

Betreff:

Parklets und Sommerstraßen

Bericht

I. Einführung

In dicht bebauten und bewohnten Stadtteilen fehlen meistens Freiräume und Grünfläche. Für ältere Menschen, Kinder und Menschen mit eingeschränkter Mobilität sind Freiräume und Grünfläche in unmittelbarer Nähe der eigenen Wohnung sehr wichtig. Vor allem kleinräumige Begrünungs- und Bepflanzungsflächen können zum Wohlbefinden und Aufenthalt im öffentlichen Raum einladen. Sie dienen als alternative Treffpunkte der Kommunikation, die das soziale Miteinander und den Informationsaustausch in der Nachbarschaft fördern können. Auch die Gestaltung des Stadtbildes wird durch diese Orte positiv belebt.

Eine entsprechende temporäre Umnutzung der Kfz-Stellflächen oder ganzen Straße im öffentlichen Raum könnte ein möglicher Ansatz sein, fehlende Freiräume zumindest im Sommer zu gewinnen.

Die Gestaltung und Nutzung von Flächen im öffentlichen Raum die sonst ausschließlich dem Auto dienen als neue Idee zur Schaffung von begrünten Straßengärten, Spielflächen, kreativ designten Aufenthaltsräumen oder einfache Freiflächen für die Allgemeinheit ist in einigen Städten bereits gelebter Alltag.

II. Begriffsdefinition Parklet und Sommerstraße

Parklet – nicht kommerzielle Nutzung

San Francisco, 2005. Eine Künstlergruppe warf Münzen in eine Parkuhr. Anstatt einen Pkw auf dem Parkplatz abzustellen, breitete die Gruppe Rollrasen aus, stellte eine Kübelpflanze auf und machte es sich auf mitgebrachten Stühlen gemütlich. Für zwei Stunden verwandelte sich der Parkplatz in einen kleinen, öffentlichen Park. Seither werden weltweit in vielen Städten die temporäre Mikro-Parks, sogenannte „Parklets“ errichtet.

Parklets sollen in dicht bewohnten und wenig begrünten innerstädtischen Stadtteilen als zusätzlicher konsumfreier öffentlicher Raum für alle zum Verweilen, Plaudern und Spielen dienen.¹

Diese können mittels aufwendiger Umbauten (Sitzgelegenheiten, Begrünung, Zaun, Fahrradabstellmöglichkeiten, etc.) oder einfach gestalteter provisorischer Aufenthaltsobjekte (Liegestühle, Paletten, Kräuter und Gemüsepflanzen im Topf, etc.) errichtet und gestaltet werden.

Parklet – kommerzielle Nutzung

Parkplätze werden auch von Gastronomiebetrieben als Freischankflächen genutzt. Die Gestaltung der Parklets obliegt dem Gastronomiebetrieb. Der Aufenthalt hier ist mit Konsumieren verbunden und nicht kostenlos.

Sommerstraßen (Summer Streets)

Die Sommerstraßen sind Straßen, die in den Sommermonaten autofreie Fußgängerzonen werden. Das heißt, dort wo sonst Autos, Taxis und Motorräder fahren, toben Kinder, entspannen Menschen in Liegestühlen oder genießen ein Feierabendbier. Durch die saisonalen

¹ <https://www.streetlife.wien/ich-mach-ein-parklet/>

Umnutzung soll die Aufenthaltsqualität im Stadtvierteln, die wenig Grünfläche und Freiraum verfügen, verbessert werden. Für die Anwohner bedeuten Sommerstraßen auch den Entfall von Parkplätzen in den Sommermonaten.

III. Europäische Beispiele

Stockholm

Die Stadt Stockholm gilt als Vorbild der Sommerstraßen. In den Sommermonaten werden Straßen in fußgängerfreundliche Straßen umgewandelt. Fahrzeuge dürfen auf den "summer streets" nicht fahren mit Ausnahmen vom Halten zum Ein- oder Aussteigen oder zum Be- oder Entladen. Behindertenfahrzeugen dürfen mit Schrittgeschwindigkeit die Straße passieren und parken.

Neben den temporären Fußgängerzonen gibt es in Stockholm außerdem noch zahlreiche summer squares und Pop-up Parks, bei den die Verkehrsfläche temporär zugunsten der Fußgänger und Anwohner autofreie Zonen werden.

Da die Sommerstraßen bereits seit 2015 in der Stadt Stockholm existieren, ist es anzunehmen, dass die Anwohner diese als Bereicherung für die Stadt und den öffentlichen Raum empfinden.

