

Telefon: 233 - 24751
Telefax: 233 - 21797

Mobilitätsreferat

Strategie
MOR-GB1.23

Telefon: 233-39824
Telefax: 233-989 39824

Grundsatzaufgaben und Dauerhafte
Verkehrsordnungen
MOR-GB2.21

Telefon: 233 - 45069
Telefax: 233 - 45139

Kreisverwaltungsreferat

Hauptabteilung III
Gewerbeangelegenheiten und
Verbraucherschutz
Bezirksinspektion
Zentrale Angelegenheiten
KVR-III/111

Saisonale Stadträume – II

Produkt 43122300 Straßenverkehre - II

Beschluss über die Finanzierung für das Jahr 2022 und 2023 aus der Nahmobilitätspauschale

1. Anlass
2. Sommerstraßen
3. Temporäre Spielstraßen
4. Bürgerschaftliche Initiativen und Interventionen im Straßenraum
5. Parklets
6. Notwendige Sachmittel
7. Behandlung der Anträge
 - a) Sommerstraßen – Konzept verbessern
Antrag Nr. 20-26 / A 01947 der Ausschussgemeinschaft ÖDP München Liste vom 28.09.2021
 - b) Spielen in der Stadt
Antrag Nr. 20-26 / A 01994 der Fraktion Die Grünen / Rosa Liste vom 08.10.2021

Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 05706

Anlagen:

1. Antrag Nr. 20-26 / A 01947 vom 28.09.2021
2. Antrag Nr. 20-26 / A 01994 vom 08.10.2021
3. Münchner Sommerstraßen 2021 – Bericht zum Dialog
4. Fotodokumentation Parklets
5. Leitfaden und Muster Parklets
6. Erkenntnisbericht Parklets 2021
7. Beispiele Nutzungs- und Gestaltungskonzepte Parklets

Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 16.03.2022 (VB)

Öffentliche Sitzung

I. Vortrag der Referenten

Diese Vorlage wird gemeinsam durch das Mobilitätsreferat und das Kreisverwaltungsreferat eingebracht, da sowohl konzeptionelle als auch organisatorische Aspekte der Saisonalen Stadträume erläutert werden, deren Federführung dem Mobilitätsreferat obliegt. Die dauerhafte Verankerung des Parklet-Ansatzes sowie die Behandlung von temporären Spielstraßen liegt maßgeblich auch in der Zuständigkeit des Kreisverwaltungsreferats (Sondernutzung, Veranstaltungen), weshalb eine gemeinsame Beschlussvorlage erforderlich ist.

Zuständig für die Entscheidung ist die Vollversammlung des Stadtrates gemäß § 4 Ziffer 9 b der Geschäftsordnung des Stadtrats der Landeshauptstadt München nach Vorberatung im Mobilitätsausschuss.

1. Anlass

Mit Beschluss vom 09.12.2020 „Saisonale Stadträume“ (Sitzungsvorlagen-Nr. 20-26 / V 00438) wurde die Stadtverwaltung beauftragt, saisonale Interventionen im öffentlichen Raum umzusetzen. Insbesondere betraf dies die Einrichtung von Sommerstraßen ab 2021, wie im Beschluss skizziert. Außerdem soll, basierend auf einem Stadtratsantrag der Fraktion Die Grünen / Rosa Liste (Antrag Nr. 20-26 / A 01994), ein neuer Ansatz temporärer Spielstraßen erprobt werden und Ausblick auf die Unterstützung weiterer bürgerschaftlicher Projekte im Straßenraum gegeben werden.

Aufgrund des o.g. Beschlusses sollten darüber hinaus im Jahr 2021 Parklets als Sondernutzung pilotiert und die Genehmigungs- und Umsetzungspraxis weiter getestet werden. Im Anschluss ist dem Stadtrat zu berichten und ggf. einen Vorschlag zur dauerhaften Verankerung des Parklet-Ansatzes zu unterbreiten. Diesem Auftrag wird mit vorliegender Beschlussvorlage nachgekommen.

2. Sommerstraßen – Rückschau und Ausblick

Auf Grundlage des o. g. Grundsatzbeschlusses wurden im Sommer 2021 zehn Sommerstraßen in unterschiedlichen Stadtbezirken durch die Stadtverwaltung realisiert. Im Rahmen dessen konnten weitere wichtige Erkenntnisse und Erfahrungen gewonnen werden, auf deren Basis die praktische Umsetzung weiter verfeinert und verbessert werden kann. Jene Ergebnisse, die benötigten Personalressourcen sowie die tatsächliche Verfügbarkeit des städtischen Mobiliars sind Grundlage für die weitere Realisierbarkeit der Sommerstraßen ab dem Jahr 2022.

2.1 Neue Erkenntnisse aus dem Jahr 2021

Aus den Sommerstraßen-Projekten des Jahres 2021 hat die Stadtverwaltung gegenüber des Beschlusses vom 09.12.2020 „Saisonale Stadträume“ (Sitzungsvorlagen-Nr. 20-26 /

V 00438) folgende neue Hauptaspekte ableiten können. In Kapitel 2.2 wird dargelegt, wie das Verfahren aufgrund dieser Erkenntnisse weiter angepasst wird.

Entscheidungsrecht

Gemäß o.g. Beschluss wurde das Entscheidungsrecht der Bezirksausschüsse in der Bezirksausschuss-Satzung inzwischen entsprechend verankert. Aufgrund der knappen Vorlaufzeit konnte im Jahr 2021 nur in einem Fall ein Entscheidungsvorschlag durch die Stadtverwaltung eingebracht werden. Bei den anderen Sommerstraßen erfolgte die Zustimmung durch Initiativbeschlüsse der Bezirksausschüsse. Dem in der BA-Satzung verankerten Entscheidungsrecht wurde dabei dennoch Rechnung getragen.

Vorlaufzeit

Für die Auswahl und Umgestaltung geeigneter Räume ist eine adäquate Vorlaufzeit sowie die vorherige Einbindung und Information der betroffenen Anwohnerschaft unerlässlich. Vor diesem Hintergrund ist bei der Realisierung von Sommerstraßen eine längerfristige Planung und Vorlaufzeit von mindestens fünf Monaten zwingend erforderlich. Letztlich erweist sich die richtige Auswahl der Räume als maßgeblich für den Erfolg der Umsetzung. Für das Jahr 2022 wurde entsprechend auch bereits im November 2021 mit der Bearbeitung begonnen.

Verkehrsrechtliche Anordnung – Spielstraße und Verkehrsberuhigter Bereich

Ein umfassenderer temporärer Eingriff, etwa durch die Sperrung als Spielstraße, weist eine höhere Nutzbarkeit für Spiel, Bewegung und Aufenthalt auf, kann jedoch aufgrund der dann erhöhten Nutzungsintensität je nach Örtlichkeit auch zu negativ wahrgenommenen Begleiterscheinungen fkommen. Entsprechende Rückmeldungen erreichten die Stadtverwaltung vom Zugspitzplatz, aus der Schneckenburgerstraße und auch der Südlichen Auffahrtsallee. Aufgrund der intensiveren Nutzung des öffentlichen Raums wurde vermehrt über eine deutliche Lärmentwicklung sowie Vermüllung geklagt. Darüber hinaus ist die zum Teil verschlechterte Erreichbarkeit von Wohnhäusern für den Kfz-Verkehr für einen Zeitraum von mehreren Wochen bei den Beschwerden ebenso stark ins Gewicht gefallen, wie die fehlende Durchfahrbarkeit von Spielstraßen mit dem Rad.

Der Begriff „Sommerstraße“

Es bestehen teils unterschiedliche Vorstellungen, welche Ziele mit einer Sommerstraße verfolgt werden und wie der Erfolg einer Sommerstraße, bemessen wird. So ist eine Sommerstraße nicht per se mit einer „Spielstraße“ im Sinne der StVO gleichzu setzen. Manche Räume dienen dazu, temporär eine veränderte Straßen- und Platznutzung auszuprobieren und über die punktuelle Nutzungsveränderung einen Prozess der veränderten Wahrnehmung öffentlicher Räume anzustoßen, mit dem Ziel einer dauerhaften baulichen Umgestaltung. Andere Sommerstraßen wiederum dienen insbesondere der saisonalen Begrünung zur Schaffung einer zusätzlichen Option des Aufenthalts im Freien während der warmen Jahreszeit. Vor diesem Hintergrund entscheidet nicht nur die Nut-

zungsintensität durch spielende Kinder über das „Funktionieren“ oder „Nicht-Funktionieren“. Das muss bei der Kommunikation mit allen Beteiligten berücksichtigt werden. Letztlich muss bei der Bewertung der Maßnahme das Ziel der konkreten Maßnahme in Betracht gezogen werden.

Gestaltung - Begrünung und Möblierung

Im Jahr 2021 war die Umsetzung von insgesamt 10 Straßenräumen zwischen Juni bis Mitte September, von einigen bis Ende Oktober 2021, möglich. Dabei kamen insgesamt 110 Pflanztröge sowie 156 Stühle als Gestaltungselemente sowie zur temporären Umgestaltung und Gewährleistung der Verkehrssicherheit zum Einsatz. Die Erfahrung hat gezeigt, dass grundsätzlich der Ort mit seinen gegebenen Rahmenbedingungen (bestehende Gastronomie, bereits bestehende Treffpunkte etc.) maßgeblich für eine erfolgreiche Nutzung und Akzeptanz ist, jedoch das richtige Maß an Möblierung entscheidend für die Funktionalität und Ausstrahlungswirkung der jeweiligen Sommerstraße ist. Sind die Pflanzgefäße nicht in ausreichendem Umfang im Raum platziert, kann es beispielsweise zu rechtswidrigem Verparken zwischen den einzelnen Trögen kommen, die einer Nutzung durch Spiel, Bewegung und Aufenthalt entgegen steht. Zu zahlreiche Pflanztröge können den Bewegungsradius und Flächen für das Kinderspiel ggf. zu stark begrenzen.

