



Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus
80331 München

Stadtrat Manuel Pretzl
Stadtrat Sebastian Schall

ANTRAG

14.08.2020

Kostenloses E-Mobilität Parken verlängern bis mindestens 2025

Der Stadtrat möge beschließen:

Die bisherige Regelung kostenloses Parken für zwei Stunden bei E-Mobilität wird bis mindestens 2025 verlängert.

Begründung:

Um die Attraktivität für E-Mobilität weiter zu steigern, muss die E-Mobilität zukunftsgerichtet gefördert werden.

Die Landeshauptstadt München hat mit Ihrer Regelung „kostenloses Parken“ hierzu bereits einen wichtigen Beitrag geleistet. Um dieses fortzuführen müssen wir die jetzige Regelung des kostenlosen Parkens bis mindestens 2025 verlängern.

Initiative:
Manuel Pretzl, Stadtrat
Fraktionsvorsitzender

Sebastian Schall
Stadtrat

ANTRAG

An Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter

Rathaus, Marienplatz 8, 80331 München



21.09.2020

Schaffung von mehr Raum auf der Straße für Radverkehr, Fußgänger, Grünflächen aber auch fließenden Verkehr und Reduktion von Parksuchverkehr durch ein elektronisches Parkplatzmanagement in Parkgaragen

Die Stadtverwaltung wird beauftragt, ein Programm zum Parkplatzmanagement in Büro-, Wohn- und Mietparkgaragen zu entwickeln.

Dabei sollen unter Einbeziehung von it@m aber auch bestehenden externen Anbietern und vor allem Inhabern von privaten wie öffentliche Parkgaragen, wie auch Digitalisierungsunternehmen folgende Aspekte geprüft werden:

- a) elektronisches Parkplatzmanagement mit Erfassung, Buchung und Bezahlung über App und Online Portale.
- b) Darstellung und Durchsuchung des Angebots in elektronischen Karten.
- c) Buchungen für kleinere (Stundenweise) und größere Zeiträume (Tageweise)
- d) Installation von elektronischen Zugangs- und Zufahrtsbeschränkungen (Tore, Schranken), die mit dem Buchungssystem gekoppelt sind und dem externen Nutzer die Zu- und Ausfahrt sowie den Zugang zum geparkten Fahrzeug ermöglichen.
- e) Abrechnungssysteme mit verschiedenen Zahlungsmöglichkeiten.
- f) die Möglichkeit Parkflächen im öffentlichen Straßenraum zu erfassen und ebenfalls über dieses System zu buchen und zu bezahlen.

Die beiden großen städtischen Wohnungsbaugesellschaften, GWG und Gewofag, werden gebeten, im Domagpark und der Parkstadt Schwabing Pilotprojekte zu starten. Das Kommunalreferat soll darüber hinaus versuchen private und gewerbliche Parkgarageninhaber für die Teilnahme an einem Pilotprojekt zu gewinnen und beispielhaft über den Nutzen des Konzeptes zu informieren. Auch die Tiefgarage des KVR's in der Ruppertstraße wäre ein geeignetes Pilotobjekt.

Es ist weiter zu prüfen, ob eine Nachrüstung von Parkgaragen mit einem elektronischen Parkplatzmanagement aus Stellplatzablösemitteln bezuschusst werden kann.

Begründung

An vielen Orten in München besteht eine hohe Nachfrage nach Parkraum. Gleichzeitig gibt es Leerstand von Parkplätzen, oftmals Parkgaragen, in denen Parkraum langfristig oder tageszeitabhängig leer steht oder gar nicht vermietet ist. Dies auch weil die Nutzungszeiten so gestaltet sind, dass für Büro- und gewerbliche Nutzer der Parkraum unter Tags, aber nicht am Abend oder Wochenende benötigt wird, wenn die Nachfrage von Anliegern sehr groß ist und umgekehrt Parkplätze in Wohngebäuden untertags leer stehen, wenn gerade in der Innenstadt der Parkdruck besonders hoch ist.

Um den Druck um immer knappere Flächen weiter zu entzerren, müssen wir Nutzer und Anbieter individuell zusammenbringen und die Parkplatzsuche zu koordinieren. So kann nicht nur der Parksuchverkehr reduziert werden, es können durch die Belegung von leerstehenden Flächen auch ungenutzte Flächenpotentiale gehoben werden und somit kostbare Räume auf öffentliche Straßen besser genutzt werden, z.B. für Radverkehr, Fußgänger, Grünflächen aber auch die Verbesserung des fließenden Verkehrs.

Dies kann durch ein elektronisches Parkplatzmanagement unterstützt werden, welches auf unterschiedliche Bedürfnisse Rücksicht nimmt und einfach mit elektronischen Kartensystemen auffindbar und elektronisch zu buchen und bezahlbar ist.

Um schnell auch positive Beispiele zu zeigen und mehr Anbieter zu finden, beteiligen sich beide städtischen Wohnungsbaugesellschaften durch Pilotprojekte.

Damit die Kosten der Nachrüstung attraktiv gestalten werden können, soll ein Einsatz von Stellplatzablösemittel geprüft werden.

Manuel Pretzl (Initiative)

Fraktionsvorsitzender

Hans Hammer

Stadtrat

ANTRAG

An Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter

Rathaus, Marienplatz 8, 80331 München



10.12.2020

Einführung von Gäste-Parktickets für Anwohner

Die Stadtverwaltung überprüft die Möglichkeit zur Einführung eines jährlich festen Kontingents von Parktickets für Gäste von Anwohnern. Diese sollen über das Internet abrufbar und anschließend als Ausdruck an der Windschutzscheibe anbringbar oder vollständig digital über die Möglichkeit des Handy-Parkens abgewickelt werden.

Begründung

Der zur Verfügung stehende Parkraum in München ist äußerst knapp. Gerade in dichtbesiedelten Wohngebieten gestaltet sich die Parkplatzsuche daher oft schwer. Um Anwohnern dieser Stadtbereiche die Möglichkeit zum erleichterten Empfang von Gästen zu einzuräumen, soll zukünftig jedem Anwohnerhaushalt ein festes jährliches Kontingent an Gäste-Parktickets gewährt werden. Dies ermöglicht nicht nur die Nutzung von ortsnahen Anwohnerstellplätzen und eine damit einhergehende Reduzierung des streckenmäßig ausufernden Parksuchverkehrs, sondern spart je nach Parkraum auch die ansonsten entstehenden Parkgebühren ein. Weiterhin kann so ganz ohne die weitere Verhängung von Bußgeldern das rechtswidrige „Wildparken“ auf Sperrflächen und in Einfahrten teilweise unterbunden werden, da für die anreisenden Gäste nähere und bequemere Parkflächen zur Verfügung stehen. Damit das Gäste-Parken jedoch nicht überhandnimmt, muss die Anzahl der Gäste-Tickets jährlich auf eine bestimmte Anzahl pro Anwohnerhaushalt beschränkt werden.

Hans Hammer

Stadtrat

ANTRAG

An Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter

Rathaus, Marienplatz 8, 80331 München



20.01.2021

Karte für mietbare Tiefgaragenstellplätze erstellen und online stellen

Die Landeshauptstadt München erstellt eine interaktive Stadtkarte, in der Tiefgaragen angezeigt werden, die KfZ-Stellplätze an Anwohner in der Nachbarschaft vermieten. In dieser Karte werden die Adressen der Tiefgaragen hinterlegt, ebenso die Kontaktdaten der Vermieter bzw. deren Dienstleister, an die sich interessierte Bürgerinnen und Bürger wenden können, um bzgl. der Anmietung eines Tiefgaragenstellplatzes anzufragen. Diese Tiefgaragenstellplatzkarte wird auf muenchen.de eingebunden.

Begründung

Oberirdische öffentliche KfZ-Parkplätze sind in vielen Stadtvierteln sehr knapp, während zeitgleich in vielen privaten Tiefgaragen noch Stellplätze frei sind. Um diese besser auszulasten und somit Parkplatzsuchverkehr zu reduzieren, sollte eine stadtweite Plattform etabliert werden, die Vermieter von Stellplätzen und suchende Mieter zusammenführt.

Prof. Dr. Hans Theiss (Initiative)
Stadtrat

Hans Hammer
Stadtrat

Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus



FDP BAYERNPARTEI Stadtratsfraktion

15.04.2021

Antrag
Mehr Anwohnergaragen – Wegfall oberirdischer Parkplätze muss ausgeglichen werden

Es werden keine oberirdischen Parkmöglichkeiten gestrichen, bevor nicht in nahegelegenen Anwohnergaragen o. Ä. eine entsprechende Anzahl von Ersatz-Stellplätzen für die von der Streichung Betroffenen geschaffen wurde.

Begründung:

Überall in der Stadt werden derzeit Parkplätze im öffentlichen Raum gestrichen. Der Parkdruck wird immer größer, für die Anwohner wird es immer schwieriger, einen Platz für ihren PKW zu finden.

Entgegen trendiger Träumereien von Verkehrswende, autofreier Innenstadt etc., sieht die Realität jedoch so aus, dass die Anzahl der in München zugelassenen Fahrzeuge von Jahr zu Jahr steigt.¹

Das permanente Wegstreichen dringend benötigter Parkplätze geht also völlig an den Bedürfnissen der Bürger vorbei.

Um Platz an der Oberfläche zu gewinnen und den öffentlichen Raum für Begrünung, Radl-Abstellplätze etc. nutzen zu können, soll der ruhende Verkehr unter die Erde verlegt werden.

Stadträte: **Prof. Dr. Jörg Hoffmann** (Fraktionsvorsitzender)
Gabriele Neff (stellv. Fraktionsvorsitzende)
Fritz Roth
Richard Progl

1 <https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtinfos/Statistik/Verkehr.html>

ANTRAG

An Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter

Rathaus, Marienplatz 8, 80331 München



19.04.2021

Mit künstlicher Intelligenz die Parkplatzauslastung auf der Straße messen

Wie viele Autos sind auf der Straße geparkt? Reicht der Platz für alle Autos, die dort abgestellt werden, oder wäre es sinnvoll, eine Bewohner-Parkzone einzurichten? Um diese Frage zu beantworten, müsste die Stadtverwaltung viel Zeit und Geld in manuelle Zählungen und Beobachtungen vor Ort investieren. Wir bitten die Verwaltung zu prüfen, wie man mit Hilfe der künstlichen Intelligenz (KI) den Parkdruck messen kann.

Begründung

Die Anzahl von parkenden Fahrzeugen in unserer Stadt steigt und dies zeigt erhebliche Auswirkungen auf den öffentlichen Raum. Immer mehr Fahrzeuge werden auf der Straße abgestellt und es kostet eine Menge Zeit und Nerven, einen Parkplatz zu finden. In solchen Fällen kann die Verwaltung z.B. Bewohnerparken anordnen, muss dafür aber den Parkdruck durch Parkraumerhebungen nachweisen.

Der Einsatz von KI im industriellen Umfeld ist mittlerweile weit verbreitet und allgemein akzeptiert. Die Parkdruckanalyse mit KI ist ein schönes Beispiel dafür, dass Künstliche Intelligenz auch für Kommunen einen großen Nutzen bringen kann. Dank eines entwickelten Algorithmus kann die Auslastung von Stellplätzen automatisch ausgewertet werden. So werden Zeit und Kosten der manuellen Datenerhebung erheblich reduziert und Parkprobleme in ausgewählten Stadtgebieten können dementsprechend schneller gelöst werden.

Sabine Bär (Initiative)
Stadträtin

Hans Hammer
Stadtrat

Alexandra Gaßmann
Stadträtin

ANTRAG

An Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter

Rathaus, Marienplatz 8, 80331 München



14.05.2021

Parken in Wohnstraßen

Das Mobilitätsreferat ordnet in Abstimmung mit den Bezirksausschüssen in engen Münchner Wohnstraßen „halbseitiges“ Parken auf Gehwegen (Parken mit einer Fahrzeughälfte auf dem Gehweg) an. Ziel ist es, ausreichende Restbreiten für Fußgänger, einstreifige Fahrgassen und eine Entspannung des Parkdrucks zu erreichen.

Begründung

Das Mobilitätsreferat ist gerade dabei, in den Wohnstraßen vieler Münchner Wohngebiete Halteverbote anzuordnen. Es geht dabei um Straßen, in denen sich über Jahrzehnte eingebürgert hat, „halbseitig“ auf Gehwegen einer oder beider Straßenseiten zu parken. In aller Regel waren dabei ausreichende Restbreiten für Fahrgasse und Gehweg vorhanden. Es ist unbestritten, Gehwegparken verbietet die Straßenverkehrsordnung; ebenso ermöglicht sie aber auch die explizite Anordnung. Es handelt sich um Wohngebiete, in denen nicht ein Stellplatz pro Wohnung nachgewiesen ist. Und in denselben Gebieten findet seit vielen Jahren bauliche Nachverdichtung statt.

Alexander Reissl (Initiative)

Stadtrat

Veronika Mirlach

Stadträtin

Alexandra Gaßmann

Stadträtin

Fabian Ewald

Stadtrat

ANTRAG

An Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter

Rathaus, Marienplatz 8, 80331 München



19.08.2021

Tagesparkticket

Die Landeshauptstadt München und Ihre zuständigen Referate werden aufgefordert, das Parkticketangebot im Stadtgebiet der Landeshauptstadt München, um ein Tagesparkticket für das gesamte Stadtgebiet zu erweitern.

Begründung

Bürgerinnen und Bürgern, Besucherinnen und Besuchern sowie Gewerbetreibenden wird es dadurch ermöglicht, das Parkangebot der Landeshauptstadt München flexibel ohne Mehrfachbelastung zu nutzen. Die Landeshauptstadt München erhält die Parklizenzgebühren für die Nutzung des jeweiligen Parklizenzgebietes. Es besteht nach Ansicht der CSU-Fraktion kein Anlass, die ohnehin an die Stadt entrichteten Parkgebühren bei einem Wechsel des Parklizenzortes lediglich aufgrund eines Standortwechsels im Stadtgebiet erneut zu erheben. Der Zuständigkeitsbereich der Landeshauptstadt München für Ihre Lizenzgebiete im Stadtgebiet bleibt in diesem Falle unverändert. Für viele Autofahrer wäre ein Tagesticket für das gesamte Stadtgebiet mithin eine sinnvolle Ergänzung zum bereits existierenden Parkticketangebot. Dies gilt insbesondere dann, wenn mehrere Parklizenzgebiete am selben Tag angefahren und benutzt werden.

Alexandra Gaßmann

Stadträtin



An den Oberbürgermeister
der Landeshauptstadt München
Herrn Dieter Reiter
Rathaus, Marienplatz 8
80331 München

München, 07.04.2022

Antrag:
Geh- und Radwegparken unterbinden II (Radwegsicherheit XXV)
Konzept für Lieferzonen und Kurzzeitparken überarbeiten

Das Kreisverwaltungsreferat wird aufgefordert, das Lieferzonenkonzept zeitnah zu überarbeiten und ein effektives Konzept für Lieferzonen und Kurzzeitparken zu entwickeln und umzusetzen. Dazu sollen positive Beispiele aus anderen Städten, wie z.B. Utrecht und Wien untersucht und an die Münchner Gegebenheiten angepasst werden. Ziel ist, dass Radstreifen, Rad- und Gehwege benutzbar bleiben.

Begründung:

Das bisherige Modell mit Liefer- und Kurzparkzonen, die nicht konsequent freigehalten werden, führt zu

- großen Gefährdungen durch Falschparken auf Geh- und Radwegen
- Handwerksbetriebe, die die Münchner Innenstadt nicht mehr anfahren
- vermeidbarem Parksuchverkehr

Werden Lieferzonen künftig besser gekennzeichnet, z.B. flächig eingefärbt und effektiv kontrolliert, so bleiben mehr Parkplätze frei, die z.B. Handwerksbetriebe mit Dauerparklizenzen nutzen können. Das überarbeitete Konzept sollte im Dialog mit den betroffenen Läden, Handwerksbetrieben und Lieferdiensten erarbeitet werden.

Initiative:

Sonja Haider
Mobilitätspolitische Sprecherin
Stadträtin

Tobias Ruff
Fraktionsvorsitzender
Stadtrat

Dirk Höpner
Stadtrat

Nicola Holtmann
Stadträtin



An den Oberbürgermeister
der Landeshauptstadt München
Herrn Dieter Reiter
Rathaus, Marienplatz 8
80331 München

München, 07.04.2022

Antrag:
Verkehrsfährdendes Parken unterbinden (Radwegsicherheit XXVII)
Parken neben Schanigärten und lokalen, dezentralen Fahrradabstellanlagen
sanktionieren

Die Stadtverwaltung erarbeitet gemeinsam mit Polizei und KVÜ ein Konzept, wie Falschparken auf der Straße neben Schanigärten und dezentralen Radabstellanlagen verhindert und gegebenenfalls sanktioniert wird.

Begründung:

In den letzten Jahren wurden einige Autoparkplätze in den Straßen Münchens umgewandelt in Schanigärten und in dezentralen, lokalen Radabstellanlagen, was aus vielen Gründen begrüßenswert ist. Allerdings nimmt nun das Parken auf der Straße neben diesen Schanigärten und Radabstellplätzen überhand und vermindern damit die Durchlässigkeit für den restlichen Verkehr, Rettungsfahrzeuge und verursachen Ausweichmanöver von Radfahrer:innen. Ursächlich ist wohl eine fehlende Beschilderung, die vermutlich bisher auch nicht geregelt ist. Beispiel Bergmannstraße im Westend:

https://twitter.com/thomasmichels15/status/1509991029314932740?s=21&t=YZ_dHykQSk1uugmjvJ4eA

Initiative:

Sonja Haider
Mobilitätspolitische Sprecherin
Stadträtin

Tobias Ruff
Fraktionsvorsitzender
Stadtrat

Dirk Höpner
Stadtrat

Nicola Holtmann
Stadträtin



An den Oberbürgermeister
der Landeshauptstadt München
Herrn Dieter Reiter
Rathaus, Marienplatz 8
80331 München

München, 15.07.2022

Antrag:

Gehwege für Fußgänger:innen freihalten – geltendes Recht durchsetzen!

Die Landeshauptstadt München wird gebeten, (zunächst) in besonders von Gehwegparker:innen betroffenen Gebieten Informationsschreiben an die Falschparker:innen zu verteilen, um sie darüber zu informieren, dass das Parken auf Gehwegen verboten ist und private Stellplätze in Garagen für Fahrzeuge genutzt werden müssen.

Außerdem sollen mit der Polizei München und der Kommunalen Verkehrsüberwachung Maßnahmen erarbeitet werden, wie am effizientesten und effektivsten gegen das Gehwegparken vorgegangen werden kann.

Begründung:

Illegales Gehwegparken ist seit der Novelle der StVO 2020/21 ab einer Parkdauer von einer Stunde ein schwerer Verkehrsverstoß, der mit 70-160 Euro Strafe und einem Punkt in Flensburg geahndet wird.

Daher sollen und müssen die Landeshauptstadt München und die Polizei mit größerer Konsequenz gegen Falschparker:innen vorgehen, um die Sicherheit für Fußgänger:innen, Menschen mit Mobilitätseinschränkung und Kinder zu gewährleisten.

Der Ansicht, dass Gehwegparken nicht harmlos ist, folgen mittlerweile übrigens auch die Gerichte: Im März 2022 hat das Verwaltungsgericht Bremen der Klage von Anwohner:innen stattgegeben, dass die örtliche Verkehrsbehörde stärker gegen die Ordnungswidrigkeit des Gehwegparkens vorgehen muss. Die Verkehrsbehörde müsse geeignete Mittel gegen das Gehwegparken ergreifen (z.B. Abschleppen der geparkten Autos).¹

Initiative:

Sonja Haider, Mobilitätspolitische Sprecherin
Tobias Ruff, Fraktionsvorsitzender
Dirk Höpner, Stadtrat
Nicola Holtmann, Stadträtin

¹ <https://taz.de/Bremer-Gerichtsurteil-zum-Gehwegparken!/5833805/>

ANTRAG

An Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter

Rathaus, Marienplatz 8, 80331 München



04.08.2022

Genauere Erfassung aller gestrichenen Parkplätze sicherstellen

Die Landeshauptstadt München (LHM) wird aufgefordert, detailliert darzulegen, wie viele öffentliche Parkplätze in München seit Beginn dieser Wahlperiode gestrichen worden sind. Dabei soll aufgelistet werden, wo die Parkplätze gestrichen worden sind und wie und wie gut der gewonnene Raum stattdessen genutzt wird. Dies kann unterstützend gerne auch in Kartenform geschehen.

Begründung

Die grün-rote Rathauskoalition hat in ihrem Koalitionsvertrag beschlossen: „Im Bereich des Autoverkehrs werden öffentliche Parkplätze umgewandelt bzw. reduziert (mindestens 500 pro Jahr), das Parkraummanagement ausgebaut, die Stellplatzsatzung mit dem Ziel von weniger Flächenverbrauch reformiert und Quartiersgaragen in Neubaugebieten geschaffen.“ Offensichtlich wird aber nirgends genau registriert oder erhoben, wie viele Stellplätze inzwischen gestrichen worden sind. Um die Wirksamkeit dieser Maßnahme für die gesamte Stadt, aber auch die Anwohnerinnen und Anwohner beurteilen zu können, ist eine genaue Datenerfassung hierzu aber dringend notwendig.

Manuel Pretzl (Initiative)

Fraktionsvorsitzender

Hans Hammer

Stadtrat



An den Oberbürgermeister
der Landeshauptstadt München
Herrn Dieter Reiter
Rathaus, Marienplatz 8
80331 München

München, 29.09.2022

Antrag:
**Systematisches Gehwegparken unterbinden II –
Beschilderung von Parkverboten ausweiten**

Das Kreisverwaltungsreferat wird aufgefordert endlich aktiv gegen systematisches Gehwegparken einzugreifen. Dazu wird die Beschilderung von Parkverboten in systematisch zugeparkten Straßen ausgeweitet und realisiert. Alternativ sollen Flächen, auf denen geparkt werden darf (auch, wenn Teile des Bürgersteigs zum Parken genutzt werden dürfen), durch weiße Markierungen gekennzeichnet werden.

Begründung:

Die Unrechtmäßigkeit von Gehwegparken ist den meisten Bürger:innen nicht klar. Oftmals wird mit der Absicht auf den Gehwegen geparkt, auf der Straße genügend Platz für Rettungswagen und Autos zu lassen - ungeachtet der Gefährdung von Fußgänger:innen.

Eine Beschilderung mit Parkverbot ist klar und deutlich und wird von den meisten befolgt. Bisher werden verparkte Kreuzungen beschildert. Es ist nicht klar, warum das nicht entlang der gesamten betroffenen Straßen erfolgen kann.

Initiative:

Sonja Haider, Mobilitätspolitische Sprecherin
Tobias Ruff, Fraktionsvorsitzender
Dirk Höpner, Planungspolitischer Sprecher
Nicola Holtmann, Stadträtin

Anlage:



Foto: Sonja Haider, Möschenfelder Straße Ecke Ayinger Straße



An den Oberbürgermeister
der Landeshauptstadt München
Herrn Dieter Reiter
Rathaus, Marienplatz 8
80331 München

München, 21.09.2023

Antrag:

Im Umfeld geplanter Mobilitätspunkte Gehwegparken unterbinden

Bei der Errichtung jedes neuen Mobilitätspunktes werden Anwohner:innen zusätzlich über illegales Gehwegparken informiert. Im Anschluss finden in Zusammenarbeit mit der zuständigen Polizeiinspektion bzw. der kommunalen Verkehrsüberwachung Schwerpunktkontrollen statt, z.B. in folgenden von illegalem Gehwegparken betroffenen Straßen:

Standort geplanter Mobilitätspunkt	Straßen mit illegal beparkten Gehwegen im Umfeld des geplanten Mobilitätspunktes ¹
Aubing	Wertheimer Str., Plankenfelder Str.
Neuaubing	Trimbungstraße
Pasing	Ebenböckstraße, Georg-Haberlstraße
Neupasing	Roseggerstraße
Obermenzing	Fraundorferstr., Freseniusstr., Bauseweinallee
Nymphenburg	Palestrinastr., Rheingoldstr., Ferdinand-Maria-Str.
Partnachplatz	Fernpaßstr., Penzbergerstr., Weilheimerstr.
Wochenmarkt Sendling	Hölderlinstr., Novalisstr.
Silberhornstraße	Mondstr., Lohstr.
Trudering	Elritzerstr., Kronenweg
Schmuckerweg	Nikolaus-Prugger-Weg
Bajuwarenstraße	Halligenplatz, Hechtstr.
Gronsdorf	Phantasiestr., Lachenmeyerstr., Tangastr.
Friedenspromenade	Solalindenstr.
Giesing	Bad Dürkheimerstr.

¹ Vgl. https://umap.openstreetmap.de/de/map/gehwegparken-munchen_28251#14/48.1785/11.5262

Begründung:

Bis 2026 errichtet das Mobilitätsreferat 200 sogenannte Mobilitätspunkte im Stadtgebiet Münchens und erleichtert durch den wohnortnahen Zugang z.B. zu Carsharing und Bikesharing flexible Mobilität auch ohne eigenes Auto². Diese Form der geteilten Mobilität entlastet den Münchner Parkraum.

Es macht Sinn, gleichzeitig mit der Errichtung eines neuen Mobilitätspunktes nicht nur eine Änderung des Nutzungsverhaltens anzustoßen, sondern auch die Parkpraxis vor Ort zu ändern. Im Umfeld der oben genannten geplanten Mobilitätspunkte gibt es zahlreiche Straßen, in denen seit Jahrzehnten illegales Gehwegparken toleriert wird. Dies muss sich endlich ändern! Durch Kommunikation und anschließende Sanktionierung sollen Münchner Gehwege endlich wieder ihrer Funktion als Schutzraum für Fußgänger:innen gerecht werden.

Initiative:

Sonja Haider, Mobilitätspolitische Sprecherin
Tobias Ruff, Fraktionsvorsitzender
Dirk Höpner, Stadtrat
Nicola Holtmann, Stadträtin

² <https://muenchenunterwegs.de/mp>



An den Oberbürgermeister
der Landeshauptstadt München
Herrn Dieter Reiter
Rathaus, Marienplatz 8
80331 München

München, 21.09.2023

Antrag:

Gehwegparken um Umfeld von bestehenden Mobilitätspunkten unterbinden

Das illegale Gehwegparken im Umfeld bereits eingerichteter Mobilitätspunkte wird umgehend durch geeignete Maßnahmen wie Information, Schwerpunktkontrollen und Bußgelder unterbunden. Dies betrifft z.B. die Edlinger Straße in der Au.

Begründung:

Seit Jahrzehnten wird illegales Gehwegparken in München toleriert. Auch der Gehweg an der Edlinger Straße kann seiner Schutzfunktion so nicht gerecht werden!

Durch geeignete Maßnahmen wie Kommunikation und Sanktionierung soll sich die Situation hier endlich ändern.

Denn: Im Umkreis von nicht mal 700 m rund um die Edlinger Straße gibt es mittlerweile drei Mobilitätspunkte des Mobilitätsreferates mit unterschiedlichen Sharing Angeboten. Diese ermöglichen flexible Mobilität auch ohne eigenes Auto und entlasten den Münchner Parkraum¹.

Es macht Sinn, im Zusammenhang mit der Errichtung dieser neuen Mobilitätspunkte nicht nur eine Änderung des Nutzungsverhaltens anzustoßen, sondern auch die antiquierte, unsoziale und rechtswidrige Parkpraxis vor Ort zu ändern.

Initiative:

Sonja Haider, stellv. Fraktionsvorsitzende, Mobilitätspolitische Sprecherin
Tobias Ruff, Fraktionsvorsitzender
Dirk Höpner, Stadtrat
Nicola Holtmann, Stadträtin

¹ <https://muenchenunterwegs.de/mp>

Bürgerversammlung des 13 . Stadtbezirkes am 26 . 10 . 2017**Betreff** (Wiederholung von Seite 1 – bitte nur 1 Thema pro Wortmeldebogen):

Mobilitätskonzept für den Prinz Eugen Park

Antrag (Bitte formulieren Sie so, dass mit "ich stimme zu" oder "ich stimme nicht zu" abgestimmt werden kann) **oder Anfrage:**

Antrag: Künftige Bewohner des Quartiers Prinz-Eugen bitten die Landeshauptstadt München, das entwickelte Mobilitätskonzept anzuerkennen und die Ideen für eine zukunftsweisende Gestaltung des öffentlichen Raums zu respektieren und mutig umzusetzen. Die Bewohner bitten die LHM, auch einmal etwas Ungewöhnliches zu probieren. Sie wird sehen, dass es funktioniert.

Begründung: Es gibt bereits autofreie Quartiere. Das Quartier Prinz Eugen bietet sich geradezu an, weitgehend autofrei zu gestalten. In der Bebauungsplanung ist kein Durchgangsverkehr vorgesehen, nur Radler und Fußgänger können nach Osten queren.

In einem Workshop haben zukünftige Bewohner mit Hilfe der stadtbauzentrale München, die die Bauherren und Bewohner im PEP koordiniert, Vorschläge gemacht:

1 **Parkplätze** nur als **Kurzparkzonen** für Besucher schaffen. Die PKWs der Bewohner sind in Tiefgaragen untergebracht. Freie Stellplätze werden über das Quartiermanagement verwaltet. Es soll vermieden werden, dass irgendwelche Camping-, Wohnwagen und dergl. wild abgestellt werden können.

