

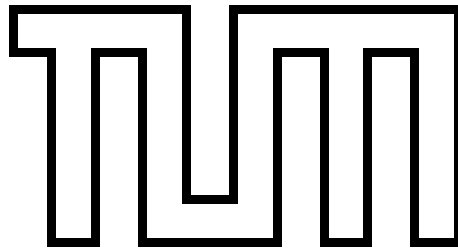
Technische Universität
München

Ingenieur fakultät für Bau Geo Umwelt

Bachelorarbeit in Umweltingenieurswesen

Nutzungsänderung von Straßenräumen

Benjamin Domnick



Technische Universität
München

Ingenieur fakultät für Bau Geo Umwelt

Bachelorarbeit in Umweltingenieurswesen

Lehrstuhl für Siedlungsstruktur und Verkehrsplanung:
Nutzungsänderung von Straßenräumen

Autor: Benjamin Domnick
Lehrstuhl Leitung: Prof. Dr.-Ing. Gebhard Wulfhorst
Betreuer:in: M.Sc. Maximilian Pfertner, M.A. Ana Rivas De Gante
Abgabedatum: 21 Dezember 2021

Danksagung

Ich bedanke mich an dieser Stelle ganz besonders bei meinem Betreuer M.Sc. Maximilian Pfertner und meiner Betreuerin M.A. Ana Rivas De Gante für die Unterstützung und Motivation mich an meinem persönlich gewählten Thema forschen und experimentieren zu lassen. Durch Ihre langjährige Erfahrung habe ich das Thema nochmals aus verschiedenen neuen Blickwinkeln betrachtet und inhaltliche interessante Anstöße bekommen. Besonders ist mir dabei auch der sympathische und freundschaftliche Austausch, die breite Interesse am öffentlichen Raum sowie die vorgelebte Leidenschaft für dieses Thema in Erinnerung geblieben.

Ein großes Dankeschön geht besonders an den Verein "Kollektivis e.V.", beziehungsweise speziell an unsere Breisässer Platz Aktivist:innen aus dem Kollektiv "Die Städtischen". Ohne den allgemeinen Ansporn und die tatkräftige Begeisterung aller Macher:innen wäre es nicht möglich gewesen den Breisässer Platz so schön und nachhaltig umzugestalten. Der weitreichende Zusammenschluss aus Architekt:innen, Schreiner:innen, Ingenieur:innen und weiteren Expertisen hat ein breites Spektrum an Wissen zusammengeführt, erweitert und geteilt.

Weiteres bedanke ich mich bei dem KreisJugendRing München, dem Kulturreferat München sowie damit auch sämtlichen Steuerzahlenden in Bayern ohne deren Finanzierung eine Realisierung in diesem Umfang nicht möglich gewesen wäre. Das uns begegnete Interesse für unser Engagement durch den Bezirksausschuss 5 Au-Haidhausen war außerdem eine starke Motivation nicht lockerzulassen und weiter an dem Projekt dranzubleiben, auch wenn der deutsche Bürokratieapparat uns nicht nur einmal auf die Probe gestellt hat.

Ausserdem möchte ich noch ein spezielles Danke an das neugegründete Mobilitätsreferat München sowie den Verein "Green City e.V." für die Zusammenarbeit und Bereitstellung von unterschiedlichen Forschungsdaten aussprechen was absolut nicht selbstverständlich ist und damit dazu beigetragen hat ein so weitreichendes Bild über die Umgestaltung des öffentlichen Raumes zu erstellen. Danke auch an alle Teilnehmer meiner Umfrage. Nur so ist es möglich an wichtige Erkenntnisse zu gelangen und mithilfe des Feedbacks unser Projekt zu optimieren.

Ein ganz besonderes Dankeschön geht an Elisa Maschmeier für die professionelle Zusammenarbeit bei der Organisation und Durchführung der Umgestaltung, an Aaron Quass für die technische Unterstützung zur Erstellung verschiedener 3D-Modelle, an

Jonathan Haudenschild für Hilfe bei diversen LaTeX Problemen und an Simon Emmer für die gemeinsame langjährige Erfahrung in Holzbaukonstruktionen. Ein ganz besonderes Dankeschön auch nochmals an alle weiteren helfenden Hände die ich leider alle nicht mehr aufzählen kann. Ohne euch sind solche und ähnliche Projekte unmöglich zu realisieren! Auch wenn es dabei bereits viele Überschneidungen gibt ein großes Dankeschön selbstverständlich auch an alle meine Studienkolleg:innen und Freund:innen mit denen ich im Leben und im Studium viel Schönes erleben durfte und die mich auch in schweren Zeiten stets unterstützt haben.

Irgendwann muss auch Schluss sein deshalb wünsche ich jetzt viel Spaß beim Lesen und ein herzliches Dankeschön an Dich lieber Leser für Dein Interesse an diesem Thema! Lass uns den öffentlichen Raum gemeinsam für eine nachhaltige Zukunft umgestalten! Bei Rückfragen oder Unterstützung deines eigenen Projektes kontaktiere mich gerne.

Abstract

Ziel dieser Arbeit ist es, verschiedene Nutzungsänderungen von Straßenräumen vorzustellen und speziell Parklets und Stadterrassen näher zu betrachten. Dies beinhaltet eine Darstellung des gesamten Realisierungsablaufs eines Parklets in theoretischer und praktischer Weise, sowie eine Evaluation und Analyse des eigen durchgeführten Projektes. Dabei soll ein sinnvoller Überblick über verschiedene Formen und Variationen gegeben und Erkenntnisse aus der Durchführung eines Experiments im Straßenraum geteilt werden. Dabei wird eine Neuaufteilung der Verkehrsfläche ausprobiert und eine Kombination aus Stadterrasse und Parklet am Breisässer Platz in München realisiert. Im weiteren Verlauf wird mit unterschiedliche Methoden die Nutzung und Akzeptanz der Anwohner:innen untersucht und diskutiert. Dabei wird eine Nutzungsanalyse erstellt, eine eigene Umfrage und das allgemeine Feedback der Umfrage des Mobilitätsreferats ausgewertet und das Feedback der Teilnehmer:innen am "Pilotprojekt Parklets 2021" interpretiert.

Die dabei gewonnen Ergebnisse zeigen eine intensive Nutzung mit regelmäßigen Spitzenwerten, die witterungsbedingt und je nach Wochentag schwanken. Im weiteren Verlauf ist in den Umfragen eine deutlich überwiegende Akzeptanz für Parklets in der Stadt zu erkennen, speziell am Breisässer Platz ist die entworfene Konstruktion besonders gut angekommen. Größere Abweichungen zu anderen Parklets in der Stadt werden kurz ausgearbeitet. Resümierend halten alle Parkletbauer:innen das Pilotprojekt bis auf wenige Verbesserungsmöglichkeiten für gelungen und auch die Stadt München ist begeistert.

Trotzdem werden auf den Straßen Parklets in den nächsten Jahren eher langsam Einzug halten. Zu aktuell ist noch das zugespitzte Parkplatzproblem in Großstädten, mit einem unzureichenden Angebot an gleichwertigen Mobilitätsalternativen. Die Idee hat ein enormes Potential die Aufenthaltsqualität auf öffentlichen Plätzen zu steigern, allerdings muss für eine nachhaltige Stadtentwicklung die innerstädtische Verkehrswende deutlich weiter voranschreiten als bisher. Neben einem zuverlässigeren und günstigeren öffentlichen Nahverkehr, sowie ausreichend Sharing-Angeboten zu bezahlbaren Preisen, müssen langfristig private Personenkraftwagen (PKW) mit Push- und Pullmethoden aus dem Stadtbild gedrängt werden.

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung	3
1.1. Motivation und Hintergrund	3
1.1.1. Definition Straßenraum	3
1.1.2. Geschichtlicher Hintergrund	4
1.1.3. Aktuelle Situation	5
1.2. Verwandte Arbeiten und verschiedene Formen der Umnutzung	8
1.2.1. International	8
1.2.2. National	9
1.2.3. Lokal im Raum München	9
2. Grundlagen der Stadt München	13
2.1. Straßenraumveränderungen	13
2.2. Parklets	14
2.3. Stadterrassen	17
2.4. Andere Formen von Straßenraumveränderungen	18
3. Allgemeine Konzepte und Designs	19
3.1. Ideen	19
3.1.1. Bewegliche Umgestaltungen	19
3.1.2. Temporär kurzzeitige Nutzungsänderungen	21
3.1.3. Dauerhafte feste Änderungen des öffentlichen Raumes	22
3.1.4. Temporär saisonal feste Umnutzungen	24
4. Implementierung in der Stadt München	29
4.1. Standortwahl	29
4.2. Nutzungs- und Gestaltungskonzept	31
4.3. Antrag	34
4.4. Vorbereitung	36
4.5. Durchführung	39
4.6. Zukunftsausblick	40
4.7. Öffentliche Reaktion	41
4.8. Kritik	43
5. Nutzererfassung, Anwohnerumfragen und gesammeltes Feedback	45
5.1. Studie	45

5.2. Methodik	47
5.2.1. Nutzer:innenerfassung	47
5.2.2. Eigene Umfrage	48
5.2.3. Umfrage des Mobilitätsreferates	49
5.2.4. Feedbackrunde mit den Parkletbauer:innen	50
5.3. Ergebnisse, Analyse und Diskussion der Studie	51
5.3.1. Analyse der Nutzer:innenerfassung	51
5.3.2. Ergebnisse der eigenen Umfrage	56
5.3.3. Evaluation der Studienergebnisse des Mobilitätsreferates	62
5.3.4. Feedback der Parkletbauer:innen	73
5.4. Zusammenfassende Betrachtung	75
6. Diskussion	78
7. Zukunftsausblick	81
7.1. Breisässer Platz	81
7.2. Andere öffentliche Räume in München	81
7.3. Langfristige Umgestaltungen	82
7.4. Umfragen	82
Abbildungsverzeichnis	83
Tabellenverzeichnis	84
Appendices	90
A. Anlage	91
A.1. Pressespiegel öffentliche Reaktion um den Breisässer Platz	91
A.2. Fact Page S.E.T.	93
A.3. Weitere Anlagen	93

1. Einleitung

In diesem Kapitel wird der Hintergrund sowie die Motivation für diese Bachelor-Thesis diskutiert. Speziell wird auch die Wichtigkeit einer effizienteren Nutzung des öffentlichen Raumes in der aktuellen Situation thematisiert und ähnliche Projekte und Arbeiten betrachtet, die diese wissenschaftliche Untersuchung beeinflusst haben.

1.1. Motivation und Hintergrund

1.1.1. Definition Straßenraum

Der "Straßenraum" ist ein öffentlicher Raum, der allen Bürgerinnen und Bürgern zur freien Verfügung steht. Dieser beinhaltet unterschiedliche Verkehrsflächen - wie Fahrbahnen, Fahrrad- und Gehwege. Die verbleibende Fläche wird darüber hinaus durch unterschiedlich große Plätze, Begrünungen, Abstellflächen für Kraftfahrzeuge und Ähnliches ausgefüllt. Auch wenn der motorisierte Individualverkehr im öffentlichen Raum weiter dominiert, handelt es sich dabei nicht ausschließlich um eine Verkehrsfläche. Mindestens genauso wichtig ist dieser Raum als Versorgungsinfrastruktur, sozialer Begegnungsraum für Menschen und als eine Fläche mit gleichem Aufenthaltsrecht für alle Verkehrsteilnehmer. Darüber hinaus müssen dabei wirtschaftliche, ökologische, soziale, versorgungstechnische, kulturelle und gestalterische Funktionen erfüllt werden. Die Aufteilung, unter den diversen Mischformen des Straßenraumes, weist deutliche lokale Unterschiede auf. So ist die Verkehrsfunktion in Industrienationen wie in Westeuropa deutlich höher gestellt als in anderen Teilen der Welt. Besonders in Entwicklungs- und Schwellenländern dominieren über 24 Stunden multifunktionale Nutzungskonzepte das alltägliche Straßenbild.

Primär in größeren Städten macht der Straßenraum - bis auf wenige Grünanlagen und Fußgängerzonen - fast den gesamten öffentlichen Freiraum aus, der den Bewohner:innen zur Verfügung steht. Gerade aus diesem Grund sollte der stetig knapper werdende öffentliche Raum besonders geschätzt und genutzt werden. Dabei müssen jedoch lokal variierende Genehmigungsabläufe und Anmeldungen berücksichtigt werden. Wird die

Straße - wie in unserem durchgeführten Experiment - andersartig als im normalen Gebrauch genutzt, so ist dies im Freistaat Bayern nach der StVO wie folgt festgelegt:

“Der öffentliche Straßenraum wird in vielfältiger Weise genutzt. (...) Die StVO bezeichnet alles, was nicht zum normalen Gebrauch der Straße gehört als “übermäßige Straßenbenutzung“ und stellt diese unter einen besonderen Erlaubnisvorbehalt. Entsprechende Erlaubnisse erteilen die Gemeinden bzw. die Landratsämter, kreisfreien Städte oder Großen Kreisstädte.“

(Bayerisches Staatsministerium des Innern, für Sport und Integration, 01.08.2021)

1.1.2. Geschichtlicher Hintergrund

Im geschichtlichen Kontext fällt eine starke Korrelation zwischen der Entwicklung des Straßenraumes und des gesellschaftlichen Wandels auf. Bereits seit der Antike spielte sich nahezu das komplette Leben auf öffentlichen Flächen ab. Dies reichte von den verschiedensten Händlern, über medizinische Behandlungen auf dem Marktplatz (Agorá), bis hin zu Konzerten und Veranstaltungen integriert in das normale Straßenleben. Die damals üblichen Fortbewegungsmittel, Ochsenkarren und Kutschen, beschränkten sich weitestgehend auf Warentransporte. Schon in den früheren Metropolen wurden diese vom täglichen Leben aus logistischen Gründen in die Nacht verdrängt. So gab es beispielsweise für sämtliche Fuhrwerke im alten Rom tagsüber Fahrverbote, wodurch nachts ein wahrhaftiges Verkehrschaos entstand. (Reblin, 2012)

Im Laufe des Mittelalters wurde das umständlich errichtete Straßennetz des Römischen Reiches immer weiter vernachlässigt. So verlagerte sich ein Großteil des öffentlichen Lebens an andere Treffpunkte, wie an die Brunnen im Stadtzentrum. Stets handelte es sich bei dem Straßenraum nicht nur um eine Transfer- und Aufenthaltsfläche, sondern vernetzte auch als Begegnungsort und “Informationsplattform“ die Einwohner:innen. (Reblin, 2012)

Mit Parkanlagen und weitläufigem Platz, wurden bis Anfang des 20. Jahrhunderts viele öffentliche Plätze bewusst für die Menschen gestaltet. Dies änderte sich drastisch mit dem Einzug des Automobils. Als besonderes Beispiel in München, kann man die Sonnenstraße nennen. Der damalige Boulevard mit viel Platz und Parkanlagen, ist heute eine der verkehrsreichsten innerstädtischen Autoschneisen Europas. (Anlauf, 2021)



Abbildung 1.1.: Die Sonnenstraße war bis Mitte des 20. Jahrhundert ein grüner Boulevard
Foto: Süddeutsche Zeitung

1.1.3. Aktuelle Situation

Seit Beginn des 20. Jahrhunderts dominiert der motorisierte Individualverkehr stark ansteigend das Straßenbild. Dieser Trend hält zunehmend weiterhin an. Er wird auch in Städten die bereits eine hohe KFZ-Dichte haben, durch noch größere Automodelle wie so genannte Sports Utility Vehicles (SUV), mehr und mehr zum Problem. Ein signifikanter Anstieg an neuzugelassenen SUVs lässt sich auch trotz engverzweigtem Personentransportnetz speziell in Deutschland beobachten (Brandt, 2021). Unter der Betrachtung des zusätzlichen Faktors, dass ein Kraftfahrzeug durchschnittlich 23 Stunden pro Tag nur abgestellt und nicht bewegt wird (C. Freese, 2014), ergibt sich für den Straßenraum eine unwirtschaftliche Nutzung. Öffentlicher Raum, welcher durch parkende Fahrzeuge blockiert wird, steht nicht mehr für andere Funktionen des Straßenraumes zur Verfügung. Die Aufenthalts- und Wohnattraktivität im Umfeld leidet darunter erheblich. Dies wirkt sich wiederum negativ auf die Bereitschaft der Stadtbewohner:innen aus Strecken zu Fuß zurückzulegen. So verstärkt es auch den Trend zu anderen Mobilitätsformen (Perpena, 1982).

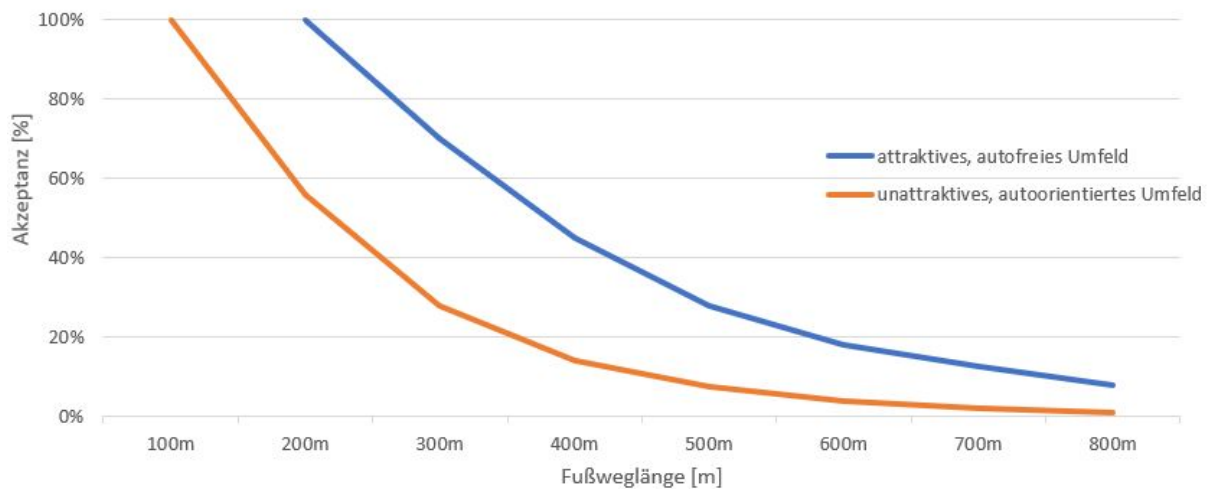


Abbildung 1.2.: Diagramm nach Perpena O., 1982

Darüber hinaus verschärft der Ausbruch der COVID-19 Pandemie seit dem Frühjahr 2020 die Situation ungemein. Durch einen eingeschränkten Radius bleibt oft keine andere Wahl, als sich in unmittelbarer Umgebung der eigenen Wohnung aufzuhalten. Dies trifft insbesondere Menschen, die auf den öffentlichen Raum angewiesen sind. Dazu zählen Kinder und Jugendliche, ältere Menschen, sowie gesellschaftlich benachteiligte Gruppen. (AKIM, 2020)

Weitere diverse Faktoren spitzen die Lage kontinuierlich zu. Während immer mehr Personen von Zuhause aus arbeiten und kaum Freizeitaktivitäten stattfinden dürfen, steigt das Bedürfnis, sich in unmittelbarer Umgebung körperlich zu betätigen und Abwechslung zu finden. Hinzu kommen ein erhöhter Zustellverkehr durch ein gesteigertes Online-Bestellaufkommen, mehr Personen die vom ÖPNV auf Individualfortbewegungsmittel umsteigen, sowie ein erhöhter persönlicher Platzbedarf zur Einhaltung der neuen Richtlinien zur Abstandshaltung. Werden die häufig viel zu engen Fußgänger- und Fahrradwege mitberücksichtigt, so ist die geringe Verfügbarkeit des öffentlichen Raumes schnell ausgereizt und überlastet.

Es gibt jedoch, bedingt durch die besonderen Krisensituation, nicht nur negative Veränderungen. Besonders Anfangs der Pandemie wurde der tägliche Pendelverkehr drastisch reduziert, was leere Straßen im gesamten Stadtgebiet mit sich brachte. Schnell wurde dabei öffentlicher Raum medienwirksam und als Politikum zurückerkämpft, kurzfristig umgewidmet und den Stadtbewohner:innen zur Verfügung gestellt. Nach und nach hat jedoch wieder das Auto seinen Platz als dominierendes Verkehrsmittel im täglichen Straßenraum zurückerobert – das Belastungsniveau ist heute gleich hoch wie vor der Pandemie.

Dies hat allerdings schon für viel Kritik durch die Breite der Gesellschaft gesorgt, immer mehr Stadtbewohner:innen erkennen den Wert begrenzter öffentlicher Räume. Auch künstlerisch wurde dies bereits verschiedenst angeprangert, so sang die kanadische Künstlerin Joni Mitchell bereits 1970:

“They paved paradise and put up a parking lot.“ (Mitchell, 1970)

Da sich die Situation seitdem weiter zugespitzt und massiv verschlechtert hat, gibt es auch in München aktuelle Aktionen. So bespielte die Künstlerin Greta Louw im Rahmen ihres Projektes “THE COMMONS“ prominente Werbeflächen im öffentlichen Raum mit unterschiedlichen prononcierten Slogans. Damit appelliert sie an jeden einzelnen, gemeinschaftlich genutzte Räume nachhaltig zu nutzen, regt Diskussionen darüber an und fordert die persönliche Vorstellungskraft.



Abbildung 1.3.: Kunstaktion zur gemeinschaftlichen, nicht ökonomisierten Nutzung öffentlicher Räume von Greta Louw

Fotos: (links, rechts) Greta Louw, (mitte) Flickrriver

Allerdings wurde die Zeit der Pandemie auch genutzt, die festgefahrene öffentlichen Struktur aufzubrechen und zumindest zeitweise neue Formen des Straßenraums auszuprobieren. Durch den harten Schnitt zum sonst alltäglichen Leben und deutlich geänderte Randbedingungen, wurden einige Veränderungen eher akzeptiert als es im Normalfall üblich gewesen wäre. Zusätzlich bestand auch eine erhöhte Bereitschaft bei einzelnen Städten und Gemeinden unterschiedlichste Realexperimente im Straßenraum durchzuführen.

1.2. Verwandte Arbeiten und verschiedene Formen der Umnutzung

1.2.1. International

Global gibt es mehrere Datenbanken zur Dokumentation und Sammlung von verschiedenen Umgestaltungen und Versuchen im öffentlichen Raum. Seit 2005 hat sich außerdem der PARK(ing)-Day etabliert an dem weltweit Aktionen stattfinden.

S.E.T. Streetexperiments Das S.E.T. Projekt wurde im Rahmen des EIT Urban Mobility-Projekts “City Liveability by Redesign“ (CLEAR) entwickelt und ist eine Erweiterung des “Transition Experiments Open Online Expert Tools“ (TEOOET). Speziell geht es dabei um das Erstellen einer kostenlosen und jedem zugänglichen Datenbank weltweit gesammelter Straßenexperimente. Eine besondere Zusammenarbeit besteht dabei zwischen den Universitäten und Partnerstädten von Milano, Amsterdam und München. Trotz allem ist jedoch immer noch das Engagement der jeweiligen Städte erforderlich, kleine aber konkrete Interventionen im öffentlichen Raum zu unterstützen. Langfristig soll das Projekt Inspiration geben, Wissensaustausch fördern und über die vielseitigen Formen der Nutzungsänderungen von Straßenräumen informieren. Besonders auch durch die Corona Pandemie wurden verschiedene Strategien und Lösungen für Städte bereitgestellt, um bestmöglich und nachhaltig auf Umgestaltungen des öffentlichen Raumes reagieren zu können. Nach Abschluss der praktischen Umsetzung dieser Arbeit wird auch das dabei entstandene Parklet in die Sammlung integriert. (*Rivas, 2021*)

PARK(ing)-Day Jeden dritten Freitag im September findet der globale PARK(ing)-Day statt und es werden weltweit kreative Ideen und Konzepte umgesetzt. Bei der temporären Umgestaltung von Parkplätzen liegt der generelle Fokus dabei Aufmerksamkeit zu erzeugen, kritische Diskussionen über das Straßenraummanagement anzustoßen und das vorhandene Potential aufzuzeigen. Teilnehmen können dabei Architekt:innen, Künstler:innen, Aktivist:innen sowie alle anderen Bürger:innen. Ursprünglich kommt der PARK(ing)-Day aus San Francisco, wo 2005 die erste dokumentierte alternative Nutzung von Parkplätzen begann (*REBAR, 2009*). Seitdem hat sich das gesamte Projekt, an der zahlreiche Teilnehmer mitwirken, zu einer globalen Bewegung vergrößert. In München wird der PARK(ing)-Day beispielsweise von dem Verein “Green City e.V.“ seit 2007 gefördert (*Gonzalez, 2021*), aber auch das “Umweltreferat“ der Technischen Universität München nimmt an dem Event teil und gestaltet mehrere Parkplätze um (*Umweltreferat, 2021*).

Rechtlich möglich ist dies in Deutschland durch das Versammlungsrecht, teilweise reicht es jedoch auch schon nur ein Parkticket zu lösen.

1.2.2. National

Parklets für Stuttgart - Ein Realexperiment In einem Realexperiment untersuchten Kristin Lazarova, Basil S. Helfenstein, Raphael Dietz und Sophia Alcántara im Rahmen des “Reallabors für nachhaltige Mobilitätskultur“ der Universität Stuttgart die Effekte von Parklets auf die Stadt. Besondere Unterstützung erhielten sie dabei einerseits von dem Ministerium für Wissenschaft, Forschung und Kunst des Landes Baden-Württemberg, dem Umweltbundesamt und der Stadt Stuttgart. Gemeinsam wurden so 12 Parklets realisiert, mit Veranstaltungen und Öffentlichkeitsarbeit auf die Projekte aufmerksam gemacht und eine Anleitung zur Durchführung eines eigenen Parklets erstellt. Ziel der Aktion war in erster Linie über die Nutzung des öffentlichen Raums eine Diskussion zu erzeugen und die dabei entstehende Medienresonanz und die Aufmerksamkeit in den sozialen Medien zu dokumentieren und zu analysieren. Rückblickend sehen die Autoren das Experiment als erfolgreich abgeschlossen und konnten verschiedene Beobachtungen festhalten. So wurde ein positiver Wahrnehmungswandel im Bezug zu Parklets sichtbar - partizipative Parklets förderten die Inklusion und steigern die Akzeptanz. Des weiteren erreichte das Projekt eine erhebliche öffentliche Aufmerksamkeit. (Lazarova/Helfenstein/et al., 2018)



Abbildung 1.4.: unterschiedliche Parklet Gestaltungen in Stuttgart 2017
Fotos: Reallabor für nachhaltige Mobilitätskultur

1.2.3. Lokal im Raum München

Pop-up Fahrradwege Besonders aufgefallen sind in München zunächst fünf Pop-up Fahrradwege, die als Verkehrsversuch von Juni bis Ende Oktober 2020 errichtet wurden. Dies wäre schon lange nötig gewesen, um die Verkehrssicherheit der Fahrradfahrenden zu

sichern und durch Mindestabstände und Markierungen den notwendigen Platz zum radeln zu gewährleisten. Nach einer erfolgreichen Evaluation der Verkehrsdaten und deutlich überwiegendem positivem Feedback, wurden im Frühjahr 2021 vier der fünf Pop-up Fahrradwege fest installiert. Besonders aus sicherheitsrelevanten Gründen sind für die Zukunft bauliche Trennungen zur Fahrbahn geplant. Diese und ähnliche Ausbauten der Wegeführung für alternative Mobilitätsformen sind unumgänglich auf einer Verkehrswende zu einer zukunftsorientierten innerstädtischen Mobilität. (*Mobilitätsreferat, 2021a*)



Abbildung 1.5.: Umnutzungen des öffentlichen Raumes durch Pop-up Fahrradwege (links) und Schanigärten (rechts)
Fotos: (von links nach rechts) ADFC, Stephan Rumpf

Schanigärten Zusätzlich wurden mit der schrittweisen Wiedereröffnung der Gastronomie die so genannten Schanigärten als Sondernutzungsfläche zugelassen. Im Jahr 2020 wurden damit in ganz München 1.149 Parkplätze, zugunsten dem Gaststättengewerbe, zu ausgedehnten Freischankflächen umgestaltet. Auch dieses Projekt soll zumindest in den Sommermonaten langjährig bestehen bleiben und das Stadtbild nachhaltig prägen. Einzig problematisch ist jedoch, dass es sich bei den gewonnen Flächen nicht um öffentlich zugängliche Orte handelt, sondern neue Wirtschaftsf Flächen geschaffen werden. Somit wird zwar der vom Auto eingenommener Raum verkleinert, der öffentliche und damit jedem zugängliche Raum expandiert allerdings nicht. (*Kreisverwaltungs Ausschuss, 2021a*)

Pilotprojekte Eine niederschwellig zugängliche Form der Nutzung, wird durch einige konsumzwangbefreite Pilotprojekte des Mobilitätsreferates München ausprobiert. Temporäre "Sommerstraßen" mit besonderem Fokus auf jüngere Mitbürger:innen, kreative Stadtmöbilierung auf öffentlichen Plätzen durch abwechslungsreiche "Stadtterrassen", sowie die Umgestaltung von Parkplätzen zu so genannten "Parklets",

haben erstmals Ausblicke auf zukünftige Stadtgestaltungen geben können. Durch Informations- und Beteiligungsveranstaltungen, können sich alle Münchner Bürger engagieren und ihre Wunschorte einreichen. Neben einem allgemeinen Überblick, werden speziell Stadterrassen und Parklets im weiteren Verlauf der Arbeit genauer betrachtet. Mithilfe einer praktischen Durchführung und verschiedenen Untersuchungsmethoden, wird dabei die Wirkung auf den öffentlichen Raum und die Akzeptanz der Nachbarschaft erforscht.



Abbildung 1.6.: Pilotprojekte im öffentlichen Raumes durch Sommerstraßen (links) und Stadterrassen (rechts)

Fotos: (von links nach rechts) Michael Nagy, BR

Sommerstraßen Sommerstraßen sind verkehrsberuhigte Bereiche bei denen alle Verkehrsteilnehmer die Fahrbahn nutzen dürfen und Fußgänger Vorrang haben. Alternativ gibt es auch vollgesperrte Varianten mit einer Umwandlung zur Spielstraße sowie einem kompletten Parkverbot. Mithilfe des Baureferates werden mobile Pflanzgefäße und Sitzmöglichkeiten aufgestellt. Dieser Raum steht dann ausschließlich als Bewegungs- und Aufenthaltsraum zur Verfügung. Damit sollen besonders Kinder und Jugendliche einen sicheren Raum für Spiel und Spaß in den Sommermonaten zur Verfügung haben. (*Mobilitätsreferat, 2021b*)

Stadterrassen Eine weitere Form der Umnutzung erfolgt durch das Aufstellen von selbstgebaute wetterfester Möbilierung auf öffentlichen Plätzen. Die dabei entstehenden Stadterrassen bieten Platz zum Verweilen und erhöhen damit die Aufenthaltsqualität öffentlicher Plätze. Gerade in Corona Zeiten sind solche Begegnungsflächen im Freien unglaublich wichtig, weshalb der Stadtrat im Juni 2021 über das Kreisverwaltungsreferat eine Genehmigung möglich machte. Ein weiteres Ziel dieser temporären Umnutzungen

liegt in der Hoffnung stark frequentierte Plätze der Innenstadt zu entlasten und alternative Treffpunkte zu schaffen. (*Kreisverwaltungsauusschuss, 2021b*)

Parklets Bereits im Sommer 2019 wurden von dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung und “Green City e.V.“, im Münchner Stadtviertel Westend, temporäre Interventionen im Straßenraum ausprobiert. Als ersten Versuch wurde für die Dauer von zwei Monaten je ein Parklet in der Parkstraße, der Tulbeckstraße und in der Schwanthalerstraße errichtet und dabei die Reaktionen der Bürger untersucht. Gefördert wurde das Projekt mit Verkehrsschildern durch das Kreisverwaltungsreferat und mit Pflanzen aus der städtischen Gärtnerei. Die Konzepterstellung und -realisierung sind unter der Leitung von “Green City e.V.“ entstanden und wurden mit der Hilfe von einigen Freiwilligen in einer offenen Werkstatt umgesetzt (*Hutter, 2019*). Eine Evaluation zum Abschluss des Projektes hat bei 357 abgegebenen Meinungen eine positive Rückmeldung von 82,6 % ergeben. Besonders betont wurden dabei die durch das Parklet entstandene Begegnungs- und Naherholungsstätte, die Begrünung und die sichtbare Autoreduzierung. Über ein Viertel der Befragten (105 Personen) wünscht sich explizit zukünftig mehr Parklets über der ganzen Stadt verteilt. Aufgrund der dabei gesammelten Erfahrungen wurden entsprechende Empfehlungen an die Stadt München gerichtet. Konkret beinhalten diese eine intensivere Einbindung der Bürger:innen und Anwohner:innen, eine sorgfältig ausgewählte Standortwahl sowie eine nachhaltige und langjährigere Nutzung der Materialien. (*K. Freese/Gonzales, 2019*)



Abbildung 1.7.: unterschiedliche Parklet Gestaltungen im Westend, München 2019
Fotos: (von links nach rechts) Mit Vergnügen München, GreenCity e.V., München unterwegs

Zusätzlich wird im Sommer 2021 zum ersten Mal ein Pilotprojekt zu selbstständig von Bürgern errichteten Parklets durchgeführt. Die Zusammenarbeit erfolgt zwischen dem Mobilitätsreferat und dem engagierten Bürger über den Verein “Green City e.V.“, welcher für Informationen und Fragen tatkräftig unterstützt. Die dafür erforderlichen Voraussetzungen und Bedingungen sowie der genaue Ablauf und die Evaluation werden im nächsten Kapitel genauer erläutert.