Kommunikation, Dialog und Beteiligung

Aufgrund der Erfahrungen des Jahres 2021 wird das Format des (Online)-Bürger*innendialogs vor Umgestaltung der Straßen als sinnvoll und wichtig eingeschätzt, um in einem vertretbaren Aufwand die Anwohnenden zu informieren und in das weitere Vorgehen einzubinden sowie erste Vernetzungen anzustoßen. Das im Jahr 2021 eingesetzte Online-Format soll möglichst künftig durch einen Vor-Ort-Termin ergänzt und/oder im Einzelfall ersetzt werden, um möglichst vielfältige Zielgruppen unter den Anwohnenden zu erreichen.

Auch die während der Umgestaltung durchgeführten Dialog-Stände vor Ort waren sinnvoll, um Stimmungen und Feedbacks einholen zu können. Ergänzt durch die Fragebögen ergab sich ein stimmiges Gesamtbild der Auswertung. Ein Verzicht auf Bürger*innenbeteiligung vor und während der Umsetzung der Sommerstraßen wird mit Blick auf die Akzeptanz der neu entstehenden Straßenräume als negativ eingeschätzt und kann aus Sicht des Mobilitätsreferats nicht erfolgen. Für eine gelungene intensive Einbindung der Bürgerschaft sind nicht zuletzt ausreichend Zeit und Ressourcen seitens Mobilitätsreferats aufzubringen.

Bespielung und Belebung

Punktuelle Impulse sind als Startschuss für die neue Nutzung der Sommerstraßen notwendig. Es braucht eine gewisse Zeit, bis sich gewohnte Routinen ändern und der neu gewonnene Raum angenommen wird. Aufgrund der pandemischen Lage war auch im Jahr 2021 eine Aktivierung und punktuelle Bespielung der Räume im Sinne von Veranstaltungen und Aktionen durch erhebliche Auflagen und Einschränkungen teils nicht wie gewünscht möglich. Grundsätzlich ist es erforderlich, dass die jeweiligen Bezirksaus-

schüsse engagiert und aktiv wichtige Impulse für mögliche Nutzungen der Sommerstraßen initiieren. Die bisherige Erfahrung hat gezeigt, dass eine hohe Mitwirkungsbereitschaft und Engagement besteht. Aus Sicht des Mobilitätsreferats ist daher die Vorschlagsphase der Bezirksausschüsse ein wichtiger und künftig durch zusätzliche Vorbereitungszeit für diese zu stärkender Baustein zur Identifizierung geeigneter Straßenräume.

Auswertung der Dialog-Stände und Fragebögen

Im Projektzeitraum 2021 gingen insgesamt 517 Feedbackbögen ein, welche ein vielfältiges Bild der Sommerstraßen zeichnen und zum Großteil von direkten Anwohnenden oder Anwohnenden aus der Nachbarschaft ausgefüllt wurden. Aufgrund der Themenfülle wird im Folgenden lediglich auf die zentralen Kernpunkte eingegangen, der ausführliche Bericht zum Dialog der Sommerstraßen 2021 ist Anlage 3 zu entnehmen.

Das Gros der Befragten begrüßten die Idee der Sommerstraße: 72 % bewerteten die Sommerstraße als sinnvoll und die Straße als gut geeignet für eine Sommerstraße. Die Gestaltung der Sommerstraßen schätzten 53 % der Befragten als sehr gut oder gut ein. Gleichzeitig wurde die zusätzliche Begrünung der Straßen als besonders positiv hervorgehoben, dicht gefolgt von Verkehrsberuhigung und Spielmöglichkeit. Kritisiert wurde, dass die Verkehrsberuhigung nur bedingt funktioniert bzw. sich weiterhin zahlreiche Kfz im Straßenraum befinden. Auch wurde die Lärmentwicklung als negativ eingeschätzt. Hierin zeigt sich das Verhältnis zwischen erlebtem Mehrwert der Sommerstraßen (449 Nennungen: insbesondere Treffen der Nachbarschaft, Spielen, weniger Verkehr, Aufenthalt) und dem Verlustgefühl im Vergleich zur bisherigen Straßengestaltung (245 Nennungen: insbesondere Parkplatz und Lärm).

Auf die Frage, ob Sommerstraßen als dauerhafte Verkehrsberuhigung oder als wiederkehrende Sommerstraße fortgeführt werden sollten, ergab sich ein eindeutiges Meinungsbild: das Gros der Befragten, nämlich 71 %, wünschen sich eine Weiterführung des Instruments, darunter 49 % als dauerhafte Verkehrsberuhigung. Jedoch variieren die Mehrheiten von Raum zu Raum: während sich in der Westenriederstraße und am Holzplatz die Mehrheit aller Befragten für eine dauerhafte Neuordnung des Straßenraums ausspricht, bestehen in den konfliktreicheren Räumen wie der Schneckenburgerstraße oder am Zugspitzplatz Einwände. Hier befürworteten lediglich 30 % der Befragten eine Fortführung. Ein ähnliches Bild zeichnete sich auch mit Blick auf die direkte und weitere Anwohnerschaft ab. Direkt Anwohnende stehen einer Umgestaltung grundsätzlich negativer gegenüber als Menschen aus der umliegenden Nachbarschaft der Sommerstraße.

Diese Einschätzungen wurden auch in den zahlreich durchgeführten Vor-Ort-Dialogen und in einer Vielzahl von Bürgerschreiben offenbar: Eine intensivere Nutzung der Räume ist zum Teil mit negativen Begleiterscheinungen wie Lärm und Müll verbunden. Insofern wird eine Veränderung des direkten Wohnumfelds nicht von allen Anwohnenden als Bereicherung empfunden. Grundsätzlich positiv hervorgehoben wird die Begrünung der Straßenräume, wenngleich die grundsätzliche Gestaltung der Straßen in einigen Fällen verbesserungswürdig ist. Der temporäre Entfall von Parkplätzen und - im Fall von Spielstraßen - die fehlende Erreichbarkeit des Wohnhauses mit dem KFZ sind weitere vereinzelte Kritikpunkte.

2.2 Anpassung des Verfahrens ab 2022

Aufgrund der überwiegend guten Erfahrungen wird das Münchner Modell der Sommerstraßen dauerhaft eingeführt und der Genehmigungsprozess einer Verstetigung unterzogen.

Der Prozess wird aufgrund der in 2021 gewonnenen Erfahrungen ab 2022 wie folgt angepasst:

Ab dem Jahr 2022 wird die Umsetzung der Sommerstraßen im Zeitraum zwischen Mitte Juni bis Anfang September erfolgen.

Zum Einen steht für diesen Zeitraum die entsprechende städtische Möblierung zur Verfügung, ohne dass diese kostspielig neu beschafft werden muss; zum Anderen ist dieser Zeitraum mit den zur Verfügung stehenden Ressourcen zu bewältigen und erscheint gleichzeitig als geeignete Dauer, dass sich der veränderte Straßenraum etablieren kann und eine Akzeptanz bei den Anwohner*innen erreicht wird. Eine längere Umsetzung bis in den Oktober hinein, muss von Fall zu Fall bezüglich der örtlichen Rahmenbedingungen und der zur Verfügung stehenden Ressourcen, wie beispielsweise der Pflanztröge, die größtenteils für das Oktoberfest gebraucht werden (siehe Punkt 6.1), geprüft werden.

Die Sommerstraßen werden künftig mit 10 Straßen jährlich weiter geführt.

Aus den bisherigen Erfahrungen ist mit einer weit höheren Anzahl an Anträgen seitens der Bezirksausschüsse nicht zu rechnen. Ein weiterer Faktor ist zudem der o.g. Zeitraum, in dem Sommerstraßen umgesetzt werden können. Da aus logistischen Gründen maximal zwei Räume pro Tag auf- und abgebaut werden können, ist der Aufbau von zehn Räumen innerhalb einer Woche möglich. Eine Erhöhung der Straßenanzahl würde daher auch notwendigerweise zu einer Verkürzung der Umsetzungsdauer führen. Aus fachlicher Sicht ist eine kürzere Umsetzungszeit als acht Wochen nicht empfehlenswert, da es eine gewisse Aneignungszeit braucht. Darüber hinaus ist eine ausreichende Möblierung letztlich entscheidend für Verkehrssicherheit und Erfolg der Sommerstraßen. Eine Erhöhung der Anzahl an realisierten Sommerstraßen ginge zu Lasten der Qualität der einzelnen Räume. Eine Umsetzung von insgesamt 14 Straßen, wie im Beschluss vom 09.12.2020 „Saisonale Stadträume“ (Sitzungsvorlagen-Nr. 20-26 / V 00438) noch angestrebt, wird künftig mit den zur Verfügung stehenden Ressourcen als nicht mehr möglich erachtet.

Die Vorbereitungen der Sommerstraßen beginnen bereits im 4. Quartal des Vorjahres.

Aufgrund der künftig früheren Umsetzung aller Sommerstraßen ab Mitte Juni ist auch ein deutlich früherer Beginn der Projekte, etwa um drei bis vier Monate unter Berücksichtigung der Ferienzeiten, notwendig. Außerdem sollte den Bezirksausschüssen mehr Zeit für die interne Beratung und ggf. Einbindung von Initiativen im Stadtviertel sowie Beteiligung der Bürgerschaft eingeräumt werden. Der Erfolg einer Sommerstraße hängt maßgeblich von der Auswahl geeigneter Räume ab. Die Bezirksausschüsse sind in Ortskenntnis und im Kontakt zu den entsprechenden Nachbarschaften. Daher werden die

Bezirksausschüsse künftig bereits am Beginn des 4. Quartals des Vorjahrs zur Meldung möglicher Sommerstraßen für das nächste Jahr eingeladen, so dass bereits im Januar mit der Prüfung der Räume begonnen werden kann. Während der Umsetzung sollen den Bezirksausschüssen begleitende Informationen zur Verfügung gestellt werden, die ihnen helfen, mögliche Aktivitäten auf der Sommerstraße zu planen und zu beantragen. So können die Möglichkeiten der Sommerstraßen ausgeschöpft werden. Sommerstraßen bleiben jedoch öffentlicher Verkehrsraum, eine Genehmigung von weiteren Nutzungen (Sondernutzungen, Veranstaltungen etc.) ist möglich, bedarf jedoch einer Prüfung und eines entsprechenden Vorlaufs durch die Verwaltung. Für das Jahr 2022 wurden die Vorbereitungen bereits aufgenommen.