München

In der Stadt München gibt es seit 2019 verschiedene „Sommerangebote“ für Fußgänger und Anwohner:

Parklets

Im Westend wurden im Jahr 2019 zum ersten Mal acht Parkbuchten in Parklets umgewandelt und mit Holzkonstruktionen, Sitzflächen und Begrünung aufgewertet. (Planung und Bau durch Green City). Die Parklets wurden kritisiert, da die Parkplätze meist durch einen Bordstein vom Gehweg getrennt sind, also nicht die gleiche Höhe haben, wurden sie von Fußgängern kaum genutzt. Das Ergebnis der Testphase war, lieber Straßen ganz zu sperren.²

Sommerstraße

Parallel zu den Parklets wurden 2019 in einem Wohnviertel mit verdichteter Blockrandbebauung die Verkehrsfläche neben einer Grünanlage mit 21 Parkplätzen gesperrt. Der Straßenraum wurde aufgewertet und zu einer temporären Fußgängerzone umgewandelt. Die Westenriederstraße (Altstadt) wurde ebenfalls im Rahmen des Summer Street Projekt gesperrt und die Sperrung soll mit dem Konzept „autofreie Altstadt“ auf das ganze Jahr ausgedehnt werden.

160 000 Euro waren für den Bau der Parklets, die Betreuung sowie als Aufwandsentschädigung für "Green City", Kooperationspartner des Baureferats, vorgesehen.

Die Stadt München sieht die Sommerstraßen als Chance mehr Raum und Qualität für Fußgänger zu gewinnen. Deshalb wurden im Sommer 2020 weitere 15 Straßenabschnitten in der Altstadt und in Wohngebieten im Zeitraum Ende Juli bis Mitte/Ende September in temporäre Spielstraßen oder verkehrsberuhigte Bereiche umgestaltet. Die Zeitlänge der verkehrlichen Einschränkung beträgt von drei bis sechs Wochen.

Ein weiteres Ziel der Stadt ist die Begrünung der Sommerstraßen. In den ausgewählten Sommerstraßen sollen rund 100 Pflanzgefäße und an geeigneten Orten auch Sitzgelegenheiten platziert werden. Pro Sommerstraße soll es im Schnitt acht Pflanzgefäße geben. Auch Fahrradständer sollen aufgestellt werden.³

² Süddeutsche Zeitung, Artikel „München plant drei neue Fußgängerzonen“ vom 22.Mai 2020.

³ München Abendzeitung, Artikel „Mehr Platz für Fußgänger München: Weitere Sommerstraßen öffnen während der Ferien“ vom 4.August 2020.

Wien

Die Stadt Wien gilt als Vorbild für Parklets. Seit 2017 können die Anwohner Parklets in der Stadt Wien für den Zeitraum März bis November selbst beantragen und gestalten. Voraussetzung für die Parklets sind, dass sie immer eine konsumfreie Zone bleiben, der Verkauf von Waren ist untersagt und sie müssen mit Ausnahme der Nachtstunden überwiegend öffentlich zugänglich sein.

Die Parklets dürfen nur direkt vor dem eigenen Wohnsitz bzw. des Vereinslokals liegen. Die Genehmigung gilt nur für eine Saison und der Antragsteller hat keinen Anspruch auf Ausdehnung bzw. Wiederholung. Die Zustimmung zur Nutzung erlischt, wenn nicht innerhalb von 4 Wochen nach bekannt gegebenem Nutzungsbeginn die geplante Nutzung begonnen hat. Parklets dürfen nur 10% der nutzbaren Flächen entlang eines Baublockes in Anspruch nehmen. Die Einrichtung darf dem öffentlichen Interesse nicht zuwiderlaufen/entgegenstehen.

Unterstützt und gefördert werden die Parklets vom Verein Lokale Agenda 21. Der Verein hilft bei der Erstellung des Konzepts oder bei der Einreichung. Zusätzlich vergibt der Verein auch Förderungen bis zu 4.000 Euro pro Parklet. Das Errichten eines Parklet ist genehmigungspflichtig. Dazu nötig sind etwa Skizzen und eine Beschreibung.

Ein Info-Flyer von der Stadt Wien mit Sicherheitsanforderung, Gestaltungsmöglichkeiten, Ansuchensformular, Ansprechpartner der Verwaltung, etc. liegt als Anlage bei.

Auszug aus Info-Flyer Sicherheit

- Straßenkonstruktion darf nicht beschädigt werden (keine Verankerungen im Boden, keine Bohrungen etc.).
- Mobiliar ist bei Nichtnutzung (z. B. in den Nachtstunden) zu sichern. Bei der gemeinnützigen Nutzung ist auf Menschen mit Behinderungen Rücksicht zu nehmen (Barrierefreiheit).
- Eine stabile Abgrenzung zum Fließverkehr ist vorzusehen, sofern die Sicherheit nicht durch andere Maßnahmen (wie Straßensperre) gewährleistet ist.
- Eine notwendige Restgehsteigbreite muss eingehalten werden, die in Abhängigkeit der NutzerInnenfrequenz festgestellt wird.

