

Telefon: 089 233-24751

Mobilitätsreferat

Fußverkehr und Öffentlicher
Raum

Mobilitätsstrategie 2035

Nachbarschaftsviertel in München

Produkt 43512300 Strategie, Bezirksmanagement und Produktentwicklung
Beschluss über die Finanzierung für das Jahr 2024 aus der Nahmobilitätspauschale

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 11252

Superblock für die Schwanthalerhöhe; das Karree Kazmair-, Ganghofer-, Schwanthaler- und Schießstättstraße soll vom Durchgangsverkehr befreit und Fußgänger*- und Fahrradfahrer*innen Vorrang eingeräumt werden

BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 05085 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 08 - Schwanthalerhöhe vom 14.02.2023

Einführung eines "Kiezblocks" (wie Berlin) bzw. eines "Superblocks" (wie Barcelona)

Empfehlung Nr. 20-26 / E 00294 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 02 - Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt am 20.07.2021

Schaffung eines "Superblocks" im Dreimühlenviertel nach dem Vorbild Barcelonas

Empfehlung Nr. 20-26 / E 00293 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 02 - Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt am 20.07.2021

Verlängerung der Einbahnstraßenregelung in der Reichenbachstraße

Empfehlung Nr. 20-26 / E 00305 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 02 - Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt am 20.07.2021

Umgestaltung bzw. neue Verkehrsführung am Gärtnerplatz Ecke Corneliusstraße

Empfehlung Nr. 20-26 / E 01043 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 02 - Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt am 16.11.2021

Superblock-Initiative nicht am Gärtnerplatz enden lassen!

Empfehlung Nr. 20-26 / E 01039 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 02 - Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt am 16.11.2022

Durchsetzung der Verkehrsberuhigung rund um den Gärtnerplatz

Empfehlung Nr. 20-26 / E 01038 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 02 - Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt am 16.11.2022

Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 17.07.2024 (VB)

Öffentliche Sitzung

Kurzübersicht

zum beiliegenden Beschluss

<p>Anlass</p>	<p>Das Leitbild der „Mobilitätsstrategie 2035“ vom 05.06.2021 (Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 03507) hebt neben der Erreichbarkeit nun auch die Steigerung der Aufenthaltsqualität als eines der Hauptziele hervor. Die Zielvorstellungen hinsichtlich Reduzierung des motorisierten Verkehrs, Förderung des Fuß- und Radverkehrs und der Aufwertung öffentlicher Räume auf Quartiersebene werden nochmals verdeutlicht.</p> <p>München hat bereits in den vergangenen Jahren einige quartiersbezogene Projekte erprobt und umgesetzt. Diese dienen in erster Linie dazu, aus den Erfahrungen und Erkenntnissen weitere Lösungen und Strategien abzuleiten. Darauf aufbauend soll in München ab 2024 ein erstes Nachbarschaftsviertel geplant und ab 2025 stufenweise realisiert werden.</p>
<p>Inhalt</p>	<p>Die Beschlussvorlage bildet den Auftakt zur Realisierung erster Nachbarschaftsviertel in München. Sie benennt wesentliche Elemente und Ziele des Münchner Nachbarschaftsviertel-Ansatzes und schlägt ein strukturiertes Vorgehen des Mobilitäts- und Baureferats zur Umsetzung vor. Außerdem werden die Umsetzungsschritte zeitlich eingeordnet sowie Rahmenbedingungen und erforderliche Ressourcen zur Bearbeitung aufgezeigt. Anhand der zwei ausgewählten städtebaulich und räumlich sehr verschiedenen Räume - Westend und Gärtnerplatz - sollen ab 2025 erste Nachbarschaftsviertel getestet werden.</p>
<p>Gesamtkosten / Gesamterlöse</p>	<p>Die Kosten für die erforderliche Personalstelle wurden im „Sammelbeschluss Ressourcenausweitungen für 2024“ für das Mobilitätsreferat genehmigt. Die Kosten für die zeitnah geplanten Vergaben wurden als Besorgung laufender Angelegenheiten zur Finanzierung aus der Nahmobilitätspauschale angemeldet.</p>
<p>Klimaprüfung</p>	<p>Eine Klimaschutzrelevanz ist gegeben. Die zu erwartenden Auswirkungen sind positiv.</p>

Entscheidungsvorschlag	<ol style="list-style-type: none"> 1. Der Stadtrat beschließt das dargestellte Verfahren für Nachbarschaftsviertel in München sowie die in den Stadtbezirken Schwanthalerhöhe und Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt ausgewählten Projekte erster Nachbarschaftsviertel. 2. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt und das Baureferat gebeten, für die Schwanthalerhöhe eine Potentialanalyse und verkehrliche und freiraumplanerische Konzeptvorschläge als Handlungsempfehlung mit Stufenplan für den weiteren Prozess mit intensiver Einbindung des örtlichen Bezirksausschusses zu erarbeiten. 3. Die Potentialanalyse und Konzeptvorschläge für das Nachbarschaftsviertel im Westend werden dem Stadtrat Anfang 2025 als Grundlage zur Beauftragung der Bürgerbeteiligung und Testphase im Jahr 2025 vorgelegt. 4. Das Mobilitätsreferat wird nach Ausarbeitung der verkehrsplanerischen Varianten im Bereich des Gärtnerplatzes dem Stadtrat erneut berichten und Vorschläge zum weiteren Vorgehen unterbreiten.
Gesucht werden kann im RIS auch unter	Mobilitätsstrategie 2035, Superblocks, Nachbarschaftsviertel, Aufenthaltsqualität, Verkehrsberuhigung, Fußverkehr, Quartiere, Begrünung, Diagonalfilter
Ortsangabe	Gesamtstädtischer Bezug Pilotprojekte Westend BA 08, Gärtnerplatz BA 02

Telefon: 089 233-24751

Mobilitätsreferat

Fußverkehr und Öffentlicher
Raum

Mobilitätsstrategie 2035 Nachbarschaftsviertel in München

Produkt 43512300 Strategie, Bezirksmanagement und Produktentwicklung
Beschluss über die Finanzierung für das Jahr 2024 aus der Nahmobilitätspauschale

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 11252

Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 17.07.2024 (VB)

Öffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis	Seite
I. Vortrag des Referenten	6
1. Anlass	6
2. Die Bedeutung von Nachbarschaftsvierteln in der städtischen Gesamtkonzeption...	8
3. Superblocks - Beispiele aus anderen Städten.....	10
4. Konzeptionelle Überlegungen und rechtliche Rahmenbedingungen.....	12
4.1 Verkehrsrechtliche Herausforderungen	13
4.2 Auswirkungen auf den Verkehr.....	14
5. Umsetzung der Münchner Nachbarschaftsviertel	14
5.1 Verkehrsberuhigung	15
5.2 Förderung von Fuß- und Radverkehr	16
5.3 Ausweitung alternativer Mobilitätsangebote	17
5.3.1 Mobilitätspunkte	17
5.3.2 Laden, Liefern und Leisten.....	17
5.3.3 Anpassung des Parkraumkonzepts	18
5.4 Aufenthaltsqualität und Klimaanpassung.....	19
6. Kommunikations- und Beteiligungsstrategie.....	20
7. Evaluierung	20
8. Pilotvorhaben – Westend und Gärtnerplatz	21
8.1 Westend.....	21
8.2 Gärtnerplatz	24
9. Personal- und Sachmittel	26
10. Klimaprüfung.....	26

11. Behandlung der Anträge.....	27
12. Abstimmung mit den Querschnitts- und Fachreferaten.....	29
13. Anhörung der Bezirksausschüsse	30
II. Antrag	31
III. Beschluss.....	32

Telefon: 089 233-24751

Mobilitätsreferat

Fußverkehr und Öffentlicher
Raum

Mobilitätsstrategie 2035 **Nachbarschaftsviertel in München**

Produkt 43512300 Strategie, Bezirksmanagement und Produktentwicklung
Beschluss über die Finanzierung für das Jahr 2024 aus der Nahmobilitätspauschale

Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 11252

Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 17.07.24 (VB) Öffentliche Sitzung

8 Anlagen

I. Vortrag des Referenten

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

1. Anlass

Zur Sicherung der Wohn-, Lebens-, Gesundheits- und Umweltqualität entwickelt die Stadtverwaltung Strategien zur klimatischen und qualitativen Aufwertung öffentlicher Stadträume. Gerade in den heißen Sommermonaten braucht es kühlende öffentliche Räume mit hoher Aufenthaltsqualität als Rückzugsräume. Verkehrsberuhigende Maßnahmen sowie die Neuverteilung des öffentlichen Straßenraums sind dafür essenziell.

Das Leitbild der „Mobilitätsstrategie 2035“ vom 05.06.2021 (Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 03507) hebt neben der Erreichbarkeit nun auch die Steigerung der Aufenthaltsqualität als eines der Hauptziele hervor. Die Zielvorstellungen hinsichtlich Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs, Förderung des Fuß- und Radverkehrs und der Aufwertung öffentlicher Räume auf Quartiersebene werden nochmals verdeutlicht. Dabei startet München aber nicht bei Null. Das Baureferat gestaltet seit Jahren den öffentlichen Verkehrsraum entsprechend baulich dauerhaft um. Grundlage sind oftmals neue durch das Mobilitätsreferat entwickelte verkehrliche Konzepte, die eine Neuordnung der bestehenden Flächen bzw. deren Nutzung ermöglichen, so dass eine Gestaltung zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität, Förderung der Biodiversität und Optionen für die notwendige Klimaanpassung (Schwammstadt) gelingen kann. Beispiele sind der

St.-Pauls-Platz, die Situation um das Siegestor, die aktuelle Umgestaltung am Oskar-von-Miller-Ring etc.. In den vergangenen Jahren wurden in München auch einige quartiersbezogene, temporäre Projekte erprobt und umgesetzt. Die Projekte dienen in erster Linie dazu, aus den Erfahrungen und Erkenntnissen weitere Lösungen und Strategien hinsichtlich des grundsätzlichen Verfahrens, der rechtlichen Rahmenbedingungen und der Organisation und Regelungsmöglichkeiten in ähnlichen Konstellationen abzuleiten. Zudem werden die Maßnahmen in unterschiedlichen städtebaulichen und sozialen Umfeldern getestet.

Das Mobilitätsreferat sieht vor, die bereits gesammelten Erfahrungen aus den quartiersbezogenen Projekten in eine Teilstrategie „Mobilitätskonzepte für Quartiere“ einzubringen und darauf aufbauend das weitere Vorgehen im Kontext der Quartiersplanung zu skizzieren.

Mit Beschluss vom 09.12.2020 „Saisonale Stadträume“ (Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 00438) wurde die Stadtverwaltung beauftragt, saisonale Interventionen zugunsten einer zeitgemäßen Straßenraumaufteilung im öffentlichen Raum, einer erhöhten Aufenthaltsqualität sowie eines verbesserten thermischen Komforts umzusetzen. Im Rahmen der Beschlussvorlage „Bürgerschaftliche Projekte zur Verkehrswende“ (Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 06329) vom 01.06.2022 unterstützte die Landeshauptstadt München im Jahr 2022 und 2023 außerdem bürgerschaftliche Organisationen bei der Umsetzung eigener Projekte, die sich mit der Verbesserung der Mobilität in Wohnquartieren beschäftigen. Eine Auswertung der Erfahrungen und das weitere Vorgehen soll dem Stadtrat im Zuge einer Beschlussvorlage vorgestellt werden.

Beide Ansätze verfolgen das Ziel, den Straßenraum temporär mittels verkehrsberuhigender Maßnahmen umzugestalten.

Barcelona ging einen Schritt weiter und entwickelte 2017 das Konzept der sogenannten Superblocks. Superblocks sind verkehrsberuhigte Quartiere, in denen die Mengen und Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs reduziert werden. Fußgänger*innen und Fahrradfahrer*innen erhalten mehr Priorität und Raum. Einzelne Straßenabschnitte werden zu Fußgängerbereichen umgewidmet. Außerdem werden Straßenräume durch Begrünung, Sitz-, Sport- und Spielmöglichkeiten aufgewertet. Infolge der Maßnahmen werden wohnungsnah, kommerzfreie Aufenthaltsräume für Begegnung, Spiel und Aufenthalt geschaffen. Die Verkehrssicherheit, die Aufenthaltsqualität und die Klimaresilienz der Quartiere werden gesteigert und lokale Lärm- und Luftverschmutzungen verringert.

Im September 2023 befand nun ein Verwaltungsgericht aus Barcelona, dass eine erst kürzlich fertiggestellte Fußgängerzone zurückgebaut werden solle, da für eine tiefgreifende Veränderung, wie der Umgestaltung zu jener 2,7 Kilometer langen verkehrsberuhigten Zone, zuvor der Generalplan der Stadt hätte verändert werden müssen. Dies führte – zusammen mit einem Wechsel der politischen Mehrheitsverhältnisse im Juni 2023 – letztlich zu einer deutlichen Kurskorrektur: so sollen nur noch Vorhaben umgesetzt werden, die bereits genehmigt sind. Bislang nicht genehmigte Superblock-Projekte werden hingegen erst einmal nicht realisiert. Stattdessen sollen 30 öffentlich zugängliche Innenhöfe im Stadtbezirk Eixample begrünt werden. Barcelona muss nun den Konsens, u.a. mit Anwohner*innen und Geschäftsinhaber*innen, suchen und überlegen, wie die öffentlichen Flächen künftig verteilt werden sollen.

