauchte Bücher getauscht werden können.
- Weiterhin soll es eine kleine Station mit Luftpumpe für Fahrräder geben, die von den Leuten frei benutzt werden kann.
- Das Parklet soll integrierte Rahmen haben, in denen Bilder ausgestellt werden können.
- Ein integrierter Schaukasten, in dem eine Skulptur ausgestellt werden kann.

#### Pflege / Materialien:

Das Parklet soll aus Holz konstruiert werden und farblich im natürlichen Holzton belassen werden.

Das Parklet wird ebenbürtig zum Gehweg gebaut, sodass es barrierefrei zugänglich ist. Der Boden wird aus Holz konstruiert.

Die Hochbeete werden mit Wannen in die Pflanzen eingepflanzt werden gefüllt, sodass die Pflanzen nachher leichter entnommen werden können.

Zum Schutz vor Wasser soll das Bücherregal, Schaukasten und Bilderrahmen mit Plexiglasscheiben geschützt werden, sodass kein Wasser eindringen kann.

## **Gestaltung**

Das Parklet ist barrierefrei gestaltet und wird dem Bürgersteig angeglichen. Die Sitzgelegenheiten befinden sich auf einer angenehmen Sitzhöhe von 45cm sodass auch ältere Menschen sich ohne Probleme setzen können.

Das Parklet ist unterteilt in zwei Seiten. Die eine Seite besteht aus einer Sitzecke für bis zu 4 Personen. Die andere Seite beinhaltet das Regal für Bücher, die Rahmen für ausgestellte Bilder, den Schaukasten für die Skulptur und eine Sitzbank für 1-2 Personen.

Geteilt sind die beiden Seiten durch Hochbeete, die gleichzeitig als Abgrenzung zur Fahrbahn und als Rückenlehne dienen.

Die Möbel sollen so gebaut werden, dass sie leicht wieder abbaubar sind und wenn möglich im nächsten Jahr wiederverwendet werden können, sodass das Material nicht nur einmalig verwendet wird.