Die Bürger*innenbeteiligung wird mit geringfügigen Anpassungen weitergeführt.

Die kommunikative Begleitung wurde von einer Vielzahl von Bezirksausschussmitgliedern und Bürger*innen positiv hervorgehoben und auch durch das Mobilitätsreferat als sehr sinnvoll bewertet. Die Ausschreibung der Leistungen sollte daher fortgesetzt und um die Erstellung der notwendigen Pläne und Visualisierungen für die Öffentlichkeitsbeteiligung ergänzt werden. Das im Jahr 2021 eingesetzte Online-Format wird künftig möglichst durch einen Vor-Ort-Termin ergänzt. Aus Sicht des Mobilitätsreferats sind künftig zwei Dialog-Termine pro Raum während der Umsetzung ausreichend, da die Erfahrung gezeigt hat, dass sich beim dritten Termin keine wesentlichen neue Erkenntnisse ergeben haben. Eine Abschlussrunde mit den Bezirksausschüssen nach Abbau der Sommerstraßen und die Veröffentlichung der Ergebnisse der Fragebögen wird im Sinne einer größtmöglichen Transparenz weiterhin fester Bestandteil des Sommerstraßen-Konzepts bleiben.

Die Rolle der Bezirksausschüsse als erster Ansprechpartner vor Ort wird weiter gestärkt.

Die Bezirksausschüsse sind wichtiger Impulsgeber und werden in alle Umsetzungsschritte eng eingebunden. Ihre aktive Rolle trägt maßgeblich zum Erfolg der Sommerstraßen bei. Den Bezirksausschüssen wird durch die Stadtverwaltung entsprechende Hilfestellung im Sinne von Materialien (wie Plakate, Aufsteller etc.) zur Verfügung gestellt. Sowohl der Einsatz der Materialien als auch die Obhut über die Räume obliegt weiter den Bezirksausschüssen als Initiatoren der jeweiligen Straßen. Das Mobilitätsreferat behält eine unterstützende und beratende Rolle. Diese Rollenaufteilung trägt auch dem vielfach vorgetragenen Wunsch nach einem „bottom up“-Ansatz Rechnung. Inwieweit Räume im Folgejahr erneut zu einer Sommerstraße umgestaltet werden sollten, hängt nicht zuletzt vom bisherigen Erfolg ab. Aus fachlicher Sicht erscheint eine jährlich wiederkehrende Sommerstraße nach positivem Feedback durch die Bürgerschaft durchaus möglich.

3. Temporäre Spielstraßen

Die Konzeption der Sommerstraßen als wohnortnahes Angebot ohne Eventcharakter bzw. Konsumzwang setzt voraus, dass die Bespielung der Räume nur punktuell erfolgt. Außerdem sollen die Räume allen Anwohnenden zur Verfügung stehen, eine alleinige

Fokussierung auf Spielevents entspricht dem Gedanken der Sommerstraßen nicht. Vielmehr wird ein vielfältiges, auch kulturelles Angebot für sinnvoll erachtet. Häufig liegen der Stadtverwaltung Anträge auf Veranstaltungen mit entsprechender Genehmigungserfordernis vor.

Durch den Antrag „Spielen in der Stadt“ der Fraktion Die Grünen / Rosa Liste vom 08.10.2021 wurde beantragt, geeignete Möglichkeiten zu finden, Straßen an einzelnen Tagen oder regelmäßig für mehrere Stunden sperren zu können, um Spielen auf der Straße zu ermöglichen. Dazu hat das Mobilitätsreferat bereits Kontakt mit dem Land Berlin aufgenommen, wo ein breites Bündnis gemeinsam mit dem Land Berlin temporäre Spielstraßen in verschiedenen Stadtbezirken umsetzt. In den Sommermonaten 2021 wurden in Berlin 15 temporäre Spielstraßen eingerichtet. Diese Straßen werden für mehrere Stunden komplett für den Fahrzeugverkehr gesperrt, um Spielen auf der Straße sicher zu ermöglichen.

3.1 Wiederkehrende Sperrungen - wöchentlich / monatlich

Bei einer regelmäßigen Sperrung als Spielstraße ist zu klären, wie die Anordnung und Umsetzung rechtlich und logistisch erfolgen kann, welche Straßen geeignet sind und wie die tatsächliche Umsetzung und begleitende Kommunikation erfolgen soll. Dieser neue Projektansatz ist in enger Zusammenarbeit mit der Spielraumkommission sowie weiteren geeigneten Partnern zu entwickeln und umzusetzen. Ziel ist – analog zu den Sommerstraßen - die Umsetzung pilothaft zu untersuchen und anschließend einen Vorschlag für das dauerhafte, stadtweite Vorgehen zu unterbreiten.

Vorab sind eine Vielzahl an rechtlichen und organisatorischen Fragen zu klären: Es ist eine verkehrsrechtliche Anordnung und Beschilderung vorzunehmen. Weitgehend unklar ist jedoch noch, wie die hoheitliche Aufgabe, eine Verkehrssperrung in Kraft zu setzen, auch durch Dritte umgesetzt werden kann. Neben den Kriterien, welche Straßen geeignet sind, müssen organisatorische Fragen zur Information und Öffentlichkeitsbeteiligung geklärt werden. Dabei muss auch beleuchtet werden, welche Institutionen oder Gruppen von Anwohnenden eine solche Sperrung beantragen können. Auch wird es um praktische Fragen gehen, wie etwa mit Anwohnenden umzugehen ist, die ihr Auto aus der Straße herausfahren müssen, um einen Termin wahrzunehmen oder wie die Erreichbarkeit für gehbeeinträchtigte Personen sichergestellt werden kann. Hierbei kann zwar auf Erfahrungen im Kontext der Sommerstraßen zurück gegriffen werden, da es sich aber um einen ganz anderen Ansatz mit stärkeren verkehrlichen Konsequenzen handelt, können die Erkenntnisse nicht 1:1 übernommen werden.

Trotz der Kontaktaufnahme und des Austausches mit dem Land Berlin konnten bisher nicht abschließend rechtlich beurteilt werden inwieweit das Vorgehen in Berlin (Landesebene) deckungsgleich in München (kommunale Ebene) angewendet werden kann. Es wird daher als sinnvoll erachtet, im Jahr 2022 die rechtlich strittigen Punkte zu klären und das mögliche Vorgehen mit den anderen beteiligten Akteuren, Referaten und Dienststellen abzustimmen. Die Durchführung eines Piloten analog des Sommerstraßen-Ansatzes wird für Jahr 2023 an geeigneter Stelle angestrebt. Anschließend wird dem Stadtrat erneut berichtet und ein Vorschlag zum weiteren Vorgehen unterbreitet.

3.2 Einmalige / unregelmäßige Spielaktionen

Auch das einmalige, nicht regelmäßige Sperren von Straßen, welches Spielen für einige Stunden ermöglicht, kann eine Möglichkeit sein, Straßenraum temporär anders zu begreifen und zu nutzen. Eine rechtliche Möglichkeit der Verkehrsanordnung bestünde hierbei jedoch lediglich im Rahmen einer Veranstaltung auf öffentlichem Verkehrsgrund.

Die Einschätzung des Kreisverwaltungsreferats, Veranstaltungs- und Versammlungsbüro, lautet hierzu wie folgt:

Die geplanten Spielangebote mit der Straßennutzung durch Kinder auf öffentlichem Verkehrsgrund erfordern anhand der vorliegenden Informationen die Erteilung einer Sondernutzungserlaubnis durch das Kreisverwaltungsreferat, Veranstaltungs- und Versammlungsbüro. Eine abschließende Beurteilung setzt die Vorlage einer vollständigen Beschreibung zu allen geplanten Aktionen und auch zu möglichen geplanten Aufbauten (inkl. Lageplan) voraus.

Zur verkehrlichen Vertretbarkeit einer Veranstaltung regeln die vom Stadtrat beschlossenen Veranstaltungsrichtlinien der Landeshauptstadt München unter Ziff. C.I.2 Folgendes: *„Auf öffentlichem Verkehrsgrund dürfen nur solche Veranstaltungen durchgeführt werden, die verkehrlich vertretbar sind. Insbesondere dürfen Veranstaltungen auf öffentlichem Verkehrsgrund weder Straßensperren noch Haltverbote erfordern, es sei denn, diese sind in den vorliegenden Richtlinien ausdrücklich gestattet. Die Beurteilung der verkehrlichen Vertretbarkeit erfolgt ausschließlich durch das Kreisverwaltungsreferat.“*

Nach den Veranstaltungsrichtlinien sind Haltverbote und Straßensperren nur für folgende Veranstaltungsformate ausdrücklich gestattet:

Festzüge aus besonderen Anlässen, Kultur- und Konzertveranstaltungen mit Stellungnahme des Kulturreferates, Straßen-, Anlieger- und Stadtteilfeste, Konfessionelle Veranstaltungen, Brauchtumsveranstaltungen, Martinszüge und Sportveranstaltungen. Gemäß diesen Veranstaltungsrichtlinien ist ein reines Sperren der Straße zum Spielen und Flanieren, wie bei einer Spielstraße, nicht zulässig.