2. Grundlagen der Stadt München

Im Folgenden werden die rechtlichen Rahmenbedingungen und zu berücksichtigende Vorschriften und Verfahrensweisen genauer betrachtet.

Hinweis: Die in diesem Kapitel untersuchten Vorschriften und Verfahrensweisen beziehen sich auf die Gesetze und Vorgaben der Landeshauptstadt München.

2.1. Straßenraumveränderungen

Grundsätzlich erfordert jede Aktion im Straßenraum die Zustimmung von verschiedenen Behörden wie dem Bauamt, der Stadtverwaltung, dem Straßenverkehrsamt, dem Kreisverwaltungsreferat, der Bezirksinspektion, verschiedenen Dienststellen und allen weiteren Beteiligten. Aus organisatorischen Gründen und um bei der Bearbeitung einzelner Projekte Zeit einzusparen, wurde in München zum 01. Januar 2021 das Mobilitätsreferat gegründet, dessen Ziel es ist sämtliche Projekte zu den Themen Verkehr und Mobilität abzudecken und dabei alle Aufgaben gebündelt zu steuern. Mit Mitarbeiter:innen aus allen beteiligten Referaten, soll eine konzentrierte Bearbeitung der Anliegen und Anträge aus einer Hand erfolgen. Durch eine einheitlichen Strategie sollen außerdem schnellere Bearbeitungszeiten erreicht und paralleles Arbeiten verschiedener Referate am selben Thema vermieden werden. Eines der selbstgesteckten Ziele des Mobilitätsreferates ist es die Aufenthaltsqualität, auf Straßen und öffentlichen Plätzen, deutlich zu erhöhen und damit die Stadt für Münchner:innen lebenswerter zu gestalten. Unter diesem Aspekt und in Zusammenarbeit mit dem Kreisverwaltungsreferat hat das Mobilitätsreferat nun die Leitung des Pilotprojektes, zur Errichtung von Parklets, in die Hand genommen. (*RatsInformationssystem München*, 2019)

Zur erfolgreichen Realisierung des geplanten Projektes ist die frühzeitige und selbstständige Einbindung durch einen Antrag bei dem zuständigen Bezirksausschuß unvermeidlich. Als lokales Organ der Landeshauptstadt München regeln Bezirksausschüsse stadtviertelbezogene Anliegen und stehen als Ansprechpartner für Bürger:innen zur Verfügung. Besonders bei Eingriffen in den öffentlichen Raum ist

eine Zustimmung zwingend notwendig. Einerseits wird dabei die Standortwahl geprüft und andererseits wird beteiligten Bürger:innen ein offener Raum gegeben Wünsche, Kritik oder Anregungen zu äußern.

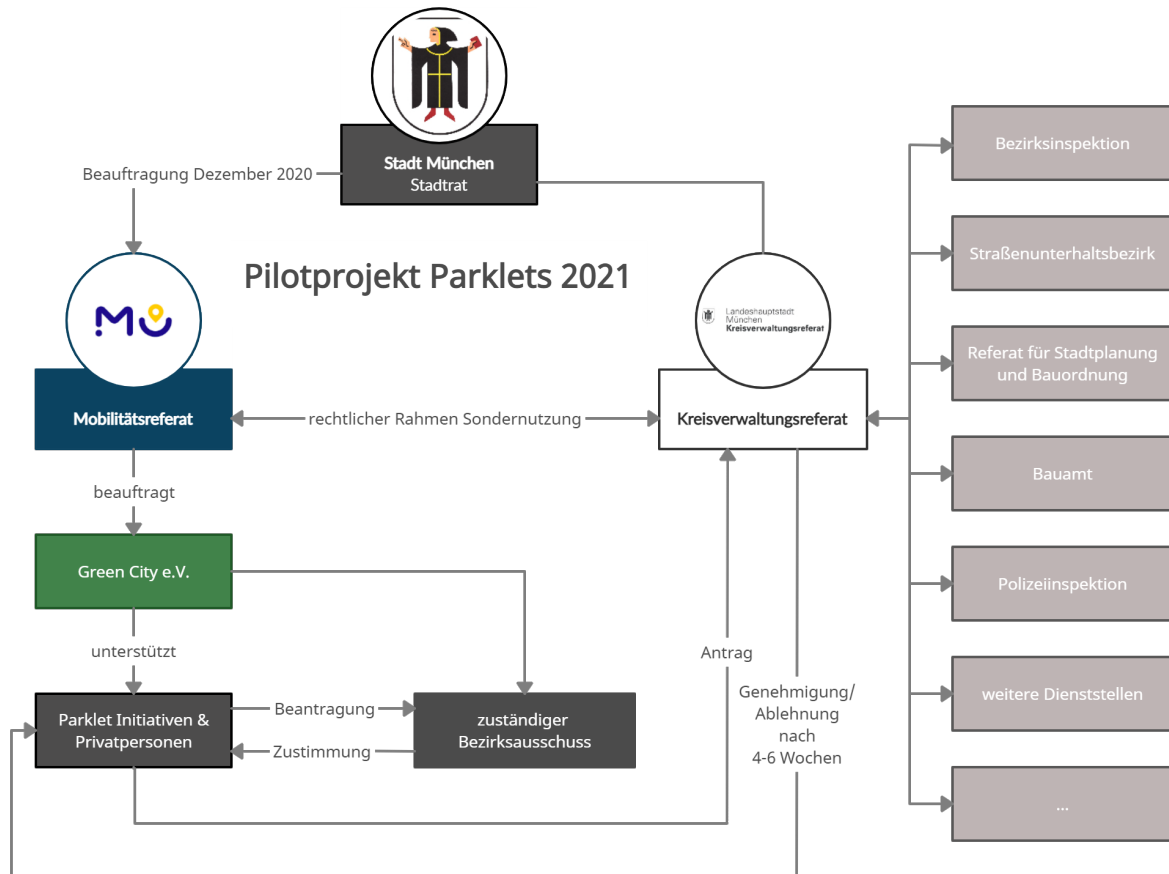


Abbildung 2.1.: Ablauf zur Genehmigung eines Parklets
Quelle: eigene Darstellung

2.2. Parklets

Antrags- und Genehmigungsverfahren Bei der Beantragung eines Parklets im öffentlichen Raum handelt es sich um eine Sondernutzung. Diese liegt vor, wenn die Nutzung der Flächen über den Gemeingebrauch hinausgeht und stellt sicher, dass die nötige Mindestdurchgangsbreiten gewahrt werden. Im Straßenraum beschränkt sich die allgemeine Nutzung auf Laufen, Fahren und Parken. Nach Art. 18 Abs. 1 des Bayerischen Straßen- und Wegegesetzes (BayStrWG) wird für einen andersartigen Gebrauch eine Erlaubnis benötigt und sämtliche Tätigkeiten dürfen erst nach Erteilung einer Erlaubnis

stattfinden. Die Beantragung und Unterhaltung einer solchen Sondernutzung erfolgt durch Anwohnende oder juristische Personen mit Bezug zum jeweiligen Stadtviertel.

Zusätzlich müssen neben einem Antrag nachfolgende Unterlagen eingereicht werden. Zur räumlichen Orientierung sind ein Umgebungsplan bis etwa 4 Meter um das Parklet aus der Übersicht anzufertigen, sowie Fotos aus allen Richtungen beizulegen. Dieser Plan muss die direkte Umgebung darstellen und alle Faktoren wie Schilder, Bäume, Hauseingänge, Zufahrten, Treppenvorsprünge und Radwege miteinbeziehen. Außerdem wird durch ein Nutzungs- und Gestaltungskonzept die Parkletfläche ersichtlich und es kann die optische Darstellung und Inklusionsfreundlichkeit geprüft werden. Des Weiteren ist ein Nachweis über eine Anwohner:inneninformation notwendig. Hierbei bedarf es insbesondere ein spezielles Einverständnis per Unterschrift der Bewohner:innen von Erdgeschosswohnungen im Umkreis von 50 Metern.

Nach einer Prüfung durch die Verwaltung entscheidet der Bezirksausschuß über eine Genehmigung des Antrags. Die damit verbundenen Kosten tragen die Antragstellenden. Es ist allerdings möglich über einen entsprechenden weiteren Antrag eine Kostenübernahme durch den Bezirksausschuss zu erwirken.

Standortwahl Einer der wichtigsten Faktoren für einen Erfolg des Parklets ist eine geeignete Standortwahl. Neben einer unterstützenden Nachbarschaft und ausreichendem Platz sind auch folgende Vorgaben der Landeshauptstadt München zu erfüllen. In Straßen ohne Radweg mit einer Höchstgeschwindigkeit von ganztägig maximal 30 km/h, beziehungsweise bei Straßen mit abgetrennten Parkplätzen durch einen Fahrradstreifen sogar bis zu einer Höchstgeschwindigkeit von maximal 50 km/h, ist die Errichtung grundsätzlich möglich. Nach Einzelfallprüfung durch die Behörde sind allerdings auch Ausnahmen möglich. Verfügt eine Straße mit einer maximalen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h über typische Charakteristika einer Tempo 30 Straße oder befindet sich in einer Straße mit einer maximal zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h ein Radweg auf Gehwegniveau, beziehungsweise gibt es ein gemeinsamer Geh- und Radweg, so ist ein Antrag trotzdem möglich. Die damit verbundene Genehmigung hängt jedoch mit konkreten Gegebenheiten vor Ort zusammen.

Nicht genehmigungsfähig sind Parklets im Bereich von 5 Metern vor und hinter Kreuzungen oder Einmündungen, Straßenquerungen, Lichtzeichenanlagen, sowie an ÖPNV Haltepunkten oder an Bahnübergängen. Befindet sich zusätzlich ein Fahrradweg auf Gehsteigniveau, so erweitert sich dieser Umkreis auf 8 Meter. Außerdem dürfen keine anderweitig genutzten Flächen blockiert werden. Dazu gehören Feuerwehzufahrten, Taxistände, Ladezonen sowie spezielle Parkplätze für Behinderte, Kurzzeitparker,

Fahrräder, Carsharing- oder Elektro-Fahrzeuge. Ob es sich um Längs-, Quer- oder Schrägparkplätze handelt ist für die Errichtung eines Parklets nicht entscheidend.

Ansonsten muss darauf geachtet werden, spezielle Elemente des Straßenraumes weder zu verdecken noch zu beeinträchtigen. Besonders zu berücksichtigen sind dabei Anlagen des öffentlichen Straßenverkehrs, Einrichtungen der städtischen Infrastruktur sowie private und geschäftliche Zugänge. Ein ausreichender Platzbedarf für Rettungswege muss stets gewährleistet werden. (*Mobilitätsreferat, 2021c*)

Auch das gesamte Umfeld sollte kritisch betrachtet werden. Befinden sich im näheren Umfeld Gastronomien, kann es beispielsweise vermehrt zu nächtlichen Lärmbeschwerden kommen.

Eine frühzeitige Anwohner:innenbeteiligung ist daher ein sehr wichtiger Faktor für eine erfolgreiche Durchführung des Projektes. Informationsveranstaltungen können als Stimmungstest dienen um die Bereitschaft der Nachbarschaft für ein Parklet auszuloten. Kritische Stimmen und negatives Feedback sind unausweichlich. Umso wichtiger ist es daher mit den betroffenen Personen in den Dialog zu gehen und ihnen die Ängste zu nehmen. Zusätzlich sollten Hauseigentümer:innen über das geplante Projekt informiert werden, da es sonst zu Komplikationen mit geplanten Bauvorhaben kommen kann. Wie die Durchführung der Informationsweitergabe erfolgt bleibt den Initiator:innen selbst überlassen.

Allgemeine Grundlagen zum Bau Grundsätzlich darf ein Parklet maximal den Platz von zwei KFZ-Stellplätzen einnehmen. Dies entspricht je Stellplatz einer Länge von 5 Metern und einer Breite von 2 Metern. Somit darf eine Gesamtfläche von 20 Quadratmetern nicht überschritten werden. Eine kleinere Fläche ist selbstverständlich möglich. Zur Fahrbahn muss aus Sicherheitsgründen eine durchgehende Abgrenzung mit mindestens 1 Meter Höhe installiert werden. Eine komplette Überdachung ist nicht gestattet, jedoch ist es möglich mithilfe einer Pergola eine Rankhilfe für Pflanzen zu schaffen und ein geschlossenes Raumgefühl zu erzeugen. Diese Pergola darf die maximale Höhe von 2,5 Meter nicht überschreiten.

Es ist darauf zu achten, dass der Übergang von Gehsteig zum Parklet ebenerdig gestaltet wird. Nur so ist eine Inklusionsfreundlichkeit erfüllt und jede:r kann das Parklet nutzen.

2.3. Stadterrassen

Bedingungen Grundsätzlich gelten für Stadterrassen ähnliche Randbedingungen, wie bei dem Bau eines Parklets. Allerdings unterscheidet sich die Antragstellung in einigen Punkten: Die Genehmigung läuft für die Antragstellenden zunächst über den zuständigen Bezirksausschuss und kann bei einer positiven Bewertung offiziell beim Kreisverwaltungsreferat gestellt werden. Den Antrag kann jede:r stellen, die einzige Voraussetzung ist die Zahlung von 50 EUR Verwaltungskosten. Der Verwaltungsablauf läuft mehr oder weniger konform wie bei der Genehmigung von Parklets ab.

Als Standort bietet sich zunächst jeder öffentliche Platz an der über eine ausreichende Fläche verfügt, das durch die aufgestellte Stadterrasse keine Behinderung der Verkehrssicherheit erfolgt. Die bebaute Fläche darf 6-75 Quadratmeter groß sein, es ist ein Mindestabstand von 50 Metern zur nächsten Freischankfläche einzuhalten und es muss eine verantwortliche Person geben die sich um die Pflege und Reinigung kümmert. Eine Verankerung im Boden ist nicht gestattet. Insbesondere für kurzfristig auftretende Ereignisse wie Demonstrationen, Veranstaltungen, Baumaßnahmen oder Feuerwehreinsätze muss die Stadtmöblierung problemlos entfernt werden können. Eine optische Markierung der Stadterrassenfläche kann außerdem dabei helfen, dass die Möbel nicht außerhalb des Bereichs geschoben werden.

Die selbstgebauten Stadtmöbel müssen wetterfest sein und von der Konstruktion sicher sein, dass Verletzungsgefahren maximal reduziert werden. Zusätzlich ist eine Barrierefreiheit einzuhalten. Podeste oder Abgrenzungen zu anderen Verkehrsflächen sind nicht gestattet. Generell sind Mindestdurchgangsbreiten selbstverständlich genauso zu berücksichtigen wie Einfahrten, Rettungswege, Feuerwehranfahrtszonen, Ladezonen und ähnliches.

Das Mobilar wird saisonartig – mit einer beabsichtigten Genehmigung bis Ende Oktober – genutzt. Einerseits soll so die, winterlich bedingte, erhöhte Verletzungsgefahr minimiert werden und andererseits eine alternative Nutzung des Platzes durch beispielsweise Weihnachtsmärkte keine Einschränkung erleiden.

Besonders der bereits stark frequentierte Altstadt-Fußgängerbereich wird von einer möglichen Genehmigung ausgenommen. Dies würde zusätzlich zum Verweilen animieren und so bereits stark frequentierte Hotspots weiter belasten. Auch Grünanlagen sind zunächst von Genehmigungen ausgenommen da dort bereits eine Fläche zur Erholung und der Freizeit vorliegt und kein Mehrwert geschaffen wird. (*Kreisverwaltungs Ausschuss*, 2021b)

2.4. Andere Formen von Straßenraumveränderungen

Allgemein laufen alle möglichen Veränderungen des Straßenraumes über die Schnittstelle des lokalen Bezirksausschusses und über das Mobilitätsreferat. Zusätzliche Genehmigungen müssen gesondert beim Kreisverwaltungsreferat gestellt werden. Solange die rechtlichen Rahmenbedingungen es erlauben und alle Vorgaben und Formalien eingehalten werden, besteht dabei ein breit gefächertes Handlungsspielraum. Über diesen Weg ist es beispielsweise auch möglich Autoparkplätze in Fahrradabstellplätze umzuwandeln, temporäre Aktionen und Events wie Straßenfeste anzumelden oder Pop-up Aktionen durchzuführen. Die jeweiligen Vorgaben und Kosten variieren je nach Größe, Standort und geplanter Aktion. Etwaige Details sind mit einer spezifischen Anfrage beim zuständigen Amt zu ermitteln.

3. Allgemeine Konzepte und Designs

In diesem Kapitel werden allgemeine Konzepte und Designs von Parklets und anderen direkten Straßenraumumnutzungen von Parkplätzen präsentiert. Dabei wird jede Grundidee kurz vorgestellt und das vorhandene Potential von öffentlichen Räumen diskutiert.

3.1. Ideen

Konkret lassen sich die unterschiedlichen Designs und Konzepte in vier verschiedene Klassifizierungen unterteilen:

1. Bewegliche Umgestaltungen
2. Temporär kurzzeitige Nutzungsänderungen
3. Dauerhafte feste Änderungen des öffentlichen Raumes
4. Temporär saisonale feste Umnutzungen

Die dabei verwendeten Konstruktionen verfügen über verschiedene immer wiederkehrenden Parameter. Die kennzeichnenden Unterschiede und dazugehörige Beispiele werden nachfolgend betrachtet.

3.1.1. Bewegliche Umgestaltungen

Die kurzzeitige Umnutzung von Parkplätzen eröffnet einen großen Handlungsspielraum, der durch unterschiedlichste und kreative Designs ausgeschöpft werden kann. Mit politischen, sozialen oder gesellschaftskritischen Zielen soll sich so die Aufmerksamkeit auf den öffentlichen Raum fokussieren, Diskussionen angeregt und Alternativen aufgezeigt werden. Besonders durch das plötzlich veränderte Umfeld der Anwohnenden wird die Aufenthaltsqualität erhöht und die Politik durch aufgezeigte Alternativen zum Handeln aufgefordert (Pfeifer, 2021). Häufig wird dafür auch eine rechtliche Grauzone oder nicht

konkret verbotene Methoden genutzt, sowie einfallsreiche Interpretationen realisiert. Spezielle Beispiele dafür sind unter anderem das “Cabriobeet“ in Wien oder das “Park dein Park“ Projekt in München.

Mit dem “Cabriobeet Strassenkräutzer“ will der Filmemacher Christoph Schwarz die Ungerechtigkeit bei dem günstigen, subventionierten öffentlichen Parken und der damit verbundenen Privatisierung von gemeinsam genutzten Flächen anprangern. Klimafreundliche Aktivitäten und Umgestaltungen des öffentlichen Raumes sollten genauso gefördert werden und einfach beantragbar sein, wie ein Parkplatz, der in Wien für 10 EUR pro Monat mit einem einfachen Formular zu bekommen ist. Aus diesem Grund hat er ein altes Peugeot Cabrio 306 umgebaut und mit unterschiedlichen Kräutern zur freien Verfügung bepflanzt. Dadurch entstand in seinem Viertel in kürzester Zeit ein Dialog über den von ihm neu geöffneten Begegnungsraum zur Kommunikation. Dieser lädt nicht nur zum Verweilen ein, sondern regt den öffentlichen Diskurs über alternative Nutzungen des Straßenraumes an. Rechtlich besitzt das Auto ein Parkpickerl für den 9. Bezirk und ist absolut fahrtüchtig. Gibt es diesbezüglich Bedenken einer zuständigen Behörde so parkt er das Auto einfach um. (*Schwarz, 2021*)



Abbildung 3.1.: Cabriobeet Strassenkräutzer in Wien
Foto: Florian Rainer

Nach einem ähnlichen Prinzip funktioniert auch das “Park dein Park“ Konzept des “Instituts für umweltbewusste Baukunst“ (IFUB), München. Dabei werden kreative Ideen für den Umbau von Kraftfahrzeugen vorgestellt, um den innerstädtischen Parkraum zu begrünen und Debatten anzuregen. Konkret wurde dabei ein Piaggio Ape umgestaltet und mit einem Kräutergarten und Kresse bepflanzt. Geparkt ist das Beet auf drei Rädern meist im Umkreis des Isartors in München, wo es auf einem normalen Anwohnerparkplatz abgestellt ist. Die Intention hinter diesem Projekt ist es, den verhältnismäßig viel zu günstigen Parkraum in einer sehr teuren Stadt wie München anzukreiden. Werden die 30 EUR für einen Parkausweis im Jahr auf eine Quadratmetermiete pro Monat umgerechnet, so sind knapp über 20 ct pro Quadratmeter in bester Innenstadtlage zu erwerben. Für diesen Preis kann man besonders in München keine vergleichbare Fläche für den privaten Gebrauch mieten - nicht einmal einen schlichten Fahrradabstellplatz. (IFUB, 2021)

3.1.2. Temporär kurzzeitige Nutzungsänderungen

Auch mit zeitlich begrenzten Projekten können viele verschiedene Konzepte umgesetzt werden. Als Pop-up Aktionen durchgeführt, gibt es meist zentral in Innenstädten, unterschiedliche Nutzungen des öffentlichen Raumes. Kurzzeitig kann meist eine unbürokratischere Genehmigung eingeholt werden und für wenige Tage eine Aktion im öffentlichen Raum durchgeführt werden. Durch den kurzen Nutzungszeitraum und um Aufwand und Kosten zu reduzieren, wird meist ein eher kleiner und minimalistischer Aufbau gewählt. Trotzdem müssen selbstverständlich sämtliche Vorgaben und Sicherheitsrichtlinien eingehalten werden.

Ein besonderes, lokales Beispiel dafür wäre die Umgestaltung des Europaplatzes in München durch das so genannte Kartoffelkombinat. Im Rahmen des “1. Münchner Mobilitätskongresses“ wurde das Projekt als eines von zehn unterstützten Gewinnerprojekten für die “Neugestaltung des öffentlichen Raumes“ ausgewählt. Zeitgleich zur Internationalen Automobil Ausstellung (IAA) in München wurde dabei mit nachhaltigen Projekten zur Mobilitätswende in der direkten Praxis experimentiert. Eines davon trägt den Namen “Ermlink“, verwandelte den Europaplatz in einen Pop-up-Bauerngarten und macht direkte Umgestaltung für alle begehbar, erlebbar und genießbar. Mithilfe von Pflanzkästen wurde einstiger Verkehrsraum in kürzester Zeit in fruchtbaren Lebensraum umgewandelt. Der dabei geschaffene, urbane Garten erzeugt somit eine sichere Abgrenzung zum klassischen Straßenverkehr und verbindet die Stadtgesellschaft mit dem sonst isolierten “Stadtbegleitgrün“ der dortigen Verkehrsinsel. Ein vielfältiges Programm gab Raum für alternative Diskussionen

zur parallel stattfindenden IAA. Zwischen Debatten über gemeinsam genutzte Flächen und Workshops über Großstadtnatur, fand auch ein Kinderprogramm statt und liefert so ein generationsübergreifendes Angebot. Nach Abschluss des Projektes wurden sämtliche gesetzte Pflanzen abgeerntet und versteigert.



Abbildung 3.2.: Pop-up Aktion am Europaplatz, München
Foto: Nick Bergner

Allgemein setzt sich das Kartoffelkombinat für einen regionalen und saisonalen Lebensmittelanbau ein und versucht dabei in einer gemeinwohlorientierten Struktur urbane und stadtnahe Gärten zu etablieren. Der inzwischen gemeinnützige Verein ist seit 2012 aktiv und bietet seinen Mitgliedern wöchentlich Bio-Gemüse aus dem direkten Umkreis an. Die Gesamtkosten für den Anbau werden gemeinsam getragen und dafür als Ernte wieder erwirtschaftet. Aktuell nutzen mehr als 1.500 Haushalte dieses Angebot und holen sich ihre wöchentliche Ernte aus einer Verteilstation. (*Meincke, 2021*)

3.1.3. Dauerhafte feste Änderungen des öffentlichen Raumes

Dauerhafte Änderungen des öffentlichen Raumes zeichnen sich häufig durch eine mehrjährige saisonale Probephase aus. Nach einem erfolgreichen Verlauf dieser, kann der Weg zu einer langfristigen und ganzjährigen Nutzung frei gemacht und die damit

umgewandelten Parkplätze endgültig entfernt werden. Der Aufbau zeichnet sich dabei durch sehr massive und langjährig haltbare Konstruktionen aus.

Ein Paradebeispiel für die dauerhafte Wandlung des öffentlichen Raumes ist der “Piazza Zenetti“ in München. Im Rahmen des “City2Share“ Projektes wurde der Zenettiplatz bereits im Jahr 2018 grundlegend umgestaltet. Er erhielt neben verschiedenen Mobility-Sharing-Angeboten auch einen neuartigen Quartiersplatz auf ehemaligen Parkplätzen im nördlichen Teil. In einem gemeinsamen Projekt von dem Architekturbüro “raumzeug“, “Green City e.V.“ und der Landeshauptstadt München wurden dabei über mehrere Jahre hinweg saisonale Aufbauten konstruiert und betreut. Die dabei entstandenen Begrünungselemente, Sitzgelegenheiten, Büchertauschregale sowie weitere interaktive Elemente wurden von Anwohnenden intensiv genutzt und zu einem lebendigen Treffpunkt für das ganze Viertel. Da dabei auch im Herbst und Winter eine rege Nutzung auf der beliebten Begegnungsfläche beobachtet wurde und besonders in Pandemiezeiten Flächen zum Begegnen und Verweilen im Freien unglaublich wichtig geworden sind, soll der nördliche Zenettiplatz nun dauerhaft autofrei bleiben. Offiziell handelt es sich somit um keinen Parkplatz mehr und eine permanente Umgestaltung ist aktuell in Planung. Bis es soweit ist, kann die Fläche wie bisher als Treffpunkt und zum Aufenthalt genutzt werden. Die temporäre Möbilierung aus dem vergangenen Sommer bleibt vorerst stehen.



Abbildung 3.3.: Ganzjährige Umgestaltung am Piazza Zenetti
Fotos: (von links nach rechts) Johann Christian, Frank Reinhard

Der Bezirksausschuss 2 Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt ist stolz auf dieses Projekt und bezeichnet die interimswise Umgestaltung als vollen Erfolg. Zusätzlich sei eine besonders

starke Zusammenarbeit der Bürgerinitiative “Piazza Zenetti“ mit Nachbar:innen zu beobachten gewesen. So wurde beispielsweise über die farbliche Gestaltung im Internet abgestimmt, die Umsetzung in einer Mitmach-Baustelle organisiert und Blütenstauden von dem Projekt “Grünpaten“ gepflanzt und betreut. Gefördert wurde dieses Projekt vom Bezirksausschuss 2, dem Sozialreferat und der Deutschen Postcode Lotterie. (*Pirner*, 2021)

3.1.4. Temporär saisonal feste Umnutzungen

Unter diesem Punkt lassen sich fast alle Parklets, Stadterrassen und Ähnliches zusammenfassen. Speziell kann man dabei Konzepte von Parklets für unterschiedliche Zielgruppen unterscheiden, aber auch über verschiedene Baumaterialien und Konstruktionsarten diskutieren. Besonderes Merkmal von temporär saisonal, festen Umnutzungen ist die Aufstellung über mehrere Sommermonate. Dabei handelt es sich um robuste Aufbauten, die nicht beweglich und optisch ansprechend sind. Da diese im Gegensatz zu kurzzeitigen Pop-up Installationen auf längere Zeit ausgerichtet sind, ist eine aufwändigere Gestaltung möglich. Aufgrund der im Winter stark zurückgehenden Nutzung, müssen sie gegen Ende des Sommers wieder entfernt werden und so den Platz wieder für den vorherigen Zweck räumen. Exemplarisch für temporär saisonal feste Umnutzungen, betrachtet dieses Kapitel nachfolgend das Konzept von Parklets im Detail.

Konzept Allgemein werden Parklets mit der Intention errichtet ein möglichst breites Spektrum der Gesellschaft zu erreichen. Gelegentlich gibt es jedoch einige ausgeklügelte Designs, welche sich auf eine bestimmte Nutzerschaft fokussieren. Dies ist meist möglich, wenn mehrere Parklets auf engem Raum errichtet werden und somit die weitreichende Inklusivität trotzdem gewährleistet wird. So findet man beispielsweise generationsangepasste Parklets mit einem speziellen Design für jüngere Kinder. Als besonders einprägsames Projekt ist ein im Jahr 2017 in Stuttgart errichtetes Parklet zu nennen, welches über einen riesigen Sandkasten mit einer sicheren Abgrenzung zur Fahrbahn verfügte. So fungierte der Parkplatz für die Anwohner:innen als Kinderspielplatz, während die Eltern nebenan auf einer Sitzbank Platz nehmen.



Abbildung 3.4.: Generations (links) bzw. auf Nutzergruppen (rechts) angepasstes Design
Fotos: (von links nach rechts) Konrad Zerbe, Citydecks

Ein weiteres Beispiel ist ein nutzungsspezifisch angepasstes Parklet. So gibt es ein speziell als Fahrradwerkstatt angepasstes Modell, welches inzwischen serienmäßig zur Miete angeboten wird. Die so genannte “Pop-up Radstelle“ bietet 2 Reparatursäulen mit notwendigem Werkzeug, eine Luftpumpe um wieder Druck in die Reifen zu bekommen und einen manuellen Schlauchautomat - ohne Strombedarf. Besonders in kleinen Wohnungen in der Innenstadt ist es normalerweise fast unmöglich sein Fahrrad selber zu reparieren, weshalb eine solche Radstelle eine gelungene Alternative zu häufig kostenintensiven Fahrradläden darstellt. (Decks, 2021)

Baumaterialien Meist wird aus unterschiedlichen Gründen auf den klassischen Baustoff Holz zurückgegriffen. Dieser ist relativ einfach bearbeitbar, sehr stabil, verhältnismäßig leicht und kostengünstig. Diverse Kombinationen mit anderen Baustoffen, wie beispielsweise mit verschiedenen Metallen sind aber durchaus verbreitet. Den größten optische Unterschied findet man bei unterschiedlichen Holzarten und Holzwerkstoffen. Dabei werden teilweise Massivholzplatten oder auch Gipsfaserplatten (OSB-Platten) verwendet. Einen optisch attraktiveren Anblick sowie einen besseren Regenwasserabfluss erhält man allerdings bei der gebündelten Verwendung von Terrassendielen oder anderen Planken, welche mit höheren Kosten und einem Mehraufwand verbunden sind. Um eine langlebige und möglichst unveränderte Nutzung zu gewährleisten, sollte mit Harthölzern oder Nadelhölzern gearbeitet werden. Während erstere bedenklich bezüglich

ihrer Herkunft aus den Tropen sind und meist schon im Einkauf sehr kostenintensiv sind, beschränkt sich ihr Einsatzort normalerweise auf den hochwertigen privaten Bereich. Aufgrund dieser Eigenschaft eignen sich heimische Hölzer besser für die beabsichtigte Verwendung. Besonders empfehlenswert sind dabei widerstandsfähige Arten wie Douglasie, Lärche oder Robinie. (*Schmidt, 2000*)

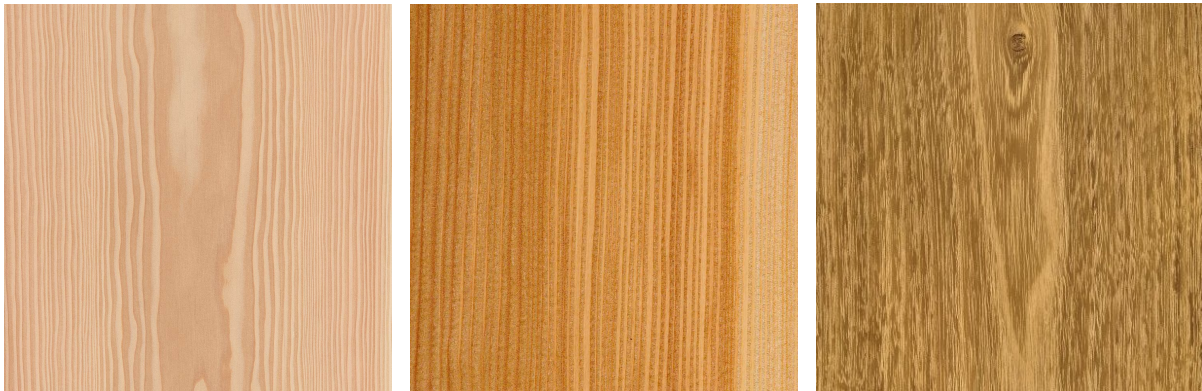


Abbildung 3.5.: Heimische Nadelhölzer: Douglasie (links), Lärche (mitte), Robinie (rechts)
Fotos: (von links nach rechts) Dinesen Europe, Holz vom Fach, LWF Bayern

Häufig ist auch eine ziemlich simple Palettenbauweise sehr verbreitet, welche optisch nicht sehr ansprechend wirkt und so auch schnell zu einer Ablehnung des Parklets führen kann. Eigene Beobachtungen haben gezeigt, dass ein schönes und durchdachtes Parklet deutlich besser von der Nachbarschaft akzeptiert wird, als ein provisorisches Design. Vor allem ältere Mitbürger:innen sehen darin sonst schnell keinen Mehrwert für die Allgemeinheit. Insbesondere bei der Verwendung von Holz muss auch die Witterungsbeständigkeit beachtet werden. Temperaturschwankungen, Sonneneinstrahlungen, Feuchtigkeit und Nässe sowie Frost schaden dem Werkstoff langfristig. Während einerseits unbedingt mit resistenten Holzarten aus den DIN EN 350-2 Klassen eins und zwei gearbeitet werden sollte (*Holzfragen, 2020*), ist auch die sorgfältige Vorbehandlung und Pflege sehr wichtig. So muss das Holz vor dem Außeneinsatz zunächst mit Lacken und Lasuren wetterfest gemacht werden (*Böttcher, 1999*).