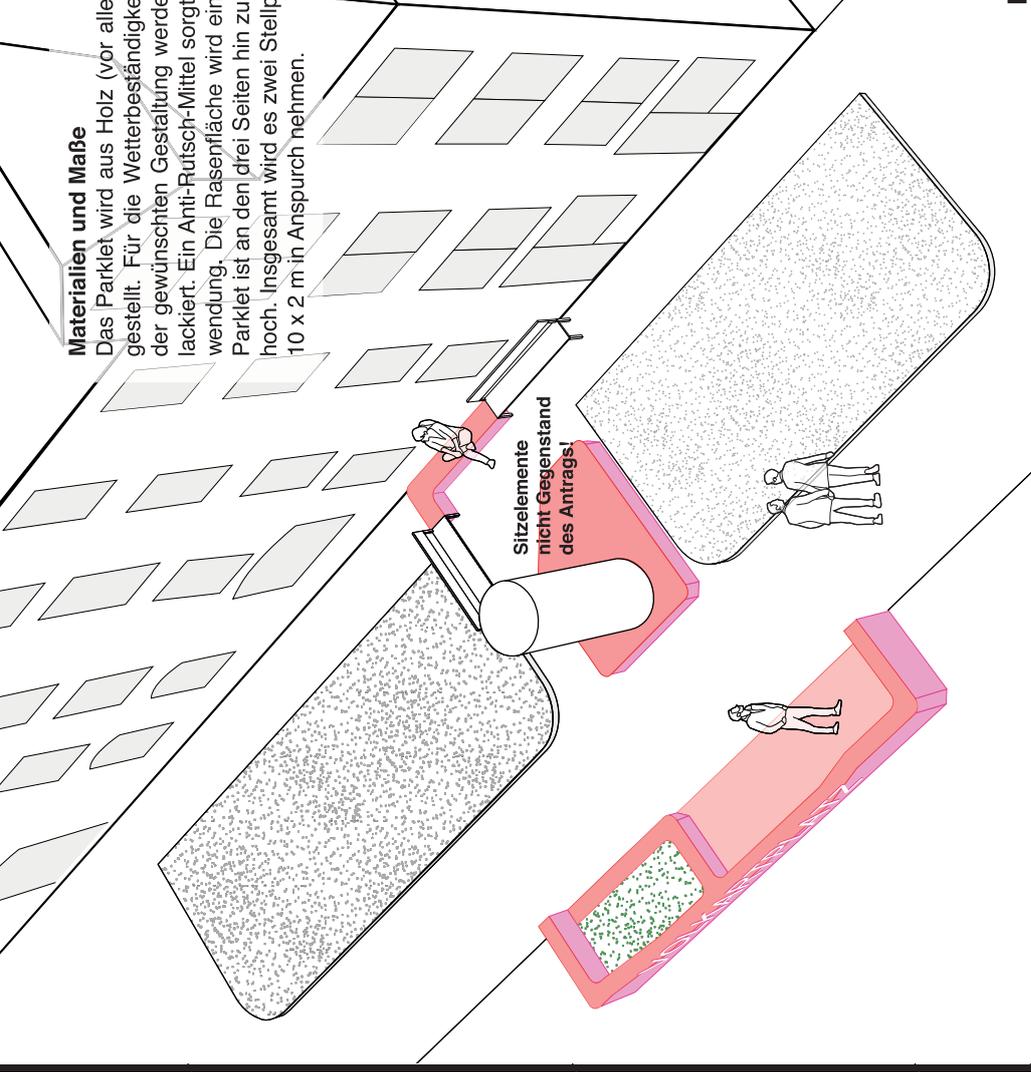


### Nutzungs- und Gestaltungskonzept:

Das Parklet ist Bestandteil des Projekts „Raum für Gemeinschaft“, das vom Bezirksausschuss Neuhausen - Nymphenburg und vom Referat für Stadtverbesserung\* (studentische Initiative) durchgeführt wird. Gemeinsam mit den Anwohner:innen und Gewerbetreibenden soll über eine Neuordnung der Volkartstraße nachgedacht und diskutiert werden. Hierfür sind verschiedene Beteiligungformate geplant. Um diese einerseits vor Ort und coronakonform veranstalten zu können, würden wir gerne den Aufenthaltsort nahe der Liftsäule um ein Parklet erweitern. Dieser Bereich ist einer der wenigen konsumfreien Flächen in der Volkartstraße. Das Parklet würde mit Sitz- und Stehmöglichkeiten sowie einer kleinen Rasenfläche Raum ohne Konsumzwang bieten und eine Bereicherung in der geschäftigen Wohnstraße darstellen.

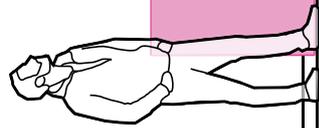
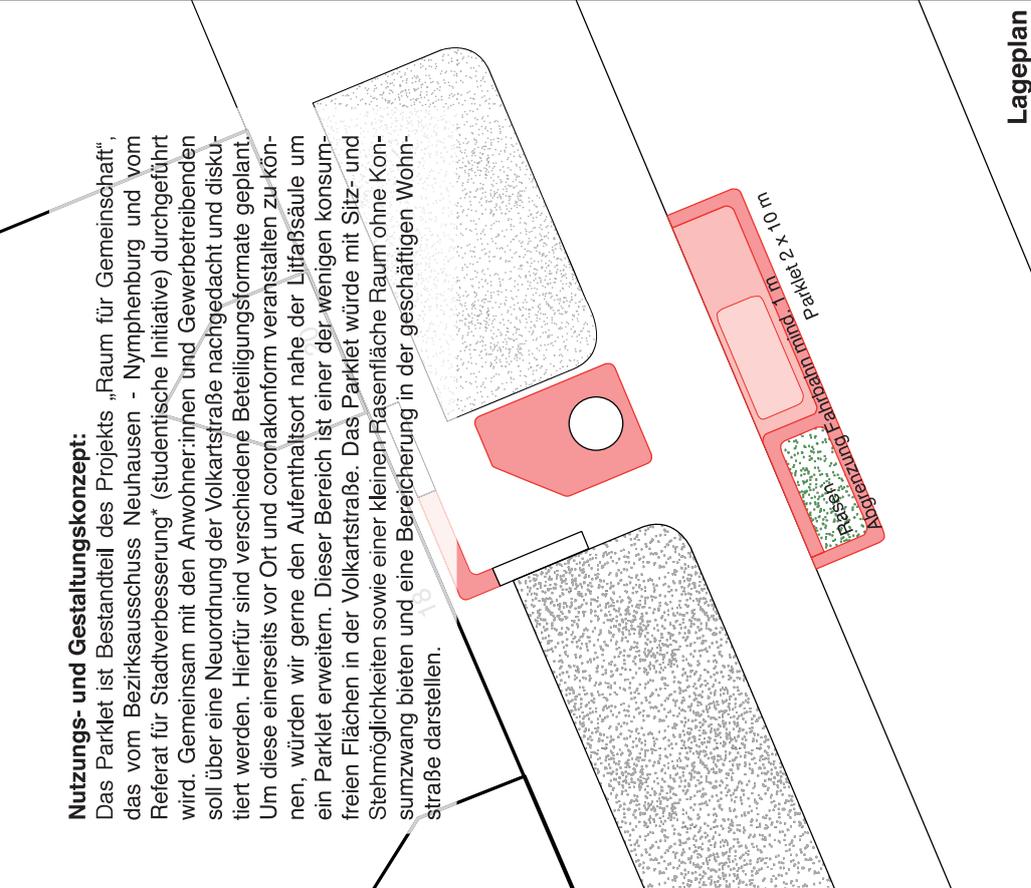
### Materialien und Maße