Die Ziele der Superblocks in Barcelona decken sich weitestgehend mit den Zielen der Verkehrsentwicklung in München. **Aufgrund unterschiedlicher Rahmenbedingungen können Superblocks jedoch nicht 1:1 in München angewendet werden.** In München werden daher Nachbarschaftsviertel eingerichtet, deren Charakter an das Konzept der Superblocks angelehnt ist, jedoch ortsspezifisch an die Gegebenheiten angepasst werden.

Barcelona und München unterscheiden sich vor allem hinsichtlich der Hierarchisierung ihrer Straßennetze, ihrer Quartiersstrukturen und ihrer Bebauungsdichten. Der Ansatz Barcelonas wird daher durch sorgsame Abwägung in enger Abstimmung mit den Bezirksausschüssen an die Rahmenbedingungen Münchens bzw. der jeweiligen Viertel angepasst. Über eine Vielzahl an Anträgen aus den Reihen des Stadtrats, der Bezirksausschüsse und den Bürgerversammlungen sind Wünsche zur Steigerung der Aufenthaltsqualität und Ermöglichung einer eigenständigen und nachhaltigen Mobilität für alle Personengruppen an das Mobilitätsreferat herangetragen worden. Die vorliegende Beschlussvorlage beschreibt den Weg zur Pilotierung erster Nachbarschaftsviertel in München ab dem Jahr 2024. Die inhaltliche Konkretisierung für das Nachbarschaftsviertel im Westend wird das Mobilitätsreferat gemeinsam mit dem Baureferat im Rahmen eines Gestaltungs- und Verkehrskonzepts mittels eines Entwicklungskonzepts erarbeiten und im Anschluss dem Stadtrat in 2025 vorstellen. Maßnahmen langfristiger Begrünung, Entsiegelung und Baumpflanzung werden von Beginn an angedacht.

2. Die Bedeutung von Nachbarschaftsvierteln in der städtischen Gesamtkonzeption

Mit dem Entwurf der „Mobilitätsstrategie 2035“ (Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 03507) vom 05.06.2021 hat der Stadtrat das Ziel einer möglichst emissionsfreien Mobilität bis 2025 beschlossen: 80 % aller Wege sollen mit dem Umweltverbund (Fuß-, Radverkehr, ÖPNV, geteilte und vernetzte Mobilitätsangebote) oder lokal emissionsfreien Fahrzeugen zurückgelegt werden. Zudem soll der Verkehr bis 2035 klimaneutral sein. Die Teilstrategie „Shared Mobility“ (Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 04857 vom 13.01.2022) sowie die „Teilstrategie Fußverkehr“ (Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / 07472 vom 14.12.2022) bilden wichtige Grundlagen für den Münchner Ansatz für Nachbarschaftsviertel.

Die verfolgten Ziele des Münchner Ansatzes für Nachbarschaftsviertel fügen sich in die nachfolgend zusammengefassten Leitbilder der „Mobilitätsstrategie 2035“ für München sowie die Strategie für ein klimaneutrales München ein:

- **Klimaanpassung und Klimaschutz**

Es gilt, mehr Flächen im öffentlichen Raum für Bäume und Grünflächen zur Verschattung, Verdunstung und Aufnahme von Regenwasser bei Extremwetterlagen sowie zur Verbesserung der bioklimatischen Situation zu schaffen. Die erforderlichen Flächen sollen insbesondere durch Reduzierungen der Flächen für den fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr gewonnen werden.

- **Mobilität und Verkehr**

Die Vision Zero gibt vor, dass die Anzahl Getöteter und Schwerverletzter im Münchener Verkehr drastisch reduziert werden soll. Das erfordert einen erheblich besseren Schutz für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen, insbesondere durch Verkehrsberuhigungen, also Reduzierungen der Mengen und Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs. Der Anteil des Umweltverbunds am Verkehrsaufkommen soll deutlich gesteigert werden. Auch dafür braucht es eine Verschiebung von Flächen und Prioritäten zugunsten des Öffentlichen Verkehrs sowie des Fuß- und Radverkehrs.

- **Aufenthalts- und Lebensqualität**

Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung des Münchner Nachbarschaftsviertel-Ansatzes zielen darüber hinaus auf die Reduzierung von Lärmbelastung, die Minimierung von Feinstaub und anderen Luftschadstoffen und damit auf die Verbesserung der Lebensqualität ab. Die Neuverteilung von Flächen schafft Freiräume für Spiel und Sport, sozialen Austausch, Begrünung und Aufenthalt.

Grundsätzlich sind die Zielsetzungen der Nachbarschaftsviertel auch für München nicht neu. 1902 entstand das Leitbild der Gartenstadt, 1964 das Leitbild der Verkehrsberuhigung. 2011 wurde das Leitbild der Stadt der kurzen Wege ausgerufen und seit 2020 das Leitbild der 15-Minuten-Stadt. Alle knüpfen an ähnlichen Zielvorstellungen

an: Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs, Förderung des Fuß- und Radverkehrs, Aufwertung öffentlicher Räume.

Auch zu folgenden aktuellen Konzepten in München bestehen enge Bezüge:

Saisonale Stadträume

Die Sommerstraßen, als saisonale Umgestaltung des öffentlichen Verkehrsraums, kommen als konsum- und eventfreie Freiräume in Wohnortnähe insbesondere den Bewohner*innen vor Ort zugute. Sie können im gesamten Stadtgebiet entstehen und schaffen zusätzliche Bereiche für Aufenthalt, Begegnung und Bewegung. Insbesondere Kinder erhalten zusätzliche Orte zum Spielen. Die Münchner Sommerstraßen wurden zum ersten Mal im Jahr 2019 am Alpenplatz erprobt und werden derzeit jedes Jahr an etwa zehn wechselnden Straßenabschnitten umgesetzt.



Fotos: Münchner Sommerstraßen

Quelle: LHM, Nagy

Bürgerschaftliche Projekte

Mit dem Beschluss vom 01.06.2022 „Bürgerschaftliche Projekte zur Verkehrswende“ (Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 06329) hat das Mobilitätsreferat die Grundlage zur Erprobung von Verkehrsberuhigungen, Klimaanpassungen von Straßenräumen oder lokaler Verkehrswende in Quartieren durch bürgerschaftliche Initiativen geschaffen. Der Ansatz wurde in den Jahren 2022 und 2023 für eine begrenzte Zeit erprobt. Im Jahr 2022 konnte die Initiative FreiRaumViertel einen Teilbereich der Landwehrstraße umgestalten. Es entstanden Aufenthaltsbereiche, Begrünung und Mobilitätsangebote. Ähnlich verlief das Sommerexperiment Schießstättstraße, bei dem ein großer Parkbereich zugunsten einer höheren Aufenthaltsqualität sowie zusätzlicher Mobilitätsangebote umgestaltet wurde. Auch im Jahr 2023 wurden im Rahmen des Projekts MCube AQT in der Landl- und Kolumbusstraße je ein Straßenabschnitt für mehrere Monate verstärkt für den Fuß- und Radverkehr nutzbar gemacht sowie die Aufenthaltsqualität gestärkt. Im Rahmen des Mobilitätskongresses 2023 haben verschiedene bürgerschaftliche Initiativen Straßenprojekte mit unterschiedlichen Schwerpunkten realisiert, z.B. die „Kazmair-Allee“ der Münchner Initiative Nachhaltigkeit mit

Unterstützung des Baureferats im Westend.



Fotos: Bürgerschaftliche Projekte 2023

Quelle: LHM, Dobner Angermann

Integrierter Quartiersansatz

Für die Erreichung der Klimaschutzziele verfolgt München neben gesamtstädtischen Strategien (z.B. Fernwärmeausbau, Mobilitätswende, etc.) den integrierten Quartiersansatz für klimaneutrale und klimaresiliente Quartiere. Der Ansatz folgt der Empfehlung des Sachverständigenrates für Umweltfragen (Beratungsgremium der Bundesregierung). Dieser weist der Quartiersebene für den Klima- und Umweltschutz eine zentrale Rolle als Bindeglied zwischen übergeordneter Planung und gebäudebezogenen Maßnahmen zu. Der integrierte Quartiersansatz wurde in die Klimaschutzstrategie der Landeshauptstadt aufgenommen (Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 03533).

Der Münchner Ansatz für Nachbarschaftsviertel knüpft an die bestehenden, oben genannten Konzepte an und erweitert diese räumlich und zeitlich.

3. Superblocks - Beispiele aus anderen Städten

Es gibt zahlreiche Beispiele für erfolgreiche Superblock-Ansätze anderer Städte zur Klimaanpassung, Verbesserung der Aufenthaltsqualität und Wiederbelebung des öffentlichen Raums:

Wien – Supergrätzl

Die Supergrätzl sind die Antwort Wiens auf die Klimakrise für die dicht bewohnte Bestandsstadt. Sie beruhigen den motorisierten Durchgangsverkehr in Wohngebieten, unterstützen die aktive und umweltfreundliche Mobilität, schaffen klimaresiliente und lebenswerte öffentliche Räume, bringen mehr Teilhabe in die Quartiere (Grätzl), fördern die Identifikation der Bürger*innen mit ihrem Grätzl und reduzieren Gesundheitsrisiken wie Lärm- und Schadstoffbelastungen. Die Wiener Supergrätzl zeichnen sich durch eine ähnliche Blockstruktur wie in Barcelona aus. Dem Pilotgrätzl ging eine räumliche und verkehrliche Analyse voraus, die in ein Verkehrs- und Freiraumkonzept sowie die Projektplanung für die Pilotphase mündete. Elemente des Supergrätzls in Wien-Favoriten sind Modal- und Diagonalfilter, Fußgängerbereiche, vorgezogene Seitenräume und Bodenmarkierungen. Parkflächen werden reduziert, mit Pflanztrögen und Bäumen begrünt sowie mit Wasserelementen und neuen Sitzmöglichkeiten ausgestattet. Ziel war schließlich die dauerhafte Umgestaltung von zuvor temporär getesteten Interventionen. So entsteht nun eine Fußgängerzone mit hohen Begrünungsanteilen.

Berlin – Kiezblock

Ein Berliner Kiezblock ist ein urban gemischtes Gebiet mit mindestens vier Straßenblöcken, das von Hauptverkehrsstraßen oder anderen städtebaulichen Barrieren umschlossen wird. Das Gebiet eines Kiezblocks wird in mehrere Anliegerzonen eingeteilt, die von Kraftfahrzeugen befahren werden können. Die Anliegerzonen werden durch sogenannte

Modalfilter in Form von Pollern, schmalen Einbahnstraßen oder durch bauliche Einrichtungen begrenzt. Sie lassen nur ÖPNV, Fuß- und Radverkehr sowie Einsatzfahrzeuge zwischen den Anliegerzonen passieren und filtern den motorisierten Individualverkehr heraus.

So entstehen mit geringem baulichem Aufwand sichere Routen für den Fuß- und Radverkehr. Alle Grundstücke bleiben grundsätzlich mit Kraftfahrzeugen erreichbar, motorisierter Durchfahrtsverkehr verbleibt jedoch auf den Hauptverkehrsstraßen. Fahrradstraßen und ÖPNV-Linien können durch einen Kiezblock führen und ihn so für den Umweltverbund erschließen. Hauptverkehrsstraßen führen nur in begründeten Ausnahmen und nur mit Tempo 30 durch einen Kiezblock. In den Kiezblocks werden Lärm und Luftschadstoffe reduziert und Flächen für Umnutzungen gewonnen.

Städtebaulich ist ein Kiezblock typischerweise von Blockrandbebauung geprägt. In suburbanen Räumen mit geringer Bebauungsdichte können die Gestaltungsprinzipien angepasst werden. Ein suburbaner Kiezblock wird als „Kiezgebiet“ bezeichnet. In Kiezgebieten soll der Durchgangsverkehr zumindest reduziert und umfeldverträglicher gestaltet werden. Berlin bedient sich beim Kiezblock-Ansatz insbesondere dem Mittel der baulichen Umgestaltung (Diagonalsperren, modale Filter, umgestaltete und vorgezogene Seitenräume). Aufwendigere Elemente wie verkehrsrechtliche Anordnungen und Widmungsänderungen werden mit Blick auf rechtliche Unsicherheiten und deutlich längeren Vorlauf hingegen nur in ausgewählten Kiezblocks vorgenommen.

Darmstadt – Heinerblocks

Im Rahmen eines Verkehrsversuchs soll der Ausschluss von Durchfahrtsverkehr durch Diagonalsperren erprobt werden. Für Anwohner*innen und den Lieferverkehr sollen Wohngebäude weiterhin mit dem Auto erreichbar sein. Zudem soll die Geschwindigkeit im Viertel reduziert werden und verkehrsberuhigte Bereiche vor Kitas und entlang von Schulwegen entstehen. Das Parken innerhalb des Superblocks soll weiterhin möglich bleiben. Um Alternativen zum eigenen Auto aufzuwerten, sollen breitere Geh- und Radwege entstehen sowie Radabstellanlagen und Carsharing-Angebote ausgebaut werden. Mehr Grün und Sitzgelegenheiten sind ebenfalls vorgesehen.