Einer gewissen Belastung halten speziell Nadelhölzer stand. Um Schäden vorzubeugen und den Ausgangszustand zu erhalten, ist eine ausreichende Instandhaltung notwendig, außerdem ist eine regelmäßige Reinigung empfehlenswert.

Konstruktionsarten Genauso vielfältig wie die Baumaterialien sind auch die möglichen Konstruktionsarten bei dem Bau eines Parklets. Grundsätzlich lassen sich dabei drei verschiedene Ansätze unterscheiden:

1. Auf einmalige Nutzung ausgelegte Konstruktion

Hier wird meistens Wert auf eine möglichst kostengünstige Realisierung, teilweise auch provisorisch aus Restmaterialien oder einfachen Paletten, gelegt. Das Produkt lässt sich schnell aufstellen und wird stabil zusammengeschaubt. Nach Ende der Laufzeit wird es wieder auseinander genommen und die dabei anfallenden Reste entsorgt oder anderweitig verwendet. Einzelne Teilstücke werden für eine ähnliche oder andersartige Nutzung eingelagert. Diese Konstruktion erfordert am wenigsten Vorplanung, kann jederzeit um Erweiterungen ergänzt werden und ist in diesem Umfang für alle interessierte Parkletbauer:innen durchführbar.

2. Modulare, auf mehrere Jahre ausgelegte Konstruktion

In diesem Fall wird im Vorhinein eine langjährige Nutzung angestrebt. Dies spiegelt sich einerseits in der Verwendung hochwertigerer Materialien wider, andererseits erfordert die Planung und Umsetzung deutlich mehr Zeit. Eine modulare Bauweise ermöglicht einen Auf- und Abbau nach Plan und gewährleistet ein identisches Parklet in der nächsten Saison. Voraussetzung dafür ist jedoch eine ausreichend große Einlagerungsmöglichkeit über den Winter, genaues Planen und handwerkliche Fähigkeiten für exaktes Arbeiten. Da alles auf wenige Millimeter Toleranz bemessen ist, sind Erweiterungen nur in Ausnahmefällen installierbar.

3. Professionelle, gewerblich ausgelegte Konstruktionen

Maximale Beständigkeit, kongruente Vielfältigkeiten und kommerzielle Interessen stehen hier im Vordergrund. Zu Miet- oder Kaufangeboten bereitgestellte Stadtmöblierung hat einen deutlich professionelleren Charakter, verliert jedoch den Charme und die Liebe, die von Bürgerinitiativen in Unikatprojekte gesteckt wird. So werden beispielsweise vorgefertigte modulare Bausteine auf die Größe von Euro-Paletten zusammengeklappt und mit LKWs und hydraulischem Hubwagen an den gewünschten Ort gebracht. Dort müssen sie dann nur noch positioniert und miteinander verbunden werden. Um diesen Service bieten zu können verfügen Firmen wie "City Decks" über ein großes Team aus Mitarbeiter:innen, eine professionelle Werkstatt und ausreichend Lagermöglichkeiten kombiniert mit jahrelanger Erfahrung. Teilweise kann hierbei auch die Akzeptanz von Anwohner:innen zurückgehen, da nicht auf ihre individuellen Bedürfnisse eingegangen wird und ihnen ein vorgefertigtes Produkt vor das Haus gestellt wird. Nachträgliche Anpassungen sind bei den bestellten Artikeln nicht mehr möglich.



Abbildung 3.6.: Beispiele für die Konstruktionsarten: 1. Santos, Brasilien (oben), 2. Łódź, Polen (mitte), 3. Mannheim, Deutschland (unten)

Fotos: (von oben nach unten) Victória Silva, Pinterest, Citydecks

4. Implementierung in der Stadt München

Auf den folgenden Seiten wird ein Parkletprojekt, das von “Die Städtischen“ in Zusammenarbeit mit “Kollektivis e.V.“ realisiert wurde, näher im Detail betrachtet und der ganze Verlauf von Grundkriterien bis zum Bau erörtert. Dabei wird einerseits besonders die praktische Umsetzung und Zusammenarbeit mit unterschiedlichen Stellen thematisiert und andererseits die dabei aufgetretenen Probleme analysiert und diskutiert. Schlussendlich wird das Ergebnis und die Zukunftsaussichten präsentiert.

4.1. Standortwahl

Als Standort für das Parklet wurde im Münchner Stadtviertel Au-Haidhausen eine gut geeignete Stelle gefunden. An der im Folgenden dargestellten Kreuzung treffen die Elsässerstraße und die Breisacherstraße in einem spitzen Winkel aufeinander, wodurch ein dreieckig geformter, ungefähr 325 Quadratmeter großer Platz entsteht. Vor der Aktion war dieser lediglich mit einer runden Bank um einen alten Kastanienbaum bestückt. Zu Beginn des Projektes ist zunächst im Sommer 2020, als Reaktion auf die Corona Pandemie und den verkleinerten Bewegungsradius, eine spontan errichtete und noch nicht genehmigte Stadtterrasse entstanden. Trotz einer hohen Nutzung und überwiegend positivem Feedback, musste das gebaute Objekt Ende Oktober wieder entfernt werden. Die dadurch entstandenen Kontakte führten zu einem größer aufgezogenen und genehmigten Wiederaufbau der Stadtterrasse im Frühsommer 2021. Nach diversen Anwohner:inneninformationsveranstaltungen und partizipativen Motivationstreffen entstand ein ausgewogenes Meinungsbild der Nachbarschaft, laut dem sie das neue Straßenbild dankend annahm. Diese Umstände schufen nahezu ideale Randbedingungen für den Bau eines zusätzlichen Parklets, um die Fläche des Platzes weiter zu vergrößern und eine optische und thematische Barriere zur naheliegenden Straße zu schaffen. Zur Abrundung des Gesamtbildes wurden die installierten Objekte und damit das in sich geschlossene Areal inoffiziell mit dem Namen “Breisässer Platz“ getauft. Dies

fördert speziell auch eine tiefere Beziehung der Nachbar:innen und gibt dem entstandenen Begegnungsort eine Identität.

LAGEPLAN PARKLET AM BREISÄSSER PLATZ



Abbildung 4.1.: Lageplan Parklet am Breisässer Platz

Quelle: eigene Darstellung

Straßenrechtlich gesehen handelt es sich bei der Breisacher Straße an der ausgesuchten Stelle um eine Straße in einem Zone 30 Gebiet ohne zusätzlichem Fahrradweg. Der Parkplatz für die geplante Aufstellung befindet sich circa 10 Meter von der Kreuzung mit der Elsässer Straße entfernt. Bei den Parkplätzen handelt es sich um Längsparkplätze für alle Kraftfahrzeuge. Spezielle Parkplätze mit Elektroladesäulen befinden sich nur auf der gegenüberliegenden Seite des Platzes. Darüber hinaus handelt es sich in dem Gebiet laut Flächennutzungsplan München um ein "Allgemeines Wohngebiet" mit dem besonderen Zusatz, dass "Maßnahmen zur Verbesserung der Grünausstattung" zu betreiben sind (Geoportal, 2021). Alle notwendigen Voraussetzungen sind erfüllt und eine Genehmigung für ein Parklet an diesem Ort ist grundsätzlich möglich.

4.2. Nutzungs- und Gestaltungskonzept

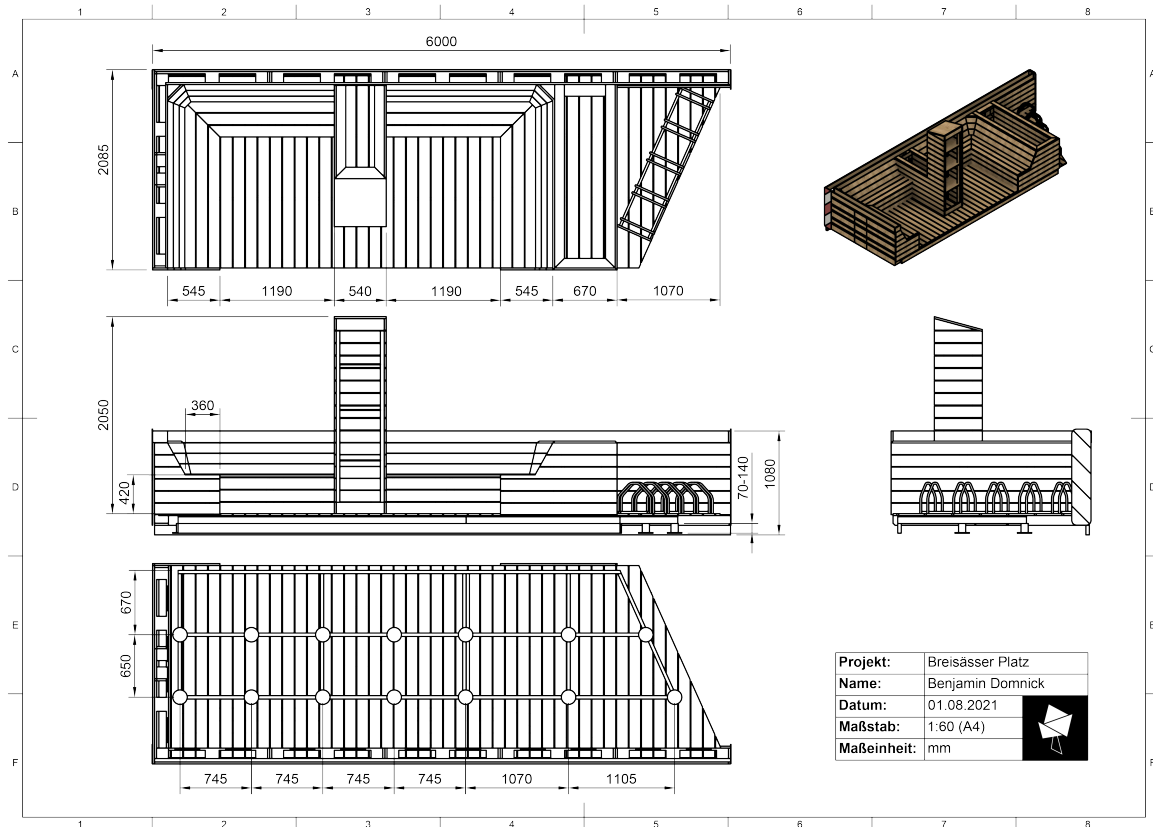


Abbildung 4.2.: Technische Zeichnung des Parkletaufbaus
Quelle: eigene Darstellung (Anlage 3)

Bereits im Vorfeld wurde auf eine möglichst inklusive und generationsübergreifende Gestaltung des Parklets Wert gelegt. Zusätzlich wird durch dieses Projekt die Stadtbegrünung erweitert und mit entsprechenden Blumenarten die Biodiversität im direkten Umfeld gefördert. Im genaueren Planungsprozess wurde entschlossen, statt einer großen Sitzecke, pandemiebedingt, lieber zwei kleinere Aufenthaltsbereiche zu bauen. Eine ausreichende Abtrennung wurde durch einen breiten Pflanztrug sowie einen Zu-Verschenken Schrank gewährleistet. Letzterer war nötig, da sich vermehrt in Hauseingängen und auf Gehsteigen kistenweise aussortierte Habseligkeiten sammeln und so umherliegende Kleinteile die Verkehrssicherheit speziell für ältere Menschen gefährden. Um die Situation von sozialschwächeren Mitmenschen ein kleines bisschen zu verbessern, wurde der Schrank zusätzlich um einen Kasten für leere Flaschen ergänzt. Dieser ermöglicht ein humanes Sammeln von zurückgebliebenen Pfandflaschen ohne dabei den Müll durchsuchen zu müssen. Zur Förderung der nachhaltigen Mobilität und auch

als Abstellmöglichkeit bei einem Aufenthalt am Breisässer Platz, wurde zusätzlich ein Fahrradständer installiert. Wichtige Leitlinien zur Gestaltung eines Parklets sind eine frei zugängliche nicht private Nutzung sowie die Bereitstellung eines Raumes zur Begrünung - zum Aufenthalt und zur nachbarschaftlichen Begegnung.

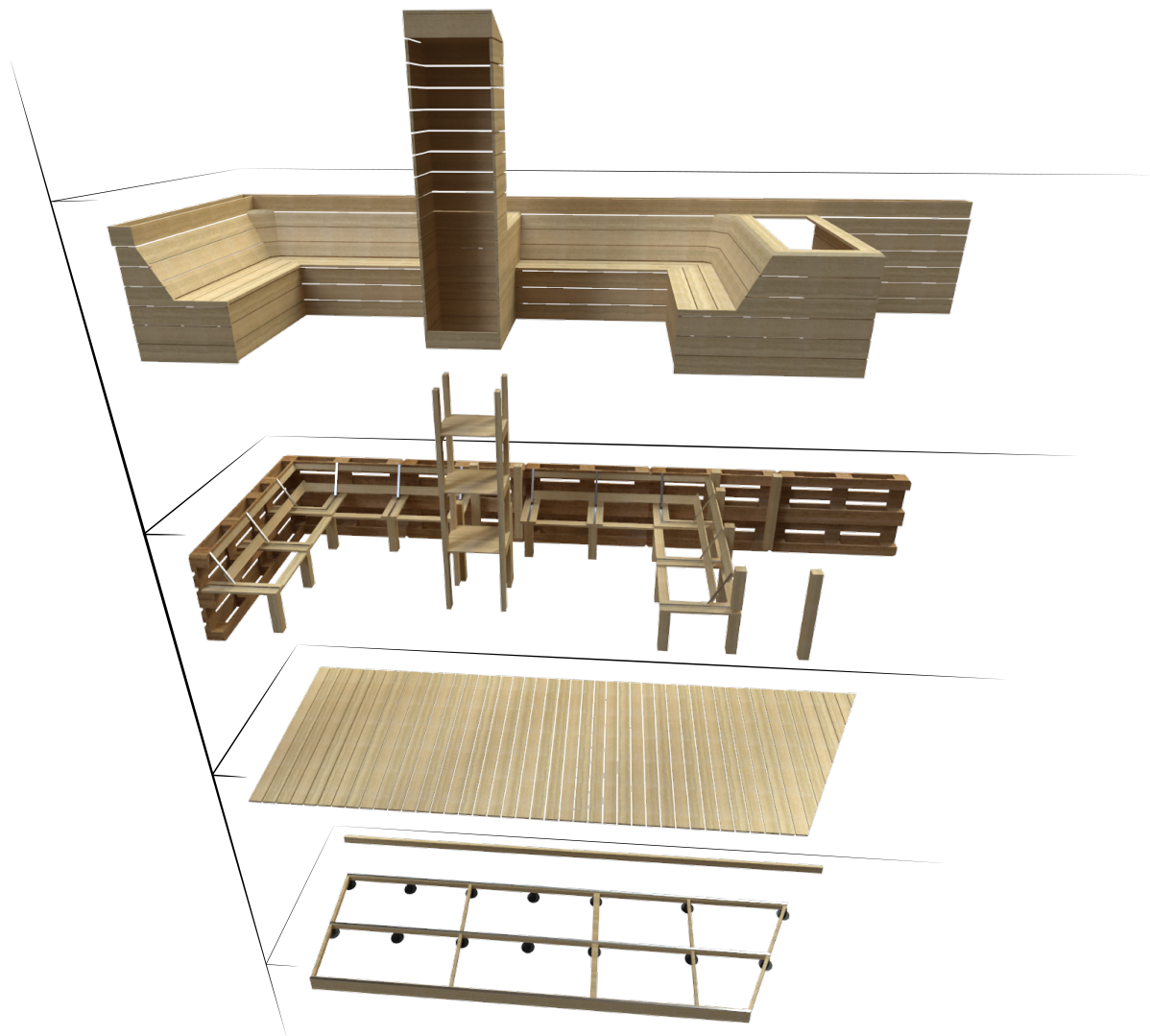


Abbildung 4.3.: Konstruktionsaufbau des Parklets

Quelle: eigene Darstellung mit Fusion 360 von AutoCAD, Renderings mit Key Shot 9, nachbearbeitet mit Adobe Lightroom

Das Parklet wird aus einer Unterkonstruktion aus Kanthölzern bestehen und gewährleistet damit eine ausreichende Stabilität. Diese Grundkonstruktion wird mit Modulen aus Douglasie Terrassendielen verkleidet und bietet somit optisch wie praktisch in der Nutzung eine angenehme Oberfläche. Aufgrund von unregelmäßigen Pflastersteinen und um einen ebenerdigen und lückenlosen Übergang von Bürgersteig auf die Grundfläche sicherzustellen, liegt die Unterkonstruktion auf höhenverstellbaren Terrassenfüßen. Besonders auf dem Bodenbereich wird durch eine geriffelte Oberfläche eine bessere Rutsicherheit garantiert, um auch bei Regen keine Gefahr darzustellen. Eine massive Abtrennung zur Straße wird durch aufgestellte Europaletten erreicht. Als sichtbare Begrenzung und um den Straßenverkehr eindeutig zu warnen, werden an den beiden äußeren, zur Straße gewandten Ecken, Rot-Weiß reflektierende Barken angebracht. Diese Leitbarken müssen so montiert werden, dass die Schraffierung nach unten auf die Straße und damit für Autofahrer:innen die Verkehrsseite zeigt.



Abbildung 4.4.: Finales Design

Quelle: eigene Darstellung mit Fusion 360 von AutoCAD, Renderings mit Key Shot 9, nachbearbeitet mit Adobe Lightroom

4.3. Antrag

Zur Genehmigung eines Parklets sind unterschiedliche Unterlagen notwendig. Neben dem bereits thematisierten Umgebungsplan und dem Nutzungs- und Gestaltungskonzept sind weitere Anlagen für die Verwaltung wichtig. Als Grundlage dient zunächst der “Antrag auf Erteilung einer Ausnahmegenehmigung zur anderweitigen Nutzung von zur Zeit als öffentlichen Parkplatz genutztem öffentlichen Verkehrsgrund (Parklet) gemäß § 46 StVO“ (Anlage 1). Voraussetzung ist einerseits die Angabe einer verantwortlichen Person und andererseits Angaben zum Parklet selbst, zur Größe und zum Zeitraum gemacht werden. In dem durchgeführten Projekt war die verantwortliche juristische Person zur Antragstellung der gemeinnütziger Verein “Kollektivis e.V.“. Zusätzlich sind entsprechende Umgebungsfotos vorzulegen und ein Nachweis über eine erfolgte Anwohner:inneninformation nötig. Um auf die Wünsche der Mitbürger:innen eingehen zu können, wurden bereits im Vorfeld zwei Informationsveranstaltungen durchgeführt und ein Feedbackbriefkasten eingerichtet. Im weiteren Verlauf wurde auch ein E-Mail Verteiler für regelmäßige Newsletter angelegt, regelmäßige Absprachen mit dem Bezirksausschuss durchgeführt, sowie die schriftliche Einverständnis von Anwohnenden im Umkreis von 50 Metern eingeholt. Ein entsprechender Vordruck des Mobilitätsreferates zur Anwohner:inneninformation ist beigefügt (Anlage 2). Außerdem ist ein Nachweis über den Abschluss einer Haftpflichtversicherung zur Genehmigung nötig. Falls es zu einem Unfall kommt, der auf oder durch das Parklet passiert, ist man als verantwortliche Person abgesichert. Eine solche Haftpflichtversicherung kostet ungefähr 100 EUR und sichert alle Schäden ab, solange es sich nicht um grobe Fahrlässigkeit oder Vorsatz handelt.



Abbildung 4.5.: Umgebungsfotos Parklet Breisässer Platz
Fotos: Die Städtischen

Die Prüfung des Antrags durchläuft verschiedene Referate und Verwaltungen der Stadtpolitik und kann einige Zeit in Anspruch nehmen. So muss ein Einverständnis der Polizei, des Referat für Stadtplanung und Bauordnung, des Mobilitätsreferats, des Kreisverwaltungsreferats, der Brandschutzdirektion und ganz speziell des Bezirksausschusses vorliegen. Letzterer hat ein besonderes Mitspracherecht bei der Nutzung des öffentlichen Raumes und besetzt als gewählte Stadtteilverantwortung eine besondere Position. Ist der Antrag grundsätzlich genehmigt, so wird er in einer gekürzten Beschlussvorlage bei der nächsten Bezirksausschusssitzung vorgelegt und diskutiert. Durch einen einfachen Mehrheitsbeschluss wird so die Genehmigung möglich und dient als Voraussetzung für die Errichtung des Parklets. Für gewöhnlich tagen die Bezirksausschüsse einmal im Monat - das genaue Datum kann in einem öffentlichen Kalender eingesehen werden. In diesem konkreten Fall lag die Genehmigung des Bezirksausschusses bereits zur Antragstellung vor und musste dann schriftlich beigelegt werden. Generell benötigt ein Antrag von der Bearbeitung bis zur Genehmigung, inklusive der Zustimmung des Bezirksausschusses circa 6-8 Wochen.

Zusammenfassend hier alle notwendigen Dokumente mit detaillierten Informationen zur Antragstellung aufgelistet:

- **Antragsformular:** Kontaktdaten der verantwortlichen Person und alle inhaltlich wichtigen Fakten zum Parklet.
- **Umgebungsplan und -fotos:** Zur räumlichen Orientierung und um straßenbauliche Hindernisse zu erkennen.
- **Nutzungskonzept:** Um eine öffentliche und inklusive Nutzung für alle Generationen von Anwohner:innen sicherzustellen.
- **Gestaltungskonzept:** Zur Verkehrssicherheit und um einen Überblick über das geplante Projekt zu bekommen.
- **Anwohner:inneninformationsnachweis:** Um Anwohnende über das Projekt zu informieren und ein Stimmungsbild zu gewinnen, sowie früh auf vorherrschende Sorgen reagieren zu können.
- **Ergänzend:** Haftpflichtversicherungsnachweis und wenn bereits vorhanden Bezirksausschussgenehmigung.

4.4. Vorbereitung

Kosten Obwohl es sich um ein gewolltes Projekt der Stadt handelt, womit auch auf offiziellen Websites Werbung gemacht wird, bleibt die Finanzierung zunächst an der beantragenden Privatperson hängen. Eine erste Kalkulation ergab eine Summe von mehreren tausend Euro nur für Materialien und andere Fixkosten, was sich schwer als Einzelperson stemmen lässt - speziell wenn es sich um ein öffentliches Projekt handelt. Selbstverständlich ist es möglich gewisse Kosten zu senken, worunter jedoch schlussendlich das Endprodukt leidet und somit auch die allgemeine und öffentliche Akzeptanz für Parklets- und Stadtmöblierungsprojekte sinkt. Eine Beantragung über das Bezirksausschuss Budget ist möglich, war jedoch aufgrund der kurzfristigen Genehmigung und dem hohen Bürokratieaufwand nicht machbar. Der gemeinnützige Verein hat allerdings die Möglichkeit durch junges Engagement auf verschiedene Fördertöpfe zurückzugreifen. Darüber kamen einerseits Projektunterstützungen über den "KreisJugendRing" und weitere Bezuschussungen über das Kulturreferat zur Förderung von Kunst, Kultur und Bildung nach den Strategien und Grundsätzen der Landeshauptstadt zusammen. Da viele Kosten mit der Bau- und Gestaltungsweise zusammenhängen, besteht eine hohe Variabilität, einige Fixkosten müssen immer berücksichtigt werden. Diese werden nachfolgend aufgeführt:

Verwaltungsgebühr KVR	60,00 EUR
Gebühren pro KFZ-Stellplatz/Monat	2,50 EUR
Rot-Weiße Barken Miete	10,70 EUR
Haftpflichtversicherung	ca 100,00 EUR
Halteverbotsbeschilderung	ca 50,00 EUR

Tabelle 4.1.: Fixkosten Parkletbau

Nicht berücksichtigt wurden in sämtlichen Kalkulationen der Arbeitsaufwand der mit einem solchen Projekt einhergeht. Sehr schnell stecken in einem Parklet 250 Arbeitsstunden an handwerklicher Arbeit. Wenn man dies mit dem durchschnittlichen Stundensatz eines Schreiners von 47,95 EUR (*Fachverband Schreinerhandwerk Bayern*, 2013) multipliziert, so steigen die Kosten um über 12.000 EUR an. Gerade unter dem Aspekt des freiwilligen Engagements der einzelnen Bürger:innen, wäre es erstrebenswert wenn die Landeshauptstadt München versucht den Initiator:innen so weit es geht entgegenzukommen. Besonders bei bürokratischen Hürden sowie der Finanzierung ist dabei noch viel Raum nach oben.

Werkzeug Da es sich um ein handwerkliches Projekt handelt, ist eine gewisse Grundausstattung an Handwerkzeug notwendig. Besonders durch den gewählten Werkstoff Holz sind einige charakteristische Gerätschaften, für eine ordnungsgemäße Umsetzung, erforderlich. Neben einer ausreichenden Anzahl an Akkuschraubern sind speziell Stich- und Tauchkreissägen unentbehrlich. Für eine einfachere und schnellere Arbeitsweise, ist außerdem eine Kapp- oder Tischkreissäge empfehlenswert. Des Weiteren wird ein Schleifgerät zur Nachbehandlung benötigt, um Schnittkanten abzurunden und das Verletzungsrisiko zu senken. Da Holz witterungsbedingt bei langfristigem Einsatz im Außenbereich gräulich werden kann und Schaden nimmt, ist abschließend eine passende Holzlasur angemessen.



Abbildung 4.6.: Baumaterialien Parklet Breisässer Platz
Fotos: Hagebaumarkt

Baumaterialien Hier wird mit handelsübliche Douglasien Terrassendielen mit einer Breite von 12 cm, einer Stärke von 20 mm und einem beidseitig unterschiedlichen Hobelprofil gearbeitet. Die Unterkonstruktion besteht aus naturbelassenen Douglasien Kanthölzern mit einer Breite von 7 cm und einer Stärke von 35 mm. Als Zwischenabstand und für eine bessere modulare Bauweise kommen Rechteck-U-Profile aus Aluminium mit einer Breite von 19,5 mm und einer Höhe von 11,5 mm zum Einsatz. Die gesamte Unterkonstruktion liegt auf höhenverstellbaren Kunststoff Plattenlagern auf, mit denen eine Höhe von 70 mm bis 120 mm stufenlos eingestellt werden kann.

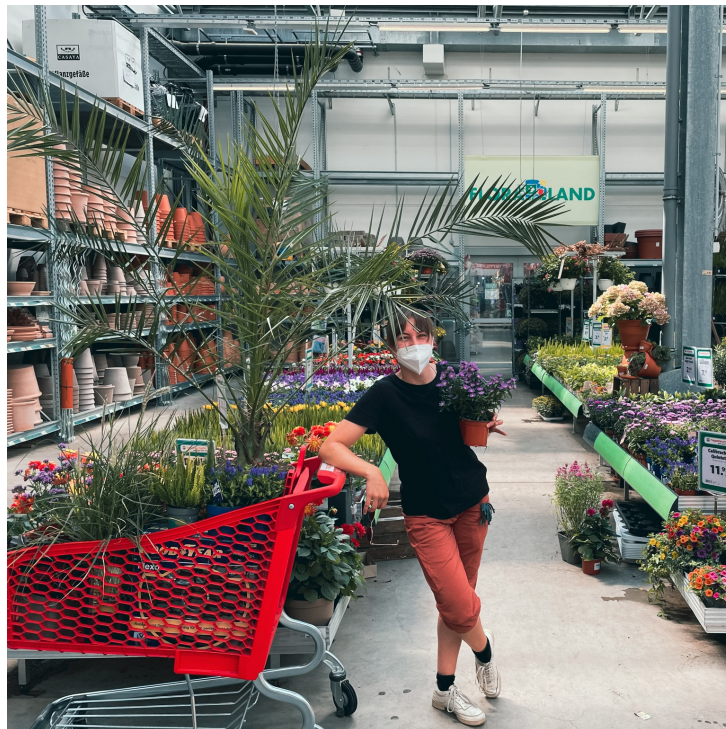


Abbildung 4.7.: Einkauf der Baumaterialien
Fotos: Die Städtischen

4.5. Durchführung



Konstruktion Um ein möglichst nachhaltiges und wiederverwendbares Endprodukt zu erhalten, wird mit einer modularen Bauweise nach Vorbild von Fliegenden Bauten gearbeitet. Bis zu 8 Terrassendielen werden gebündelt und zu Elementen mit einer Breite von maximal einem Meter auf den Aluminiumprofilen verschraubt. Dadurch lassen sich die Module schnell und einfach verlegen und anschließend wieder auseinandernehmen. Daraufhin werden die Elemente durch die Aluprofile auf der Unterkonstruktion verschraubt. Dies hat den zusätzlichen Vorteil, dass keine Verletzungen durch herausragende Schrauben passieren können. Optisch ungewollte Verfärbungen des Holzes rund um Schraubenköpfe lassen sich so verhindern. Durch die elementare Bauweise ist es außerdem möglich, das Parklet in einer dafür bereitgestellten Werkstatt komplett vorzubauen und so eine ungewollte Belästigung der Nachbarschaft durch Baulärm vor Ort zu vermeiden. Da das komplette Parklet auf der Unterkonstruktion aufliegt und damit unabhängig von der Beschaffenheit des Untergrundes errichtet werden kann, ist eine Anpassung bis in das kleinste Detail möglich. Nach einem kompletten Probeaufbau und einer durchgängigen Beschriftung wurde das Parklet wieder auseinandergenommen und für den Transport vorbereitet. Die kompakte Bauweise im zerlegten Zustand ermöglichte einen problemlosen Transport in einem Fahrzeug mit 18,4 Kubikmeter Ladevolumen.

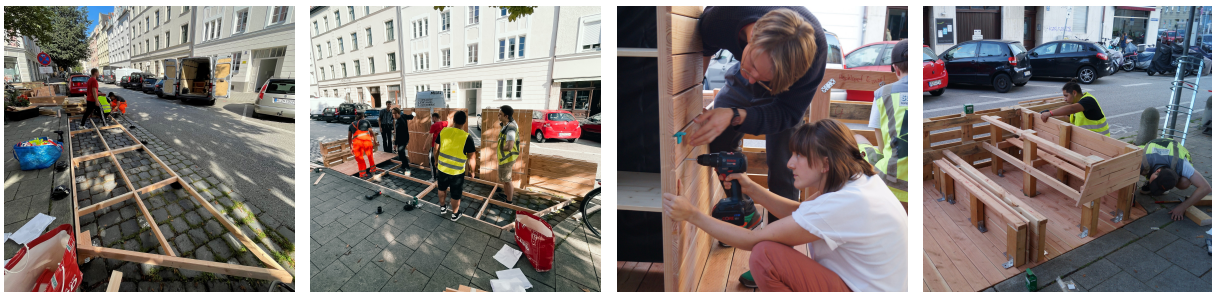


Abbildung 4.8.: Vorbau der einzelnen Elemente (oben), Installation vor Ort (unten)
Fotos: Die Städtischen

Aufbau vor Ort Nach Eintreffen vor Ort wurde aus Sicherheitsgründen zunächst ein großräumiger Bereich um die Baustelle abgesperrt. Nach einem Ausgleichen und der horizontalen sowie vertikalen Ausrichtung der Unterkonstruktion mithilfe der Terrassenfüße, war die Verlegung des Bodens relativ schnell geschehen. Der darauf folgende Aufbau war durch entsprechende Markierungen bereits vorgegeben und musste schlussendlich nur noch zusammengesetzt werden. Abschließend werden noch die vorbereiteten Balkonkästen mit Blumen in die vorgesehenen Lücken hineingestellt und das Parklet ist in kürzester Zeit ohne vermeidbare Belästigung der Nachbarschaft errichtet worden.



Abbildung 4.9.: Aufbauaktion am Breisässer Platz
Foto: Abendzeitung München

4.6. Zukunftsausblick

Besonders mit Blick auf die Zukunft wurde das Parklet von Anfang an für eine mehrmalige Nutzung konstruiert. Dies zeichnet sich besonders durch die einfache Bauweise und die platzsparende Einlagerungsmöglichkeit aus. Generell besteht die Erlaubnis über das Sondernutzungsrecht des Parklets bis einschließlich 31.10.2021. Da das Projekt jedoch über die Stadtgrenzen hinaus Beachtung erlangte und dem Stadtviertel einen überdurchschnittlichen Mehrwert bietet, war es über den Bezirksausschuss möglich die Genehmigung bis zum 30.11.2021 zu verlängern. Die Einlagerung über den Winter erfolgt in extra dafür bereitgestellten Räumlichkeiten eines hilfsbereiten Anwohners in direkter Umgebung. Eine erneute Aufstellung und Erweiterung des Breisässer Platzes ist für das Frühjahr 2022 geplant. Die nötigen Genehmigungen werden, aufgrund des langwierigen Bearbeitungsprozesses, bereits ab dem 4. Quartal 2021 eingereicht.