Ausstattung

- Die Oberflächenentwässerung darf nicht beeinträchtigt werden (Freihalten von Einlaufgitter bzw. -schächten und Freispiegels, Freihalten der Entwässerungsrinne entlang der Randsteinführung etc.). Einbautenabdeckungen (z. B. Schieberkästen etc.) sind freizuhalten. Keine Freileitungen über den Gehsteig sind erlaubt.
- Das Lichtraumprofil wird freigehalten, d. h. nichts darf über die genehmigte Grundfläche hinausragen.
- Bei Grünflächen ein Aufbau: Vlies/Erde/Rollrasen/Einfassung hat mit einem Freibord (= Abstand zwischen Oberkante Rasen und Oberkante Einfassung) von 3 cm zu erfolgen.
- Keine Werbung darf auf der gegenständlichen Grundfläche erfolgen.

Beendigung und Rückstände

- Keine dauerhaften Bodenmarkierungen dürfen angebracht werden.
- Zusätzliche Bemalungen im Gehsteig- bzw. Fahrbahnbereich sind unzulässig sind.
- Bei Beendigung der Nutzung muss eine rückstandsfreie Entfernung der Gestaltung erfolgen.
- Bei Nichtentfernung der Gestaltung bis zum 15.11. bzw. bei erforderlichen Straßenbauarbeiten bzw. Arbeiten von Einbautenträgern, erfolgt dies durch die Stadt Wien auf Kosten der Erlaubnisträgerin bzw. des Erlaubnisträgers.

Berlin



Die Parklets in Berlin sind im Rahmen des bundesweiten Wettbewerbs „Klimaschutz durch Radverkehr“ des Bundesumweltministeriums aufgestellt worden. Die sog. „Begegnungszone“ sind einheitlich gestaltet und von der Stadt geplant, aufgebaut und vom Senat mit Fördermittel finanziert worden. Ein Parklet kostet ungefähr 50.000 Euro, mit der Planung hat das Projekt Begegnungszone in der Bergmannstraße rund 1,1 Millionen Euro gekostet.

Die Parklets sind etwa fünf Meter lange Holzbuchten mit Tischen, Bänken oder Fahrradständern. Sie stehen an zwei urbanen Bereichen mit fünf bis sechs geschossigen Blockrandbebauungen. Die Nutzungen in den Erdgeschossen sind fast ausschließlich Gaststätten und Einzelhandel. Die Standorte wurden mit den Bezirken abgesprochen.

Diese Parklets in Berlin standen jedoch ebenfalls in der Kritik. Lärm vor allem Partylärm in der Nacht, Ästhetik, Kosten aber auch Probleme mit Anlieferung und mit der Suche nach Parkplatz waren die Gegenargumente der Anwohner und Betreiber der Gastronomie und Einzelhandel. Die Forderung der Anwohner war der Abbau der Parklets.

Nach dem Probelauf zur Testphase fand eine Befragung statt. Zusammenfassend betrachtet halten sich die Positivmeinungen und Negativmeinungen die Waage. Die meisten Negativmeinungen kamen von den Anwohnern: Nur ungefähr 20 Prozent nahmen die Parklets als positiv wahr. Die Befragten aus dem sonstigen Berlin sowie die nicht in Berlin Lebenden schätzten die Parklets überwiegend positiv ein.

Problematisch erscheint auch die Einlagerung dieser massiven Parklet-Ausstattung in den Wintermonaten.

IV. Aktueller Stand zu Parklets in der Stadt Nürnberg

Kommerziell genutzte Parklets

Bereits vor der Corona-Krise konnten im Einzelfall Gaststätten in Nürnberg die Parkplätze oder –buchten vor ihrer Haustür als Erweiterung ihrer Freischankfläche umnutzen. Dafür ist eine Sondernutzungserlaubnis von der Stadt Nürnberg erforderlich. Während der Corona Pandemie hat nun das Konzept der Parklets mehr denn je an Bedeutung gewonnen. Um die Gastronomiebranche, die die von den Corona-bedingten Einschränkungen mit am stärksten betroffen war (u.a. wochenlange Betriebsverbote), zu unterstützen, hat die Stadt Nürnberg die Erweiterung bestehender oder die Schaffung neuer Freischankflächen in einem vereinfachten, unbürokratischen Verfahren ermöglicht. Auch wenn die Gaststätten inzwischen wieder öffnen dürfen, so sind dennoch definierte Abstands- und Hygieneregeln einzuhalten, die bei gleicher Anzahl an Gästen einen größeren Flächenbedarf verursachen. Bislang hat das Liegenschaftsamt in 82 Fällen die Tisch- und Stuhlaufstellungen auf Parkplätzen gestattet, wobei der Schwerpunkt in der Altstadt liegt. Die Erfahrungen mit den kommerziellen Parklets sind positiv. Diese werden von den Menschen gut angenommen Obwohl gerade in der dicht bebauten Altstadt der Parkdruck generell sehr hoch ist, kam es nur zu vereinzelt