Bereits 2023 sollte in Darmstadt ein bestehendes Quartier vom Autoverkehr entlastet werden. Mehr Platz für Fußverkehr, Radverkehr und Freizeitaktivitäten sollte entstehen. Entgegen der ursprünglichen Zeitplanung möchte die Stadt inzwischen jedoch zunächst ein Konzept erstellen, das zusammen mit den Anwohner*innen im ersten Halbjahr 2024 weiterentwickelt wird. Das Konzept soll anschließend gemeinsam mit der Parkraumbewirtschaftung umgesetzt werden. Der Verkehrsversuch wird wissenschaftlich begleitet.

London – Low Traffic Neighbourhoods

In London wurde während der Corona-Pandemie eine große Anzahl von „Low Traffic Neighbourhoods“ in verschiedenen Stadtbezirken umgesetzt. Am Beispiel des Bezirks Lambeth wird deutlich, wie Grundprinzipien von Barcelonas Superblocks auch in weniger dicht bebauten Gebieten am Stadtrand funktionieren können. Mit großen Blumenkübeln und Pollern wurde der Durchgangsverkehr unterbunden. Die Effekte waren schnell sichtbar: mehr Radverkehr, weniger Unfälle, weniger Lärm und bessere Luftqualität. Der Verkehr auf den Hauptstraßen kam nicht zum Erliegen.

Gent – Circulation Plan

Die belgische Stadt Gent zeigte, dass Superblock-Konzepte auch außerhalb von Metropolen funktionieren können. Mit dem „Circulation Plan“ wurde die Altstadt 2017 in sechs Zonen eingeteilt, in die man zwar einfahren, sie aber nicht durchfahren kann. Begleitet wurde dieser verkehrliche Eingriff von temporären und permanenten stadtgestalterischen Maßnahmen. Parkflächen wurden entsiegelt, Straßen als Fußgänger*innen-Zonen ausgewiesen und neue Flächen für Aufenthalt und aktive Mobilität geschaffen. Auch der ÖPNV wurde massiv ausgebaut. Nach anfänglicher Skepsis und Widerstand sprechen die kurz-

und langfristigen Effekte für sich. Kurzfristig konnte die Stadt

- 60 % mehr Radverkehr,
- 12 % mehr ÖV-Nutzung,
- 35 % weniger Unfälle sowie
- 60 % weniger Durchgangsverkehr messen.

An die Erfolge in der Altstadt von Gent möchte die Stadt nun mit den „Neighbourhood Circulation Plans“ anknüpfen. Jedes der sieben Randquartiere soll nach dem innerstädtischen Vorbild umgestaltet werden. Den drei Leitzielen „weniger Durchgangsverkehr“, „verbesserte Verkehrssicherheit“ und „verbesserte Lebensqualität“ folgend, sollen die Maßnahmen mit den Menschen vor Ort entwickelt werden.

Den dargelegten Beispielen ist allen gemein, dass sie mit der Realisierung verkehrsberuhigender Maßnahmen, der Verbesserung des Querungsangebots für Fuß- und Radverkehr bzw. Umweltverbund sowie der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum, der Aufwertung der Seitenräume und der Förderung von Begrünungsmaßnahmen die zentralen Bausteine eines Superblocks adressieren. Für die Erarbeitung der Nachbarschaftsviertel in München sind erhebliche thematische Schnittmengen zu erwarten. Es fand bereits ein erster Erfahrungsaustausch über die Umsetzungserfolge und -hemmnisse der Städte statt und die Kontakte zu anderen deutschen Städten, die den Superblocks-Ansatz erproben, werden im Rahmen der Pilotierung weiter vertieft.

4. Konzeptionelle Überlegungen und rechtliche Rahmenbedingungen

Die in Kapitel 3 dargelegten Beispiele sind aus städtebaulicher, verkehrlicher und rechtlicher Sicht nicht uneingeschränkt auf München übertragbar. Die Superblock-Ansätze werden daher an die Rahmenbedingungen Münchens anzupassen sein. Dabei ist der Wunsch nach flächendeckend verkehrsberuhigenden Maßnahmen in den Wohngebieten nicht neu. Allerdings gibt es bisher kein einheitliches Vorgehen seitens der Stadtverwaltung, Durchgangsverkehre wirksam zu verhindern und gleichzeitig Straßenräume sicherer und lebenswerter zu gestalten. Das soll sich mit dieser Vorlage ändern.

Die Münchner Nachbarschaftsviertel sollen den Verkehr in Quartieren nachhaltig beruhigen. Ein Münchner Nachbarschaftsviertel ist daher **kein temporäres Projekt** oder ein Verkehrsversuch, sondern **auf Dauer angelegt**. Geplant sind dauerhafte Veränderungen im Straßenraum, die bauliche Umsetzungen mit sich bringen. Die Auswirkungen nach Errichtung eines Nachbarschaftsviertels werden zwar beobachtet und – insbesondere bei den ersten beiden Nachbarschaftsvierteln – evaluiert, es ist aber grundsätzlich **keine zeitliche Befristung der Maßnahmen** vorgesehen. Ziel der Evaluierung ist zum einen das Sammeln von Erfahrungen und Erkenntnissen, um im Rahmen der bestehenden Projekte bei Bedarf entsprechende Anpassungen vornehmen zu können. Zum anderen sollen die gewonnenen Erfahrungen in die weiteren Projekte einfließen.

Der Münchner Ansatz für Nachbarschaftsviertel, der in den Jahren 2024 und 2025 getestet wird, soll eine Blaupause für eine stadtweite Umsetzung werden. Dafür werden nachfolgend unter Kapitel 5 Bausteine für die Umsetzung von Nachbarschaftsvierteln in München vorgestellt. Diese sind:

- Verkehrsberuhigung,
- Förderung von Fuß- und Radverkehr,
- Ausweitung alternativer Mobilitätsangebote,
- Realisierung der 3L-(Lieferrn, Laden, Leisten) Zonen,
- Überprüfung und Anpassung des Parkraumkonzepts,
- Aufenthaltsqualität und Klimaanpassung.

Die Bausteine des Münchener Ansatzes für Nachbarschaftsviertel unterscheiden sich

untereinander bezüglich ihrer Ziele sowie ihrer Wirkungs- und Eingriffstiefen. In ihrer Kombination stärken sie die Quartiersstruktur. Im Rahmen der Einführung erster Nachbarschaftsviertel werden die Bausteine auf ihre Zweckmäßigkeit und verkehrsrechtliche Umsetzbarkeit überprüft und bei Bedarf überarbeitet und ausgetauscht.

Ausgewählte Quartiere werden durch geeignete Kombinationen dieser Bausteine in Nachbarschaftsviertel umgewandelt. Die Anwendung der Bausteine erfolgt jeweils unter Würdigung der Rahmenbedingungen des entsprechenden Quartiers. Die Bausteine bieten ein gewisses Maß an Planungsbeschleunigung durch Standardisierung, bei Wahrung notwendiger Flexibilität für die konkrete Quartiersanwendung.

Die Bausteine werden so ausgewählt, dass sie mit geringem Aufwand möglichst große Effekte erzielen können.

4.1 Verkehrsrechtliche Herausforderungen

Bauliche Maßnahmen führen – im Gegensatz zu verkehrsrechtlichen Anordnungen – zu einer direkten Lenkungswirkung des Verkehrs und sind daher reinen Beschilderungsmaßnahmen vorzuziehen.

Verkehrsrechtliche Anordnungen zur Verkehrsberuhigung erfordern zum Teil straßenrechtliche Umwidmungen (z.B. Fußgängerzone) und benötigen einen erheblichen zeitlichen Vorlauf sowie eine umfassende Öffentlichkeitsbeteiligung. Die Anordnung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen (z.B. Fahrradstraßen, Verkehrsberuhigte Bereiche oder Einbahnstraßen) ist durch das deutsche Straßenverkehrsrecht an sehr enge rechtliche Voraussetzungen geknüpft, die jeweils konkret zu prüfen sind. Hierbei müssen - insbesondere im Rahmen von Verkehrskonzepten - die konkreten verkehrsrechtlichen Voraussetzungen für die einzelnen Maßnahmen nachgewiesen werden. Die Anordnung bspw. eines Verkehrsberuhigten Bereichs als dauerhafte Verkehrsberuhigungsmaßnahme setzt, neben weiteren Voraussetzungen, einerseits sehr geringe Fahrzeugmengen - wie sie in München aufgrund seiner baulichen Dichte nur in wenigen Fällen erreicht werden - und andererseits grundsätzlich einen durchgehend niveaugleichen Ausbau der Straße voraus und ist somit nicht allein mit Mitteln des Straßenverkehrsrechts möglich.

Der starre rechtliche Rahmen der StVO und die engen Voraussetzungen sowie mangelnde Akzeptanz reiner Anordnungslosungen bedingen, dass die Umsetzung von Münchner Nachbarschaftsvierteln nicht alleinig mit Mitteln der Verkehrsanordnung (Geschwindigkeitsbeschränkungen, Zufahrtsbeschränkungen mit „Anlieger frei“ etc.) erfolgen kann. Diese Einschätzung wird insbesondere durch die Erfahrungen der Berliner Kiezblocks gestützt. Demnach erfordern straßenverkehrsrechtliche Anordnungen, insbesondere Beschränkungen des fließenden Verkehrs, eine ausführliche, rechtssichere Begründung. Die aus den Anordnungen resultierenden Allgemeinverfügungen in Form von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen können von unzulässig eingeschränkten Verkehrsteilnehmenden rechtlich per Klage angefochten werden.

Am 14. Juni haben Bundestag und Bundesrat eine lang erwartete Änderung des StVG verabschiedet. Die Änderung gibt der Bundesregierung neue Ziele für Einzelregelungen vor, vor allem für die Straßenverkehrsordnung (StVO). Diese Ziele sind der Schutz von Klima, Umwelt, Gesundheit und guter Stadtentwicklung. Da der Verkehr extrem starken Einfluss auf Umwelt und Leben hat, ist es höchste Zeit, dass der Schutz von Menschen, Städten und Natur im Verkehrsrecht größeres Gewicht erhält.

Am 5. Juli soll der Bundesrat über Änderungen der StVO abstimmen (Stand 28.06.2024). Der genaue Gesetzeswortlaut ist derzeit noch nicht bekannt. Insofern können die Auswirkungen der Novelle auf die Rechtsanwendung noch nicht abgeschätzt werden. Daraus können sich kleine, aber hoffnungsvolle Schritte zu einem zeitgemäßen Verkehrsrecht ergeben.

Insbesondere sehr aufwendige Maßnahmen, wie etwa die Anordnung von Zebrastreifen oder gar Lichtsignalanlagen, können auch im Rahmen der Münchner Nachbarschaftsviertel nur erfolgen, wenn die entsprechenden Voraussetzungen vorliegen.

4.2 Auswirkungen auf den Verkehr

Die Verbesserung von Sichtbeziehungen, des Querungsangebots, der Aufenthaltsqualität und der Begrünung sowie die Ausweitung ergänzender Mobilitätsangebote erfordert Eingriffe in den ruhenden Verkehr. In diesem Zusammenhang werden daher auch Anpassungen bestehender Parkregelungen vorgenommen.

Da das Abkürzen durch Nachbarschaftsviertel für den motorisierten Individualverkehr unattraktiv gestaltet wird, werden vorhandene Durchgangsverkehre auf das umliegende Straßennetz verlagert, welches für die Aufnahme größerer Verkehrsmengen auch ausgelegt ist. Im Rahmen der Abwägungsprozesse zu geplanten Maßnahmen müssen etwaige Verkehrsverlagerungen berücksichtigt werden.

Neueste Untersuchungen¹ zeigen jedoch, dass sich das Verkehrsaufkommen durch Verkehrsberuhigungsmaßnahmen nicht 1:1 verlagert, sondern sich um 15 - 28 % verringert. Erklärt wird dieser Effekt durch ein verändertes Verkehrsverhalten aufgrund der relativ gestiegenen Attraktivität des Fuß- und Radverkehrs.

Dennoch muss für die Planung eines Nachbarschaftsviertels verkehrsplanerische Expertise einfließen, um die o.g. Rahmenbedingungen in ein passgenaues Konzept überzuleiten und die verkehrlichen Auswirkungen genau zu betrachten. Schließlich gilt es nicht nur das Innere des Nachbarschaftsviertels zu betrachten, sondern auch seine Anbindung an umliegende Quartiere.

Das Referat für Klima und Umweltschutz regt im Rahmen seiner Mitzeichnung an, für die umliegenden Straßenräume eine verkehrstechnische Untersuchung ggf. in Kopplung mit einer Untersuchung bezüglich der Auswirkungen auf Lufthygiene und Lärmvorsorge in Auftrag zu geben.

5. Umsetzung der Münchner Nachbarschaftsviertel

Die Erreichung der Ziele der „Mobilitätsstrategie 2035“ erfordert eine Mischung aus schnell umsetzbaren Maßnahmen und Veränderungen mit größerem Planungs- und Bauaufwand. Durch hohe rechtliche Hürden und komplexe Planungsprozesse bei der Umsetzung straßenverkehrsrechtlicher Anordnungen und umfangreicher baulicher Umgestaltungen wird die Umsetzung erschwert. Aufgrund dieses Spannungsfelds setzt die Stadtverwaltung die Nachbarschaftsviertel in einem zwischen Mobilitätsreferat und Baureferat abgestimmten, mehrstufigen Verfahren um.

