

Städtebauliches Konzept

Saisonale umgestaltete Stadträume: Sommerstraßen in Berlin, Bezirk Tempelhof-Schöneberg

Inhaltsverzeichnis

Vorwort3

1 Anlass und Hintergrund4

2 Die Bedeutung saisonaler Umnutzungen von Straßen- und Stadträumen in der städtischen Gesamtkonzeption5

3 Saisonale Umnutzungsbeispiele aus anderen Städten10

4 Sommerstraßen12

4.1 Konzeptionelle Überlegungen12

4.2 Vorbild München12

4.2.1 Pilotprojekt München Alpenplatz / Edelweißstraße 201912

4.2.2 Weitere Münchner Pilotprojekte 202013

4.2.3 „Sommerstraßen“ seit 2021.....**Fehler! Textmarke nicht definiert.**

4.2.4 Erkenntnisse aus der Evaluierung der Münchner Projekte in 2019 und 202014

4.3 Rechtliche Rahmenbedingungen15

4.3.1 Rechtliche Würdigung und verkehrliche Anordnung15

4.3.2 Integration von Sondernutzungen und Abgrenzung gegenüber Veranstaltungen17

4.3.3 Zeitliche und räumliche Voraussetzungen18

4.4 Ablauf und Zuständigkeiten der Umsetzung19

4.4.1 Antragsphase19

4.4.2 Vorprüfung mit Ortstermin19

4.4.3 Bewertung und Auswahlverfahren19

4.4.4 Detailprüfung und Vorbereitung19

4.4.5 Öffentlichkeitsbeteiligung**Fehler! Textmarke nicht definiert.**

4.4.6 Umsetzungsphase20

4.4.7 Abbau und Nachschau20

4.4.8 Auswahl- und Bewerbungsverfahren Sommerstraßen20

Vorwort

Dieses städtebauliche Konzept dient der Einführung von Sommerstraßen, d.h. der Umwandlung von Straßen in Aufenthaltsflächen in den Sommermonaten. Die Stadt München hat 2019 ein Pilotprojekt zur Einführung von Sommerstraßen gestartet, dann im Sommer 2020 weitere Sommerstraßen eingerichtet und im Anschluss ein städtebauliches Konzept, basierend auf den in den Pilotvorhaben gewonnen Erkenntnissen verabschiedet, das auch zukünftig Sommerstraßen ermöglichen wird. Die in München gewonnen Erkenntnisse sowie das dortige städtebauliche Konzept fließen in dieses städtebauliche Konzept für Berlin ein.

Das Konzept basiert auf dem Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr Berlin 2030 (StEP MoVe), in dem

- die Neuaufteilung des Straßenraums zur Steigerung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum sowie zur Verbesserung der Verkehrssicherheit,
- die Verbesserung der urbanen Infrastruktur inklusive attraktiver und sicherer Wege für den Fuß- und Radverkehr, autofreien Kiezen, (...),
- die Schaffung und Verbesserung von Grünflächen, Plätzen etc.,
- die Gewinnung der bisher vom ruhenden Verkehr motorisierter Kraftfahrzeuge genutzten Flächen für die Nutzung durch den Umweltverbund, Lieferverkehre und zugunsten der Aufenthaltsqualität (...)
- und die Lärm- und Luftschadstoffminderung durch Ausweitung von Tempo 30 und mehr autofreien und verkehrsberuhigten Straßen wie Fußgängerzonen, Fahrradstraßen, Umnutzung von Fahrspuren für den Radverkehr, Spielstraßen oder verkehrsberuhigte Kieze

beschlossen sind.

Der StEP MoVe gilt als städtebauliches Konzept und wurde 2021 vom Berliner Senat verabschiedet.

1 Anlass und Hintergrund

Das übergeordnete Leitbild der Berliner Verkehrspolitik ist gemäß Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr Berlin 2030 (StEP MoVe, März 2021) die menschenfreundliche Stadt, bei der dem Umweltverbund zur Bewältigung der Mobilität Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr (MIV) eingeräumt wird. So wird Berlin zu einem Ort, der den Bedürfnissen der Menschen, des Klimaschutzes und der Umwelt gerecht wird. Der StEP MoVe basiert auf dem Berliner Mobilitätsgesetz (MobG BE), welchen als Zielstellung ebenfalls einen menschen- und stadtgerechten Verkehr (§ 4 MobG BE) enthält.

Zukünftig sollen im gesamten Berliner Stadtgebiet sogenannte „Sommerstraßen“ temporär derart umgestaltet werden, dass die Aufenthaltsqualität vor Ort durch verkehrsberuhigende Maßnahmen, den Ausbau von Sitzgelegenheiten und der Aufstellung von Stadtgrün steigt und die Menschen ihre Straßen nicht mehr nur zur Fortbewegung nutzen. Auch aus klimatischen Aspekten ist eine solche Umsetzung zielführend. Insbesondere in den Sommermonaten heizen sich die Innenstädte immer mehr auf, so das Hitzeinseln entstehen. Maßnahmen, die mehr blau-grüne Infrastruktur in die Straßen bringen, wirken dem entgegen.

Diesen Zielstellungen wird mit den in diesem Konzept beschriebenen Maßnahmen entsprochen.

Maßnahmen können die Einführung von in **verkehrsberuhigte Bereiche** umgewandelte Straßenabschnitte sein, in denen der Autoverkehr nur noch eine untergeordnete Rolle spielt. Noch weitreichendere Maßnahmen können die Einrichtung von **Fußgängerzonen, Kfz-freien Straßen** (Fuß- und Radverkehr zugelassen) bzw. **Straßen des Umweltverbundes** (Fuß-, Radverkehr und ÖPNV zugelassen) sein.

Dieses Konzept beinhaltet temporäre Maßnahmen, die in den „Sommermonaten“ saisonal umgesetzt werden: „Sommerstraßen“.

Das Ziel saisonaler Umnutzungen des Straßenraums ist, die Ressource öffentlicher (Verkehrs-) Raum im Rahmen temporärer Planungsansätze neu in den Blick zu nehmen, um zum einen die unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnisse bei der Flächenverteilung zeitgemäß zu gewichten und zum anderen die Stadt für die Herausforderungen des Klimawandels zu wappnen, sowie die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum zu verbessern. Eine dementsprechende Aufteilung des Straßenraums verringert den Kfz-Verkehr vor Ort und macht aus den Straßen zukunftsfähige Lebensräume. Gleichzeitig können Begrünungen und Gestaltungsmaßnahmen einen wertvollen Beitrag für eine klimaangepasste Stadt leisten und durch Verdunstungskühlung und Schatten einen angemessenen thermischen Komfort gerade an Hitzetagen bieten.

Der Wachstumsdruck in Berlin wird auch in den nächsten Jahren nicht nachlassen. Die bauliche Verdichtung der Stadt bedingt einen zunehmenden Nutzungsdruck auf die verbleibenden Freiflächen. Der öffentliche Raum im Stadtgebiet wird daher künftig noch intensiver genutzt werden. Deswegen müssen die bestehenden Freiräume gezielt aufgewertet und die bislang noch nicht ausgeschöpften Potenziale im öffentlichen Raum durch neue Strategien der Zwischen- und Mehrfachnutzung gehoben werden. Primär sollen dabei zusätzliche wohnungsnah und kommerzfreie Angebote für die lokale Bevölkerung umgesetzt werden.

Bei der hohen baulichen Dichte, gepaart mit einem enormen Parkdruck im Innenstadtgebiet sowie wachsender Sensibilität gegenüber Lärm, sind Zielkonflikte vorprogrammiert. Diese müssen durch sorgsame Abwägung und in enger Abstimmung mit den Bezirksverordnetenversammlungen sowie geeignete Maßnahmen zur Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern bearbeitet werden.

2 Die Bedeutung saisonaler Umnutzungen von Straßen- und Stadträumen in der städtischen Gesamtkonzeption

Gerade angesichts des demographischen Wandels ist der Straßenraum in Berlin auch wohnungsnaher Freiraum für eine immer mehr diversifizierte Stadtgesellschaft, die in hohem Maße auf attraktive Orte für Erholung, Spiel und Aufenthalt im Freien in guter Erreichbarkeit angewiesen ist. Gleichzeitig nehmen unterschiedliche Gruppen diese öffentlichen Räume zu unterschiedlichen Zeiten und Zwecken in Anspruch. Die Freiräume werden dabei auch zu wichtigen Begegnungsräumen.