2 **Der Straßenraum** soll den Bewohnern eine **sichere, ruhige Querung** in allen Bereichen ermöglichen. Er soll belebt werden von spielenden Kindern.

3 Bei der Gestaltung des öffentlichen Raums im Prinz-Eugen-Park sind **Bordsteine** zu verzichten. Die LHM verwendet leider nur sehr scharfkantige und ziemlich hohe Bordsteine. Diese bieten **Gefahren** und sind **Barrieren** für **Senioren, Rollstuhlfahrer**. Abwasser entstehen durch große Regengüsse und können sehr gut mit einer entsprechenden Abwasserführung im Boden ohne Bord-/Rinnstein bewältigt werden. Eine Abmarkierung für die Autofurt kann durch farbiges Mästar abgesetzt werden.

4 Ab der Ruth-Drexel-Schule ein **Tempolimit von 20 km/h** oder die **Ausweisung von Spielstraßen** vorzusehen.

Raum für Vermerke des Direktoriums - bitte nicht beschriften.

 ohne Gegenstimme angenommen mit Mehrheit angenommen ohne Gegenstimme abgelehnt mit Mehrheit abgelehntTextfeld für Kontaktdaten 

Bürgerversammlung des . Stadtbezirkes am 2017

7

Bitte diesen Wortmeldebogen vollständig und gut leserlich ausfüllen!

Anfrage (keine Abstimmung; Sie erhalten eine Antwort von den anwesenden Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Landeshauptstadt München während der Bürgerversammlung oder, falls nicht möglich, eine Antwort des Oberbürgermeisters / der Verwaltung)

Antrag (Abstimmung am Ende der Bürgerversammlung; bei Zustimmung Prüfung durch die Stadtverwaltung und Behandlung im Stadtrat / Bezirksausschuss)

Ich möchte meinen Beitrag selbst vortragen / vortragen lassen .

Betreff (bitte nur 1 Thema pro Wortmeldebogen und den Betreff auf der Rückseite wiederholen)

Mobilitätskonzept für den Prinz Eugen Park

Persönliche Angaben (bitte Druckbuchstaben)

Name: Vorname:

Straße, Nr.: PLZ:

Staatsangehörigkeit: Telefon / E-Mail (freiwillig):

Ich bin damit einverstanden, dass die Landeshauptstadt München meinen umseitigen Antrag einschließlich evtl. beigefügter Unterlagen im Internet ohne Nennung meines Namens und sonstiger persönlicher Angaben veröffentlicht. Ich sichere zu, dass ich hinsichtlich der von mir zur Verfügung gestellten Unterlagen Inhaber aller erforderlichen Rechte bin und dass durch die Veröffentlichung dieser Unterlagen durch die Landeshauptstadt München keine gesetzlichen Vorschriften oder Rechte Dritter verletzt werden.

Unterschrift

Wohnen Sie im Stadtbezirk?

Ja Nein

Haben Sie einen Gewerbebetrieb bzw. eine berufliche Niederlassung im Stadtbezirk?

Ja Nein

Sind Sie Vertreter/-in einer Einrichtung im Stadtbezirk?

Ja Nein

Welche:

Bitte beachten Sie beim Ausfüllen des Wortmeldebogens die nachfolgenden Hinweise

Antrag oder Anfrage?

Bitte überlegen Sie, ob Ihr Anliegen statt mittels eines formellen Antrags an die Bürgerversammlung nicht auch durch eine in der Behandlung weniger zeitaufwändige und kostengünstigere Anfrage eingebracht werden kann.

Persönliche Wortmeldung?

Möchten Sie sich nicht selbst zu Wort melden, wird lediglich eine Zusammenfassung Ihres Antrages / Ihrer Anfrage unter Nennung Ihres Namens verlesen.

Anlagen?

Wenn Sie einen Anhang zu Ihrem Antrag / Ihrer Anfrage mitgebracht haben, fügen Sie diesen bitte bei.

Rechtliche Vertretung?

Das Recht auf Mitberatung in der Bürgerversammlung kann nur persönlich ausgeübt werden. Sie können sich daher nicht rechtlich vertreten lassen.

Textfeld für Ihr Anliegen

Bürgerversammlung des . Stadtbezirkes am . .

Betreff (Wiederholung von Seite 1 – bitte nur 1 Thema pro Wortmeldebogen):

Antrag (Bitte formulieren Sie so, dass mit "ich stimme zu" oder "ich stimme nicht zu" abgestimmt werden kann) **oder Anfrage:**

Raum für Vermerke des Direktoriums - bitte nicht beschriften -

ohne Gegenstimme angenommen

ohne Gegenstimme abgelehnt

mit Mehrheit angenommen

mit Mehrheit abgelehnt

Bürgerversammlung Stadtbezirk 18 Untergiesing-Harlaching
Donnerstag 15.11.2018, 19.00 Uhr

ANTRAG:

Der BA will den Hohlraum unter dem Wettersteinplatz zur Park-and-Ride-Anlage mit teilweiser Anliegergarage ausbauen.

Ich beantrage, zu diesem Vorhaben und seinen Folgen die Anwohner und betroffenen Institutionen anzuhören, und dabei auch alternative Nutzungen zu erörtern.

BEGRÜNDUNG:

Das Gebiet rund um den Wettersteinplatz ist ein Wohngebiet mit relativ engen Straßen. In unmittelbarer Nähe befinden sich zwei Seniorenheime, eine Grund- und Mittelschule, eine Kindertagesstätte und das Pfarrzentrum St. Helena.

Der erste Antrag, den durch den U-Bahnbau entstandenen Hohlraum als P+R-Anlage auszubauen, scheiterte auch schon 1990 am Protest der Anwohner. Die Verkehrsbelastung und die damit verbundene Luftverschmutzung haben sich seither deutlich erhöht.

Im SZ-Artikel vom 16.05.2018 war von einer Nutzung nur durch die Anwohner die Rede, in der Rathausumschau vom 7. November liest sich das etwas anders; hier heißt es: „Die aus dem Jahre 1990 vorhandenen Ansätze zum Ausbau des Hohlraums unter dem Wettersteinplatz zu einer mehrstöckigen Tiefgarage werden weiter verfolgt und als P+R Anlage und teilweise auch als Anliegergarage geöffnet.“ In dem Schreiben an OB Reiter wird von einer Ein- und Ausfahrtsrampe in der Säbener Straße geschrieben, die hier 25 bestehende Parkplätze kosten wird.

Ausgehend von 2500 zusätzlichen Zuschauern im Stadion an der Grünwalder Straße erscheinen die zusätzlich möglichen 171 Stellplätze nicht wirklich entlastend, verglichen mit den zusätzlichen Belastungen durch einen solchen Ausbau. An den Spieltagen werden außerdem zusätzliche Parkplätze an der Oberfläche für die Einsatzfahrzeuge der Polizei benötigt, denn, wie in dem SZ-Artikel vom 16.05.2018 richtig ausgeführt: „Neue Belastungen bringt der Spielbetrieb dem Viertel bekanntlich auch ohne Blechlawinen“.

Der Wettersteinplatz und das Stadion an der Grünwalder Straße sind bereits gut mit U-Bahn, Tram und Bus an den öffentlichen Nahverkehr angebunden – wozu dann noch ein teurer Ausbau von ein paar Parkplätzen, die nur zusätzlichen Verkehr im Viertel anziehen.

Hingegen könnten sinnvolle Nutzungen des Hohlraums dem Viertel und seinen Bewohnern nutzen. Solche Überlegungen sollten intensiviert werden.

Bürgerversammlung des . Stadtbezirkes am **Betreff** (Wiederholung von Seite 1 – bitte nur 1 Thema pro Wortmeldebogen):

Schrittweise Reduzierung der Abstellflächen für Kfz im 6. Stadtbezirk - jährlich um 2 %

Antrag (Bitte formulieren Sie so, dass mit "ich stimme zu" oder "ich stimme nicht zu" abgestimmt werden kann) **oder Anfrage:**

siehe Anlage

Raum für Vermerke des Direktoriums - bitte nicht beschriften -

 ohne Gegenstimme angenommen mit Mehrheit angenommen ohne Gegenstimme abgelehnt mit Mehrheit abgelehnt

Betreff:

Schrittweise Reduzierung der Parkplätze jährlich um 2 %

Antrag:

Die Anzahl der Stellplätze für Kraftfahrzeuge (Kfz), also Personenkraftwagen (PKW) und Lastkraftwagen (LKW) im öffentlichen Raum soll im 6. Stadtbezirk ab sofort schrittweise um 2 Prozent pro Jahr reduziert werden.

Die dadurch freigewordenen Flächen sollen zugunsten nachhaltigerer Nutzungsmöglichkeiten zur Verfügung gestellt werden. Dazu gehören Flächen für den Umweltverbund (Fuß- und Radverkehr, sowie dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)), Grünflächen/Bäume, Freizeit- und Wohnraum, urbane Gartenparzellen.

Somit würden neue Flächen für mehr Lebensraum im Stadtbezirk zur Verfügung stehen, welche allen Bewohnern und nicht nur den Autobesitzern zu Gute kommen. Dieser Ansatz ist folglich nicht nur im Sinne einer Verkehrswende, die durch die Stellplatzreduktion forciert wird, sondern auch einer gerechteren Flächenverteilung im Stadtbezirk.

München, 07.11.2019

Antrag

Die Bürgerversammlung möge beschließen:

Der Bezirksausschuss möge eine schriftliche Aufforderung an den Stadtrat stellen, dass die Parkgebühren innerhalb des Stadtgebietes, mindestens jährlich entsprechend des Verbraucherpreisindex Deutschlands (VPI) angepasst werden.

Begründung

Der ausufernde Individualverkehr mittels KFZ, für welches das Münchner Straßennetz nicht ausgelegt ist, erleidet derzeit einen Verkehrskollaps. Niemand, welcher bei klarem Verstand ist, kann bestreiten, dass unsere Landeshauptstadt weiteren Individualverkehr mittels KFZ benötigt.

Eine Maßnahme gegenüber dem auswärtigen Individualverkehr wäre, die Parkgebühren innerhalb des Stadtgebietes mind. entsprechend des Verbraucherpreisindex Deutschland anzupassen. Damit trägt der auswärtige Individualverkehr wenigstens zu einem geringen Teil zur Bestreitung der städtischen Kosten für die Infrastruktur bei.

Die Benutzer des ÖPNV tragen, ebenfalls vergleichbar, jährlich ihren Obolus entsprechend der jährlichen Tarifierhöhungen für die Kosten der Infrastruktur bei.

Hinweis für die Vortragende Person:

Die Abstimmung über diesen Antrag wird in jedem Fall gewünscht.

Bürgerversammlung des Stadtbezirkes am **Betreff** (Wiederholung von Seite 1 – bitte nur 1 Thema pro Wortmeldebogen):

Partgebühren

Antrag (Bitte formulieren Sie so, dass mit "ich stimme zu" oder "ich stimme nicht zu" abgestimmt werden kann) **oder Anfrage:**

siehe Anlage

Raum für Vermerke des Direktoriums - bitte nicht beschriften -

 ohne Gegenstimme angenommen mit Mehrheit angenommen ohne Gegenstimme abgelehnt mit Mehrheit abgelehnt

München, 18.11.2019

Antrag

Die Bürgerversammlung des BA 07 - Sendling-Westpark möge beschließen:

Der BA 07 möge eine schriftliche Aufforderung an den Stadtrat stellen, dass die Parkgebühren innerhalb des Stadtgebietes, mindestens jährlich, entsprechend des Verbraucherpreisindex Deutschland (VPI) angepasst werden.

Begründung:

Der ausufernde Individualverkehr mittels KFZ, für welches das Münchner Straßennetz nicht ausgelegt ist, erleidet einen Verkehrskollaps. Niemand, welcher bei klarem Verstand ist, kann bestreiten, dass unsere Landeshauptstadt weiteren Individualverkehr mittels KFZ nicht benötigt.

Eine Maßnahme gegenüber dem auswärtigen Individualverkehr wäre, die Parkgebühren innerhalb des Stadtgebietes mind. entsprechend des Verbraucherpreisindex Deutschland jährlich anzupassen. Damit trägt der auswärtige Individualverkehr wenigstens zu einem geringen Teil zur Bestreitung der städtischen Kosten für die Infrastruktur bei.

Die Benutzer des ÖPNV, tragen ebenfalls vergleichbar, jährlich ihren Obolus entsprechend der Tarifierhöhungen für die Kosten der ÖPNV Infrastruktur bei.



Hinweis für die Vortragende Person:

Die Abstimmung über diesen Antrag wird in jedem Fall gewünscht.

Bürgerversammlung des . Stadtbezirkes am **Betreff** (Wiederholung von Seite 1 – bitte nur 1 Thema pro Wortmeldebogen):

Verbot des Parkens von Kraftfahrzeugen auf den Gehwegen
 bei gleichzeitiger Bereitstellung von Parkzonen am Straßenrand

Antrag (Bitte formulieren Sie so, dass mit "ich stimme zu" oder "ich stimme nicht zu" abgestimmt werden kann) **oder Anfrage:**

Ich beantrage, das Parken von Kraftfahrzeugen ~~auf~~
 den Gehwegen, insbesondere von e-ScOOTern,
 e-Fahrrädern, Motorrädern, Elektroautos,
 auf den Gehwegen zu verbieten.

Grund: Diese Fahrzeuge blockieren zunehmend die Gehwege und behindern die Fußgänger in gefährlicher Weise.

Ich beantrage daher zugleich, für das Parken der Kraftfahrzeuge eigene Zonen am Straßenrand, ggf. kombiniert mit Aufladestationen für E-Fahrzeuge, auszuweisen.

2 Fotos

Raum für Vermerke des Direktoriums - bitte nicht beschriften -

 ohne Gegenstimme angenommen mit Mehrheit angenommen ohne Gegenstimme abgelehnt mit Mehrheit abgelehnt

Bürgerversammlung des 9. Stadtbezirkes am 28 11 2008

26

Behördliches
Betreff (Wiederholung von Seite 1 – bitte nur 1 Thema pro Wortmeldebogen): *in E-Tretroller
Vorgehen gegen
Auf Gehsteigen fahrende Motorräder*

Behördliches Vorgehen gegen die auf dem Gehweg fahrende Motorräder + E-Tretroller
Antrag (Bitte formulieren Sie so, dass mit "ich stimme zu" oder "ich stimme nicht zu" abgestimmt werden kann) **oder Anfrage:**

~~siehe Anlage~~

Die immer zahlreicher regelmäßig auf Gehsteigen fahrenden und abgestellten Motorräder und E-Tretroller behindern die Schneeräumung, insbesondere aber die Blinden und gebrechlichen älteren Fußgänger, weshalb das nicht weiter toleriert, sondern geahndet werden soll und sie nach zureichenden Fagen von den Behörden entfernt werden sollen.

Raum für Vermerke des Direktoriums - bitte nicht beschriften -

<input type="checkbox"/> ohne Gegenstimme angenommen	<input checked="" type="checkbox"/> mit Mehrheit angenommen
<input type="checkbox"/> ohne Gegenstimme abgelehnt	<input type="checkbox"/> mit Mehrheit abgelehnt

Betreff - Antrag

Verkehrsstatistik verbessern

Antrag zum Themengebiet Verkehr

In der Bürgerversammlung des Stadtbezirks Maxvorstadt am 7. Juli 2020 im Zirkus Krone möchte ich folgenden Antrag stellen.

Das Statistische Amt der Landeshauptstadt München soll für jedes Parklizenzgebiet in der Maxvorstadt zum Stichtag 31. Dezember jährlich folgende Daten bereitstellen, die allen Bürgern zugänglich sind:

- a) Die Zahl der in den Bezirken gemeldeten Fahrzeuge getrennt nach privater und sonstiger Nutzung.
- b) Die Zahl der im öffentlichen Raum verfügbaren Parkplätze mit der Aufteilung, wie viele davon für Anwohner vorgesehen sind.
- c) Die Zahl der genehmigten Parklizenzen.
- d) Die Zahl der Parkplätze, die sich auf privatem Grund befinden.

Begründung: Eine öffentlich zugängliche Statistik trägt dazu bei, die Diskussion über notwendige oder nicht notwendige Parkplätze im öffentlichen Raum zu versachlichen. Sollte Punkt d nicht auf die Schnelle möglich sein, bin ich bereit, ihn aus dem Antrag zu entfernen.

Raum für Vermerke des Direktoriums

 ohne Gegenstimme angenommen mit Mehrheit angenommen ohne Gegenstimme abgelehnt mit Mehrheit abgelehnt

Bürgerversammlung des 1. Stadtbezirkes am 12. 07. 2021

Betreff (Wiederholung von Seite 1 – bitte nur 1 Thema pro Wortmeldebogen):

Family & Friends Punkticket

Antrag (Bitte formulieren Sie so, dass mit "ich stimme zu" oder "ich stimme nicht zu" abgestimmt werden kann) **oder** Anfrage:

Jeder Bewohner der Altstadt/Lehel hat pro Jahr das Anrecht auf 10 x 24 h Punktickets für Family & Friends gegen Gebühr, die entweder wie Einzelstreifenkarten in der Windschutzscheibe zu hinterlegen sind oder digital angefordert werden können.

Raum für Vermerke des Direktoriums - bitte nicht beschriften -

ohne Gegenstimme angenommen

mit Mehrheit angenommen

ohne Gegenstimme abgelehnt

mit Mehrheit abgelehnt

Betreff - Antrag

Bereitstellung von Parkplätzen für Anwohner

Antrag zum Themengebiet Verkehr

Von der Stadtverwaltung werden laufend Parkplätze im Lehel vernichtet. Dies erfolgt entweder durch Umwidmung der Parkplätze zu Gaststätten Flächen (Schani-gärten) oder durch Aufstellung von Ladestationen von Elektro Autos.

Viele der Anwohner benötigen das Auto, um zu der Arbeitsstelle zu gelangen oder um Einkäufe, gerade für größere Familien zu tätigen.

Wenn die Stadt Parkplätze unwiederbringlich beseitigt, ist es erforderlich, dass für die Anwohner Ersatzparkplätze bereitgestellt werden und zwar entweder in Form eines Parkhauses, dass neu zu errichten ist oder indem Parkplätze von Behörden, beispielsweise beim Bezirk von Oberbayern oder oberste Baubehörde an die Anwohner des Labels vermietet werden.

Wenn die Parkplätze für die Anwohner vernichtet werden, stellt sich die Frage, weshalb Beamte oder städtische Angestellte mit dem Auto in die Innenstadt fahren müssen und nicht die öffentlichen Verkehrsmittel benutzen können.

Raum für Vermerke des Direktoriums

ohne Gegenstimme angenommen

mit Mehrheit angenommen

ohne Gegenstimme abgelehnt

mit Mehrheit abgelehnt

Antrag am 15.09.2022 zur Bürgerversammlung des Stadtbezirks Altstadt/Lehel 01

Bürgerinitiative TAL

Betreff:

Gerechte Nutzung des öffentlichen Raums

Antrag:

Eine gerechte Nutzung des öffentlichen Raums ist notwendig. Anwohner, Handwerker und Autos werden nach Platzverbrauch mit Gebühren versehen. ÖPNV-Nutzer zahlen auch ein Ticket. Fahrräder und E-Scooter bezahlen nichts beim Abstellen in der Altstadt für ihr Gefährt. Das Fahrrad leistet somit als einziges Verkehrsmittel keinen Beitrag zur notwendigen Infrastruktur.

Ein Pickerl für die Altstadt z.B. 10€ im Jahr hätte viele Vorteile.

1. Müllräder
2. Fahrrad-Rowdies sind identifizierbar
3. Beitrag für Infrastruktur und bewusstes Fahrradfahren

Begründung wie oben:

Betreff - Antrag

Fahrradfriedhof Innenstadt

Antrag zum Themengebiet Verkehr

Aus eigener Beobachtung stelle ich fest, dass zahlreiche Fahrräder seit Monaten, wenn nicht Jahre unbewegt an Fahrradabstellplätzen stehen, Die Stadt München entfernt zwar Fahrräder, die verkehrsuntüchtig sind nach Aufforderung, das Rad zu entfernen oder zu reparieren, aber nicht solche

Räder, die schon seit Monaten oder länger nicht bewegt wurden und noch scheinbar verkehrstüchtig sind. Kann nicht ein Konzept entwickelt werden, dass den Fahrradhaltern nur eine begrenzte

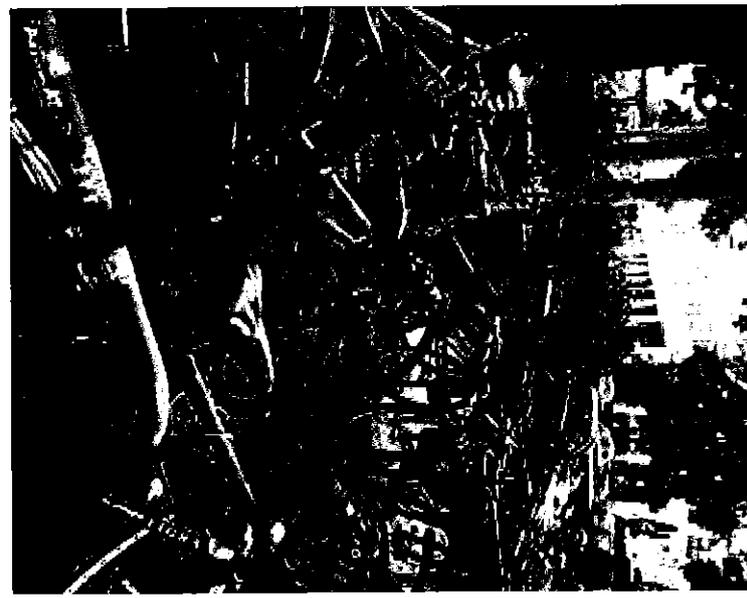
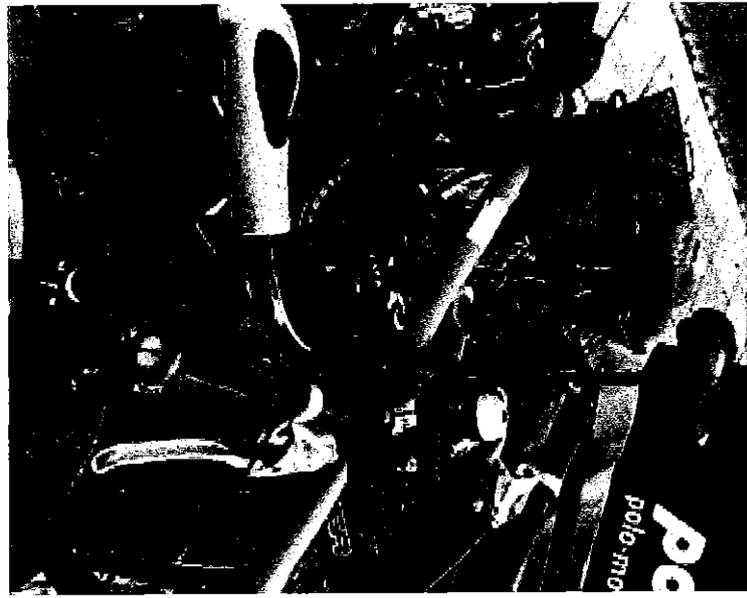
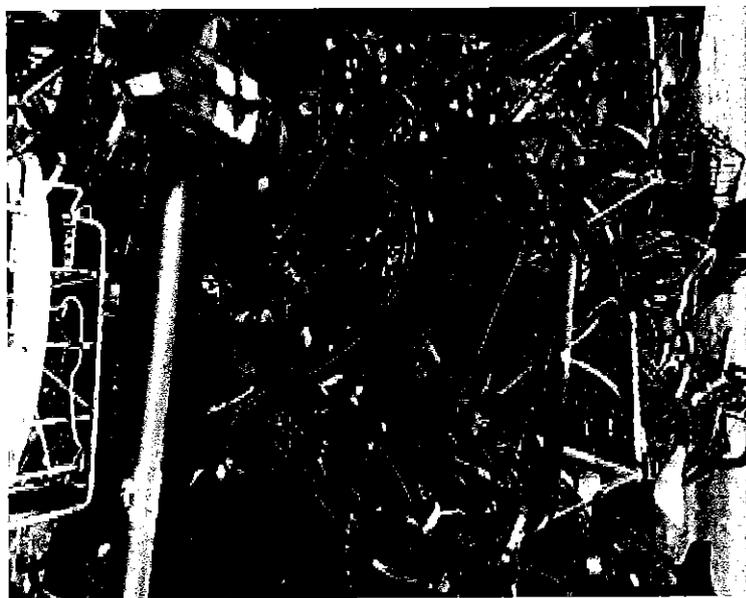
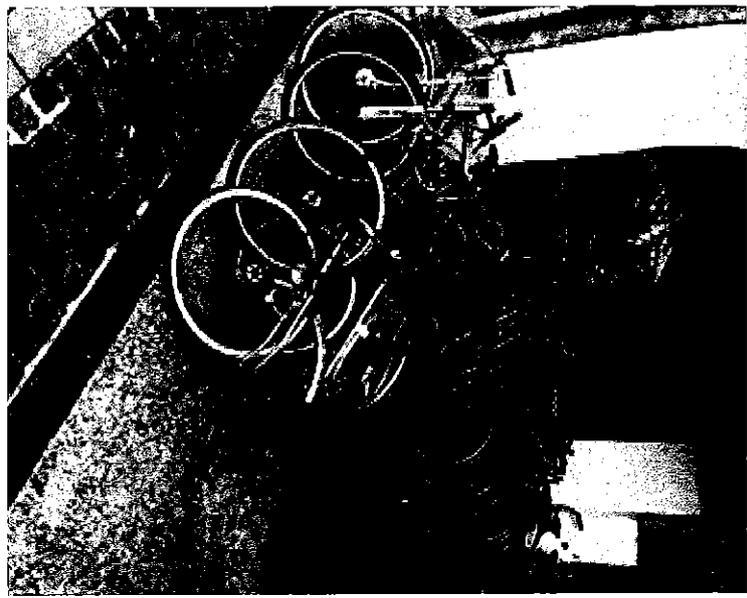
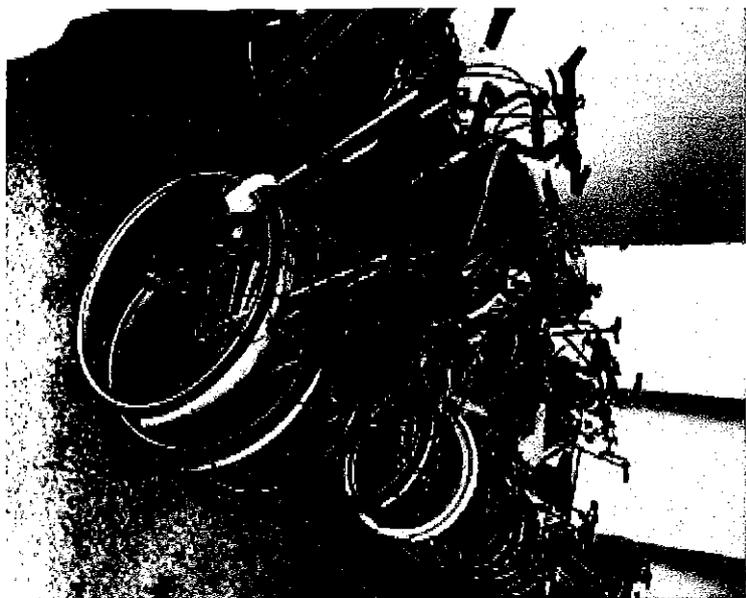
Zeit erlaubt, das Fahrrad in der Innenstadt abzustellen. Zum Beispiel einen

Monat durch eine Plakette oder über eine App. danach muss man sich eine

neue Plakette für den neuen Monat für z.B. 1,50 € holen. Ich beantrage, dass ein Konzept erarbeitet wird, damit die Innenstadt nicht stellenweise zum Fahrradfriedhof verkommt.

Raum für Vermerke des Direktoriums

 ohne Gegenstimme angenommen mit Mehrheit angenommen ohne Gegenstimme abgelehnt mit Mehrheit abgelehnt



Betreff

Gehwegparken muss geandert werden

Antrag zum Themengebiet Verkehr

Ich möchte die Polizei dazu auffordern, dass Parken auf den Gehwegen, das Parken vor Kreuzungssituationen ohne ausreichenden Abstand zur Kreuzung zu ahnden.

Durch den U-Bahnbau hat sich die Situation des Gehwegparkens noch einmal weiter ausgeweitet. Personen müssen mittlerweile auf der Straße laufen, weil die Gehwege zugeparkt werden. Die von der Polizei getätigten Aussagen von 80cm-1 Meter wäre ausreichend und vorher würde nichts passieren, kann ich nicht folgen. Wir haben einen Straßenverkehrsordnungs Bußgeldkatalog. Gehwegparken wird dort aufgeführt. Die Aussage, wir hätten hier in Laim nicht ausreichend Parkraum für Anwohner, kann ich so nicht nachvollziehen, da ja sonst bereits seit Jahren ein Anwohnerparklizenzengebiet ausgewiesen werden hätte können. Alleine in meinem Umfeld kenne ich zwei Besonderheiten der Gehwegparker. Die Garage wird als Stauraum genutzt und man ist zu träge in den Garagenparkplatz zu fahren.