Zunächst wird die Stadtverwaltung die Umsetzung von Nachbarschaftsvierteln anhand zweier unterschiedlicher Räume testen. Die weiteren Verfahrensschritte sind unter Kapitel 8ff. abgebildet.

Während der Umsetzung der ersten Ausbaustufe bestehen langfristige Potenziale für den Umbau von Straßenabschnitten. So können gegebenenfalls nach verkehrsrechtlicher Prüfung zukünftig verkehrsberuhigende und gestalterische Maßnahmen sowie zusätzliche Baumstandorte umgesetzt oder weitere Straßenbereiche neu gestaltet werden. Auch nach der ersten Umsetzungsphase kann ein Viertel damit im Laufe der Zeit grüner, kühler und verkehrsberuhigter werden.

¹ Bauer, U., Bettge, S. & Stein, T. (2023). *Verkehrsberuhigung: Entlastung statt Kollaps! Maßnahmen und ihre Wirkungen in deutschen und europäischen Städten* (Difu Policy Papers Nr. 2). Deutsches Institut für Urbanistik. <https://doi.org/10.34744/difu-policy-papers-2023-2>

Zunächst werden Nachbarschaftsviertel in München durch kleinere bauliche Eingriffe oder verkehrsrechtliche Anordnungen umgesetzt. Die Maßnahmen in dieser Phase dienen

- der Verkehrsberuhigung mittels einfach umzusetzender baulicher Maßnahmen zur Verhinderung von Durchgangsverkehren,
- der Förderung des Fuß- und Radverkehrs mit Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, u.a. auch mit verkehrsrechtlichen Maßnahmen, sowie
- der Schaffung zusätzlicher Mobilitätsangebote und Begrünung.

Für die Münchner Nachbarschaftsviertel sind nachfolgend genannte Bausteine mögliche Maßnahmen eines für jedes Nachbarschaftsviertel zu entwickelnden, speziellen Gesamtkonzeptes. Dieses „Entwicklungskonzept“ soll Grundlage zur Diskussion einer darauffolgenden Bürgerbeteiligung sein und kann im Vorgriff auf eine bauliche Umgestaltung dann ggf. mit temporären Maßnahmen getestet werden. Aufgrund der zu evaluierenden Ergebnisse der Testphase wird schließlich der Stadtrat, bei nur kleinen Verstetigungen der Bezirksssausschuss befasst und die konkrete Planung und spätere Realisierung beauftragt.

5.1 Verkehrsberuhigung

Als verkehrsberuhigende Maßnahme kommt u.a. die Umsetzung von Modalfiltern in Betracht. Modalfilter in den Nachbarschaftsvierteln steuern die Durchfahrt für den Kraftfahrzeugverkehr, lassen aber die Durchquerung des Fuß- und Radverkehrs weiterhin in alle Richtungen zu. Sie können

- entlang von Straßenabschnitten punktförmig und linear (auf mindestens einer Seite des Filters entsteht eine Sackgasse für den Kfz-Verkehr) oder
- in Kreuzungsbereichen diagonal oder quer eingesetzt werden (sie teilen den Kreuzungsbereich in zwei Teile und verhindern den Wechsel zwischen beiden Teilen für den motorisierten Individualverkehr. Kfz können dann aus allen Zufahrten des Kreuzungsbereichs nur noch in eine Richtung weiterfahren. Bei Einmündungen wird die einmündende Straße zur Sackgasse).

Für den Rad- und Fußverkehr stehen weiterhin alle Wegebeziehungen offen. Modalfilter leisten so einen wichtigen Beitrag für mehr Verkehrssicherheit und die Verkehrsberuhigung von Quartieren. Durch Letzteres schaffen sie zugleich die Grundlage für Verbesserungen der Aufenthaltsqualität.

Als Absperrelemente kommen u.a. Sperrpfosten oder Poller in Betracht. Gemäß SWM/MVG können Sperrpfosten und Poller aus betrieblichen und Sicherheitsgründen nur an jenen Stellen zum Einsatz kommen, an denen kein Bus ein-/ausfährt.

Der Abstand zwischen den Sperrelementen muss auch die Durchfahrt von schmalen vierrädrigen Kfz unterbinden. Daher darf der Abstand zwischen zwei Pollern 1,75 Meter nicht überschreiten. Die Sperre darf nicht im Bereich von Hauseinfahrten und Feuerwehr-, Ver- und Entsorgungszufahrten und -einrichtungen platziert werden. Dies ist insbesondere für Quersperren relevant. Um autorisiertem Kfz-Verkehr (Feuerwehr, Rettungsdienste, Straßenreinigung, Müllentsorgung, Anlieferung, Buslinienverkehr usw.) auch weiterhin die Durchfahrt zu ermöglichen, sollten Modalfilter bei Bedarf mit beweglichen Elementen ausgerüstet werden.

Aus Gründen der Barrierefreiheit sollten die Absperrelemente kontrastreich sein. Das gilt für alle Einbauten, die in Laufwegen stehen, zum Beispiel Gehbahn oder bei einer vorgesehenen Querung.

Rot-weiß markierte Absperrelemente in der Fahrbahn sind Sperrpfosten und damit durch die Verkehrsbehörde anzuordnen. Die Umsetzung erfolgt durch den Straßenbaulastträger. Dagegen sind Steinpoller, die auf Gehwegen eingesetzt werden, bauliche Elemente, die keiner verkehrsrechtlichen Anordnung bedürfen.

Die verkehrliche Anordnung im Rahmen der Nachbarschaftsviertel soll auf Grundlage des § 45 Abs. 1b Nr. 5 Alt. 2 StVO erfolgen. Danach können die Straßenverkehrsbehörden verkehrliche Anordnungen „zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung“ treffen. Diese Vorschrift soll den Gemeinden einen entsprechenden Gestaltungsspielraum für Entscheidungen geben. In der Gesetzesbegründung zu dieser Anordnungsgrundlage wird explizit angeführt, dass auch die Wohnumfeldverbesserung durch Verkehrsberuhigung zu den gemeindlichen Selbstverwaltungsangelegenheiten im Rahmen des Planungsrechts gehört. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts bedarf es für die auf dieser Grundlage getroffenen Anordnungen eines städtebaulichen Konzepts, das definierte Anforderungen erfüllen muss und im Rahmen der Willensbildung durch das zuständige Organ der Gemeinde beschlossen wird. Bauliche Maßnahmen als Teil des Verkehrskonzepts, die keiner verkehrsrechtlichen Anordnung bedürfen, sind von diesen strengen straßenverkehrsrechtlichen Voraussetzungen zwar ausgenommen, benötigen jedoch ebenfalls einen langen Vorlauf und haben ggf. höhere Kosten zur Folge.

5.2 Förderung von Fuß- und Radverkehr

Zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs werden vorgezogene Seitenräume, die Schaffung neuer Bereiche für Fußgänger*innen, die Umwandlung von Kfz- in Fahrrad-Parkplätze sowie das Freiräumen von Gehwegen berücksichtigt. Außerdem werden insbesondere die Wege zu den Haltestellen aus den Wohnquartieren verbessert, so dass auch eine Förderung des ÖPNV im Rahmen des Münchner Ansatzes für Nachbarschaftsviertel erfolgt.

Vorgezogene Seitenräume

Vorgezogene Seitenräume werden zur Verbesserung der Sicherheit von Fußgänger*innen beim Queren umgesetzt. Durch vorgezogene Seitenräume werden ausreichende Sichtbeziehungen zwischen Fußgänger*innen und Fahrzeugverkehr hergestellt. Die Anwendung erfolgt an Kreuzungs- und Einmündungsbereichen sowie vor Orten und Einrichtungen mit hohem Fußverkehrsaufkommen oder auf wichtigen Verbindungen für den Fuß- und Radverkehr. Die Umsetzung erfolgt im Münchner Ansatz für Nachbarschaftsviertel, idealerweise durch einen Umbau des Straßenraums und eröffnet zudem Möglichkeiten für die Entsiegelung von Flächen, Integration von Baumpflanzungen, die Aufstellung von Sitzmöbeln etc.. Vorausgehen kann auch eine interimsmäßige Umgestaltung durch eine Markierung und das Aufbringen von Sperrpfosten bei Vorliegen der jeweiligen straßenverkehrsrechtlichen Voraussetzungen.

Schaffung neuer Bereiche für Fußgänger*innen

Möglicherweise können im Rahmen des Nachbarschaftsviertels auch neue Bereiche für Fußgänger*innen geschaffen werden, wenn die hierfür notwendigen Rahmenbedingungen dieses zulassen. Diese können die Potenziale eines Nachbarschaftsviertels greifbar und erfahrbar machen, da sie die Aufenthaltsqualität punktuell stark erhöhen und neuer Freiraum für Begegnung entsteht. Aufgrund der notwendigen Klimaanpassen sollten diese Bereiche grundsätzlich mit Begrünung geplant werden.

Umwandlung von Kfz- in Fahrrad-/ E-Tretroller-/Motorrad-Parkplätze

Die einzelfallbezogene Umwandlung von Kfz-Parkplätzen in Fahrrad-Parkplätze erfolgt zur Verbesserung der Abstellmöglichkeiten des Radverkehrs sowie zur Entlastung der Gehwege von geparkten Fahrrädern. In München werden auf Antrag des Bezirksausschusses bereits heute regelmäßig Umwandlungen von Kfz-Parkplätze in Fahrrad-Parkplätze geprüft und umgesetzt. Im Münchner Ansatz für Nachbarschaftsviertel erfolgt diese Umwandlung proaktiv statt antragsbezogen. Bei einem erhöhten E-Tretroller-Aufkommen und/oder vermehrt abgestellten Motorrädern/Motorrollern, wodurch auf Gehwegen Behinderungen entstehen,

werden bedarfsgerecht ebenfalls entsprechende Abstellflächen eingerichtet. Das Mobilitätsreferat und das Baureferat sind durch Stadtratsbeschluss beauftragt, bis zum Jahr 2026 ein flächendeckendes Netz von 675 Abstellflächen für geteilte Mikromobilitätsangebote zu schaffen (Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 10861). Dabei wird auf den Erfahrungen des im Jahr 2022 gestarteten Pilotkonzepts solcher Abstellflächen in der Altstadt aufgebaut. In Zusammenarbeit mit den Mobilitätsanbietern werden Abstellverbotszonen von jeweils 100 Metern um jede Abstellfläche herum eingerichtet.

5.3 Ausweitung alternativer Mobilitätsangebote

Zur Stärkung alternativer Mobilitätsangebote sowie zur Stärkung von Klimaanpassung und Aufenthaltsqualität erfolgen weitere Maßnahmen

- zur Ausweitung alternativer Mobilitätsangebote,
- zur Realisierung der 3L-(Liefen, Laden, Leisten) Zonen,
- zur Überprüfung und Anpassung des Parkraumkonzepts,
- zur Begrünung und Aufwertung des Straßenraums sowie
- zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität.

5.3.1 Mobilitätspunkte

Mobilitätspunkte in München ermöglichen den Bürger*innen leichten Zugang zu den vielfältigen Angeboten geteilter Mobilität. Carsharing, Bikesharing, E-Motorroller- oder E-Tretroller-Sharing erlauben den Nutzer*innen ohne eigenes Auto, parallel zur Nutzung des ÖPNVs, flexibel und nachhaltig mobil zu sein. Durch die Bündelung der verschiedenen Angebote an einem Standort wird die Erreichbarkeit des erweiterten Umweltverbundes flächendeckend erhöht. Mobilitätspunkte haben zudem einen ordnenden Effekt. Durch die Schaffung von Abstellflächen wird den Nutzenden die ordnungsgemäße Rückgabe erleichtert. Dadurch wird die Verkehrssicherheit für alle anderen Verkehrsteilnehmenden erhöht.

Mobilitätspunkte sind daher eine sinnvolle Ergänzung des Nachbarschaftsviertels. Auch vor dem Hintergrund des Parkplatzentfalls innerhalb des Nachbarschaftsviertels ist es wichtig, den Betroffenen Alternativen zum eigenen PKW-Besitz aufzuzeigen und zur Verfügung zu stellen. Die Positionierung von Mobilitätspunkten an den Rändern des Nachbarschaftsviertels ist daher sinnvoll.