Abbildung 4.10.: Fertiggestelltes Parklet Breisässer Platz
Fotos: Die Städtischen

4.7. Öffentliche Reaktion

Von Anfang an erregte das Thema um die Errichtung der Stadtmöblierung am Breisässer Platz eine breite öffentliche Medienberichterstattung. Die damit einhergehende Provokation der öffentlichen Ordnung, stieß eine ganz neue Debatte über die Nutzung des öffentlichen Raumes an und schaffte dabei Fakten für die zukünftige Gestaltung des Straßenraumes. Durch die zunächst unangemeldete Nutzung des Breisässer Platzes erhielt das Projekt eine Vorreiterrolle bei der Genehmigung von Stadterrassen in München. Nach einer anonymen Beschwerde über die erste Stadtmöblierung am Breisässer Platz meldete sich das Kollektiv “Die Städtischen“ als Initiatorgemeinschaft der Umgestaltung und versuchte über Sondergenehmigungen eine Erlaubnis zu erwirken. Da die dafür zugrundeliegenden gesetzlichen Rahmenbedingungen noch nicht gegeben waren, gab es eine zeitweise Duldung bis Ende des Jahres 2020. Anschließend hielt der Breisässer Platz, als Vorzeigemodell durch den Bezirksausschuss 5, Einzug in den Münchner Stadtrat und ist von der SPD/Volt Fraktion erfolgreich zur Genehmigung von “Stadterrassen für alle“ politisch präsentiert worden. Die vorgelegte Beschlussvorlage wurde von allen Fraktionen bis auf die CDU einstimmig angenommen und somit der Bau von Stadterrassen für alle Bürger:innen möglich. Die darauf folgende Reaktion ging viral durch sämtliche lokale Online- und Printmedien wie die Süddeutsche Zeitung (SZ), Abendzeitung (AZ), die Tageszeitung (TZ), Hallo München, MucBook und ähnliche. Besonders auffallend war dabei der dauerhafte inhaltliche und optische Bezug zum Breisässer Platz, der es damit sogar auf das offizielle Stadtportal “muenchen.de“ und an weitere städtische Kommunikationsstellen schaffte. Darauf folgend entstanden vermehrt Anfragen für Interviews und Reportagen. Nach einem öffentlichen Dialog bei

Deutschlandfunk Nova kam es zu einer Podiumsdiskussion bei “Citizens Lab“, welche im Rahmen der erstmals in München vorkommenden Internationalen Automobil-Ausstellung (IAA) stattfand. Der anschließende Bau des Parklets an der Breisacherstraße wurde von dem deutschlandweiten Fernsehsender 3sat im Rahmen des Ländermagazins begleitet und dokumentiert. Dabei wurden auch öffentliche Stimmen eingefangen um ein Stimmungsbild der Anwohner:innen widerzuspiegeln. Im weiteren Verlauf gab es noch ein zusätzliches Interview für das “Notizbuch“ von dem Radiosender Bayern 2. Im Laufe des Projektes wurde außerdem eine Anfrage des Deutschen Museums gestellt, welches großes Interesse an dem Parklet als Ausstellungsstück im Verkehrsmuseum hat. Dabei soll es einerseits als Aufenthaltsort dienen und andererseits Besucher:innen anregen über neue Formen der Verkehrsplanung nachzudenken. Da das bereits gebaute Parklet exakt auf den Breisässer Platz zugeschnitten ist und eine nachhaltige Nutzung in den folgenden Jahren geplant ist, wird eine maßangepasste Gestaltung eines neuen Parklets in dem selben Stil erstellt. Zusätzlich werden dabei individuelle Wünsche berücksichtigt und es müssen andere Vorgaben erfüllt werden als bei einem Bau für den Außeneinsatz. Abschließend zu dem Projekt wurde über den gemeinnützigen Verein ein runder Tisch mit allen involvierten Akteuren der Politik organisiert, um das weitere Vorgehen der Stadt in öffentlichen Räumen zu diskutieren. Mit anwesend waren unter anderem die 2. Bürgermeisterin Katrin Habenschaden (Bündnis 90/Die Grünen), Lena Odell (SPD Stadträtin), Jörg Spengler und Nina Reitz (Bezirksausschuss Au-Haidhausen), Rebecca Köhler (Mobilitätsreferat), Selina Harzheim (Kreisverwaltungsreferat) und viele weitere Personen. Dabei wurde das überaus positive Feedback des gesamten Pilotprojekts erwähnt, Unterstützung für eine Gestaltung des Breisässer Platzes im nächsten Jahr zugesichert und zukünftige Optionen und Vorgehen der Landeshauptstadt diskutiert. Ein genauer Pressespiegel mit sämtlichen Artikeln und Links ist im Anhang beigefügt.

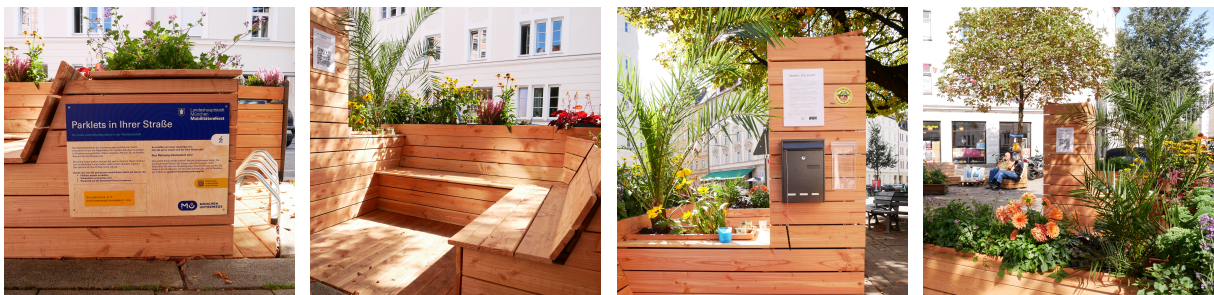


Abbildung 4.11.: Detailansichten des fertiggestellten Parklets
Fotos: Die Städtischen

Fazit Zusammenfassend kam es zu einem sehr breitgefächerten, jedoch überwiegend positivem Feedback aus den öffentlichen Medien. Vereinzelt sorgten sich einige Anwohnende um einen steigenden Parkdruck und befürchteten ein erhöhtes Lärm- und Müllaufkommen. Diese Ängste werden schnell geschürt, insbesondere wenn Zeitungen wie die AZ mit reißerischen Überschriften wie “Sitzecke statt Parkplatz: Haidhausen hat jetzt ein “Parklet“ als Feiernische“ die Aufmerksamkeit der Leser erreichen wollen. Auch wenn ein seriöser Umgang mit solch genannten Sorgen essenziell ist, ist es notwendig alle Meinungen – positive wie negative – gleichwertig zu betrachten und zu gewichten. Häufig gelingt es Einzelpersonen durch heftigen öffentlichen Widerstand Projekte zu verhindern, obwohl diese eine größere Menge der Betroffenen eher unterstützt. Trotz emotionalen Debatten und vielen Rückmeldungen lässt sich abschließend ein positives Gesamtfeedback feststellen.

4.8. Kritik

Schulstraße Bereits vor dem in den vorherigen Kapiteln beschriebenen Projekt um das Parklet am Breisässer Platz wurde der Versuch ein Parklet in der Schulstraße im Münchner Stadtteil Neuhausen-Nymphenburg durchzuführen, nach massiven Protest der Anwohnenden, abgebrochen. Dabei wurden sämtliche Instanzen dazu bewegt dieses Projekt zu verhindern. Als Grund dafür wurde einerseits fehlendes öffentliches Interesse genannt, andererseits die bereits durch Schanigärten und Baustellen stark frequentierte Straße thematisiert. Unmittelbar nach dem Anbringen der Anwohner:inneninformationen zeigte sich dies in mehreren sehr direkten E-Mail Nachrichten und einem längeren Telefonat mit einem Hausbewohner. Ohne in Kommunikation über einen Kompromiss treten zu wollen, wurde die Hausverwaltung und der Bezirksausschuss über die Ablehnung eines solchen Projektes informiert und die Hinzuziehung eines Anwaltes erwogen. Thematisch wurden als Grund mehrheitlich der vorherrschende Parkdruck im Stadtviertel Neuhausen-Nymphenburg genannt, zusätzlich besteht die Angst vor dem Aufenthalt von Schülern der gegenüberliegenden Schule. Besonders aufgefallen ist ein deutlicher Meinungsunterschied zu dem Thema zwischen den beiden direkt anliegenden Häusern. Während von dem einen Haus eine überwiegend positive Resonanz kam, bildete sich in dem anderen Haus ein erheblicher Widerstand. Auszüge aus einer internen Haus-Chatgruppe lassen dabei eine besondere Ablehnung von zwei Wohnungsparteien erkennen, welche den Rest des Hauses der zunächst offen gegenüber dem Projekt war, mit unterschiedlichen emotional aufgeladenen Argumenten dagegen aufhetzten. Aus Rücksicht vor den Bewohner:innen und um die Gesamtsituation zu entschärfen, wird bis auf weiteres auf die Errichtung eines Parklets verzichtet.

Breisässer Platz Auch an der Breisacherstraße wurde das Projekt teilweise mit Widerstand konfrontiert. Da allerdings eine langfristige Anwohner:inneninformationskampagne durchgeführt wurde und der Breisässer Platz organisch in das Straßenbild gewachsen ist, haben sich bereits viele daran gewöhnt und wurden von dem vorherigen Erfolg überzeugt. Daher ist es nicht verwunderlich, dass die größte Kritik während der Errichtung vor Ort durch einige wenige vorbeikommenden Passanten abgegeben wurde. Die dabei genannten Argumente waren jedoch weitestgehend haltlos und bezichtigten das Projekt als “sinnlose Zeit- und Geldverschwendung, da es eh nicht genutzt wird“. Amüsanterweise wurde einige Tage später genau jene zitierte Person bei der Nutzung beobachtet, was auf eine Meinungsänderung und damit auf einen Erfolg des Umgestaltungprojektes schließen lässt.

Während dem Nutzungszeitraum kam es vereinzelt zu Lärmbeschwerden, die jedoch eher dem Außenbereich einer gegenüberliegenden Bar zuzuordnen waren. In solchen und ähnlichen Fällen muss aufgepasst werden, dass andere öffentliche Probleme nicht auf ein Parklet projiziert werden. Gerade Argumente wie gesteigerten Parkdruck wegen einer Parkplatzzumnutzung sind statistisch nicht haltbar und sollten den Bau eines Parklets nicht verhindern. Die Individualmobilität mit Kraftfahrzeugen hat in einer Stadt wie München derart Überhand genommen, dass ein generelles Mobilitätsproblem vorliegt. So liegt eine deutliche Zunahme der Privat PKWs vor während gleichzeitig die Einwohneranzahl nur gering wächst (*Referat für Stadtplanung und Bauordnung, 2020*). Durch den Mehrwert von ein bis zwei Parkplätzen wird dieses Problem weder entschärft noch aus der Welt geschaffen, es liegt weiterhin vor. Die dagegen stehende Umgestaltung des öffentlichen Raumes hingegen bietet einen immateriellen Wertzuwachs, der den der Parkplätze bei Weitem übersteigt. Dies verdeutlicht weiterhin die Rivalität zwischen dem Wandel hin zu einem vielfältig und interdisziplinär genutzten öffentlichen Raum und dem Bestehen auf den Status Quo, Parkplätze nur zum Abstellen von Kraftfahrzeugen zu nutzen. Letzterer ist jedoch allein faktisch paradox, wenn man bedenkt das ein durchschnittlicher Privat-PKW 23 Stunden pro Tag nicht bewegt wird (*C. Freese, 2014*). Würde man andererseits in Städten deutlich mehr mit Sharing-Modellen arbeiten, so könnte man pro gemeinschaftlich genutztem Auto, bis zu 20 andere Privatfahrzeuge einsparen und damit bis zu 99 Meter Straßenraum anderweitig nutzen (*Bundesverband CarSharing, 2016*).

5. Nutzererfassung, Anwohnerumfragen und gesammeltes Feedback

Im folgenden Kapitel wird die Durchführung und Auswertung des Pilotprojektes Parklets für München präsentiert und interpretiert. Ein besonderer Fokus wird dabei auf das Parklet am Breisässer Platz gelegt.

5.1. Studie

Zur Erfassung von repräsentativen Ergebnissen und eines breiten Feedbacks werden verschiedene Untersuchungen kombiniert. Zum einen wurde eine eigene Nutzer:innenerfassung und empirische Umfrage am Breisässer Platz durchgeführt. Die Studienteilnahme erfolgte unaufgefordert über einen QR-Code oder Flyer direkt vor Ort. Mittels eines Briefkastens wurde Anwohner:innen und Passant:innen die Möglichkeit gegeben ihre Meinung zu hinterlassen. Besonders durch die räumliche Anbindung zur Beantwortung der Fragen ist das Ziel direkte Anwohner:innen zu erreichen und dabei ein konstruktives Feedback zu erhalten. Des Weiteren wurde durch eine Zusammenarbeit mit dem Mobilitätsreferat auf Studienergebnisse zu Parklets in der ganzen Stadt zurückgegriffen. Ziel dieser durchgeführten Umfrage ist es eine generelle Genehmigung von selbsterrichteten Parklets in München zu prüfen und ein öffentliches Stimmungsbild zu bekommen.

Studienprozess

1. **Nutzer:innenstatistik:** Mittels einer in einem privaten Raum aufgestellten Kamera wird der Breisässer Platz an verschiedenen, zufällig ausgewählten Tagen, zwischen 06:00 und 22:00 Uhr beobachtet. Die dabei gewonnen Ergebnisse sollen die generelle und vielfältige Nutzung dokumentieren.
2. **Eigene Umfrage:** Durch eines QR-Codes werden direkt vor Ort die Meinung der Teilnehmenden und konstruktives Feedback abgefragt.

3. **Umfrage des Mobilitätsreferates:** Mittels Flyer und eines Briefkastens erfasst das Mobilitätsreferat die öffentliche Meinung zu Parklets. 2021 ist an jedem errichteten Parklet eine solche Installation zu finden.
4. **Analyse des Feedbacks der Parkletbauer:innen:** Über einen von “Green City e.V.” organisierten Fragebogen und eine Feedbackrunde werden Stimmungen, Meinungen und konstruktive Kritik von Parkletbauer:innen eingeholt.

Konkret sollen mit dieser Kombination aus Studien folgende Fragen untersucht werden:

- Wie viele verschiedene Personen nutzen die Stadtmöbilierung auf dem Breisässer Platz über den Tag verteilt?
- Wie lange ist die durchschnittliche Aufenthaltsdauer an einem zufällig ausgewählten Tag?
- Sind verschiedene Nutzungsarten in Personengruppierungen differenzierbar?
- Wie unterscheidet sich die Nutzung bei verschiedenen Randbedingungen? Sind dabei regelmäßige Muster erkennbar?
- Wie hängt die Mobilität mit der Einstellung gegenüber Parklets zusammen?
- Was wünschen sich Anwohner:innen an dem errichteten Parklet?
- Wie groß ist die Bereitschaft Parklets in der ganzen Stadt und damit auch vor der eigenen Haustür zu akzeptieren?
- Was sind die größten Sorgen bei der Errichtung eines Parklets in der Nachbarschaft?
- Wie hoch ist die allgemeine Akzeptanz von Parklets als neue Nutzung in München?
- Welches spezifisches positives und negatives Feedback ist dabei aufgefallen?
- Wie unterscheiden sich die allgemeinen Studienergebnisse von denen am Breisässer Platz?
- Welche abweichenden Ergebnisse sind bei den anderen Parklets des Pilotprojektes aufgefallen?
- Was sind die größten Herausforderungen bei Bau und Errichtung eines Parklets?
- Wie haben die teilnehmenden Initiativen das Projekt erlebt und was ist deren resümierendes Fazit?

5.2. Methodik

5.2.1. Nutzer:innenerfassung

Zunächst wurde nach dem Bau des Parklets und der Stadtterrasse abgewartet, bis sich eine gewisse Routine im Tagesablauf der Vorbeigehenden etabliert hat und sich alle Anwohner:innen an die neuen Objekte in ihrer Nachbarschaft gewöhnt haben. Im weiteren Verlauf wurde in einem gegenüberliegenden Fenster im 2. Stock eine GoPro Hero 7 Black Kamera so positioniert, dass sie den gesamten Breisässer Platz und das Parklet fokussiert. Bei der Aufnahme wurde auf eine lineare Projektion geachtet. In der allgemeinen Zeitraffereinstellung der GoPro ist ein maximales Zeitintervall als Bildfrequenz von 60 Sekunden einstellbar. Um einen beständigen Verlauf zu erhalten gingen wir von einer durchschnittlichen Aufenthaltsdauer von fünf Minuten aus und erhöhten die betrachtete Frequenz dementsprechend. In der Auswertung wird somit jedes fünfte Bild analysiert und je nach Belegung des Platzes in die Statistik aufgenommen. Gezählt wurde eine Person, wenn sie sich im Bereich des Breisässer Platzes auf einer der Sitzgelegenheiten niederließ oder ein längeres Interesse an einem der aufgestellten Objekte, wie beispielsweise dem Zu-Verschenken-Schrank zeigte. Eine lediglich vorbeilaufende Person die der Installation kein spezielles Interesse entgegenbrachte wurde selbstverständlich nicht mitgezählt. Um eine höhere Aussagekraft zu erhalten, wurden folgend definierte Szenarien betrachtet:

1. Ein zufällig ausgewählter Tag am Wochenende mit beständigem und überwiegend sonnigem Wetter
2. Ein zufällig ausgewählter Tag unter der Woche mit beständigem und überwiegend sonnigem Wetter
3. Ein zufällig ausgewählter Tag mit unbeständigem und regnerischem Wetter

Problematisch bei einer Durchführung dieser Studie ist grundlegend eine sehr späte Genehmigung der Stadt München für das gesamte Projekt. Bis die Stadtterrasse sowie das Parklet standen und sich die Anwohner:innen an die neuartige Umnutzung gewöhnt hatten, waren die warmen Sommermonate bereits vorbei und die Temperaturen waren auf normale Durchschnittswerte im Oktober zwischen 5,4°C und 13,9°C gefallen. (*ClimateData*, 1999-2019) Dies reduzierte selbstverständlich die Nutzungsbereitschaft und -dauer der einzelnen Individuen. Demzufolge kann man einen erheblichen Zuwachs an Nutzer:innen für Sommermonate mit höheren Durchschnittstemperaturen vermuten. Somit handelt es sich hier nicht um eine repräsentative Beobachtung, sondern lediglich um eine Momentaufnahme der Jahreszeit, bei der ein gewisser Trend und beobachtbare Spitzenbesuchszeiten ersichtlich werden sollen.

5.2.2. Eigene Umfrage

Um die demographische Nutzung des Parklets zu analysieren, die zukünftige Stadtgestaltung und Mobilität zu skizzieren sowie die generelle Akzeptanz von Parklets zu untersuchen ist in "Google Forms" eine Umfrage erstellt und mithilfe eines QR-Codes an dem Parklet angebracht worden. Über den hinterlegten Link gelangte man in ein Abfragetool und es wurden 10 Fragen mit einem Zeitaufwand von ungefähr 2 Minuten vorgelegt. Die inhaltlich relevanten und weiterverwendeten Fragen werden nachfolgend klassifiziert:

1. Demographische Analyse der Teilnehmenden bezüglich Wohnort und Alter
2. Bevorzugte Fortbewegungsart in der Stadt
3. Offene Fragen über konstruktive Verbesserungsvorschläge und persönliche Sorgen zu dem vor Ort errichteten Parklet
4. Meinung zu einer vielfältigeren Nutzung des öffentlichen Raumes auf einer Likert-Skala
5. Direkte Frage mit Einfachauswahl, ob man vor der eigenen Haustür einen Parkplatz gegen ein Parklet eintauschen würde

Der exakte Fragebogen und alle Antwortmöglichkeiten sind im Anhang A (Anlage 4) beigelegt. Der QR-Code mit dem Hinweis zur Umfrage ist zentral und auf Augenhöhe stehender Personen angebracht. So soll er speziell auch vorbeilaufenden Passanten ins Auge springen, die eine unvoreingenommene Meinung zu dem Thema haben. Einzig problematisch bei der Verwendung einer Online Umfrage ist die notwendige Nutzung eines Smartphones mit mobilem Internetzugang. Einerseits haben wir in Deutschland eine Smartphone Nutzerquote von über 95 % bei den 14- bis 49-jährigen, andererseits sinkt dieser Anteil bei über 70-jährigen auf 52,1 % (*Tenzer, 2021*). Demzufolge wurden von älteren Mitbürger:innen weniger Teilnahmen an der Umfrage erwartet. Das ist allerdings in diesem Fall vernachlässigbar, da noch eine weitere Umfrage vom Mobilitätsreferat vor Ort angeboten wurde. Aus allgemeiner Beobachtung sowie in Kommunikation mit Passanten wurde dabei ersichtlich, dass überwiegend nur eine der beiden Meinungserhebungen bearbeitet wurde. Um nicht eine Verwirrung zwischen den unterschiedlichen Umfragen zu verursachen, haben wir davon abgesehen die eigene Umfrage auch mit Handzetteln auszulegen.

5.2.3. Umfrage des Mobilitätsreferates

Vorgabe für die Genehmigung von Parklets als Pilotprojekt war neben dem Anbringen eines offiziellen Schildes des Mobilitätsreferates auch das Aufhängen eines Briefkastens und einer Flyerbox mit Fragebögen. Der dafür angefertigte Flyer erinnerte an das erste Parklet-Projekt 2019 im Westend, wo das allgemeine Stimmungsbild erstmals untersucht wurde. Thematisch wurden eine grundlegende Polarität gegenüber der Umgestaltung von Parkplätzen analysiert und die Fragen recht simpel gehalten. Durch die einfache Handhabung und ein schnelles Bearbeiten gab es über diesen Weg sichtbar das meiste Feedback. Um Verweilenden die erste Hürde zu nehmen, wurde außerdem ein Kugelschreiber fest installiert - somit steht dem Ausfüllen der Flyer nichts mehr im Wege.

Die dabei auftretenden Multiple-Choice-, Polaritäts- und offene Fragen wurden wie folgend gestellt:

1. Wie bewerten Sie die Idee von Parklets als neue Nutzung in München allgemein?
2. Wie gefällt Ihnen dieses Parklet?
3. Was mir daran gefällt:
 - Standort, Gestaltung, Grün, Treff-Sitzmöglichkeiten, Sonstiges:
4. Was mir nicht daran gefällt:
 - Standort, Lärm, Müll, Parkdruck, Sonstiges:

Wichtig ist dem Mobilitätsreferat offensichtlich, mithilfe dieser Fragen ein gewisses Polaritätsprofil zu bestimmen und so die öffentliche Meinung zu sondieren. Ein besonders positiver Aspekt ist die unkomplizierte Bearbeitung der Umfrage sowie eine gewisse lokale Gebundenheit. Es ist lediglich möglich eine Meinung abzugeben, wenn man sich direkt vor Ort aufhält. Besonders unter diesem Aspekt kann man eine konkrete Zielgruppe definieren. Voraussichtlich werden die Antwortbögen überwiegend von direkten Anwohner:innen zurückkommen mit einem leichten Fokus auf der älteren Generation. Jüngere Vorübergehende werden vermutlich aus Gewohnheit schneller zum Handy greifen und den QR-Code scannen als ältere Personen. Ein genaues Design des Fragebogenflyers ist im Anhang beigefügt (Anlage 5).

5.2.4. Feedbackrunde mit den Parklettbauer:innen

Nach der Genehmigung von Parklets durch den Stadtrat, wurden von “Green City e.V.“ zwei Informationsveranstaltungen organisiert und durchgeführt. Aufgrund der damaligen zahlreichen Teilnahme und großem Interesse wurde einige Monate später zu einer erneuten Evaluationsrunde eingeladen. In einem Online-Meeting sowie über ein “Edupad“ konnten teilnehmende Stadtmitgestalter:innen ein Feedback zur aktuellen Situation geben und Verbesserungswünsche für die nächsten Jahre mitteilen. Konkret wurden dabei 23 Fragen gestellt.

Diese lassen sich wie folgt gruppieren:

1. Feedback zum Gesamtkonzept der von Bürger:innen selbst gestalteten Parklets
2. Ablauf des persönlichen Genehmigungsverfahrens, war die gegebene Hilfestellung ausreichend?
3. Detailfragen zum selbsterrichteten Parklet bezüglich des Standorts, Gestaltungskonzepts und Ablaufs des Baus
4. Fazit zum gesamten Ablauf sowie Verbesserungsvorschläge für das nächste Jahr

Eine genaue Wiedergabe der Fragen im Wortlaut ist im Anhang beigefügt (Anlage 6). In dem Online-Meeting waren nicht alle Gruppen vertreten, jedoch haben sich einige noch im Nachhinein gemeldet und ihre Antworten im Fragebogen ergänzt.

5.3. Ergebnisse, Analyse und Diskussion der Studie

5.3.1. Analyse der Nutzer:innenerfassung

Zur Beurteilung der allgemeinen Nutzung des Breisässer Platzes wurden verschiedene Szenarien betrachtet. Besonders unter dem Aspekt der neu entstandenen Sitzgelegenheiten und Freizeitmöglichkeiten, ist die Aufenthaltsqualität auf dem Platz enorm gestiegen. Zur Analyse der täglichen Nutzung wurden unterschiedliche Randbedingungen gewählt. Sämtliche Wetterdaten wurden von Meteostat an der Station WMO 10865 erhoben (Meteostat, 2021). Um die gesamte Belegung über den Tag zu erfassen, wurde außerdem eine Zählung in Belegungseinheiten durchgeführt. Eine Belegungseinheit entspricht hierbei einem Besucher, der sich 5 Minuten am Breisässer Platz aufhält.



Abbildung 5.1.: Beobachtungswinkel der GoPro
Foto: Die Städtischen

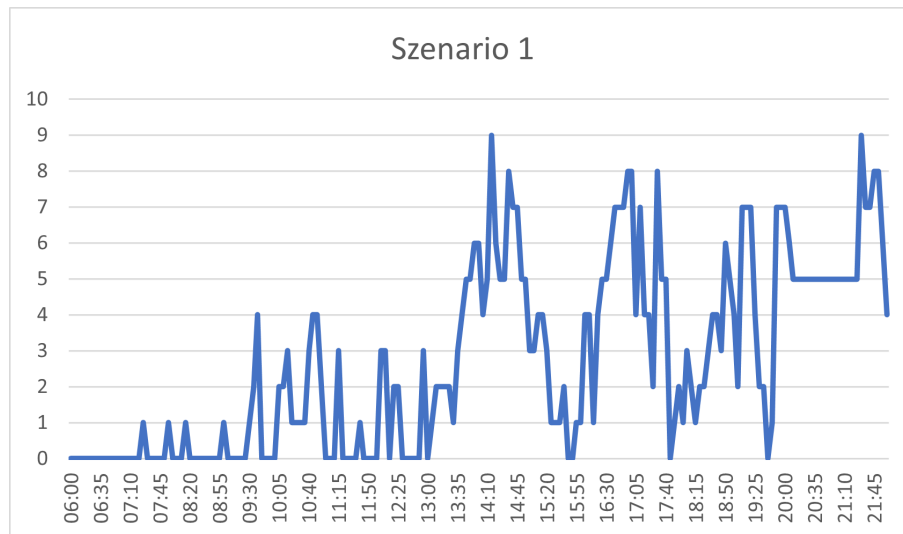


Abbildung 5.2.: Nutzungserfassung 02.10.21

Szenario 1: Ein zufällig ausgewählter Tag am Wochenende mit beständigem und überwiegend sonnigem Wetter Als Versuchstag wurde hierfür maßgeblich der 02.10.21 ausgewählt. An diesem Tag lag eine Durchschnittstemperatur von 16 °C vor, der Tag war trocken mit überwiegend sonnigem Wetter und es lag eine Sonnenscheindauer von knapp neun Stunden vor. Bedauerlicherweise steht die Sonne so spät im Jahr bereits relativ tief, sodass der Breisässer Platz vor Ort maximal drei Stunden von Sonnenlicht erreicht wird. Speziell in diesem Zeitfenster zwischen 13:45 Uhr und 15:30 liegt die höchste Sonneneinstrahlung vor, was auch direkt mit der Platznutzung korreliert und einen signifikanten Spitzenwert liefert. Ein weiterer Peak liegt in den frühen Abendstunden vor, wo vermutlich viele von ihren Tagesaktivitäten zurückkommen und noch kurz vor ihrer Wohnung entspannen wollen. Während es sich vermutlich aus Gründen des Tagesablaufs zunächst temporär wieder entspannt, steigt die Belegung kurz darauf wieder an. Insbesondere am Wochenende nutzen die Anwohner:innen den Platz aktiv gegen Abend für Verabredungen und treffen sich vor Ort für ein Gespräch. Dabei fällt auf, dass die Belegungsdauer steigt und einzelne Personen sich über sehr lange Zeit am Breisässer Platz aufhalten. Kurz nach 22:00 Uhr haben dann jedoch die meisten Personen den Platz wieder verlassen und sind weiter durch die Nacht gezogen. Insgesamt liegt über den gesamten Tag eine sehr intensive Nutzung vor, mit einigen Spitzenwerten über den Nachmittag verteilt. Zusammenaddiert kommen wir auf eine Summe von 517 Belegungseinheiten bei 169 Personen. Somit lag die durchschnittliche Aufenthaltsdauer bei 15,3 Minuten.

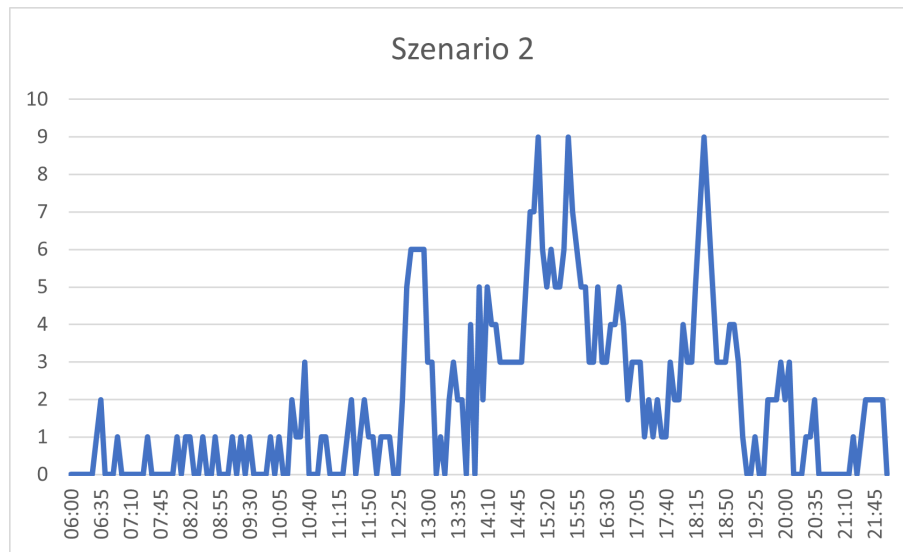


Abbildung 5.3.: Nutzungserfassung 20.10.21

Szenario 2: Ein zufällig ausgewählter Tag unter der Woche mit beständigem und überwiegend sonnigem Wetter Hier wurde der 20.10.21 genauer analysiert. Bei einer Durchschnittstemperatur von 14,5 °C und einer Sonnenscheindauer von 7,5 Stunden haben noch viele Anwohner:innen einen der letzten Spätsommertage am Breisässer Platz ausklingen lassen. Während vormittags eine eher spärliche Belegung vorliegt, ist pünktlich zur Mittagspause ein erster Spitzenwert zu erkennen. Daraufhin sinkt die Nutzung etwas ab, um dann proportional zur erhöhten direkten Sonneneinstrahlung wieder anzusteigen. Über den ganzen Nachmittag hinweg wurde ein intensiver Aufenthalt beobachtet, welcher sich erst mit dem schwindenden Tageslicht wieder legt. Ein weiterer signifikanter Höchstwert ist kurz vor dem Sonnenuntergang zu verzeichnen. Hier wollen viele Mitbürger:innen wohl noch ihren Feierabend ausklingen lassen, bevor sich die Belegung mit dem Anbruch der Dunkelheit stark reduziert. An einem Abend unter der Woche ist deutlich weniger los als am Wochenende, das lässt sich auch klar im Diagramm 2 erkennen. Dies hängt jedoch auch stark mit der Jahreszeit zusammen - während es im Sommer deutlich länger hell ist und milde Temperaturen herrschen, ist erfahrungsgemäß auch unter der Woche eine höhere Nutzung zu beobachten. Über den ganzen Tag hinweg kann der Breisässer Platz über 372 Belegungseinheiten verbuchen. Nicht ganz so viele wie an einem Wochenendtag, aber immer noch ein guter Wert für Ende Oktober. Die 213 Besucher:innen hielten sich im Mittel 8,7 Minuten auf dem Platz auf.

