



Landeshauptstadt München, Mobilitätsreferat  
80313 München

An den Vorsitzenden des BA 18  
Herrn Sebastian Weisenburger  
Direktorium  
BA-Geschäftsstelle Süd

**MOR-GB2.13**

80313 München  
Telefon: [REDACTED]  
Telefax: [REDACTED]  
Dienstgebäude:  
Implerstr. 9  
Zimmer: [REDACTED]  
Sachbearbeitung:  
[REDACTED]

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

Datum  
23.06.2022

### **Parkdruck in Untergiesing-Harlaching**

BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 03763 des Bezirksausschusses  
des Stadtbezirkes 18 - Untergiesing-Harlaching vom 22.03.2022

Sehr geehrter Herr Weisenburger,

der o.g. Antrag des Stadtbezirkes 18 - Untergiesing-Harlaching wurde dem Mobilitätsreferat zur federführenden Bearbeitung zugeleitet. Der BA 18 - Untergiesing-Harlaching fordert die Landeshauptstadt München, vertreten durch das Mobilitätsreferat auf, darzustellen wie hoch der „Parkdruck“ (Parksuchverkehr) in dem Gebiet Untergiesing-Harlaching aktuell ist und wie er definiert und ermittelt wird.

Hierzu teilt das Mobilitätsreferat Folgendes mit:

Die Straßenverkehrsordnung (StVO) sieht keine konkrete Definition des Parkdruckes vor. Jedoch ist das Vorliegen eines erheblichen allgemeinen Parkdruckes eine der Voraussetzungen für die Einrichtung einer Parkraumbewirtschaftung mit Bewohnerbevorrechtigung („Parklizenzgebiet“) i.S.d. § 45 Abs. 1b Nr.2a StVO laut der Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV-StVO zu § 45, Rd.Nr. 29).

Parkdruck entsteht, wo die vorhandenen Parkflächen - private wie öffentliche - für den Parksuchverkehr nicht mehr ausreichen und ein Gebiet in seiner Gesamtheit regelmäßig und nicht nur zu bestimmten Zeiten nicht mehr für alle erreichbar ist.

Um einen erheblichen allgemeinen Parkdruck in einem betreffenden Gebiet festzustellen, sind (schon bevor mittels geeigneter zahlenmäßiger Erhebungen das Parkverhalten im Viertel überprüft werden kann):

U-Bahn: Linien U3,U6  
Haltestelle Poccistraße  
Bus: Linie 62  
Haltestelle Poccistraße  
Bus: Linie 132  
Haltestelle Senserstraße

- die Struktur des Gebietes zu betrachten (Wohnbebauung, Gewerbe, kulturelle Einrichtungen, Schulen, Theater, Sport, Großveranstaltungen, Pendlerverkehr durch Angebote des ÖPNV etc.),
- Hinweise aus der Bevölkerung bzw. z.B. aus Bezirksausschüssen und eine entsprechende möglicherweise vorliegende Beschwerdelage zu berücksichtigen und die Gründe für eine Überlastung des Gebietes genau zu analysieren,
- Hinweise der örtlichen Polizei zu berücksichtigen bzw. entsprechende Stellungnahmen einzuholen.

Im Rahmen professioneller zahlenmäßiger Erhebungen sind sowohl die zeitliche als auch die räumliche Komponente zu berücksichtigen, so dass in einem bestimmten Gebiet alle Straßen zu verschiedenen Tageszeiten und über einen längeren Zeitraum hinsichtlich des ruhenden Verkehrs (Auslastung, wechselnde Nutzergruppen) zu untersuchen sind.

Wenn mit dem im ganzen Stadtgebiet nach gleichen Maßstäben angewandten Instrument der zahlenmäßigen Erhebung ein Nachweis des Parkdrucks und die Feststellung konkurrierender Nutzergruppen vorliegen, können geeignete Bewirtschaftungsgebiete sowie darin definierte Bewirtschaftungsformen festgelegt werden. Hierbei sind stadtstrukturelle Gesichtspunkte wie z.B. zusammenhängende Wohngebiete oder auch verkehrliche Zusammenhänge (z.B. Ringstraßen als Gebietsgrenzen) zu berücksichtigen.

Die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung mit einer Parklizenz für Bewohner\*innen (nach § 45 der Straßenverkehrsordnung) ist an rechtliche Vorgaben geknüpft. So ist die Anordnung von Bewohnerparkvorrechten nur dort zulässig, wo mangels privater Stellflächen und auf Grund eines erheblichen allgemeinen Parkdrucks die Bewohner\*innen des städtischen Quartiers regelmäßig keine ausreichende Möglichkeit haben, in ortsüblich fußläufig zumutbarer Entfernung von ihrer Wohnung einen Stellplatz für ihr Kraftfahrzeug zu finden (vgl. Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung VwV-StVO). Deshalb ist es notwendig, wie beschrieben, eine Bestandsaufnahme bzgl. der Parkplatzbelegung in den einzelnen Gebieten durchzuführen.

Weiterhin ist anzumerken, dass aufgrund der gesetzlichen Vorgaben (Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung VwV-StVO) Parkraummanagementgebiete eine Maximalausdehnung von 1.000 m (Diagonale) nicht überschreiten dürfen, weshalb beispielsweise eine Ausweitung des Lizenzgebietes Wettersteinplatz nicht möglich wäre. In Untergiesing-Harlaching konnten bereits folgende Lizenzgebiete, aufgrund eines erheblichen allgemeinen Parkdrucks eingerichtet werden: Giesing Schönstraße Nord- und Süd, Schyrenbad, Untergiesing und Wettersteinplatz. Die Ergebnisse aus der Parkraumanalyse zu den einzelnen Quartieren wurden dem BA 18 vor Einführung der Lizenzgebiete bereits präsentiert.