Das kann und darf doch nicht sein.

Betreff

Mehr Sicherheit für Fußgänger

Antrag zum Themengebiet Verkehr

Der BA und Polizei mögen dafür Sorge tragen das dauerndes Gehwegparken in Laim als das behandelt wird was es ist: Verboten!

Dazu sind alle geeigneten Maßnahmen zu ergreifen: Information der Anwohner, Straßenbeschilderung und Markierungen wo möglich. Verstöße müssen sanktioniert werden.

Bürgerversammlung des . Stadtbezirkes am

Betreff (Wiederholung von Seite 1 – bitte nur 1 Thema pro Wortmeldebogen):

Bauklizenz

Antrag (Bitte formulieren Sie so, dass mit "ich stimme zu" oder "ich stimme nicht zu" abgestimmt werden kann) **oder Anfrage:**

Siehe Anlage

Raum für Vermerke des Direktoriums - bitte nicht beschriften -

ohne Gegenstimme angenommen

mit Mehrheit angenommen *10.1*

ohne Gegenstimme abgelehnt

mit Mehrheit abgelehnt *10.2*

Antrag von

Ich stelle folgenden Antrag:

Die Bürgerinnen und Bürger der Maxvorstadt fordern die politischen Vertreter in Bezirksausschuss und Stadtparlament dazu auf, dafür zu sorgen, dass Anwohnerparklizenzen nur noch für Personenkraftwagen ausgegeben werden, die auch regelmäßig bewegt werden. Dies sollen zwei Maßnahmen erreichen:

Erstens: Die Parklizenzgebühr wird erhöht und nach der Größe der Fahrzeuge gestaffelt. Für Fahrzeuge, die länger als fünf Meter sind oder mehr als zehn Quadratmeter Parkfläche benötigen, gibt es in Zukunft keine Lizenz. Damit würden die großen Wohnmobile von den Anwohnerparkflächen als Dauerparker verschwinden.

Zweitens: Eine Parklizenz wird nur erteilt, wenn die Fahrzeuge im Jahr mindestens 5.000 Kilometer fahren. Alle zwei Jahre wird bei den Hauptuntersuchen, die TÜV, Dekra und andere Institutionen durchführen, im Prüfbericht auch der Kilometerstand festgehalten. Aus diesen Angaben kann in einem Zweijahresvergleich die durchschnittliche Laufleistung einfach ermittelt werden.

*mehr kritische
abgelehnt*

Begründung:

Der öffentliche Raum darf nicht zu einer Abstellkammer für kaum oder gar nicht genutzte Fahrzeuge verkommen. Die öffentlichen Parkflächen sollen primär denen zustehen, die einen Personenkraftwagen auch regelmäßig nutzen. Nutzlose Dinge sind Privatsache und gehören nicht in den öffentlichen Raum.

Da Preise und Kosten offenbar der einzige Weg sind, den die Gesellschaft mehrheitlich akzeptiert, um Probleme bewusst zu machen oder um Verhaltensweisen zu verändern, sollen im öffentlichen Parkraum die Preise so angehoben werden, dass sie ein Umdenken und Handeln bei denen bewirken, die gedankenlos Autos jedweder Größe irgendwo parken und damit ihrer Verantwortung für das Gemeinwohl nicht gerecht werden. Bei hohen Lizenzgebühren muss es selbstverständlich Ausnahmen geben, wenn sozialpolitische Gründe dies gebieten.

Hier muss man das Rad nicht neu erfinden. Die Landeshauptstadt kann sich an den Städten orientieren, die heute schon Parklizenzen nach anderen Regeln vergeben. (Siehe Süddeutsche Zeitung 5./6.11.2022)

Noch eine Anmerkung zum Schluss:

Mir ist bewusst, dass die bayerische Staatsregierung den Kommunen erst erlauben muss, dass diese die Parklizenzgebühren selbst festlegen dürfen. Das tut sie aber nicht. Aber was soll man von einer Regierungspartei erwarten, die nur noch an High Tech und Heimat denkt.

Damit gebe ich mich nicht zufrieden und bitte sie, meine Damen und Herren, dass sie meinem Antrag zustimmen.

**Betreff - Antrag**

Zu viele Motorroller parken auf Gehsteigen

Antrag zum Themengebiet Verkehr

→ **Antrag:** Lösungskonzept für passende Abstellmöglichkeiten für Motorroller erarbeiten bzw. bestehende Regeln durchsetzen, damit die Gehwege für Fußgänger gefahrlos nutzbar sind.

Begründung: Das Problem sind neben Elektro-Mietrollern, immer mehr Motorroller und Motorräder, die auf den Gehsteigen parken. Zu sehen z.B. an der Ecke Westermühlstraße. / Holzstraße, zwischen den Pollern, die das Gehwegparken der Autos verhindern sollen, in der Jahnstraße unter der Arkade des Kolosseums und an vielen Orten mehr, die leicht zu benennen sind. Das ist bis jetzt toleriert, aber angesichts unterdessen so vieler Motorroller, nicht mehr richtig. Es verstärkt das Problem, dass Vieles was Autos im Weg stehen könnte, auf den Gehwegen platziert wird. So z.B. Halteverbotsschilder mit dicken schwarzen Füßen, Verkehrsschilder aller Art u.v.m.

Raum für Vermerke des Direktoriums

ohne Gegenstimme angenommen

mit Mehrheit angenommen

ohne Gegenstimme abgelehnt

mit Mehrheit abgelehnt

Bürgerversammlung des . Stadtbezirkes am **Betreff** (Wiederholung von Seite 1 – bitte nur 1 Thema pro Wortmeldebogen):

Parkplätze des Patentämter für Bescheinungen öffnen

Antrag (Bitte formulieren Sie so, dass mit "ich stimme zu" oder "ich stimme nicht zu" abgestimmt werden kann) **oder Anfrage:**

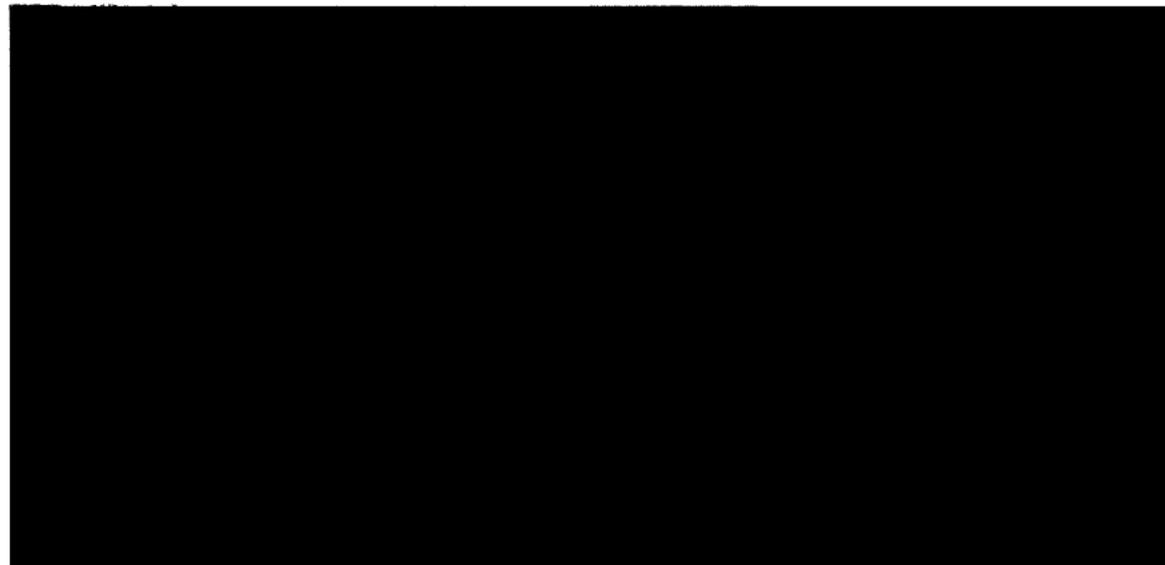
s.h. Beiblatt

Raum für Vermerke des Direktoriums - bitte nicht beschriften -

 ohne Gegenstimme angenommen mit Mehrheit angenommen ohne Gegenstimme abgelehnt mit Mehrheit abgelehnt

Antrag:

Die Stadt soll **Verhandlungen mit den Patentämtern** aufnehmen, um die **Nutzung des Parkplatzes und der Tiefgarage am Wochenende für BesucherInnen des deutschen Museums und der Auer Dult** zu ermöglichen.



Teilstrategie Management des öffentlichen (Straßen-)Raums

Evaluation der Auswirkungen der Gebührenerhöhung in den City2Share Gebieten (Stand 09.02.2022)

Datenlage

Die Evaluation der Gebührenerhöhung¹ erfolgte auf Grundlage der verkauften Parktickets an den Parkscheinautomaten und der Handyparken München App (ab Herbst 2018) für nachfolgende fünf Lizenzgebiete des City2Share-Projektes (Abb.1) und drei Vergleichsgebieten.

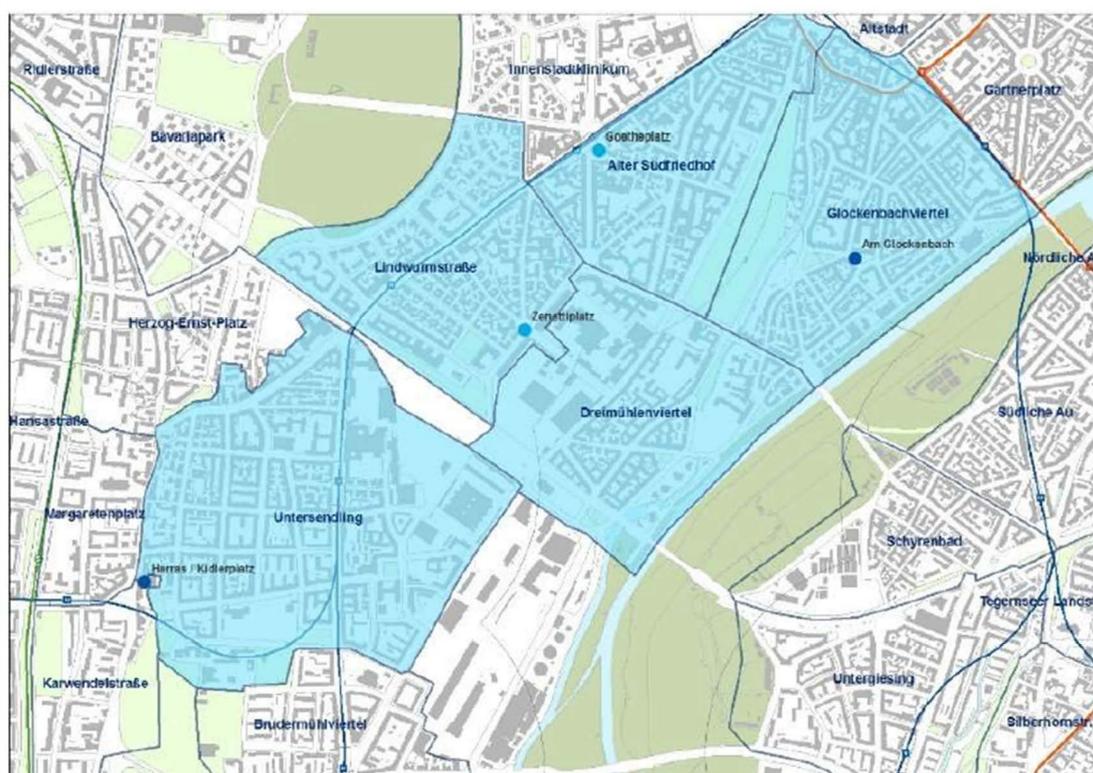


Abbildung 1: City2Share Gebiete: Glockenbachviertel, Alter Südfriedhof, Dreimühlenviertel, Untersending und Lindwurmstraße.

Die Vergleichsgebiete Gärtnersplatz (nordöstlich des Glockenbachviertels), Brudermühlviertel (südwestlich von Untersending), Schleißheimerstraße (Maxvorstadt, weist ähnliche Strukturen wie die anderen Gebiete auf), wurden herangezogen um zum einen den Normalverlauf der gelösten Tickets darzustellen und zum anderen zu untersuchen, ob eine Gebührenerhöhung Abwanderung in umliegende Lizenzgebiete zur Folge hat.

Zusätzlich wurden zwei bis drei manuelle Zählungen durchgeführt, die aber aufgrund der zeitlichen Begrenzung von einem Tag (Stichprobe an einem Tag in drei Zeitintervallen) als

¹ Gebührenerhöhung in der ersten Stufe von 18:00 bis 23:00 Uhr von 1,00 € auf 2,00 € und Anstieg der Tagesgebühr von 6,00 € auf 10,00 €.

repräsentative Datengrundlage in den Beobachtungszeiträumen nicht herangezogen werden können.

Mit den manuellen Zählungen wird eine Momentaufnahme der Parkraumsituation in einem Lizenzgebiet erhoben die zum Abgleich der Parkraumauslastung dient. Aufgrund der manuellen Zählungen an Stichtagen sowie der nicht ausreichenden Datenbasis der Überwachung², sind Parkvorgänge, die ohne das Lösen eines Parkscheines getätigt wurden und trotzdem den Parkraum nutzen nicht erfasst.

In der vorliegenden Analyse wurden zwischen 9:00 Uhr und 23:00 Uhr sämtliche Ticketverkäufe aus den Parkscheinautomaten sowie der Handyparken App (ab Herbst 2018) herangezogen, um die Tagesganglinien aus den Ticketverkäufen zu analysieren.

Die Analyse erfolgte in den Jahren:

- 2017 (Parkvorgänge vor der Erhöhung der Parkgebühren),
- 2018 (das Jahr der Gebührenerhöhung ab August) sowie
- 2019³

Die Beobachtungszeiträume beliefen sich dabei auf Zeiträume im Frühjahr und Herbst, jeweils ohne Samstage, Sonn- und Feiertage, Schulferien oder Großevents, wie in nachfolgender Tabelle dargestellt. Die Zeiträume bilden entsprechend einen Normalverlauf ab.

Beobachtungszeiträume	Frühjahr	Herbst
2017	06.03.-07.04.2017	23.10.-30.10. und 6.11.-01.12.2017
2018	19.02.-23.03.2018	22.10.-27.10. und 5.11.-30.11.2018
2019	11.03.-12.04.2019	21.10.-25.10. und 4.11.-29.11.2019

Tabelle 1: Beobachtungszeiträume

Zu jedem Abrechnungszeitraum wurde der Mittelwert gebildet. In den Untersuchungsgebieten konnte somit die Belegung der Stellplätze mit KfZ, die einen Parkschein gelöst haben berechnet werden.

2 Mehrere Überwacher*innen werden bestimmten Lizenzgebieten zugeteilt. Dabei werden bestimmte Abschnitte eines Lizenzgebietes in mehreren Zeitintervallen begangen, um die Parkraum- sowie Falschparksituation zu erfassen. Festgestellte Verstöße werden entsprechend geahndet.

3 Die Jahre 2020 und 2021 wurden aufgrund der pandemischen Lage nicht in die Berechnungen mit einbezogen.

City2Share Gebiete

In den City2Share Gebieten fand die Gebührenerhöhung, wie in Kapitel 2.2. „Maßnahmencluster: Bepreisung“ beschrieben statt.

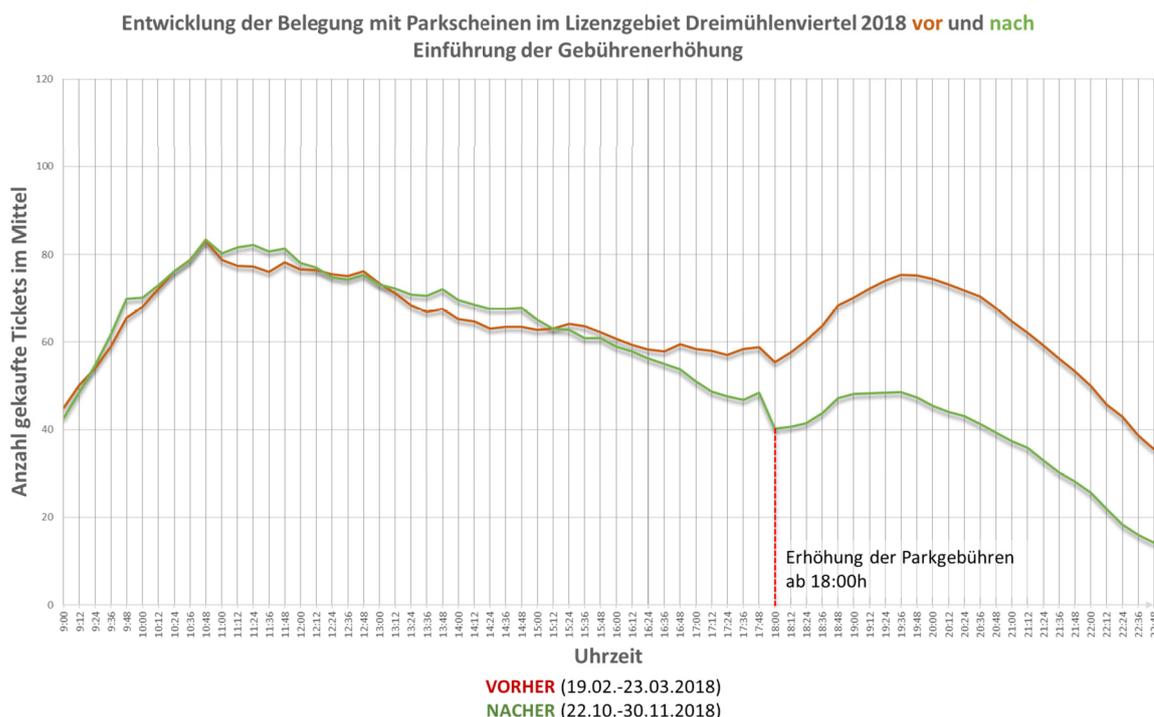


Abbildung 2 Beispielhafte Entwicklung der Belegung mit Parkscheinen im City2Share Gebiet Dreimühlenviertel im Jahr 2018 (rot - vor Erhöhung; grün – nach Erhöhung)

Der Verlauf der Tagesganglinien im Frühjahr 2018 (vor Erhöhung) und im Herbst 2018 (nach Erhöhung) im Lizenzgebiet Dreimühlenviertel (Abb.2) veranschaulicht beispielhaft den Verlauf für alle City2Share Gebiete. Im gesamten Bemessungszeitraum (vor- und nach Einführung Gebührenerhöhung) lag die Anzahl der gelösten Parktickets in den Beobachtungszeiträumen Vormittags leicht höher als in den Abendstunden.

Im Untersuchungszeitraum Herbst 2018 ergab die Analyse in allen City2Share Gebieten einen eindeutigen Rückgang der Belegung mit Parkscheinen ab 18:00 Uhr, was auf die Gebührenerhöhung seit August 2018 ab 18:00 Uhr von 1 € auf 2 € zurückzuführen ist. Am Beispiel Dreimühlenviertel (Abb.2) steigt die Belegung mit Parkscheinen zwischen 18:00 Uhr und 19:30 Uhr leicht an und nimmt kontinuierlich bis 23:00 Uhr ab. Im Zeitraum nach der Gebührenerhöhung ab Herbst 2018, bewegt sich die Tagesganglinie ab 18:00 Uhr auf einem deutlich niedrigeren Niveau und die Kurve flacht sichtbar ab.

Um den prozentualen Rückgang der Belegung der Parkseiten mit Parkscheinen pro Gebiet darzustellen, wurde der prozentuale Rückgang, bezogen auf das Jahr vor der Einführung dargestellt. So wurden die Ticketziehungen jeweils zwischen 18:00-23:00 Uhr pro Gebiet betrachtet und der prozentuale Rückgang in Frühjahr und Herbst im Vergleich zum Vorjahr (vor Einführung Gebührenerhöhung) analysiert (Abb. 3, Abb. 4).

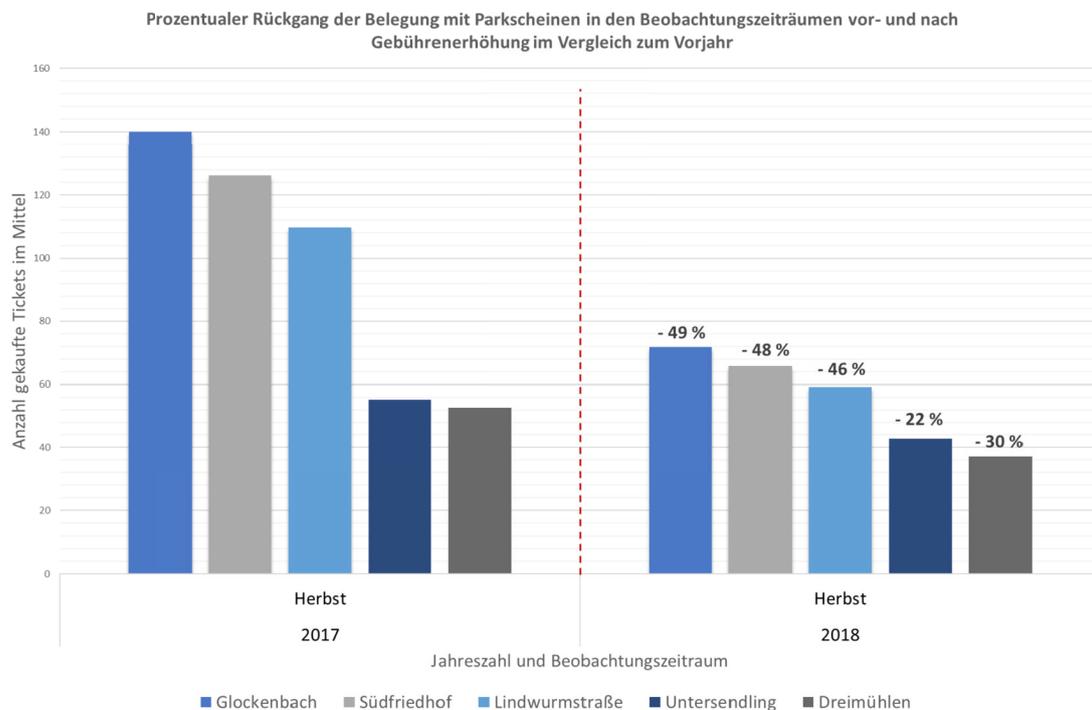


Abbildung 3: Prozentualer Rückgang der Belegung mit Parktickets vor- und nach Einführung der Gebührenerhöhung in den Vergleichszeiträumen Herbst 2018 und 2019 zwischen 18:00 Uhr – 23:00 Uhr

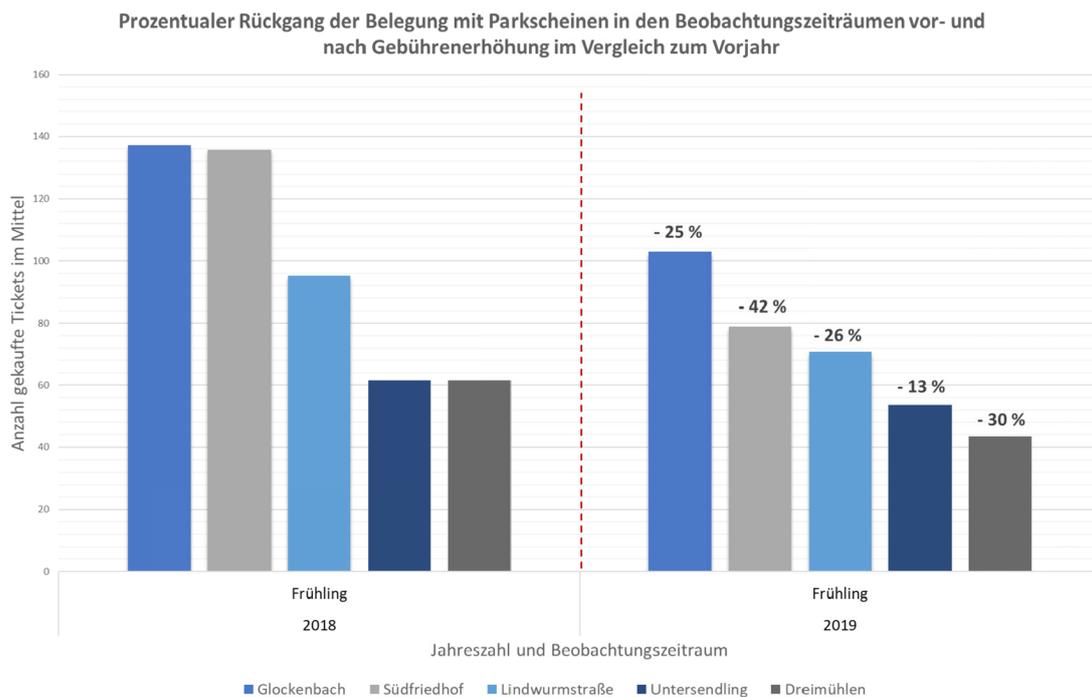


Abbildung 4: Prozentualer Rückgang der Belegung mit Parktickets vor- und nach Einführung der Gebührenerhöhung in den Vergleichszeiträumen Frühling 2018 und 2019 zwischen 18:00 Uhr – 23:00 Uhr

Unmittelbar nach Umstellung, im Bemessungszeitraum Herbst 2018, sind die Auswirkungen am deutlichsten. Die Belegung der Stellplätze mit Parkscheinen sind um 22 % (in Untersending) bis zu 49 % (im Glockenbachviertel) zurück gegangen (Abb.3).

Im Vergleichszeitraum Frühjahr (2018 und 2019) konnte ein Rückgang in der Belegung der Parkseiten mit gelösten Tickets zwischen 42% im Lizenzgebiet Südfriedhof und 13 % im Gebiet Untersending festgestellt werden (vgl. Abb.4). Im Dreimühlenviertel blieb der Rückgang im Vergleich zum Bemessungszeitraum vor der Gebührenanpassung auf einem konstanten Niveau von 30 %.

Insgesamt ergab die Analyse, dass unmittelbar nach der Gebührenerhöhung (Herbst 2018) der Effekt des Rückgangs in der Belegung der Parkseiten mit Parkscheinen am deutlichsten war. In allen City2Share Gebieten konnte ein Rückgang der gelösten Parktickets ab 18:00 Uhr, aufgrund der Anpassung der Parkgebühren von 1 € auf 2 € ermittelt werden.

Ein Rückgang der Anzahl der Belegung mit Parkscheinen ist nicht gleichzusetzen mit einem Rückgang der Auslastung des Parkraumes in den Gebieten. Durch die Preisanpassung ist durch die Analyse der PSA deutlich sichtbar, dass weniger Parkscheine ab 18:00 Uhr gekauft wurden und somit weniger Besucher- und Pendler*innen ab 18:00 Uhr den Parkraum belegt haben.

Durch den generellen Überhang von ausgegebenen Anwohnerlizenzen und Parkplätzen auf öffentlichem Grund in sämtlichen Lizenzgebieten ist zu erwarten, dass der Parkraum durch Bewohner*innen mit Anwohnerlizenz sowie lokalen Gewerbetreibenden belegt wurde und sich der Parksuchverkehr durch Besucher*innen reduziert hat. Dadurch entsteht eine klare Priorisierung der Bewohner*innen und dem lokalen Wirtschaftsverkehr.

Zusammengefasst kann sich durch eine Gebührenanpassung folgender Nutzen ergeben:

- der Parksuchverkehr seitens der Bewohner*innen in den Stadtbezirken wird reduziert,
- die Erreichbarkeit der Stadtteile für den Wirtschaftsverkehr werden gesichert und damit die Erhaltung der Funktionsfähigkeit der Stadtteilzentren unterstützt, sowie
- eine effektivere und wirtschaftlichere Nutzung des vorhandenen knappen Parkraums wird erreicht.

Vergleichsgebiet

Analog zu dem auffälligen Rückgang der gelösten Parkscheine in den City2Share Gebieten ist in den Vergleichsgebieten keine signifikante Abweichung hinsichtlich der gelösten Parkscheine ersichtlich. Da keine Veränderung in Bezug auf Gebühren erfolgt Beobachtungszeiträume anhand der Anzahl der gelösten Tickets im Mittel dargestellt (Abb. 5).

In den Beobachtungszeiträumen wurden Vormittags mehr Parkscheine gelöst als in den Abendstunden. Weitestgehend unterscheiden sich die Tagesganglinien in den Frühlings- und Herbstzeiträumen kaum. Lediglich im Gebiet Gärtnerplatz erfolgte im Herbst ein leichter Rückgang der gelösten Parkscheine. Dies kann mit den Umbaumaßnahmen im Rahmen der Radverkehrsstrategie zusammenhängen. Zugunsten des Vollzuges des Radentscheides sind entlang der Frauenhoferstraße Anfang August 2019 a l l e entfallen.