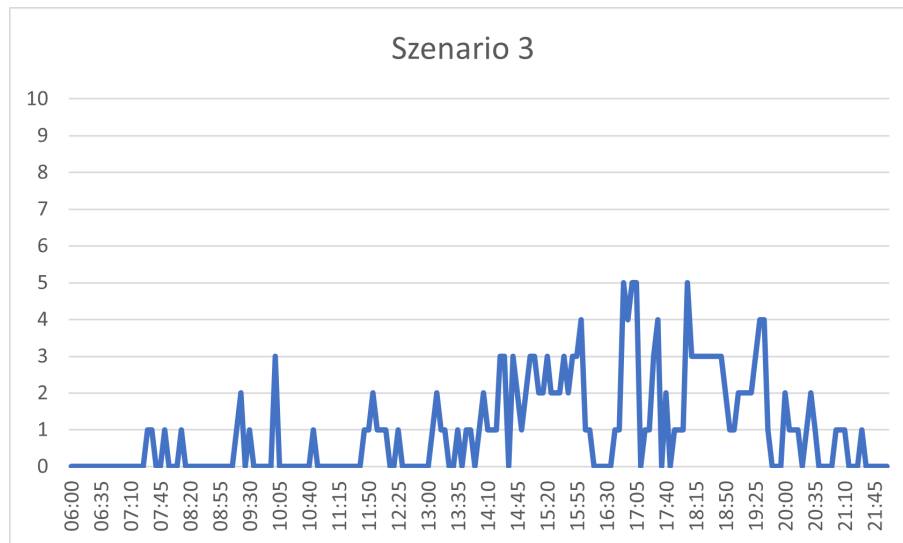


Abbildung 5.4.: Nutzungserfassung 21.10.21

Szenario 3: Ein zufällig ausgewählter Tag mit unbeständigem und regnerischen Wetter Als Versuchstag wurde der 21.10.21 betrachtet. Das Wetter war wechselhaft und die Durchschnittstemperatur lag bei 13,9 °C. Besonders vormittags war es regnerisch mit 0,1 mm Niederschlag, während nachmittags starke Windgeschwindigkeiten mit Böen bis zu 87 km/h das Tagesgeschehen dominierten. Dabei fällt direkt eine deutlich niedrigere Nutzung über den Tag hinweg auf. Während an Schönwettertagen Spitzenwerte von über neun Personen erreicht wurden, die sich gleichzeitig am Platz aufhalten, liegt hier der Maximalwert bei fünf gleichzeitig anwesenden Anwohner:innen. Allgemein ist wieder ein gewisser Fokus auf den Nachmittag beobachtbar, wobei es schwieriger wird genaue Peaks zu erkennen. Ein etwas ausgiebigerer Aufenthalt fällt trotz starkem Wind in den wenigen Sonnenstunden um den frühen Nachmittag herum auf. Auch zum frühen Abend nach der Arbeit steigt die Nutzung nochmals leicht an, was speziell an einem wechselhaften Tag bemerkenswert ist. Insgesamt kommen damit 185 Belegungseinheiten zusammen, was zwar unter den bisherigen Werten liegt, aber für unbeständiges Wetter zu erwarten war. Trotzdem haben 111 Personen an diesem Tag den Breisässer Platz genutzt und verbrachten dort im Schnitt 8,3 Minuten.

Zusammenfassung Die Beobachtung mithilfe einer Kamera hat auf jeden Fall sehr interessante Erkenntnisse gebracht. Besonders bei der Nutzung des Platzes ist eine hohe Fluktuation der sich dort aufhaltenden Personen aufgefallen. Auch interessant ist, dass viele Menschen zunächst etwas Abstand zu dem neuartigen Konstrukt vor ihrer Haustür halten, wenn es sonst keiner nutzt. Sobald sich allerdings die erste Person niederlässt

füllen sich die Sitzmöglichkeiten schnell auf. Grundsätzlich gibt es große Variationen bei der Aufenthaltsdauer, von unter einer Minute bis über mehrere Stunden hält sich jede:r unterschiedlich lange auf. Direkt vor Ort sowie auch in der nachträglichen Betrachtung der Aufnahmen sind dabei 3 unterscheidbare Nutzungsmuster aufgefallen:

1. **Interessierte Nutzer:innen** Diese zeichnen sich durch ein generelles Interesse an den Stadtmöblierungen oder Teilen davon aus. Meist handelt es sich dabei um Passanten, die vorbeilaufen, interessiert stehenbleiben und den Schrank oder die Informationstafeln begutachten und dann weiterziehen.
2. **Passive Nutzer:innen** Meist kennen diese Nutzer:innen das Parklet bereits und wissen, was sie erwartet. Sie haben den Wert erkannt und lassen sich gelegentlich gerne dort nieder. Meist jedoch nur allein um kurz zu entspannen oder die Sonne zu genießen. Aktiv dort verabredet haben sie sich noch nicht, sie nutzen den Platz eher, wenn sie sowieso daran vorbeilaufen.
3. **Aktive Nutzer:innen** Diese sind die aufmerksamsten und weitsichtigsten Nutzer:innen. Sie haben das Potential dieses Platzes erkannt, besuchen ihn regelmäßig aktiv und verabreden sich dort mit Freunden. Dabei sind es die relevantesten Mitbürger:innen, da sie gleichzeitig auch ein Auge auf den Platz haben, gelegentlich selbstständig etwas aufräumen und eher offen gegenüber Platzpatenschaften sind. Es ist anzunehmen, dass sie auch schon Bekannten und Verwandten von dieser interessanten und neuen Gestaltung des öffentlichen Raumes erzählt haben.

Allgemein lässt sich festhalten, dass der Platz auf jeden Fall sehr vielfältig und ausgiebig von zahlreichen Personen genutzt wurde. Auch wenn die Nutzung von Tag zu Tag Schwankungen unterlegen ist, sind gewisse Muster erkennbar. Über den Nachmittag hinweg ist immer ein signifikanter Spitzenwert zu beobachten, was aus sozialer und klimatischer Sicht vorhersehbar war. Besonders am Wochenende findet auch abends eine intensive Nutzung statt, was sich allerdings normalerweise nach 22 Uhr legt und bisher keine Lärmbelastigungen verursacht hat. Später in der Nacht halten sich nur noch sehr selten Einzelpersonen für kurze Zeit am Platz auf. Speziell an Schönwettertagen ist die Nutzung umfangreicher und länger, aber auch an wechselhafteren Tagen werden die Stadtmöblierungen besucht. Dies zeigt, wie die Installationen am Breisässer Platz bereits in den normalen Alltag integriert sind und somit stark akzeptiert sind. Diese Gewohnheit lässt sich nicht einmal durch unangenehmeres Wetter beeinflussen und ist damit schon relativ fest im Unterbewusstsein der Anwohner:innen verankert.

5.3.2. Ergebnisse der eigenen Umfrage

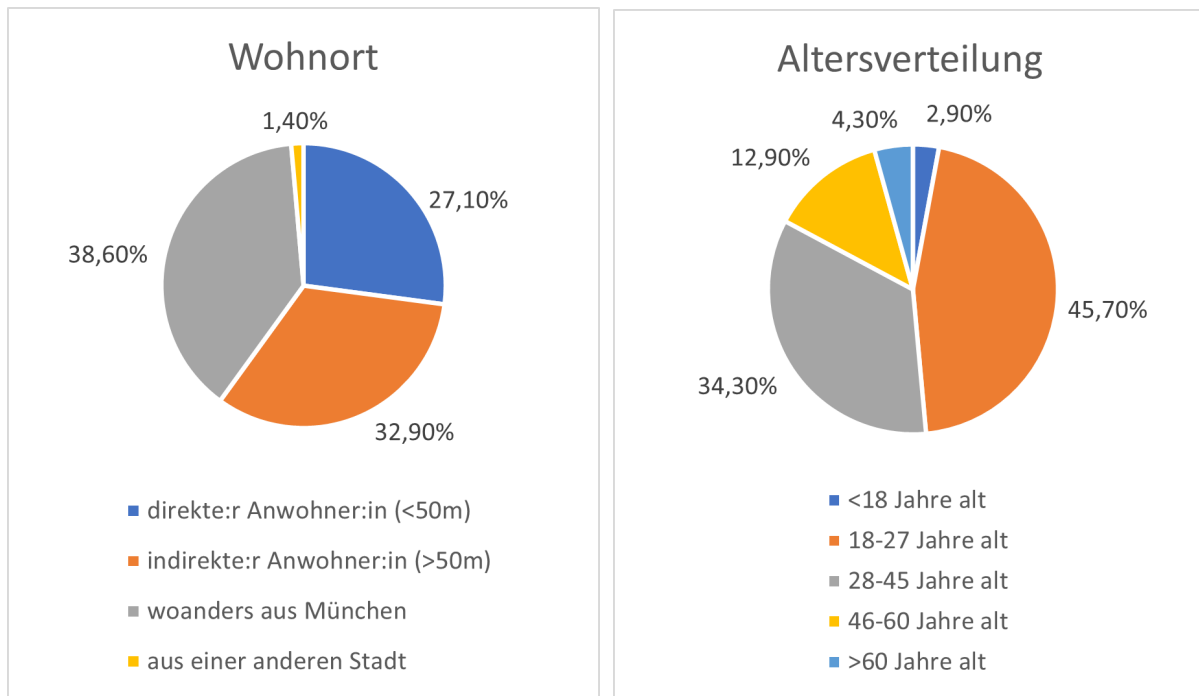


Abbildung 5.5.: Demografische Verteilung der Teilnehmenden

Demografische Verteilung Nach Abschluss des Projektes Ende November wurden die Umfragen deaktiviert und die Ergebnisse analysiert. Dabei haben 70 Personen vor Ort den QR-Code gescannt und an der Umfrage teilgenommen. Wie in der Planung erwartet, wurden mit gesamt 60 % aller Teilnehmenden überwiegend direkte und indirekte Anwohner:innen durch diese Methodik erreicht und motiviert ihre Meinung zu äußern. Dies wird durch die Antworten aus Frage 1 ersichtlich und ist ein wichtiger Faktor, da dadurch ein überwiegendes Feedback der direkt sowie indirekt Betroffenen erhalten wird. Eine genaue Aufschlüsselung über den Wohnort der Personen ist in der vorliegenden Grafik dargestellt. Abschließend ist noch zu erwähnen, dass es sich dabei nicht um eine repräsentative Umfrage handelt, viel mehr soll dadurch ein Stimmungsbild der Nachbarschaft und von Passanten ermittelt werden.

Auch der Altersdurchschnitt liegt wie erwartet größtenteils im jüngeren Bereich, 80 % aller Antworten auf die zweite Frage kamen von Personen zwischen 18 und 45 Jahren. Dies lässt allerdings nicht direkt auf eine ebenso junge Nutzungsgruppe des Parklets schließen, vielmehr sind ältere Personen im Umgang mit QR-Codes nicht so vertraut. Außerdem ist der Umgang mit dem Mobiltelefon im höheren Alter nicht so geläufig wie bei jüngeren Generationen. Allerdings wurden auch trotz hoher Mobiltelefonnutzung in

dieser Alterklasse nur ein deutlich geringerer Teil der Antworten von unter 18-jährigen abgegeben. Dies könnte einerseits an der etwas erhöhten Installation des Hinweisschildes liegen oder andererseits schlichtweg an einem anderen Interessensfeld junger Menschen. Häufig ist aufgefallen, dass Kinder und Jugendliche fast magisch von dem Umsonstladen angezogen wurden und während des stöberns in dem Regal die Information über die Umfrage schlichtweg ausgeblendet haben. Eine genaue demografische Aufschlüsselung über die Altersverteilung ist im oben stehenden Diagramm visualisiert.

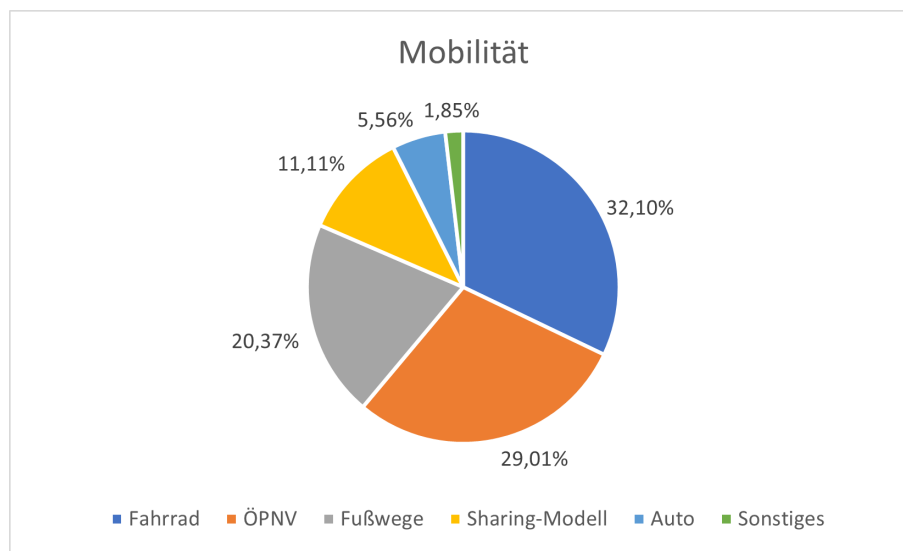


Abbildung 5.6.: Mobilitätsübersicht der Anwohner:innen

Mobilität Anschließend wurden die Teilnehmer:innen in der Frage 3 zu einer Nennung über die bevorzugte Fortbewegungsart in der Stadt aufgefordert. Im weiteren Verlauf der Analyse wird noch geprüft ob ein Zusammenhang zwischen der Benutzung eines Kraftfahrzeuges und der Ablehnung gegenüber Parklets im öffentlichen Raum vorliegt. Zunächst lässt sich jedoch feststellen, dass nur ein kleiner Teil der Teilnehmer mehr oder weniger regelmäßig das Auto als Fortbewegungsmittel nutzt.

Dies unterstützt weiter die These, dass insbesondere in Städten eine Mobilitätswende bereits begonnen hat. Einerseits hängt dies mit der Verfügbarkeit von einem engmaschigen ÖPNV-System sowie diversen Sharing-Angeboten zusammen. Andererseits werden Autos in Städten für den privaten Gebrauch immer unvorteilhafter. So wandelt sich das Leitbild von einer "autogerechten Stadt", wie es lange Zeit üblich war, aktuell immer weiter hin, zu lebenswerteren Alternativen die nachhaltige Mobilitätsformen attraktiver gestalten (Ahrens, 2015).

In der oben stehenden Grafik ist eine Aufschlüsselung nach den genannten Mobilitätsformen dargestellt. Mehrfachnennungen waren möglich und sind dementsprechend in die einzelnen Bereiche eingeflossen.

Verbesserungsvorschläge und Sorgen am Breisässer Platz Da es sich dabei um eine freie Antwortmöglichkeit handelte, gab es ein breites Spektrum an Rückmeldungen. Trotzdem ließen sich diese wie nachfolgend klassifizieren. Grundsätzlich ist dabei eine überwiegend konstruktive und positive Formulierung aufgefallen.

Im Gesamten haben 45 von 70 Teilnehmenden ein Feedback bezüglich Verbesserungen abgegeben. Dabei lässt sich ein Großteil der Antworten auf die gegebenen Randbedingungen übertragen.

Insgesamt 50 % sprachen sich explizit dafür aus die bebaute Parklet-Fläche zu vergrößern, mehr Parklets in München zu fördern oder den Nutzungszeitraum zu verlängern, beziehungsweise Parklets in dauerhafte Modelle umzuwandeln. Diese Punkte liegen außerhalb unserer Entscheidungsreichweite, allerdings besteht ein Austausch mit unterschiedlichen Ämtern und Politikern, um daran etwas zu ändern. Diesbezüglich wurden verschiedene Akteure zu einer Diskussionsrunde Anfang Dezember eingeladen.

Des Weiteren wurden einige Vorschläge bezüglich der Gestaltung und Nutzung des Parklets eingereicht. Ein Regenschutz, wie von 12,5 % der Rückmeldungen gewünscht, muss erst separat genehmigt werden. Andere Ideen, wie die Nutzung einer Solarzelle für eine USB-Ladestation und Licht im Schrank, interdisziplinäre sowie bildungspolitische Kunstaustellungen und eine umfassendere Begrünung, werden wir bei der nächsten Umsetzung berücksichtigen. Speziell bei Kunstobjekten muss allerdings auf eine ordnungsgemäße Sicherung geachtet werden, da ein Diebstahl sonst schnell passieren kann. So ist eine von einem anwohnenden Künstler aufgestellte Skulptur bereits nach wenigen Tagen spurlos verschwunden.

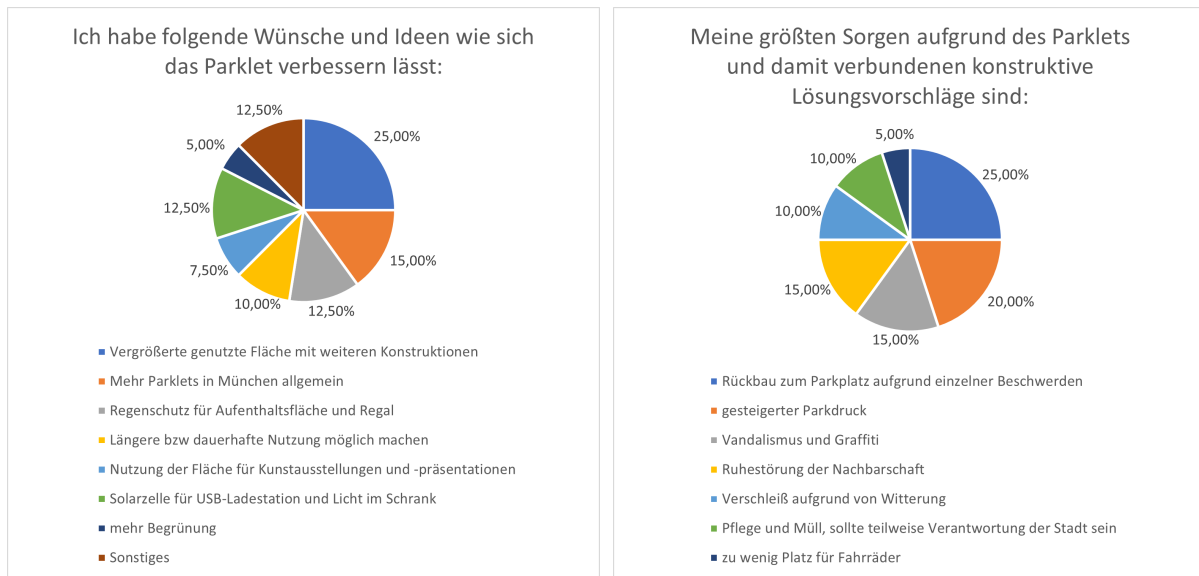


Abbildung 5.7.: Konstruktive Anregungen für das nächste Jahr

Generell gab es insgesamt nur 20 Antworten auf konkrete Sorgen und Lösungsvorschläge. Bei genauerer Betrachtung lassen sich davon auch 25 % nicht als direkte Kritik interpretieren. Die meistgenannte Sorge war ein Rückbau aufgrund von Beschwerden durch Einzelpersonen. Besonders im demokratischen Kontext müssen selbstverständlich alle Meinungen respektiert werden, jedoch muss auch darauf geachtet werden Entscheidungen zum Wohle der Mehrheit zu fällen und sich nicht von lauten Einzelpersonen beeinflussen zu lassen. Besonders bei solchen Veränderungen im öffentlichen Raum finden schnell eine direkte Polarisierung und emotional aufgeladene Debatte statt, obwohl im gesamten die Mehrheit das diskutierte Projekt eigentlich befürwortet. Weitere 20 % entfallen dabei auf einen erhöhten Parkdruck. Dabei darf jedoch auch nicht vergessen werden, dass sich das Parklet in diesem Jahr auf lediglich einen Parkplatz konzentriert hat. Unter diesem Aspekt, der durchschnittlichen Abstelldauer auf Parkplätzen sowie der Anzahl an Neuzulassungen von privaten PKW in München, steht das Parklet nicht für eine unmittelbare Verknappung des Parkraums in Au-Haidhausen. Das Problem liegt nicht an dem einzelnen belegten Parkplatz, sondern mehr an einem sich immer weiter zugespitzten Parkraummanagement, speziell in Innenstädten. Dies belastet zusätzlich das Verkehrssystem, sodass der Parksuchverkehr in Innenstädten beinahe 40 % des gesamten Verkehrsaufkommen ausmacht (ADAC, 2020). Alternativ zu dem erhöhten Parkdruck durch das Parklet, könnte man so beispielsweise auch die These vertreten, dass es unzulässig wäre weitere PKW in München zuzulassen, da dadurch der Parkraum schrumpft. Somit werden andere externe Probleme schnell auf das errichtete Parklet projiziert.

Weitere Sorgen, wie Vandalismus oder an dem Parklet angebrachte Graffiti, konnten wir glücklicherweise nicht verzeichnen. Auch konkrete Störungen der Nachbarschaft durch Lärm oder Müll sind nicht bekannt. Ein gewisser Verschleiss sowie Ausgrauung der Holzfasern durch Witterung ist unumgebar. Um diesen Aspekt allerdings so gering wie möglich zu halten und dabei trotzdem noch die natürliche Holzoptik zu bewahren, wurden sämtliche Holzteile vor der Installation mit handelsüblicher klarer Terrassendielenlasur eingelassen. Einige Verschmutzungen und Ausgrauungen konnten damit allerdings trotz allem nicht verhindert werden. Weitere Rückmeldungen bezüglich der Pflege und speziell zur Müllentsorgung werden auch von uns vertreten. Da es sich um öffentlichen Raum handelt und den Bürger:innen schon durch die eigenverantwortliche Planung, Beantragung und Realisierung des Projektes viel zugemutet wird, sollte sich die Stadt etwas kooperativer zeigen. Die Aufstellung und Leerung eines zusätzlichen Mülleimers oder auch die regelmäßige Säuberung durch den sowieso anwesenden Strassenreinigungsdienst wären dafür unkomplizierte Vorschläge mit geringen finanziellen Mehrkosten. Die Sorge vor zu wenigen Fahrradabstellplätzen hat sich nicht bestätigt, trotz allem werden diese beim nächsten Bau selbstverständlich berücksichtigt.

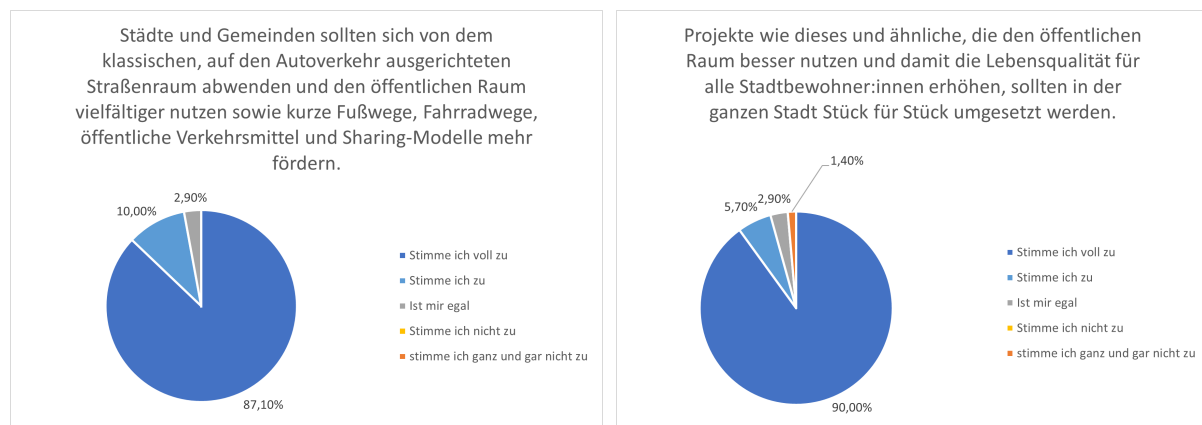


Abbildung 5.8.: Umgestaltung des öffentlichen Raumes

Öffentlichen Raum umgestalten Besonders zum aktuellen Zustand sowie der notwendigen Umgestaltung des öffentlichen Raumes gab es sehr eindeutige Antworten der Befragten. Allgemein ist auf jeden Fall der überwiegenden Mehrheit klar, dass ein Beibehalten der aktuellen Lage nicht mehr weitergehen kann. Dabei sprachen sich 97,10 % in der Frage 6 dafür aus, den öffentlichen Raum vielfältiger zu nutzen als nur für den Autoverkehr. Auch in Frage 7 gab es eine eindeutige Zustimmung von 95,70 %, mehr Projekte wie den Breisässer Platz in der gesamten Stadt zu fördern und damit die Lebensqualität langfristig zu erhöhen.

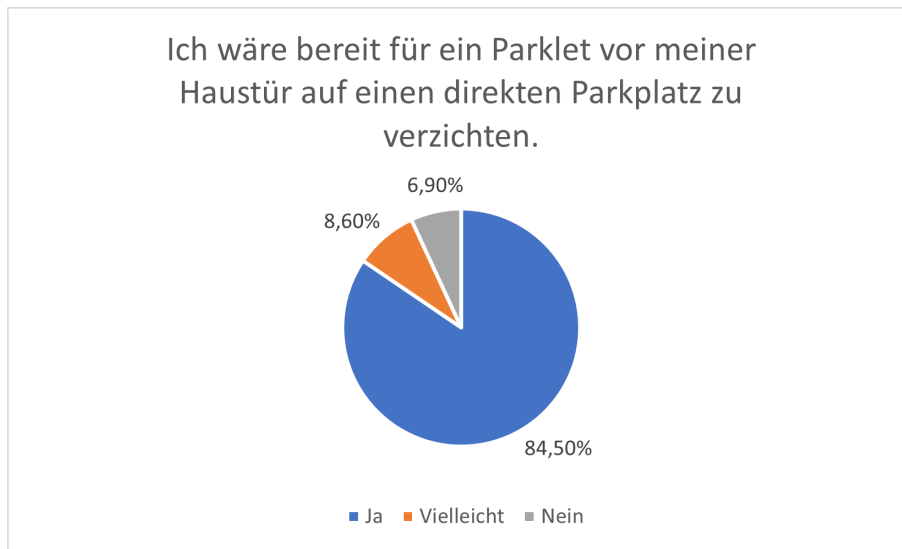


Abbildung 5.9.: Bereitschaft Anwohner:in eines Parklets zu werden

Parkplatz gegen Parklet Eine besonders klare Antwort ist auch auf die direkte Frage 8 gekommen, ob man einen Parkplatz vor der eigenen Haustür gegen ein Parklet eintauschen würde. In der Theorie ist dies schnell gesagt, in der Praxis hingegen kann eine Umsetzung den ein oder anderen zum Hadern bringen. Generell ist allerdings eine stark überwiegende Zustimmung ersichtlich, die sich auch mit dem gesamt erfahrenen Feedback deckt. Zusätzlich aufgefallen ist außerdem, dass die Hälfte der negativen Antworten ausschließlich von Autofahrenden stammen. Vor dem Hintergrund des steigenden Parkplatzdruckes und der Umwandlung zu autofreien Städten ist diese Ablehnung zumindest teilweise nachvollziehbar.

5.3.3. Evaluation der Studienergebnisse des Mobilitätsreferates

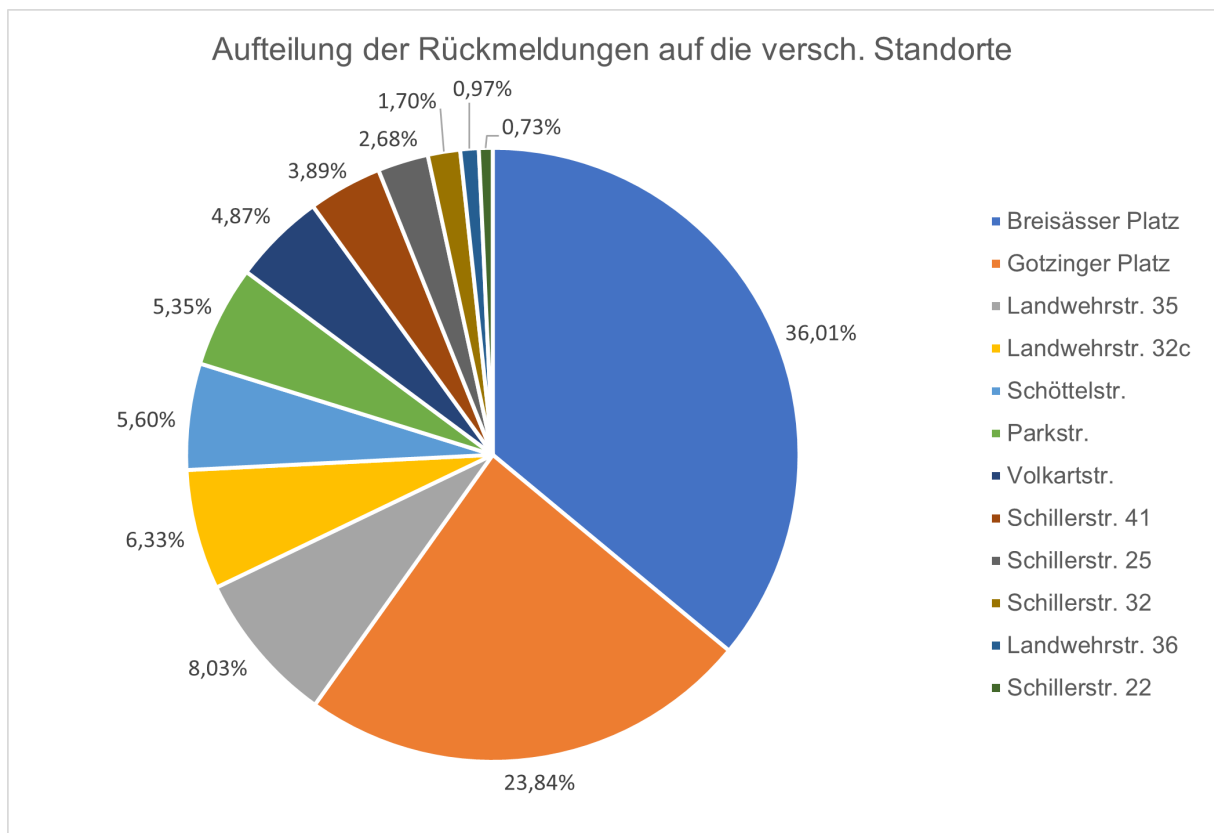


Abbildung 5.10.: Gesamte Rückmeldungen nach Parkletstandort aufgeteilt

Allgemein Nach dem Rückbau aller Parklets und der offiziellen Beendigung des Pilotprojekts, sind relativ eindeutige Ergebnisse aus der Umfrage des Mobilitätsreferates festzustellen. Allgemein sind insgesamt 411 Rückmeldungen zu den 12 aufgestellten Parklets zu verzeichnen. Der größte Teil davon entfällt mit 148 Rückläufen auf das Parklet am Breisässer Platz, gefolgt von dem Gotzinger Platz mit 98 Rückmeldungen. Fasst man die gesammelten Antworten der sieben Parklets im südlichen Bahnhofsviertel zusammen, kommt man hier auf 100 ausgefüllte Flyer. Diese Parklets sind alle im Rahmen des Mobilitätskongresses als Gegenveranstaltung zur IAA 2021 von einer Initiative in der Landwehrstraße und der Schillerstraße aufgestellt worden.

Volkartstraße	20
Parkstraße	22
Schöttlstraße	23
Gotzinger Platz	98
Südliches Bahnhofsviertel (7 Parklets)	100
Breisässer Platz	148

Tabelle 5.1.: Rückmeldungen nach Parklets

Die große Anzahl der Antworten am Breisässer Platz hängt vermutlich einerseits mit der hohen Nutzung und Akzeptanz der Nachbarschaft zusammen, einer einladenden Gestaltung, die Passanten dazu motiviert das Projekt durch positives Feedback zu unterstützen, und selbstverständlich auch mit der verhältnismäßig längeren Aufstellzeit. Gegen Ende des Projektes ist allerdings aufgefallen, dass das Feedback deutlich zurückgegangen ist und nur noch wenige Zettel im Briefkasten zu finden waren. Generell sprechen sich eine deutliche Mehrheit für Parklets in München aus. Auf die Frage “Wie bewerten Sie die Idee von Parklets als neue Nutzung in München allgemein“ reagierten 89,20 % aller Antwortenden positiv und nur 9,77 % halten Parklets in München für wenig sinnvoll. Dabei darf allerdings auch nicht vernachlässigt werden, dass es bei den Antworten örtliche Unterschiede gab und einige negative Antworten sicher auch von divergenten Ansichten geleitet wurden. Trotz allem ist eine absolute Mehrheit Parklets gegenüber positiv aufgeschlossen.