Das Parklet wird aus Holz (vor allem OSB-Platten) hergestellt. Für die Wetterbeständigkeit und entsprechend der gewünschten Gestaltung werden die Flächen farbige lackiert. Ein Anti-Rutsch-Mittel sorgt für eine sichere Verwendungsfläche. Die Rasenfläche wird ein Rollrasen sein. Das Parklet ist an den drei Seiten hin zur Fahrbahn ein Meter hoch. Insgesamt wird es zwei Stellplätze mit den Maßen 10 x 2 m in Anspruch nehmen.



Lageplan

Perspektive



Höhe + 1,2 m

Höhe + 1 m

VOLKARTPLATZ

Sitzhöhe + 0,45 m

Ansicht

Antrag für ein Parklet

Anlage 02  
Nutzungs- und Gestaltungskonzept

Referat für Stadtverbesserung\*

\*jegliche Ähnlichkeit zu bestehenden Institutionen ist rein zufällig

# Parklet 6 (Landwehrstr. 35) - Begrünte Sitzfläche

## Nutzungs- und Gestaltungskonzept



### Idee der Parklets / Nutzen für das Viertel:

Die begrünten Sitzflächen kommen dem Wunsch der Anwohner\*innen nach mehr Grün und mehr Sitzflächen in der Landwehrstr. nach; Treffpunkt, kein Verkehrszwang, keine kommerzielle Nutzung.