Das Land Berlin hat mit dem Berliner Mobilitätsgesetz die Umsetzung der Verkehrswende beschlossen. So wird im MobG BE eine Neuaufteilung des städtischen Straßenraums gefordert. Insbesondere die Aufenthaltsqualität für Fußgänger*innen soll erhöht werden.

Temporäre Planungsansätze spielen bei jener Rückgewinnung von Straßenräumen als Aufenthaltsbereiche eine wichtige Rolle. Der Senat verfolgt dabei zwei unterschiedliche strategische Ansätze: Zum einen sollen saisonale bzw. regelmäßig wiederkehrende Maßnahmen zur punktuellen Nutzungsveränderung in der Bevölkerung einen Prozess der Veränderung der Wahrnehmung öffentlicher Räume anstoßen. Dies ist eine notwendige Voraussetzung, um die bestehenden unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnisse im Stadtraum zu verschiedenen Zeiten anders zu gewichten. So kann der öffentliche Raum im hochverdichteten Stadtraum künftig unterschiedliche Funktionen wahrnehmen, die über eine reine Nutzung als Verkehrs- oder Parkraum hinausgehen. Zum anderen dienen saisonale Ansätze als Vehikel einer dauerhaften Umgestaltung. Sie ermöglichen ein Ausloten der für den jeweiligen Raum geeigneten Gestaltungs- und Nutzungsformen. Da diese Art von Umnutzung von der Bevölkerung des jeweiligen Kiezes mitgetragen werden soll, ist die frühzeitige Beteiligung der Menschen im Quartier bei einer solchen Umgestaltung eine entscheidende Voraussetzung für die erfolgreiche Umsetzung.

Inhaltlich knüpft das vorliegende städtebauliche Konzept dabei an die nachfolgend skizzierten übergeordneten Stadt- und Freiraumentwicklungspläne sowie das Berliner Mobilitätsgesetz an:

Berliner Mobilitätsgesetz (MobG BE)

Abs. 3 fordert eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität und der Lebensqualität durch möglichst geringe Rauminanspruchnahme des fließenden und ruhenden Verkehrs sowie die Schaffung weiterer Räume, in denen der motorisierte Verkehr keine oder nur noch eine untergeordnete Rolle spielt.

Abs. 5 fordert, dass zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität geeignete Straßen und Plätze als Orte der Begegnung, des Verweilens, der Erholung, der Kommunikation und des Spielens nutzbar gemacht werden.

Die Begründung zum MobG BE weist für diesen Paragraphen explizit auf die Notwendigkeit einer deutlichen Reduzierung der Rolle des motorisierten Individualverkehrs und auf neu zu schaffende geschützte Räume hin, die für nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer entstehen sollen. Dabei soll die Aufenthaltsqualitätssteigerung auch im Bestand greifen und als Grund für eine mögliche Umgestaltung des Verkehrsraumes gelten, d.h. zur Begründung einer Umgestaltung dienen.

Nach § 54 Abs. 2 sollen sich Bereiche mit besonderer Bedeutung für den Fußverkehr durch eine besonders fußverkehrsfreundliche Gestaltung und Ausstattung sowie eine hohe Aufenthaltsqualität auszeichnen. Dazu gehört auch die Einrichtung verkehrsberuhigter Bereiche.

In § 58 Abs. 1 werden explizit provisorische Lösungen zur Schaffung von sichtbaren Veränderungen innerhalb eines kurzen Zeitraums gefordert.

Stadtentwicklungsplan Mobilität (2030) - StEP Move

Der StEP Move formuliert die folgenden strategischen Ziele (S.20f):

- Neuaufteilung des Straßenraums zur Steigerung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum sowie zur Verbesserung der Verkehrssicherheit,
- Verbesserung der urbanen Infrastruktur inklusive attraktiver und sicherer Wege für den Fuß- und Radverkehr, autofreien Kiezen, (...), Schaffung und Verbesserung von Grünflächen, Plätzen etc.,
- Gewinnung der Flächen des ruhenden Pkw-Verkehrs für die Nutzung durch den Umweltverbund, den Wirtschaftsverkehr und zugunsten der Aufenthaltsqualität (...),
- Lärm- und Schadstoffminderung durch Ausweitung von Tempo 30 und mehr autofreien und verkehrsberuhigten Straßen wie Fußgängerzonen, Fahrradstraßen, Umnutzung von Fahrspuren für den Radverkehr, Spielstraßen oder verkehrsberuhigte Kieze,
- Verbesserung der städtebaulichen und Aufenthaltsqualität von Straßen und Plätzen,
- Verkehrliche Entlastung sensibler Bereiche (zum Beispiel Wohngebiete, Ortsteilzentren, Innere Stadt),
- Steigerung des Anteils des Umweltverbunds am Modal Split im Personenverkehr auf Ebene der Gesamtstadt bis 2030 auf 82 Prozent (74 Prozent in 2018),
- Weitere Steigerung des Anteils des Umweltverbunds am Modal Split im Personenverkehr in der Inneren Stadt (ausgehend von 83 Prozent in 2013)
- Reduzierung der Kfz-Verkehrsleistung (Fzg-km) um mindestens 10 Prozent bis 2030 in der Gesamtstadt.

Zur Verbesserung der Qualität des öffentlichen Raum und der Barrierefreiheit soll (S. 27) weiterhin:

- die Nahmobilität attraktiv erlebbar gemacht werden,
- Aufenthaltsqualität auf Straßen und Plätzen geschaffen, bewahrt und gesteigert werden,
- die Gestaltungsqualität des öffentlichen Raumes erhöht werden,
- sichere und konfliktärmere Verkehrsinfrastruktur geschaffen werden,
- Wohngebiete von unnötigen Kfz-Verkehren entlastet werden und
- organisatorische Maßnahmen zur Vermeidung von Verkehrsverdrängung in Wohngebiete („Schleichverkehre“) erfolgen.

Auch Maßnahmen zum Klimaschutz und Klimaanpassung werden gefordert (S.35).

Berliner Energie- und Klimaschutzprogramm 2030 (BEK 2030): Umsetzungszeitraum 2017 bis 2021 / Konsolidierte Fassung

Zum Fußverkehr heißt es im BEK 2030:

Das Maßnahmenbündel umfasst den **Ausbau strategischer Fußwege** zu bezirksübergreifenden Fußgängerachsen und Flaniermeilen, die Schaffung **barrierefreier öffentlicher Räume** und den Ausbau der Wegeverbindung sowie deren Verknüpfung zum Radverkehr und ÖPNV. Bestehende Wegeverbindungen sollen durch **Gestaltung und Erhöhung der Qualität des Straßenraums** („Stadt der schönen Wege“) attraktiver für die Nutzung durch den Fußverkehr werden. Hierbei ist die Häufung von Extremwetterereignissen in die Planung miteinzubeziehen. In Erwartung erhöhter Temperaturen ist z.B. eine ausreichende Beschattung der Fußwege zu berücksichtigen. Flankiert werden sollen die Maßnahmen durch die Prüfung und Umsetzung fußgängerfreundlicher LSA-Schaltungen und weitere Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit (Zebrastreifen, Mittelinseln, Gehwegvorstreckungen). Ein verträgliches Miteinander von Auto-, Fuß- und Radverkehr in Berliner ‚Begegnungszonen‘ und

anderen ähnlichen Modellen soll mit Beteiligung der Anwohnerinnen und Anwohner weiterentwickelt und nachhaltig gefördert werden (S.93).

2.1 Stadtentwicklungsplan Klima 2.0 (StEP Klima 2.0, Dezember 2022)

Mit dem StEP Klima 2.0 wurden die folgenden Leitlinien beschlossen (S15ff):

„DIE STADT MIT BLAU-GRÜNEN MASSNAHMEN ABKÜHLEN

Im Klimawandel nimmt die Hitzebelastung in allen Stadträumen zu. Berlin setzt es sich zum Ziel, die Stadt durch blau-grüne Maßnahmen zu kühlen. Dafür können viele Maßnahmen der hitzeangepassten und wassersensiblen Stadtentwicklung eingesetzt werden: Sie greifen bei Tag wie bei Nacht, in öffentlichen und multifunktionalen Räumen, an und auf Gebäuden, im Wohn- wie im Arbeitsumfeld und auch bei Infrastrukturen. Klimaoptimierte Stadtentwicklung verschafft den Menschen in Berlin rund um die Uhr kühle und angenehme Aufenthaltsqualität und Erholung.