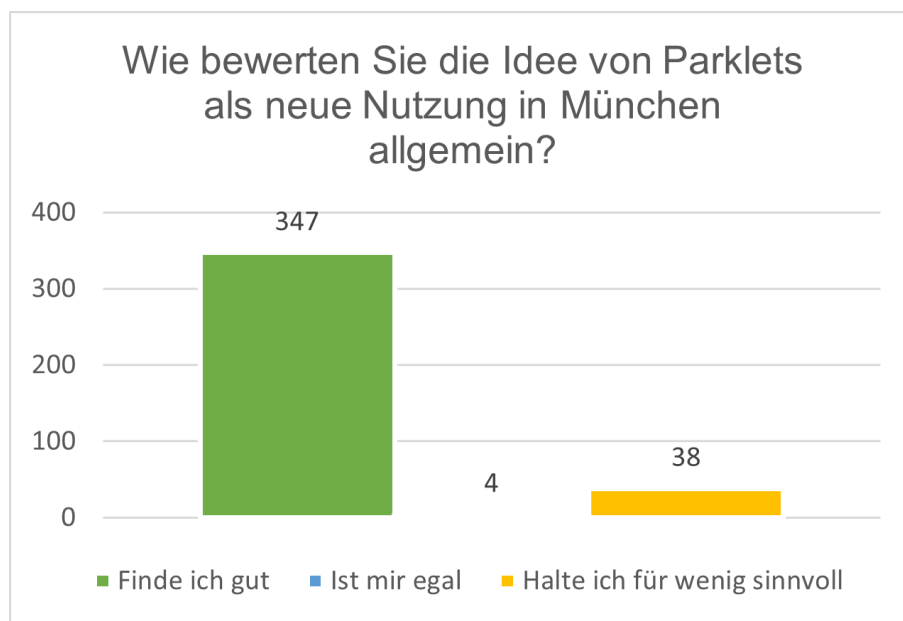


Abbildung 5.11.: Allgemeine Akzeptanz von Parklets in München

Spezifisch Dies wird auch bei der nächsten Frage deutlich klar. Während nun die Meinung zu dem spezifischen Parklet gestellt wird, an welchem der Flyer ausgefüllt worden ist, setzt sich der beobachtete Trend fort. Von 401 Antworten gefällt 362 Personen das Parklet “gut“ (14,46 %) oder “sehr gut“ (75,81 %). Ganz besonders hier waren selbstverständlich große lokale Schwankungen beobachtbar, da eine diesbezügliche Bewertung stark abhängig von Konzept und Design ist. Darauf wird später in der direkten Analyse genauer eingegangen.

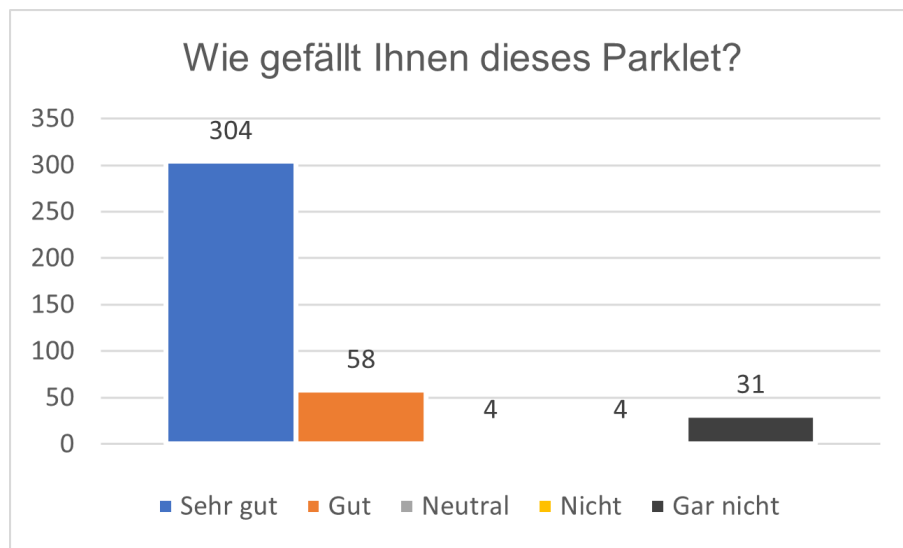


Abbildung 5.12.: Spezifische Akzeptanz des Parklets an dem die Umfrage ausgefüllt wurde

Detailliertes Feedback Wie im Diagramm auf der nächsten Seite dargestellt, gefallen den Teilnehmenden fast alle Faktoren gleich gut, sie schwanken alle zwischen 218 und 265 Nennungen. Anführend dabei sind aber trotzdem eindeutig einerseits die Treff- & Sitzmöglichkeiten und andererseits die neu gewonnenen Begrünungselemente in der Innenstadt. Gerade als interimen Treffpunkt inmitten eines Stadtviertels entstehen ganz neue Begegnungs- und Kommunikationsorte für Anwohner:innen. In aktuellen Zeiten in denen Möglichkeiten sich im Freien an der frischen Luft zu treffen immer wichtiger werden, steigt somit die Wertschätzung für ebensolche Flächen ungemein an. Zusätzlich zeigt dies auch ein vorheriges Fehlen solcher Treffpunkte auf. Insbesondere durch die bewusste Wahrnehmung und aktive Nutzung der Stadtmöblierung als Verabredungsort baut sich mehr und mehr eine Identifizierung mit dem Platz auf. Dies stärkt nicht nur die Nachbarschaft, sondern auch die Akzeptanz als wertvolle Bereicherung für das Stadtbild. Pflanzen in Großstädten kommt eine besonders wichtige Rolle zu, da sie mitverantwortlich für das Stadtklima sind und Temperatur, Luftfeuchtigkeit und Sauerstoffgehalt im direkten Umfeld erheblich beeinflussen. Besonders in der heutigen Zeit mit zunehmender

Nachverdichtung kann so aktiv gegen urbane Wärmeinseln entgegengewirkt werden. So wurde eine direkte Korrelation zwischen erhöhter Umgebungstemperatur und damit auch geringerer Aufenthaltsqualität und dem Anteil der versiegelten Fläche beobachtet. Zusätzlich spielt auch der Faktor der subjektiv gefühlten Temperatur mit in die persönliche Wahrnehmung, welche auch aktiv durch optische Kühlung beeinflusst wird. (*Bauer/et al, 2021*)

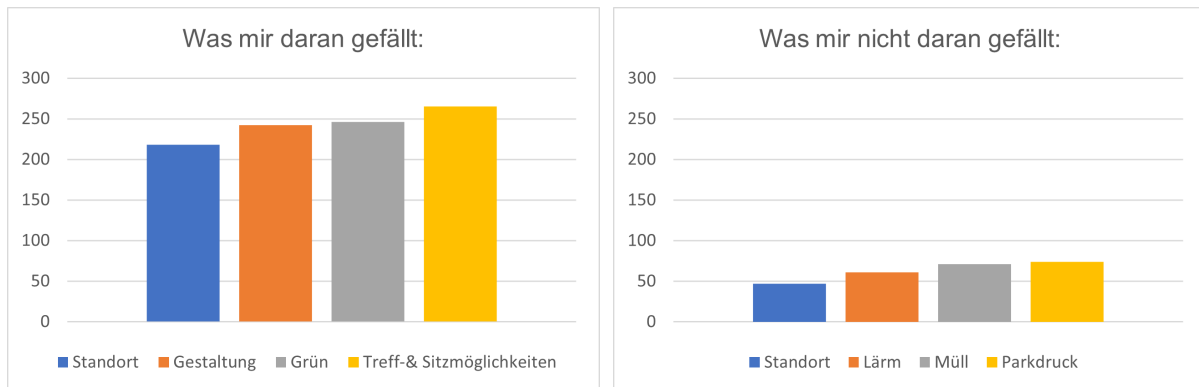


Abbildung 5.13.: Allgemeines positives und negatives Feedback

Deutlich weniger Nennungen waren bei der kritischen Frage zu verzeichnen, insgesamt schwanken die Rückläufe zwischen 47 und 74 Stück. Dies lässt zunächst bereits darauf schließen, dass die positiven Eindrücke deutlich die negativen übersteigen. Besonders häufig wurden in diesem Zusammenhang der Parkdruck (74 Nennungen) und der anfallende Müll (71 Nennungen) kritisiert.

Wie bereits in einem vorherigen Absatz schon erwähnt, lässt sich das Problem des Parkdrucks nicht auf die alleinige Aufstellung eines Parklets reduzieren. Es handelt sich dabei um ein rein strukturelles und organisatorisches Problem im gesamten städtebaulichen Kontext der heutigen Zeit. Besonders auch im Vergleich zu 1.149 weggefallenen Parkplätzen, durch neu entstandene Freischankflächen vor Gastronomiebetrieben, ist die Zahl der verloren gegangenen Parkplätze durch diese 12 Parklets verschwindend gering. Trotzdem handelt es sich dabei um ein ernstzunehmendes Problem, was sich in den nächsten Jahren weiter zuspitzen wird, wenn keine Alternativen geschaffen werden. Gerade in München ist zwischen 2010 und 2020 der PKW Bestand fast ausschließlich gestiegen und hat Anfang 2020 einen neuen Höchststand erreicht. Generell sind so 124.000 PKW mehr auf den Straßen unterwegs und benötigen entsprechend mehr Parkraum, als noch 10 Jahre zuvor (*Statista, 2021*).

Besonders was den anfallenden Müll anbelangt sollte jedoch auch die Stadt etwas mehr in die Verantwortung gezogen werden. Da bereits von den Bürgern ein

enormes Engagement ausgeht und die Genehmigung, Planung und Umsetzung einen erheblichen Zeitbedarf erfordert, sollte hier ein Entgegenkommen angestrebt werden. Eine regelmäßige Wartung und Instandhaltung liegt bereits im Aufgabenbereich der Nachbarschaftsinitiativen, jedoch sollten mindestens zusätzliche Mülleimer aufgestellt werden und die Straßenreinigung beauftragt werden bei der standardmäßigen Schmutzbefreiung der Straßen auch das Parklet mitzubedenken. Insbesondere da es sich um einen nachhaltigen öffentlichen Raum handelt, den die Stadt auch fördern und erweitern möchte, sowie sich auch damit identifiziert. Werden diese Faktoren erfüllt, so steigt nicht nur die Akzeptanz von Anwohner:innen, sondern gleichzeitig auch die Motivation von Parkletbauer:innen, ein solches Projekt zu wiederholen und zu erweitern. Und dies alles bei einem vergleichsweise geringen Mehraufwand und Kostenumfang. Des Weiteren lagen 61 Beschwerden bezüglich Lärm vor. Insbesondere dabei ist auch zu berücksichtigen, dass dies in dicht verdichteten aber vitalen Innenstädten ein alltägliches Problem ist und nicht erst seit dem Parklet vorhanden ist. Wenn viele Menschen auf engem Raum zusammen wohnen, kann es schnell etwas lauter werden, was aber teilweise auch akzeptiert werden muss. Natürlich hat bei einem Pilotprojekt ein Parklet mangels Alternativen einen ganz besonderen Treffpunktcharakter - gäbe es jedoch in jeder Straße einen solchen Begegnungsort, so säne die allgemeine Belastung für alle. Grundsätzlich darf jedoch auch nicht vergessen werden, dass vom Straßenverkehr auch ein nicht unerheblicher Lärmpegel ausgeht.

Breisässer Platz Von den 148 gesammelten Flyern im Briefkasten am Breisässer Platz gab es vergleichsweise zu den generellen Ergebnissen eine nochmals deutlich gesteigerte positive Rückmeldung. So wurden Parklets in München allgemein von 95,71 % als gute Idee gesehen, nur 3,57 % halten dies für weniger sinnvoll. Im direkten Vergleich zum Durchschnittswert steigert sich die Zustimmung somit nochmals um weitere 6 Prozentpunkte.

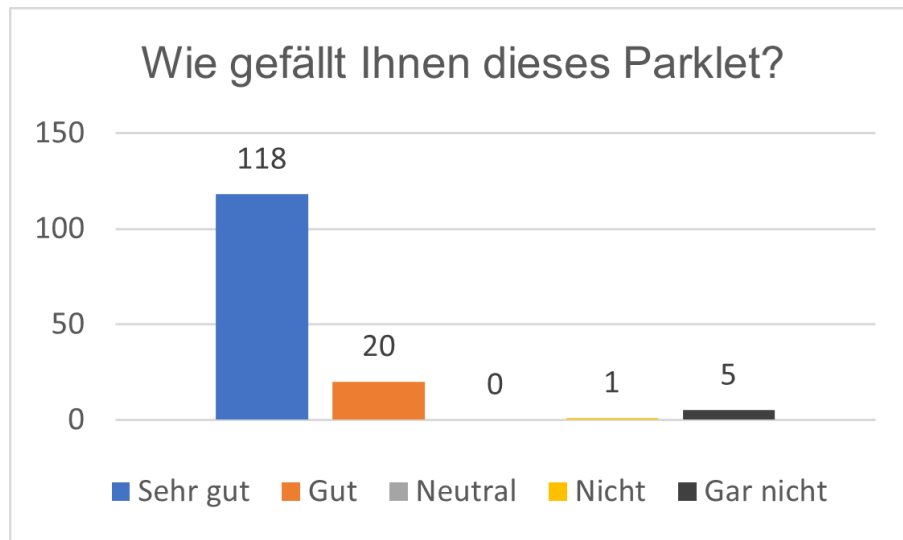


Abbildung 5.14.: Spezifische Akzeptanz des Breisässer Platzes

Auch die spezifische Meinung zum vor Ort aufgestellten Modell steigt noch etwas im Vergleich zum Gesamtdurchschnitt. In diesem Fall beurteilen 81,94 % das konstruierte Parklet als "sehr gut", weitere 13,89 % als "gut". Somit steigt die positive Gesamtbilanz auf 95,83 % an und ist über 5 Prozentpunkte höher als der zusammengefasste Wert.

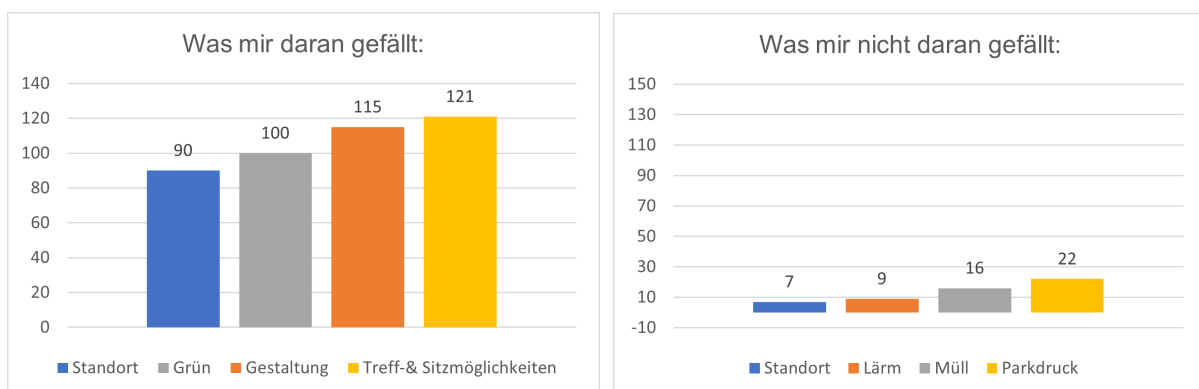


Abbildung 5.15.: Positives und negatives Feedback am Breisässer Platz

In der direkten Betrachtung fällt außerdem ein deutlich niedrigeres negatives Feedback im Vergleich zu positiven Rückmeldungen auf. Im Vergleich zu der generellen Analyse, wo ein Verhältnis von etwas über 3,8 vorliegt (es gibt 3,8 mal mehr positives Feedback als Negatives), wird am Breisässer Platz sogar ein Verhältnis von über 7,8 erreicht (es gibt 7,8 mal mehr positives Feedback als Negatives). Daraus lässt sich schließen, dass den Anwohnenden unser Parklet deutlich besser gefallen hat als andere Projekte aus dem Gesamtdurchschnitt. Besonders sind den Nutzer:innen dabei die Gestaltung und die Begegnungsfläche in Erinnerung geblieben. Auch die Begrünungselemente sind gut angekommen, diese sind im nächsten Jahr jedoch noch ausbaufähig. Gerade am Breisässer Platz liegt eine hohe Quote der Bodenversiegelung vor, weshalb Anwohner sich mehr kreative Bepflanzungen wünschen könnten. Neben dem klassischen Problem des Parkdrucks, welcher auch in Au-Haidhausen präsent ist, gab es zusätzliche Klagen bezüglich Müll und Lärm. Trotz regelmäßiger Reinigung ist es nicht immer möglich, den kompletten Platz dauerhaft besenrein zu halten. Zu schnell wird etwas zurückgelassen, vergessen oder vom Wind vorbeigeweht. Des Weiteren ist auch ein einziger Mülleimer für den kompletten Platz nicht ausreichend. Oft war dieser überfüllt und wurde erst Tage später geleert. Dieses Problem wurde bereits an die Stadt kommuniziert. Im folgenden Sommer ist die Aufstellung eines weiteren Mülleimers angedacht, ebenso wie eine Unterstützung bei der Reinigung durch die Stadtwerke. Bezüglich der Beschwerden über Lärm sind uns auch nach Rückfrage beim zuständigen Bezirksausschuss, dem Kreisverwaltungsreferat und auch der Polizei keine konkreten Fälle bekannt. Selbstverständlich kann es gelegentlich zu Geräuschen über einer Zimmerlautstärke kommen, jedoch wird dabei ein Lärmpegel von max. 55 dB (A) am Entstehungsort der Schallquelle niemals überschritten. Besonders ab einer gewissen Entfernung und nur in Ausnahmefällen sind solche Geräusche eines vitalen Innenstadtlebens als Stadtbewohner hinzunehmen. Eine komplette Stille wie von manchen gewünscht ist utopisch und in einer Großstadt niemals zu erreichen.

Ergebnisse anderer Parklets im Pilotprojekt Das uns erreichte Feedback ist alles andere als selbstverständlich. In der direkten Betrachtung der anderen Projekte gibt es teilweise große Unterschiede. Dies hängt selbstverständlich von verschiedenen Faktoren wie Gestaltung, Standort und Nutzungsarten ab. Im Folgenden werden die einzelnen Projekte kurz vor- und die größten Abweichungen dargestellt.

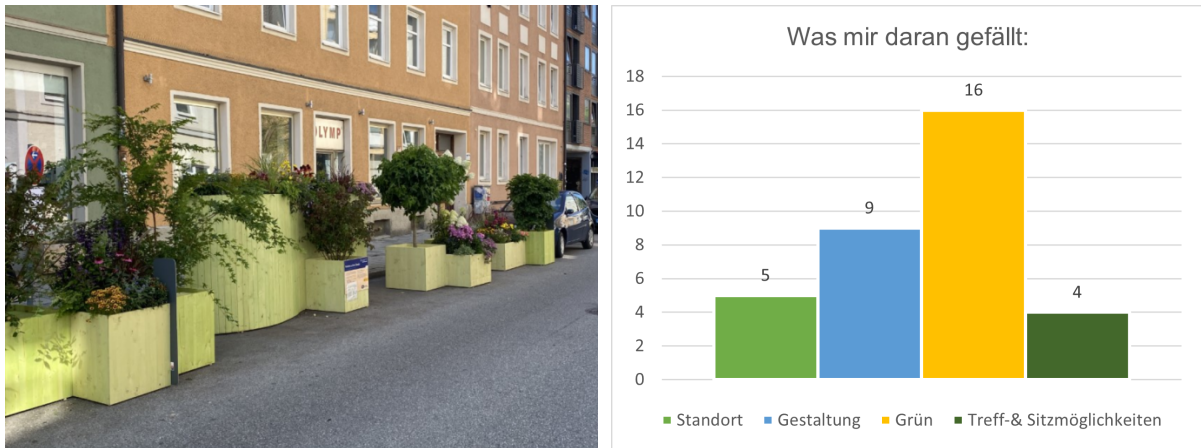


Abbildung 5.16.: Parkstraße
Foto: Green City e. V.

Parkstraße Nach dem erfolgreichen ersten Testlauf im Jahr 2019 in der Parkstraße wurde hier ein neuer Anlauf gestartet. Da es damals besonders viele Beschwerden bezüglich nächtlichem Lärm gab und daraufhin das Parklet auch in den Ruhezeiten abgeschlossen werden musste, wurde in diesem Jahr eine ausschließliche Begrünung der Straße gewählt. Dieses Projekt wurde von einer offiziellen Schreinerei umgesetzt und von der Stadtgärtnerei unterstützt. Es ist Teil des “Sommerexperiment Parkstraße“ als Vision eines “Westend Kiez“ entstanden. Wie zu erwarten sind insbesondere die neuen Begrünungselemente sehr gut angekommen. Trotz bisheriger Erfahrungen bestand außerdem von einigen Mitbürger:innen der Wunsch nach zusätzlichen Sitzgelegenheiten. (GreenCity, 2021)

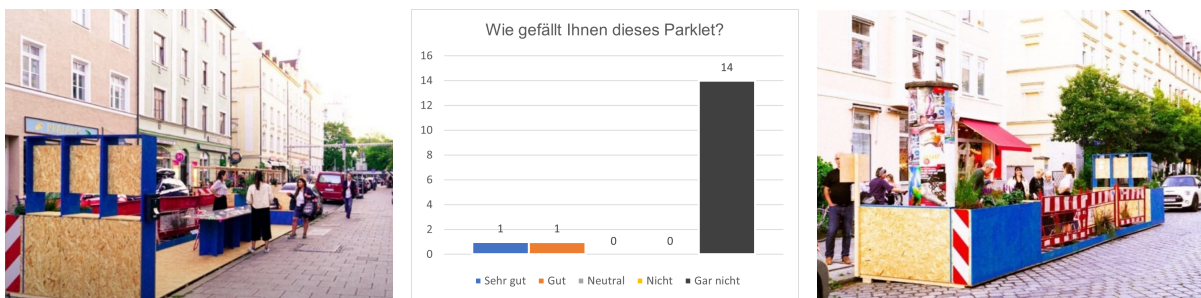


Abbildung 5.17.: Volkartstraße
Fotos: Referat für Stadtverbesserung

Volkartstraße Hier hat das “Referat für Stadtverbesserung“ seine Variation der Umnutzung eines Parkplatzes dargestellt.

Das zunächst als Workshopstandort und Kommunikationstreffpunkt gedachte Parklet ist nicht besonders gut bei den Anwohner:innen angekommen. Das überwiegend negative Feedback wird teilweise durch die alleinige Stehmöglichkeit, die Gestaltung, Materialverwendung und Farbgebung sowie die Überflüssigkeit an dem gewählten Standort begründet. Dies beeinflusste dabei auch die allgemeine Akzeptanz zu Parklets in München. 18 von 20 Rückmeldungen halten dabei generell Parklets im Stadtgebiet für wenig sinnvoll. Aufgrund dieser stark negativen Antworten wird eine Fortsetzung im nächsten Jahr voraussichtlich nicht stattfinden. Dies zeigt auch besonders wie die allgemeine Akzeptanz sinkt, wenn Mitbürger:innen sich nicht mit einzelnen Projekten identifizieren können und diese nicht als Mehrwert für ihr Viertel sehen. (*GreenCity*, 2021)

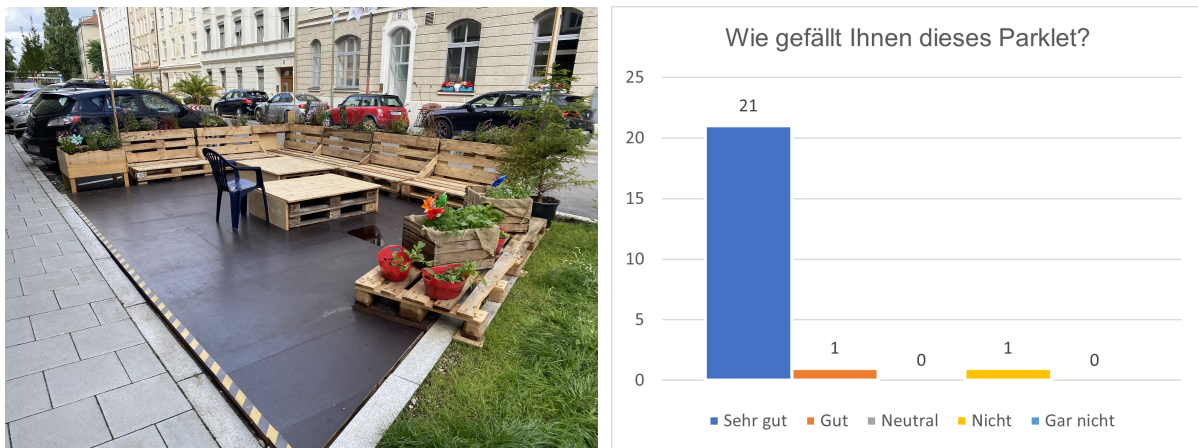


Abbildung 5.18.: Schöttlstraße
Foto: *Green City* e. V.

Schöttlstraße Hier wurde ein Parklet von der Elterninitiative “Igelchen e.V.” errichtet. Insbesondere zur Verkehrsberuhigung und als Begegnungspunkt vor einem Kindergarten ist dieses einfache aber sehr vielseitig genutzte Parklet besonders gut angekommen. Durch eine zusätzliche Kombination mit einer Sommerstraße an selber Stelle ist so ein vielseitig genutzter öffentlicher Raum entstanden, der speziell auf die Bedürfnisse von Kindern ausgerichtet wurde. Besonders in dieser Wohngegend gibt es wenige Grünflächen und kaum Raum für jüngere Mitbürger:innen, was durch dieses erfolgreiche Projekt geändert wurde, da sich diese den gegebenen Raum schnell selbst angeeignet haben. Hier sieht man ein sehr gutes Beispiel dafür, wie effektiv und vielfältig Räume genutzt werden, aus denen Kraftfahrzeuge verdrängt werden. Dementsprechend positiv waren auch die erhaltenen Rückmeldungen. (*GreenCity*, 2021)



Abbildung 5.19.: Gotzinger Platz
Foto: Münchner Wochenanzeiger

Gotzinger Platz Die Anwohnerinitiative “Gotzinger Platz“ hat hier Anfang September ein Parklet über zwei Parkplätzen errichtet. Dabei wurde eine simple Gestaltung mit Paletten und Platten gewählt sowie kleine Kräuter und Blumen gepflanzt. Der Antrag einer Anwohnerin in der Bürgerversammlung, das Parklet wieder unverzüglich zu entfernen, wurde abgelehnt. Der von ihr genannte Grund war der dort herrschende Parkdruck, der speziell ältere Mitbürger:innen härter trifft. (*Wochenanzeiger*, 2021) Eine hohe Rückmeldung durch Passant:innen lässt auf eine starke Nutzung schließen. Besonders durch eine angrenzende Schule, keine direkt angrenzenden Parkplätze und viel Durchgangsverkehr jüngerer Erwachsener war der Ort gut gewählt. Das Feedback fällt bis auf wenige Ausnahmen ausschließlich positiv aus, was sich auch in der generellen Akzeptanz gegenüber Parklets widerspiegelt.

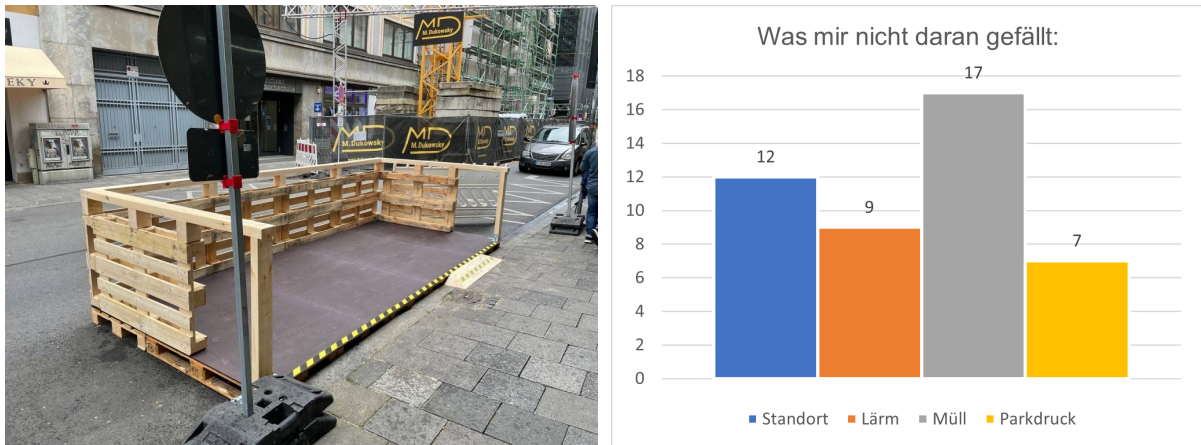


Abbildung 5.20.: Südliches Bahnhofsviertel
Foto: *FreiRaum-Viertel*

Südliches Bahnhofsviertel Von der Initiative “FreiRaum-Viertel“ ins Leben gerufen und von einem dänischen Architekturbüro geplant sind sieben Parklets im Bereich der Landwehrstraße und der Schillerstraße entstanden. Dabei wurden unterschiedliche Schwerpunkte in der Gestaltung festgelegt. Neben Aufenthaltsflächen mit zusätzlicher Begrünung, gab es auch Stationen mit umweltfreundlichen Mobilitätsangeboten sowie eine Fläche für “Urban Gardening“. Vor dem Hintergrund der IAA 2021 und dem 1. Mobilitätswendekongress wurden diese Parklets errichtet, um auf eine nachhaltige und Bürger:innenorientierte Stadtgestaltung aufmerksam zu machen. (*FreiRaumViertel*, 2021)

Die hier aufgestellten Konstruktionen wurden allerdings nur für einen verkürzten Zeitraum von 3 Wochen aufgestellt, was damit auch für weniger Feedback gesorgt hat. Da alle Parklets aus einer Hand kamen und um repräsentative Ergebnisse zu erhalten, sind die dabei gesammelten Ergebnisse im folgenden zusammengefasst. Bei insgesamt 100 Rückläufen kam es nur in 7 % zu negativen Antworten. Zusätzlich kam es in der kurzen Zeit zu einer regen Nutzung der Parklets, besonders im viel belebten Bahnhofsviertel haben zahlreiche Personen das neuartige Angebot genutzt. Dies spiegelt sich jedoch auch in den negativen Rückmeldungen wider. Während trotz enger Straßen in einem stark bewohnten Stadtteil Punkte wie Parkdruck und Lärm verhältnismäßig wenig ins Gewicht fielen, gab es reichlich Beschwerden über zurückgelassenen Müll.

5.3.4. Feedback der Parkletbauer:innen

Im direkten Feedbackgespräch sowie im Nachhinein auf den Fragebogen reagiert, haben nicht alle Parkletbauer:innen. Die nachfolgenden Ergebnisse sind eine Wiedergabe der Erfahrungen vom Breisässer Platz, der Schöttlstraße, dem Gotzinger Platz, der Parkstraße sowie dem südlichen Bahnhofsviertel. Da besonders in den wichtigsten Verbesserungspunkten größtenteils alle einer Meinung waren und dieselben Probleme hatten, können die Ergebnisse weitestgehend analog auf die anderen Teilnehmenden übertragen werden.

Gesamtkonzept Generell ist das Gesamtprojekt sehr gut bei allen Gruppen und Initiativen angekommen. Im Speziellen sind oft ähnliche Probleme und Herausforderungen aufgetreten. Allgemein sind aber alle mit dem Konzept zufrieden, auch wenn es Optimierungsbedarf bezüglich der zeitlichen Begrenzung gibt. Hier wünschen sich die Teilnehmenden eine vereinfachte Genehmigung und eine langfristige Nutzung besonders auch für zukünftige Parkletbauer:innen. Gerade das selber Entwerfen und Bauen einer solchen Sondernutzung ist sehr gut angekommen, auch wenn man dafür gewisse Voraussetzungen benötigt. Eine gewisse Expertise, genug finanzielle Ressourcen und viele helfende Hände sind unabdingbar und machen so den eigenen Bau für viele nicht möglich. Trotzdem würden alle Parkletbauer:innen im nächsten Jahr wieder mitmachen und durch die gewonnene Erfahrung ihre Parklets anpassen und vergrößern.

Genehmigungsverfahren Grundsätzlich waren die Tipps von “Green City e.V.” und der gegebene Leitfaden für die ersten Schritte sehr informativ, auch wenn gelegentlich einige Punkte vergessen wurden. Gerade für den Antrag ist allerdings ein guter erster Überblick über den Umfang entstanden. Besonders bei den Formularen der Beantragung und bei der Genehmigung ist vieles unnötig aufwendig und nicht immer ganz nachvollziehbar. Hier wurde speziell auch die Ungleichbehandlung im Vergleich mit Schanigärten beanstandet, wo vieles unbürokratischer und lockerer ablief sowie nicht so streng beobachtet wurde. Sobald die bürokratischen Hürden gemeistert wurden, gab es allerdings kaum Schwierigkeiten beim Auf- und Abbau. Während teilweise die Kommunikation zur Landeshauptstadt München sehr formell und bürokratisch ablief, gab es im Ausgleich Unterstützung und Hilfestellung durch “Green City e.V.”. Nicht zu vergessen ist aber auch, über welchen engen Spielraum einzelne Beamt:innen verfügen und teilweise Gesetzesänderungen notwendig sind. Damit alles schneller und unkomplizierter abläuft, muss man über ein großes Netzwerk verfügen und genau wissen, wer wo und für was zuständig ist. Zusammenfassend wünschen sich einstimmig alle vereinfachte und

transparentere Antragsstellungen sowie Unterstützung während das Parklet steht. Dies kann beispielsweise durch zusätzliche Mülleimer, Stadtreinigung des Bodenbereichs und zusätzliche Mitarbeiter passieren. Eine tägliche Reinigung durch die Parkletbauer:innen ist dauerhaft nicht darstellbar und gerade bei mehreren Parklets schwer zumutbar.