### Auswahlgründe:

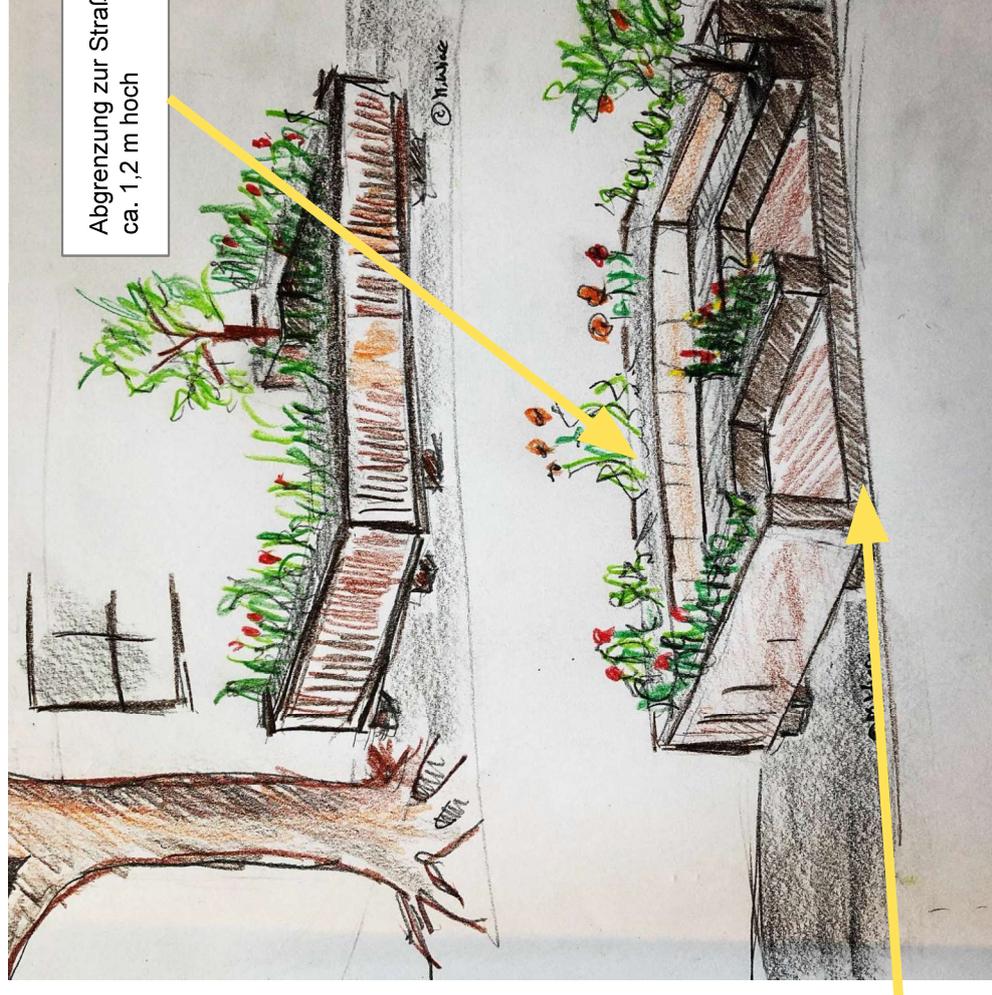
Mangelndes Grün, keine Sitzmöglichkeit; Bereitschaft der Ladenbesitzer\*innen, sich um das Parklet zu kümmern.

### Material:

Boden und Abgrenzung - Holz / Europaletten  
Pflanzmöglichkeiten - Holz, Noppenfolie

### Fläche:

1,5 Parkplätze



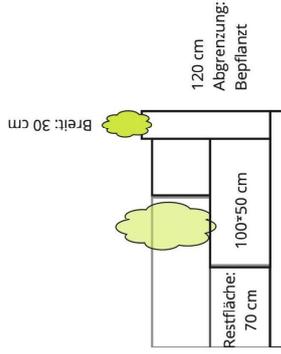
Abgrenzung zur Straße  
ca. 1,2 m hoch

Parkletboden wird bündig mit  
dem Gehsteig abschließen

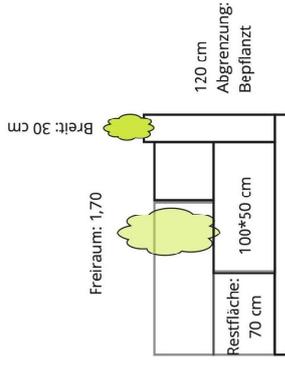
# Parklets Variante 1 - Begrünte Sitzmöglichkeiten Nutzungs- und Gestaltungskonzept