Alternativ könnten (Anlieger-)Straßenfeste in den Stadtbezirken (z. B. in Neuhausen maximal zwei Mal pro Jahr für jeweils 3 Tage) durchgeführt werden. Die Veranstalter*innen müssen acht Wochen vor Beginn der Veranstaltung einen Antrag beim Veranstaltungs- und Versammlungsbüro des Kreisverwaltungsreferats stellen. Die Veranstalter*innen sind während der Veranstaltung zuständig für die Einhaltung der festgelegten Auflagen und verantwortlich für den sicheren Veranstaltungsablauf. Neben dem Antrag muss ein Lageplan sowie ein gesetzlich geforderter Versicherungsnachweis vorgelegt werden. Außerdem muss ein entsprechendes kulturelles Rahmenprogramm vorhanden sein. Die Veranstaltung und die Sperrung der Straße muss verkehrlich vertretbar sein. Dies wird jeweils im Einzelfall in Rücksprache sowohl mit der Verkehrsbehörde im Mobilitätsreferat als auch insbesondere mit der Polizei abgestimmt.

Die in der Begründung des vorliegenden Antrags Nr. 20-26 / A 01994 der Fraktion Die Grünen / Rosa Liste vom 08.10.2021 angeführte Spielaktion im Rahmen des 1. Münchner Mobilitätskongresses in der Parkstraße fiel unter keines der oben genannten Veranstaltungsformate. Die dafür notwendigen Haltverbote und Straßensperren konnten jedoch im Wege des Vollzugs des Beschlusses der Vollversammlung vom 27.01.2021

(Münchner Mobilitätskongress parallel zur IAA – innovativ und nachhaltig, Sitzungsvorlage 20-26 / V 02123) erteilt werden.

Unabhängig davon ist das Kreisverwaltungsreferat gerne bereit, konkrete Anträge der Veranstaltenden auf die Durchführbarkeit hin zu überprüfen und ggf. zu genehmigen.

Das Kreisverwaltungsreferat ist der Auffassung, dass im Zusammenhang mit einem definierten Pilotprojekt einzelne, nicht regelmäßige temporäre Sperrungen zum Zwecke des Spielens im Rahmen einer Veranstaltung möglich sind. Für eine dauerhafte Umsetzung sollten mittelfristig die Veranstaltungsrichtlinien angepasst werden. Vor dieser Anpassung ist jedoch das im Antrag genannte Konzept zu erstellen und zu erproben.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass sowohl wöchentlich oder monatlich wiederkehrende Spielstraßensperrungen als auch einmalige bzw. nicht regelmäßige Spielaktionen auf der Straße zunächst durch das Mobilitätsreferat und Kreisverwaltungsreferat pilotiert werden, bevor ein Vorschlag zum weiteren Vorgehen unterbreitet werden kann. Hierzu werden sich die beiden Referate mit der Spielraumkommission in Verbindung setzen.

4. Bürgerschaftliche Initiativen und Interventionen im Straßenraum

Im bisherigen Ansatz der Sommerstraßen spielt insbesondere eine Stärkung der Aufenthaltsqualität in den temporär umgestalteten Straßenräumen eine Rolle. In den letzten Jahren treten aber auch vermehrt private Initiativen auf, die aus der Bürgerschaft heraus Straßenräume nicht nur umgestalten wollen, sondern auch Anstöße mit Blick auf die Themen Verkehrswende, Stadtgestaltung oder auch Klimaanpassung geben wollen. Dieser Ansatz geht jedoch über die Gestaltung von Sommerstraßen hinaus. Eine Unterstützung der Konzepte durch eine passende temporäre Verkehrsanordnung war dabei bisher nicht möglich.

Daher wird in einem weiteren Beschluss in 2022 dargestellt, wie das Mobilitätsreferat derartige Initiativen organisatorisch und rechtlich künftig unterstützen kann und in welchem Rahmen ein solches Engagement möglich ist. Eine beschlussmäßige Entkopplung der Themen „Saisonale Stadträume“ von den bürgerschaftlichen Initiativen ist notwendig, damit eine weitere Realisierung der Parklets und Sommerstraßen - die in der Umsetzung bereits einen deutlich weiteren Verfahrensstand aufweisen - im laufenden Jahr rechtzeitig durch diese Beschlussvorlage ermöglicht werden.

5. Parklets

Zunächst wird auf die Ausführungen in Kapitel 5 des Beschlusses vom 09.12.2020 „Saisonale Stadträume“ (Sitzungsvorlagen-Nr. 20-26 / V 00438) verwiesen.

Im Folgenden wird über die Erkenntnisse des Pilotversuchs 2021 Parklets als Sondernutzungen berichtet, die konzeptionellen und rechtlichen Rahmenbedingungen dargelegt sowie skizziert, welche Unterstützung Bürger*innen bei der Beantragung und dem Bau von Parklets durch die Stadt München erhalten können.

Aufgrund des positiven Verlaufs der Pilotprojekte 2021 ist die dauerhafte Verankerung des Parklet-Ansatzes als Sondernutzung Ziel dieser Vorlage. Danach sollen Parklets künftig jährlich zwischen April und Oktober 2021 durch bürgerschaftliche Initiativen errichtet werden können.

5.1 Beispiele aus anderen Städten

San Francisco

Erstmals als Idee im Jahr 2005 entstanden, gilt San Francisco mit der Erfindung der Parklets als Vorreiter, von dort aus verbreitete sich die Idee weltweit. Aktuell werden 49 Parklets in San Francisco betrieben. Das Konzept unterscheidet sich insofern vom Münchner Vorgehen, als dass neben bürgerschaftlichen Initiativen auch Gewerbebetriebe aus Erdgeschosslagen oder Gebäudebesitzer*innen Parklets betreiben können. Das Genehmigungsverfahren ist mit dem einer Sondernutzung oder gar Baugenehmigung vergleichbar und bedarf mehrerer Prozessschritte und detaillierter Vorgaben. Die Finanzierung erfolgt ausschließlich durch Private.¹

Vancouver

Einen ähnlichen Ansatz verfolgt das kanadische Vancouver. Nach Angaben des Parklet-Manuals (aktuell online nicht mehr abrufbar) beträgt die Genehmigungsdauer 6 bis 8 Monate, die Kosten betragen umgerechnet 7.000 bis 10.000 € und werden direkt von den Parklet-Verantwortlichen getragen. Nach einer Pilotphase 2011 bis 2016 werden aktuell etwa 18 Parklets betrieben. Derzeit wird das Projekt evaluiert, weswegen im Moment gemäß Internetauftritt keine neuen Anträge angenommen werden.²

Wien

Die Parklets in Wien werden ebenfalls durch Private direkt beantragt und betrieben. Im Jahr 2016 wurden 15 Parklets umgesetzt. Dazu sind verschiedene Behördengänge notwendig, um eine privatrechtliche Vereinbarung (vergleichbar mit einer Sondernutzungsgenehmigung nach deutschem Recht) sowie die notwendige Verkehrsanordnung zu erhalten. Weitere Unterlagen, wie Lageplan, Fotos und Zustimmungen, sind einzureichen.³ Unabhängig von der Genehmigung ist die Bezuschussung durch das Programm „Grätzl-Oasen“, welches lokale Nachbarschaftsprojekte unterstützt, möglich.⁴

¹ <https://sfpublicworks.org/services/permits/parklets> (zuletzt abgerufen am 03.02.22, 11.19 Uhr)

² <https://vancouver.ca/streets-transportation/parklets.aspx> (zuletzt abgerufen am 03.02.22, 11.20 Uhr)

³ <https://www.streetlife.wien/ich-mach-ein-parklet/> (zuletzt abgerufen am 03.02.22, 11.20 Uhr)

⁴ <https://graetzloase.at/> (zuletzt abgerufen am 03.02.22, 11.21 Uhr)

Deutschland

In Deutschland gab es bereits verschiedene Pilotprojekte, unter anderem in Stuttgart, Rostock, Flensburg und Berlin.

Berlin

Einer flächendeckenden Einführung von Parklets ist in Deutschland neben München bisher Berlin am nächsten gekommen. Aktuell befindet sich das Berliner Modell noch in der Pilotphase: Nachdem im Jahr 2018 ein Versuch mit Parklets mit städtischem Mobiliar gescheitert ist, soll nun der Ansatz der Parklets als Sondernutzung erprobt werden. Im August 2021 startete im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg – zunächst als Pilotvorhaben – ein Verfahren inklusive finanzieller Förderung bis zu 3.500 € Materialkosten. Die Parklets, die durch das Land Berlin gefördert wurden, verbleiben in dessen Besitz und werden durch zwei Vereine, die gemeinsam im Rahmen einer Ausschreibung beauftragt wurden, beantragt. Da eine Einlagerung der Parklets über den Winter nicht möglich ist, sollen diese ganzjährig erhalten bleiben. Die Bürger*innen vor Ort sind Pat*innen der Parklets, die Gestaltung der Parklets wird derzeit ausschließlich mit Hilfe verschiedener vorgegebener Modulen ermöglicht. Seit Herbst 2021 prägen erste selbstgebaute Parklets das Stadtbild. Insgesamt 15 Parklets wurden in Berlin in drei Bezirken als Sondernutzung beantragt und genehmigt.⁵

Bremen

Im Rahmen eines stufenweisen Verkehrsversuchs zur Fahrspurreduzierung und Verkehrsberuhigung wurden in der Martinistraße in Bremen an verschiedenen Stellen Parklets in Modulbauweise eingesetzt. Die durch eine Firma vertriebenen Parklets kombinieren Aufenthalt und Begrünung und können in vorhandene Parkbuchten gestellt werden. Der Verkehrsversuch findet im Zeitraum vom 24.07.2021 bis 18.04.2022 statt.⁶

5.2 Erfahrungen Pilotprojekte 2021

Im Jahr 2021 wurden insgesamt 16 Parklets in verschiedenen Münchner Stadtvierteln umgesetzt. Diese wiesen unterschiedliche Initiatoren, Hintergründe, Ziele und Gestaltungen auf und spiegeln die Vielfalt und Kreativität wieder, die durch die Errichtung von Parklets durch Bürger*innen - im Gegensatz zur Möblierung durch die öffentliche Hand mit vorgefertigten Modulen - erreicht werden kann.