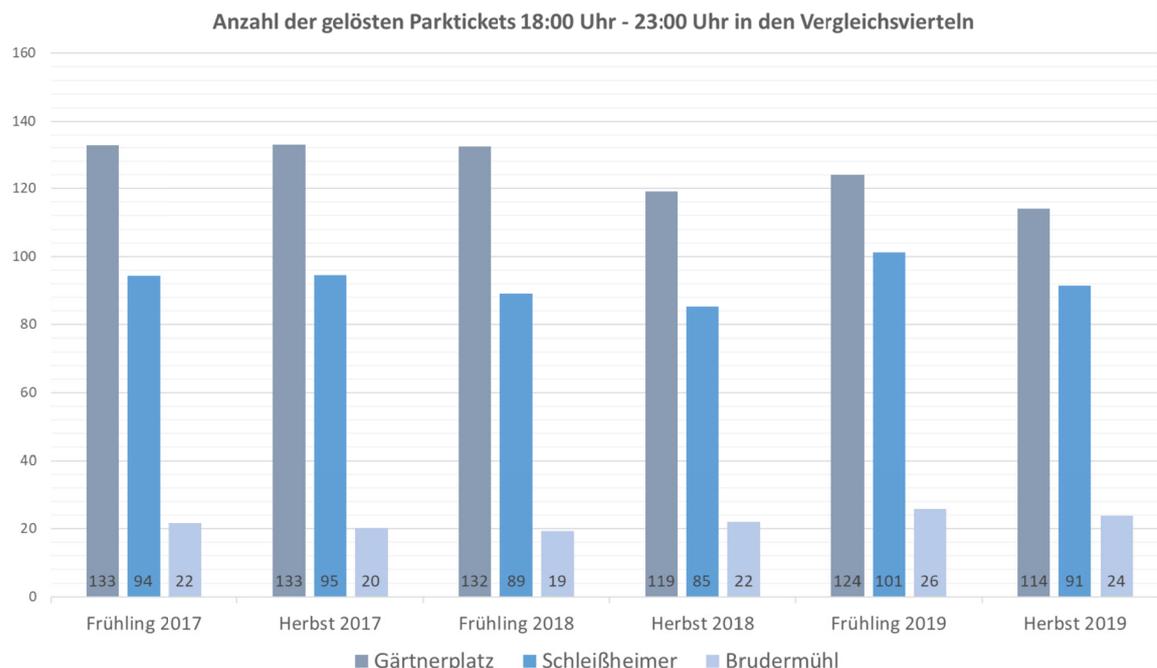


Abbildung 5: Anzahl der gelösten Parkscheine in den Vergleichsvierteln

In den Gebieten Schleißheimerstraße und Brudermühlviertel konnte eine leichte Zunahme im Zeitverlauf festgestellt werden. Ob es sich hierbei um Abwanderung aus den City2Share Gebieten handelt oder ob andere Faktoren, wie z.B. Änderung der Bewohnerparkregeln innerhalb der Lizenzgebiete eine Rolle spielten, kann bei dieser nur sehr geringen Anzahl an gelösten Parkscheinen nicht bestätigt werden. Im Lizenzgebiet Schleißheimerstraße erfolgte ein leichter Rückgang, im Brudermühlviertel erfolgte lediglich ein minimaler Anstieg. Die Verifizierung der Hypothese, dass eine Gebührenerhöhung Abwanderung in umliegende Lizenzgebiete zur Folge hat kann demnach nicht bestätigt werden.

Analyse Verkäufe der Tagestickets

Die Daten zur Analyse der Bezahlvorgänge von Tagestickets konnte mit Hilfe der Handyparken München App ab Herbst 2018 erfolgen. Die Beobachtungszeiträume belaufen sich bei dieser Untersuchung auf Frühjahr: März, April sowie Herbst: Oktober und November, um einen Vergleichswert zu vorangegangener Analyse zu haben. Dabei werden alle verfügbaren Zeiträume (Herbst 2018 bis Herbst 2021) seit Einführung der Handyparken München App berücksichtigt.

Die Quote der gelösten Tagestickets in den City2Share Gebieten (Abb.6) sowie Vergleichsgebieten (Abb.7) verlief auf einem relativ konstanten Niveau, Tendenz leicht steigend. In den Vergleichsquartieren lag der prozentuale Anteil an verkauften Tagestickets im Mittel bei 12% leicht höher als in den City2Share Gebieten mit durchschnittlich 9%. Prozentual gesehen ergibt sich somit kaum ein Unterschied zwischen den City2Share- und Vergleichsquartieren, somit ist davon auszugehen das die Erhöhung der Tagesgebühr auf 11€ weitestgehend akzeptiert wird, da auch keine erhöhte Beschwerdelage vorliegt. Die Nutzer*innen der App kaufen somit nicht mehr oder weniger Tagestickets, selbst wenn der Stundenpreis ab 18:00 Uhr steigt. Eigene Beobachtungen haben zudem gezeigt, dass für viele Besucher*innen die Zielnähe eine sehr starke Gewichtung hat und ein längerer Weg zum Ziel oft nicht in Kauf genommen wird.

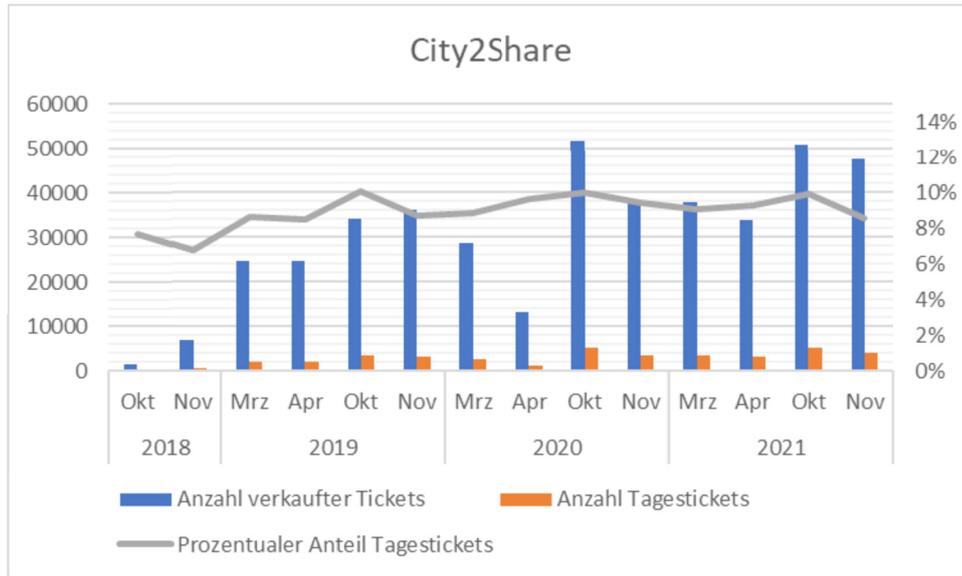


Abbildung 6: Anzahl verkaufter Tickets mit der Handyparken München App in den City2Share Gebieten.

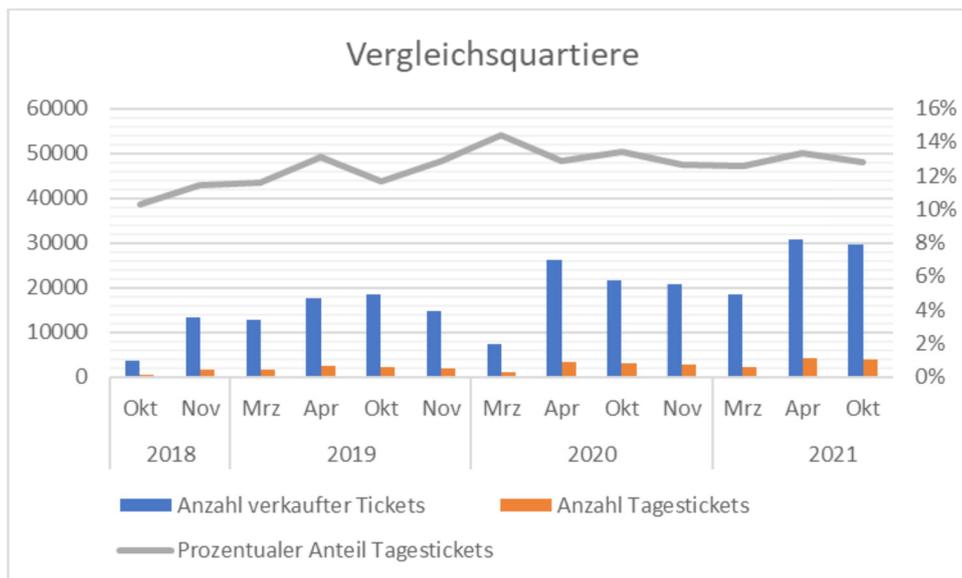


Abbildung 7: Anzahl verkaufter Tickets mit der Handyparken München App in den Vergleichsquartieren.

Fazit

Neben dem Wunsch nach der Einführung neuer Parkraummanagementgebiete erreichen die Verwaltung von Seiten der Bürger*innen sowie der Bezirksausschüsse zunehmend Hinweise und Beschwerden zur schlechter werdenden Parkplatzsituation. Diesen Herausforderungen konnte bislang in enger Abstimmung mit den jeweils betroffenen Bezirksausschüssen durch eine Änderung der Parkregelung weitestgehend entgegnet werden. Es wird jedoch deutlich, dass sich in hoch verdichteten Bereichen und angesichts der generellen Preisentwicklungen seit Einführung des Parkraummanagements Anfang der 2000er Jahre mit der geltenden Gebührenhöhe keine ausreichende Verkehrssteuerung der Parkraumnachfrage mehr bietet.

Die Überlastung des Parkraums führt zudem in Gebieten mit hohem Parkdruck zu zusätzlichem Parksuchverkehr, der die Bewohner*innen darüber hinaus belastet, ein Zeichen für schlechte Erreichbarkeit darstellt und zudem die Aufenthaltsqualität verringert.

Mit dem nachgewiesenen positiven Effekt einer Parkgebührenerhöhung kann eine Verlagerung von Pendler*innen auf flächen- und ressourcenschonende Verkehrsmittel vorangetrieben werden. Zum einen wird das Verkehrsaufkommen an Quell- und Zielverkehr in hoch belasteten Gebieten (Lizenzgebieten) gesenkt und zum anderen Kapazitäten im öffentlichen Straßenraum frei, die Parksuchverkehre seitens der Bewohner*innen sowie lokalen Gewerbetreibenden mit einer Parklizenz verringern bzw. vermeiden helfen. Mithilfe der Gebührenanpassung wird der vorhandene knappe Parkraum optimal genutzt, mit einer klaren Priorisierung der Bewohner*innen sowie der lokalen Gewerbetreibenden.

Zusammenfassung des Projektabschlussberichts

„Detektion an Ladesäulen“

Projektlaufzeit Herbst 2019-Herbst 2021

Ausgangssituation

Die Anzahl an neu zugelassenen Elektrofahrzeugen steigt konstant. Immer mehr Ladestationen gehen ans Netz. Dabei ist die tatsächliche Verfügbarkeit einer Ladesäule eine wesentliche Information für die Nutzer*innen. Bisher ist diese Information aber an den Ladesäulen nicht umfassbar abrufbar. Zwar kann an den Ladesäulen bereits heute in Echtzeit festgestellt werden, ob aktuell ein Fahrzeug lädt, eine regelwidrige Nutzung der Stellplätze ohne Ladevorgang kann jedoch nicht ausgeschlossen werden. Die tatsächliche Verfügbarkeit eines freien Ladeplatzes kann nur durch eine geeignete Detektion der Belegung an den Ladesäulen gewährleistet werden. Aus diesem Grund wurde im Rahmen des Förderprogramms IHFEM (Integriertes Handlungsprogramm zur Förderung der Elektromobilität in München) ein Pilot für die Detektion an Ladestationen gestartet.

Auswahl der Sensor-Anbieter

Der Auswahl der Sensor-Anbieter lag der Gedanke zu Grunde, dass man unterschiedliche Technologien und Unternehmen ausprobieren wollte, um ein Erfassungssystem zu finden, das den verschiedenen Anforderungen im Straßenraum gerecht wird. Gewonnen werden konnten sechs Anbieter mit unterschiedlicher Unternehmensgröße, Portfolio und Kompetenzen. Ein Standort wurde mit einem Sensor der Stadtwerke München (SWM) selbst ausgerüstet.

Auswahl der Standorte

Die sechs Standorte befinden sich alle im Stadtgebiet München, unterscheiden sich aber durch ihre Zentralität: Agnes-Pockels-Bogen, Werinherstraße, Im Tal, Herzogspitalstraße, Theresienstraße und Schellingstraße. Sie sind alle mit einer öffentlichen Ladesäule der SWM und zwei dazu gehörigen Parkplätzen ausgestattet. Bei der Auswahl der Standorte zur Detektion wurde auf nachfolgende Aspekte ein besonderes Augenmerk gelegt: ausreichend häufiger Fahrzeugumschlag, Mischung aus Senkrecht- und Längsparker, Sicherstellung von innerstädtisch üblichen Einflüssen wie ein Befahren durch schwere Fahrzeuge, Nähe zum fließenden Verkehr (zwecks Detektionseinfluss), verschiedene bauliche Fahrbahnoberflächen und winterliche Schneeräumung.

Ergebnisse

Die Sensoren wurden zu unterschiedlichen Zeiten verbaut. Die ersten gingen bereits im Herbst 2019 an den Start, die letzten begannen ihre Detektion Anfang 2021. Alle wurden im Oktober 2021 abgebaut. Untersucht wurden die Sensoranbieter nach folgenden Kriterien: Sensoren Auf- und Abbau, Funktionalität der gelieferten Technik, Datenzuverlässigkeit sowie -qualität, Qualitätscheck der Dashboards, Detektion und Lösung von Problemen und Zusammenarbeit mit den Sensoranbietern.

Im Gesamtvergleich ließen sich viele Unterschiede in den jeweiligen Bewertungskategorien erkennen. Übergreifend konnte festgestellt werden, dass Parkdetektionen immer individuell an die vorherrschenden Situationen (Bedingungen vor Ort, z.B. Parkplatzgröße, Anzahl der zu detektierenden Parkplätze) angepasst werden müssen. Die pilotierte Erprobung hat sich infolge der unterschiedlichen Ergebnisse je nach Art des

Sensors und Herstellers bewährt. Es konnte ein deutlicher Erkenntnisgewinn über die Qualität und die organisatorischen Aufwände und Prozesse in der Verwaltung beim Einbau herbeigeführt werden.

Ausblick

Eine flächendeckende Detektion von Stellplätzen ist (noch) nicht finanziell und organisatorisch darstellbar. Im Falle von Sonderstellplätzen z.B. an Ladesäulen, aber auch für mobilitätseingeschränkte Personen oder im Rahmen von Ladezonen für den Wirtschaftsverkehr kann eine Anwendung sinnvoll werden. Insbesondere in Gebieten mit hoher Parkplatzauslastung kann, durch die zur Verfügungstellung der Information, ein Mehrwert für die jeweiligen Zielgruppen erreicht werden.

Künftig ist von einer größeren Zahl an Sonderstellplätzen auszugehen, da die öffentliche Ladeinfrastruktur ausgebaut und für das Carsharing stadtweit flächendeckend eigene Sonderstellplätze eingeführt werden. Angedacht sind auch buchbare Lade- und Lieferzonen für den Wirtschaftsverkehr.



Vom Plan auf die Straße

Wie Kommunen den Ausbau von Radverkehrsinfrastruktur und Parkraummanagement beschleunigen können

ANALYSE



Vorwort

Liebe Leserin, lieber Leser,

zwölf Jahre Planungszeit für einen Radweg. Mehr als drei Jahre bis zu einer neuen Parkzone. Auch ohne Praxiserfahrung in Politik oder Verwaltung sollte klar sein: effiziente Verkehrsplanung sieht anders aus.

Auch wenn die beiden Beispiele Extremfälle darstellen, ist die Beschleunigung von Verkehrsprojekten in vielen deutschen Kommunen ein drängendes Thema. Die Klimakrise erfordert rasches Handeln. Unterschriftensammlungen und sogenannte „Radentscheide“ zeigen die Dringlichkeit für mehr sichere Radwege. Die steigende Zahl privater Pkw macht es in den Städten immer schwerer, einen Parkplatz zu finden.

Doch wann ist Planung eigentlich „schnell“ und was macht eine Verwaltung „agil“? Welche Kenngrößen und Empfehlungen zu guten Verwaltungsverfahren gibt es? Trotz der Dringlichkeit gibt es zu diesen Fragen überraschend wenig veröffentlichte Erkenntnisse. Wir haben deswegen das Deutsche Institut für Urbanistik (Difu) beauftragt, Verwaltungsprozesse und die Dauer bis zur Fertigstellung von Verkehrsmaßnahmen in verschiedenen deutschen Städten zu beschreiben. Grundlage sind Interviews mit den Verantwortlichen in den Verwaltungen.

Für viele Prozesse – etwa die Einrichtung von Fahrradstraßen oder Parkzonen – ist diese Beschreibung erstmalig erfolgt. Die Ergebnisse erlauben eine Analyse der heutigen Verwaltungspraxis und einen Vergleich zwischen den Kommunen. Alle befragten Städte verfolgen bereits neue Ansätze, um Zeit und andere Ressourcen zu sparen – und so schnellere Ergebnisse zu ermöglichen.

Die Lösungen lassen sich gut auf andere Orte übertragen. So hilft es etwa, Zuständigkeiten zu bündeln und Projektarbeit einzuführen. Das vermeidet die sprichwörtliche „organisierte Unzuständigkeit“, wie sie in hierarchischen Organisationen oder beim „seriellen“ Abarbeiten von Aufgaben leider immer wieder entsteht.

Für die Unterstützung durch die befragten Kommunen sind wir sehr dankbar. Sie haben in einer vertrauensvollen Zusammenarbeit mit dem Difu ihre Abläufe transparent gemacht. Das ist nicht selbstverständlich. Deswegen möchten wir unsere Studie auch als Ermunterung für andere Städte und Gemeinden verstanden

wissen – und nicht als Ranking oder Bewertung. Nur wenn Prozesse beschrieben und dokumentiert werden, wenn Ziele vereinbart und Ergebnisse gemessen werden, kann die Verkehrswende beschleunigt werden.

Wir freuen uns auf die weitere Diskussion und wünschen eine anregende Lektüre.

Dr. Wiebke Zimmer

Stellvertretende Direktorin
für das Team von Agora Verkehrswende
Berlin, 26. Oktober 2023

Ergebnisse und Empfehlungen

1

Eine flexiblere Bundesgesetzgebung ist Voraussetzung für mehr Handlungsfreiheit in den Kommunen.

Das Straßenverkehrsrecht aus Straßenverkehrsgesetz (StVG) und Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) schränkt Kommunen im Wandel zu mehr Klimaschutz und Klimaanpassung, besseren Alternativen zum Autoverkehr und höherer Verkehrssicherheit ein. Beim Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur und Parkraumbewirtschaftung müssen Kommunen jede Maßnahme aufwendig begründen. Ein flexibler und gleichzeitig einfach zu handhabender verkehrsrechtlicher Rahmen kann helfen, die Verwaltungsarbeit deutlich schneller zu machen.

2

Kommunalpolitische Grundsatzbeschlüsse ersparen wiederkehrende Beschlüsse und erleichtern Vergaben.

Politische Grundsatzbeschlüsse geben der Verwaltung Rückendeckung und einen klaren demokratischen Auftrag, beispielweise zur Einführung neuer Parkraumbewirtschaftungszonen. Sie erübrigen weitere Beschluss-schleifen mit politischen Gremien. Die Beteiligung der Bürger:innen kann sich auf umfassende Information und bei Bedarf auf konflikthafte Projekte konzentrieren. Darüber hinaus ermöglichen Grundsatzbeschlüsse, Aufträge für externe Gutachten und Beschaffungen gebündelt auszuschreiben und Rahmenverträge zu schließen. Beides reduziert den Zeitaufwand bei den Vergabeverfahren.

3

Agiles Projektmanagement und gebündelte Entscheidungskompetenz verkürzen Abstimmungen.

Kommunalverwaltungen sind meist geprägt von hierarchischer Organisation und linearen Arbeitsprozessen. Spätestens wenn verschiedene Ämter an einem Strang ziehen sollen, ist agiles Projektmanagement ein effizienterer Weg. In Projekteinheiten, die sich aus den wesentlichen Verwaltungsstellen zusammensetzen, können Prozessschritte parallel statt hintereinander ablaufen. Ebenso können Entscheidungskompetenzen in einer Verwaltungsstelle gebündelt werden – beispielsweise für Verkehrsplanung und verkehrsrechtliche Anordnung in einem Mobilitätsamt. Ähnliche Effekte können aber auch ambitionierte, zielorientiert arbeitende Führungskräfte erzielen.

4

Zusätzliche Spezialist:innen für Kommunikation und Administration entlasten Fachkräfte bei der Verkehrsplanung.

Personalmangel ist eine zentrale Herausforderung für kommunale Verwaltungen, insbesondere bei der Radverkehrsförderung. Verkehrsplaner:innen und Ingenieur:innen müssen nebenher viele fachfremde Aufgaben erledigen, etwa bei Kommunikation, Beteiligung oder Projektmanagement. Eigenes, fachkundiges Personal für solche Aufgaben kann sie entlasten und sogar bessere Ergebnisse erzielen.

5

Digitalisierung steigert Effizienz und spart Zeit und Personal.

Durch die Nutzung digitaler Lösungen können Verwaltungen schneller und effizienter werden. Beispiele sind ein gutes internes Datenmanagement, GIS-basierte Informationsportale und abteilungsübergreifende Planungsplattformen. Für eine erfolgreiche Parkraumbewirtschaftung braucht es zuverlässige Kontrollen, die oft an Personalmangel scheitern. Digital unterstützte Kontrollen mithilfe von sogenannten Scan-Cars wären eine Lösung, sind in Deutschland aber rechtlich noch nicht möglich.

Inhalt

Vorwort	3
Ergebnisse und Empfehlungen	4
1 Radverkehrsplanung beschleunigen	7
1.1 Spezialisiertes Projektmanagement	7
1.1.1 Projekteinheit Radwege in Berlin	8
1.1.2 Projektstrukturen in Bielefeld	9
1.1.3 Bündnis für den Rad- und Fußverkehr in Hamburg	10
1.1.4 Zwischenfazit	11
1.2 Schnelle Umsetzung von Fahrradstraßen	12
1.2.1 Qualitätskriterien: Ein Schild macht noch keine Fahrradstraße	12
1.2.2 Umsetzung von Fahrradstraßen im Überblick	13
1.2.3 Beispiel Hannover: weitreichendes Prüf- und Handlungs- schema	15
1.2.4 Beispiel Berlin-Mitte: klarer politischer Handlungsauftrag	16
1.2.5 Beispiel Konstanz: rasche bauliche Umsetzung ohne Vergabeverfahren	17
1.2.6 Zwischenfazit	17
1.3 Effektiver Personaleinsatz	19
1.3.1 Drei Städte – ähnliche Problemlagen	19
1.3.2 Lösungsansätze für einen effektiveren Personaleinsatz	21
2 Parkraumbewirtschaftung ausbauen	24
2.1 Politische Grundsatzbeschlüsse und Finanzierung	25
2.1.1 Politische Grundsatzbeschlüsse fassen	25
2.1.2 Transparenz bezüglich Einnahmen und Ausgaben schaffen	29
2.1.3 Zwischenfazit	30
2.2 Strukturen, Prozesse und Führungskräfte	30
2.2.1 Parkraumbewirtschaftung aus einer Hand organisieren	30
2.2.2 Engagierte Führung macht den Unterschied	32
2.2.3 Verwaltungsinterne Arbeitsprozesse optimieren	34
2.2.4 Zwischenfazit	35
2.3 Digitalisierung nutzen	35
2.3.1 Ausstellen der Bewohnerparkausweise	35
2.3.2 Onlinebeteiligung	36
2.3.3 Kreative Lösungen für die Kontrolle	36
2.3.4 Zwischenfazit	37
Literaturverzeichnis	38

1 | Radverkehrsplanung beschleunigen

Mehr Radverkehr – das ist das Ziel in vielen Städten und Gemeinden. Doch mitunter dauert es sehr lange, bis Radwege und andere Infrastrukturen entstehen. Der Wunsch nach schnellerer Planung und Umsetzung ist weit verbreitet.

Die Gründe reichen von Personalmangel über langwierige rechtliche Abstimmungen mit den Straßenverkehrsbehörden bis zu Arbeitsverfahren, die viel Risiko für Verzögerungen bergen. Auch die Art der gewählten Infrastruktur entscheidet über das Tempo. So braucht die Anlage baulicher Radwege deutlich mehr Zeit, als etwa hochwertige Fahrradstraßen oder geschützte Radfahrstreifen einzurichten.

Das Deutsche Institut für Urbanistik hat im Städtevergleich einige wesentliche Stellschrauben für die Beschleunigung der Radverkehrsplanung identifiziert. Hilfreich sind etwa ein spezialisiertes Projektmanagement und die klare Zuständigkeitsverteilung zwischen Behörden. Davon berichten unter anderem Behörden in Bielefeld, Hamburg und Berlin (Kapitel 1.1). Gut strukturierte Prozesse helfen auch bei der schnelleren Umsetzung von Fahrradstraßen, wie etwa Hannover und Konstanz zeigen. Im Berliner Bezirk Mitte lassen sich beinahe wöchentlich Fortschritte bei neuen Fahrradstraßen beobachten (Kapitel 1.2). Für derartige Erfolge braucht es auch einen effektiveren Personaleinsatz. Unter anderem Hannover und Bonn geben Einblick in ihre Strategien, um knappe Fachkräfte vor allem für ihre Kernaufgabe – das Planen neuer Radinfrastruktur – einzusetzen (Kapitel 1.3).

1.1 Spezialisiertes Projektmanagement

Kommunalverwaltungen sind geprägt von einer hierarchischen Organisation und kleinteiliger Aufgabenteilung. Dies soll unter anderem Rechtssicherheit, Nachvollziehbarkeit und Qualität in der Verwaltungsarbeit sicherstellen. Während diese Prozesse und Strukturen für viele Aufgabenbereiche adäquat und nützlich sind, stoßen sie bei der Radverkehrsförderung und dem damit einhergehenden komplexen und mitunter konfliktbeladenen Umbau des Straßenraums zunehmend an ihre Grenzen. Die bewährten Abstimmungsroutinen und Entscheidungsprozesse erscheinen vielfach als träge und ineffizient.

So findet die verwaltungsinterne Kommunikation zwischen zentralen Stellen oft erst spät oder auch gar nicht statt. Prozessschritte laufen eher hintereinander anstatt parallel ab. Häufig fehlt es an klaren Verantwortlichkeiten und Koordinierungsinstanzen für Planungsprozesse. Projekte geraten ins Stocken, Entscheidungen bleiben aus. Zudem erfordern die Aufgaben weit mehr als nur ingenieursspezifische Fähigkeiten. Personalkapazitäten fehlen oder werden nicht effektiv eingesetzt. Die Digitalisierung des Daten- und Wissensmanagements steht oft noch am Anfang. All diese Faktoren tragen dazu bei, dass Maßnahmen zur Radverkehrsförderung häufig nur langsam vorankommen oder auch scheitern.

Um die Radverkehrsplanung zu beschleunigen, bedarf es deshalb Alternativen zur klassischen Verwaltungsarbeit entlang von Linienhierarchien und fachlich-thematischen Silos. Auf der Ebene der verwaltungsinternen Arbeitsprozesse können Elemente von Projektmanagement hilfreich sein. Hierzu gibt es bereits verschiedenste Leitfäden¹ und Standards, die auf die Besonderheiten von Projektmanagement in der öffentlichen Verwaltung eingehen. Zudem gibt es in immer mehr Kommunen Verwaltungseinheiten, die die Themen Change- und Projektmanagement vorantreiben und verankern sollen². Trotz grundsätzlicher Offenheit und Problembewusstsein ist Projektmanagement jedoch noch in keiner Kommune konsequent eingeführt.

Im Folgenden werden Beispiele von Projektarbeit zur Optimierung von Radverkehrsplanungsprozessen aus Berlin, Hamburg und Bielefeld erläutert. Alle drei Kommunen stehen dabei noch relativ am Anfang. Sie können erste positive Effekte verzeichnen, lernen gleichzeitig dazu und passen ihr Vorgehen stetig an.

- 1 <https://www.bmi.bund.de/SharedDocs/downloads/DE/veroeffentlichungen/themen/moderne-verwaltung/praxisleitfaden-projektmanagement.html>.
- 2 Einen Einblick in die Aufgaben, Potenziale und Herausforderungen einer solchen Einheit gibt das V-Büro Bremen im Blog der „Verwaltungsrebellin“, <https://verwaltungsrebellin.de/v-buero-bremen/>.

1.1.1 Projekteinheit Radwege in Berlin

Die „Projekteinheit Radwege“ der Berliner Senatsverkehrsverwaltung unterstützt die Bezirke dabei, sichere Radfahrstreifen einzurichten und vorhandene Radwege zu verbreitern oder auch zu modernisieren.³ Sie ist bei der obersten Straßenverkehrsbehörde angesiedelt und vereint neben rechtlichem Wissen und verkehrsrechtlicher Anordnungs-kompetenz gleichzeitig Know-how für die Planung von Verkehr, Radverkehr und Lichtsignalanlagen sowie für die Erstellung von Verkehrszeichen-

3 Für das Berliner Hauptverkehrsstraßennetz ist die Senatsverwaltung für Planung und verkehrsrechtliche Anordnung verantwortlich. Die Berliner Bezirke bzw. die infraVelo setzen anschließend baulich um. Der Prozess der Fahrstreifenumwandlung wurde aus dem Vorgehen der Berliner Pop-up-Radwege abgeleitet und in ein zügiges Verfahren zur dauerhaften Anordnung von Radverkehrsanlagen überführt.

plänen. Damit sind zentrale Arbeitsschritte eng verzahnt. Zudem koordiniert die Projekteinheit den Prozess bis zur straßenverkehrsbehördlichen Anordnung.