WASSER ALS KOSTBARE RESSOURCE FÜR DIE KLIMAOPTIMIERTE STADT SICHERN UND NUTZEN
Regenwasser hat unschätzbaren Wert für die Stadt im Klimawandel. Es kühlt, wenn es verdunstet, stabilisiert den Wasserhaushalt und stärkt die urbanen Grünflächen. Die Konkurrenz um die Ressource Wasser wird sich durch den Klimawandel verschärfen. Daher setzt sich Berlin das Ziel, Regenwasser zu speichern und zu nutzen, statt es abzuleiten. Wie ein Schwamm soll die Stadt die Niederschläge aufnehmen, das meiste Wasser an Ort und Stelle zurückhalten und es für Bewässerung und Verdunstung zur Verfügung stellen. Das schützt das Stadtgrün vor Austrocknung und Hitzestress. Gut mit Wasser versorgte Bäume und Grünflächen sind gut funktionierende kleinräumige Kühlsysteme, die in Hitzeperioden für Entlastung sorgen. Auch der Wasserhaushalt der vielen Kleingewässer wird durch gezielt zugeleitetes Regenwasser stabilisiert. Damit können sie ihre Aufgaben für Erholung und klimatische Entlastung besser erfüllen. Weiterhin wird durch Versickerung von Regenwasser die Neubildung von Grundwasser erhöht.

Folgende Handlungsempfehlungen werden gegeben:

S. 39:

„Oberflächen zu verschatten ist eine wirksame Maßnahme, um am Tag zu kühlen. Erreicht wird das vor allem durch Baumpflanzungen in öffentlichen Räumen. Plätze, Straßen, Sammelstellplätze, Pocket-Parks und halböffentliche Grünflächen sollen daher bei Neubau oder Sanierung klimaoptimiert, und das heißt: mit beschatteten Plätzen und Wegen ausgestattet werden. An sonnigen heißen Tagen tragen vor allem standortgerechte Bäume (als Haine, Alleen, in Reihen oder einzeln gepflanzt) und Sträucher dazu bei, Grünflächen zu kühlen. Wichtig für die Aufenthaltsqualität sind außerdem beschattete Ruhe-, Bewegungs- und Spielbereiche (auch Wasserspiel) und genügend attraktive Sitzgelegenheiten im Schatten.

Entsiegeln und Begrünen wirkt dem Wärmeinseleffekt ebenso entgegen wie dem Abfluss des Regenwassers. Je nach Ausführung sind begrünte Frei- und Gebäudeflächen auch hilfreich als Retentionsräume, indem sie Wasser speichern und verdunsten, das Durchlüften erleichtern oder Schatten spenden. Um diese Multifunktionalität zu nutzen, sollen Flächen wo immer möglich (teil-)entsiegelt und begrünt werden.“

S. 40:

„Das Verdunsten von Wasser soll gefördert werden, um die Stadt zu kühlen. Wesentlich dafür ist es, den Anteil an feuchten Vegetationsflächen (Urban Wetlands) zu erhöhen. Ihre verdunstungsaktiven Böden und Pflanzen sichern und steigern bei anhaltender Hitze den Kühleffekt. Verdunstungsbeete, Baumrigolen und Tiefbeete (mit und ohne zusätzliches Speicherelement) oder Versickerungsmulden mit

und ohne Rigolen sind kombinierte Lösungen aus Speicher und Bepflanzung für Frei- und Verkehrsflächen.

Wer in dichter Bebauung ohne private Freiflächen und Gärten lebt, braucht wohltuende Orte im Umfeld, um sich tags im Freien zu erholen und abzukühlen. Solche Klimakomfortplätze sollten bevorzugt in Zentren und im unmittelbaren Umfeld von Wohn-, Arbeits-, Bildungs-, Gesundheitsstätten und weiteren öffentlichen Standorten entwickelt werden. Dafür eignen sich schattige, attraktive Aufenthaltsbereiche mit Sitzgelegenheiten im Grünen: begrünte Stadtplätze, Pocket-Parks aber auch Plätze an Gewässern, Wasserspielen und Brunnen.“

S. 40f:

„Wo immer möglich sollen durch grundstücks- und eigentumsübergreifende Kooperationen in hitzebelasteten Stadträumen qualitätsvolle Plätze und Räume mit hohem Klimakomfort entwickelt werden, die zugleich für Durchlüftung sorgen. Dazu zählen grüne Höfe, Gärten, Gemeinschaftsgrün und Dachlandschaften, die (zum Beispiel für Urban Gardening) allgemein nutzbar sind, sowie grüne Wege um und zwischen Bildungs-, Gemeinschafts- und Sporteinrichtungen. Hängen diese Flächen zusammen, kumuliert sich ihre Wirkung und der erzielte Ausgleich.

S. 49:

„Vor allem Straßen und Parkplätze haben erhebliches Potential, sie für die Anpassung an den Klimawandel zu aktivieren, indem zum Beispiel schattenspendende Bäume gepflanzt und Pflanzflächen zur Verdunstung oder Regenwasserversickerung angelegt werden. Das verbessert auch ihre Aufenthaltsqualität.“

Charta für das Berliner Stadtgrün (Mai 2020)

Die Charta für das Berliner Stadtgrün ist eine Selbstverpflichtung des Landes Berlin mit dem Ziel, das Berliner Stadtgrün für zukünftige Generationen zu sichern, zu stärken und weiter zu entwickeln.

Zum Thema „Potential der Grauen Infrastruktur nutzen“ heißt es auf Seite 13f:

Das Berliner Straßennetz hat eine Gesamtfläche von rund 13.600 Hektar. Das sind 15 Prozent der Landesfläche. Vor allem die Straßenräume, die unter dem Leitbild der autogerechten Stadt entstanden sind, weisen aus heutiger Sicht oft überdimensionierte Flächen für den PKW- und LKW-Verkehr auf.

Im Zuge des Mobilitätswandels ist es möglich und notwendig, die Flächennutzung des Straßenraums differenzierter als bisher zu gestalten. Der Straßenraum soll fair verteilt und so umgestaltet werden, dass er für alle Verkehrsteilnehmenden sicher und angenehm ist. Straßen, verstanden als Orte der Begegnung, verknüpfen die Wohnorte mit den Grünräumen.

Das Berliner Mobilitätsgesetz, die Berliner Fuß- und Radverkehrsstrategien und die Qualifizierung des Straßengrüns ergänzen sich und leisten damit einen Beitrag zur Verkehrswende in Berlin.

- Im Rahmen von Neubau, Umbau und Sanierung von Straßen wird zukünftig der Aufenthaltsqualität, der Grünausstattung sowie der Nahmobilität eine größere Bedeutung beigemessen.
- Da sich wenig begrünte Straßenräume schnell aufheizen, spielt ihre Umgestaltung für die Klimaanpassung eine wichtige Rolle. Der Anteil an Straßengrün und besonders an Straßenbäumen ist dort, wo es sinnvoll und möglich ist, deutlich zu erhöhen.
- Folgen von Starkregenereignissen können durch eine wassersensible

Straßengestaltung gemildert werden. Regenwasser muss vermehrt dezentral zurückgehalten werden und versickern und verdunsten, um die Stadt zu kühlen und die Kanalisation zu entlasten.

3 Saisonale Umnutzungsbeispiele aus anderen Städten

Es gibt zahlreiche Beispiele aus anderen Städten, die eindrucksvoll zeigen, dass es im Rahmen saisonaler Ansätze gelingen kann, die Aufenthaltsqualität im Stadtgebiet zu erhöhen und das Leben punktuell zurück auf die Straße zu holen bzw. den Bürger*innen zusätzlichen Freiraum - zumindest temporär - zur Verfügung zu stellen. Gleichzeitig können so Anreize geschaffen werden, die eigene Mobilität phasenweise anders zu gestalten und die Aufenthaltsqualität bzw. Nutzbarkeit urbaner Räume zu entdecken. Die Recherche ähnlich gelagerter Projekte aus anderen Städten zeigt folgendes Bild:

München

In München wurden Sommerstraßen in den letzten Jahren erst als Pilotversuch 2019 an zwei Standorten, dann als weiterführender Versuch im Jahr 2020 an 13 Standorten getestet.

