



Landeshauptstadt München, Baureferat
81671 München

Bezirksausschuss 2
Geschäftsstelle Mitte
Herrn Benoit Blaser
Tal 13
80331 München

Tiefbau Zentrale Aufgaben
BAU-TZ

Friedenstraße 40
81671 München
Telefon: 089 233-
Telefax: 089 233-
Dienstgebäude:
Friedenstraße 40
Zimmer:
Sachbearbeitung:

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

Datum

14.07.2023

So sollen unsere Straßen und Plätze aussehen, interfraktioneller
Antrag

BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 05485 des Bezirksausschusses
des Stadtbezirkes 2 Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt
Vom 16.05.2023

Sehr geehrter Herr Blaser,
sehr geehrte Damen und Herren,

der o. g. Antrag wurde uns vom Direktorium mit der Bitte um weitere Bearbeitung zugeleitet;
er bezieht sich auf ein Geschäft der laufenden Verwaltung i. S. d. Art. 37 Abs. 1 Satz 1 GO und
§ 12 Abs. 3 Bezirksausschuss-Satzung.

Mit diesem Antrag fordert der Bezirksausschuss 2 die Erarbeitung von Maßnahmen, um
Straßen und Plätze grüner werden zu lassen und mehr Aufenthaltsqualität zu schaffen.
Kühlende Elemente für heiße Sommer, sonnige Orte zum Ausruhen und Sitzen,
Regenwassernutzung zur Vegetationsbewässerung und Kühlung sollen mit künftigen Projekten
im Straßenraum kombiniert werden.

Der Münchner Stadtrat hatte in seiner Sitzung am 21.12.2022 das Baureferat beauftragt,
gemäß Ziffer 2 des Stadtratsbeschlusses Nr. 20-26 / V07943 „Prinzipien der Schwammstadt auf
den öffentlichen Flächen umsetzen“ bei den Projekten weiterhin die dargestellten Möglichkeiten

U-Bahn Linie 5
Haltestelle Ostbahnhof
S-Bahn alle Linien
Haltestelle Ostbahnhof

Straßenbahn Linie 21
Haltestelle Haidenauplatz
Bus Linien X30, 54, 58, 68, 100
Haltestelle Haidenauplatz
Bus Linie 59
Haltestelle Ampfingstraße

Postanschrift: Baureferat
_81660 München
Hausanschrift: Friedenstraße 40
_81671 München
Internet:
<http://www.muenchen.de>

zur Erhöhung der Wasserspeicherung vor Ort und für die Vegetationsbewässerung anzuwenden und weiterzuentwickeln.

Daher werden im Rahmen von Umbau- oder Sanierungsprojekten die jeweiligen Flächen, abgesehen von der baulichen Verkehrssicherheit und der Dimensionierung der einzelnen Anlagen überprüft und immer hinsichtlich mehr Grün und mehr Aufenthaltsqualität optimiert. Darüber hinaus prüft das Baureferat in den Planungen die Lage der vorhandenen Versorgungsleitungen, um neue Standorte für Baumpflanzungen zu schaffen, die zum Beispiel auch auf Kosten von Parkplätzen gehen können.

Die funktionale Nutzung und Dimensionierung der Flächen im öffentlichen Raum werden durch das Mobilitätsreferat festgelegt. Daher baten wir das Mobilitätsreferat um Stellungnahme zu den Themen: Fahrbahn verschmälern, Fußgängerzone, Shared Space, verkehrsberuhigter Bereich, Parkplatzentfall, Querungsmöglichkeiten, Schulwegsicherheit und Bürgerbeteiligung.

Das Mobilitätsreferat teilte Folgendes mit:

„Im Zuge der Mobilitätsstrategie 2035 hat sich die Landeshauptstadt München zur zwingend notwendigen Mobilitätswende bekannt. Diese verfolgt das Ziel, dass mindestens 80 Prozent des Verkehrs im Münchner Stadtgebiet durch abgasfreie Fahrzeuge, den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sowie Fuß- und Radverkehr zurückgelegt werden. Um dies zu erreichen, muss das Angebot des Umweltverbunds (ÖPNV, Fuß- und Radverkehr) massiv ausgebaut werden. Im Laufe der letzten Jahre wurden auf Basis dieser verkehrspolitischen Zielsetzung verkehrsplanerische Leitlinien, Teilstrategien sowie Projekte, wie beispielsweise der Neubau von Trambahnstrecken, Maßnahmen zur Beschleunigung der Buslinien, die Umsetzung des Münchener Radentscheids sowie die Fußverkehrsstrategie vom Stadtrat der Landeshauptstadt München beschlossen. Die daraus abgeleiteten notwendigen Raumansprüche für den Umweltverbund und Maßnahmen, die der Verkehrsberuhigung dienen, gilt es nun innerhalb von zahlreichen Projekten in Varianten planerisch auszuarbeiten und innerhalb der Münchner Stadtverwaltung abzustimmen. Dabei ist ein wesentliches Planungsziel der Erhalt aller und die Schaffung neuer Grünflächen, auch unter Einbezug von Elementen des Schwammstadt-Prinzips. Inwieweit das möglich ist, kann allerdings erst im Rahmen der konkreten Planungen beurteilt werden.