Zentrale Arbeitsgrundlage ist neben der Straßenverkehrsordnung eine Rahmenvereinbarung mit den Berliner Bezirken, in der der „Prozess zu Fahrstreifenumwandlung“ und die Verantwortlichkeiten zwischen Senatsebene, Bezirken und der Infrastrukturgesellschaft InfraVelo festgehalten sind. Die Projekteinheit Radwege steht damit „für eine neue Kultur der Zusammenarbeit, die eine rasche Umsetzung zum Ziel hat“, wie es auf der Website von InfraVelo heißt. Im Ergebnis haben sich Planungszeiträume für Radverkehrsanlagen im Berliner Hauptstraßennetz um mehrere Monate verkürzt.⁴

4 Weitere Information zur Projekteinheit: <https://www.infravelo.de/projekte/radverkehrswege/projekteinheit-radwege/>.

Geschützter Radfahrstreifen auf ehemaligem Parkstreifen in der Müllerstraße in Berlin-Mitte als ein Ergebnis der Projekteinheit Radwege

Abbildung 1



Agora Verkehrswende (2023) | Quelle: Taylan Kurt via Twitter

1.1.2 Projektstrukturen in Bielefeld

In Bielefeld zeigte sich in den vergangenen Jahren, dass die in Volumen und Komplexität wachsenden Maßnahmen im Verkehrsbereich mit bestehenden Arbeitsroutinen kaum mehr zu bewältigen sind. Neben dem Ruf nach mehr Personal wurde auch deutlich, dass erhebliche Effizienzgewinne in den Prozessen und Strukturen des Amtes für Verkehr liegen.

Ein Mittel, um diese zu realisieren, ist die Einführung von Projektstrukturen und -teams. Diese eignen sich für komplexe Maßnahmen, die einen höheren Abstimmungsbedarf über einen längeren Zeitraum haben, und ergänzen die bestehende Linienorganisation. Das Tagesgeschäft – also eher kleinteilige, wiederkehrende oder in sich abgeschlossene Routineaufgaben wie die Stellungnahme zu Bebauungsplanverfahren oder der Ausbau von ÖPNV-Haltestellen – verbleibt in der klassischen Linienstruktur.

Je nach Auftrag und Zielsetzung werden Mitarbeitende aus verschiedenen Bereichen in einem Projektteam gebündelt und der Prozess durch eine Projektleitung gesteuert (siehe Abbildungen 2 und 3). Hilfreich ist, dass

alle im Radverkehr üblicherweise planungsrelevanten Disziplinen bereits im Amt für Verkehr verortet sind, wodurch eine einheitliche Ziel- und Prioritätensetzung erleichtert wird. Innerhalb der Projektstruktur wird gemeinsam und zeitgleich an einem Vorhaben gearbeitet. Eventuelle Änderungen können sofort in die Planung einfließen. Außerdem ist die Projektleitung gegenüber allen Mitgliedern des Projektteams weisungsbefugt, auch wenn diese aus unterschiedlichen Teilen des Amtes für Verkehr kommen.

Aktuelles Beispiel für die Projektarbeit ist die Fahrradstraße Ehlenruper Weg⁵. Die Fahrradstraße führt über 1,8 Kilometer durch Bielefelder Stadtgebiet und ist aufgrund umstrittener Maßnahmenbestandteile (Wegfall von Stellplätzen, Unterbindung von Kfz-Durchgangsverkehr) zunächst in einem mehrstufigen Verkehrsversuch erprobt worden. Für die Projektleitung ist eine Mitarbeiterin im Bereich „Operative Verkehrsplanung“ verantwortlich. Sie übernimmt die Steuerung der verschiedenen internen und externen Beteiligten und koordiniert insbesondere während der Verkehrsversuche die Evaluation sowie die Beteiligungs- und Öffentlichkeits-

5 <https://fahrradstrasse-bi.de/>.

Zusammensetzung eines interdisziplinären Projektteams zur Radverkehrsplanung im Bielefelder Amt für Verkehr

Abbildung 2

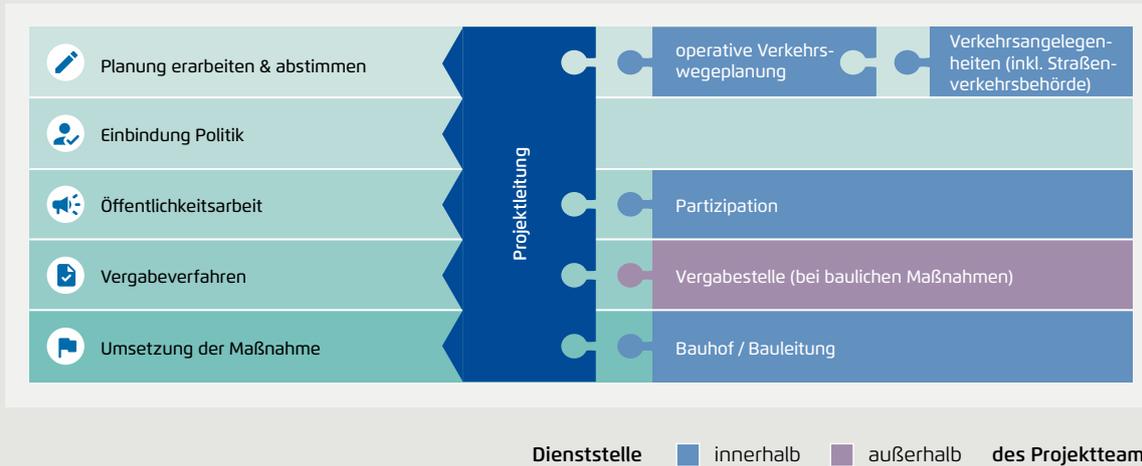
Das Team wird von einer Projektleitung mit Weisungsbefugnis gesteuert



Einsatz eines interdisziplinären Projektteams im Bielefelder Amt für Verkehr beim Einrichten einer Fahrradstraße

Abbildung 3

Das Team kann (fast) alle Schritte ausführen



Agora Verkehrswende (2023) | Erstellt durch das Deutsche Institut für Urbanistik, auf Grundlage von Daten der Stadt Bielefeld

arbeit. Die Projektleitung ist dabei vollständig aus dem Tagesgeschäft herausgelöst und neben Projektarbeit nur zu einem geringen Anteil von zehn Prozent mit Kapazitäten für weitere Aufgaben (vor allem interne Organisation) ausgestattet. Dadurch wird der Projektfortschritt sichergestellt und Planungspersonalkapazitäten werden nicht durch Management-Aufgaben gebunden.

1.1.3 Bündnis für den Rad- und Fußverkehr in Hamburg

In Hamburg ist der Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) mit der Steuerung und dem Controlling zur Umsetzung des „Bündnisses für den Rad- und Fußverkehr“ betraut. Aktuell sind drei Vollzeitstellen damit beschäftigt. Sie übernehmen das Berichtswesen, das Risikomanagement und das Kostencontrolling:

- Mit dem **Berichtswesen** werden laufende Maßnahmen der verschiedenen Realisierungsträger in Hamburg (Bezirke, Hamburg Port Authority, LSBG) entlang von Kennzahlen⁶ nachgehalten. Daraus entsteht eine umfangreiche Datengrundlage, die der Verwaltung

über ein stadteigenes Portal zur Verfügung steht. Auf dieser Basis können Maßnahmenbestandteile, der Projektfortschritt (siehe Abbildung 4) und die Kosten nachvollzogen werden. Das erleichtert auch die Beantwortung von Anfragen aus dem politischen Raum.

- Beim **Risikomanagement** steht die frühzeitige Identifizierung und wenn möglich Klärung von Projektverzögerungen im Zentrum. Als Teil der oben genannten Fortschrittsberichte werden etwaige Risiken⁷ und deren Eintrittswahrscheinlichkeit und Schadensausmaß mit den beteiligten Realisierungsträgern wiederkehrend ermittelt und, sofern nötig und möglich, Klärungsmöglichkeiten gesucht.
- Beim **Kostencontrolling** werden zum einen jährliche Vereinbarungen zum Mittelabfluss für die kommenden Jahre getroffen und überprüft; zum anderen werden die geplanten Maßnahmen auf Passfähigkeit mit bestehenden Bundesförderprogrammen abgeglichen und die Realisierungsträger dazu beraten.

6 Schaffung/Wegfall Parkplätze und Fahrradbügel, Baumbestand, Kosten der Maßnahmen, Projektfortschritt, etc.

7 Ein Beispiel: Hoher Personalmangel bei den Realisierungsträgern führt zu Überbelastung, schlechter Datenlage, Druck etc.

Bündnis für den Rad- und Fußverkehr beschleunigt den Radwegebau

Abbildung 4

Ausbaufortschritt bei den Hamburger Velorouten in den Jahren 2018 bis 2022


 Grad der Fertigstellung

Agora Verkehrswende (2023) | Quelle: Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer Hamburg

Das Projektcontrolling ist bereits eine wichtige Stütze für die Hamburger Radverkehrsförderung. Potenziale für eine Weiterentwicklung gibt es noch für ein einheitlicheres Datenmanagement, eine Verbesserung der Software sowie für eine stärkere und frühzeitigere Steuerung.

1.1.4 Zwischenfazit

Die Erfahrungen aus den Kommunen zeigen die positiven Wirkungen, wenn sich spezialisierte Einheiten der Verwaltung bei der Radverkehrsplanung auf das Projektmanagement konzentrieren. Dadurch wird es möglich, bei immer mehr und komplexer werdenden Maßnahmen im öffentlichen Raum den Überblick zu behalten und die Umsetzung zu beschleunigen. Abstimmungsprozesse und Prozessverantwortlichkeiten werden dabei klar benannt und die vielfältigen verwaltungsinternen Koordinierungs-, Kommunikations- und Managementaufgaben besser durch die notwendigen Kompetenzen und Kapazitäten abgedeckt.

1.2 Schnelle Umsetzung von Fahrradstraßen

Fahrradstraßen sind ein wichtiges Element für attraktive Radverkehrsnetze. Sie basieren vor allem auf Anordnungen der Straßenverkehrsbehörden und können in der Regel ohne oder mit nur geringem baulichen Aufwand zügig umgesetzt werden. Der Gewinn für die Sicherheit und den Komfort der Radfahrenden ist groß. In vielen Fällen sind sie für Kommunen das Mittel der Wahl, weil sie im Gegensatz zu abgetrennten Radverkehrsanlagen Mischverkehr zulassen – und dadurch auch in schmaleren Straßen realisiert werden können. Anhand von Beispielen aus Hannover, Berlin-Mitte und Konstanz zeigen Agora Verkehrswende und das Deutsche Institut für Urbanistik (Difu), wie Planung und Bau von Fahrradstraßen in der kommunalen Praxis ablaufen und worauf es bei einer schnellen Umsetzung ankommt.

1.2.1 Qualitätskriterien: Ein Schild macht noch keine Fahrradstraße

Fahrradstraße ist nicht gleich Fahrradstraße. Mit Blick auf die Praxis in Deutschland zeigt sich, dass ganz unterschiedliche Maßnahmen unter dem Begriff „Fahrradstraße“ eingesetzt werden. In der Publikation „[Fahrradstraßen – Leitfaden für die Praxis](#)“ haben das Difu und die Bergische Universität Wuppertal 2021 systematisch Fahrradstraßen untersucht und Qualitätskriterien festgelegt. Demnach reicht die bloße Beschilderung einer Fahrradstraße nicht aus, um signifikante Verbesserungen im Sinne der objektiven und subjektiven Sicherheit für Radfahrende zu erreichen.⁸

8 Fahrradstraßen-Leitfaden, S. 13f., <https://backend.orlis.difu.de/server/api/core/bitstreams/d9483ac8-2855-4431-9159-a49707136b1c/content>.

Fahrradstraße Triftstraße in Berlin-Mitte

Abbildung 5



Agora Verkehrswende (2023) | Quelle: Laura Fritsche, Bezirksamt Berlin-Mitte

Vielmehr gilt es, den Straßenraum so umzugestalten, dass der Vorrang für den Radverkehr deutlich wird, ein zügiges und angenehmes Vorankommen möglich ist und gleichzeitig typische Unfallgefahren wie Kreuzungssituationen oder das achtlose Öffnen von Fahrzeugtüren (Englisch: *dooring*) vermindert werden. Um dies zu erreichen, werden folgende Elemente kombiniert:

- deutliche Markierung der Fahrradstraße durch Bodenpiktogramme und flächige Markierungen mindestens an Konfliktpunkten sowie Sicherheitstrennstreifen zu Parkständen,
- Bevorrechtigung gegenüber einmündenden Straßen bei gleichzeitiger,
- Unterbindung des Kfz-Durchgangsverkehr durch Kfz-Netzunterbrechungen mittels Diagonalsperren, modalen Filtern oder gegenläufigen Einbahnstraßen,
- breite Fahrgasse von ca. 4 Metern, um Nebeneinanderfahren auch im Begegnungsfall zu ermöglichen, gegebenenfalls unter Wegfall von Parkständen.

Besonders die letzten beiden Punkte bergen hohes Konfliktpotenzial, da hierzu Beschränkungen für fahrende und parkende Kfz notwendig sind.

Die Beispiele Triftstraße in Berlin-Mitte (siehe Abbildung 5) und Kettenhofweg in Frankfurt am Main (siehe Abbildung 6) zeigen, wie die genannten Elemente in der Praxis kombiniert werden, so dass eine vorbildliche Fahrradstraße entsteht.

1.2.2 Umsetzung von Fahrradstraßen im Überblick

Für die folgende Beschreibung von Fahrradstraßen-Umsetzungsprozessen haben die Städte Hannover, Berlin-Mitte und Konstanz einen Einblick in ihre Verwaltungspraxis gegeben. Die Angaben aus Hannover und Berlin-Mitte beziehen sich auf kein konkretes Projekt, sondern geben eine übliche Bearbeitungsdauer im laufenden Verwaltungsgeschäft wieder. Für den Fall

Fahrradstraße Kettenhofweg in Frankfurt am Main

Abbildung 6



Agora Verkehrswende (2023) | Quelle: Philipp Böhme via qimby.net

Konstanz stammen die Angaben von einem kürzlich fertiggestellten Projekt. In jedem Fall werden die oben genannten Qualitätskriterien in den Kommunen berücksichtigt.

Um die einzelnen Arbeitsschritte und Zeitansätze vergleichbar zu machen, wurden die Angaben vereinheitlicht und verdichtet. Die sich daraus ergebenden Einzelschritte werden im Folgenden kurz skizziert und anschließend mit den Zeitansätzen aus den drei Städten illustriert. Anschließend werden die kommunalen Beispiele verglichen sowie Brems- und Beschleunigungsfaktoren entlang des Umsetzungsprozesses dargelegt. Hier fließen auch Erkenntnisse aus Hintergrundgesprächen mit weiteren Kommunen ein, mit denen die Abläufe aus den Beispielkommunen reflektiert wurden.

- **Vorbereitung:** Wo eine Fahrradstraße umgesetzt wird, ergibt sich in den befragten Kommunen aus politisch beschlossenen Radverkehrskonzepten und -strategien⁹ sowie den daraus abgeleiteten Radverkehrsnetzen. Auf dieser Basis ist es Kommunen seit der letzten Änderung der Straßenverkehrsordnung (StVO) möglich, Fahrradstraßen auch ohne Verkehrszahlerhebung einzurichten. Sobald eine Straße für den Fahrradverkehr eine „hohe Netzbedeutung“¹⁰ hat, kann sie als Fahrradstraße angeordnet werden. Insofern sind die konzeptionellen Grundlagen wichtige Vorbedingung für die Umsetzung. Zusammen mit der Priorisierung und Finanzierungssicherung (zum Beispiel über den Kommunalhaushalt und/oder Fördermittel) für die einzelnen Maßnahmen sind diese Schritte dem eigentlichen Umsetzungsprozess vorgeschaltet.
- **Planung erarbeiten und abstimmen:** Kernstück der Umsetzungsprozesse sind die Planungs- und Abstimmungsphasen. Hier werden die nötigen Maßnahmen für die Fahrradstraße festgelegt und mit verwaltungsinternen Akteuren, Trägern öffentlicher Belange (zum Beispiel: Feuerwehr, Polizei, ÖV-Betriebe usw.) und Anlieger:innen abgestimmt. Hier müssen verschiedene Anforderungen gegeneinander abgewogen und

Flächenkonflikte, beispielsweise ums Kfz-Parken, gelöst werden. Je nachdem wie groß die Nutzungskonflikte, aber auch wie klar die politischen Vorgaben sind (siehe auch Schritt 2), kann dies ein zügiger oder langwieriger Prozess werden. In den befragten Kommunen können Planungen in wenigen Wochen oder Monaten abgeschlossen werden. Verwaltungsintern sind in den befragten Kommunen die Planungsabteilung und die Straßenverkehrsbehörde unmittelbar an der Planung beteiligt und in direktem Austausch. Im Falle von baulichen Anpassungen ist zusätzlich noch die Tiefbauabteilung involviert.

- **Einbindung der Politik:** In den befragten Kommunen sind die politischen Gremien vor dem Umsetzungsprozess eingebunden. Entweder gibt es, wie oben beschrieben, ein stadtweites, politisch beschlossenes Konzept oder im Einzelfall auch straßenspezifische Umsetzungsbeschlüsse. Die Rolle und Einbindung der kommunalpolitischen Gremien im laufenden Umsetzungsprozess werden in den Kommunen unterschiedlich definiert. Entweder findet sie a) gar nicht statt (Berlin-Mitte), b) die Gremien werden lediglich im Rahmen einer Frist informiert (Hannover) oder c) es braucht einen zusätzlichen Planungsbeschluss (Konstanz), um in die weitere Planung und Umsetzung zu gehen.
- **Öffentlichkeitsarbeit:** Die Einbeziehung von Anwohner:innen und Anlieger:innen hat in den hier berücksichtigten Umsetzungsprozessen der befragten Kommunen höchstens informativen Charakter. Nach finaler Planung und vor Beginn der Umsetzung werden Postwurfsendungen verteilt oder Infoschilder aufgestellt. In Berlin-Mitte gibt es zudem zu jeder Fahrradstraße eine sukzessiv aktualisierte [Projektseite](#)¹¹ und ein gemeinsames „Anradeln“ bei Fertigstellung des Projekts. Hannover macht keine Öffentlichkeitsarbeit zur Umsetzung einer Fahrradstraße.
- **Vergabeverfahren:** Zwei der befragten Kommunen (Hannover und Konstanz) können für die Umsetzung der geplanten Maßnahmen auf eigene technische Betriebe beziehungsweise eine Rahmenvertragsfirma zugreifen. Damit ist keine gesonderte Vergabephase

9 Konstanz: Handlungsprogramm Radverkehr, Hannover: Netzkonzept Radverkehr, Berlin: Radverkehrsplan.

10 Vgl. Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) vom 26. Januar 2001 in der Fassung vom 8. November 2021, Zu Zeichen 244.1 und 244.2 Beginn und Ende einer Fahrradstraße.

11 Beispiel einer Informationsseite des Bezirks Berlin-Mitte zur Fahrradstraße Charlottenstraße: <https://www.berlin.de/ba-mitte/politik-und-verwaltung/aemter/strassen-und-gruenflaechenamt/planung-entwurf-neubau/fahrradstrasse-charlottenstrasse-1248593.php>.

Tempo für Fahrradstraßen

Abbildung 7

Mögliche Geschwindigkeit beim Anlegen einer Fahrradstraße mit Markierungen, Schildern und Pollern, wenn Planung, Abstimmung und Vergabe abgeschlossen sind



100 Meter pro Woche

Agora Verkehrswende (2023) | Quelle: Eigene Darstellung, auf Grundlage von Daten der befragten Städte

nötig. Im Vergleich dazu nimmt dieser Schritt in Berlin-Mitte im Idealfall nur mehrere Wochen in Anspruch; er kann je nach Auftragsvolumen und Auslastung der Baufirmen aber auch mehrere Monate dauern. Basis der Umsetzung ist ein abgestimmter Verkehrszeichenplan.

- **Umsetzung der Maßnahme:** Die Umsetzung der Maßnahme ist im Idealfall der schnellste Teil des gesamten Umsetzungsprozesses. In einer Woche können zirka 100 Meter Fahrradstraße markiert und beschildert sowie Poller gesetzt werden. Bei der Umsetzung der Maßnahme hat das jahreszeitliche Timing einen starken Einfluss auf die Fertigstellung eines Fahrradstraßenprojekts. Üblicherweise kann nur zwischen Mai und Oktober markiert werden. Fällt die Beauftragung einer Firma beispielsweise in den November, kann sich je nach Witterungslage die Umsetzung entsprechend verzögern. Auch das interne Management der beauftragten Baufirmen kann zu Verzögerungen führen.

1.2.3 Beispiel Hannover: weitreichendes Prüf- und Handlungsschema

Die Landeshauptstadt Hannover hat auf Basis eines Verwaltungsgerichtsurteils zur Fahrradstraße Kleefelder Straße¹² ein „Prüf- und Handlungsschema zur Optimierung von Fahrradstraßen“¹³ entwickelt. Die im Urteil genannten und in das Prüfschema übertragenen Kriterien sind mit den eingangs genannten vergleichbar und gehen über die bisherige Hannoveraner Praxis¹⁴ hinaus. Mit dem Urteil konnten bestehende rechtliche Bedenken insbesondere zu Beschränkungen des Kfz-Verkehrs in Fahrradstraßen ausgeräumt werden. Verwaltungintern

12 Informationen zum Verwaltungsgerichtsurteil in Hannover, <https://www.hannover.de/Service/Presse-Medien/Landeshauptstadt-Hannover/Meldungsarchiv-f%C3%BCr-das-Jahr-2022/Neue-Verkehrsregeln-in-der-Kleefelder-Stra%C3%9Fe>.

13 Prüfschema zur Optimierung bestehender Fahrradstraßen, <https://e-government.hannover-stadt.de/lhsimwebre.nsf/DS/3295-2022>

14 In allen bestehenden Fahrradstraßen wurde bisher lediglich das VZ 244 (Fahrradstraßen-Schild) aufgestellt.

ist nunmehr klar, wie Fahrradstraßen gestaltet sein müssen. Dadurch laufen Planungs- und Abstimmungsprozesse zügig ab. Auch aus dem politischen Raum wurde klar signalisiert, die Kriterien aus dem Urteil als Maßstab zu nehmen.¹⁵ Da zudem kein Vergabeverfahren nötig ist, ist der Umsetzungsprozess unter Idealbedingungen der schnellste im Vergleich aller drei Städte (siehe Abbildung 8).

Zwar handelt es sich um eine Einzelfallentscheidung des Gerichts, dennoch wendet die Stadt das Prüfschema sukzessive auf sämtlichen Fahrradstraßen im Stadtgebiet an. Begonnen wurde mit dem Überprüfungs- und Anpassungsprozess im Bezirk Hannover-Mitte¹⁶. Umgesetzt werden vor allem Markierungen und Beschilderungen, ergänzt mit einfachen Tiefbau-Unterhaltungsmaßnahmen wie kleineren Gehweg- und Bordanpassungen, Deckensanierungen und Anpassungen der Lichtsignalsteuerung. In einzelnen Fällen kann es allerdings auch zur Aufhebung einer bestehenden Fahrradstraße kommen, wenn beispielsweise die Mindestfahrgassenbreiten

auf Grund baulicher Limitierungen nicht sichergestellt werden kann. Des Weiteren wird bei besonders komplexen Straßenräumen oder Synergien mit anderen Planungen ein gesondertes Verfahren durchgeführt. Die Kriterien aus dem Prüfschema gelten auch dann, wenn eine neue Fahrradstraße geplant und angeordnet wird. Grundsätzlich lassen sich diese auch im genannten Zeitraum realisieren.

1.2.4 Beispiel Berlin-Mitte: klarer politischer Handlungsauftrag

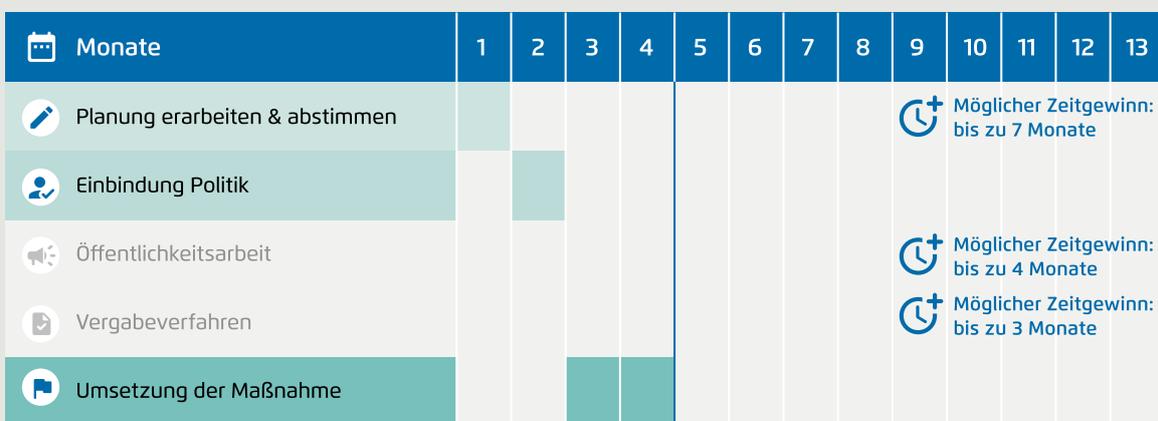
Der Berliner Bezirk Mitte liegt hinsichtlich der Durchlaufzeit im Mittelfeld der betrachteten Kommunen (siehe Abbildung 9). Die verwaltungsinternen Abstimmungsprozesse nehmen die meiste Zeit in Anspruch. Gleichwohl gibt es durch eine starke politische Rücken- deckung sowohl auf bezirklicher Ebene (bezirkliches Radverkehrsnetz, Beschlüsse für Fahrradstraßen durch die Bezirksverordnetenversammlung) als auch durch berlinweite Vorgaben (unter anderem Berliner Radverkehrsnetz, Berliner Mobilitätsgesetz) einen klaren Handlungsauftrag, der im Bezirk von den Beteiligten bei der Straßenverkehrsbehörde sowie im Planungsbereich umgesetzt wird. Die sukzessive Öffentlichkeitsarbeit (Website, Pressemitteilung, Vor-Ort-Schilder) ist mit genügend Kapazitäten hinterlegt, sodass diese Aktivitäten gut eingetaktet werden können. Fertiggestellt wurden

15 „Wo Fahrradstraße draufsteht, wird künftig auch Fahrradstraße drin sein“, so Oberbürgermeister Belit Onay, <https://presse.hannover-stadt.de/pmDetail.cfm?pmid=20349>.

16 Fahrradstraßen Adolfstraße, Kleefelder Straße, Lange Laube, Flüggestraße/Eichstraße sowie ein Teil der Klee- straße.

Beispiel Hannover: weitreichendes Prüf- und Handlungsschema

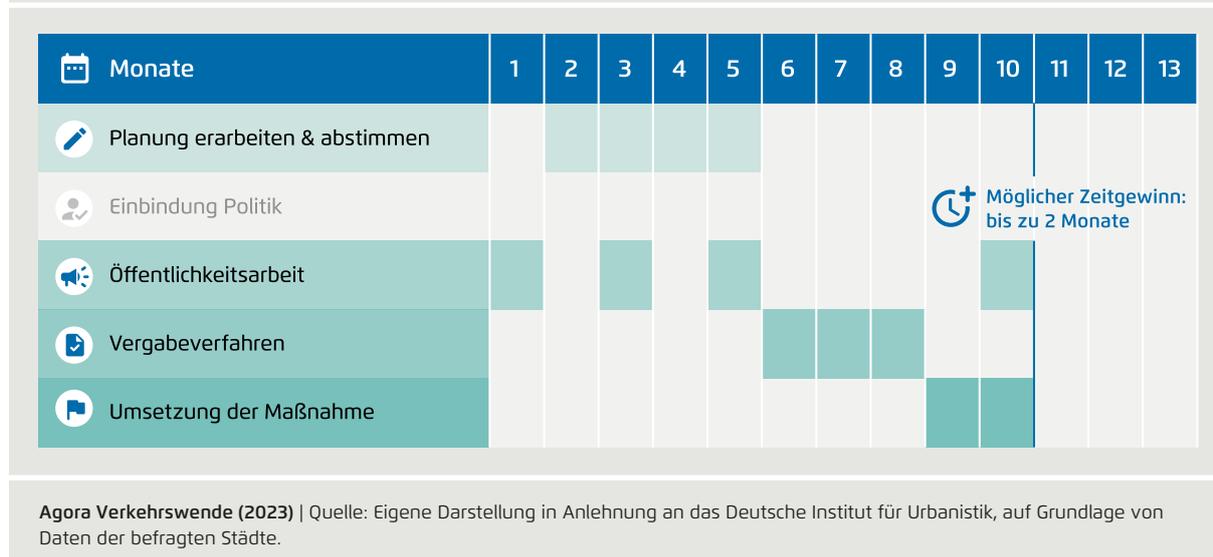
Abbildung 8



Agora Verkehrswende (2023) | Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an das Deutsche Institut für Urbanistik, auf Grundlage von Daten der befragten Städte.