Auf Basis der Erfahrungen und Erkenntnisse aus den Projekten der Jahre 2019 und 2020 wurden erste Kriterien für die Auswahl und Priorisierung geeigneter Standorte im gesamten Stadtgebiet für saisonale Umnutzungen sowie Maßnahmen zur Beteiligung von Bürgerschaft, Gewerbetreibenden und Gastronomie abgeleitet. Die Erkenntnisse dieser Versuche sind in ein städtebauliches Konzept eingeflossen, das als Grundlage für die Einrichtung von Sommerstraßen dient. Seit 2021 sind Sommerstraßen ein fester (Sommer-)Bestandteil im Münchner Stadtbild.

Stockholm

In der Stadt Stockholm, in der es seit 2015 Sommerstraßen gibt, gehen diese mit einem großzügigen Angebot an Cafés und Bars einher, die die Straßen beleben. Sie sind außerdem Teil einer konzeptionell hinterlegten Fußverkehrsstrategie. Positive Effekte stellten sich für den Fußverkehr allgemein und darüber hinaus für die Gastronomie, den Handel, Gewerbe und Tourismus ein. Hier sind die saisonalen Umnutzungen von Stadträumen also primär gastronomisch und touristisch geprägt und kennen mehrere Spielarten, z.B. in Form von mobilen Pop-Up-Parks, Sommerplätzen und Parklets.

Wien

Wien erprobte im Sommer 2020 sogenannte „Coole Straßen“. In 18 Bezirken schafften temporäre Sprühnebel-Stelen, Pflanzen und Sitzmöbel im Schatten neuen Freiraum, luden zum Verweilen ein und verschafften Abkühlung. Vier Straßen wurden mit Baumpflanzungen, hellerem Asphalt und Schatten- oder Wasserelementen dauerhaft zu „Coolen Straßen Plus“ umgestaltet.

In den Coolen Straßen galt ein Fahr-, Halte- und Parkverbot für Autos. Die Standorte wurden auf Basis der Wiener Hitzekarte in Abstimmung mit den Bezirken ausgewählt. Die Wiener Hitzekarte zeigt, an welchen Orten in Wien Abkühlung am dringendsten nötig ist.

Paris

In Paris wurden in verschiedenen Stadtvierteln unter dem Motto „Paris atmet“ verkehrsfreie Tage geschaffen, indem tageweise ganze Straßenzüge für den Verkehr gesperrt werden. Dabei gibt es verschiedene Ansätze, die Straßen nur im Sommer, das ganze Jahr über jeweils an Sonn- und Feiertagen, nur an bestimmten Tagen des Monats oder auch nur für wenige Tage im Jahr zu sperren. Als bekanntestes

Beispiel wird die gesamte Champs Elysées an jedem ersten Sonntag im Monat gesperrt und für den Fuß- und Radverkehr geöffnet. Schließlich nimmt Paris auch am weltweit einmal jährlich stattfindenden autofreien Tag teil, indem im gesamten Stadtgebiet der motorisierte Verkehr ausgeschlossen wird.

New York

In New York werden seit einigen Jahren beim Programm „Summer Streets“, das jeweils im August stattfindet, Straßen dauerhaft im Sommer gesperrt. Dieses Programm hat meist den Charakter eines Straßenfestes mit Kunstinstallationen.

Zusätzlich werden in New York Straßen und Plätze auch dauerhaft umgestaltet und für den Autoverkehr gesperrt, z.B. über 70 Streckenabschnitte im „Permanent Plaza Program“ und über 200 Straßenabschnitte im „Open Streets Program“, bei dem Straßen für den Autoverkehr gesperrt werden (z.T. mit Sperrung an einigen Tagen in der Woche, z.T. dauerhaft mit 23 Stunden täglicher Sperrung wie z.B. am Times Square). Das „Open Streets Program“ ist zumindest bei Straßen in Wohngebieten durchaus vergleichbar mit dem Berliner Ansatz, temporäre Spielstraßen zu bestimmten Zeiten einzurichten.

4 Sommerstraßen

4.1 Konzeptionelle Überlegungen

Straßenräume werden je nach Jahreszeit unterschiedlich intensiv genutzt. Insbesondere ist der Wunsch der Menschen, im Sommer draußen im Freien zu verweilen, größer als in der kalten Jahreszeit. Durch die Einrichtung von Sommerstraßen soll eine sommerliche, andersartige Nutzung von öffentlichen Verkehrsflächen mit zusätzlichen Aufenthalts- und Nutzungsmöglichkeiten angeboten werden. Bei einer temporären Umnutzung des Straßenraums sind Zufahrten mit dem Kfz zum Teil nicht mehr gestattet, auch die Kfz-Parkplätze entfallen in diesem Bereich ganz oder teilweise. Stattdessen nehmen die betrachteten Räume **vorübergehend** den Charakter einer Fußgängerzone (Radverkehr im Schritttempo zugelassen), einer Kfz-freien Straße (Radverkehr auch mit höherem Tempo zugelassen) oder eines verkehrsberuhigten Bereichs (auch Kfz-Verkehr im Schritttempo zugelassen) an.

4.2 Vorbild München

In München gehören Sommerstraßen seit 2019 zum Stadtbild.

Nachfolgend werden die Pilotversuche beschrieben und die wichtigsten Erkenntnisse dargestellt. Da es sich bei der Stadt München ebenfalls um eine deutsche Großstadt mit dichtbesiedeltem Innenstadtkern und nur wenig zur Verfügung stehenden Grünräumen handelt, sind diese Ergebnisse durchaus vergleichbar und können somit auch für Berlin genutzt werden.

4.2.1 Pilotprojekt München Alpenplatz / Edelweißstraße 2019

Im Sommer 2019 wurden in München für die Sommerstraßen zwei Pilotvorhaben einer saisonalen Umnutzung realisiert, die Edelweißstraße ist dabei weiterhin für den Kfz-Verkehr befahrbar gewesen.

Bürger*innen wurden im Rahmen von drei Bürgerinfoveranstaltungen vor, während und nach Projektrealisierung informiert und beteiligt. Eine der beiden Sommerstraßen wurde durch eine kleine Eröffnungsfeier eingeleitet. Um für mehr Miteinander und gegenseitige Rücksichtnahme zu werben, wurden Hinweistafeln aufgestellt.

Um die Akzeptanz des Projekts zu fördern, wurde der qualitativ vollen Ausstattung, Möblierung und Bepflanzung ein hoher Stellenwert eingeräumt. In diesem Sinne wurde der umzugestaltende Raum in Zusammenarbeit mit den Anwohner*innen ausgewählt und neu strukturiert. Die Ausstattungsmöglichkeiten waren jedoch durch die notwendige Freihaltung von Rettungswegen, Zufahrten, etc. eingeschränkt. Es wurden einerseits große Pflanzgefäße zur Begrünung und andererseits Sitzgelegenheiten in Form von Stühlen und sogenannten „Enzis“, großen Sitzgelegenheiten aus Hartplastik, wie sie auch im Museumsquartier in Wien verwendet werden, positioniert.

Die sechswöchige Testphase wurde durch eine qualitative und quantitative Evaluierung begleitet.

Zum einen wurden Daten zur Verkehrssituation erhoben. Ein weiterer Schwerpunkt lag auf der qualitativen Evaluierung der Nutzergruppen und deren konkreter Raumnutzung. Dazu wurden intensive Beobachtungen zu verschiedenen Tageszeiten durchgeführt. Ergänzend wurde stichprobenartig eine Befragung vor Ort vorgenommen. Zudem wurden Zählungen zum Thema Parkraumauslastung und rechtswidriger Verparkung vorgenommen. Das Projektvorhaben wurde zusätzlich während der Projektierung filmisch durch ein externes Filmteam dokumentiert und begleitet.

Für die einzelnen Verkehrsträger ergab sich folgendes Bild:

Die Verkehrsbelastung im motorisierten Individualverkehr hat sich um 30 Prozent verringert. Beobachtungen zeigten weiterhin, dass während der Ferienzeit im Durchschnitt genügend freie Parkplätze zur Verfügung standen und kein rechtswidriges Verparken vorlag. Während der saisonalen Umnutzung kam es zu keinem feststellbaren Anstieg des Falschparkeranteils.