Für die Umsetzung der Pilotvorhaben wurde Green City e.V. durch das Mobilitätsreferat beauftragt, bei der praktischen Umsetzung zu unterstützen. Dies erfolgte durch die Organisation von Informationsveranstaltungen, fachlichen Input und Unterstützung bei der Erstellung der Unterlagen (Leitfaden, Bau- und Gestaltungstipps, Muster) sowie der konkreten Umsetzungsunterstützung vor Ort, etwa durch Beratung der Parklet-Verantwortlichen, Anbringung von Schildern und der Auswertung des Feedbacks von Bürgerschaft und Parklet-Bauer*innen.

Durch niederschwellige Umfragebögen an den Parklets konnte ein vielfältiges Meinungs-

⁵ <https://www.berlin.de/parklets/> (zuletzt abgerufen am 03.02.22, 11.22 Uhr)

⁶ <https://www.erlebnisraum-martinistrasse.de/> (zuletzt abgerufen am 03.02.22, 11.22 Uhr)

spektrum der Parklet-Nutzenden und auch direkten Anwohnenden abgebildet werden. Dabei wurde sowohl das Konzept von Parklets an sich als auch Feedback zu den einzelnen Standorten abgefragt. Die Ergebnisse in Form von Fotodokumentation, erstellten Produkten und Mustern sowie dem Erkenntnisbericht zu den Parklets 2021 können den Anlagen 5 bis 7 entnommen werden.

5.2.1 Überblick über die verschiedenen Parklet-Projekte Schöttlstraße – Igelchen e.V.



Abb. 1: Parklet in der Schöttlstraße
Quelle: Landeshauptstadt München,
Mobilitätsreferat

Münchens erstes privat errichtetes Parklet befand sich vom 07.08.2021 bis 14.11.2021 in der Schöttlstraße in Mittersending. Auf zwei Schrägparkplätzen wurde es durch eine Eltern-Kind-Initiative errichtet. Die Möglichkeit einer Verbreiterung der Gehwegfläche wurde gut umgesetzt und angenommen. Das Parklet mit Fokus auf Sitz- und Bewegungsfläche wurde bemalt und begrünt. In Kombination mit der gleichzeitig stattfindenden Sommerstraße lud das Parklet die Nachbarschaft zum Entspannen und Verweilen ein. Darüber hinaus ermöglichte das Parklet ein entspanntes Holen und Bringen der Kinder. Entsprechend positiv

fiel auch das Feedback aus: Das Gros der Befragten befürwortete die Idee und Umsetzung des Parklets.

„Breisässer Platz“ - Breisacherstraße Ecke Elsässer Straße – Kollektivis e.V.



Abb. 2: Parklet am "Breisässerplatz"
Quelle: Landeshauptstadt München,
Mobilitätsreferat

Vom 01.09.2021 bis 28.11.2021 überzeugte das durch den Verein Kollektivis e.V. gebaute Parklet in Haidhausen. Mit Hilfe eines Schreiners und viel Engagement seitens des Vereins entstand eine hochwertige Sitzlandschaft mit integriertem Grün, Tausch- und Schenkregal, Pfandsammelkiste und Radabstellanlage. Das Parklet stellte eine temporäre Verlängerung der kleinen Platzfläche an der beliebten Straßenecke dar (unter Nutzung von lediglich 1½ Stellplätzen) und konnte zusammen mit der benachbarten Stadterrasse einen neuen und beliebten

Treffpunkt, den sog. „Breisässerplatz“, schaffen. Das Parklet wurde in der Nachbarschaft eingelagert und soll im nächsten Jahr wieder verwendet werden. Auch die Bürger*innen schätzten die hochwertige Gestaltung des Parklets: 95 % der Befragten (fast 150 Rückmeldungen) bewerteten das Parklet als gut oder sehr gut. Besonders hervorgehoben wurde die Treff- und Sitzmöglichkeiten sowie die Gestaltung.

Volkartstraße – „Referat für Stadtverbesserung“



Abb. 3: Parklet in der Volkartstraße
Quelle: Green City e.V.

Durch das „Referat für Stadtverbesserung“ wurde in der Volkartstraße in Neuhausen vom 28.08.2021 bis 13.09.2021 ein Parklet mit Sitzgelegenheiten und einem Tisch für Diskussionstermine errichtet. Die sehr kurze Realisierungsdauer wurde mit den direkt angrenzenden Anwohnenden im Vorfeld vereinbart. Das Parklet war Teil einer zeitgleich verlaufenden Diskussion zur Umgestaltung und Verkehrsberuhigung der Volkartstraße. Die befragten Bürger*innen hielten sowohl Standort als auch Gestaltung des Parklets für ungeeignet. Der integrierte Diskussionstisch lud nicht zum Verweilen ein und entsprach zudem nicht dem beantragten und genehmigten Nutzungs- und Gestaltungskonzept. Außerdem wurden die verwendeten

Materialien und die Farbgebung des Parklets als wenig ansprechend wahrgenommen

Parkstraße – Münchner Initiative Nachhaltigkeit (6 Parklets)



Abb. 4: Parklets in der Parkstraße
Quelle: Landeshauptstadt München,
Mobilitätsreferat

Im Rahmen des Mobilitätskongresses wurden insgesamt sechs Parklets vom 24.08.2021 bis zum 28.09.2021 in der Parkstraße errichtet. Die eher ungewöhnliche Gestaltung der Parklets kam durch den weiter gefassten Schwerpunkt des Projekts zum Tragen: Sitzgelegenheiten standen auch aufgrund der Erfahrung mit Parklets im Jahr 2019 nicht im Fokus der Umgestaltung. Vielmehr sollte durch die Umgestaltung ein anderes Bild des Straßenraums – mit mehr Grün und Freiflächen – vermittelt werden. Die eigentliche Intention des Projekts einer weitergehenden Verkehrsberuhigung und Integration weiterer Mobilitätselemente konnte jedoch allein mithilfe der Parklets nicht umgesetzt werden. Die Begrünung stieß bei den Bürger*innen auf hohe Akzeptanz, zusätzliche Sitzmöglichkeiten wurden gewünscht. Hier kann die Untersuchung einer dauerhaften Umgestaltung empfohlen werden, die auf nachhaltige Weise einen dauerhaften ökologischen und gestalterischen Beitrag leisten kann.

Schillerstraße / Landwehrstraße – Initiative Freiraumviertel (6 Parklets)



Abb. 5: Parklet in der Landwehrstraße
Quelle: Landeshauptstadt München,
Mobilitätsreferat

Im südlichen Hauptbahnhofviertel entstanden - ebenfalls im Rahmen des Mobilitätskongresses - sechs Parklets im Zeitraum vom 28.08.2021 bis 10.10.2021. Hier lagen die Schwerpunkte auf unterschiedlichen Aspekten: Radabstellanlage, Reparatur, Treffpunkt mit Schachfeld, urbanes Gärtnern, Sitzgelegenheiten, Begrünung oder auch auf der Verbreiterung der Gehwegflächen, die zusätzlich zum Verweilen und Sich-Informieren dienen. Auch hier konnte die ursprünglich weiter gefasste Projektidee nicht ausschließlich durch Parklets erreicht werden. Die vielfältigen und qualitativvoll gestalteten Parklets konnten

dennoch einen Anstoß geben, Straßen als Lebensräume, Treffpunkte und zusätzliche Flächenpotentiale in der hoch verdichteten Stadt zu begreifen. Zu den verschiedenen Parklets gingen insgesamt 100 Rückmeldungen ein – zum überwiegenden Teil positiv. Insbesondere die zusätzliche Begrünung sowie Standort und Sitzmöglichkeiten wurden hervorgehoben. In der Nachschau wurde von allen Beteiligten die besonders im Bahnhofsviertel positiven Effekte der Parklets für eine Vernetzung der Nachbarschaft betont. Zusätzliche Müllbelastungen wurden kritisiert, die im Vorfeld befürchtete Lärmentwicklung wurde hingegen nicht als problematisch empfunden. Die Parklets sind als großer Erfolg zu bewerten.



Abb. 6: Parklet in der Schillerstraße
Quelle: Landeshauptstadt München,
Mobilitätsreferat

Gotzinger Platz – private Initiative



Abb. 7: Parklet am Gotzinger Platz
Quelle: Landeshauptstadt München,
Mobilitätsreferat

Im Zusammenschluss von Nachbarn erdacht und gebaut, sollte das Parklet am Gotzinger Platz in Sendling zur Diskussion über die künftige räumliche Entwicklung des Viertels anregen und gleichzeitig einen Treffpunkt im Viertel bieten. Die einfache Konstruktion aus Paletten wurde mit Unterstützung des benachbarten Großmarkts errichtet, die Paletten sollen anschließend wieder verwendet werden. In direkter Nachbarschaft zum Gotzinger Platz befindet sich eine beliebte Grünanlage, weswegen der Bedarf an Grün und Sitzgelegenheiten ge-

ringer als an anderen Stellen im Stadtgebiet war. Als Diskussionsplattform und Treffpunkt hatte das Parklet-Projekt einen hohen Wert. Entsprechend positiv fiel auch das Feedback im Rahmen der Umfrage aus: Eine klare Mehrheit der Befragten befürwortete das Parklet als neuen Treffpunkt am Gotzingerplatz, welches vom 11.09.2021 bis 12.11.2021 umgesetzt wurde.

5.2.2 Feedback von Bürgerschaft und Parklet-Bauer*innen

Während der Umsetzung erfolgte eine engmaschige Betreuung der Parkletverantwortlichen durch das Mobilitätsreferat, das Kreisverwaltungsreferat und Green City e.V. im Auftrag des Mobilitätsreferats. Hierzu fanden am 24.06.2021 und 01.07.2021 Informationsveranstaltungen bzw. Workshops statt, die über den Prozess der Genehmigung bis hin zu Bautipps der Parklets informiert haben. In diesem Rahmen konnten bereits erste Ideen mit den Interessierten ausgetauscht und diskutiert werden. Mit Hilfe einer Vielzahl an Mustern, Leitfäden sowie Bau- und Gestaltungstipps konnten den Parklet-Verantwortlichen Hilfestellungen beim Bau der ersten Parklets gegeben werden (siehe Anlage 5).