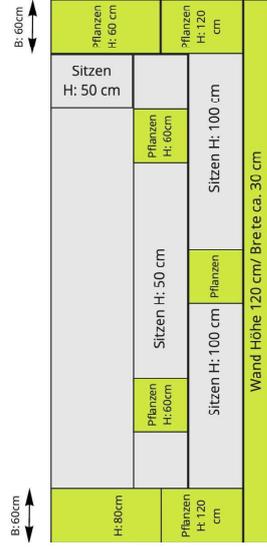
## mögliche Varianten



Parklet: Breite  
2,00 Total



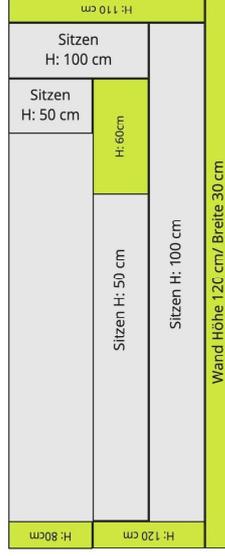
Parklet: Breite  
2,00 Total



Breite 2m

Länge 5m

Breite 2m



Länge 5m

micro

Länge 7,5 m = 1,5 Parkplätze

# Parklet 3 (Schillerstr. 25) - Urban Gardening Station

## Nutzungs- und Gestaltungskonzept

### Auswahlgründe:

Bestehende Parkbucht und Bäume, die Schatten spenden

Partizipation unterschiedlicher sozialer Gruppen und vermitteln von Verantwortung / Alternativen

### Nutzung:

Es ist keine kommerzielle Nutzung geplant.

Urban Gardening Fläche, bepflanzt, keine Sitzflächen

### Fläche:

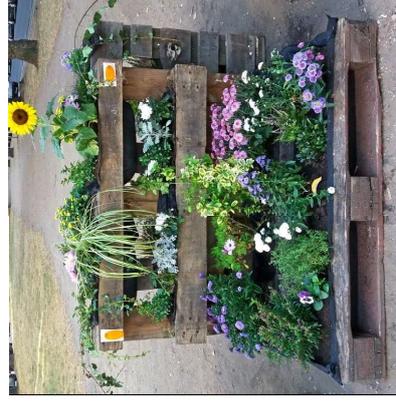
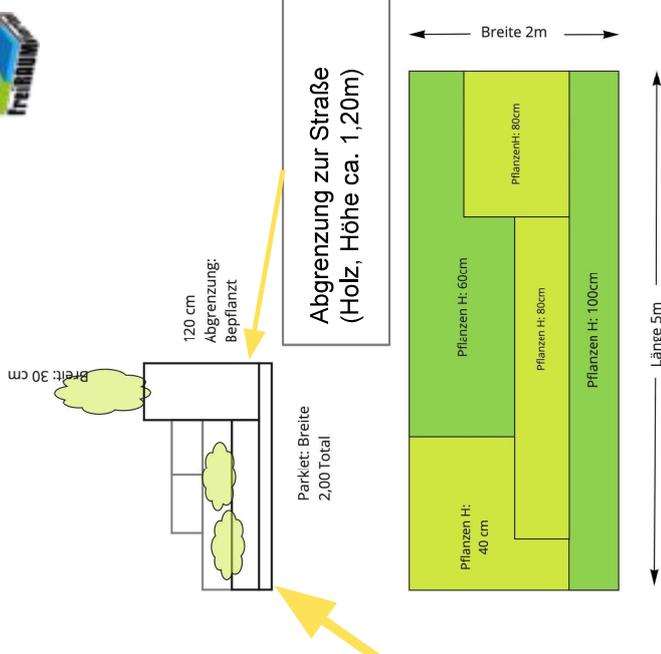
1 Parkplatz

### Material:

Boden: Europaletten, mit Holz abgedeckt

Abgrenzung Straße: Europaletten, bepflanzt

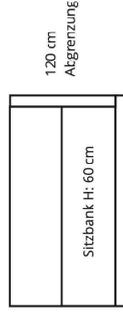
Pflanztröge: Holz / Noppenfolie



Parkletboden wird bündig mit dem Gehsteig abschließen

# Parklet 5 (Schillerstr. 41) - Schach-Fläche

## Nutzungs- und Gestaltungskonzept



### Idee der Parklets / Nutzen für das Viertel:

Outdoorschachfläche als Treffpunkt für die Anwohner\*innen.

### Auswahlgründe:

Haus mit Wohnungen. Anwohner\*innen kümmern sich um die Fläche.