Beispiel Berlin-Mitte: klarer politischer Handlungsauftrag

Abbildung 9



vor kurzem die Charlottenstraße und die Triftstraße. Aktuelle Projekte sind u.a. die Gartenstraße, Lynarstraße, Tucholskystraße.¹⁷

1.2.5 Beispiel Konstanz: rasche bauliche Umsetzung ohne Vergabeverfahren

In Konstanz hat die Umsetzung einer Fahrradstraße gut zwölf Monate gedauert. Dabei nahm auch hier der Planungs- und Abstimmungsprozess einen sehr großen Teil der Zeit in Anspruch – auch im Vergleich zu den anderen Kommunen (siehe Abbildung 10). Dies lag im konkreten Fall an fehlenden Kapazitäten für die Planung sowie an zusätzlichen Abstimmungsschleifen mit Anlieger:innen. Da im Vergleich zu den anderen Städten in Konstanz eine politische Beschlusschleife vorgesehen ist, hat dieser Schritt mehr Zeit als in den anderen Städten in Anspruch genommen. Demgegenüber ist sowohl die Öffentlichkeitsarbeit (Postwurfsendung für Anlieger:innen) als auch die unmittelbare bauliche Umsetzung durch die technischen Betriebe im Vergleich effizient organisiert. Ein weiteres vergleichbares Fahrradstraßen-Projekt hat in Konstanz deutlich länger gedauert. Dies lag

unter anderem an internen Diskussionen zum Wegfall von Stellplätzen, fehlenden Planungskapazitäten und aufwändigem Fördermittelmanagement. Ein schnelles Vorgehen ist in Konstanz zwar möglich, aber noch nicht als Standardverfahren etabliert.

1.2.6 Zwischenfazit

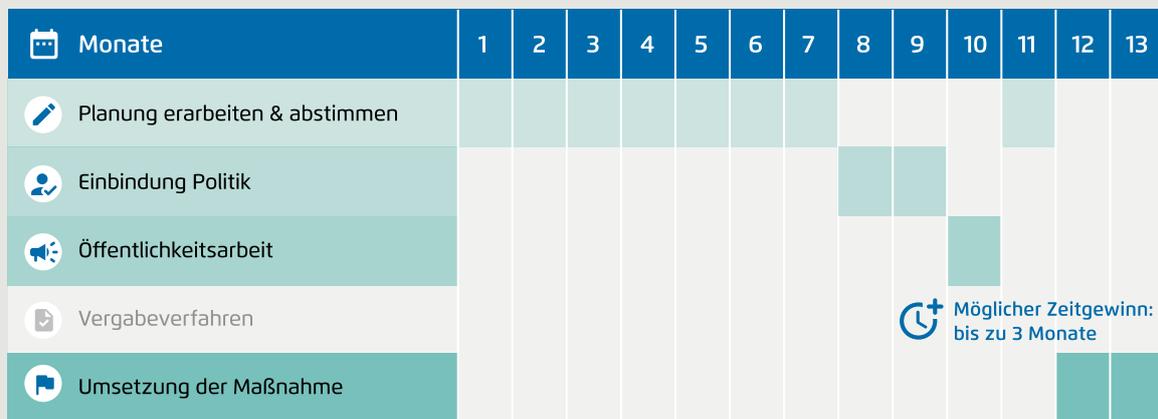
Die dargestellten Prozesse geben einen Überblick über einzelne Bestandteile eines Umsetzungsprozesses für eine Fahrradstraße. Dabei wird deutlich: Fahrradstraßen lassen sich in wenigen Monaten bis zu einem Jahr mit einfachen Elementen und ohne umfangreiche Tiefbaumaßnahmen in hoher Qualität errichten. Viele Maßnahmen sind relativ einfach (Beschilderung, Poller, Markierungen) und ohne Tiefbaumaßnahmen umsetzbar. Für den zügigen Ausbau von zusammenhängenden und attraktiven Radnetzen ist das eine gute Zeichen.

In Reflexionsgesprächen mit Verwaltungsmitarbeitenden aus weiteren Kommunen konnten die Abläufe und Zeitanätze der Beispielkommunen grundsätzlich bestätigt werden. Gleichwohl wurde von allen Gesprächspartner:innen betont, dass es sich bei den oben dargestellten Abläufen und Zeitschienen um relativ schnelle Prozesse handelt. Der Wegfall von Parkständen und die Unterbrechung von Kfz-Durchgangsverkehr sind zum Beispiel Qualitätskriterien und Konfliktherde gleichermaßen.

¹⁷ Projektübersicht des Bezirks Berlin-Mitte, <https://www.berlin.de/ba-mitte/politik-und-verwaltung/aemter/strassen-und-gruenflaechenamts/planung-entwurf-neubau/radverkehr-895126.php>.

Beispiel Konstanz: rasche bauliche Umsetzung ohne Vergabeverfahren

Abbildung 10



Agora Verkehrswende (2023) | Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an das Deutsche Institut für Urbanistik, auf Grundlage von Daten der befragten Städte.

So wurden auch stets verschiedene Bremsfaktoren benannt, die zu deutlichen Verzögerungen führen können.

Drei Faktoren sind besonders wichtig, um die Prozesse zu beschleunigen:

- Planungs- und Abstimmungsprozesse kurzhalten:** Mit Blick auf die drei Beispielkommunen wird deutlich, dass die Planungs- und Abstimmungsprozesse einen großen Zeitanteil einnehmen. Da oft auf Tiefbaumaßnahmen verzichtet werden kann, sind per se weniger Akteure zu beteiligen. Dennoch können gerade die Elemente in Fahrradstraßen, die Kfz-Verkehr beschränken, auch verwaltungsintern für Dissens sorgen. Gegen Blockaden, Unsicherheiten und Entscheidungsvakuum helfen klare Kriterien und Zuständigkeiten, zum Beispiel wann eine höhere Entscheidungsebene hinzugezogen werden sollte. In Hannover sorgt aktuell vor allem das Urteil des Verwaltungsgerichts beziehungsweise das Prüfschema für eine schnelle interne Entscheidungsfindung. In Berlin-Mitte ist es der klare Handlungsauftrag aus den verschiedenen planerischen und politischen Vorgaben.
- Politische Beschlusschleifen im Umsetzungsprozess minimieren:** Gerade bei konfliktträchtigen Maßnahmen kommt es in vielen Kommunen dazu, dass übergeordnete und beschlossene Planungen im konkreten Fall hinterfragt werden. Besonders wenn

Straßen deutlich umgestaltet werden und Kfz-Fahrspuren oder Parkflächen entfallen, wird das „laufende Geschäft der Verwaltung“ angehalten und die Maßnahme trotz Grundsatzbeschluss, Radroutennetz und Gestaltungsvorgaben für Fahrradstraßen politisch und öffentlich diskutiert. Um schnelle Umsetzungsprozesse zu erreichen, braucht es aus der Kommunalpolitik verlässliche Zielvorgaben und Prioritäten, die auch bei Gegenwind weitergelten. Immer neue politische Beschlusschleifen für einzelne Vorhaben bieten hingegen immer wieder neuen Anlass für politische Auseinandersetzungen.

- Rahmenverträge oder Eigenbetriebe sparen Zeit bei Vergabe und Umsetzung:** In Relation zum Planungsprozess nimmt das Vergabeverfahren in Berlin-Mitte einen ähnlich hohen Zeitanteil ein. Im Gegensatz dazu kann die bauliche Umsetzung in Hannover und Konstanz durch einen Rahmenvertrag beziehungsweise den kommunalen Eigenbetrieb deutlicher schneller beginnen. Um Zeit zu sparen und auch administrativen Aufwand für das Planungspersonal zu minimieren, ist es empfehlenswert, Rahmenverträge für Beschilderung, Markierungsarbeiten und Poller setzen abzuschließen oder kommunale Bauhöfe damit zu beauftragen. Im Gegensatz zur Einzelvergabe sind bei Rahmenverträgen auch die Auftragsvolumen für Firmen attraktiver und erhöhen die Chance auf geeignete Bewerber.

1.3 Effektiver Personaleinsatz

Personalmangel ist eine zentrale Herausforderung für kommunale Verwaltungen – das gilt auch bei der Radverkehrsförderung. Für die Planung und Umsetzung von Radverkehrsinfrastruktur werden vor allem Ingenieur:innen gebraucht. Die sind am Arbeitsmarkt gefragt und für Kommunen nicht immer leicht zu gewinnen. Umso schwerer wiegt, dass Planer:innen bei ihrer Arbeit in den Kommunen viel Zeit auf andere Aufgaben verwenden müssen, die dann für die Hauptaufgabe Radwegplanung fehlt. Es lohnt sich daher zu prüfen, wie diese Aufgaben anders bewältigt oder delegiert werden können.

Für Agora Verkehrswende hat das Deutsche Institut für Urbanistik Verkehrsverwaltungen Fachkräfte in Hannover, Bonn und einer weiteren Kommune mit ca. 150.000 Einwohner:innen nach Arbeitsaufgaben und Zeitaufwänden im Bereich der Radverkehrsplanung befragt. Außerdem hat das Institut Lösungsbeispiele aus verschiedenen Städten zusammengetragen, die zeigen, wie Fachkräfte entlastet sowie Arbeitsprozesse oder Kommunikation verbessert werden können.

1.3.1 Drei Städte – ähnliche Problemlagen

In den drei untersuchten Städten wird ein Anteil von 55 bis rund 75 Prozent der Arbeitszeit der Radverkehrsplaner:innen durch Aufgaben gebunden, die nicht originär dem Ausbau des Radwegenetzes dienen, obwohl dieser in allen Städten beschlossen wurde und politische Priorität haben soll (siehe Abbildung 12). Neben der zeitaufwändigsten Aufgabe „Anfragen aus Politik und Bürgerschaft“ bieten insbesondere Tätigkeiten in der Kategorie „weiteren Aufgaben“ – etwa Beteiligungsformate, Abstimmungsprozesse oder Ausschreibungen – Potenzial zur Verbesserung.

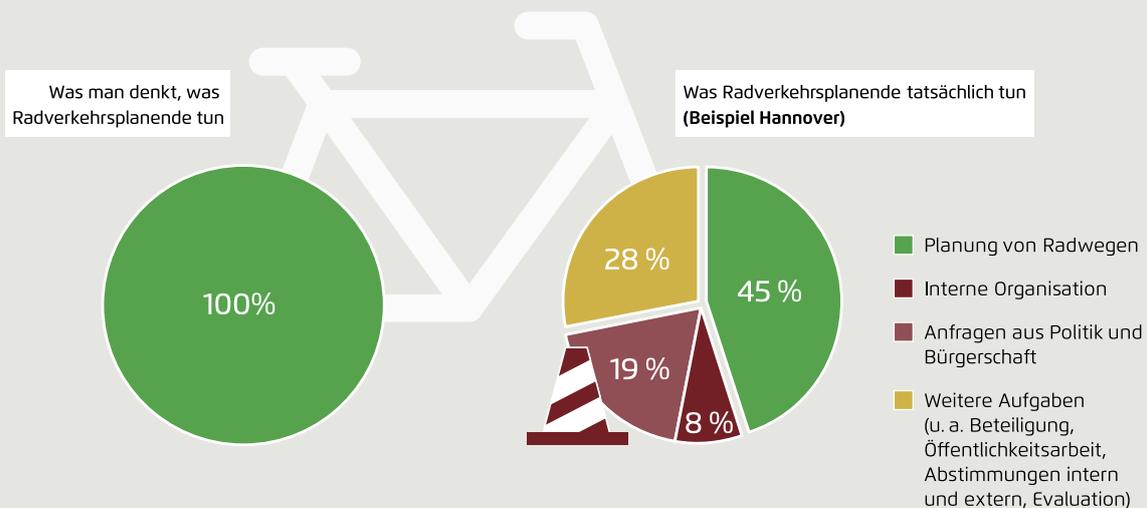
Anfragen aus Bevölkerung, Politik und von Medien kosten viel Zeit

Kommunale Verwaltungen erhalten viele Anfragen von Bürger:innen, Medien, Verbänden oder aus der Politik. Das Bedürfnis nach Information und Mitbestimmung ist verständlich, kostet aber viel Zeit. Denn wenn es ihre Arbeit betrifft, sind Radverkehrsplaner:innen an der Beantwortung der Anfragen beteiligt. Neben einer

Warum dauert es so lange, bis ein Radweg entsteht?

Abbildung 11

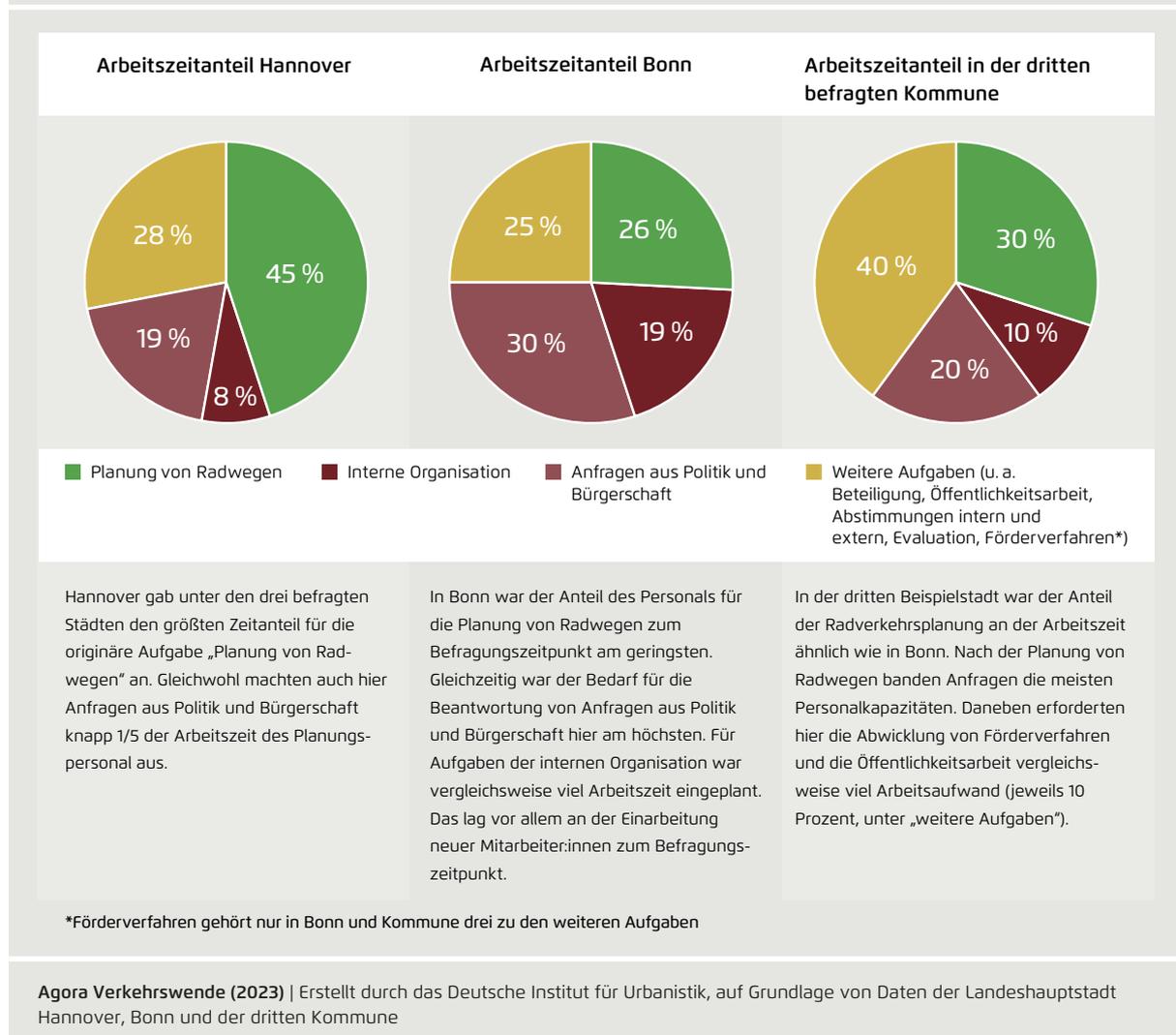
Ein Grund: Planungskapazitäten werden für andere Aufgaben genutzt



Agora Verkehrswende (2023) | Quelle: Erstellt durch das Deutsche Institut für Urbanistik, auf Grundlage von Daten der Landeshauptstadt Hannover

Anteile der Arbeitszeit von Radverkehrsplaner:innen für verschiedene Aufgaben

Abbildung 12



steigenden Zahl von Anfrage^{18,19} macht ihnen dabei oft ein ineffizientes Wissensmanagement innerhalb der Verwaltung zu schaffen. Möglichkeiten der Digitalisierung werden nicht genutzt und Informationen müssen zum Teil aufwändig aus dezentralen Excel-Listen zusammengetragen werden. In den befragten Kommunen nehmen diese Aufgaben zwischen 19 und 30 Pro-

zent der Arbeitszeit der Planer:innen in Anspruch. Ein Beispiel: In der Stadt Heidelberg muss das Amt für Mobilität neben Telefonanrufen und Briefen jährlich bis zu 25.000 E-Mails beantworten, darunter viele Anliegen und Ideen aus der Bürgerschaft²⁰.

Kein Personal für Kommunikation und Beteiligung
Beteiligungsveranstaltungen und Öffentlichkeitsarbeit sind wichtige Aufgaben bei Radverkehrsprojekten. Neben der inhaltlichen Vorbereitung fallen dabei orga-

18 <https://www.wetterauer-zeitung.de/wetterau/friedberg-ort28695/legt-anfrageritis-friedberger-verwaltung-lahm-12163438.html>

19 <https://checkpoint.tagesspiegel.de/langmeldung/4leWrnPdBCDlMuyOEhs2d2>

20 <https://werdenktwas.de/2023/01/27/maengelmelder-pilotprojekt-in-heidelberg-gut-angelaufen/>

nisatorische Aufgaben an, etwa für Konzept, Veranstaltungsort oder Informationsmaterial. In der Praxis übernehmen oft Radverkehrsingenieur:innen diese Aufgaben und verlieren Zeit für die Planung von Radwegen. Gleichzeitig fehlt es an professionellem Know-how für überzeugende und zielgruppengerechte Veranstaltungen und Formate.

Komplexe Fördermitteladministration

Fördermittel von Bund und Ländern sind wichtige Finanzierungsbausteine für Radinfrastrukturmaßnahmen. Der teilweise hohe administrative Aufwand erfordert jedoch viele Personalstunden, die je nach Kommune auch von Planer:innen geleistet werden müssen. Auch in diesem Fall kann professionell ausgebildetes Personal diese nicht nur entlasten, sondern die Fördermittelbeschaffung und -verwaltung verbessern.

1.3.2 Lösungsansätze für einen effektiveren Personaleinsatz

Die Problemlagen ähneln sich vielerorts – wenngleich die Dringlichkeit sich von Fall zu Fall unterscheidet. Wird beispielsweise ein Radweg nur aus Haushaltsmitteln finanziert und ohne, dass dafür Parkplätze wegfallen, verringert sich der Aufwand bei Fördermitteln und Öffentlichkeitsarbeit im Vergleich zu konfliktträchtigen Maßnahmen, die aus Fördermitteln finanziert werden.

Klar ist außerdem, dass zur Arbeit von Planungspersonal auch künftig die Beantwortung von Fragen aus Politik und Bürgerschaft zählen werden – denn im Zweifel haben nur sie das nötige Fachwissen. Auch interne Abstimmungen, Stellungnahmen zu anderen kommunalen Planungen oder die Mitarbeit an Beteiligungsveranstaltungen werden bis zu einem gewissen Grad notwendige Tätigkeiten von Planer:innen bleiben.

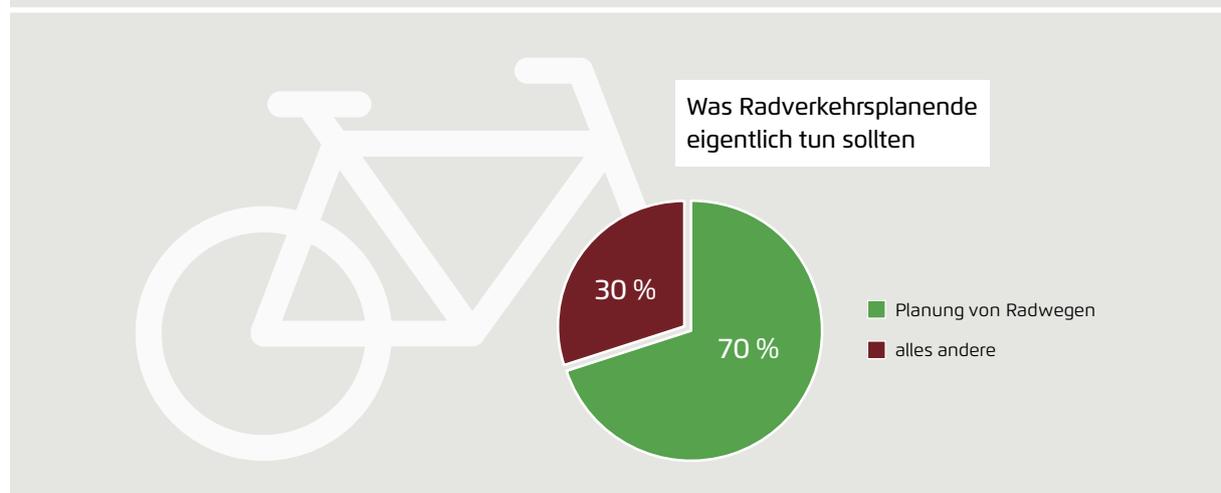
Dennoch ist der effektivere Einsatz von Fachkräften eine zentrale Stellschraube, um dem Personalmangel zu begegnen. Statt zu 30 Prozent Planungsaufgaben und zu 70 Prozent andere Tätigkeiten zu übernehmen (vgl. Bonn und dritte Beispielstadt) sollte dieses Verhältnis umgekehrt sein (siehe Abbildung 13)

Die drei befragten Städte und viele weitere Kommunalverwaltungen haben die beschriebenen Problemlagen erkannt und arbeiten an Lösungen. Dazu gehören:

- Arbeitsteilung durch spezialisierte und interdisziplinäre Teams,
- ein verbessertes, digital unterstütztes Daten- und Wissensmanagement,
- mehr Transparenz und Information nach außen sowie
- effektivere Arbeitsprozesse durch Projektarbeit und Projektmanagement anstelle von linearem oder sektorialem „Abarbeiten“.

Ideale Arbeitszeitverteilung von Radverkehrsplaner:innen

Abbildung 13



Agora Verkehrswende (2023) | Eigene Darstellung

1. Lösungsansatz: Aufgaben an Spezialist:innen vergeben

Verkehrsplanung ist heute mehr denn je ein konfliktträchtiges und interdisziplinäres Thema, das weit über Straßenbau und verkehrstechnische Überlegungen hinausgeht. Neben dem drängenden Thema Klimaschutz spielt gerade in der Stadt die Verteilung knapper Flächen eine größere Rolle als früher. Kommunikation, Information und Beteiligung von Politik und Bevölkerung haben deshalb eine höhere Bedeutung. Zudem steigt der Aufwand für Projekt- und Fördermittelmanagement oder auch die Koordinierung innerhalb der Verwaltungen. Viele dieser Aufgaben erfordern nicht zwingend eine technische Ausbildung, sondern können auch mit anderen Kompetenzprofilen gut oder sogar besser abgedeckt werden.

Neue Personalstellen für Spezialaufgaben (Bonn)

Die Stadt Bonn geht die identifizierten Flaschenhälse mit neuem Personal in spezialisierten Aufgabenbereichen an. Zum einen wurde eine Koordinierungs- und Kommunikationsstelle für den Radverkehr geschaffen, die als Schnittstelle zu anderen Abteilungen und Ämtern fungiert. Die Stelle kann mit den Mitteln für unbesetzte Tiefbaustellen finanziert werden. Sie unterstützt Ingenieur:innen bei der internen Koordination, bei Abstimmungen und anderen Arbeitsprozessen.

Eine weitere Personalstelle unterstützt das Radverkehrs- und Mobilitätsteam bei der Beantwortung und Koordinierung von Anfragen aus der Bevölkerung, bei der Öffentlichkeitsarbeit und bei Stellungnahmen zu politischen Anträgen und Beschlüssen. Diese neuen Stellen sind erst vor wenigen Monaten geschaffen worden. Mit wachsender Routine dürfte die Entlastungswirkung sukzessive steigen.

Auch das Fördermittelmanagement wird seit einigen Jahren zentral von einer Person bearbeitet. Die hohe Anzahl an Maßnahmen und Förderprogrammen mitsamt ihren verschiedenen administrativen Anforderungen können so besser koordiniert, die Mittel effektiver eingesetzt und das Planungspersonal von Aufgaben entlastet werden.

Koordinierungsstelle Bürgerbeteiligung (Heidelberg)

In Heidelberg werden Know-how und Personalkapazitäten zu Bürgerbeteiligung und Öffentlichkeitsarbeit

in einer Koordinierungsstelle gebündelt. Die Mitarbeitenden dort beraten und unterstützen Fachämter sowie Vorhabenträger bei der Entwicklung und Durchführung von Beteiligungsverfahren. Sie übernehmen etwa organisatorische Aufgaben oder die Moderation der Veranstaltung und entlasten damit die Verkehrsplaner:innen. Durch die Beratung wird auch die Qualität der Veranstaltungen gesichert.

2. Lösungsansatz: digitales und vernetztes Datenmanagement

Ein gutes internes Datenmanagement kann den Rechercheaufwand bei Anfragen aus Politik und Bürgerschaft reduzieren und das Planungspersonal entlasten.

Projektsteuerung durch Landesbetrieb für Straßen, Brücken und Gewässer (Hamburg)

In Hamburg übernimmt der Landesbetrieb für Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) die Projektsteuerung zur Umsetzung der [Maßnahmen des Bündnisses für den Fuß- und Radverkehr](#). In dieser Funktion bündeln die Mitarbeitenden neben Projektmanagementaufgaben verschiedene Informationen aus den Hamburger Bezirken zu Radverkehrsmaßnahmen wie Projektstand, Finanzierungsgrundlage oder Maßnahmenart. Diese Datengrundlage des LSBG entlastet das Planungspersonal in den Bezirken bei der alltäglichen Arbeit, die etwa bei kleinen Anfragen aus der Politik entsteht. Die zentrale Steuerung vereinfacht zum Beispiel Auskünfte darüber, wie viele Bäume oder Parkplätze von einer Maßnahme betroffen sind.

3. Lösungsansatz: Digitalisierung und proaktive Kommunikation

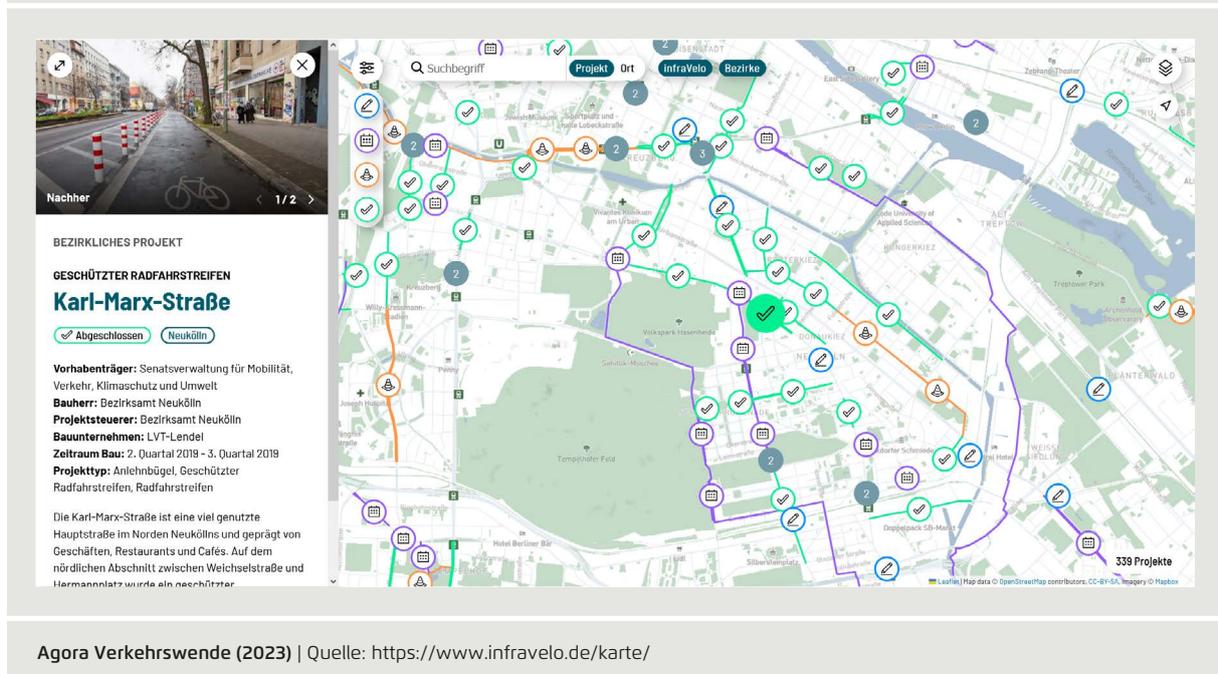
Neben einer effektiven Beantwortung versuchen Kommunen auch die Zahl der Anfragen zu verringern. Proaktive Information über Projektstände oder Planungsideen können Nachfragen aus der Öffentlichkeit überflüssig machen. Neben klassischen Informationsseiten oder Sachstands- und Fortschrittsberichten auf der kommunalen Homepage dienen dazu immer öfter GIS-basierte Informationsportale.