Die Rückmeldungen der Bürger*innen wurden durch Feedback-Karten mit Möglichkeit des Einwurfs direkt an den Parklets erfasst. Dabei zeigte sich ein überwiegend positives Bild: eine klare Mehrheit der Befragten bewertete die Idee der Parklets als grundsätzlich positiv. Auch die Rückmeldung zu den konkreten Parklets vor Ort mit Blick auf Standort, Gestaltung, Grün und die Sitzgelegenheiten waren überwiegend positiv. Lärm- und Müllentwicklung sowie Parkdruck spielten eine untergeordnete Rolle. In Anlage 6 sind die differenzierten Rückmeldungen zu den jeweiligen Standorten zu entnehmen.

Auch die Parklet-Verantwortlichen wurden nach ihren Rückmeldungen zum Genehmigungsprozess, Parkletbau sowie zum Unterhalt befragt. Im Ergebnis wünschen sich die Parklet-Verantwortlichen grundsätzlich einfachere Genehmigungsprozesse und weitere Unterstützung bei der Finanzierung, der Lagerung und der Instandhaltung der Parklets sowie zur Reinigung und Müllentsorgung. Die Möglichkeit, ein eigenes Parklet kreativ zu gestalten und umzusetzen, wurde weiterhin begrüßt.

5.2.3 Erfahrung zu einzelnen Aspekten des Genehmigungsprozesses

Auf die Ausführungen in Kapitel 5 des Beschlusses vom 09.12.2020 (Sitzungsvorlagen-Nr. 20-26 / V 00438) wird verwiesen. Die darin getroffenen Aussagen gelten weiterhin und werden aufgrund der Erfahrungen mit den Parklets 2021 ergänzt.

Antrags- und Genehmigungsverfahren

Die Beantragung der Parklets erfolgte beim zuständigen Kreisverwaltungsreferat. Zusätzlich zum Antragsformular wurde dabei durch die Antragstellenden ein Umgebungsplan mit Fotos und ein Nutzungs- und Gestaltungskonzept eingereicht, welches das konkrete Konzept des Parklets aussagekräftig beschreibt (Beispiele siehe Anlage 7). Auch die Information der Anwohnenden sowie die schriftliche Zustimmung der direkt angrenzenden Erdgeschossnutzungen hat sich hinsichtlich der Akzeptanz im Viertel als sinnvoll erwiesen. Die Zustimmung der Bezirksausschüsse lag in allen Fällen vor. In einigen wenigen Fällen mussten Bezirksausschüsse erst über die Förderung und im Anschluss über die Zustimmung des beantragten Parklets beraten.

Das Antrags- und Genehmigungsverfahren erfolgte aufgrund des Pilotcharakters und dem damit einhergehenden hohen Zeitdruck noch nicht reibungslos. Daher wird der Genehmigungsprozess hinsichtlich folgender Punkte überarbeitet und auch in den folgenden Jahren nach Bedarf laufend angepasst:

- Reduzierung des Nutzungs- und Gestaltungskonzepts auf die absolut notwendigen Angaben
- Überarbeitung aller Formulare und Leitfäden mit Blick auf Bürgerfreundlichkeit, Gestaltung etc.
- Leichte Wiederbeantragung von Parklets in den Folgejahren, indem – wenn sich keine Änderungen ergeben haben – lediglich das Antragsformular und die Zustimmung der Erdgeschossnutzung eingereicht werden müssen

Finanzierung und Versicherung

Die Finanzierung der Parklets erfolgte teils aus Eigenmitteln, teils wurde eine Finanzierung durch die Stadtbezirksbudgets, in einem Fall vom Kulturreferat, gewährt. Außerdem wurde durch den beauftragten Dienstleister Green City e.V. Materialien, wie Bodenplatten, Leitbaken zur Absicherung, Informationstafeln und Briefkästen für Feedback an die Parklet-Verantwortlichen ausgeliehen. Auch wurden die Verantwortlichen kreativ, liehen sich Paletten bei Firmen in der Nachbarschaft oder konnten Handwerker zur Unterstützung gewinnen.

Bei der Beantragung der Stadtbezirksbudgets konnte Green City e.V. ebenfalls unterstützen, so dass die Finanzierung gemäß Feedback der Parklet-Bauer*innen schließlich keine große Hürde darstellte.

Die mögliche Finanzierung aus dem Stadtbezirksbudget entspricht nach Auffassung des Mobilitätsreferats dem beabsichtigten Zweck: der einer direkten Mitbestimmung der Bürger*innen über die Gestaltungs- und Nutzungsmöglichkeiten des eigenen Viertels.⁷ Eine Finanzierung der Parklets über ein eigenes Budget, mit entsprechenden Verwaltungsaufwand für Vergabeverfahren und Mittelverwaltung, wird daher aktuell als nicht zielführend erachtet und für das Jahr 2022 nicht angestrebt. Da noch nicht absehbar ist, inwieweit künftig alle Parklet-Projekte auch über die Stadtviertelbudgets hinaus sinnvoll gefördert werden können oder ob es hier ggf. langfristig eines weiteren, eigenen Budgets bedarf, wird das Mobilitätsreferat bis Sommer 2022 die Mittelbedarfe und dafür beantragten Förderungen der dann errichteten Parklets aufgeschlüsselt nach Stadtbezirken erheben und dem Stadtrat anschließend bis Ende 2022 einen Vorschlag zum weiteren Vorgehen unterbreiten. Dabei gilt es, die Vor- und Nachteile eines eigenen Budgets zur Förderung von Parklets gegenüberzustellen.

Auch die notwendige Haftpflichtversicherung lag bei Beteiligung eines Vereins vor. Bei Zusammenschluss mehrerer Privatpersonen konnte eine Zusatzversicherung zum Preis von ca. 75 € abgeschlossen werden. Insofern wird der zuvor ungewisse Punkt der notwendigen Versicherung nach den erfolgreichen Parklet-Projekten 2021 von allen Beteiligten als nicht problematisch eingeschätzt.

⁷ <https://stadt.muenchen.de/infos/stadtbezirksbudget.html> (zuletzt abgerufen am 03.02.22, 11.14 Uhr)

Bau und Unterhalt sowie Nutzung der Parklets

Beim Bau und Unterhalt der Parklets kam es zu keinerlei Vorkommnissen oder Auffälligkeiten. Die unterschiedlichen Nutzungen waren, bis auf wenige Ausnahmen aufgrund von Beschwerden zur nächtlichen Nutzung, unauffällig. Daher mussten keine Parklets abends verschlossen oder frühzeitig abgebaut werden. Die Gestaltung, Pflege und Reinigung der Parklets erfolgte verantwortungsvoll und wie vorgesehen durch die Verantwortlichen. Auch der Abbau der Parklets verlief reibungslos und pünktlich. Da Parklets einen Mehrwert für alle Anwohnenden im Viertel bieten sollen, wird eine ebene Grundfläche ohne Kante zwischen Gehweg und Parkbucht weiterhin als notwendig erachtet. Auch wenn diese Vorgabe den Bau von Parklets komplizierter macht, ist es eine wichtige Voraussetzung, um dem Inklusionsgedanken Rechnung zu tragen. Auch künftig wird bei der Prüfung des Nutzungs- und Gestaltungskonzepts auf eine Gestaltung für alle Generationen und Lebensumstände geachtet.

Beim Aufbau der Parklets kann künftig auf Antrag und nur für die Dauer des Aufbaus eine zusätzliche Parkplatzfläche neben dem Parklet genehmigt werden, damit die Aufbauarbeiten ohne größere Beeinträchtigung der Gehwege und Fahrbahnen erfolgen können. Dies wird bei künftigen Genehmigungen im Rahmen der Haltverbotsanordnung entsprechend berücksichtigt und die Antrags- und Genehmigungsformulare angepasst.

5.3 Konzeptionelle Überlegungen und rechtliche Rahmenbedingungen

5.3.1 Parklets und Stadterrassen als Teil Saisonalen Stadträume

Nach den Erfahrungen der beiden Pilotprojekte 2019 und insbesondere 2021 haben sich Parklets als Orte der Begegnung zur Stärkung der Aufenthaltsqualität in der Sommerzeit bewährt. Sie sind Objekte von provisorischem Charakter, welche - in Parkbuchten eingestellt - zu einer Erweiterung des Bürgersteiges werden. Diese Objekte, zumeist aus Holz gebaut, bestehen aus Elementen wie Sitzflächen, Blumen, Sträuchern oder Fahrrad-Abstellmöglichkeiten etc. Die Parklets können ohne größeren Aufwand zurückgebaut werden.

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

Ähnlich sind auch Stadterrassen zu bewerten: Hierbei handelt es sich um eine private Möblierung, die für eine öffentliche Nutzung ohne Konsumzwang in den Sommermonaten als Sondernutzung auf öffentliche Gehwegflächen (Unterschied zum Parklet) aufgebracht werden können.

Im Jahr 2021 wurde die weitere Nutzung der Parklets aufgrund der Pandemielage analog zu Schanigärten und Stadterrassen bis 30.11.2021 weiter geduldet. Lediglich ein

Parklet wurde jedoch tatsächlich so lange betrieben. Aus Sicht des Mobilitäts- und Kreisverwaltungsreferats stellen Parklets und auch Stadterrassen insbesondere sommerliche Aufenthalts- und Begegnungsräume dar. Die Nutzungsmöglichkeiten sind im Herbst und Winter hingegen deutlich eingeschränkter. Auch müssten ggf. andere Anforderungen an Reinigung, Pflege und Rutschfestigkeit für einen Einsatz im Winter gestellt werden. Parklets und Stadterrassen bleiben daher Mittel der saisonalen, temporären Umgestaltung von Straßenraum. Wenn sich hieraus der Wunsch nach einer d

aauerhaften Neuordnung und Umgestaltung des betreffenden Ortes ergibt, so kann dies über den örtlichen Bezirksausschuss an die Stadtverwaltung herangetragen und das Parklet oder die Stadterrasse bis zum dauerhaften Umbau erneut beantragt werden.