Neben der Zählung des Kfz-Verkehrs wurde parallel der Radverkehr erhoben. Auffallend ist, dass die Zahl der Radfahrenden in der Morgen- und Abendspitze deutlich über der des Kraftfahrzeugverkehrs lag, sowohl vor der saisonalen Umnutzung als auch währenddessen. Die Verteilung des Radverkehrsaufkommens über den Tag zeigte während der Projektlaufzeit ein ähnliches Bild wie bei der Vorher-Erhebung.

Insbesondere entlang der Edelweißstraße war das Fußverkehrsaufkommen sehr hoch. Unterschiede bei den durchlaufenden Fußverkehrsströmen wurden während der saisonalen Umnutzung nicht festgestellt. Am südlichen Alpenplatz wurde der temporär gesperrte Straßenabschnitt nur sehr vereinzelt von passierenden zu Fußgehenden genutzt, er diente vorwiegend dem Aufenthalt.

Im Rahmen einer Vor-Ort-Befragung wurde ein Stimmungsbild eingefangen. Das Ergebnis zeigt hier eine eindeutige Befürwortung der temporären Umgestaltung.

Im Detail ergab die Befragung der Besucher*innen bzw. und Passant*innen, dass grundsätzlich die Bepflanzung vor Ort sehr positiv aufgenommen wurde. Aus Sicht der Befragten hat sich der Verkehr sichtlich verlangsamt und die Sicherheit der Kinder wurde als deutlich höher empfunden.

Die Befragung ergab weiter, dass der Raum in den häufigsten Fällen zum Spielen der Kinder genutzt wurde. Neben der Verabredung mit Bekannten und Freund*innen zum gegenseitigen Austausch wurde auch der Aufenthalt zum Entspannen und das Verbringen von Freizeit als häufiger Grund für den Besuch genannt. Entsprechend wurde das erhöhte Angebot an Sitzgelegenheiten sehr geschätzt. Diese sollten jedoch nachhaltig und bequem sein.

Der temporäre Wegfall der Kfz-Parkplätze ist der Hauptgrund für die Einwände der Bürger*innen. Ein Großteil befürchtete eine weitere Verschlechterung der Parksituation. Hier ist aber auch zu erwähnen, dass es demgegenüber sehr viele Bürger*innen gab, die den zusätzlich gewonnenen Raum trotz der Einschränkungen für Kfz-Nutzer*innen als deutliche Verbesserung der Lebensqualität wahrnahmen.

Sowohl hinsichtlich der Altersstruktur als auch der kulturellen Herkunft konnte eine große Bandbreite an Nutzer*innen beobachtet werden. Neben den direkten Anwohner*innen und Personen aus der näheren Umgebung kamen auch Besucher*innen aus entfernteren Bereichen. Die Hauptnutzer*innen des neu gewonnenen Raums stellten Eltern mit Kindern dar, die sich insbesondere in den Nachmittagsstunden zum Spielen am Platz trafen. Die am zweithäufigsten vertretene Gruppe bildeten die Senior*innen.

Der Versuch Sommerstraßen wurde von der Stadt München insgesamt als positiv bewertet und eine Wiederholung in weitaus größerem Umfang befürwortet.

4.2.2 Weitere Münchner Pilotprojekte 2020

Der Münchner Stadtrat hat die Verwaltung im Juni 2020 beauftragt, kurzfristig im Sommer 2020 Orte im gesamten Stadtgebiet auf ihre Eignung als Sommerstraße in Form von temporären verkehrsberuhigten Bereichen oder Spielstraßen zu prüfen und gegebenenfalls umzusetzen. Die Standorte wurden durch die jeweiligen Bezirksausschüsse vorgeschlagen.

Im Rahmen der Sommerstraßen 2020 wurden in insgesamt 13 Straßen zwei verschiedene Ansätze erprobt: insgesamt neun temporäre verkehrsberuhigte Bereiche (Kfz-Verkehr in Schritttempo zugelassen) und vier Anordnungen einer Spielstraße (Kfz-Verkehr nicht zugelassen).

4.2.3 Institutionalisation von Münchner Sommerstraßen ab 2021

Seit dem Jahr 2021 werden in München Sommerstraßen in einem festgelegten Verfahren eingerichtet. Als Grundlage dient ein vom Stadtrat verabschiedetes städtebauliches Konzept, das die Anordnung nach § 45 Abs. 1b Nr. 5 Alt. 2 StVO ermöglicht.

4.2.4 Erkenntnisse aus der Evaluierung der Münchner Projekte in 2019 und 2020

Damit temporäre Umgestaltungen ein Erfolg werden, braucht es engagierte Menschen vor Ort. Die ausgewählten Pat*innen beteiligen sich aktiv an den Projekten, gestalten sie ein Stück weit selbst aus und können auf diese Weise Einfluss auf Qualität und Nutzung nehmen. So stoßen die Projekte auf mehr Akzeptanz und Mitwirkungsbereitschaft in der Bevölkerung.

Da es bei der Nutzung von öffentlichen Straßenräumen oft zu unterschiedlichen und divergierenden Interessen der Bewohner*innen kommen kann, bedarf eine solche Umnutzung im Vorfeld einer eingehenden Planung, Prüfung und Interessenabwägung - insbesondere der Verkehrssicherheit, Nutzungsmöglichkeiten und der Aufenthaltsqualität - sowie guter gestalterischer Lösungen.

4.2.4.1 Aufwand

Temporär angelegte Projekte sind hinsichtlich der logistischen, baulichen und kommunikativen Ressourcen als aufwendiger zu bewerten als dauerhafte Umbaumaßnahmen. Allein der jährlich notwendige Auf- und Abbau der provisorischen Vorhaben, die für eine rasche Aneignung innerhalb des Umsetzungszeitraums notwendige intensive Betreuung und Beteiligung vor Ort sowie die für einen befristeten Zeitraum neu zu bewertende und zu erteilende verkehrsrechtliche Anordnung bedeuten einen erhöhten zusätzlichen Aufwand im Vergleich mit den sonstigen gewöhnlichen Planungsprozessen. Der auf die Sommermonate begrenzte Zeitraum für die Umsetzung der Projekte führt in der Vorbereitung zu einem höheren Zeitdruck: auch kleinere Verzögerungen können dazu führen, dass eine Umsetzung im jeweiligen Jahr gar nicht mehr möglich ist.

4.2.4.2 Möglichkeit der Inwertsetzung bzw. Gestaltbarkeit der Räume

Um eine Ausstrahlungskraft der Räume und damit einen spürbaren Mehrwert für die Bürger*innen zu erzielen, bedarf es angemessen dimensionierter und ausgestatteter Räume. Sonst überwiegt das Gefühl des Verlustes (wie z.B. der des Parkplatzes) gegenüber dem des Gewinns (Aufenthaltsqualität). Unabdingbar erscheint für die Qualität der neu geschaffenen Räume, dass die ausreichende Dimensionierung der Flächen eine facettenreiche und konfliktarme Nutzung im neugestalteten Raum zulässt. Dazu muss in jedem Straßenraum der jeweiligen Situation (Lage im Stadtraum, Anwohner*innen, Erdgeschossnutzungen, bestehende Freiraumdefizite, etc.) Rechnung getragen werden. Die Erfahrungen in 2019 und 2020 in München haben gezeigt, dass das zusätzlich gewonnene Freiraumpotential - wenn auch in unterschiedlicher Intensität - von verschiedenen Nutzer*innen-gruppen und für unterschiedlichste

Zwecke angenommen und geschätzt wird. Gerade für Kinder und Jugendliche und nachbarschaftliche Begegnungen entsteht hier ein zusätzliches Raumpotenzial, das Nutzungsmöglichkeiten eröffnet, die ansonsten wohnungsnah nicht vorzufinden sind.

4.2.4.3 Machbarkeit

Die für eine saisonale Umnutzung vorgesehenen Stadträume müssen zunächst durch die SenUMVK und die betroffenen Bezirksämter dahingehend geprüft werden, ob zwingende Ausschlussgründe vorliegen, die gegen die Einrichtung einer Sommerstraße sprechen. Dies können zum Beispiel Belange des ÖPNV, des Radverkehrs oder von Infrastruktureinrichtungen wie Schulen, Krankenhäusern etc. sein. Ist dies nicht der Fall, kann eine nähere Prüfung unter Abwägung der vielfältigen Belange erfolgen. Hierbei spielen dann insbesondere die Verkehrsstärke, die Straßenraumaufteilung im Bestand und die mögliche Gestaltung eine Rolle. Insbesondere die Münchner Erfahrungen aus 2020 haben gezeigt, dass die richtigen Rahmenbedingungen und Gestaltung des Raums wichtigster Faktor für eine gelungene Verkehrsberuhigung sind.