Fotos: Informationsstelle eines Mobilitätspunktes

Quelle: LHM, Dobner, Angermann

5.3.2 Laden, Liefern und Leisten

Zur erfolgreichen Umsetzung eines Nachbarschaftsviertels ist es maßgeblich, die Themen Laden (hier insbesondere auch das Thema Entsorgung), Liefern und Leisten bereits in der Planungsphase als essenzielle Funktionen, die auch im Nachbarschaftsviertel erhalten bleiben sollen, mitzudenken. Grundsätzlich müssen auch in einem Nachbarschaftsviertel die notwendigen Grundfunktionen wie Entsorgung, Krankenfahrten, Behindertenstellplätze, Handwerkereinsätze, etc. erhalten bleiben, unter Umständen auch mit großen Fahrzeugen,

Gerätschaften und im Zuge von Notfalleinsätzen. Ziel sollte jedoch sein, Fahrten, die auch ohne Kraftfahrzeug möglich sind, möglichst zu vermeiden und aus dem Nachbarschaftsviertel herauszuhalten:

Das Mobilitätsreferat schlägt hierzu eine Reihe von Maßnahmen vor:

- Einrichtung von Lieferzonen in den Randbereichen des Nachbarschaftsviertels. Idealerweise können hier bereits geplante Innovationen wie die Detektion respektive Anzeige von freien Stellplätzen umgesetzt werden. In den Lieferzonen können Anwohner*innen, Zusteller*innen sowie Servicedienstleister ihre Fahrzeuge abstellen und die letzten Meter zum Einsatz-/ Lieferort zu Fuß zurücklegen.
- Bereitstellung von München Boxen zum Empfangen, Versenden und Retournieren: Grundsätzlich dienen die Einrichtungen von anbieteroffenen Paketboxsystemen in Kombination mit entsprechenden Lieferzonen der stadtweiten Reduzierung von Haltevorgängen in zweiter Reihe sowie Haustürbelieferungen.
- Förderung der Lastenradlogistik auf der letzten Meile durch die Einrichtung von Mikrohub in nahegelegenen Parkhäusern oder Lagerhallen. In diesem Zusammenhang können auch Sonderparkgenehmigungen für mobile Mikrohub für Paket - und Warensendungen – analog zum Handwerkerparkausweis - pilotiert werden, von denen aus die Waren auf der letzten Meile per Lastenrad zugestellt werden.
- Pilotierung eines lokalen Lieferdienstes insbesondere für Waren aus der Innenstadt: aktuell plant die Landeshauptstadt München eine Kampagne zur Förderung des lokalen Handels sowie zur Vermeidung von Paketsendungen. Unterstützt wird diese durch Maßnahmen zur "Amazonisierung" des Einzelhandels, beispielsweise in Form einer sogenannten München Box inklusive einer Click&Collect Option oder lokalen Lieferservice-Angeboten per Lastenrad.

5.3.3 Anpassung des Parkraumkonzepts

Aktuell weist München 75 Parklizenzgebiete aus, mit einer flächendeckenden Bewirtschaftung von insgesamt ca. 94.000 Parkplätzen in Betrieb.

Durch die hohe Zahl an Parkplatzumwandlungen im Zuge verschiedenster Straßenraumumgestaltungen wird das Parkraumangebot für den Kfz-Verkehr zunehmend reduziert. Um dadurch auch für Bewohner*innen entstehende Erschwernisse abzumildern, hat sich das Mobilitätsreferat als Ziel gesetzt, die Anteile am reinen Bewohnerparken in Absprache mit dem zuständigen Bezirksausschuss im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten zu erhöhen. Dies gilt auch im Zuge der Entwicklung der Nachbarschaftsviertel. Dabei ist die Verwaltung an einen rechtlichen Rahmen gebunden, so dass tagsüber nur maximal die Hälfte des vorhandenen Parkplatzangebots ausschließlich für Bewohner*innen vorgesehen werden darf. Viele, gerade innenstadtnahe Bereiche haben diese Quote bereits heute erreicht. Somit ist eine Anpassung hauptsächlich in den Abendstunden (18-23 Uhr) möglich (max. Quote am Bewohnerparken abends 75%).

Es ist jedoch nicht generell sinnvoll, in allen Parklizenzgebieten gleichermaßen die 50% Quote auszuschöpfen. Wichtig ist eine gesamtheitliche Betrachtung vieler verschiedener Parameter, wie z.B. die Anzahl der im Umlauf befindlichen Bewohnerausweise je Parklizenzgebiet oder die Sicherstellung der Erreichbarkeit ansässiger Gewerbebetriebe, damit eine optimale Parkplatznutzung gewährleistet wird.

Bestehende Behindertenparkplätze werden nicht von einer Parkregeländerung im Zuge der - Entwicklung der Nachbarschaftsviertel betroffen sein. Es wird von Seiten der Verwaltung darauf geachtet, bei einem unvermeidbaren Entfall durch Straßenumgestaltungsmaßnahmen entsprechenden Ersatz in unmittelbarer Nähe zu schaffen.

Zudem sieht das Mobilitätsreferat vor, im Falle eines großflächigen Entfalls von Stellplätzen im Rahmen der Entwicklung von Nachbarschaftsvierteln zusätzliche Behindertenstellplätze im betroffenen Gebiet einzurichten, um den negativen Auswirkungen eines gestiegenen Parkdrucks für Menschen mit Behinderung entgegenzuwirken. Die Parkerleichterungen für Menschen mit Behinderungen sollen abhängig von der Anzahl der entfallenen Stellplätze und

vom örtlichen Bedarf eingerichtet werden. Eine starre Quote wird hier nicht als zielführend erachtet; vielmehr soll auf örtliche Gegebenheiten (Innenstadtnähe, Einrichtungen, etc.) eingegangen werden.

5.4 Aufenthaltsqualität und Klimaanpassung

Dauerhafte Begrünungs- und Gestaltungsmaßnahmen leisten einen wertvollen Beitrag für die klimaangepasste Stadt und bieten durch Verdunstungskühlung und Schatten gerade an Hitzetagen einen angemessenen thermischen Komfort. Die Begrünung des Viertels kann daher neben verkehrlichen Maßnahmen fester Baustein jeder Planung eines Nachbarschaftsviertels sein. Umfangreiche Umbaumaßnahmen ziehen einen längeren Planungshorizont nach sich. Daher gilt es, in einem ersten Schritt Begrünungs- und Gestaltungsmöglichkeiten anzudenken, die temporär und kurzfristig Verbesserungen erzielen. Ergänzend können beispielsweise an perspektivischen Baumstandorten temporäre Begrünung geprüft werden, um die Potenziale des Nachbarschaftsviertels aufzuzeigen. Für eine ökologische und klimatische, nachhaltige Wirkung sind jedoch bauliche Maßnahmen erforderlich, um Bäume pflanzen zu können und im Sinne des Schwammstadtprinzips Flächen zu entsiegeln für die Wasseraufnahme und Retention zu schaffen. Mittel- und langfristig werden verschiedene Begrünungs- und Gestaltungsmöglichkeiten im Sinne von Entsiegelung, Gräserbepflanzung sowie der Umsetzung des Bäume-Programms auch im Zuge der Entwicklung der Vision für Nachbarschaftsviertel eine zentrale Rolle spielen.

Folgende Elemente sind aus Sicht der Stadtverwaltung neben der Platzierung temporärer Pflanzgefäße im Zuge der Pilotversuche sinnvoll und vorstellbar:

- **Schwammstadt:** Mit dem Konzept Schwammstadt soll Regenwasser dort zwischengespeichert werden, wo es fällt. Eine Begrünung von Oberflächen (Dächern, Fassaden, Straßenzügen) fördert die Verdunstungskühlung und reduziert die städtische Wärmeinsel. Ein Teil des Wassers verdunstet und trägt so zur Kühlung der Stadt bei.
- **Baumstandorte:** Großbaumstandorten kommt aufgrund ihrer vielfältigen Wohlfahrtsleistung wie ihrer bioklimatischen Wirksamkeit, ihrem Beitrag zur Biodiversität und ihrem großen Einfluss auf die Aufenthaltsqualität eine besondere Bedeutung zu. Auch dem Baureferat ist die Begrünung mit Bäumen im öffentlichen Straßenraum ein großes Anliegen. Deshalb wurden im Oktober 2020 alle 25 Bezirksausschüsse gebeten, Standortvorschläge für zusätzliche Baumpflanzungen in öffentlichen Grünanlagen, auf Plätzen und im Straßenbegleitgrün zu benennen. Mittlerweile wurden dem Baureferat durch die Bezirksausschüsse Vorschläge für über 1200 potenzielle Standorte zugeleitet. Mit Beschluss des Stadtrats 2023 „Baumpflanzungen im öffentlichen Raum“ (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 09855) wurde die Pflanzung von ca. 3500 Bäumen verteilt über alle Bezirke genehmigt. Die Finanzierung erfolgt über das Klimaschutzbudget.
- **Artenreiche Wiese:** Artenreiche Wildblumenwiesenflächen als Begrünungsziel im Straßenbegleitgrün sind im Hinblick auf eine Förderung der Biodiversität als Alternative zu Gebrauchsrasenflächen bevorzugt zu realisieren und weisen zudem eine höhere mikroklimatische Wirkung auf.
- **Sitzgelegenheiten:** Sitzgelegenheiten sind gerade auch im Hinblick auf die alternde Bevölkerung eine notwendige Maßnahme, die insbesondere im Innenstadtgebiet zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität und des Komforts führen. Vor diesem Hintergrund sind im Rahmen der Entwicklung von Nachbarschaftsvierteln ergänzende Sitzgelegenheiten auf den freiwerdenden Parkständen oder auf Gehwegen anzudenken. Diese können auch durch die private Beantragung von Parklets saisonal ergänzt werden.

Um die Akzeptanz der Umgestaltungen im Zuge der Konzeption für Nachbarschaftsviertel zu fördern, wird der qualitätsvollen Gestaltung, Möblierung und Bepflanzung ein hoher Stellenwert eingeräumt. In diesem Sinne werden die umzugestaltenden Freiräume neu strukturiert. Die Gestaltungsmöglichkeiten enden grundsätzlich dort, wo Rettungswege,

Müllentsorgung, Zufahrten, etc. freigehalten werden müssen. In diesem Sinne wird auch die (farbliche) Gestaltung von Straßenräumen und eine größtmögliche Integration bürgerschaftlichen Engagements in den Stadtvierteln angestrebt, etwa durch die Bewerbung von Parklets oder Hochbeeten sowie Stadterrassen.

6. Kommunikations- und Beteiligungsstrategie

Bezirksausschüsse

Die Einschätzungen der örtlichen Bezirksausschüsse sind für die Stadtverwaltung maßgeblich, da diese die demokratisch legitimierten Vertretungen der Bürger*innen vor Ort sind und aufgrund ihrer Ortskenntnis verlässliche Erfahrungswerte und eine erste Bewertung der örtlichen Auswirkungen vornehmen können. Vor diesem Hintergrund wird grundsätzlich ein Nachbarschaftsviertel in Abstimmung mit dem jeweiligen örtlichen Bezirksausschuss gestaltet.

Bürgerschaft

Eine kommunikative Begleitung vor und während der Realisierung der ersten beiden Nachbarschaftsviertel, die in Kapitel 8 näher erläutert werden, wird seitens des Mobilitätsreferats als notwendig und sinnvoll erachtet. Die Anwohnenden und sonstigen Nutzer*innen des Gebiets werden frühzeitig über geplante freiraumgestalterische und verkehrliche Planungen informiert und erhalten die Gelegenheit, sich in die Neugestaltung der Seitenräume und ergänzenden Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit mit ihren Erfahrungen und Wünschen einzubringen.

Insbesondere im Rahmen der ersten pilotierten Nachbarschaftsviertel wird das erste Jahr der Umsetzung intensiv kommunikativ begleitet. Das genaue Vorgehen soll zusammen mit dem jeweiligen Bezirksausschuss im Rahmen der Erarbeitung des Entwicklungskonzepts erarbeitet werden.

Grundsätzlich empfiehlt das Mobilitätsreferat, einfache Kommunikationsformen zu wählen, die bereits „im Vorbeigehen“ funktionieren, wie z. B.:

- Informationen / Möglichkeit der Kontaktaufnahme bspw. über Post, Flyer, Plakat und Aushang
- Sichtbare Platzierung von Informationen im Viertel
- Öffentliche Ortstermine
- Online-Informationsangebot über muenchenunterwegs.de.

Lokale Akteure

Vielfach sind lokale Akteure aktiv in den Vierteln vor Ort, deren Engagement und Erfahrung seitens der Stadtverwaltung im Entwicklungsprozess eines Nachbarschaftsviertels als wertvoller Beitrag erachtet wird. Ein aktiver Austausch zwischen Stadtverwaltung und lokaler Akteurslandschaft wird daher angestrebt.

Titel

Wie im Vortrag geschildert, wird sich der Ansatz der Nachbarschaftsviertel in München aufgrund der o.g. Rahmenbedingungen vom Vorbild Barcelona deutlich unterscheiden. Vor diesem Hintergrund behält sich die Stadtverwaltung vor, diesen Titel entsprechend der konkreten Projekte ortsspezifisch anzupassen.

7. Evaluierung

Eine begleitende qualitative und quantitative Evaluation im Sinne von Verkehrszählungen, Befragungen und Beobachtungen ist lediglich bei den ersten beiden pilotierten Nachbarschaftsvierteln (siehe unten Kapitel 8) geplant, um Hinweise und Daten zu erhalten, ob und inwieweit Fußgänger*innen und Radfahrer*innen von der Neugestaltung des Raums

profitieren, wie stark sich das Kfz-Aufkommen durch die Maßnahmen reduzieren lässt und inwieweit Verdrängungseffekte ins benachbarte Straßennetz auftreten. Außerdem soll ermittelt werden, inwiefern sich die Aufenthaltsqualität des Raums erhöht und ob und inwiefern sich die Verknappung des Parkplatzangebotes auswirkt. Erkenntnisse des örtlichen Bezirksausschusses und der örtlichen Polizeiinspektion werden ebenfalls in die Auswertung einfließen.