Parklets und Stadterrassen dienen also einerseits dazu, eine andersartige Nutzung des Parkraumes oder von bisher ungenutzten Platzflächen als Stadtraum erlebbar zu machen und können andererseits auch einen Test für mögliche dauerhafte Umgestaltungen des öffentlichen Verkehrsraumes darstellen.

5.3.2 Verfahren und Voraussetzungen zur Genehmigung von Parklets

Das Verfahren zur Genehmigung und Umsetzung wird aufgrund der positiven Erfahrungen der Pilotprojekte Parklets 2021 in seinen Grundzügen beibehalten, jedoch punktuell wie folgt angepasst:

Die Genehmigung der Parklets erfolgt für den Zeitraum April bis Oktober (analog Scharnigärten und Stadterrassen). Ein Auswahlverfahren zwischen mehreren Bewerbern wird nicht notwendig sein, da die Parklets als Sondernutzung durch alle natürlichen Personen beantragt werden können. Die notwendigen Unterlagen werden durch die Stadtverwaltung noch einmal mit Blick auf die Notwendigkeit überarbeitet. So kann etwa das Nutzungs- und Gestaltungskonzept künftig noch einfacher dargestellt werden.

Die Verwaltungsgebühr für die Genehmigung des Parklets werden mit Blick auf den Genehmigungsaufwand auf 60 € festgesetzt. Zusätzliche Sondernutzungsgebühren fallen künftig nicht mehr an. Im Rahmen der Piloten 2021 wurde noch eine geringen Sondernutzungsgebühr erhoben. Parklets dienen jedoch – im Gegensatz zu anderen Sondernutzungen – nicht einem überwiegend privaten Zweck, sondern stehen der Allgemeinheit zur Verfügung. Die Erhebung einer Sondernutzungsgebühr für Parklets ist damit aus Sicht von Mobilitäts- und Kreisverwaltungsreferat nicht gerechtfertigt.

Insgesamt wird die Münchner Parklet-Idee als Sondernutzung, die direkt durch Bürger*innen und Vereine mit Bezug zum Stadtviertel umgesetzt werden, beibehalten. Es hat sich gezeigt, dass – insbesondere mit ausreichender Vorlaufzeit – die Voraussetzungen für eine Genehmigung keine zu hohe Hürde darstellt. Insbesondere die erforderliche Haftpflichtversicherung ist unproblematisch abzuschließen. Außerdem steht mit dem Bezirksausschuss-Budget ein geeignetes und bewährtes Instrument der Förderung derartiger Projekte bereit. Die Unterstützung bei Beantragung und Bau durch einen externen Dienstleister soll zunächst weiter geführt werden.

Im Rahmen der Pilotprojekte wurde auch das Berliner Modell geprüft. Hier sind die Bürger*innen Paten, die Verantwortung liegt jedoch bei einem durch die Stadt beauftragten Verein. Dies hätte hingegen nach Einschätzung des Mobilitäts- und Kreisverwaltungsreferats zur Folge, dass das Verantwortungsgefühl für den öffentlichen Raum abnimmt, da das Parklet als städtische Möblierung wahrgenommen wird. Dass die Verantwortung für

das eigene Parklet hingegen sehr hoch ist, haben die Pilotprojekte eindrucksvoll gezeigt. Auch kann bei der Gestaltung der Parklets mehr Kreativität zum Ausdruck gebracht werden und eine höhere Identifikation mit dem Parklet und dem Ort. Eine Verwendung vorgefertigter Module würde dem nicht Rechnung tragen.

Als sinnvoll wird erachtet, Parklet-Interessierten viele Beispiele für gelungene Parklets und auch einfache Bauanleitungen für mögliche Module zur Verfügung zu stellen. Diese sollen im Rahmen der Ausarbeitung des Parklet-Leitfadens als umfangreiche Broschüre erarbeitet werden.

Zusammengefasst können Genehmigungen dann erteilt werden, wenn nach vollständigem Antragseingang sowohl seitens des Kreisverwaltungsreferats als auch der anzuhörenden Stellen (etwa Branddirektion und Mobilitätsreferat) keine Bedenken gegen das Parklet bestehen, die sich nicht durch Auflagen ausräumen lassen, und der örtliche Bezirksausschuss positiv über die Aufstellung entscheidet.

5.3.3 Notwendige Änderung der städtischen Richtlinien und Satzungen

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

Um diese neue Sondernutzung dauerhaft in den zugrundeliegenden städtischen Richtlinien und Satzungen zu verankern, sind folgende Anpassungen notwendig:

Erstellung eines eigenen Tatbestands in den Sondernutzungsrichtlinien, Festlegung der Gebührenfreiheit in § 10 Abs. 4 Sondernutzungsgebührensatzung, Ergänzung in der Bezirksausschusssatzung. Die Anpassungen der Richtlinien und der Gebührensatzung sollen gemeinsam mit anderen anstehenden Änderungen in einem eigenen Beschluss des Kreisverwaltungsreferats im kommenden Monat erfolgen.

Wir schlagen vor, Anlage I der BA-Satzung wie folgt anzupassen:

Unter der Überschrift „Kreisverwaltungsreferat“ wird die neue Nr. 18 „Genehmigung von Parklets - E“ geschaffen. Das Kreisverwaltungsreferat wird sich hierzu mit dem Direktorium ins Benehmen setzen.

5.4 Unterstützung bei Beantragung und Bau von Parklets und Kommunikation

Die Unterstützung durch einen externen Dienstleister hat sich als zielführend mit Blick auf eine schnelle und qualitätsvolle Umsetzung von Parklet-Projekten erwiesen.

So konnte in einem Workshop zahlreiche Anregungen zum Bau aber auch der Beschaffung von Materialien, Wiederverwendbarkeit, Einlagerung etc. gegeben werden. Auch die Betreuung bei der Beantragung und dem Bau der Parklets sowie des Bezirksausschuss-Budgets wurde von den Parklet-Bauer*innen begrüßt. Darüber hinaus stellte der Verleih von erforderlichem Material etc. eine große Hilfe dar. Lediglich für den Austausch unter den Parklet-Verantwortlichen muss noch ein geeigneteres Format gefunden werden, da das zur Verfügung gestellte Online-Forum kaum Anwendung fand.

Es wird zunächst für die nächsten drei Jahre eine weitere Unterstützung durch einen geeignete/n Auftragnehmer*in für notwendig erachtet und eine entsprechende Ausschreibung durch das Mobilitätsreferat vorbereitet. Die erforderlichen Mittel können aus der Nahmobilitätspauschale gedeckt werden und wurden im Lenkungskreis Radverkehr bereits beantragt und beschlossen.

Auch die in der Kürze der Zeit entwickelten Leitfäden, Muster sowie die Bau- und Gestaltungstipps sollen inhaltlich weiterentwickelt und überarbeitet sowie durch eine Grafikagentur gestalterisch aufgewertet werden. Hierfür wurden ebenfalls Mittel in der Nahmobilitätspauschale angemeldet und beschlossen.

Schließlich soll auch zielgruppenspezifisch auf die neue Möglichkeit der Parklets hingewiesen werden, um möglichst viele Initiativen und Private über die neue Sondernutzung zu informieren. Dies können bspw. Nachbarschaftsinitiativen, Kulturvereine oder Kinder- und Jugendclubs, aber auch Seniorentreffs sein. Nach Einschätzung des Mobilitätsreferats ist neben der Information im Internet insbesondere die konkrete Ansprache und Information über die örtlichen Bezirksausschüsse vielversprechend, da diese ohnehin eine Vielzahl von aktiven Initiativen und Bürger*innen in ihrem Stadtbezirk kennen und direkt erreichen können.

6. Notwendige Sachmittel

6.1 Sommerstraßen

Wie im Beschluss vom 09.12.2020 „Saisonale Stadträume“ (Sitzungsvorlagen-Nr. 20-26 / V 00438) dargelegt, ist die Beschaffung von Pflanzgefäßen ausschließlich für die Ausstattung von Sommerstraßen sehr teuer. Für 100 Pflanzgefäße ist nach aktueller Marktlage mit 500.000 Euro zu rechnen. Zudem ist die Lagerung weiterer Gefäße ungeklärt. Grundsätzlich stehen 130 Pflanzgefäße zur Verfügung, die ab Anfang September zur Sicherung des Oktoberfests benötigt werden. Da das Oktoberfest 2020 und 2021 nicht stattgefunden hat, konnten einige Sommerstraßen bis in den Oktober mit diesen Gefäßen ausgestattet werden. 2022 und 2023 stehen zusätzlich 60 Gefäße zur Verfügung, die wegen einer Baustelle in der Neuhauser Straße nicht aufgestellt werden können. Damit könnten in diesem und im nächsten Jahr bis zu 6 Sommerstraßen unbefristet, die anderen nur bis Anfang September stattfinden. Ab 2024 können die Sommerstraßen allgemein nur bis Anfang September ausgestattet werden. Da ohnehin eine Bepflanzung der Gefäße für das Oktoberfest notwendig ist, entsteht ein Synergieeffekt und zusätzliche Kosten fallen dafür nicht an.

Außerdem konnten die Aufgaben bislang teilweise nur übernommen werden, da im Rahmen der Coronapandemie andere Aufgaben nicht anfielen. Insofern wird künftig ein Teil der Aufgaben, etwa die Organisation der Ortstermine sowie das Anfertigen der notwendigen Planunterlagen, im Rahmen einer Vergabe ausgeschrieben und externalisiert. Das Baureferat vergibt wie schon bisher den An- und Abtransport der Möblierung sowie die Pflege der Bepflanzungen an externe Firmen. Im Mobilitätsreferat steht außerdem für die Bewältigung der Aufgaben weiterhin lediglich eine Stelle im GB 2 zur Verfügung.