4.2.4.4 Verkehrssituation und Parkplatzauslastung

Teilweise wird der temporäre Wegfall der Parkplätze im Rahmen der saisonalen Umnutzung als erhebliche Einschränkung wahrgenommen. Im Hinblick auf die gewonnene Aufenthaltsqualität kann jedoch im Rahmen eines Abwägungsverfahrens dieser Aspekt als weniger schwerwiegend gewichtet werden. Gleiches gilt für die Erreichbarkeit der Anwohner*innen.

Im Hinblick auf bestehende Gewerbebetriebe sind in jedem Einzelfall Lösungen für die Erreichbarkeit der angrenzenden Gebäude zu finden. Ergänzende verkehrliche Anordnungen für eine Verkehrsberuhigung im Umfeld können ebenfalls sinnvoll und in kleinerem Rahmen auch umsetzbar sein.

4.2.4.5 Lärm

Bei der Standortwahl saisonaler Vorhaben ist darauf zu achten, dass keine nächtliche Mono-Nutzung durch Clubs im direkten Umfeld vorliegt, um keine zusätzlichen Lärm-Hot-Spots zu kreieren.

4.2.4.6 Bürgerbeteiligung / Kommunikation

Saisonale Vorhaben können durch akteursspezifische Beteiligungsformate vorbereitet und gestaltet werden.

4.3 Rechtliche Rahmenbedingungen

4.3.1 Rechtliche Würdigung und verkehrliche Anordnung

Die verkehrliche Anordnung einer Sommerstraße erfolgt auf Grundlage des § 45 Abs. 1b Nr. 5 Alt. 2 StVO. Danach können die Straßenverkehrsbehörden verkehrliche Anordnungen „zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung“ treffen. Diese Vorschrift soll den Gemeinden einen entsprechenden Gestaltungsspielraum für Entscheidungen geben. In der Gesetzesbegründung zu dieser Anordnungsgrundlage wird explizit angeführt, dass auch die Wohnumfeldverbesserung durch

Verkehrsberuhigung zu den gemeindlichen Selbstverwaltungsangelegenheiten im Rahmen des Planungsrechts gehört. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts bedarf es für die auf dieser Grundlage getroffenen Anordnungen eines städtebaulichen Konzepts, das definierte Anforderungen erfüllen muss und im Rahmen der Willensbildung durch ein Organ der Gemeinde beschlossen wird.

Dies ist (im Zusammenhang mit dem Stadtentwicklungsplan Mobilität 2030) mit dem vorliegenden städtebaulichen Konzept erfüllt, vor dem Hintergrund, dass Voraussetzungen und Ziele von saisonalen Umnutzungen dargelegt und das weitere Vorgehen zur Auswahl von Standorten und der Art der Umgestaltung konkretisiert werden (vgl. Kapitel 4.5). Durch das vorgesehene Genehmigungsverfahren wird außerdem für den konkreten Umsetzungsfall der jeweiligen Sommerstraße sichergestellt, dass die erforderliche planerische Einzelfallabwägung erfolgt.

Die Sommerstraße wird in Berlin je nach örtlicher Lage als Kfz-freie Straße (Zeichen 250 StVO) oder als Fußgängerbereich (Zeichen 242 StVO) angeordnet. Abhängig von den konkreten örtlichen Gegebenheiten ist eine unterschiedliche Gestaltung möglich bzw. notwendig, um eine Verkehrsberuhigung zu erreichen. Auch die weitere Abwicklung von Rad- und Kfz-Verkehr, die Erreichbarkeit der Grundstücke, Gestaltung oder Anpassung bestehender Anordnungen wird bei jeder Sommerstraße individuell betrachtet und festgelegt (siehe Anlage 1).

Zudem ist eine gut erkennbare Gestaltung der Sommerstraßen maßgeblich für den Erfolg. So kann allein durch eine Beschilderung keine Kenntlichmachung des Zufahrtsverbots für Kfz erreicht werden. Für die weiterhin berechtigt einfahrenden Verkehrsteilnehmer*innen ist anders als bei dauerhaft umgestalteten Verkehrsräumen nicht auf den ersten Blick erkennbar, dass sie insbesondere Fußgänger*innen Vorrang gewähren oder Schrittgeschwindigkeit fahren müssen, da der Straßenraum konventionell als Fahrbahn und Gehweg gestaltet bleibt. Erst durch zusätzliche Möblierungselemente, wie beispielsweise Pflanzgefäße, kann beispielsweise eine Verschwenkung der Fahrbahn zur ausreichenden Geschwindigkeitsreduzierung und durch Sitzgelegenheiten und Begrünung die Betonung der Aufenthaltsfunktion deutlich gemacht werden.

Die in München in den letzten Jahren gesammelten Erfahrungen zeigen auf, dass eine Anordnung eines temporären verkehrsberuhigten Bereichs möglich ist, allerdings muss hier besonders sorgfältig gearbeitet werden, damit die Begreifbarkeit des Raumes für Verkehrsteilnehmer*innen gewährleistet ist. So ist im Grundsatz der niveaugleiche Ausbau der Mischverkehrsfläche weiterhin entscheidendes Erkennungs- und Gestaltungsmerkmal eines verkehrsberuhigten Bereichs. Im Rahmen einer temporären Umgestaltung hiervon abzuweichen, kann daher nur in besonderen Einzelfällen geschehen. So haben die Münchner Projekte im Jahr 2020 gezeigt, dass ein zu hoher Durchgangs-Kfz-Verkehr bei gleichzeitig eher geringem Fußverkehrsaufkommen und einer hohen baulichen Separation des Straßenraums (etwa: Gehweg - Baumreihe - Parkbucht - Fahrbahn) dazu führt, dass die Schrittgeschwindigkeit nicht immer eingehalten wird.

Für Berlin wird aus den vorgenannten Gründen auf die Einrichtung von temporären verkehrsberuhigten Bereichen verzichtet.

Es gilt bei der Auswahl von Sommerstraßen immer, die konkrete örtliche Gegebenheit der Straßen zu betrachten, da sonst die Verkehrsteilnehmer*innen die Situation sonst ggf. nicht richtig erfassen können. Die Entscheidung über eine Anordnung verbleibt dabei stets in bei der Straßenverkehrsbehörde.

4.3.2 Integration von Sondernutzungen und Abgrenzung gegenüber Veranstaltungen

Im Grundsatz sind Zwischennutzungen, die dem Erholungsangebot der Bürger*innen zugute kommen, zu begrüßen. Ein entsprechender Bedarf und eine hohe Akzeptanz bei der ansässigen Bevölkerung ist jedoch entscheidend, um derartige Projekte erfolgreich umsetzen zu können. Touristische und gastronomische Belange dürfen nur eine sehr untergeordnete Rolle spielen. Die Freiraumnutzung für alle ohne Konsumzwang sollte bei der Umsetzung von Sommerstraßen im Vordergrund stehen, kleinere Anreize zur Aktivierung des Raums werden jedoch positiv gesehen.

Beim Betrieb von Freischankflächen steht hingegen die Gewinnerzielungsabsicht der Gewerbebetriebe im Vordergrund, was zwar einerseits zu einer Belebung der Orte führt. Andererseits ist der Betrieb von Freischankflächen regelmäßig insbesondere mit Lärmemissionen verbunden, was sich negativ auf die Akzeptanz der Sommerstraßen durch die ansässige Bevölkerung auswirken kann. Der Ansatz der saisonalen Stadträume ist hingegen, Raum für alle Menschen zu schaffen. Auch soll die Sommerstraße nicht durch eine „Eventisierung“ zusätzlich belebt werden, sondern in erster Linie den direkten Anwohner*innen für alltägliche Nutzungen zugute kommen.

Eine Ausweitung bereits bestehender Freischankflächen für die Dauer der Sommerstraßen wird daher nur in geringem Umfang für sinnvoll erachtet. Generell sollten Freischankflächen, die normalerweise auf dem Gehweg platziert sind, auf die vormals als Flächen des ruhenden motorisierten Verkehrs genutzten Flächen auf der Fahrbahn verschoben werden und somit zu einer Verbreiterung der bestehenden Gehwegbreiten und demnach zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen.