Projektkarte von infraVelo (Berlin)

In Berlin stellt die landeseigene Radinfrastrukturgesellschaft infraVelo GmbH aktuelle Informationen zu Radverkehrsmaßnahmen auf einer digitalen Projektkarte dar

Projektkarte von infraVelo (Screenshot)

Abbildung 14



Agora Verkehrswende (2023) | Quelle: <https://www.infravelo.de/karte/>

(siehe Abbildung 14). Neben der Verortung findet sich zu jeder Maßnahme eine Kurzbeschreibung mit Details zu Vorhabenträgerschaft, Zeitplanung, Umsetzungsstand und Projekttyp.

Kommunikation über den Fortschritt des Radwegebbaus können helfen, Anfragen aus Politik und Bürgerschaft zu vermeiden – oder schneller zu bearbeiten.

Radentscheid-Jahresveranstaltung und Projektfortschritts-Video (Aachen)

Die Stadt Aachen informiert einmal im Jahr auf einer Veranstaltung über den Fortschritt bei der Umsetzung des „Radentscheid“-Beschlusses. Neben der Veranstaltung veröffentlicht sie ein hochwertig produziertes Video zu verschiedenen Projekten.

Die Umfrage in drei Kommunen zeigt: Auch wenn Radverkehrsplaner:innen vorhanden sind, können sich diese aufgrund zahlreicher anderer Aufgaben nicht ausreichend dem Radwegebau widmen. Damit bleibt eine entscheidende Ressource für die Verkehrswende zum Teil ungenutzt. Lösungsansätze lassen sich in einigen Kommunen finden. Hilfreich ist es zum Beispiel, Spezialaufgaben wie Bürgerbeteiligung und Öffentlichkeitsarbeit nicht an die Radverkehrsplaner:innen zu vergeben, sondern an dafür geschulte Kräfte innerhalb der Verwaltung. Ein digitales Datenmanagement und eine regelmäßige

2 | Parkraumbewirtschaftung ausbauen

Parkraumbewirtschaftung hilft, den ruhenden Verkehr besser zu steuern und ist in den meisten Kommunen ein etabliertes Instrument. Viele Studien belegen, dass Parkraumbewirtschaftung die Chancen, einen Parkplatz zu finden, erhöht, den Parksuchverkehr reduziert und damit den Verkehrsfluss insgesamt verbessert. Nachgewiesen ist auch, dass in vielen Stadtgebieten insgesamt kein Parkplatzmangel besteht, sondern eher ein „Kostenlos-Parken-Problem“: Solange der Stellplatz im öffentlichen Straßenraum kostenfrei ist, sind viele private (Tief-)Garagen und Parkhäuser wenig ausgelastet.

Vorteile der Parkraumbewirtschaftung:

- Die dauerhafte Belegung von öffentlichen Parkplätzen durch Camping-Fahrzeuge und gewerbliche Fahrzeuge wird erheblich reduziert.
- Private Stellplätze in Hinterhöfen oder Garagen werden stärker genutzt, das schafft mehr Platz auf der Straße.
- Parkplätze werden durchschnittlich öfter, aber dafür kürzer genutzt; mehr Autofahrende finden einen Parkplatz.
- Der Parksuchverkehr reduziert sich, der Verkehr kann besser fließen.
- Die Sicherheit für Fußgänger und Radfahrende verbessert sich, da Sichtbeziehungen an Kreuzungen und Einmündungen eher freigehalten werden und das Falschparken abnimmt.
- Der öffentliche Raum wird gerechter genutzt: Einnahmen durch die Parkraumbewirtschaftung können für den Ausbau des Umweltverbunds verwendet werden – einkommensschwache Personen nutzen öffentliche Transportmittel häufiger als ein eigenes Auto.

Einführung der Parkraumbewirtschaftung: Kommunen im Vergleich

Kommunen kommen bei der Einführung neuer Parkraumbewirtschaftungszonen unterschiedlich schnell voran. Um die Ursachen dafür zu erfahren, wurden für die vorliegende Untersuchung die notwendigen Verfahrensschritte ermittelt und zuständige Verwaltungsmitarbeiter:innen in sechs Kommunen zu Vorgehensweise und Dauer der Verfahrensschritte befragt. Die Einrichtung einer Parkraumbewirtschaftungszone folgt im Wesentlichen den folgenden Schritten:

- politischer Auftrag zur Parkraumbewirtschaftung,
- Nachweis des Parkdrucks und der Nutzungskonkur-

renz; Erarbeitung eines Konzepts,

- Bürgerinformation/-beteiligung,
- verkehrliche Anordnungsaufgaben,
- Beschaffung und Bau (Schilder, Parkscheinautomaten),
- Ausstellen der Bewohnerparkausweise,
- Organisation der Überwachung, Personalrekrutierung und Ausbildung.

Auch organisatorische Rahmenbedingungen wie zum Beispiel die Zuständigkeit und Organisation des Parkraummanagements sowie die Finanzierung und zweckgebundene Verwendung der Einnahmen haben einen wichtigen Einfluss auf den Ablauf der Parkraumbewirtschaftung.

Ein direkter Vergleich der Prozesse in den analysierten Kommunen ist nicht zielführend, weil die Parkraumbewirtschaftungszonen unterschiedlich groß und komplex (zum Beispiel durch Nutzungskonkurrenzen zwischen Gewerbe, Wohnen, Einzelhandel) sind. Weiterhin waren die Ausgangsbedingungen mitunter sehr verschieden. Einige Kommunen nutzen die Einführung der Parkraumbewirtschaftung, um das Gehwegparken neu zu ordnen (zum Beispiel Köln), sodass sich die Kommunikation mit den Anwohnenden sehr viel aufwendiger gestaltet. Andere wie beispielweise Frankfurt am Main hatten bereits reines Bewohnerparken installiert, die Einführung des gebührenpflichtigen Kurzzeitparkens kann dann ohne Nachweis des Parkdrucks erheblich schneller erfolgen.

Vorbemerkungen zu den rechtlichen Rahmenbedingungen der Parkraumbewirtschaftung

Die Voraussetzungen für die Erhebung von Parkgebühren sind im Straßenverkehrsrecht, also auf Bundesebene geregelt. Generell gilt in Deutschland, dass überall dort am Fahrbahnrand geparkt werden kann, wo es nicht ausdrücklich verboten ist (Gemeingebrauch). Möglichkeiten, die Dauer des Parkens einzuschränken (Kurzzeitparken) sind in § 6 a Abs. 6 Straßenverkehrsgesetz (StVG) geregelt. Die jeweiligen Parkgebühren-Verordnungen der Bundesländer (ParkgebVO) regeln die Höhe der Parkgebühren. Anders als beim Kurzzeitparken sind für die Anordnung des Bewohnerparkens besondere Voraussetzungen nach § 45 Abs. 1b Satz 1 Nr. 2 a Straßenverkehrs-Ordnung (StVO, erheblicher Parkdruck) maßgeblich. Seit der Änderung des Straßenverkehrsgesetzes im

Jahr 2020 werden die Gebühren für die Ausstellung von Bewohnerparkausweisen nicht mehr bundeseinheitlich vorgegeben (bisher Höchstsatz von 30,70 Euro pro Jahr). Die Bundesländer wurden ermächtigt, eigene Regeln aufzustellen. Nach der neuen Rechtslage kann nun auch die Bedeutung der Parkmöglichkeiten, deren wirtschaftlicher Wert oder der sonstige Nutzen der Parkmöglichkeiten angemessen berücksichtigt werden (vgl. § 6 a Abs. 5 a Satz 3 StVG)²¹. Bei der Einrichtung von Bewohnerparken sind drei Prinzipien zu unterscheiden:

- Mischprinzip: Bewohnende sind von Parkraumbewirtschaftung (Kurzzeitparken) ausgenommen
- Wechselprinzip: zeitlich begrenzte Sonderberechtigung, zum Beispiel nachts
- Trennprinzip: Parkplätze werden ausschließlich für Bewohnende vorgehalten; keine Nutzung durch andere Gruppen

Bei der Anwendung des Trenn- und Wechselprinzips muss der Gemeingebrauch gewahrt werden. Das heißt, der Anteil der für Bewohnende reservierten Parkflächen darf an Werktagen von 9 bis 18 Uhr maximal 50 Prozent des Parkraums und in der übrigen Zeit maximal 75 Prozent umfassen. Städte und Gemeinden können Parkgebühren im Rahmen des Kurzzeitparkens nach § 6 a Abs. 6 Satz 1 StVG auch dann anordnen, wenn sie die rechtlichen Voraussetzungen für das Bewohnerparken nicht erfüllen. Im Rahmen des Zeitparkens sind auch monatliche oder jährliche Gebühren möglich. Dabei haben Kommunen sowohl bei der Begründung (der Nachweis des erheblichen Parkraumdrucks entfällt) als auch bei der Ausgestaltung größere Spielräume als beim Bewohnerparken.

2.1 Politische Grundsatzbeschlüsse und Finanzierung

Die kommunale Verwaltung nutzt bewährte Strategien, um Prozesse wie die Parkraumbewirtschaftung effektiv und zügig umzusetzen. Sie braucht dafür gerade bei umstrittenen Projekten ein eindeutiges politisches

Votum und damit politische Rückendeckung sowie eine solide finanzielle Ausstattung. Wie das erfolgreich gelingt, zeigen die folgenden Ausführungen.

2.1.1 Politische Grundsatzbeschlüsse fassen

Die Einführung von Parkraumbewirtschaftung basiert auf dem StVG und auf straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen nach der StVO. Für die rechtssichere Einführung einer neuen Parkraumbewirtschaftungszone ist nicht entscheidend, ob sich die Kommunalpolitik oder die Mehrheit der Anwohnenden für die Einführung von Parkraumbewirtschaftung ausspricht, sondern ob die Einführung straßenverkehrsrechtlich korrekt begründet ist. Voraussetzung hierfür sind Kriterien der Sicherheit und der Ordnung des Verkehrs sowie beim Bewohnerparken der Nachweis des Parkdrucks. De facto sind solche Entscheidungen sehr umstritten, sodass die Verwaltung sich politische Rückendeckung in Form von kommunalpolitischen Beschlüssen holt.

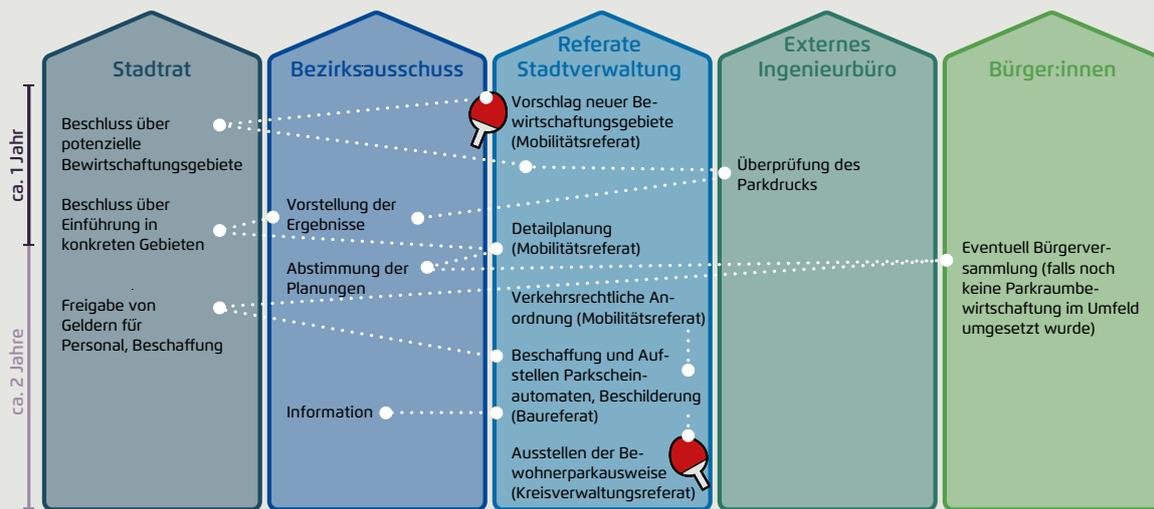
In großen Städten – beispielsweise in München – sind mehrere Informations- und Beschluss-schleifen über das Stadtparlament und die jeweiligen Bezirks-gremien üblich (siehe Abbildung 15). Zuerst schlägt die Verwaltung dem Stadtrat potenzielle Bewirtschaftungsgebiete vor. Stimmt das Parlament zu, erfolgt anschließend die Beauftragung eines externen Gutachtens, welches den Parkdruck nachweist. Im Regelfall erarbeitet die Verwaltung das konkrete Parkraumbewirtschaftungskonzept für die jeweilige Zone. Das Konzept wird mit dem Stadtparlament und den Bezirks-gremien rückgekoppelt. Bis zu diesem Zeitpunkt ist in München bereits ein Jahr vergangen. Die letzte Freigabe gibt der Stadtrat, wenn Gelder für Beschaffungen und Überwachungs-personal erforderlich werden. Diese vielen Abstimmungen kosten nicht nur Zeit, sondern bergen auch die Gefahr, die Maßnahme immer wieder neu begründen zu müssen und von wechselnden politischen Mehrheiten abhängig zu werden. Im Schnitt dauert der Prozess zur Einführung einer neuen Parkzone in München etwas mehr als zwei Jahre (siehe Abbildung 16).

21 Deutscher Bundestag: Berücksichtigungsfähige Aspekte bei der Festlegung von Bewohnerparkgebühren. WD 7 – 3000 – 014/22, 26.04.2022, <https://www.bundestag.de/resource/blob/897200/d7f19c38a44a453807cc9c38465200d0/WD-7-014-22-pdf-data.pdf>.

Abstimmungsprozess zur Einführung neuer Parkzonen (München)

Abbildung 15

Fehlende politische Grundsatzbeschlüsse kosten Zeit

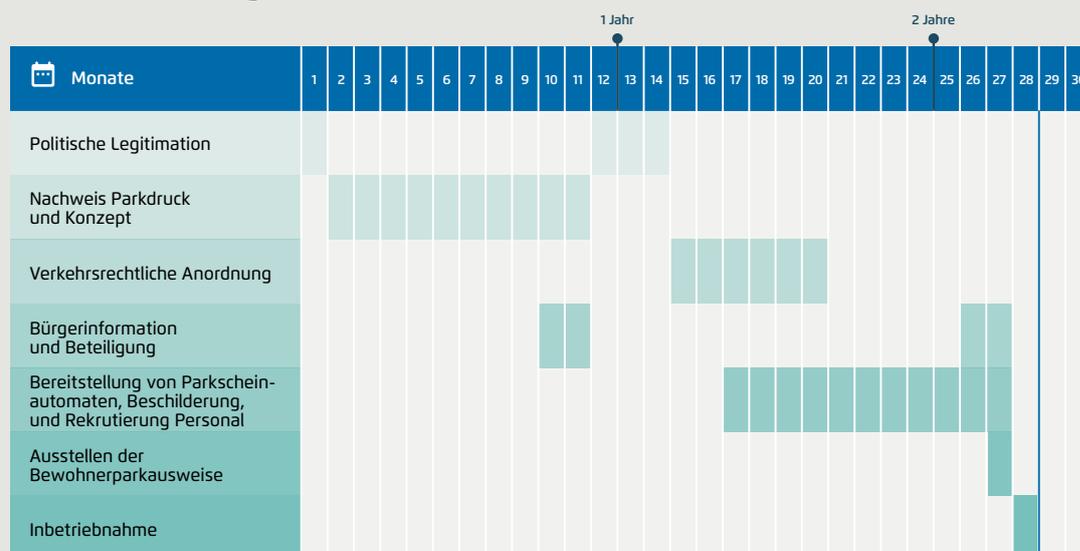


Agora Verkehrswende (2023) | Erstellt durch das Deutsche Institut für Urbanistik, auf Grundlage von Daten der Landeshauptstadt München

Beispiel München: Erhebungen und Beschaffungen kosten Zeit

Abbildung 16

Prozess für Einrichtung neuer Parkzonen dauert rund 2,5 Jahre



Agora Verkehrswende (2023) | Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an das Deutsche Institut für Urbanistik, auf Grundlage von Daten der Landeshauptstadt München.

Andere Kommunen fassen Grundsatzbeschlüsse für die Einführung der Parkraumbewirtschaftung in größeren, zusammenhängenden Stadtgebieten:

- Die Hansestadt Hamburg hat im Koalitionsvertrag zwischen SPD und Bündnis 90/Die Grünen (Juni 2020) festgehalten, die Parkraumbewirtschaftung und das Bewohnerparken in dicht besiedelten, urbanen Quartieren systematisch und möglichst flächendeckend weiter auszubauen.²² Zudem ist in der Hamburger Verfassung (Artikel 4) geregelt, dass staatliche (Bundesland) und kommunale Aufgaben nicht getrennt werden. Die Landesbehörden können deshalb für das gesamte Stadtgebiet handeln. Die Bezirke werden informiert, sind aber – anders als in Berlin – für die Umsetzung der Parkraumbewirtschaftung nicht zuständig. Seitdem wurden in drei Jahren 45 neue Parkraumbewirtschaftungszonen eingeführt, in den fünf Jahren davor waren es lediglich 15 (siehe Abbildungen 17 und 18).

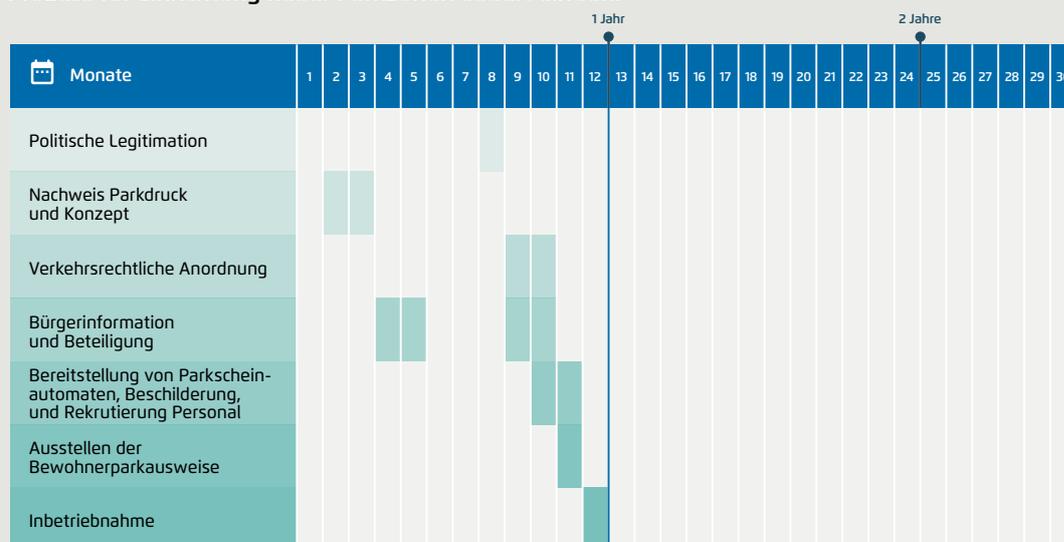
- Berlin und Frankfurt am Main haben 2019 die drohenden Diesel-Fahrverbote abgewendet, indem unter anderem Grundsatzbeschlüsse im Luftreinhaltungsplan zur flächendeckenden Einführung der Parkraumbewirtschaftung gefasst wurden. Nun geht es zügiger voran (siehe Abbildung 19). Der Berliner Bezirk Mitte hat im Zeitraum von April 2021 bis Dezember 2022 15 neue Parkraumbewirtschaftungszonen gestartet und bewirtschaftet seine Bezirksfläche inzwischen nahezu vollständig. Der Bezirk bietet benachbarten Bezirken bereits Amtshilfe an, das heißt, er unterstützt die Kolleg:innen anderer Bezirke bei der Einführung neuer Zonen mit Rat und konkretem Personaleinsatz. Bei vergleichbarer Ausgangslage (zentrale Lage, hoher Parkdruck) kommen andere Bezirke deutlich langsamer voran. Die Gründe dafür sind vielfältig.
- In der Stadt Freiburg im Breisgau hat der Gemeinderat, ausgehend von den bestehenden Parkgebührenzonen, die Verwaltung beauftragt, in den Quartieren der Gebührenzonen 1 und 2 den Parkraum flächendeckend zu bewirtschaften und zudem ein Konzept zu erarbeiten, in welchen Quartieren des übrigen Stadtgebiets (Zone 3) ebenfalls eine Bewirtschaftung des Parkraums eingeführt werden soll.

22 Koalitionsvertrag über die Zusammenarbeit in der 22. Legislaturperiode der Hamburgischen Bürgerschaft zwischen der SPD und Bündnis 90/Die Grünen, <https://www.hamburg.de/senatsthemen/koalitionsvertrag/>, S. 110.

Beispiel Hamburg: Parkraummanagement aus einer Hand spart Zeit

Abbildung 17

Prozess für Einrichtung neuer Parkzonen dauert ein Jahr

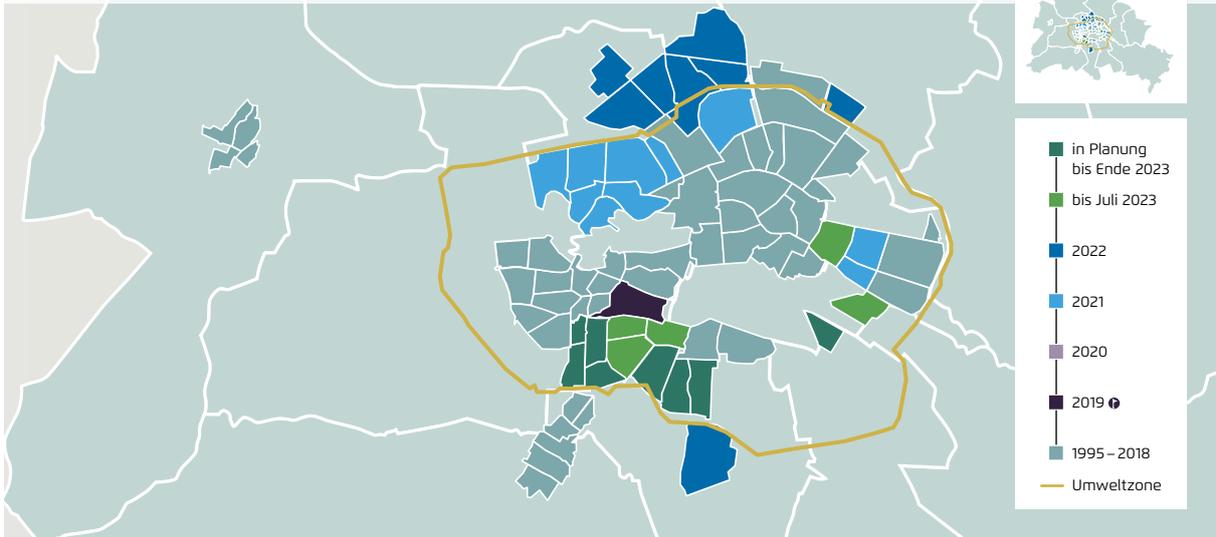


Agora Verkehrswende (2023) | Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an das Deutsche Institut für Urbanistik, auf Grundlage von Daten der freien Hansestadt Hamburg.

Entwicklung der Parkraumbewirtschaftung in Berlin

Abbildung 18

Weniger Parksuchverkehr, mehr Verkehrssicherheit, mehr Flächengerechtigkeit

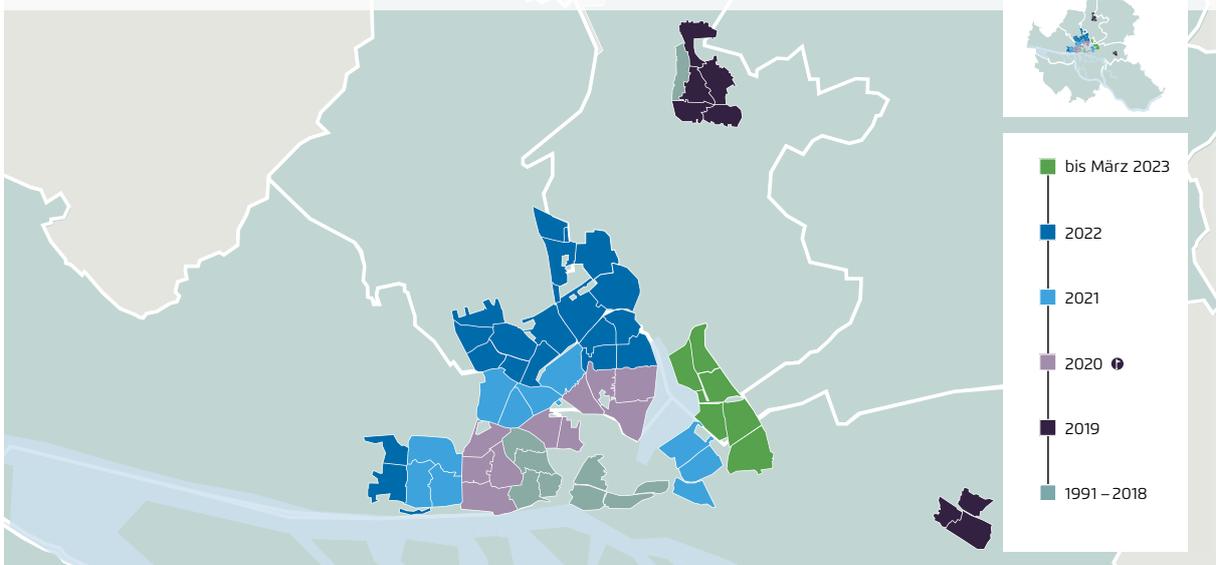


Agora Verkehrswende (2023) | Daten: Der Berliner Luftreinhalteplan 2019 sieht eine Bewirtschaftung des gesamten S-Bahnringes (Umweltzone) vor. Dies wird voraussichtlich bis Ende 2026 erreicht. 📍 Jahr des Grundsatzbeschlusses. Quelle: SenUMVK Berlin (<https://fbinter.stadt-berlin.de>)

Entwicklung der Parkraumbewirtschaftung in Hamburg

Abbildung 19

Weniger Parksuchverkehr, mehr Verkehrssicherheit, mehr Flächengerechtigkeit



Agora Verkehrswende (2023) | 📍 Koalitionsvertrag. Quelle: Landesbetrieb Verkehr sowie <https://geoportal-hamburg.de/bewohnerparkgebiete-hh/>

Gibt es einen politischen Auftrag zur Einführung von Parkraumbewirtschaftung, können anschließend die einzelnen Verfahrensschritte effizienter geplant und umgesetzt werden:

- So können politische Gremien lediglich informiert werden, es braucht aber keine weitere Beschlussfassung mehr.
- Die Beteiligung der Bürger:innen kann sich auf die umfassende Information beschränken, oder es kann nur dort beteiligt werden, wo Konflikte absehbar sind.
- Darüber hinaus können Ausschreibungen für Machbarkeitsstudien für mehrere Zonen erfolgen und Rahmenverträge für die Beschaffung von Schildern oder Parkscheinautomaten geschlossen werden.

2.1.2 Transparenz bezüglich Einnahmen und Ausgaben schaffen

In der Regel fließen die Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung (Parkgebühren, Bußgelder, Gebühren für Bewohnerparkausweise) in den allgemeinen Haushalt einer Kommune. Diese Einnahmen stehen aber nicht in allen Kommunen direkt für Ausgaben im Rahmen der Parkraumbewirtschaftung zur Verfügung, wodurch Finanzierungslücken die Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung häufig verhindern. Anders in Hamburg und Berlin:

- In Hamburg ist der für die Parkraumbewirtschaftung zuständige Landesbetrieb als eigenwirtschaftlich agierendes kommunales Unternehmen organisiert

und hat damit einen Überblick über die Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung. Einnahmen können hier nicht nur in die Prozessoptimierung investiert werden, zum Beispiel in die Anschaffung von Software für das automatische Ausstellen der Bewohnerparkausweise, sondern sie können auch in die Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung reinvestiert werden, wie zum Beispiel den Personalwuchs für die Überwachung oder die Anschaffung von Parkscheinautomaten (siehe Abbildung 20). Trotz der Reinvestitionen werden in Hamburg jährlich mehrere Millionen Euro Überschüsse erwirtschaftet, die für die Finanzierung der Mobilitätswende genutzt werden können.