Auf Basis der Erfahrungen und Erkenntnisse aus der Realisierung des ersten Nachbarschaftsviertels werden Kriterien für die Auswahl und Priorisierung geeigneter Quartiere im gesamten Stadtgebiet sowie Maßnahmen zur Beteiligung von Bürgerschaft, Gewerbetreibenden und Gastronomie abgeleitet, die weiter erprobt und im Rahmen der Umsetzung weiterer Nachbarschaftsviertel im gesamten Stadtgebiet weiterentwickelt werden. Auf diese Weise lässt sich das weitere Vorgehen ableiten und der Ansatz stadtweit übertragen.

Die aus den Pilotversuchen ermittelten Erkenntnisse und Erfahrungen fließen darüber hinaus in die aktuell laufenden Überarbeitungen von übergeordneten Stadtentwicklungskonzepten oder der „Mobilitätsstrategie 2035“ ein und werden die bestehenden politischen Vorgaben nach Fertigstellung konkretisieren.

8. Pilotvorhaben – Westend und Gärtnerplatz

Das Mobilitätsreferat beabsichtigt, anhand zweier sehr unterschiedlicher städtebaulicher und verkehrlicher Räume im Münchner Westend und am Gärtnerplatz erste Nachbarschaftsviertel auszutesten.



Übersicht über die ersten Münchner Nachbarschaftsviertel

Quelle: LHM

8.1. Westend

Das erste Nachbarschaftsviertel in München soll im Westend entstehen. Im Norden wird das Projektgebiet durch die Landsberger Straße begrenzt, im Westen durch die Ganghoferstraße, im Süden schließt die Heimeranstraße das Gebiet und im Osten die Theresienhöhe. Der gewählte räumliche Zuschnitt zeichnet sich durch eine überwiegend klassische Blockstruktur aus und zeigt ein urbanes Flair. Es handelt sich um eine beliebte Münchner Wohngegend mit zahlreicher Gastronomie. Das Mobilitätsreferat wird im nächsten Schritt gemeinsam mit dem Baureferat und dem örtlichen Bezirksausschuss sinnvolle räumliche Untereinheiten bilden, in deren Rahmen stufenweise die verschiedenen Maßnahmenpakete wirksam werden.



Übersicht über das Pilotvorhaben im Westend

Quelle: LHM

Ein umfassend bestehendes Einbahnstraßensystem prägt das Projektgebiet, in dem flächendeckend Tempo 30 gilt. Eine bauliche Diagonalsperre am Knoten Ganghoferstraße / Kazmairstraße am Rand des Gebiets trägt bereits aktuell zur Verkehrsberuhigung bei. Die Gollierstraße ist als Fahrradstraße ausgewiesen. Im Jahr 2007 wurden diverse verkehrsberuhigende Maßnahmen beschlossen und in den Folgejahren weitestgehend umgesetzt.

Aktuell liegt dem Referat für Klima- und Umweltschutz ein Projektvorschlag zum sog. Integrierten Quartiersansatz zur referatsübergreifenden Abstimmung vor. Im Rahmen des Projekts wird zur Finanzierung eines Sanierungskonzepts inkl. Mobilitätskonzept zur quartiersbezogenen Mobilität eine Förderung nach Förderprogramm KfW 432 angestrebt. Diese sieht beispielsweise die Verbesserung der Attraktivität von ÖPNV, die Förderung aktiver Mobilität sowie den Ausbau alternativer Antriebsformen vor. Darüber hinaus wird die Eindämmung des motorisierten Individualverkehrs durch Parkraummanagement und der Einsatz digitaler Technologien für die Steuerung und Vermeidung von Verkehrsströmen verstärkt in den Blick gerückt.

Verkehrsberuhigung und Umgestaltung

Das Mobilitätsreferat prüft auf Grundlage von Verkehrserhebungen verschiedene Elemente der Verkehrsberuhigung, insbesondere den Einsatz von Diagonalsperren, ggf. auch die Einrichtung von Fußgängerbereichen. Ziel ist eine deutliche Reduzierung der Durchgangsverkehre, während die Erreichbarkeit für die Bewohner*innen sowie die Gewährleistung eines störungsfreien Busverkehrs sowie der Müllentsorgung, Straßenreinigung und Winterdienst gewährleistet bleibt. Darüber hinaus sollen im Rahmen der Entwicklung des Nachbarschaftsviertels sowohl der Fuß- und Radverkehr gestärkt als auch zusätzliche Begrünungselemente eingebracht werden. Ferner sind ergänzende 3L-Zonen (Leisten, Laden, Liefern) angedacht. Insgesamt soll im Viertel durch das Ineinandergreifen verschiedener Maßnahmenpakete eine höhere Freiraumqualität geschaffen werden. Insbesondere die Belange von Senior*innen, Kindern und Menschen mit Einschränkungen werden dabei besondere Berücksichtigung finden. Die Erarbeitung zweier Varianten zur Gestaltung des ersten Nachbarschaftsviertels erfolgt in zwei unterschiedlichen Eingriffstiefen. Vorbehaltlich der zu entwickelnden Maßnahmen und der vorgesehenen Eingriffstiefe variieren die Auswirkungen auf den ruhenden und fließenden Verkehr.

Dazu wird das Mobilitätsreferat gemeinsam mit dem Baureferat und in enger Abstimmung mit dem örtlichen Bezirksausschuss sowie weiteren beteiligten Dienststellen eine Potentialanalyse mit Konzeptvorschlägen zu Verkehr- und Gestaltung durchführen, welches die unter Kapitel 5 genannten Aspekte sowie deren Finanzierung umfasst. Diese konkreten Maßnahmen sollen in einem gemeinsamen Beschluss des Mobilitätsreferates und des Baureferates dem Stadtrat Anfang 2025 präsentiert und anschließend im Rahmen einer ersten Beteiligungsphase im Jahr 2025 der Öffentlichkeit vorgestellt und diskutiert werden.

Mobilitätspunkte

Insgesamt werden im Stadtbezirk 08 sieben Mobilitätspunkte und drei reine Carsharing-Standorte errichtet. Im direkten Umgriff des Nachbarschaftsviertels befinden sich drei Mobilitätspunkte mit folgender Ausstattung:

Georg-Freundorfer-Platz (südlich des Nachbarschaftsviertels, bereits umgesetzt)

- 8 Stellflächen für Carsharing-Angebote
- Eine Abstellfläche für Bikesharing und E-Tretroller
- Ein stationsbasiertes Lastenrad

Ganghoferstraße (westlich des Nachbarschaftsviertels, bereits umgesetzt)

- 7 Stellflächen für Carsharing-Angebote
- Eine Abstellfläche für Bikesharing, E-Tretroller und E-Motorroller
- Ein stationsbasiertes Lastenrad

Schießstättstraße (östlich des Nachbarschaftsviertels, in Umsetzung)

- 7 Stellflächen für Carsharing-Angebote
- Zwei Abstellflächen für Bikesharing, E-Tretroller und E-Motorroller

Ergänzend gibt es **drei reine Carsharing-Standorte**

- Alter Messeplatz: 4 Stellflächen
- Gollierplatz: 5 Stellflächen
- Grasserstraße: 4 Stellflächen.

Verfahrensschritte

1. Gemeinsame Erarbeitung einer Potentialanalyse mit Konzeptvorschlägen zu Verkehr- und Gestaltung u.a. auf Grundlage aktueller Verkehrserhebungen zum ersten Pilotprojekt im Münchner Westend durch das Mobilitätsreferat und Baureferat in Abstimmung mit dem örtlichen Bezirksausschuss. Es wird als Handlungsempfehlung für die weitere Beteiligung der Bürgerschaft inklusive Stufenplan erarbeitet, der eine Aufteilung des Projektgebiets in baulich sinnvoll umsetzbare Einheiten vorschlägt. Diese Einheiten, Fokusräume, machen das Projekt schrittweise umsetzbar und bieten einen Rahmen, um Ergebnisse aus der Beteiligung schrittweise einfließen lassen zu können.
2. Eine gemeinsame Beschlussvorlage des Mobilitätsreferats und des Baureferats mit den Ergebnissen der Potentialanalyse und Konzeptvorschlägen zu Verkehr und Gestaltung soll Anfang 2025 dem Stadtrat präsentiert werden. Diese enthält auch ein erstes Meinungsbild aus der Bürgerschaft, welches im Rahmen einer „Wunschbaum-Aktivität“ durch die Münchner Initiative für Nachhaltigkeit abgefragt wurde. Ein Abgleich der benannten Anliegen und Wünsche erfolgt durch das Mobilitätsreferat gemeinsam mit dem Baureferat. Darüber hinaus ist angedacht, das Meinungsbild mit geeigneten Maßnahmen weiter zu konkretisieren.
3. Auf Grundlage der Potentialanalyse und der Konzeptvorschläge wird das Mobilitätsreferat gemeinsam mit dem Baureferat eine Bürgerbeteiligung unter Beteiligung eines externen Dienstleisters durchführen, um mit der Anwohnerschaft die möglichen Bausteine des Stufenkonzepts zu erörtern.
4. Auf Basis der Bürgerbeteiligung wird das Baureferat in Abstimmung mit dem Mobilitätsreferat und dem Bezirksausschuss den Auftrag für konkrete Planungen zur Umsetzung einer oder mehrerer erster Bausteine des Stufenkonzepts als örtliche Maßnahmen dem Stadtrat zum Beschluss vorlegen.

Kommunikation und Bürger*innenbeteiligung

Bereits im März 2024 fand ein Workshop unter Beteiligung des Mobilitätsreferats, des Baureferats und des örtlichen Bezirksausschusses zum ersten inhaltlichen Austausch möglicher Umsetzungsszenarien für das Nachbarschaftsviertel statt. Der Bezirksausschuss wird in die Entwicklung zum Verkehrs- und Gestaltungsprozess fortwährend eng eingebunden.

Darüber hinaus beabsichtigen das Mobilitätsreferat und das Baureferat, mit Unterstützung eines externen Dienstleisters nach der Stadtratsbefassung Anfang 2025 Anwohnende und sonstige Interessierte im Rahmen eines Bürgerbeteiligungsverfahrens zu befragen und die möglichen Bausteine des Stufenkonzepts zu erörtern. Durch die Veranstaltung wird die Stadtverwaltung mit unmittelbar und mittelbar Betroffenen des Projektumfelds in einen Dialog treten, um Feedback zu den einzelnen baulich sinnvoll trennbaren Maßnahmen einzuholen.

Die Stadtverwaltung skizziert den verkehrsplanerischen und gestalterischen Rahmen für das Nachbarschaftsviertel im Münchner Westend und erläutert die angedachten Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung sowie zur Förderung des Grünvolumens, des Fuß- und Radverkehrs.

Gleichzeitig sollen die Anwesenden vor Ort - im Rahmen einer Veranstaltung - ihre Ideen

und Anliegen hinsichtlich veränderter Seitenraumgestaltungen sowie Wünsche bezüglich zusätzlicher Querungsbedarfe an die Stadtverwaltung richten können. Dabei soll so viel wie möglich im Straßenraum erlebbar gemacht werden, damit schon ein erster Eindruck von den möglichen Elementen des Nachbarschaftsviertels gewonnen werden kann. Auch ortsbezogene Fragen und Anliegen können die Teilnehmenden an die Stadtverwaltung platzieren.

Aktive lokale Akteure mit ihrer Expertise und Ortskenntnis werden durch das Mobilitätsreferat und Baureferat eng eingebunden.

8.2. Gärtnerplatz

Der historisch gestaltete Gärtnerplatz nimmt sowohl städtebaulich als auch verkehrlich eine besondere Stellung im Stadtgebiet ein. Er bildet einen zentralen Platz nahe der Altstadt und ist quartiersübergreifend Anziehungspunkt für Bewohner*innen und Besucher*innen.



Übersicht über das Pilotvorhaben am Gärtnerplatz

Quelle: LHM

Die verkehrliche Erschließung des Gärtnerplatzviertels ist mit den vorhandenen Einbahnstraßen aktuell derart ausgestaltet, dass heute kaum Durchgangsverkehr besteht. Mögliche weitere Anpassungen des Einbahnstraßensystems würden vermutlich nur geringe Auswirkungen auf das Kfz-Verkehrsaufkommen im Quartier haben. Auf der Corneliusstraße führt über den Gärtnerplatz eine wichtige ÖV-Achse für den Busverkehr der Linien 52 und 62 sowie eine Fahrradhauptroute als wichtige überörtliche Verbindung für den Radverkehr. Diese sind grundsätzlich auch im Zuge der Entwicklung des Nachbarschaftsviertels beizubehalten, um sowohl die innere ÖV-Erschließung des Viertels als auch die Radverkehrsanbindung weiterhin zu gewährleisten. Auch das Freiraumquartierskonzept Innenstadt, das im Jahr 2021 im Auftrag des Referates für Stadtplanung und Bauordnung erstellt wurde, sieht für diesen Bereich eine Umstrukturierung des öffentlichen Straßenraums mit Begrünung, Reduzierung von Stellplätzen und Priorisierung des Fußverkehrs vor. Die Corneliusstraße wird als wichtige Verbindung für Fuß- und Radverkehr zur Isar benannt.