Insgesamt stellen sich die notwendigen jährlichen Betriebskosten beim Mobilitätsreferat für die Sommerstraßen wie folgt dar: Die Kosten für Transport und Pflege der Tröge an

zehn verschiedenen Standorten im Stadtgebiet belaufen sich auf etwa 90.000 € jährlich (Kosten beim Baureferat, Begleichung durch Mobilitätsreferat). Für die kommunikative Begleitung der temporären Projekte fallen künftig etwa 70.000 € durch ein externes Büro und 2.000 € für Grafik- und Druckleistungen an. Mithin fallen für die Umsetzung der Sommerstraßen zusätzlich Sachmittel in Höhe von 162.000 € jährlich beim Mobilitätsreferat an. Diese Kosten können aus der Nahmobilitätspauschale gedeckt werden und wurden bereits im Lenkungskreis Radverkehr angemeldet und beschlossen.

6.2 Parklets

Aufgrund der in der Projektphase übersichtlichen Antragslage wird derzeit durch die Bearbeitung der Parklets im Kreisverwaltungsreferat kein erhöhter Personalbedarf gesehen. Falls die Fallzahlen künftig massiv ansteigen sollten, wird eine Erhöhung der Personalmittel nochmals geprüft.

Zur Erfüllung der anfallenden Aufgaben bei der Begleitung der Parklets durch einen externen Dienstleister fallen Kosten in Höhe von 50.000 € jährlich beim Mobilitätsreferat an. Diese sind bereits in der Nahmobilitätspauschale reserviert und genehmigt.

Zweck des Vorhabens

Aus den bereits reservierten und genehmigten Mitteln der Nahmobilitätspauschale werden in den folgenden zwei Jahren – wie im Vortrag Ziffer 2 dargelegt - die temporäre Umgestaltung von zehn Räumen zu Sommerstraßen inklusive notwendiger begleitender Maßnahmen sowie die Unterstützung der Parklet-Projekte gedeckt.

Zahlungswirksame Kosten im Bereich der laufenden Verwaltungstätigkeit

Für die Umsetzung des Beschlusses entstehen die im Folgenden dargestellten zahlungswirksamen Kosten. Der Mittelbedarf entsteht ab 01.01.2022 im Mobilitätsreferat.

	dauerhaft	einmalig	befristet
Summe zahlungswirksame Kosten	,--	424.000,--	0,--
davon:			
Auszahlungen für Sach- und Dienstleistungen (Zeile 11)**	,--	212.000,-- in 2022 in 2023	,--
IA 638200002 Sachkonto 651000			

7. Behandlung der Anträge

Das Mobilitätsreferat und das Kreisverwaltungsreferat nehmen inhaltlich zu den o.g. Anträgen wie folgt Stellung:

a) Sommerstraßen – Konzept verbessern

Antrag Nr. 20-26 / A 01947 der Ausschussgemeinschaft ÖDP München Liste vom 28.09.2021

Die Ausschussgemeinschaft ÖDP hat am 28.09.2021 den anliegenden Antrag Nr. 20-26 / A 01947 (Anlage 1) gestellt. Darin wird die Stadtverwaltung aufgefordert, dem Münchner Stadtrat vorzustellen, wie das Konzept der Sommerstraßen in Abstimmung mit den Bezirksausschüssen rechtzeitig für die Sommer-Saison 2022 überarbeitet wird.

Das Mobilitätsreferat und das Kreisverwaltungsreferat nehmen dazu wie folgt Stellung:

Im Vortrag wurde dargelegt, welche Erfahrungen und Erkenntnisse das Mobilitätsreferat und das Kreisverwaltungsreferat aus den Pilotvorhaben in 2021 gezogen haben und inwiefern das bestehende Konzept mit Blick auf die weiteren Projekte ab 2022 ergänzt und verfeinert wird.

Dem Antrag Nr. 20-26 / A 01947 vom 28.09.2021 kann damit entsprochen werden.

b) Spielen in der Stadt

Antrag Nr. 20-26 / A 01994 der Fraktion Die Grünen / Rosa Liste vom 08.10.2021

Die Fraktion Die Grünen / Rosa Liste hat am 08.10.2021 den anliegenden Antrag Nr. 20-26 / A 01994 (Anlage 2) gestellt. Darin wird die Stadtverwaltung aufgefordert, gemeinsam mit Partner*innen und Trägern der offenen Kinder- und Jugendarbeit ein unkompliziertes Konzept zu entwickeln, wonach es Elterninitiativen, KiTas, Jugendzentren u.ä. Einrichtungen ermöglicht wird, temporär in den Münchner Straßen ein Spielangebot zu machen. Das Konzept soll außerdem mit der Spielraumkommission abgestimmt werden.

Im Vortrag wurde dargelegt, dass das Mobilitätsreferat die rechtlichen Grundlagen prüft und im Jahr 2023 ein Pilotprojekt zu wöchentlich bzw. monatlich wiederkehrenden Sperren von Spielstraßen aufsetzt. Des Weiteren wurde ausgeführt, dass eine Änderung der Veranstaltungsrichtlinien notwendig wäre, um ein einmaliges oder nicht regelmäßiges Spielen auf der Straße zu ermöglichen.

Dem Antrag Nr. 20-26 / A 01994 vom 08.10.2021 kann damit nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

Beteiligung der Bezirksausschüsse

Ein Anhörungsrecht gemäß der Bezirksausschuss-Satzung besteht nicht. Für die Auswahl und Priorisierung der zukünftigen Sommerstraßen ist das Mobilitätsreferat jedoch erheblich auf die Vorschläge der Bezirksausschüsse angewiesen, so dass eine entsprechende konkrete Einbeziehung der Bezirksausschüsse, wie im Vortrag beschrieben, nach der Beschlussfassung im Stadtrat der Landeshauptstadt München erfolgen wird. Bei Parklets wird den Bezirksausschüssen ein Entscheidungsrecht zukommen, um sicherzustellen, dass diese tatsächlich vorrangig der Allgemeinheit zu Gute kommen. Die genaue Ausgestaltung obliegt dem Kreisverwaltungsreferat und wird in gesonderter Beschlussvorlage ausgeführt.

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

Das Baureferat wurde in die Erstellung der Vorlage eingebunden und hat der Vorlage zugestimmt.

Dem Korreferenten des Mobilitätsreferates, Herrn Stadtrat Schuster, und den zuständigen Verwaltungsbeiräten des Mobilitätsreferates, Geschäftsbereich Strategie, Herrn Stadtrat Pretzl und Geschäftsbereich Verkehrs- und Bezirksmanagement, Herrn Stadtrat Hammer, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

Der Korreferentin des Kreisverwaltungsreferates, Frau Stadträtin Dr. Menges, und den zuständigen Verwaltungsbeiräten für den Zuständigkeitsbereich Sicherheit und Ordnung Herr Stadtrat Krause und für den Zuständigkeitsbereich Gewerbeangelegenheiten, Frau Stadträtin Schmid, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

II. Antrag der Referenten

Wir beantragen Folgendes:

1. Der Vortrag des Mobilitätsreferats und des Kreisverwaltungsreferats wird zur Kenntnis genommen.
2. Dem unter Punkt 2.2 dargestellten veränderten Verfahren zur künftigen Umsetzung von Sommerstraßen ab 2022 wird zugestimmt.
3. Das Mobilitätsreferat und Kreisverwaltungsreferat werden beauftragt, sich mit der Spielraumkommission hinsichtlich einer Pilotierung von Spielstraßenkonzepten (siehe Punkt 3) in Verbindung zu setzen.
4. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, die einmalig erforderlichen Haushaltsmittel für das Projekt der Saisonalen Stadträume in Höhe von 212.000 € für das Haushaltsjahr 2022 und 212.000€ für das Haushaltsjahr 2023 aus der Nahmobilitätspauschale durch Umschichtung vom Baureferat im Rahmen der jeweiligen Haushaltsplanaufstellung bei der Stadtkämmerei anzumelden. Das Mobilitätsreferat hat die erforderlichen Mittel im Lenkungskreis Radverkehr am 30.11.2021 angemeldet und sind genehmigt.
5. Dem unter Punkt 5.3.2 dargelegten Verfahren und den Voraussetzungen zur Genehmigung von Parklets ab 2022 wird zugestimmt.
6. Das Kreisverwaltungsreferat wird beauftragt, die notwendigen Änderungen an den städtischen Richtlinien und Satzungen vorzunehmen.
7. Der Antrag Nr. Nr. 20-26 / A 01947 „Sommerstraßen – Konzept verbessern“ der Ausschussgemeinschaft ÖDP vom 28.09.2021 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
6. Der Antrag Nr. Nr. 20-26 / A 01994 „Spielen in der Stadt“ der Fraktion Die Grünen / Rosa Liste vom 08.10.2021 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.

Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

II. Beschluss
nach Antrag

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der/Die Vorsitzende

Der Referent

Der Referent

Ober-/Bürgermeister/in

Georg Dunkel
Berufsmäßiger Stadtrat

Dr. Thomas Böhle
Berufsmäßiger Stadtrat

IV. Abdruck von I. - III.

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

V. WV Mobilitätsreferat GL-Beschlusswesen

zur weiteren Veranlassung.

Zu V.:

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An das Direktorium HA II – BA (4x)
3. An die Bezirksausschüsse 01, 03,08 und 09
4. An das Baureferat
5. An das Baureferat Verwaltung und Recht
6. An das Kreisverwaltungsreferat
7. An das Kreisverwaltungsreferat, KVR-III/111
8. An das Referat für Gesundheit und Umwelt
9. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung–SG 3
10. An das Polizeipräsidium München
11. An die Stadtwerke München GmbH
12. An den Abfallwirtschaftsbetrieb München
13. An den Behindertenbeirat
14. An den Seniorenbeirat
15. An das Mobilitätsreferat GB1
16. An das Mobilitätsreferat GB2
mit der Bitte um Kenntnisnahme.
17. Mit Vorgang zurück zum Mobilitätsreferat – GB1-1.2

Am

Mobilitätsreferat GL-Beschlusswesen