Parklet Von den Anwesenden waren alle mit ihrer Standortwahl zufrieden und würden bei einer erneuten Teilnahme dieselbe Stelle wählen. Auch das Nutzungs- und Gestaltungskonzept hat sich größtenteils bewährt. Aufgrund der kurzen Laufzeit wollen alle im nächsten Jahr mit mehr Vorlauf die Ausgestaltung der Orte besser planen. Besonders bezüglich der bisherig gering gehaltenen Begrünung und der Erfahrungen mit unterschiedlichen Sitzgelegenheiten sehen die Initiativen hier noch Verbesserungsbedarf. Allgemein hat sich der Aufwand gelohnt, auch wenn hier massives Optimierungspotential besteht. Die zu meisternden Kosten und Hürden sind für Privatpersonen fast nicht stemmbar und wirkend damit eher ausschließend als inklusiv. Die anfallenden Kosten unterscheiden sich je nach Parkletgestaltung massiv, wobei vorallem bei dem Bau schnell der Arbeitsaufwand vergessen wird, was zeitweise schon fast an einen Vollzeitjob grenzt. Allein Punkte, wie eine passende Versicherung zu finden oder Unterstützungsbudgets zu beantragen, sind kompliziert, aufwändig und zeitintensiv. Resümierend wurden die Parklets sehr gut von der Nachbarschaft angenommen, auch wenn es einzelne Beschwerden gab. Hier ist zu beachten, dass manchmal lediglich anderer Ärger nur auf das Parklet projiziert wird. Eine Einlagerung für das nächste Jahr ist kompliziert und teuer, hier wird noch mehr Unterstützung von der Stadt gewünscht.

Fazit Das Straßenbild wurde positiv verändert und Räume aufgezeigt, die sonst nur von Autos blockiert werden. Es war eine Bereicherung für die Nachbarschaft - als Begegnungs- und Kommunikationsfläche, wo sich Anwohner:innen kennengelernt haben und näher zusammengebracht wurden. Es wurde eine Entspannungsfläche in der Mitte der Stadt geschaffen, wie sie sonst nur selten zu finden ist und damit die ganze Gegend aufgewertet. Traurigerweise ist aber teilweise viel Müll zurückgelassen worden sowie manche Genehmigungen wurden aus absurden Gründen von Einzelpersonen verwehrt. Einige innovative Ideen wurden aufgrund nicht vorhandenen Hintergrundwissens und fehlenden Interesses von der Stadt nicht weiter verfolgt und grundlos abgelehnt. Eine Unterstützung der Stadt, bei Punkten wie Genehmigungsvereinfachung und Hürdenabbau, Kostenübernahme, besseren Randbedingungen sowie Pflege und Reinigung, sind wichtig für ein Fortbestehen dieses Projektes.

5.4. Zusammenfassende Betrachtung

Resümierend lässt sich das komplette Pilotprojekt der von Bürger:innen selbstgestalteten Parklets in München als voller Erfolg verbuchen. Ein positives Feedback von allen Seiten unterstreicht den Vorstoß der Stadt mehr Experimente im Straßenraum zu wagen. Zufriedene Anwohner:innen, die das Angebot vielseitig genutzt haben, stolze Parklettbauer:innen mit noch mehr Motivation und kreativen Ideen für das nächste Jahr und zufrieden gestellte Behörden und Ämter, die von befürchteten Beschwerden und Zwischenfällen verschont wurden, sind eine vorzeigbare Bilanz.

Allgemein ist besonders das Angebot am Breisässer Platz sehr ausgiebig und von zahlreichen Anwohnenden angenommen und genutzt worden. Über den ganzen Tag hinweg haben sich unterschiedlichste Kombinationen an Mitbürger:innen mit sämtlichen demografischen Hintergründen an dem Platz aufgehalten, was auch eine ausgewogene Inklusivität zeigt. Durchschnittlich haben, sogar im bereits klimatisch unangenehmen Oktober, 165 Personen das Parklet und die Stadtterrasse über den ganzen Tag hinweg genutzt. Bei schönem Wetter wurden dabei signifikante Spitzenwerte von über 213 Personen an den betrachteten Tagen erreicht. Im Mittel verblieben die Nutzenden 10,9 Minuten auf dem neu geschaffenen Aufenthaltsort, auch hier wurden unter Idealbedingungen Maximalwerte von 15,3 Minuten erreicht. Da diese Analyse jedoch relativ spät im Jahr stattfand, ist dabei von einer deutlichen Steigerung in den Hochsommermonaten auszugehen. Neben angenehmeren Temperaturen bis in die Nacht hinein und längerem Tageslicht, steigt auch die direkte Sonnenscheindauer aus anderer Lage erheblich an, während gleichzeitig die Schattenlängen zurückgehen. Mitte Oktober wird bei einer Sonnenposition um 12:00 Uhr mittags ein Einstrahlwinkel von maximal knapp 30° erreicht. Im unmittelbaren Vergleich sind Mitte Juni zeitweise über 65° üblich (*Sonnenpositionsrechner*, 2021), was die Aufenthaltsqualität damit auf dem Platz massiv erhöht. Des weiteren ist eine differenzierte Nutzung der Stadtmöbelierungen aufgefallen. Einige Personen interessieren sich nur kurzzeitig für einzelne Stellen, wohingegen manche den Platz bewusst länger nutzen und wieder andere sich aktiv dort verabreden und treffen. Allgemein lässt sich jedoch festhalten, dass der interim geschaffene Ort eine vitale Begegnungsfläche für das Stadtviertel und seine Anwohner:innen geboten hat. Natürlicherweise ist die Nutzung sehr von der aktuellen Witterung beeinflusst und steigt mit mehr Freizeit am Wochenende deutlich an. Neben einer direkten Korrelation zur Sonneneinstrahlung sind weitere Spitzenbelegungen aufgefallen. Ein erster Ausschlag in den Diagrammen ist um die Mittagszeit zu beobachten, ein weiterer gegen späteren Nachmittag. Besonders wenn am nächsten Tag kein Werktag ist, findet außerdem eine rege Nutzung in den Abendstunden statt. Besondere Zwischenfälle in der Nacht sind nicht zu verzeichnen gewesen.

In der eigenen Umfrage ist aufgefallen, dass negatives Feedback häufig eher von Autofahrenden kam, während Menschen die eine nachhaltigere Mobilität zur Fortbewegung nutzen, solchen Veränderungen offener gegenüber eingestellt sind. Dem liegt allerdings auch die konkurrierende Situation um Parkplätze zugrunde, welche eine gewisse Voreingenommenheit der Autofahrenden provoziert. Zusammenfassend sind die Anwohner:innen sehr zufrieden mit dem aufgestellten Parklet, es kommen dennoch einige sinnvolle Ideen für Erweiterungen zusammen, die wir im nächsten Jahr berücksichtigen werden. Speziell werden wir hier die Begrünungselemente erweitern, eine Solarzelle für Licht und eine Ladestation installieren und die Fläche kreativ mit Kunstelementen dekorieren. Einige der genannten Punkte liegen jedoch außerhalb unseres Entscheidungsspielraums, hier sind wir aber bereits seit längerem in Gesprächen mit der Stadt.

Diese Zufriedenheit zeigt sich auch bei der breiten Bereitschaft Parklets vor der eigenen Haustür zu akzeptieren. Fast alle Teilnehmenden wären offen einen Parkplatz vor ihrem Haus dagegen einzutauschen. Dabei muss allerdings auch berücksichtigt werden, dass die Mobilität der meisten nicht auf einen Parkplatz angewiesen ist. Dies zeigt speziell das Problem einer nicht repräsentativen Umfrage auf, dafür haben zu wenige Menschen teilgenommen. Des weiteren ist auch nicht klar, inwieweit diese Stichprobe die Grundgesamtheit repräsentiert, in diesem Fall ging es ja auch mehr darum ein Stimmungsbild der Nachbarschaft zu erstellen. Auch die Sorgen einzelner Bürger wollen wir ernst nehmen und haben sie dementsprechend analysiert. Dabei können wir nun im Rückblick sagen, dass einige der genannten Punkte unbegründet waren und nicht eingetreten sind. Dies zeigt allerdings auch die Skepsis, die manche Menschen mitbringen, wenn etwas in ihrem direkten Umfeld verändert wird und sie sich mit etwas Neuem auseinandersetzen müssen. Allgemein ist auch die generelle Meinung gegenüber Parklets in München als sehr positiv zu beschreiben. Bei der deutlich repräsentativeren Umfrage des Mobilitätsreferates in ganz München ist eine weitflächige Zustimmung erfasst worden. Je nach Standort gab es dabei auf einzelne Fragen abweichende Antworten. Vergleichsweise zu anderen Projekten wurde der Breisässer Platz überdurchschnittlich gut bewertet. Dies lässt sich einerseits mit dem Ort und der schon länger anlaufenden Kooperation und Einbindung der Anwohnenden erklären. Andererseits steckt in der Gestaltung ein aufwändiges und anspruchsvolles Design, was von vielen Nutzer:innen sehr geschätzt wird und die Identität des Platzes stärkt. Dies verleiht dem ganzen Projekt ein hochwertiges Image und sorgt für zusätzliche Akzeptanz in ganz München. Besonders was bürokratische und finanzielle Punkte angeht besteht noch viel Verbesserungsbedarf für die Stadt, trotz allem würden alle Mitbürger:innen die an dem Pilotprojekt teilgenommen haben im nächsten Jahr wieder mitmachen.

Auch von Seiten der Stadt haben wir ein sehr positives Feedback bekommen. In einem selbst organisierten Vernetzungstreffen Anfang Dezember, an dem verschiedene Politiker:innen, Beamt:innen und andere Akteure der Stadt teilgenommen haben, ist große Zufriedenheit kommuniziert worden. Das Projekt wird, nicht nur aufgrund des breiten positiven Feedbacks, als voller Erfolg verbucht. Sollte der Stadtrat wie erwartet einer Erweiterung zustimmen, so geht das Projekt Anfang nächsten Jahres in die nächste Runde. Hier wird auf eine Optimierung der bisherigen Abläufe geachtet und eine längere Projektphase angestrebt. Mit unseren Erfahrungen werden wir den Breisässer Platz neu gestalten und erweitern können und hoffen auf einen sonnigen und langen Sommer.

6. Diskussion

Nach einer ausführlichen Betrachtung von alternativen Konzepten und damit einer aktiven Umnutzung des Straßenraumes, sind die vielfältigsten Optionen und Gestaltungen sichtbar geworden. Besonders der aktuelle als Parkraum genutzte Platz bietet einzigartige Chancen für eine nachhaltige und zukunftsorientierte Stadtentwicklung. Aus unterschiedlichen Ursachen ist die Flächenverteilung des wertvollen öffentlichen Raumes in Großstädten aktuell unökonomisch genutzt. Die stark subventionierten Parkplätze, die von einer jährlich wachsenden Zahl an zugelassenen Privat-PKWs aufgesucht werden, sind grundsätzlich zu knapp und werden dabei trotzdem absolut ineffizient genutzt. Über mehr als 10 Quadratmeter verfügt ein Parkplatz in München und wird dabei 23 Stunden pro Tag von einem einzigen Privatfahrzeug blockiert. Dies ist mitunter auch ein soziales Dilemma, bei einer Stadt, in der viele bewohnte Zimmer zu deutlich höheren Quadratmeterpreisen eine kleinere Fläche aufweisen. Zu einem stark subventionierten Preis von monatlich knapp über 20 € pro Quadratmeter für Anwohnerstellplätze, ist es aber auch nicht verwunderlich, wenn Autobesitzer:innen nicht auf deutlich teurere Privatparkplätze zurückgreifen. Dies ist zusätzlich nicht nur eine weitere Belastung der Stadtkasse, welche circa 220 EUR pro Jahr für die Bereitstellungskosten ausgibt, sondern auch eine massive Bevormundung von Bürger:innen mit eigenem Automobil (*Agora Verkehrswende*, 2020). In Städten die generell schon auf die Fortbewegung mit Kraftfahrzeugen ausgerichtet sind und andere Mobilitätsformen benachteiligen, wird somit zusätzlich ein enorm großer Raum für das Abstellen von privatem Eigentum, zu Lasten des öffentlichen Raumes, eingeräumt. Diese Ungerechtigkeit trifft fast die Hälfte aller Mitbürger:innen, 4 von 10 Haushalten in München verfügen über kein eigenes Auto (*Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur*, 2019).

Doch nur ein simples Entziehen der öffentlichen Parkplätze aus dem Straßenraum ist keine direkte Lösung für dieses komplexe und zugespitzte Problem. Auch Autobesitzer:innen sind unzufrieden mit der aktuellen Situation. Der Parkdruck nimmt zu, die Zahlen der zugelassenen PKWs steigen und private Parkplätze werden immer teurer. Dass es dauerhaft so nicht weitergehen kann wie bisher, ist vielen inzwischen klar geworden. Unter dem Strich sollten jedoch zunächst alle weiteren Faktoren betrachtet werden.

Es existieren Ansätze den öffentlichen Raum gemeinsam so umzugestalten, dass alle davon profitieren und dabei den individuellen Autoverkehr stark zu minimieren. Von den weitreichenden Vorteilen profitiert jede:r einzelne. Neben einer geringeren Bildung von Wärmeinseln und damit einer Verbesserung des Stadtklimas, sowie einer besseren Luftqualität durch weniger Autoverkehr und Begrünungselemente, findet eine deutlich effizientere Flächennutzung statt. Dies steigert die Aufenthaltsqualität, fördert die eigene Gesundheit und damit das persönliche Wohlbefinden, gibt Kommunikationsflächen für neue Begegnungen und erhöht damit auch ein vitales Stadtleben. Zusätzlich gibt es erweiterte Flächen für den Aufenthalt und das Spielen von Kindern bei gleichzeitig sinkendem Unfallrisiko mit involvierten Kraftfahrzeugen. All diese Punkte entsprechen außerdem der Intention der Stadt München die Verkehrswende aktiv zu fördern und die Lebensqualität zu erhöhen (*Referat für Stadtplanung und Bauordnung*, 2019).

Die aktuell entstandenen Chancen für Streetexperimente wurden in München weitreichend genutzt und sollen über die Pandemiezeiten hinausgehen. Insbesondere die Planung und Gestaltung durch verschiedene Bürgerinitiativen hat dabei einen besonderen Charme gezeigt und ist höchstgradig nutzerorientiert. Zusätzlich besteht dabei die Möglichkeit für das Abschließen von Patenschaften zur Pflege des Parklets, welche aus persönlichem Interesse gewissenhaft durchgeführt wird. Außerdem fördern Bürgerinitiativen die Inklusivität durch Kommunikation zwischen Anwohner:innen. Besonders dabei können auch neue Verbindungen entstehen und so beispielsweise Kunstwerke von Nachbar:innen ausgestellt werden.

Wie aus der umfangreich durchgeführten Studie ersichtlich geworden ist, liegt besonders am Breisässer Platz eine hohe Akzeptanz der Umgestaltung vor. Dies repräsentiert sich in hohen Nutzungsraten, vielseitigen Rückmeldungen und positiven Eindrücken von allen Seiten. Damit ist der Breisässer Platz vom Vorreiter zum Aushängeschild der Stadt München für den Erfolg des Pilotprojektes und damit für die nachhaltige Umgestaltung des öffentlichen Raumes geworden. Auch die anderen Projekte im Rahmen des Pilotprojektes haben fast ausschließlich zustimmendes Feedback bekommen. Teilweise lag jedoch auch keine ausreichende Datenlage vor, um von repräsentativen Ergebnissen sprechen zu können.

Diese Umwandlung ist allerdings kein Prozess der in kurzer Zeit möglich ist. Einerseits gewöhnen sich die Anwohner:innen nur langsam an Veränderungen in ihrer Nachbarschaft und andererseits müssen bessere Randbedingungen für die nachhaltige Individualmobilität bereitgestellt werden. Dies beinhaltet zum einen ein deutlich besseres Angebot des öffentlichen Nahverkehrs, der Fahrradinfrastruktur und von Sharing Angeboten, zum anderen aber auch alternative Parkmöglichkeiten am Stadtrand für private Kraftfahrzeuge mit akzeptabler Anbindung an die eigene Wohnung. Zusätzlich wird immer ein gewisser

Faktor an verbleibenden Automobilen in der Stadt bestehen. Lieferverkehr, berufliche oder gesundheitliche Gebundenheit und ähnliche Ursachen sind dabei die häufigsten Gründe. Auch Fahrzeuge aus Car-Sharing Angeboten benötigen einen Abstellplatz, dabei ist der Flächenverbrauch jedoch deutlich geringer. So werden pro kollektiv genutztem Fahrzeug bis zu 20 Privat-PKW überflüssig und damit bis zu 99 Meter Straßenraum für andere Nutzungen frei. Allerdings wird es immer Personen geben, die nicht auf den Komfort eines eigenen Fahrzeuges verzichten wollen. Auch deren Argumente müssen berücksichtigt werden und genug Ausgleichsflächen geschaffen werden. Trotzdem sollte versucht werden dauerhaft durch verschiedene Push- und Pullfaktoren den motorisierten Individualverkehr aus Städten zurückzudrängen und einen Umstieg auf alternative Verkehrsmittel attraktiver zu gestalten. Das dies langfristig erfolgreich ist hat sich auch bereits in München gezeigt. So können beispielsweise Parkplätze in unmittelbarer Nähe zur eigenen Wohnung bereitgestellt werden, jedoch zu einem deutlich höheren Preis als bisher. Eine Anhebung der Anwohnerparkkosten ist längst überfällig und hat in München seit fast 20 Jahren nicht stattgefunden, während gleichzeitig der ÖPNV seine Monatstickets im selben Zeitraum über 112% teurer verkauft (*Pro Bahn e.V.; MVV, 2021*). Stellt man sein Auto jedoch in einem Parkhaus eines peripher liegenden Stadtteils ab, so ist es deutlich günstiger. Einzige Voraussetzung dafür ist eine gute öffentliche Erreichbarkeit für das anschließende Pendeln in die Innenstadt. (*Agora Verkehrswende, 2020*)

Bei solchen Umstrukturierungen muss allerdings trotzdem vorsichtig gehandelt werden, um einer Spaltung der Meinungen vorzubeugen. Dies kann sonst schnell auch politisch instrumentalisiert werden und ist ein großer Faktor in der Verkehrswende (*Canzler/Radtke, 2019*). Das ganze Konzept darf nicht als ein Verbot von Kraftfahrzeugen in der Innenstadt gesehen werden, sondern viel mehr als eine Chance den öffentlichen Raum effektiver zu nutzen und dabei Flächen zu gewinnen. Nach einer Studie über die hohe Anzahl und den damit verbundenen enormen Kosten für die Instandhaltung von Parkplätzen, fordert der Entwickler von Wirtschaftstheorien der Kreativen Klasse, Professor der Columbia Universität und Urbanist Richard Florida:

“It’s time we reclaim our cities from car storage and use the space for what we need more of, from housing and bike lanes to sidewalk cafes and parks.” (Florida, 2018)

Spezifischere und repräsentativ verwendbare Ergebnisse müssen in weiteren Studien genauer untersucht werden. Insbesondere ständig verändernde Parameter der Randbedingungen, eine sich ändernde öffentliche Meinung und konkrete Einzelfälle müssen separiert betrachtet werden.

7. Zukunftsausblick

7.1. Breisässer Platz

Da unser Projekt von überwiegend allen Anwohner:innen leidenschaftlich angenommen wurde und wir eine so gute positive Resonanz verzeichnen konnten, werden wir im nächsten Jahr die Stadtterrasse und das Parklet wieder aufbauen. Dabei fokussieren wir uns auf die Wünsche und Verbesserungsvorschläge der Studienteilnehmer:innen und wollen über einen längeren Zeitraum eine größere Aufenthaltsfläche schaffen. Langfristig streben wir eine dauerhafte Umgestaltung an und sind diesbezüglich bereits in Gesprächen mit der Stadt München.

7.2. Andere öffentliche Räume in München

Hier orientiert sich die Stadt an den deutlich positiven Ergebnissen der durchgeführten Studie und will nach einer Zustimmung des Stadtrates das Projekt 2022 in größerem Umfang wiederholen. Dabei nimmt sie auch das Feedback der Parkletbauer:innen ernst und ist sich bewusst, dass einige Punkte nachgebessert werden. Besonders die umständlichen Bürokratie ist bei Wiederholungsprojekten stark reduziert. Wünsche zu vereinfachten Finanzierungen und eine Rückverteilung der Pflegeverantwortung an die Stadtreinigung werden geprüft.

Da manche Bürger:innen nicht über die handwerklichen Fähigkeiten verfügen, aber trotzdem gerne ein Parklet zur Verfügung hätten, wäre eine weitere Option die bedarfsgerechte Bereitstellung. Eine interessierte Bürgerinitiative kommuniziert ihre Wünsche an ein erfahrenen handwerklichen Dienstleister und übernimmt im Anschluss auch die Pflege.

7.3. Langfristige Umgestaltungen

Speziell politisch müssen einige Faktoren passieren. Da dies immer einen gewissen Unmut bei einzelnen Bevölkerungsgruppen hervorruft, dauert es meistens sehr lange bis etwas passiert und dann meistens auch nur in einer sehr abgeschwächten Version. Konkret müssten die Kosten für die Nutzung von Parkplätzen massiv angehoben werden bei einem gleichzeitigen Parkhausbau an den Stadträndern. Kombiniert mit einem funktionierenden, kostengünstigen und zuverlässigen öffentlichen Nahverkehrssystem, einer höheren Verfügbarkeit von Sharing Angeboten und einem Ausbau der Fahrrad Infrastruktur ist so eine realistische und funktionierende Verkehrswende möglich. Im weiteren Verlauf kann man am Vorbild der autofreien Altstadt nach und nach die Kraftfahrzeuge weiter aus der Stadt bringen und Straßenzüge dauerhaft umgestalten. Bis dahin ist allerdings noch ein langer Weg, auf dem die Stadt Zeit hat, zahlreiche weitere Straßenexperimente zu wagen und neue Mobilitätsformen auszuprobieren.

7.4. Umfragen

Um aussagekräftigere und repräsentative Ergebnisse zu erhalten ist eine umfassendere Befragung notwendig. Einerseits ist dafür eine größere Gruppe an Teilnehmern notwendig, andererseits eine ausgewogenere Stichprobe um die Grundgesamtheit besser darzustellen. Diese Ergebnisse wären deutlich bedeutsamer und würden über weniger Bias verfügen. Diese müsste man dann aber vermutlich über ein Meinungsforschungsinstitut durchführen lassen, was jedoch erst zu einem späteren Zeitpunkt Sinn ergibt. Aktuell haben viele Münchner:innen noch kein Parklet gesehen und kennen somit auch noch nicht die Eigenschaften die es mit sich bringt. Für ein vorläufiges Stimmungsbild der direkt Anwohnenden hat es so aber ausgereicht.

Abbildungsverzeichnis

1.1.	Die Sonnenstraße war bis Mitte des 20. Jahrhundert ein grüner Boulevard <i>Foto: Süddeutsche Zeitung</i>	5
1.2.	Diagramm nach Perpena O., 1982	6
1.3.	Kunstaktion zur gemeinschaftlichen, nicht ökonomisierten Nutzung öffentlicher Räume von Greta Louw <i>Fotos: (links, rechts) Gretta Louw,</i> <i>(mitte) Flickrriver</i>	7
1.4.	unterschiedliche Parklet Gestaltungen in Stuttgart 2017	9
1.5.	Umnutzungen des öffentlichen Raumes durch Pop-up Fahrradwege (links) und Schanigärten (rechts) <i>Fotos: (von links nach rechts) ADFC, Stephan</i> <i>Rumpf</i>	10
1.6.	Pilotprojekte im öffentlichen Raumes durch Sommerstraßen (links) und Stadtterrassen (rechts) <i>Fotos: (von links nach rechts) Michael Nagy, BR</i> .	11
1.7.	unterschiedliche Parklet Gestaltungen im Westend, München 2019	12
2.1.	Ablauf zur Genehmigung eines Parklets <i>Quelle: eigene Darstellung</i>	14
3.1.	Cabriobeet Strassenkräutzer in Wien <i>Foto: Florian Rainer</i>	20
3.2.	Pop-up Aktion am Europaplatz, München <i>Foto: Nick Bergner</i>	22
3.3.	Ganzjährige Umgestaltung am Piazza Zenetti <i>Fotos: (von links nach rechts)</i> <i>Johann Christian, Frank Reinhard</i>	23
3.4.	Generations (links) bzw. auf Nutzergruppen (rechts) angepasstes Design <i>Fotos: (von links nach rechts) Konrad Zerbe, Citydecks</i>	25
3.5.	Heimische Nadelhölzer: Douglasie (links), Lärche (mitte), Robinie (rechts) <i>Fotos: (von links nach rechts) Dinesen Europe, Holz vom Fach, LWF Bayern</i>	26
3.6.	Beispiele für die Konstruktionsarten: 1. Santos, Brasilien (oben), 2. Łódź, Polen (mitte), 3. Mannheim, Deutschland (unten) <i>Fotos: (von oben nach</i> <i>unten) Victória Silva, Pinterest, Citydecks</i>	28
4.1.	Lageplan Parklet am Breisässer Platz <i>Quelle: eigene Darstellung</i>	30
4.2.	Technische Zeichnung des Parkletaufbaus <i>Quelle: eigene Darstellung</i> <i>(Anlage 3)</i>	31
4.3.	Konstruktionsaufbau des Parklets <i>Quelle: eigene Darstellung mit Fusion</i> <i>360 von AutoCAD, Renderings mit Key Shot 9, nachbearbeitet mit Adobe</i> <i>Lightroom</i>	32
4.4.	Finales Design <i>Quelle: eigene Darstellung mit Fusion 360 von AutoCAD,</i> <i>Renderings mit Key Shot 9, nachbearbeitet mit Adobe Lightroom</i>	33

4.5. Umgebungsfotos Parklet Breisässer Platz <i>Fotos: Die Städtischen</i>	34
4.6. Baumaterialien Parklet Breisässer Platz <i>Fotos: Hagebaumarkt</i>	37
4.7. Einkauf der Baumaterialien <i>Fotos: Die Städtischen</i>	38
4.8. Vorbau der einzelnen Elemente (oben), Installation vor Ort (unten) <i>Fotos: Die Städtischen</i>	39
4.9. Aufbauaktion am Breisässer Platz <i>Foto: Abendzeitung München</i>	40
4.10. Fertiggestelltes Parklet Breisässer Platz <i>Fotos: Die Städtischen</i>	41
4.11. Detailansichten des fertiggestellten Parklets <i>Fotos: Die Städtischen</i>	42
5.1. Beobachtungswinkel der GoPro <i>Foto: Die Städtischen</i>	51
5.2. Nutzungserfassung 02.10.21	52
5.3. Nutzungserfassung 20.10.21	53
5.4. Nutzungserfassung 21.10.21	54
5.5. Demografische Verteilung der Teilnehmenden	56
5.6. Mobilitätsübersicht der Anwohner:innen	57
5.7. Konstruktive Anregungen für das nächste Jahr	59
5.8. Umgestaltung des öffentlichen Raumes	60
5.9. Bereitschaft Anwohner:in eines Parklets zu werden	61
5.10. Gesamte Rückmeldungen nach Parkletstandort aufgeteilt	62
5.11. Allgemeine Akzeptanz von Parklets in München	63
5.12. Spezifische Akzeptanz des Parklets an dem die Umfrage ausgefüllt wurde	64
5.13. Allgemeines positives und negatives Feedback	65
5.14. Spezifische Akzeptanz des Breisässer Platzes	67
5.15. Positives und negatives Feedback am Breisässer Platz	67
5.16. Parkstraße <i>Foto: Green City e.V.</i>	69
5.17. Volkartstraße <i>Fotos: Referat für Stadtverbesserung</i>	69
5.18. Schöttlstraße <i>Foto: Green City e.V.</i>	70
5.19. Gotzinger Platz <i>Foto: Münchner Wochenanzeiger</i>	71
5.20. Südliches Bahnhofsviertel <i>Foto: FreiRaum-Viertel</i>	72

Tabellenverzeichnis

4.1. Fixkosten Parkletbau	36
5.1. Rückmeldungen nach Parklets	63

Literaturverzeichnis

- ADAC (2020); *Dauerthema Parken: Kommunen müssen mehr Verantwortung übernehmen!*; URL: <https://www.adac.de/der-adac/regionalclubs/nrw/nrw-kolumne-parken/>; (aufgerufen am: 16.12.2021)
- Agora Verkehrswende (2020); *Umparken – den öffentlichen Raum gerechter verteilen*; URL: https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2018/Oeffentlicher_Raum_ist_mehr_wert/Agora-Verkehrswende_oeffentlicher-Raum_Factsheet_Auflage-3_WEB.pdf; (aufgerufen am: 16.12.2021)
- Ahrens, Gerd-Axel (2015); *Sonderauswertung zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2013“ Städtevergleich*; URL: https://tu-dresden.de/bu/verkehr/ivs/srv/ressourcen/dateien/2013/uebersichtsseite/SrV2013_Staedtevergleich.pdf?lang=de
- AKIM (2020); *Ein öffentlicher Raum für alle*; URL: <https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Sozialreferat/Wohnungsamt/akim/Aus-unserer-fachlichen-Arbeit/Ein--ffentlicher-Raum-f-r-alle.html>; (aufgerufen am: 15.08.2021)
- Anlauf, Thomas (2021); *Sonnenstraße soll ein „Central Park“ werden*; URL: www.sueddeutsche.de/muenchen/muenchen-sonnenstrasse-bund-naturschutz-1.5259752
- Bauer, Amelie/et al (2021); *Grün in der wachsenden Stadt - Perspektiven und Aktivierung der Stadtgesellschaft*; URL: https://www3.ls.tum.de/fileadmin/w00bds/lapl/Bilder/Projekte/GrueneStadt/Broschure_3.pdf
- Böttcher, P. (1999); *Anstriche für Holz und Holzwerkstoffe im Außenbereich*; URL: http://www.holzfragen.de/bilder2/info_holzwerkstoffe_anstriche.pdf; (aufgerufen am: 10.12.2021)
- Brandt, Mathias (2021); *„SUV-Anteil steigt 2021 wieder“*; URL: <https://de.statista.com/infografik/19572/anzahl-der-neuzulassungen-von-suv-in-deutschland/>
- Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2019); *MiD Kurzreport - Stadt München, Münchner Umland und MVV-Verbundraum*; URL: <https://www.muenchen-transparent.de/dokumente/5499206/datei>; (aufgerufen am: 16.12.2021)
- Bundesverband CarSharing (2016); *Mehr Platz zum Leben - wie CarSharing Städte entlastet*; URL: <https://carsharing.de/alles-ueber-carsharing/studien/mehr-platz-zum-leben-carsharing-staedte-entlastet>; (aufgerufen am: 16.12.2021)
- Canzler/Radtke (2019); *Der Weg ist das Ziel: Verkehrswende als Kulturwende. Oder: Zur schwierigen Entwöhnung vom Auto*; URL: <https://www.bpb.de/apuz/298748/verkehrswende-als-kulturwende>; (aufgerufen am: 16.12.2021)

- ClimateData* (1999-2019); *Klimatabelle München*; URL: <https://de.climate-data.org/europa/deutschland/bayern/muenchen-6426/>; (aufgerufen am: 19.10.2021)
- Decks, City* (2021); *Pop-Up Radstelle*; URL: <https://www.citydecks.de/popupradstelle>; (aufgerufen am: 16.12.2021)
- Fachverband Schreinerhandwerk Bayern* (2013); *Was kostet eine Schreinerstunde?*; URL: <https://www.schreiner.de/von-schreiner/brancheninformation/zahlen-fakten/>; (aufgerufen am: 15.10.2021)
- Florida, Richard* (2018); *Parking Has Eaten American Cities*; URL: <https://www.bloomberg.com/news/articles/2018-07-24/the-overparked-states-of-america>; (aufgerufen am: 12.12.2021)
- Freese, Christian* (2014); *“Shared Mobility - Wie neue Geschäftsmodelle die Spielregeln für den Personenverkehr ändern“*; Roland Berger Strategy Consultants
- Freese, Katharina/Gonzales, Silvia* (2019); *Parklets im Westend - Auszug*
- FreiRaumViertel* (2021); *Wir schaffen mehr Raum für Menschen*; URL: <https://freiraum-viertel.de/>; (aufgerufen am: 10.12.2021)
- Geoportal, München* (2021); *Flächennutzungsplan München*; URL: <https://geoportal.muenchen.de/portal/fnp/#>; (aufgerufen am: 13.10.2021)
- Gonzalez, Silvia* (2021); *PARK(ing) DAY*; URL: <https://www.greencity.de/projekt/parking-day/>; (aufgerufen am: 07.09.2021)
- GreenCity* (2021); *Parklets - Mehr Aufenthaltsqualität vor Deiner Haustür!*; URL: <https://www.greencity.de/projekt/parklets/>; (aufgerufen am: 10.12.2021)
- Holzfragen* (2020); *Dauerhaftigkeitsklassen nach DIN EN 350-2*; URL: <http://www.holzfragen.de/seiten/dauerhaftigkeitsklassen.html>; (aufgerufen am: 16.12.2021)
- Hutter, Dominik* (2019); *Aus Parkplätzen werden diesen Sommer Terrassen*; URL: <https://www.sueddeutsche.de/muenchen/muenchen-westend-parkplatz-terassen-parklets-1.4522528>
- IFUB* (2021); *Park dein Park*; URL: <https://parkdeinpark.de/>; (aufgerufen am: 07.12.2021)
- Kreisverwaltungsausschuss* (2021a); *Novellierung der Sondernutzungsrichtlinien und der Sondernutzungsgebührensatzung, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 01734, 04.05.2021*; URL: <https://risi.muenchen.de/risi/dokument/v/6567837>; (aufgerufen am: 10.12.2021)
- (2021b); *Öffentlicher Raum für alle: Einrichtung von “Stadtterrassen“ ermöglichen, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 03496, 08.06.2021*; URL: <https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/DOK/SITZUNGSVORLAGE/6631959.pdf>; (aufgerufen am: 10.12.2021)
- Lazarova, Kristin/Helfenstein, Basil S./et al.* (2018); *Parklets für Stuttgart - Ein Realexperiment*; URL: http://www.parklet-stuttgart.de/wp-content/uploads/2018/03/Parklets-fuer-Stuttgart_Bericht.pdf
- Meincke, Inga* (2021); *Der ErdLink - ein Bauerngarten wandelt die Straßenstadt*; URL: <https://kartoffelkombinat-ev.de/2021/08/der-erdlink-ein-bauerngarten-wandelt-die-strassenstadt/>; (aufgerufen am: 07.12.2021)