Im Rahmen der weiteren Detailplanung wird eine entsprechende Abstimmung mit SWM/MVG erfolgen. Die Straßeninfrastruktur muss weiterhin bustauglich (mind. 6,50 Meter Straßenbreite und Gewährleistung von Begegnungsverkehr) bleiben.

Mit Blick auf die Realisierung eines Nachbarschaftsviertels am Gärtnerplatz sind insbesondere Maßnahmen zur Förderung der aktiven Mobilität und Straßenraumumgestaltungen (insbesondere Begrünung, Möblierung) zugunsten einer Steigerung der Aufenthaltsqualität von zentraler Bedeutung.

Aufgrund der hohen verkehrlichen und städtebaulichen Komplexität am Gärtnerplatz und des zu erwarteten längeren Planungshorizonts plant das Mobilitätsreferat bereits im Vorgriff auf die Entwicklung einer Vision eines Nachbarschaftsviertels am Gärtnerplatz

kurzfristig umzusetzende Vorabmaßnahmen zu realisieren.

Aus einer Vielzahl an möglichen Vorabmaßnahmen bereitet das Mobilitätsreferat die folgenden zwei Maßnahmen vor:

Vorgehen gegen regelwidriges Einfahren in die Corneliusstraße (Südost) durch Maßnahmen zur besseren Sichtbarkeit

- Das Mobilitätsreferat veranlasst, dass die Verkehrszeichenkombination (Z.209-30 plus Ergänzung) am linken Signalmast wiederholt wird.
- Die Fahrtrichtungspfeile in der linken Fahrspur werden abgefräst und stattdessen auf der rechten Fahrspur unmittelbar vor der Einmündung Corneliusstraße aufgebracht.
- Die Verkehrszeichen werden durch das Baureferat speziell gereinigt.
- Das Mobilitätsreferat wird die Polizei um eine verstärkte Überwachung bitten.

Parkplatzentfall im Bereich Rondell Gärtnerplatz zugunsten Begrünung/Interim-Gestaltung freierwerdender Flächen

- Eine Flächenentsiegelung und Begrünung, wie sie in Kapitel 5.2.2 dargelegt wird, wird angestrebt ist jedoch erst möglich, sobald entsprechende Konzeptplanungen (Entwicklungskonzept), die u. a. mit dem Denkmalschutz abzustimmen sind, vorliegen.
- Alternativ schlägt das Mobilitätsreferat vor, zwei Stellplätze zwischen Reichenbach- und Corneliusstraße (südlicher Bereich) in Abstellflächen für geteilte Mobilität (E-Tretroller, E-Motorroller, Bike-Sharing etc.) umzuwandeln, da gemäß Bezirksausschuss das Abstellen von Leihfahrzeugen auf dem Gehweg ein großes Problem darstellt.
- Ein weiterer Stellplatzentfall im Rondell soll erst angegangen werden, wenn langfristig alternative Nutzungsmöglichkeiten (Begrünung, Aufenthalt) durch bauliche Umgestaltung möglich sind.

Darüber hinaus wurde das Mobilitätsreferat gebeten, die barrierefreie Zugänglichkeit zum Rondell durch temporäre Asphaltanrampungen am Gärtnerplatz zu verbessern. Dies ist aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht möglich. Die Schaffung eines „Übergangs“ an zwei diagonal gegenüberliegenden Seiten des Rondells sollte ebenfalls in den Blick genommen werden und bedarf Abstimmungen mit der Denkmalpflege. Im Rahmen eines referatsübergreifenden Ortstermins wurden die vier Zugangsmöglichkeiten auf das Rondell begutachtet. Es wurde festgestellt, dass als kurzfristige Lösung die vorhandenen Absenkungen im Rondell nicht ertüchtigt werden können. Aspekte der Verhältnismäßigkeit, Wirtschaftlichkeit sowie Nachhaltigkeit stehen dem entgegen. Vor diesem Hintergrund empfiehlt das Mobilitätsreferat von der temporären barrierefreien Ertüchtigung abzusehen und die barrierefreien Anpassungen im Zuge der baulichen Umgestaltungen im Kontext des Nachbarschaftsviertels zu betrachten.

Die hohe verkehrliche und städtebauliche Komplexität am Gärtnerplatz bedingt, dass das Mobilitätsreferat im Herbst 2024 eine verkehrsplanerische Untersuchung in Auftrag geben wird. Basierend auf den Ergebnissen und Varianten-Erarbeitungen wird mittelfristig das Konzept für das Nachbarschaftsviertel am Gärtnerplatz ausgearbeitet.

In diesem langfristigen Verkehrskonzept werden mindestens die nachfolgend skizzierten Varianten ausgearbeitet:

Variante 1: Einspurigkeit der Rondellfahrbahn mit ausgewiesener Busspur sowie freigegebenem Radverkehr im südlichen Abschnitt Klenzestraße / Reichenbachstraße

Variante 2: Realisierung einer Fußgängerzone im nördlichen Bereich der Klenzestraße und Reichenbachstraße ohne Einbeziehung des Rondells

Variante 3: Realisierung einer Fußgängerzone im nördlichen Bereich der Klenzestraße und Reichenbachstraße unter Einbeziehung des Rondells

Variante 4: Einführung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs im nördlichen Bereich der Klenzestraße und Reichenbachstraße

Der Erarbeitung möglicher Varianten des Nachbarschaftsviertels schließt sich ein umfangreiches Beteiligungsverfahren analog zum vorgeschlagenen Vorgehen für das Westend an.

Im Zuge der Entwicklung einer Vision für ein Nachbarschaftsviertel werden darüber hinaus Standorte für Mobilitätspunkte außerhalb des Gärtnerplatzes an den Außenästen der Zufahrtsstraßen definiert.

Das Mobilitätsreferat wird nach Ausarbeitung der verkehrsplanerischen Varianten aufgrund der stadtweiten Bedeutung des Raumes dem Stadtrat erneut berichten.

9. Personal- und Sachmittel

Die Erfüllung der geschilderten Aufgaben im Zusammenhang mit der Weiterentwicklung der Konzeption sowie Umsetzung der Nachbarschaftsviertel kann nur gelingen, wenn dem Mobilitätsreferat dauerhaft zusätzliche Personalkapazitäten zugeschaltet werden. Im Mobilitätsreferat ist dauerhaft eine VZÄ (A/E13, nichttechnischer Dienst, 4. Qualifikationsebene) zzgl. Raumbedarf zwingend erforderlich. Diese wurde im „Sammelbeschluss Ressourcenausweitungen für 2024“ für das Mobilitätsreferat genehmigt.

Um die langfristige Gestaltung der Nachbarschaftsviertel sicherstellen zu können, wird auch eine Einschätzung hinsichtlich erforderlicher Personalressourcen seitens des Baureferats getroffen werden.

Für die externe planerische Begleitung der Entwicklung des Nachbarschaftsviertels im Westend werden 50.000.- € veranschlagt. Diese Kosten sind durch die Pauschale zur Ausstattung von Straßenräumen aus dem Haushaltsbeschluss des Baureferats für das Jahr 2024 gedeckt.

Für die kommunikative Begleitung und Evaluierung im Rahmen der Entwicklung für ein Nachbarschaftsviertel im Westend werden 90.000.- Euro veranschlagt.

Die Kosten der benötigten Verkehrserhebungen, auf denen das Verkehrskonzept im Westend zugrunde gelegt wird, werden auf ca. 40.000€ beziffert. Die notwendigen Ressourcen für die Vergabe eines externen verkehrsplanerischen Gutachtens am Gärtnerplatz belaufen sich auf 50.000.- Euro. Diese Kosten in Höhe von insgesamt 180.000.- Euro werden über die Nahmobilitätspauschale finanziert.

Die entsprechende Genehmigung dieser Mittel erfolgte in der Sitzung des Lenkungskreis Rad- und Fußverkehr am 05. Oktober 2023. Die Mittel werden im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung im Haushalt des Mobilitätsreferats veranschlagt.

Für die perspektivisch angedachte Skalierung weiterer Nachbarschaftsviertel sind zunächst die haushälterischen Möglichkeiten sicherzustellen. Dadurch könnten sich Anpassungen im Bezug auf nachfolgende Projekte ergeben. Bei der Entwicklung und Auswahl von Maßnahmen für Nachbarschaftsviertel und hinsichtlich der späteren Ausführung ebendieser ist angesichts der Haushaltslage auch die Wirtschaftlichkeit ein relevanter Parameter.

10. Klimaprüfung

Eine positive Klimaschutzrelevanz ist gegeben. Im Rahmen der Realisierung erster Nachbarschaftsviertel sollen vielfältige Anreize für eine klimafreundliche Mobilität geschaffen werden. Ziel ist die Reduzierung der Durchgangsverkehre, bei gleichzeitiger

Stärkung des Fuß- und Radverkehrs sowie der Aufenthaltsqualität. Durch veränderte Raumaufteilungen können klimafreundliche Potentiale gehoben werden.

Das Referat für Klima und Umweltschutz war im Rahmen der stadtweiten Abstimmung eingebunden.

11. Behandlung der Anträge

a) **Superblock für die Schwanthalerhöhe; das Karree Kazmair-, Ganghofer-, Schwanthaler- und Schießstättstraße soll vom Durchgangsverkehr befreit und Fußgänger*- und Fahrradfahrer*innen Vorrang eingeräumt werden**

BA-Antrag 20-26 / B 05085 vom 14.02.2023 des Bezirksausschusses 08 – Schwanthalerhöhe

Der Bezirksausschuss 08 Schwanthalerhöhe hat am 14.02.2023 den anliegenden Antrag Nr. 20-26 / B 05085 (Anlage 1) gestellt. Darin wird die Stadtverwaltung aufgefordert, mit Blick auf die Umsetzung der Verkehrswende, die Erhöhung der Verkehrssicherheit („Vision Zero“) und die Steigerung der Aufenthalts- und Lebensqualität einen Superblock nach dem Vorbild von Barcelona in der Schwanthalerhöhe zu installieren.

Das Mobilitätsreferat nimmt dazu wie folgt Stellung:

Das Mobilitätsreferat sieht vor, ein erstes Münchner Nachbarschaftsviertel in der Schwanthalerhöhe zu pilotieren. Der räumliche Zuschnitt soll sich zwischen Landsberger Straße, Ganghoferstraße, Heimeranstraße und der Theresienhöhe erstrecken. Das Mobilitätsreferat schlägt vor, im Sommer 2025 mit einer Bürgerbeteiligung zu starten und noch in 2025 in die Umsetzung der Maßnahmenpakete zu gehen. Die örtlichen Maßnahmen werden mit dem örtlichen Bezirksausschuss konkretisiert und in einem Folge-Bezirksausschuss-Beschluss dargelegt.

Den BA-Antrag Nr. 20-26 / B 05085 vom 14.02.2023 kann damit entsprochen werden.

b) **Einführung eines "Kiezblocks" nach Berliner Vorbild bzw. eines "Superblocks" (Barcelona)**

BV-Empfehlung 20-26 / E 00294 vom 20.07.2021

Die vorliegende Bürgerversammlungsempfehlung vom 20.07.2021 (Anlage 2) fordert die Stadtverwaltung auf, analog zu Berlin einen Kiezblock respektive Superblock in München einzuführen. Ziel ist es, in städtischen Quartieren den Kfz-Durchgangsverkehr zu unterbinden und die Quartiere mit Grünflächen, Fußgängerzonen, Sitzmöbeln und Radwegen zu versehen.

Das Mobilitätsreferat nimmt dazu wie folgt Stellung:

Das Mobilitätsreferat wird in einem ersten Schritt zwei Konzeptionen für Nachbarschaftsviertel in den Projekträumen Westend und Gärtnerplatz austesten. Aufbauend auf den Erfahrungen und Erkenntnissen soll der Ansatz für Nachbarschaftsviertel stadtweit angewendet werden. Zentrale Bausteine bilden verkehrsberuhigende sowie gestalterische Maßnahmen zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs sowie des Aufenthalts und der Begrünung.

Der BV-Empfehlung Nr. 20-26 / E 00294 vom 20.07.2021 kann damit nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

c) **Schaffung eines Superblocks im Dreimühlenviertel nach dem Vorbild Barcelonas**

BV-Empfehlung 20-26 / E 00293 vom 20.07.2021

In der Bürgerversammlungsempfehlung vom 20.07.2021 (Anlage 3) wird die Schaffung eines Superblocks nach dem Vorbild Barcelonas gefordert. Die Durchfahrt soll lediglich für Anwohner*innen, Lieferverkehr, Rettungsdienste, Müllabfuhr u.ä. gewährleistet werden. Innerhalb dieses Superblocks sollen Modale Filter zur Verkehrsberuhigung eingesetzt werden. Es soll eine generelle Höchstgeschwindigkeit von Tempo 10 gelten.

Das Mobilitätsreferat nimmt dazu wie folgt Stellung:

Das Mobilitätsreferat wird – wie im Vortrag dargelegt - die ersten beiden Nachbarschaftsviertel im Westend und am Gärtnerplatz pilotieren. Aufbauend auf den Erfahrungen und Erkenntnissen wird das Mobilitätsreferat in einem weiteren Schritt die Möglichkeiten einer Realisierung eines Nachbarschaftsviertels im Dreimühlenviertel prüfen. Dies umfasst neben der Prüfung von Diagonalsperren zur Verkehrsberuhigung im Quartier weitere noch zu definierende Gestaltungsmaßnahmen.