Die Parkplatzauslastung im Gebiet Mangfallplatz wurde im Jahr 2018 untersucht und umfasste folgenden Geltungsbereich: Rotbuchenstraße - Tegernseer Landstraße - Peter-Auzinger-Straße - Schlierachstraße - Miesbacher Straße - Auerbergstraße - Oberbibinger Straße - Säbener Straße - Am Hackenweg.

Im ersten Intervall, 10 Uhr lag die Auslastung bei 77%, in den Abendstunden, um 20 Uhr lag die Auslastung bei 75%. Eine relativ hohe Falschparkerquote wurde im Bereich der Gehwege festgestellt.

Aktuell werden Planungen, neben weiteren neuen Parklizenzgebieten, für das Gebiet Mangfallplatz vorgenommen, die mit dem Beschluss Parkraummanagement Sektor VI Teil 2, voraussichtlich Ende diesen Jahres dem Stadtrat zur Entscheidung vorgelegt werden. Die Planungen werden dem Bezirksausschuss noch vorgestellt und diskutiert. Da aufgrund der Einführung der Gebiete Wettersteinplatz und Mangfallplatz Verdrängungseffekte in umliegende, nicht lizenzierte Gebiete bereits mehrfach gemeldet wurden, sollen weitere Zählungen zur Parkraumauslastung im Bereich Untergiesing- Harlaching beauftragt werden. Wie im BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 02743 beschrieben, handelt es sich um den Umgriff von Kurzstraße und Grödnerstraße im Norden, Harlachinger Straße im Westen, Karolingerallee, Klobensteiner Straße, Bozener Straße im Süden und Säbener Straße im Osten sowie den Bereich südlich des in Planung befindlichen Gebietes Mangfallplatz, im Umgriff Münchner Kindl.-Str. (südlich), Teegernseer Landstraße (Osten), Oberbibberger- Str. (im Westen). Diesbezüglich befinden wir uns weiterhin in engem Austausch mit Ihnen, dem Bezirksausschuss 18. Eine gleichzeitige Einrichtung der noch zu untersuchenden Gebiete und dem in Planung befindlichen Gebiet Mangfallplatz kann aus Kapazitätsgründen aller Wahrscheinlichkeit nach leider nicht erfolgen.

In Bezug auf die Verkehrswende ist anzumerken, dass Rad- und Fußverkehre priorisiert behandelt werden, es gibt jedoch immer eine Abwägung zwischen den einzelnen Nutzungen. Durch Antrag der Bezirksausschüsse können Radabstellanlagen oder z.B. Sommerstraßen zur Förderung des nicht motorisierten Individualverkehrs in den einzelnen Bezirken eingerichtet werden, dazu muss das Gebiet nicht zwingend ein Parklizenzgebiet sein.

So dürfen Fahr- und Lastenräder im Seitenraum laut geltender Gesetzgebung abgestellt werden. Werden vom BA neue Abstellanlagen beantragt u. auf den Gehsteigen ist nicht ausreichend geeignete Abstellfläche vorhanden, dann können ggf. vorhandene Kfz-Parkplätze mit Zustimmung des BA umgewandelt werden. Das ist seit dem Stadtratsbeschluss „Gesamtkonzeption Fahrradparken in München“ möglich und gängige Praxis.

Zur Thematik Carsharing können wir Ihnen Folgendes mitteilen:

Aufgrund der teils mangelnden Verfügbarkeit von Shared Mobility Angeboten, insbesondere in den Stadtrandlagen, verabschiedete am 19.01.2022 der Stadtrat den Beschluss „*Mobilitätsstrategie 2035 – Einstieg in die Teilstrategie Shared Mobility – Etablierung von Mobilpunkten und Angebotsausweitung in München*“ (Sitzungsvorlagen Nr.: 20-26 / V 04857). Als eine der dort beschlossenen Umsetzungsmaßnahmen sollen bis 2026 bis zu 200 Mobilitätspunkte und 600 stationäre Carsharing Stellplätze sowie 1000 anbieterunabhängige Carsharing Stellflächen ausgewiesen werden.

Ziel ist es, ein verlässliches und gut verfügbares Angebot im gesamten Stadtgebiet zu etablieren.

Derzeit arbeitet das Mobilitätsreferat an einem Konzept für die Verortung und Quantifizierung der Carsharing Stellflächen und fokussiert sich dabei in der ersten Ausbaustufe insbesondere auf den öffentlichen Raum. Zudem führt das MOR regelmäßig Gespräche mit Anbieter\*innen, Bauherren, der P+R GmbH sowie Parkhausbetreiber\*innen, um auch weitere Möglichkeiten für die Platzierung von Carsharing Angeboten auszuloten.

Im Bereich CarSharing und Mobilitätspunkte können sehr gerne konkrete Standortvorschläge

an das Mobilitätsreferat via Antrag oder per Mail an [shared-mobility@muenchen.de](mailto:shared-mobility@muenchen.de) eingereicht werden, die durch uns geprüft werden.

Wir bedanken uns für Ihr Engagement und Ihre Anregungen. Wir hoffen, wir konnten Ihnen den Sachverhalt nachvollziehbar darlegen.

Mit freundlichen Grüßen

gez.



Geschäftsbereichsleitung