Grundsätzlich sollen keine zusätzlichen gaststättenrechtlichen Erlaubnisse für nicht ansässige Gewerbe erteilt werden (z.B. für mobile Food-Trucks, Ausnahme: Eröffnungsfest). Aufgrund des Grundsatzes der Gleichbehandlung würde eine solche Regelung voraussichtlich dazu führen, dass der Schwerpunkt bald nicht mehr auf kommerzfreier Freiraumnutzung, sondern auf dem gewerblichen Interesse liegen würde. Damit kann aus Sicht des Senats kein Ausgleich der verschiedenen Interessen von Anwohner*innen und Gewerbetreibenden im Rahmen des Projekts erreicht werden.

Auch wird es als sinnvoll erachtet, für bereits ansässige Gewerbetreibende, die bisher aufgrund beengter örtlicher Gegebenheiten keine Freischankfläche realisieren konnten, eine entsprechende Möglichkeit im Rahmen der bestehenden Vorgaben der Sondernutzungsrichtlinien vorübergehend für die Dauer der Sommerstraße vorzusehen. So kann aufgrund der Schaffung eines Fußgängerbereichs oder einer Verkehrsberuhigung im Rahmen der saisonalen Umnutzung von Straßenraum zeitlich begrenzt eine zusätzliche Freischankfläche entstehen. Verfahren und abendzeitliche Begrenzung der Genehmigung wird hier im Rahmen der laufenden Praxis erfolgen.

Es hat sich in München gezeigt, dass eine gewisse Aktivierung des Raums durch ein Eröffnungsfest, Spielaktionen oder auch kleinere mobile Gewerbe wie einen Eisstand o.ä. wünschenswert ist, da sie die Aneignung des Raumes durch die Anwohner*innen unterstützt. Sonstige Sondernutzungen oder auch Veranstaltungen werden daher im Rahmen der bestehenden Richtlinien geprüft und bei Vorliegen der Voraussetzungen genehmigt. Im Rahmen der Vorbereitung und Durchführung von Sommerstraßen werden die Anwohner*innen in geeigneter Weise informiert, welche Aktivitäten ohne Genehmigung im Rahmen des Gemeingebrauchs möglich sind und wo bei darüberhinausgehenden Nutzungen - analog zu dauerhaft eingerichteten Fußgängerbereichen - eine Genehmigung erlangt werden kann.

4.3.3 Zeitliche und räumliche Voraussetzungen

4.3.3.1 Zeitliche Beschränkungen

Die Realisierung von Sommerstraßen beschränkt sich aufgrund der o.g. Konzeption derzeit grundsätzlich auf die Monate von April bis Oktober. Die genaue Dauer ist abhängig von den örtlichen Gegebenheiten und Besonderheiten festzulegen. So kann es notwendig sein, dass eine Sommerstraße nur nach Ende einer Baustellentätigkeit eingerichtet werden kann. Grundsätzlich empfiehlt sich die Dauer der Sommerferien für eine saisonale Umgestaltung als Mindestdauer, da in dieser Zeit der Parkdruck im Quartier meist niedriger und somit die Akzeptanz gegenüber Parkraumverlust eher gegeben ist. Auch führt das gute Wetter im Sommer zu einer vermehrten Nutzung der Sommerstraßen, mit sinkenden Temperaturen werden die Orte jedoch merklich weniger genutzt.

4.3.3.2 Räumliche, verkehrliche und soziale Voraussetzungen

Bei der Auswahl eines geeigneten Standortes für die Durchführung einer Sommerstraße müssen verschiedene verkehrliche und soziale Faktoren einfließen. Dazu zählen insbesondere Verkehrsstärke, Parkdruck, ÖPNV, Radverkehr und Art der Parkplätze (Behindertenparkplätze, Elektroladestationen). Aber auch durch die umliegenden Nutzungen, wie Schulen, Kitas oder Gewerbebetriebe, die bestehenden Freischankflächen und den Bedarf für Begrünung sowie Aufenthalts- und Spielflächen im Viertel können sich Anforderungen an die Sommerstraße ergeben.

Bei der Entscheidung, ob eine Sommerstraße eingerichtet wird und wie sie ausgestattet werden kann, wird durch die Verwaltung stets gegenübergestellt, welchen Nutzen und welche Auswirkungen die Umgestaltungen auf den Verkehr (Kfz, ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) voraussichtlich haben werden (verkehrliche Komponente) und was sich durch Umgestaltung im Hinblick auf die Nutzung und Belebung des öffentlichen Raums für Änderungen ergeben könnten (verkehrliche und soziale Komponente). Die Gegenüberstellung von Nutzen und der dafür in Kauf genommenen Einschränkungen erfolgt im Rahmen eines Abwägungsverfahrens.

4.4 Sommerstraßen als Versuch, eine autofreie Gestaltung der Straße zu testen

Sommerstraßen können als temporäre Maßnahme natürlich auch dazu dienen, in Straßen, in denen eine dauerhafte Sperrung für den motorisierten Verkehr zur Diskussion steht (z.B. durch Einführung einer Fußgängerzone, durch die Errichtung von Quersperrern zur Unterbindung von motorisierten Durchgangsverkehren oder auch die Errichtung von für Kfz gesperrte Fahrradstraßen) die Auswirkungen vorher temporär auszutesten. Die Sommerstraßen sind in diesem Fall de facto ein zeitlich beschränkter Verkehrsversuch. In einem solchen Fall sollten bei der Einführung von Sommerstraßen begleitende Erhebungen, z.B. zu Verkehrsströmen, durchgeführt werden, um einen Vorher-Nachher-Vergleich zu erzielen.

Im Erfolgsfall kann die dauerhafte Maßnahme dann unmittelbar im Anschluss an das Sommerstraßenprojekt oder aber zeitlich versetzt zu einem späteren Zeitpunkt umgesetzt werden.

4.5 Ablauf und Zuständigkeiten der Umsetzung

Sommerstraßen werden künftig nach dem folgenden Verfahren beantragt, genehmigt und umgesetzt. Im Rahmen einer Prozessevaluierung werden die Zuständigkeiten und Abläufe kontinuierlich beobachtet und, wo sinnvoll oder notwendig, angepasst.

4.5.1 Antragsphase

Der Anstoß auf Einrichtung einer Sommerstraße kommt unmittelbar aus der ansässigen Bevölkerung, die beim Bezirksamt einen Antrag stellen kann. Die grundsätzlichen Voraussetzungen bzw. Ausschlussgründe für Sommerstraßen werden vorab kommuniziert (siehe Anlage 1).

Um eine rechtzeitige Umsetzung sicherstellen zu können, ist der Antrag spätestens bis Ende Oktober des Vorjahres auf Einrichtung einer Sommerstraße in einem konkret benannten Straßenraum vorzulegen. Für Projekte, die 2023 umgesetzt werden sollen, wird die Antragsfrist verlängert und die Vorschlagsfrist auf das Bezirksamt beschränkt.

Bei der Beantragung können bereits Wünsche im Hinblick auf die Ausgestaltung eingebracht werden.

4.5.2 Vorprüfung

Zunächst überprüft das Bezirksamt in Abstimmung mit der SenUMVK die beantragten Standorte dahingehend, ob zwingende Ausschlussgründe, die gegen die Einrichtung einer Sommerstraße sprechen, vorliegen und ob Synergieeffekte mit aktuellen Planungs- und Bauvorhaben bestehen. Ausschlussgründe können insbesondere Gründe der Verkehrssicherheit, Belange des ÖPNV, des Radverkehrs oder von Infrastruktureinrichtungen wie Krankenhäusern etc. sein.

4.5.3 Bewertung und Auswahlverfahren

Im Nachgang werden die verkehrsplanerischen und städtebaulichen Faktoren durch das Bezirksamt mit Unterstützung durch die SenUMVK ermittelt und bewertet, Auswirkungen und möglicher Nutzen durch die Sommerstraße gegenübergestellt. Bei mehreren Anträgen auf Sommerstraßen schließt sich außerdem ein Auswahlverfahren an. Die Auswahl der Sommerstraßen erfolgt durch das Bezirksamt in Abstimmung mit dem Geldgeber SenUMVK.