- Meteostat (2021); *Historische Wetterdaten Station 10865*; URL: <https://meteostat.net/de/station/10865>
- Mitchell, Joni (1970); *Big Yellow Taxi*
- Mobilitätsreferat (2021a); *Pop-Up-Fahrradwege in München*; URL: <https://muenchenunterwegs.de/angebote/pop-up-fahrradwege-in-muenchen>; (aufgerufen am: 16.12.2021)
- (2021b); *Neue Nutzung von Flächen in der Stadt - Sommerstraßen*; URL: <https://muenchenunterwegs.de/sommerstrassen>; (aufgerufen am: 10.12.2021)
- (2021c); *Leitfaden Parklet*; Mobilitätsreferat
- Perpena, O. (1982); *Die Einzugsbereiche von Haltestellen öffentlicher Nahverkehrsmittel im Straßenbahn- und Busverkehr*
- Pfeifer, Friederike (2021); *MUV – Platz da! Hier kommen neue Nutzungskonzepte für unsere Städte*; URL: <https://www.ikem.de/muv-platz-da-hier-kommen-neue-nutzungskonzepte-fuer-unsere-staedte/>; (aufgerufen am: 16.12.2021)
- Pirner, Christina (2021); *Piazza Zenetti: Wenn Sharing Freiraum für nachbarschaftliche Qualitätsfreiräume schafft*; URL: <https://www.greencity.de/projekt/piazza-zenetti/>; (aufgerufen am: 07.12.2021)
- Pro Bahn e.V.; MVV (2021); *Entwicklung der MVV-Preise; MVV Preisübersicht 2022*; URL: https://www.pro-bahn.de/fakten/fahrpreise_mv_v.htm%20;%20https://www.mvv-muenchen.de/fileadmin/mediapool/04-Tickets/02-Dokumente/2022_Preisuebersicht_WEB_IsarCards.pdf; (aufgerufen am: 16.12.2021)
- RatsInformationssystem München (2019); *Grundsatzbeschluss zur Gründung eines Mobilitätsreferats der Landeshauptstadt München*; URL: <https://risi.muenchen.de/risi/sitzungsvorlage/detail/5705458>; (aufgerufen am: 10.12.2021)
- REBAR (2009); *THE PARK(ing) DAY MANUAL*; URL: https://www.asla.org/uploadedFiles/CMS/Events/Parking_Day_Manual_Consecutive.pdf; (aufgerufen am: 07.09.2021)
- Reblin, E. (2012); *“Die Straße, die Dinge und die Zeichen“ Zur Semiotik des materiellen Straßenraums*; Transcript, Bielefeld
- Referat für Stadtplanung und Bauordnung (2019); *Mobilitätsplan für München - Modellstadt München 2030*; URL: <https://risi.muenchen.de/risi/sitzungsvorlage/detail/5310024>; (aufgerufen am: 16.12.2021)
- (2020); *Fortschreibung des Berichtes zur Entwicklung des Kfz-Bestandes in München*; URL: <https://risi.muenchen.de/risi/dokument/v/5999368>; (aufgerufen am: 12.12.2021)
- Rivas, Ana (2021); *S.E.T. - About us*; URL: <https://www.streetexperiments.com/about-1>; (aufgerufen am: 07.09.2021)
- Schmidt, H. (2000); *Holz im Außenbereich*; URL: http://www.holzfragen.de/bilder2/info_holz_aussenbereich.pdf; (aufgerufen am: 10.12.2021)
- Schwarz, Christoph (2021); *Cabriobeet Strassenkräutzer*; URL: <https://cabriobeet.net/>

- Sonnenpositionsrechner, InternetserviceKummeOster* (2021); *Sonnenposition in München berechnen*; URL: <https://rechneronline.de/sonnenposition/?ort=M%C3%BCnchen>; (aufgerufen am: 10.12.2021)
- Statista* (2021); *Anzahl der Personenkraftwagen in der Stadt München in den Jahren 2010 bis 2020*; URL: <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/1107736/umfrage/bestand-an-pkw-in-der-stadt-muenchen/>; (aufgerufen am: 07.12.2021)
- Tenzer, F.* (2021); *Anteil der Smartphone-Nutzer in Deutschland nach Altersgruppe 2020*
- Umweltreferat, TUM* (2021); *PARK(ing) DAY - Mehr Platz für Menschen!*; URL: <https://asta-umweltreferat.fs.tum.de/?p=39944>; (aufgerufen am: 07.09.2021)
- Wochenanzeiger, Münchner* (2021); *Abgelehnt: Parklet sofort entfernen*; URL: <https://wochenanzeiger-muenchen.de/sendling/abgelehnt-parklet-sofort-entfernen,137162.html>; (aufgerufen am: 10.12.2021)

Appendices

A. Anlage

A.1. Pressespiegel öffentliche Reaktion um den Breisässer Platz

- **Der Breisässer Platz** Die Städtischen (2020), <https://www.diestaedtischen.org/breisaesser-platz/>
- **Die Schokoladenseite des Viertels: Spaziergang durch Haidhausen** Sigi Müller, Abendzeitung (17.05.2021), <https://www.abendzeitung-muenchen.de/muenchen/stadtviertel/die-schokoladenseite-des-viertels-spaziergang-durch-haidhausen-art-728267>
- **Öffentlicher Raum: Förderung von “Stadtterrassen für Alle“** SPD-Fraktion im BA 5 (20.05.2021), https://spd-haidhausen.de/workspace/media/static/202105-ba05_spd_stadtterrassen-60a8f54ff39bd.pdf
- **Stadtterrassen kommen** SPD Stadtratsfraktion (04.06.2021), <https://spd-rathausmuenchen.de/news/stadtterrassen-kommen/>
- **Treffen im Freien ohne Konsumzwang – in München entstehen diesen Sommer zum ersten Mal Stadtterrassen** Katrin Hildebrand, Hallo München/TZ (04.06.2021), <https://www.hallo-muenchen.de/muenchen/suedost/muenchen-stadtterrassen-konsumzwang-sommer-treffen-freien-corona-breisaesser-platz-90784555.html>
- **Grünes Licht für Stadtterrassen: Neue Treffpunkte für Münchner Stadtviertel** muenchen.de (06.2021), <https://www.muenchen.de/freizeit/aktuell/2021/stadtrat-beschliesst-stadtterrassen.html>
- **Menschen und Miteinander im Mittelpunkt: Grün-Rot ermöglicht Stadtterrassen in München** Die Grünen/ Rosa Liste (08.06.2021), <https://www.gruene-fraktion-muenchen.de/menschen-und-miteinander-im-mittelpunkt-gruen-rot-ermoeslicht-stadtterrassen-in-muenchen/>
- **Stadtterrassen kommen: Grün-Rot jubelt, die CSU ist sauer** AZ (08.06.2021), <https://www.abendzeitung-muenchen.de/muenchen/stadtterrassen-kommen-gruen-rot-jubelt-die-csu-ist-sauer-art-733577login-notice>
- **Plätze sollen im Sommer zu “Stadtterrassen“ werden** Heiner

- Effern, SZ (09.06.2021), <https://www.sueddeutsche.de/muenchen/muenchen-plaetze-sommer-konzept-1.5315845>
- **Stadterrassen in München** Münchnerin (09.06.2021), <https://www.die-muenchnerin.de/stadterrassen/>
 - **Mach mit: Mehr Grün und Begegnung mit Parklets auch in deiner Straße** Yannik Gschnell, Mucbook (22.06.21), <https://www.mucbook.de/parklets-oeffentlichen-raum-schaffen/>
 - **Den öffentlichen Raum zum Wohnzimmer machen** Anke van de Weyer, Deutschlandfunk Nova (03.08.2021), <https://www.deutschlandfunknova.de/beitrag/oeffentlichen-raum-nutzen-anwohnende-machen-plaetze-zu-stadt-terrassen>
 - **Stadterrassen in München - Neue Plätze für die Nachbarschaft** Katharina Pfadenhauer, BR24 (05.08.2021), <https://www.br.de/nachrichten/bayern/stadterrassen-in-muenchen-neue-plaetze-fuer-die-nachbarschaft,Sf9DrEY>
 - **Wo Münchner nun Terrassen an die Straßen bauen** Christina Hertel, AZ (21.08.2021), <https://www.abendzeitung-muenchen.de/muenchen/wo-muenchner-nun-terrassen-an-die-strassen-bauen-art-750841>
 - **Sitzecke statt Parkplatz: Haidhausen hat jetzt ein "Parklet" als Feiernische** Irene Kleber, AZ (02.09.2021), <https://www.abendzeitung-muenchen.de/muenchen/stadtviertel/sitzecke-statt-parkplatz-haidhausen-hat-jetzt-ein-parklet-als-feiernische-art-753830>
 - **Neue Parklets in Sendling und Haidhausen** Benjamin Zeckau, Green City e.V. (09.09.2021), <https://www.greencity.de/parklets-in-sendling-und-haidhausen/>
 - **Citizens Lab // IAA Mobility Special #4 mit Johannes Bückle (SONO Motors) & Elisa Maschmeier (Kollektivis e.V.)** Sebastian Hofer, Freifahrt Podcast (11.09.2021), <https://podtail.com/podcast/freifahrt/citizens-lab-iaa-mobility-special-4-mit-johannes-b/>
 - **München nachhaltig – geht nicht, gibt´s nicht!** Christine Schleich, 3sat (24.09.2021), <https://www.3sat.de/gesellschaft/laendermagazin/laendermagazin-vom-18-september-2021-100.html>
 - **Notizbuch** Kathrin Reikowski, Bayern 2 (15.10.2021)

A.2. Fact Page S.E.T.

Breisässer Platz

- **size:** 325 m²
- **location:** Au-Haidhausen, Munich, Germany
- **type:** Re-purposing Parking, City terrace
- **Period of time:** June - Oktober 2020, July - November 2021
- **Stakeholders:** Die Städtischen, Kollektivis e.V.
- **Description:** A sealed and not used place was transformed into a city terrace with greenery for meeting and neighbourhood interaction. In the following year additionally a former parking spot was changed into a special designed parklet for common space, a give-away cupboard and a parking spot for bikes.
- **Purpose:** Improvement of life quality in the direct neighbourhood and creative using of public spaces for the community.
- **Mobility-related effects:** Reduction of parking spots, Increased parking search
- **Urban functions:** Higher sojourn quality, Higher quality of the space, The street use changed, Number of visitors increased, New urban furniture
- **Social:** Community empowerment, Strengthened community, New space for interaction, New spaces for play
- **Economic:** Neutral
- **Environmental:** More greenery, Air quality increased
- **Contact:** Benjamin Domnick

A.3. Weitere Anlagen

1. Antragsdokumente Vordruck (Seite 94 - 97)
2. Muster Anwohner:inneninformation (Seite 98)
3. Technische Zeichnung Parklet (Seite 99)
4. Eigener Fragebogen Breisässer Platz (Seite 100 - 101)
5. Fragebogen Mobilitätsreferat (Seite 102)
6. Fragebogen Feedbackrunde Parkletbauer:innen (Seite 103)
7. Bachelor's Thesis Approval (Seite 104 - 105)

Antrag für ein Parklet



Landeshauptstadt
München
Kreisverwaltungsreferat

Bitte gut leserlich und vollständig ausfüllen
und nebst Anlagen zurücksenden an die

Landeshauptstadt München
KVR - Hauptabteilung III
Gewerbeangelegenheiten und Verbraucherschutz
Bezirksinspektionen
Ruppertstr. 19
80337 München

Hauptabteilung III
Gewerbeangelegenheiten und
Verbraucherschutz
Bezirksinspektionen
KVR-III/1

Antrag auf Erteilung einer Ausnahmegenehmigung zur anderweitigen Nutzung von zur Zeit als öffentlichem Parkplatz genutztem öffentlichen Verkehrsgrund (Parklet) gemäß § 46 StVO

Juristische Person:	_____	vertreten durch:	_____
Vor- und Nachname:	_____	Telefon:	_____
Geburtsdatum:	_____	HR-Nr.:	_____
Anschrift Parklet:	_____	Anschrift Antragsteller* in:	_____
Verantwortliche Person:	_____	E-Mail / Fax:	_____

Notwendige, bereits vorgelegte Unterlagen:

- Lageplan und Umgebungsfotos
- Nutzungs- und Gestaltungskonzept
- Nachweis Anwohner*innenbeteiligung

Die folgenden Unterlagen werden nachgereicht:

Angaben zum Parklet

Größe des Parklets:

Länge des Parklets:	Meter	Anzahl der entfallenden Parkplätze (maximal 2):	
Breite des Parklets:	Meter	Gesamtfläche:	Quadratmeter

(weitere Angaben siehe "Lageplan und Umgebungsfotos")

Das Parklet wird eingerichtet im Zeitraum:

Aufbau:		Abbau:	
----------------	--	---------------	--

Das Parklet dient dem Aufenthalt, der Begrünung und der Begegnung, ist jedermann frei zugänglich und dient keinem überwiegend privaten Nutzen. Zur genauen Ausgestaltung und Konzeption des Parklets siehe Anlage „Nutzungs- und Gestaltungskonzept“.

Hinweise:

Diesem Antrag ist eine planlich hervorgehobene Darstellung der Umgebung des Parklets im Maßstab 1:100, einschließlich der Fahrbahn- und Gehwegbegrenzung beizulegen. Zudem werden aussagekräftige Fotos der beantragten Fläche und ihrer Umgebung benötigt. Darauf sind auch Hindernisse wie Schaltschränke, Laternen, Bäume, Gräben, Verkehrszeichen, Säulen, Poller und Parkscheinautomaten maßstabsgetreu einzuzeichnen.

Details zu den notwendigen Unterlagen können Sie dem Leitfaden Parklet entnehmen.

Die Bewirtung eines Parklets ist nicht zulässig, hierzu ist stattdessen die Genehmigung einer Freischankfläche im öffentlichen Verkehrsraum erforderlich.

Die beantragte Fläche darf ohne die erforderlichen Genehmigungen **nicht** über den Gemeingebrauch hinaus genutzt und nach Genehmigung weder erweitert noch verlegt werden.

Die gesamte Sondernutzung darf nur innerhalb der genehmigten Parkletfläche aufgestellt werden.

Verschmutzungen durch das Parklet sind unverzüglich zu beseitigen. Außerdem sind die Auflagen und Nebenbestimmungen der Genehmigung zu beachten.

Das Informationsblatt zur Datenschutz-Grundverordnung wurde mit dem Antrag ausgehändigt.

(Ort, Datum)

(Unterschrift)

**Informationen über die Umsetzung des Datenschutzes nach der EU Daten-
Grundschutzverordnung (DSGVO) durch die Landeshauptstadt München
- Erhebung von Daten bei der betroffenen Person, Art. 13 DSGVO -**

1. Bezeichnung der Verarbeitungstätigkeit

Datenschutzhinweise im Zusammenhang mit der Beantragung einer
sondernutzungsrechtlichen Erlaubnis auf dem Gebiet der Landeshauptstadt München.

2. Name und Kontaktdaten des Verantwortlichen

Verantwortlich für die Verarbeitung ist die Landeshauptstadt München,
Kreisverwaltungsreferat, Hauptabteilung III, Gewerbeangelegenheiten und
Verbraucherschutz, Ruppertstraße 19, 80466 München
Tel.: 089-233-45134
E-Mail: sondernutzung.kvr@muenchen.de

3. Zwecke und Rechtsgrundlagen der Datenverarbeitung

Ihre Daten werden auf Grundlage von Art. 6 Abs. 1 Satz 1 Buchst. e DSGVO in
Verbindung mit Art. 18 Abs. 1 Satz 1 und Art. 22 Bayerisches Straßen- und Wegegesetz
(BayStrWG) verarbeitet.

Die Datenerhebung und -verarbeitung erfolgt für folgende Zwecke:

- Beurteilung der sicherheitsrechtlichen Gefährdungslage
- Beurteilung, ob öffentlich-rechtliche Vorschriften der Erlaubniserteilung entgegen stehen
- Abstimmung mit den betroffenen Sicherheitsbehörden

4. Empfänger oder Kategorien von Empfängern der personenbezogenen Daten

Ihre personenbezogenen Daten werden weitergegeben an:

- das Polizeipräsidium München
- die Branddirektion
- das Referat für Stadtplanung und Bauordnung, Lokalbaukommission
- das Baureferat
- das Mobilitätsreferat
- den betroffenen Bezirksausschuss
- Green City e.V.
- die Stadtkasse zur Vereinnahmung der Kosten bzw. Gebühren

5. Dauer der Speicherung der personenbezogenen Daten

Ihre Daten werden nach der Erhebung bei der Landeshauptstadt München so lange
gespeichert, wie dies unter Beachtung der gesetzlichen Aufbewahrungsfristen für die
Bearbeitung und Dokumentation Ihres Antrages erforderlich ist.

Gemäß Aktenplankennzeichnungen des Aufbewahrungsfristenverzeichnisses des
Bayerischen Einheitsaktenplans beträgt die Aufbewahrungsfrist:

- 6132 Werbeanlagen, Reklamegestaltung: 5 Jahre;
- 6371 kurzfristige Sondernutzungen: 10 Jahre;
- 6370 langfristige Sondernutzungen: 30 Jahre.

6. Betroffenenrechte

Nach der Datenschutz-Grundverordnung stehen Ihnen folgende Rechte zu:

- Werden Ihre personenbezogenen Daten verarbeitet, so haben Sie das Recht Auskunft über die zu Ihrer Person gespeicherten Daten zu erhalten (Art. 15 DSGVO).
- Sollten unrichtige personenbezogene Daten verarbeitet werden, steht Ihnen ein Recht auf Berichtigung zu (Art. 16 DSGVO).
- Liegen die gesetzlichen Voraussetzungen vor, so können Sie die Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung verlangen sowie Widerspruch gegen die Verarbeitung einlegen (Art. 17, 18 und 21 DSGVO).
- Wenn Sie in die Datenverarbeitung eingewilligt haben oder ein Vertrag zur Datenverarbeitung besteht und die Datenverarbeitung mithilfe automatisierter Verfahren durchgeführt wird, steht Ihnen gegebenenfalls ein Recht auf Datenübertragbarkeit zu (Art. 20 DSGVO).
- Weiterhin besteht ein Beschwerderecht beim Bayerischen Landesbeauftragten für den Datenschutz.

7. Kontaktdaten des Datenschutzbeauftragten

Landeshauptstadt München
Behördlicher Datenschutzbeauftragter der LHM
Marienplatz 8
80331 München
E-Mail: datenschutz@muenchen.de
De-Mail: datenschutz@muenchen.de-mail.de

Ein Parklet für die _____ !

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



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

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

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

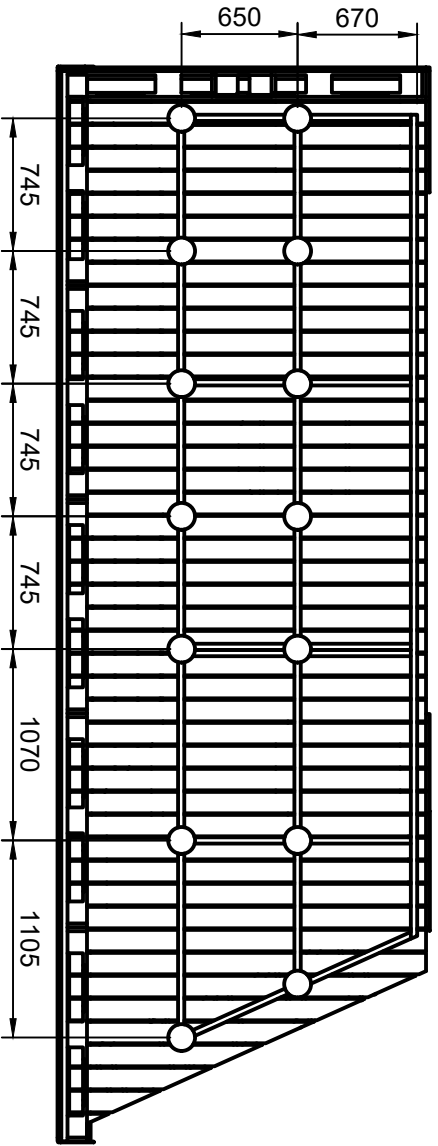
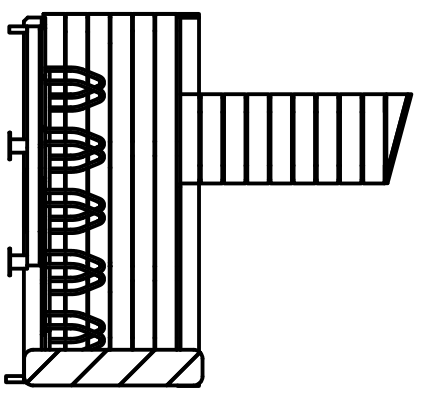
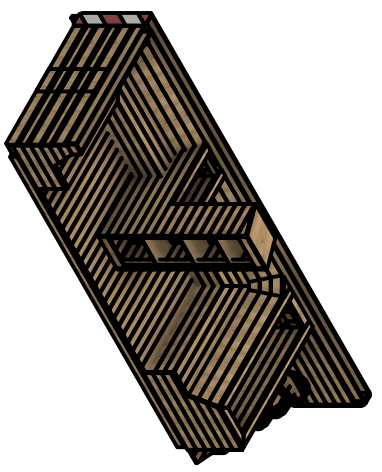
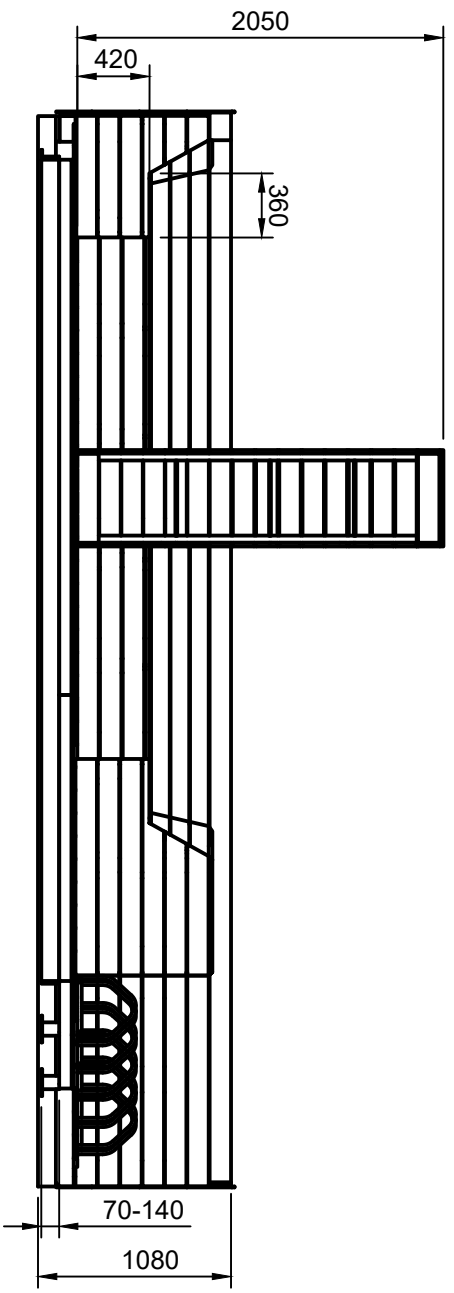
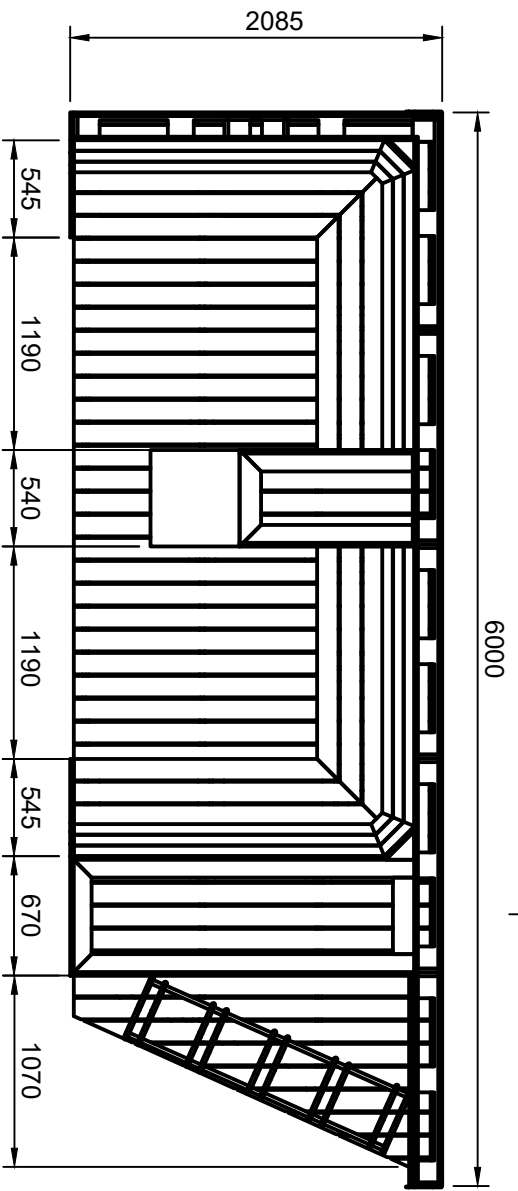
Name: _____

E-Mail: _____

Telefon: _____

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

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



Projekt:	Breissässer Platz
Name:	Benjamin Dornick
Datum:	01.08.2021
Maßstab:	1:60 (A4)
Maßeinheit:	mm



Breisässer Platz

Du hast Anregungen, Wünsche oder Ideen wie wir diesen Platz hier optimieren können? Oder du findest es einfach nur absolut doof und willst konstruktive Kritik loswerden? Vielleicht möchtest du dich auch engagieren und uns helfen diese Oase zu pflegen oder bei weiteren Projekten mitwirken? So oder so ist es wichtig das Du mit uns in Kontakt trittst!

* **Erforderlich**

Einzelauswahl

Mehrfachauswahl

1. Ich bin... *

- direkte*r Anwohner*in (<50m)
- indirekte*r Anwohner*in (>50m)
- woanders aus München
- aus einer anderen Stadt

2. Ich bin... *

- <18 Jahre alt
- 18-27 Jahre alt
- 28-45 Jahre alt
- 46-60 Jahre alt
- >60 Jahre alt

3. Ich nutze in der Stadt hauptsächlich... *

- Auto
- Fahrrad
- öffentliche Verkehrsmittel
- Sharing-Modelle
- Fußwege
- Sonstiges

4. Ich habe folgende Wünsche und Ideen wie sich das Parklet verbessern lässt:

5. Meine größten Sorgen aufgrund des Parklets und damit verbundenen konstruktive Lösungsvorschläge sind:

6. Städte und Gemeinden sollten sich von dem klassischen, auf den Autoverkehr ausgerichteten, Straßenraumes abwenden und den öffentlichen Raum vielfältiger nutzen sowie kurze Fußwege, Fahrradwege, öffentliche Verkehrsmittel und Sharing-Modelle mehr fördern. *

- stimme ich voll zu
- stimme ich zu
- ist mir egal
- stimme ich nicht zu
- stimme ich ganz und gar nicht zu

7. Projekte wie dieses und ähnliche, die den öffentlichen Raum besser nutzen und damit die Lebensqualität für alle Stadtbewohner*innen erhöhen, sollten in der ganzen Stadt Stück für Stück umgesetzt werden. *

- stimme ich voll zu
- stimme ich zu
- ist mir egal
- stimme ich nicht zu
- stimme ich ganz und gar nicht zu

8. Ich wäre bereit für ein Parklet vor meiner Haustür auf einen direkten Parkplatz zu verzichten. *

- Ja
- Nein
- Vielleicht

9. Das will ich euch noch sagen:

10. PS: wenn Du uns unterstützen und mithelfen willst, schreibe uns hier eine kurze Nachricht und wie wir Dich erreichen können

Mobilitätsreferat Flyer Design

Vorderseite

Rückseite

Landeshauptstadt München
Mobilitätsreferat

Parklets 2021

Ihre Meinung ist uns wichtig



Foto: Michael Nagy, LHM

MÜNCHEN UNTERWEGS

Parklets 2021

Ein Pilotprojekt der Landeshauptstadt München

Beim Projekt Parklets 2021 können Bürger*innen Parkplätze saisonal umgestalten und so neue Aufenthalts- und Begegnungsräume schaffen. Als Erweiterung der Bürgersteige bieten Parklets zusätzlichen Raum für die Anwohnenden, mehr Grün und gemeinschaftliche Aktivitäten. So wird Parkraum zu Lebensraum!

Wie bewerten Sie die Idee von Parklets als neue Nutzung in München allgemein?

Finde ich gut
 Sind für mich nicht ausschlaggebend
 Halte ich für wenig sinnvoll

Wie gefällt Ihnen dieses Parklet?

Sehr gut Gut Neutral Nicht Gar nicht

Was mir gefällt:

Standort Gestaltung Grün Sitzmöglichkeiten
Sonstiges:

Was mir nicht gefällt:

Standort Lärm Müll Parkdruck
Sonstiges:

Wir freuen uns über Ihr Feedback!
Feedbackkarte bitte direkt am Parklet in den Briefkasten einwerfen oder bis zum 31. Oktober 2021 senden an:
Green City e.V., Lindwurmstraße 88, 80337 München
Kontakt: parklets@muenchenunterwegs.de

 Weitere Infos zum Projekt Parklets finden Sie hier!

MÜNCHEN UNTERWEGS

Parklets Feedbackrunde

Standort/Umfrageteilnehmer*in bitte hier eintragen:

Konzept

1. Wie gefällt euch das Konzept von Parklets an sich?
2. Wie gefällt euch die Möglichkeit Parklets als Sondernutzung selbst zu bauen?
3. Würdet ihr 2022 noch mal mitmachen?

Genehmigungsverfahren

4. War der Leitfaden und die Tipps hilfreich? Gäbe es Verbesserungsvorschläge?
5. Waren die Bestimmungen der Genehmigung machbar und nachvollziehbar?
6. Gab es Schwierigkeiten beim Auf- bzw. Abbau?
7. Wie lief die Kommunikation zu Green City e.V.? Wie war die Erreichbarkeit?
8. Wie lief die Kommunikation zur Landeshauptstadt München (Mobilitätsreferat, KVR)? Wie war die Erreichbarkeit?
9. War der Chat-Bereich im MS Teams hilfreich? War der Austausch unter den Parkletbauer*innen hilfreich / notwendig?
10. An welcher Stelle würdet ihr mehr Unterstützung benötigen / gibt es Verbesserungsbedarf?

Parklet

11. Hat sich euer Standort bewährt? Würdet ihr einen anderen Standort auswählen, wenn ihr nächstes Mal wieder mitmacht?
12. Hat sich euer Gestaltungs- und Nutzungskonzept bewährt? Würdet ihr etwas dran ändern, wenn ihr nächstes Mal wieder mitmacht?
13. Hat sich der Aufwand gelohnt? An welcher Stelle könnte man optimieren?
14. Wie hoch waren etwa die Kosten für: Gebühren, Versicherung, Materialien?
15. Sind diese Kosten nach eurem Empfinden angemessen?
16. Habt ihr Materialien geliehen? Wenn ja, wo?
17. War die notwendige Versicherung leicht möglich?
18. Habt ihr Unterstützung aus dem BA-Budget in Anspruch genommen? Wenn ja, wie kompliziert war das für euch?
19. Wie wurde das Parklet von der Nachbarschaft angenommen? Gab es Konflikte?
20. Wie leicht ist die Einlagerung oder Wiederverwendung der Parklets, habt ihr dazu geeignete Flächen?

Fazit

21. Was lief sonst gut?
22. Was lief sonst schlecht?
23. Habt ihr sonstige noch für Anregungen, wie es in Zukunft anders oder besser laufen könnte?