Der Bürgerversammlungsempfehlung Nr. 20-26 / E 00293 vom 20.07.2021 kann damit nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

d) **Verlängerung der Einbahnstraßenregelung in der Reichenbachstraße**

BV-Empfehlung 20-26 / E 00305 vom 29.07.2021

In der vorliegenden Bürgerversammlungsempfehlung vom 29.07.2021 (Anlage 4) wird die Stadtverwaltung aufgefordert, eine Einbahn-Regelung für die Reichenbachstraße zwischen Gärtnerplatz und Reichenbachplatz einzurichten.

Das Mobilitätsreferat nimmt dazu wie folgt Stellung:

Der Gärtnerplatz wird einer der beiden Pilotvorhaben im Kontext Nachbarschaftsviertel sein. Aufgrund der besonderen städtebaulichen und verkehrlichen Funktion ist zunächst ein verkehrsplanerisches Gutachten einzuholen, auf dessen Basis weitergehende Visionen im Zuge der Entwicklung des Nachbarschaftsviertels erarbeitet werden. Aktuell kann das Mobilitätsreferat im Vorgriff auf die skizzierten Planungsschritte noch keine abschließenden Aussagen zu einer möglichen Einbahnstraßenregelung in der Reichenbachstraße treffen.

Der BV-Empfehlung Nr. 20-26 / E 00305 vom 29.07.2021 kann damit nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

e) **Umgestaltung / neue Verkehrsführung Ecke Gärtnerplatz / Corneliusstraße (vor der Apotheke) gegen rechtswidriges Abbiegen**

BV-Empfehlung 20-26 / E 01043 vom 16.11.2022

Die vorliegende Bürgerversammlungsempfehlung vom 16.11.2022 (Anlage 5) fordert die Stadtverwaltung auf, eine Umgestaltung bzw. neue Verkehrsführung in der Corneliusstraße zwischen Gärtnerplatz und Baaderstraße vorzusehen, um wirksam gegen das rechtswidrige Abbiegen vorzugehen.

Das Mobilitätsreferat nimmt dazu wie folgt Stellung:

Wie unter Kapitel 8.2. dargelegt, hat das Mobilitätsreferat erste Sofortmaßnahmen realisiert, um das rechtswidrige Abbiegen zu unterbinden und das Geradeausfahrgebot zu verdeutlichen. Dazu hat das Mobilitätsreferat veranlasst, dass die Fahrtrichtungspfeile in der linken Fahrspur abgefräst und dagegen auf der rechten Fahrspur unmittelbar vor der Einmündung der Corneliusstraße aufgebracht werden. Darüber hinaus wird die Verkehrszeichenkombination Z.209-30 (plus Ergänzung) am linken Signalmast wiederholt. Außerdem wird die Polizei durch das Mobilitätsreferat auf eine zusätzliche Überwachung des fließenden Verkehrs hingewiesen.

Im Zuge der Entwicklung des Nachbarschaftsviertels wird das Mobilitätsreferat auch

diesen Bereich noch einmal gesondert in den Blick nehmen und entsprechende bauliche Anpassungen prüfen.

Der BV-Empfehlung Nr. 20-26 / E 01043 vom 16.11.2022 kann damit entsprochen werden.

f) **Superblock-Initiative nicht am Gärtnerplatz enden lassen**

BV-Empfehlung 20-26 / E 01039 vom 16.11.2022

Die vorliegende Bürgerversammlungsempfehlung vom 16.11.2022 (Anlage 6) fordert die Stadtverwaltung auf, bei der Entwicklung des Superblock-Konzepts das Glockenbachviertel zwingend zu berücksichtigen. Hintergrund ist die Befürchtung, dass sich die verkehrsberuhigenden Maßnahmen am Gärtnerplatzviertel hinsichtlich Verkehrsdruck fatal auf das Glockenbachviertel auswirken könnten.

Das Mobilitätsreferat nimmt dazu wie folgt Stellung:

Auf Basis eines Verkehrsgutachtens werden Maßnahmen zur Realisierung eines Nachbarschaftsviertels am Gärtnerplatz umgesetzt. Im Rahmen dieser Pilotierung findet eine begleitende Evaluation der Verkehrsveränderungen statt, d.h. es werden parallel zur Einführung der Maßnahmen Daten erhoben und mögliche Verlagerungswirkungen auf andere Straßenzüge und ggfs. Quartiere erfasst. Laut der DIFU-Studie *Verkehrsberuhigung: Entlastung statt Kollaps! Maßnahmen und ihre Wirkungen in deutschen und europäischen Städten* (Bauer, Bettge, Stein (2023)) können mit Verkehrsberuhigungsmaßnahmen wie z.B. eines Superblocks (in München Nachbarschaftsviertels) nicht nur Durchgangsverkehre verlagert, sondern auch zwischen 15 und 28% des motorisierten Individualverkehrs (MIV) verhindert und damit reduziert werden.

Der BV-Empfehlung Nr. 20-26 / E 01039 vom 16.11.2022 kann damit nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

g) **Durchsetzung der Verkehrsberuhigung rund um den Gärtnerplatz**

BV-Empfehlung 20-26 / E 01038 vom 16.11.2022

Die vorliegende Bürgerversammlungsempfehlung vom 16.11.2022 (Anlage 7) fordert die Stadtverwaltung auf, die Missachtungen der Maßnahmen, die zur Verkehrsberuhigung rund um den Gärtnerplatz eingeführt wurden, zu quantifizieren.

Das Mobilitätsreferat nimmt dazu wie folgt Stellung:

Das Mobilitätsreferat hat im Zuge der Überlegung zu einem Nachbarschaftsviertel umfangreiche Erhebungen am Gärtnerplatz durchgeführt. Die Ergebnisse sind Basis für die weiteren Überlegungen zur Ausarbeitung eines Nachbarschaftsviertels. Nach Umsetzung der durch ein Verkehrsgutachten ermittelten Maßnahmen finden Evaluationen statt. Es werden erneut Daten erhoben, die zeigen, ob die umgesetzten Maßnahmen ihre Wirkung entfalten.

Der BV-Empfehlung Nr. 20-26 / E 01038 vom 16.11.2022 kann damit nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

12. Abstimmung mit den Querschnitts- und Fachreferaten

Die Beschlussvorlage ist mit dem Baureferat, dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung sowie dem Referat für Klima und Umweltschutz abgestimmt.

Die Stadtwerke München GmbH (SWM) / Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG) stimmt der Beschlussvorlage zu.

13. Anhörung der Bezirksausschüsse

In dieser Beratungsangelegenheit ist die Anhörung der betroffenen Bezirksausschüsse vorgeschrieben (vgl. Anlage 1 der BA-Satzung). Die Gremien wurden um eine Stellungnahme gebeten. Die Stellungnahme des Bezirksausschusses 08 ist als Anlage 8 dieser Beschlussvorlage beigegeben.

Der Bezirksausschuss 02 – Ludwigsvorstadt – Isarvorstadt hat der Beschlussvorlage einstimmig zugestimmt.

Der Bezirksausschuss 08 - Schwanthalerhöhe hat der Beschlussvorlage mehrheitlich zugestimmt. Ergänzend wurde die beiliegende Stellungnahme der SPD-Fraktion ebenfalls mehrheitlich beschlossen (Anlage 8). Darin bittet der Bezirksausschuss die Stadtverwaltung, die digitalen und analogen Teilnehmungsformate so zu konzipieren, dass die Vielfalt der unterschiedlichen Lebenslagen der Bürgerinnen und Bürger im Stadtteil im Rahmen der Bürger*innenbeteiligung abgebildet wird. Gestaltungsideen, Wünsche, Anregungen aus den unterschiedlichen Perspektiven sollen in die Maßnahmenplanung Eingang finden.

Das Mobilitätsreferat wird diese Anregung bei der weiteren Ausarbeitung des Nachbarschaftsviertels berücksichtigen.

Der Bezirksausschuss 08 – Schwanthalerhöhe schlägt darüber hinaus vor, für Gewerbetreibende und Einzelhändler*innen in der Schwanthalerhöhe eigene Teilnehmungsangebote zur Erarbeitung eines Liefer- und Wirtschaftsverkehrskonzepts vorzusehen.

Das Mobilitätsreferat ist hinsichtlich der Belange des Wirtschaftsverkehrs bereits im engen Austausch mit den Kammern und Verbänden. Zudem wird ein Dialog mit den lokalen Betrieben und Händlern im Rahmen des Teilnehmungsprozesses vor Ort angestrebt, um deren Anregungen und Wünsche in die Erarbeitung des Nachbarschaftsviertels einbeziehen zu können.

Der Bezirksausschuss 08 – Schwanthalerhöhe bittet um Prüfung, ob Maßnahmen zur Steigerung der Aufenthaltsqualität, Verkehrsberuhigung, Begrünung, Entsiegelung usw. nicht nur auf den gewählten Umgriff des Nachbarschaftsviertels beschränkt werden könnten. Der Bezirksausschuss 08 – Schwanthalerhöhe weist darauf hin, dass auch in weiteren Bereichen des 08. Stadtbezirks Handlungsbedarf besteht.

Das Mobilitätsreferat sieht vor, in einem ersten Schritt zwei Nachbarschaftsviertel in München umzusetzen. Die Umgriffe der vorgesehenen Projekte sind unter Kapitel 8 skizziert. Ziel ist die Realisierung erster Maßnahmen und das Sammeln von Erfahrungen und Erkenntnissen. Aufbauend auf diesen sollen zukünftig weitere Quartiere realisiert werden, sofern die dafür notwendigen haushälterischen Möglichkeiten sichergestellt werden können.

Die Bezirksausschüsse 02 und 08 haben einen Abdruck der Sitzungsvorlage erhalten.

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.

II. Antrag des Referenten

Ich beantrage Folgendes:

1. Der Stadtrat beschließt das dargestellte Verfahren für Nachbarschaftsviertel in München sowie die in den Stadtbezirken Schwanthalerhöhe und Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt ausgewählten Projekte erster Nachbarschaftsviertel.
2. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt und das Baureferat gebeten, für die Schwanthalerhöhe eine Potentialanalyse sowie verkehrliche und freiraumplanerische Konzeptvorschläge als Handlungsempfehlung mit Stufenplan für den weiteren Prozess mit intensiver Einbindung des örtlichen Bezirksausschusses zu erarbeiten.
3. Die Potentialanalyse und Konzeptvorschläge für das Nachbarschaftsviertel im Westend wird dem Stadtrat durch das Mobilitätsreferat Anfang 2025 als Grundlage zur Beauftragung der Bürgerbeteiligung und Testphase im Jahr 2025 vorgelegt.
4. Das Mobilitätsreferat wird nach Ausarbeitung der verkehrsplanerischen Varianten im Bereich des Gärtnerplatzes dem Stadtrat erneut berichten und Vorschläge zum weiteren Vorgehen unterbreiten.
5. Der BA-Antrag 20-26 / B 05085 „Ein Superblock für die Schwanthalerhöhe!“ vom 14.02.2023 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
6. Die BV-Empfehlung 20-26 / E 00294 „Einführung eines "Kiezblocks" nach Berliner Vorbild bzw. eines "Superblocks" (Barcelona)“ vom 20.07.2021 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
7. Die BV-Empfehlung 20-26 / E 00293 „Schaffung eines Superblocks im Dreimühlenviertel nach dem Vorbild Barcelonas“ vom 29.07.2021 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
8. Die BV-Empfehlung 20-26 / E 00305 „Verlängerung der Einbahnstraßenregelung in der Reichenbachstraße“ vom 29.07.2021 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
9. Die BV-Empfehlung 20-26 / E 01043 „Umgestaltung / neue Verkehrsführung Ecke Gärtnerplatz / Corneliusstraße (vor der Apotheke) gegen rechtswidriges Abbiegen“ vom 16.11.2022 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
10. Die BV-Empfehlung 20-26 / E 01039 „Superblock-Initiative nicht am Gärtnerplatz enden lassen“ vom 16.11.2022 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
11. Die BV-Empfehlung 20-26 / E 01038 „Durchsetzung der Verkehrsberuhigung rund um den Gärtnerplatz“ vom 16.11.2022 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
12. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss

nach Antrag

Über den Beratungsgegenstand wird durch die Vollversammlung des Stadtrates endgültig entschieden.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der/Die Vorsitzende

Der Referent

Ober-/Bürgermeister/in

Georg Dunkel
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 02 und 08
4. An das Baureferat
5. An das Baureferat - Verwaltung und Recht
6. An das Kreisverwaltungsreferat
7. An das Referat für Klima und Umweltschutz
8. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung–SG 3
9. An das Polizeipräsidium München
10. An die Stadtwerke München GmbH
11. An den Abfallwirtschaftsbetrieb München
12. An den Behindertenbeirat
13. An den Seniorenbeirat
14. An die Gleichstellungsstelle
15. An das Mobilitätsreferat GB1
16. An das Mobilitätsreferat GB2
mit der Bitte um Kenntnisnahme.
17. Mit Vorgang zurück zum Mobilitätsreferat – GB1.2

Am
Mobilitätsreferat GL-Beschlusswesen