4.5.4 Detailprüfung und Vorbereitung

Bei einem Ortstermin unter Beteiligung des Bezirksamtes und ggf. der Polizei werden die Auswirkungen einer Sommerstraße, die straßenverkehrsrechtliche Anordnung und Ausgestaltung der Sommerstraße besprochen und im Nachgang durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde entwickelt sowie der mögliche Zeitraum der Sommerstraße festgelegt. Dabei sind die verschiedenen Belange gegeneinander abzuwägen und gegebenenfalls Kompromisse zu finden. Die Planung wird außerdem mit Polizei, Feuerwehr und der BSR abgestimmt.

4.5.5 BVV-Beschluss

Das Bezirksamt erwirkt einen BVV-Beschluss, in welchem die Umsetzung der Sommerstraßen an einer konkreten Örtlichkeit beschlossen wird und damit basierend auf dem vorliegenden städtebaulichen Konzept der Ortsbezug hergestellt wird.

4.5.6 Öffentlichkeitsbeteiligung

Das Ergebnis der vorangegangenen Prüfschritte wird durch das Bezirksamt z.B. im Rahmen einer Bürgerveranstaltung oder online vorgestellt. Die von der Umnutzung mittel- und unmittelbar betroffenen Gewerbetreibenden und Anwohner*innen werden durch das Bezirksamt informiert. Unterstützer*innen für die Umsetzungsphase sollen aus der Bürgerschaft gewonnen werden. Situativ wird entschieden, ob und in welcher Form ein Quartiers-/Stadtteil-/Freiraummanagement und weitere Institutionen eingebunden werden.

4.5.7 Umsetzungsphase

Die Verkehrsanordnung wird durch die Straßenverkehrsbehörde des jeweiligen Bezirks erteilt und der Straßenraum z.B. durch das Aufstellen von Parklets oder mobilen Pflanzbeeten und Sitzmobiliar umgestaltet.

4.5.8 Abbau und Nachschau

Nach Ablauf des Projekts wird der temporär umgenutzte Straßenraum in den ursprünglichen Zustand zurückversetzt. Beim Einsatz von Parklets bleiben diese in der Regel an Ort und Stelle. Kommen mobile Pflanzgefäße zum Einsatz, wird vorgeschlagen, diese im Winter einzulagern und dann im nächsten Jahr in der nächsten Sommerstraße wiederzuverwenden. Die mobilen Gefäße müssen auch gefüllt transportabel sein. Die Bepflanzung sollte winterfest sein.

4.5.9 Auswahl- und Bewerbungsverfahren Sommerstraßen

Jeweils im Sommer des Vorjahres wird über den Start der Antragsphase informiert.

Der Termin dient dazu, die rechtlichen und gestalterischen Vorgaben bekannt zu machen und für Ziel und Hintergründe dieser temporären Vorhaben zu sensibilisieren. Auf dieser Grundlage können Initiativen ihre Vorschläge für mögliche Standorte von Sommerstraßen einbringen.

Die eingegangenen Anträge werden vorgeprüft.

Die der Verwaltung vorliegenden Anträge bzw. Anfragen aus der Bevölkerung zur Einrichtung von Sommerstraßen werden dann in eine konkrete Prüfungsphase gehen. Es ist angedacht, dass vorbehaltlich der zur Verfügung stehenden Ressourcen mindestens ein Standort pro Jahr umgesetzt wird. Geplanter Bewerbungsschluss für ein Umsetzungsjahr ist stets der 31.10. des vorangegangenen Jahres.

Als mögliche Standorte kommen nur Örtlichkeiten in Frage, bei denen keine Ausschlussgründe für die Auswahl von Sommerstraßen (siehe Anlage 1) vorliegen.

Anlage 1

Verkehrliche Kriterien bei der Auswahl von Sommerstraßen (temporäre Umwandlung in Fußgängerzonen bzw. Kfz-freie Straßen)

allgemeine Verkehrssituation:

- ✓ Ruhige Nebenstraße in dichtbesiedeltem Wohngebiet / alternativ Nebenstraße mit hohem Anteil an gastronomischen Einrichtungen (Anlieferung zu klären); keine Hauptverkehrsstraßen
- ✓ geringe Verkehrsbelastung, kaum Schwerlastverkehr
- ✓ hoher Anteil von Fuß- und / oder Radverkehr
- ✓ keine Zufahrten zu größeren Tiefgaragen, etwa zu Einkaufszentren oder großen Wohnkomplexen
- ✓ im Bestand ist max. Tempo 30 angeordnet
- ✓ keine Fahrradstraße (gilt nicht bei vorgesehenen Kfz-freien Straßen)
- ✓ kein ÖPNV (Tram, Bus)
- ✓ keine Krankenhäuser, Feuerwachen, Polizeistationen und ähnliche Einrichtungen; auch nicht im direkten Anfahrtsbereich
- ✓ Wenn Behindertenparkplätze vorhanden: Zufahrt zur Straße ist für Betroffene weiterhin möglich
- ✓ keine Taxistandplätze in der Straße
- ✓ Erreichbarkeit von privaten Grundstücken muss insbesondere für Einsatzkräfte und Müllentsorgung jederzeit möglich sein

Weitere zu berücksichtigende Aspekte:

- ✓ Parkplatzverlust vertretbar?
 - Fußgängerbereich und Kfz-freie Straße: Parkplätze entfallen komplett

Gemäß Berliner Mobilitätsgesetz, § 24 Abs. 3 sind bei konkurrierenden Ansprüchen Prioritäten zu setzen und planerische Abwägungsentscheidungen zu treffen, die insbesondere Auswirkungen der betroffenen Maßnahmen auf die Zielerreichung der in den §§ 3 bis 15 sowie der im StEP Mobilität und Verkehr definierten Ziele berücksichtigen. Dabei wird dem fließenden Verkehr Priorität vor dem ruhenden Verkehr eingeräumt (§ 25, Abs. 2) und eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität und der Lebensqualität durch möglichst geringe Rauminanspruchnahme des fließenden und ruhenden Verkehrs sowie die Schaffung weiterer Räume, in denen der motorisierte Verkehr keine oder nur noch eine untergeordnete Rolle spielt, gefordert (§ 4 Abs. 3).

§ 4 Abs. 5 fordert, dass zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität geeignete Straßen und Plätze als Orte der Begegnung, des Verweilens, der Erholung, der Kommunikation und des Spielens nutzbar gemacht werden. Die Begründung zum MobG BE weist für diesen Paragraphen explizit auf die Notwendigkeit einer deutlichen Reduzierung der Rolle des motorisierten Individualverkehrs und auf neu zu schaffende geschützte Räume hin, die für nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer entstehen sollen. Dabei soll die Aufenthaltsqualitätssteigerung auch im Bestand greifen und als Grund für eine mögliche Umgestaltung des Verkehrsraumes gelten, d.h. zur Begründung einer Umgestaltung dienen.

Der StEP Move definiert als Ziel die Gewinnung von Flächen des ruhenden Pkw-Verkehrs für die Nutzung durch den Umweltverbund, den Wirtschaftsverkehr und zugunsten der Aufenthaltsqualität.

- ✓ Fußgängerbereich, Kfz-freie Straße: Vollsperrung, Einfahrt nur für Berechtigte
 - besonderer Fokus auf Erreichbarkeit von Gewerbebetrieben und Wohngebäuden, ggf. Schaffung von Lade- / Lieferzonen im direkten Anschluss
 - Auswirkungen der (temporären) Straßensperrung auf umliegendes Straßennetz
- ✓ Schulen / Kitas in der Straße: Erhöhung der Sicherheit vor der Einrichtung
- ✓ E-Ladesäulen und Car Sharing-Stellplätze
- ✓ bekannte Baustellen oder sonstige temporäre Nutzungen
- ✓ Verschärfung bereits bestehender negativer Entwicklungen (Konflikte zwischen Anwohner*innen, nächtliche Ruhestörung etc.)
- ✓ sonstige ortsspezifische Besonderheiten

Gestaltung:

- ✓ Bietet der neu entstehende Raum einen Mehrwert für verschiedene Zielgruppen? Spricht er mehrere Generationen an und ist erreichbar für alle?
- ✓ Worauf soll der Fokus des neuen Raums liegen und welche Gestaltung kann dies unterstützen? Mögliche Schwerpunkte sind
 - Begrünung
 - Verkehrsberuhigung
 - Aufenthalt
 - Spiel
 - Verkehrssicherheit (z.B. vor Schulen)
- ✓ Sind zusätzliche Elemente (Müllbehälter, Fahrradständer etc.) sinnvoll?