Im Hinblick auf den nur begrenzt zur Verfügung stehenden Platz und die dadurch entstehende Flächenkonkurrenz zwischen den unterschiedlichen Nutzungen ist in den jeweiligen Projekten eine Abwägung vorzunehmen. Denn bei Umplanungen von bestehenden Straßenverkehrsflächen, wie es im 2. Stadtbezirk meistens der Fall ist, müssen die Anforderungen des fließenden und ruhenden Verkehrs zugunsten des Umweltverbunds auf einer möglichst kompakten Fläche umgesetzt werden, um die Mobilität in der nach wie vor stark wachsenden Stadt für alle Personen gewährleisten zu können, die konkreten Klimaziele zu erreichen und zusätzliche Flächen für Lebensqualität, Aufenthalt und grüne Infrastruktur, wie Bäume und Mulden freihalten zu können.

Das MOR weist vorsorglich darauf hin, dass die Anordnung eines „shared space“ in der StVO nicht vorgesehen ist. Nicht StVO-Konforme Fahrbahneinfärbungen oder -Markierungen haben rechtlich keine Bedeutung und können seitens des Straßenbaulastträgers auch ohne rechtliche Anordnung durch die Straßenverkehrsbehörde angebracht werden. Diese Einfärbungen haben dann allerdings lediglich einen hinweisenden Charakter ohne durchsetzbare Gebote/Verbote. Eine rechtlich verbindliche Mischnutzung der Fahrbahn (wie im „shared space“ beabsichtigt) bildet sich in der StVO am ehesten in einem Verkehrsberuhigten Bereich ab. Die vom

Bezirksausschuss angeregte Anordnung eines Verkehrsberuhigten Bereiches in der Zukunft kann jedoch aufgrund der hohen rechtlichen Hürden nicht zugesichert werden und müsste dann in einem separaten Verfahren geprüft werden. Gleiches gilt für die Anordnung einer Fußgängerzone.

Im Austausch mit den anderen Referaten beteiligt sich das MOR gern an der Weiterentwicklung der bisherigen Abstimmungsergebnisse, um zukünftig die Ansprüche an eine klimaangepasste Straßenraumgestaltung und geeignete Entwässerungsverfahren abzubilden.“

Die Ausgestaltung der neuen und entsiegelten Flächen mit Bänken, Sitzmöbeln, Mülleimern und Fahrradständern ist selbstverständlich auch Teil der umfassenden Planungs- und Umgestaltungsarbeiten im Baureferat. Ebenso die Schaffung von Querungsmöglichkeiten, z. B. mit Gehwegnasen.

Für die Schulwegsicherheit ist indes die Straßenverkehrsbehörde im Mobilitätsreferat der richtige Ansprechpartner.

Im Falle von laufenden Maßnahmen des Straßenunterhalts zur Sicherstellung der Verkehrssicherheit und des zeitnahen Substanzerhalts (z. B. Vergießen von Rissen in der Fahrbahn, kurzfristige Deckschichternewerungen) erfolgen in der Regel keine Umprofilierungen und Neueinteilungen des Straßenraumes, aufgrund der Dringlichkeit in der Ausführung.

Darüber hinaus erlauben wir uns folgenden fachlichen Hinweis zu Ihrem Antrag: In Ihrem Anhang zeigen Sie zwei Beispiele. Durch die Bezugsquellen („VCÖ.at, Wien“ und „Berlin-Plattform.de“) wird suggeriert, dass es sich um Beispiele aus Wien und Berlin handelt. Tatsächlich ist das zweite Beispiel ebenfalls aus Wien (<https://berlin-plattform.de/schwammstadt-praktische-beispiele/>). Klimaanpassungsmaßnahmen anderer Städte, hier konkret Wien, sind wegen regional vorhandener klimatologischer und hydrogeologischer Unterschiede nur bedingt vergleichbar.

Daher wurden im Stadtratsbeschluss (Nr. 20-26 / V07943) Schwammstadtstrategien entwickelt und beschrieben, die konkret für die Münchner hydrogeologische und klimatologische Situation angepasst sind (siehe hierzu auch Ziffer 1, ab Seite 3 f Schwammstadtbeschluss).