Beschwerden. Bei der Erteilung der der Sondernutzungserlaubnisse wurde versucht, auch den Belangen der Anwohner und des Einzelhandels Rechnung zu tragen.

Die Parklets benötigen eine gewisse Kenntlichmachung zum fließenden Verkehr, diese sind von verschiedenen Betreiber sehr unterschiedlich errichtet worden und wirken sich nicht immer positiv im Straßenraum aus.

Positive gestaltete Beispiele sind aus stadtplanerischer Sicht Parklets, die sich räumlich und optisch zum Straßenraum hin öffnen. Sie sollen vom befahrbaren Straßenraum und vom Gehwegbereich aus wahrnehmbar sein und belebend im Stadtbild wirken. Vorteilhaft ist eine Begrünung mit Pflanzgefäßen und leicht abbaubare Elemente.



Abbildung 1: Adlerstraße



Abbildung 2: Innerer Laufer Gasse

Stadtgestalterisch ungünstig sind Parklets mit vollständiger und blickdichter Abgrenzung zum Straßenraum, die mehr wie Baustelleneinrichtungen wirken. Solche Fälle sind in der Minderheit und eher dem schnellen Verfahren als gestalterischem Willen geschuldet. Es zeigte sich bereits

im Sommer 2020, dass im Einzelfall schnelle Verbesserungen erreicht werden konnten. In der Summe überwog der Nutzen jedoch deutlich.

Nicht kommerziell genutzte Parklets

Auch für nicht kommerzielle Parklets gibt es in dicht bebauten Wohngebiete in der Stadt Nürnberg die ersten Anstöße. Das Quartiersmanagement Gibitzenhof plant in Zusammenarbeit mit zwei soziale Einrichtungen (Linie 6 und Offene Behindertenarbeit) in den Stadterneuerungsgebieten Gibitzenhof / Steinbühl-West / Rabus und Galgenhof / Steinbühl den Bau von jeweils einem Parklet pro Einrichtung.

Grundsätzlich können die Parklets zwei und mehr öffentliche Parkplätze in Anspruch nehmen. In diesen Fallbeispielen sollen sie möglichst barrierefrei (am besten neben Gehsteig mit Hochbord), stabil und zerlegbar sein. Die Stadterneuerung sieht aktuell einen Kostenrahmen von max. 8.000 Euro je Parklet vor. Die Bauarbeit der Holzkonstruktion können von den sozialen Einrichtungen selbst durchgeführt werden. Die Stadterneuerung wird die Einrichtungen mit Fördermittel unterstützt. Die Pflegearbeit des jeweiligen Parklets soll über Patenschaft erfolgen.

Ziel des Projekt ist es, den öffentlichen Raum für Bürgerinnen und Bürger temporär zu erweitern und als Freiraum zur Verfügung zu stellen. Für Herbst/Winter 2020 stehen konzeptionelle Überlegungen und die Suche nach Kooperationspartnern im Quartier und in der Kreativszene / Gemeinwohlökonomie im Vordergrund. Die Standortwahl soll nachfrageorientiert sein, d.h. die Parklets sollen nur errichtet werden, wenn die Nachfrage von der Anwohnerschaft vorhanden ist und der Antrag soll auch vom ortsansässigen Verein oder Privatperson gestellt werden. Eine Förderung für kommerzielle Parklets ist nicht möglich.

Sommerstraße

Offiziell gibt es in Nürnberg gibt bisher keine Sommerstraßen. Tatsächlich aber entstehen durch Baustelleneinrichtungen (Beispiel Augustinerstraße) und in der Fußgängerzone zur Erprobung (Beispiel Weinmarkt) positive Beispiele, die zeigen, wie Sommerstraßen aussehen könnten.