### Material:

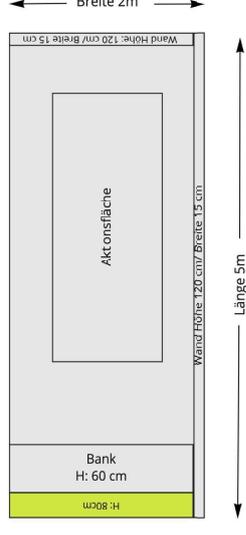
Bodenfläche - Europaletten, abgedeckt mit Holz

Abgrenzung zur Straße - Europaletten, bepflanzt

Verschießbare Kiste für die Figuren

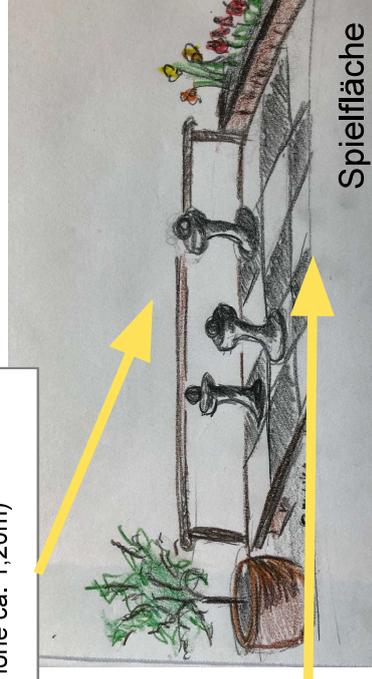
### Fläche:

1 Parkplatz



Abgrenzung zur Straße  
(Holz, Höhe ca. 1,20m)

Parkletboden wird bündig mit  
dem Gehsteig abschließen



## **Nutzungs- und Gestaltungskonzept**

### *Agora Untersending*

Parklet Gotzingerplatz / Thalkirchnerstraße Ecke Kochelseestraße / Sendling

Wir sind ein Zusammenschluss von Nachbar\*innen rund um den Gotzingerplatz und wollen uns gemeinsam mit allen Anwohner\*innen in die Planung und Gestaltung des Viertels mit einbringen.

Die Möglichkeit, ein Parklet zu gestalten, scheint uns eine ideale Gelegenheit, um einen Ort für den nachbarschaftlichen Austausch & Begegnung und für gemeinsame Überlegungen zu schaffen. Das gemeinschaftliche Kümern und die Pflege des Parklets und der nachbarschaftliche Wunsch nach Partizipation würden hier ideal zusammentreffen und uns ermöglichen, gemeinsam einen Mehrwert für das Viertel zu generieren.

Die gemeinsame Begehung der beantragten Fläche mit Green City e.V. am 10.08.2021 brachte die Erkenntnis, dass der gewählte Ort sich ideal eignet, um dieses Vorhaben umzusetzen und so dem Viertel eine zusätzliche kommunikative Anlauf- und Begegnungsstätte, eine *Agora für Untersending*, zu schenken.

Konkret planen wir die nahezu quadratische Fläche der zwei Parkplätze mit Bodenplatten aus Siebdruckholz auszulegen und einen barrierefreien, lückenlosen Anschluss an die seitlich des Parkplatz verlaufende Gehwegnase zu schaffen. Zur Straße hin werden wir die Parkletfläche abgrenzen durch zwei Reihen von hochkant gestellten Euro-Holz-Paletten. Als Hauptgestaltungselemente planen wir eine Reihe von selbstgebauten Palettensofas sowie Palettenhockern bzw. -tischen, die wir im Boden verankern. So können wir eine multifunktionale Nutzung und besonders auch eine kommunikationsfreundliche und offene Atmosphäre für alle Generationen garantieren.

Die hochkant gestellten Holzpaletten bieten zusätzlichen Raum für eine Begrünung und/oder Bepflanzung mit saisonalen Biokräutern, die gemeinsam gepflegt und genutzt werden.

Laterne

Wiese



Baum

4,95 m

Gehweg

2 Holzpaletten hochkant

Paletten-Tisch/Hocker

Palettensofa

Palettensofa

Boden: Siebdruckplatten

Paletten-Tisch/Hocker

80 cm

120 cm

lückenloser Anschluss

Palettensofa

Palettensofa

Palettensofa

Palettensofa

4 Holzpaletten hochkant

4 Holzpaletten hochkant

30 cm

Gehweg-Poller

Thalkirchner Str

Vorfahrtsstraßenschild

5,30 m