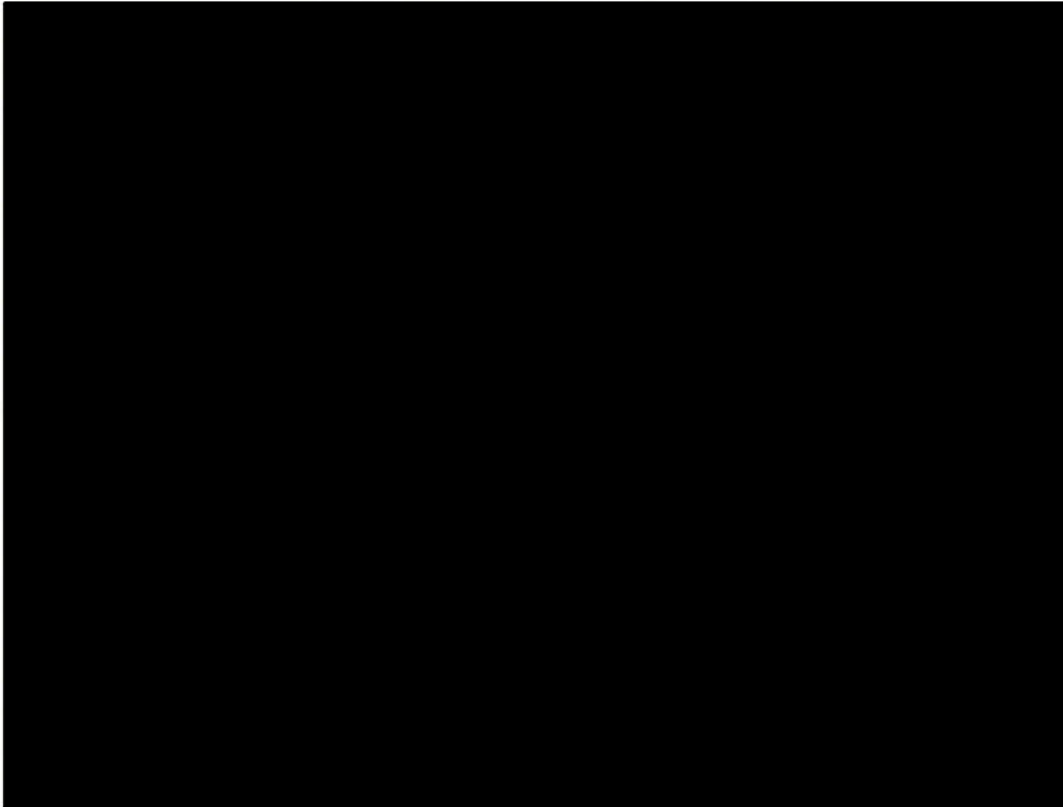
Zusammenfassung

Klimaanpassungsmaßnahmen im Straßenraum werden dort, wo die hydrogeologische Situation (Untergrund, Grundwassersituation etc.) geeignet ist und die u. U. bereits vorhandene Bebauung nicht gefährdet wird, bei neuen Tiefbau-Projekten kontinuierlich umgesetzt. So wird z. B. das Gefälle der Geh- und Radwege hin zu den Baumgräben oder anderen versickerungsfähigen (Grün-)Flächen ausgebildet, damit Regen gezielt dorthin geleitet wird. Auch kleinere Flächen des Verkehrsraums können in ihrer Versickerungs- und Verdunstungsleistung verbessert werden, indem sie (teil-)entsiegelt und z. B. mit Materialien wie Rasenfugensteinen (PKW-Stellplätze am Fahrbahnrand) befestigt werden. Wenn möglich wird bei neuen Straßenbauprojekten alles in der Fahrbahn anfallende Niederschlagswasser über die Münchener Regenwasserbehandlungsanlagen (eigens entwickeltes Versickerungssystem) versickert. So kann überschüssiges Regenwasser abgeleitet und ein wertvoller Beitrag zur Grundwasserneubildung geleistet werden. Gleichzeitig bleibt die Verkehrssicherheit der Straßen erhalten. Ein Anschluss an den städtischen Abwasserkanal ist dann im Idealfall nicht mehr nötig.

Dies ist eine stadtweite Zielsetzung und gilt daher auch für den 2. Stadtbezirk sinngemäß.

Der Antrag Nr. 20-26 / B05485 des Bezirksausschusses 02 – Ludwigvorstadt-Isarvorstadt vom 16.05.2023 ist damit satzungsmäßig erledigt.

Mit freundlichen Grüßen



gez.