Abbildung 3: Augustinerstraße



Abbildung 4: Weinmarkt

V. Weiteres Vorgehen

Kommerziell und nicht kommerziell genutzte Parklets

Besonders geeignet für die Einrichtung von Parklets sind Straßenzüge in hochverdichteten Wohngebieten mit Tempo 30 Zonen. Die Initiative, sowie die Planung und Umsetzung für Parklets sollten aus der Bürgerschaft kommen.

Die Erfahrungen dieses Sommers zeigen, dass es für die Umsetzung erforderlich ist, Mindestanforderungen bei der qualitativen und ästhetischen Gestaltung für kommerzielle und nicht kommerzielle Parklets festzulegen. Im Bereich von Ensembleschutzgebieten ist besondere gestalterische Sorgsamkeit von den Erstellern gefordert, wegen der Kurzlebigkeit der Projekte, die zudem immer nur widerruflich bis zum Auftreten von Mängeln genehmigt werden ist aber eine weitere Regulierung unnötig. Verwiesen wird auf den Leitfaden „Gestaltungsempfehlungen für Freischankflächen in der Altstadt“ der so auch im Rest der Stadt angewendet werden soll“ und die Möglichkeit, ernste Störungen im Zuge der Sondernutzungserlaubnis (Wiederruf, Änderung) zu beheben. Kunstrasenbeläge, zeltähnliche Überdachungen und Folienwände sollen somit vermieden werden.

Als Maßnahme gegen den Klimawandel und zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität können einzelne Pflanzgefäße als Abgrenzung der Parklets verwendet werden. Sie können den Anfang und das Ende der Parklets markieren. Innerhalb des Parklets ist eine Begrünung ebenfalls erwünscht. Durch die Pflanzen sollen die Parklets beleben und in den Straßenraum hineinwirken.

Aus verkehrlicher Sicht muss eine Mindestbreite der Fußwege von 1,60 - 2.00 Meter je nach Fußgängeraufkommen zwischen Bestuhlung und Bordsteinkante eingehalten werden. Fußgänger dürfen aufgrund der Parklets nicht in die Situation geraten, auf die Straße ausweichen zu müssen. Auch Kinderwagen und Rollstuhlfahrer sollen ungehindert den Gehweg passieren können.

Anzustreben ist auch in Zukunft ein möglichst schlankes Verfahren ohne vollumfängliche Instruktion der Parklet-Nutzungen bei allen Dienststellen. Solange insbesondere die Belange der Feuerwehr gesichert sind und der Leitfaden zu Gestaltung beachtet wird, sind weitere Maßgaben auch nachlaufend möglich und ausreichend.

Da alle Parklets reversibel sind und immer nur bis zum jeweiligen Saison-Ende (ohne Anspruch einer Verlängerung) genehmigt werden kann die Verwaltung flexibel reagieren und gaststätten-, lärmschutz- und denkmalrechtliche oder sonstige Probleme zügig über die Regelungen zur Sondernutzung lösen.

Gerade im Hinblick auf die Vielzahl der in diesem Jahr vor allem in der Altstadt genehmigten Nutzungen muss allerdings bedacht werden, dass als städtische Hilfe für die Gastronomen die Sondernutzungsgebühren für Tisch- und Stuhlaufstellungen entfallen sind. Ob und inwieweit ab 2021 wieder die regulären Gebühren fällig sind, wird zum Jahresende 2020 geprüft. Außerdem muss bedacht werden, dass bei größeren Außenbestuhlungen über 40 m² eine Baugenehmigung notwendig ist.

Sommerstraßen

Bei der Umsetzung der Sommerstraßen wird die gesamte Straße bzw. der gesamte Straßenabschnitt temporär zur Fußgängerzone. Die Dauer kann von zwei Wochen bis zu zwei Monaten variieren. Behindertenstellplätze und Anwohnerparkplätze sollten erhalten bleiben oder adäquater Ersatz geschaffen wird. Alle anderen Parkplätze würden ersatzlos wegfallen. Auch hier sollte die Initiative aus der Bürgerschaft kommen. Grundsätzlich eignen sich Straßen in dicht bebaute Wohngebieten, die ein großes Defizit an wohnungsnahen Freiräumen aufweisen, wie zum Beispiel die Südstadt oder Gostenhof und die meisten Stadterneuerungsgebiete.

Als Einstieg könnten sich ein bis zwei Pilotprojekte im Rahmen von Stadterneuerungsgebieten eignen, ähnlich der geplanten nicht kommerziellen Parklets in Gibitzenhof und Steinbühl. Bei jedem Projekt sind hier aber umfangreiche Anliegerbeteiligungen und Abstimmungen innerhalb der Verwaltung für eine konkrete Umsetzung erforderlich, dazu wäre eine entsprechende Personalausstattung der Dienststellen erforderlich.