In Berlin erlaubt die Senatsverwaltung den Bezirken, eigene Wirtschaftspläne für die Parkraumbewirtschaftung aufzustellen. Hintergrund war die Tatsache, dass Bezirke keine Rücklagen und finanziellen Mittel für die Einführung neuer Parkraumbewirtschaftungszonen (Machbarkeitsstudien, Anschaffung von Parkscheinautomaten) hatten. Die Einnahmen der Parkgebühren fließen nun zu 100 Prozent, die der Bußgelder zu 50 Prozent in den Wirtschaftsplan und können zweckgebunden für die Einrichtung einer neuen Parkraumbewirtschaftungszone verwendet werden. Damit decken sie die laufenden Unterhaltungskosten für bereits vorhandene Zonen. Darüber hinausgehende Überschüsse können zur Realisierung nicht anders finanzierbarer Projekte genutzt werden, etwa für Schulsanierungen oder Straßenbegrünungen.

Parkraumbewirtschaftung refinanziert sich selber

Abbildung 20

Eigenwirtschaftliche Investitionen sind in einem geschlossenen Finanzierungskreislauf möglich



Agora Verkehrswende (2023) | Erstellt durch das Deutsche Institut für Urbanistik, auf Grundlage von Daten des Landesbetriebs Verkehr (LBV) Hamburg

Im Bezirk Berlin-Mitte refinanziert sich die Investition in die Parkraumbewirtschaftung im Verhältnis 1 zu 1,4. Doch nicht in allen Bezirken wird sich ein entsprechender Überschuss realisieren lassen. Die Wirtschaftlichkeit ist abhängig von dem Zentralitätsgrad der Gebiete, der Carsharing-Dichte, dem dort herrschenden Parkdruck, der lokalen Nutzungskonkurrenz und der ausgeübten Kontrollintensität, aber auch von der Höhe der Parkgebühren, der Höhe der Gebühren für Bewohnerparkausweise und Bußgelder.

2.1.3 Zwischenfazit

Politische Grundsatzbeschlüsse helfen bei der zügigen Einführung von Parkraummanagement. Hinderlich sind hingegen zahlreiche Informations- und Beschluss-schleifen, beispielsweise im Stadtparlament und den jeweiligen Bezirks-gremien. Es kann ausreichen, die Bürgerinnen und Bürger umfassend zu informieren – auch über Vor-teile für Autofahrer:innen, wie etwa weniger Parksuch-verkehr. Auf Beteiligung von Politik und Bevölkerung sollte in erster Linie dort gesetzt werden, wo Konflikte absehbar sind. Beschleunigend wirkt es außerdem, die Parkraumbewirtschaftung in einem eigenwirtschaft-

lichen Unternehmen (wie etwa einem Kommunal- oder Landesbetrieb) zu organisieren.

2.2 Strukturen, Prozesse und Führungskräfte

Eine große Herausforderung in vielen Städten ist, dass für die Parkraumbewirtschaftung unterschiedliche Verwaltungseinheiten und Dezernate zusammenarbeiten müssen. Das erfordert eine klare Zielorientierung, Priorisierung, kluge Abstimmungsprozesse und gute Organisationsstrukturen.

2.2.1 Parkraumbewirtschaftung aus einer Hand organisieren

Die verschiedenen Aufgaben zur Einführung und Umsetzung der Parkraumbewirtschaftung könnten effektiver bearbeitet werden, wenn möglichst viel Entscheidungskompetenz in einem Amt gebündelt wird oder diese in verschiedenen Ämtern, aber unter der gleichen politischen Verantwortung, organisiert ist.

Aufgabenverteilung bei der Einführung neuer Parkzonen (München)

Abbildung 21

Entscheidungskompetenzen auf viele Verwaltungsstellen verteilt



So ist häufig das Verkehrsplanungsamt zuständig für die konzeptionelle Planung einer Parkraumbewirtschaftungszone, für die eigene Erstellung oder Vergabe einer Machbarkeitsstudie beziehungsweise des Nachweises des Parkdrucks und für die Bürger:inneninformation oder -beteiligung. Verkehrliche Anordnungsaufgaben übernimmt die Straßenverkehrsbehörde, für Beschaffung und das Aufstellen der Parkscheinautomaten ist das Tiefbauamt verantwortlich. Die Überwachung organisiert das Ordnungsamt, für die Einstellung des Kontrollpersonals wird das Personalamt eingebunden. Für das Ausstellen der Bewohnerparkausweise werden die Daten der Einwohnermelde- oder Bürgerämter gebraucht, die entweder das Ausstellen der Ausweise und den Datenabgleich vollständig übernehmen oder entsprechende Daten bereitstellen. Die Auflistung macht deutlich, dass es viele Gründe gibt, warum die Zusammenarbeit stocken kann und ein Vorgang lange braucht, um durch alle Ämter und über verschiedene Schreibtische zu wandern.

In einigen Kommunen wurden bereits Verwaltungsstrukturen angepasst und insbesondere planende (Verkehrs- und Tiefbau) und anordnende Behörden (Straßen-

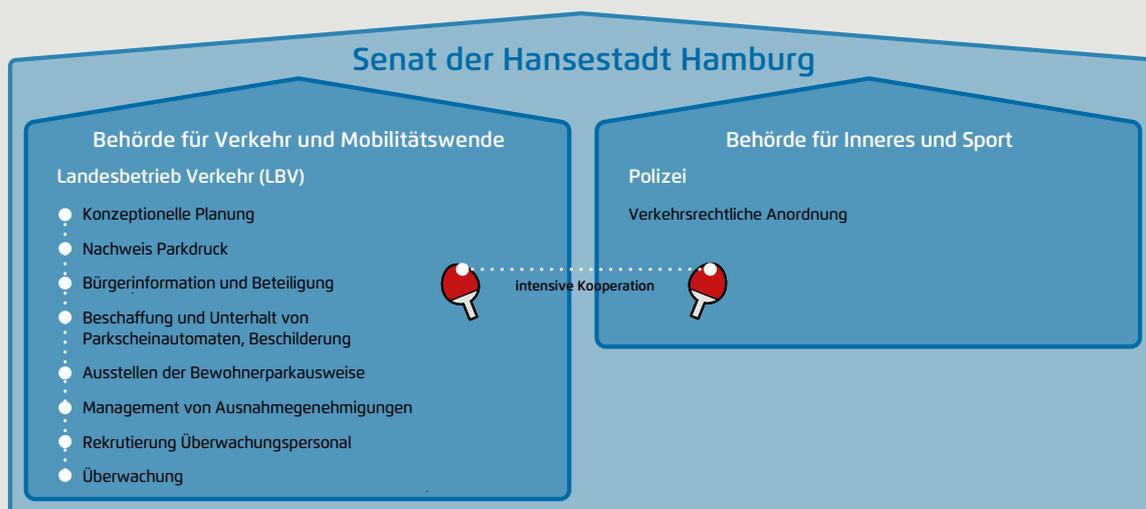
verkehrsbehörden) zu einem Mobilitätsamt zusammengefasst. Beispielhaft sei die Neugründung des Mobilitätsreferats in München genannt. Häufig aber bleiben die Aufgaben der Überwachung in den Ordnungsämtern, das Ausstellen der Bewohnerparkausweise in den Meldestellen oder Bürgerämter (siehe Abbildung 21).

Die Hansestadt Hamburg hat die Parkraumbewirtschaftung besonders effektiv aufgestellt. Das operative Geschäft der Hamburger Fachbehörde (Behörde für Verkehr und Mobilitätswende, BVM) wird von dem Landesbetrieb Verkehr (LBV) übernommen, der als kommunaler Eigenbetrieb unternehmerisch gesteuert wird. Die Aufgaben der Parkraumbewirtschaftung (konzeptionelle Planung, Bürger:inneninformation, Beschaffung, Bau und Unterhaltung der Parkscheinautomaten, Ausstellen der Vignetten (Bewohner- und Ausnahmegenehmigungen), Management von Ausnahmegenehmigungen sowie Überwachung wurden im Landesbetrieb Verkehr (LBV) zusammengeführt (siehe Abbildungen 22 und 23). Allein die straßenverkehrsbehördlichen Aufgaben sind in der Fachbehörde für Inneres und Sport und dort bei der Polizei angesiedelt. Mit der Bündelung der Aufgaben wurden

Aufgabenverteilung bei der Einführung neuer Parkzonen (Hamburg)

Abbildung 22

Parkraumbewirtschaftung aus einer Hand

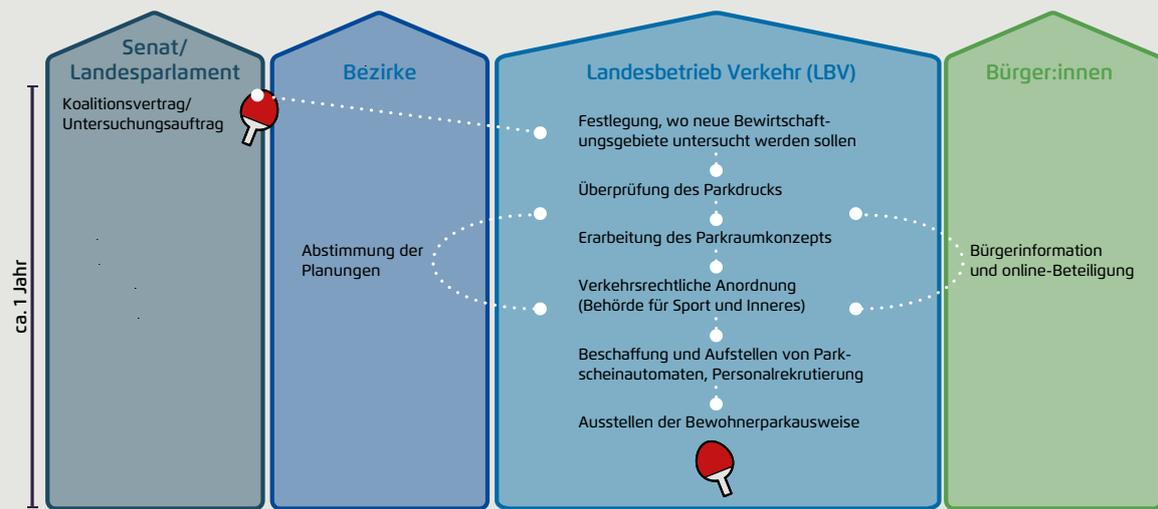


Agora Verkehrswende (2023) | Erstellt durch das Deutsche Institut für Urbanistik, auf Grundlage von Daten des Landesbetriebs Verkehr (LBV) Hamburg

Abstimmungsprozess zur Einführung neuer Parkzonen (Hamburg)

Abbildung 23

Politische Grundsatzbeschlüsse ersparen wiederkehrende Beschlüsse



Agora Verkehrswende (2023) | Erstellt durch das Deutsche Institut für Urbanistik, auf Grundlage von Daten des Landesbetriebs Verkehr (LBV) Hamburg

alle Abläufe der Parkraumbewirtschaftung optimiert. So wurde beispielsweise entschieden, den Nachweis des Parkdrucks nicht komplett extern zu vergeben, sondern die konzeptionellen Arbeiten intern zu organisieren und nur noch die Erfassung der Auslastung des Parkraums zu verschiedenen Tages- und Nachtzeiten extern zu beauftragen. Ein großer Vorteil ist es, die Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung eigenverantwortlich in die Optimierung der Prozesse reinvestieren zu können, beispielsweise bei der Anschaffung von Software zur Digitalisierung von Abläufen oder der Einstellung von zusätzlichem Personal.

Der Hamburger Ansatz, Parkraumbewirtschaftung in einem kommunalen Eigenbetrieb zu organisieren und damit Aufgaben zu bündeln und effektiver zu bearbeiten, ist prinzipiell in Abhängigkeit vom Kommunalrecht der jeweiligen Bundesländer auch in anderen Kommunen möglich.

2.2.2 Engagierte Führung macht den Unterschied

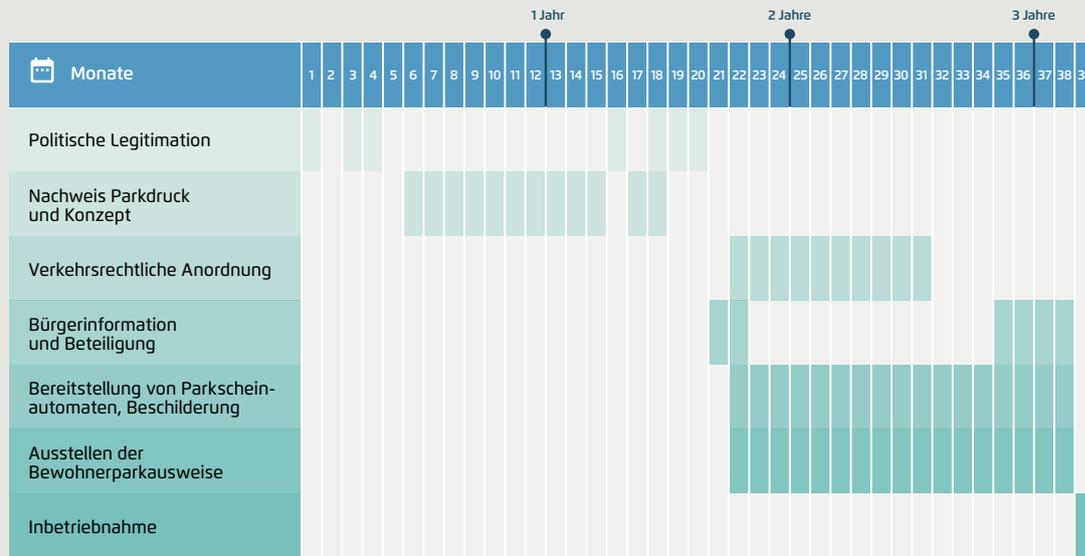
Hat eine Kommune nicht die Gelegenheit, Ämterstrukturen und Zuständigkeiten umzuorganisieren, machen gut geführte und organisierte Prozesse einen erheblichen Unterschied. Im Berliner Bezirk Tempelhof-Schöneberg lädt die zuständige Stadträtin seit 2021 alle zwei Wochen die beteiligten Amtsleitungen zu einem Jour fixe ein, um Arbeitsaufträge abzustimmen und verbindliche Verabredungen zu treffen. Damit wird dokumentiert: Parkraumbewirtschaftung ist „von oben“ gewollt, der Verwaltungsspitze ist der zügige Fortschritt in diesem Bereich wichtig, und sie trägt dafür Sorge, dass alle beteiligten Personen transparent über die Abläufe der anderen Verwaltungseinheiten informiert werden. Insgesamt wurden die Prozesse im Bezirksamt stark beschleunigt (siehe Abbildungen 24 und 25).

Schon länger bewährt hat sich auch das gut gemanagte Verfahren der Parkraumbewirtschaftung im Berliner Bezirk Mitte. Die Bewirtschaftung ist hier seit 2022 flächendeckend umgesetzt. Maßgeblich für die zügige Umsetzung war ein von der Aufgabe überzeugter Amtslei-

Beispiel Tempelhof-Schöneberg (vorher)

Abbildung 24

Prozess für Einrichtung neuer Parkzonen dauerte über drei Jahre

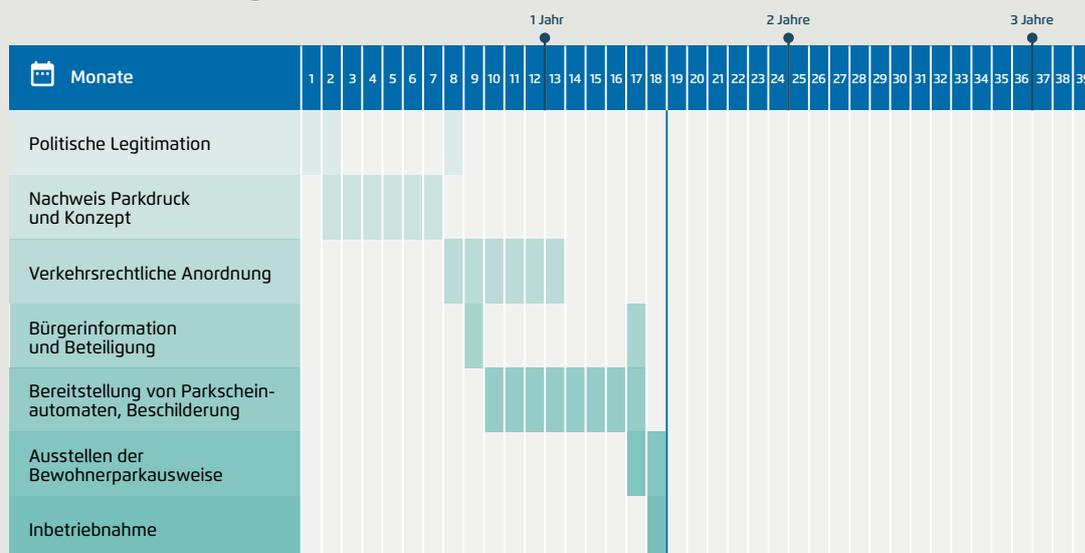


Agora Verkehrswende (2023) | Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an das Deutsche Institut für Urbanistik, auf Grundlage von Daten des Bezirks Tempelhof-Schöneberg.

Beispiel Tempelhof-Schöneberg (nachher)

Abbildung 25

Prozess für Einrichtung neuer Parkzonen wurde auf die Hälfte verkürzt



Agora Verkehrswende (2023) | Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an das Deutsche Institut für Urbanistik, auf Grundlage von Daten des Bezirks Tempelhof-Schöneberg.

ter und ein kompetentes, dauerhaft eingespieltes Team von Verwaltungsangestellten in verschiedenen zuständigen Ämtern (Ordnungsamt, Straßen- und Grünflächenamt).²³

Ein häufig genannter Grund für Verzögerungen im Ablauf ist der chronische Personalmangel. Gleichwohl lohnt es sich, genauer hinzuschauen. Wird der Prozess ineffektiv gesteuert, hilft mehr Personal mitunter wenig. Gut geführte Prozesse kommen deshalb auch mit wenig Personal aus. Eine wichtige Rolle spielt zudem die Qualifikation des Personals. Während Großstädte jeweils eigenes Fachpersonal für Aufgaben des Parkraummanagements haben, müssen in weniger ausdifferenzierten Verwaltungen mehrere unterschiedliche Aufgaben parallel bearbeitet werden. In den Straßen- und Grünflächenämtern der Berliner Bezirke muss sich beispielsweise Personal aus der Grünplanung in Aufgaben des Parkraummanagements einarbeiten. Verständlich, dass hier teilweise Einarbeitungsprozesse die Bearbeitungszeiten verlängern.

2.2.3 Verwaltungsinterne Arbeitsprozesse optimieren

Nachweis des Parkdrucks beim Bewohnerparken

Um Bewohnerparkbevorrechtigungen einzuführen, muss in einem ersten Schritt belegt werden, dass in dem betreffenden Gebiet tatsächlich ein erheblicher Parkdruck vorliegt (Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur StVO, Randnummern 29 ff zu § 45 StVO). Hierfür wird eine nach Nutzergruppen, Tageszeiten und Stadtstruktur differenzierte Parkbilanz erstellt.

Um diesen Nachweis zu erbringen, gehen Städte unterschiedlich vor. Die meisten Städte vergeben entsprechende Machbarkeitsstudien an externe Ingenieurbüros, in denen für die potenziellen Bewirtschaftungsgebiete geprüft wird, ob die Voraussetzungen (erheblicher Parkdruck, unterschiedliche Nutzungsgruppen) zutreffen. Im Regelfall wird – aufgrund begrenzter Personalressourcen und fehlender Liquidität – eine neue Parkraumbewirtschaftungszone erst dann geplant, wenn die vorherige in

Betrieb genommen ist. Typische Wege, diesen Prozess zu beschleunigen sind:

- Die Leistungsbeschreibung wird so formuliert, dass sie mit wenig Veränderungen für mehrere Parkraumbewirtschaftungszonen genutzt werden kann oder
- es werden Rahmenverträge für mehrere Parkraumbewirtschaftungszonen ausgeschrieben.

Die Stadt Freiburg verzichtet ganz auf eine externe Vergabe. Nach Freiburger Erfahrungen ist die externe Vergabe des verkehrlichen Gutachtens (Ausschreibung, Vergabe, Betreuung, Prüfung, Abnahme) mit viel internem Steuerungsaufwand verbunden. Weiterhin wird argumentiert, dass hoheitliche Aufgaben wie straßenverkehrsrechtliche Anordnungen (zum Beispiel Erstellen von Verkehrszeichenplänen) ohnehin eine Vor-Ort-Begehung und -Überprüfung der Verwaltung erfordern. Mit der verwaltungsinternen Erarbeitung können verschiedene Arbeitsprozesse zusammengefasst werden. Der Zeitaufwand pro Bewirtschaftungszone wird in Freiburg auf circa drei Monate geschätzt. In Köln dauert es bei externer Vergabe etwa ein halbes bis dreiviertel Jahr, bis ein Erhebungsbericht vorliegt. Auch hier ist man der Meinung, mit der internen Bearbeitung – entsprechende Personalausstattung vorausgesetzt – zügiger voranzukommen.

Ähnlich wie Freiburg geht auch der LBV in Hamburg vor. Die Erfassung der Auslastung des Parkraums zu verschiedenen Tages- und Nachtzeiten wird zwar an externe Ingenieurbüros vergeben, aber alle weiteren Arbeitsschritte wie die Auswertung der Zählungen, die Abgrenzung der Bewirtschaftungszonen, die Art der Bewirtschaftung und die Dokumentation in einem Bericht erfolgt verwaltungsintern. In der Bilanz kommt auch Hamburg so zügiger und kostensparender voran als Kommunen, die diese Aufgaben extern bearbeiten lassen. Zwei Personen schaffen circa vier Konzepte zur Parkraumbewirtschaftung im Jahr. Stolperstein der verwaltungsinternen Bearbeitung ist jedoch der handwerklich saubere Nachweis des Parkdrucks. Aktuell sah das Verwaltungsgericht Köln (Beschluss vom 02.11.2022, Az. 18 L 1522/22) die Ausweisung der Bewohnerparkzone „Pauli“ in Köln-Braunsfeld als offenkundig rechtswidrig an, da der Parkdruck nicht korrekt ermittelt und festgestellt wurde. Im Jahr 2018 hatte die Stadt Köln den Parkdruck in Eigenregie ermittelt. Zentral ist also die Rechtssicherheit der Methodik.

23 Dittrich, Siegfried (2021): Die Umsetzung der Verkehrswende in den Kommunen – die Mühen der Ebene! In: vhw FWS 3 / Mai–Juni 2021, S. 135–140.

Beschleunigung durch Rahmenverträge

Ist darüber hinaus ein Überblick vorhanden, wie viele Parkraumbewirtschaftungszonen in einem überschaubaren Zeitraum eingerichtet werden, kann der Beschaffungsprozess für die Anschaffung von Parkscheinautomaten über Rahmenverträge vereinfacht werden. Der Sinn und Zweck von Rahmenverträgen besteht darin, mehrere Einzelaufträge bündeln zu können und nicht immer wieder erneut ein Vergabeverfahren starten zu müssen. Das erlaubt dem öffentlichen Auftraggeber mehr Flexibilität. So nutzen etwa Freiburg oder der Berliner Bezirk Mitte Rahmenverträge, um beispielsweise die Beschaffung von Parkscheinautomaten oder Verkehrsschildern zeit- und personalressourcensparender zu organisieren.

2.2.4 Zwischenfazit

Es ist effektiv, möglichst viel Entscheidungskompetenz in einem Amt zu bündeln. Vielerorts ist dies heute nicht der Fall, da zahlreiche, sehr unterschiedliche Aufgaben für erfolgreiches Parkraummanagement nötig sind. Ein regelmäßiger Jour Fixe mit allen beteiligten Amtsleitungen kann ebenfalls helfen, Arbeitsaufträge abzustimmen und verbindliche Verabredungen zu treffen.

Gibt es ausreichend Personal, kann es zur Beschleunigung von Prozessen beitragen, nicht zu viele Tätigkeiten an Externe zu vergeben. So wird in Hamburg die Erfassung der Auslastung des Parkraums zwar an Ingenieurbüros vergeben. Alle weiteren Schritte wie die Auswertung der Zählungen, die Abgrenzung der Bewirtschaftungszonen, die Art der Bewirtschaftung

und die Dokumentation in einem Bericht erfolgen jedoch verwaltungsintern.

2.3 Digitalisierung nutzen

Angesichts des wachsenden Fachkräftemangels können viele Aufgaben in der Verwaltung nur noch mit Unterstützung digitaler Lösungen bewältigt werden. Das wird auch bei Aufgaben der Parkraumbewirtschaftung deutlich.

2.3.1 Ausstellen der Bewohnerparkausweise

Mit der Einführung der Parkraumbewirtschaftung wächst die Zahl der Bewohnerparkausweise, die ausgestellt werden – eine Aufgabe, die viele Kommunen ohne eine Digitalisierung des Prozesses gar nicht mehr bewältigen könnten. In Hamburg, München und Frankfurt am Main werden die Ausweise vollautomatisch oder weitgehend vollautomatisch ausgestellt. In Frankfurt am Main können sowohl Fahrzeug- wie auch Meldedaten automatisch generiert werden. Hier ist das Ordnungsamt, welches auch gleichzeitig die Kfz-Zulassungsstelle ist, für das Ausstellen der Bewohnerparkausweise zuständig. In München und Hamburg ist der automatische Zugriff auf die Fahrzeugdaten der Kfz-Zulassungsstelle noch nicht möglich. Der Fahrzeugschein wird deshalb hochgeladen, die Überprüfung der Daten erfolgt stichprobenartig. Der in Hamburg 2019 in Betrieb gegangene Onlinedienst zur Beantragung von Bewohnerparkausweisen ist der meistgenutzte Onlinedienst Hamburgs. Täglich nutzen mehr als 750 Personen diesen Service. Viele Kommu-

Parkraumbewirtschaftung mit Curbside Management kombinieren

In Köln, Freiburg und Frankfurt am Main wird die Einführung der Parkraumbewirtschaftung zum Anlass genommen, teilweise auch andere Regeln zum Parken (zum Beispiel Gehwegparken) auf den Prüfstand zu stellen und das Parken im öffentlichen Raum neu zu ordnen. Die Stadt Frankfurt am Main versucht beispielsweise, Ladesäulen, Parkscheinautomaten und Stellflächen für Fahrräder vom Gehweg auf die Straße zu bringen und bei Bedarf Lieferzonen auszuweisen. Alles wird modular geplant und kann auf die jeweilige Situation vor Ort angepasst werden. Dadurch fallen mit der Einführung einer Parkraumbewirtschaftungszone auch Parkplätze weg. Diese Prozesse brauchen umfassendere Beteiligungsformate und dauern länger als bei der Umsetzung einer klassischen Parkraumbewirtschaftungszone.

nen haben den Prozess immerhin teilautomatisiert. Der Antrag kann online gestellt und online bezahlt werden, die Verwaltung gleicht jedoch händisch die gemachten Angaben mit den vorhandenen Kfz- und Melderegistern ab und verschickt die Vignette per Post.

Viel Aufwand verursacht auch die Bearbeitung von Ausnahmegenehmigungen zum Beispiel für Handwerker, Pflegedienste etc., die häufig eine Einzelfallprüfung erforderlich machen. Die Stadt Wien hat auch diesen Prozess digitalisiert.

2.3.2 Onlinebeteiligung

Die Digitalisierung spielt auch bei anderen Arbeitsprozessen eine wachsende Rolle. Hamburg organisiert den Prozess der Bürger:inneninformation und -beteiligung effektiver und kombiniert die Bürger:inneninformation mit einer Onlineumfrage, um ein Stimmungsbild der Anwohnenden und konkrete Anregungen einzuholen. Alle volljährigen Personen mit Erstwohnsitz im neuen Gebiet erhalten ein Informationsschreiben zur Einführung der Parkraumbewirtschaftungszone mit Zugangsdaten für die Onlineumfrage per Post. Bei den Befragungen geben durchschnittlich 75 Prozent an, dass sie die Einführung des Bewohnerparkens positiv bewerten, die Rücklaufquote liegt bei circa 20 Prozent. Eine Onlinebefragung im Rahmen der „Parkraumuntersuchung Hoheluft-West/Eimsbüttel-Ost 2021“ führte zum Beispiel dazu, dass der Zonenzuschnitt verändert wurde. Diese Form der Bürger:innenbeteiligung nimmt in Hamburg rund vier Monate in Anspruch (inklusive Auswertung).

2.3.3 Kreative Lösungen für die Kontrolle

Grundsätzlich ist eine effiziente Parkraumkontrolle wesentliche Voraussetzung für eine wirkungsvolle Bewirtschaftung. Solange in Deutschland die Kontrolle durch Scan-Cars (siehe Abbildung 26), die bei der Vorbeifahrt alle Autonummern geparkter Wagen erfassen, nicht möglich ist, kämpfen die zuständigen Verwaltungsstellen in Deutschland, häufig die Ordnungsämter, nahezu flächendeckend mit gravierendem Personalmangel.

Die geringe Bezahlung, die mit dem Außendienst verbundenen wetterbedingten Unannehmlichkeiten und Auseinandersetzungen mit Falschparkenden führen zu

geringer Arbeitsplatzbindung, hohen Fehlzeiten und Fluktuation. Dazu kommt, dass in den Metropolregionen ausgebildetes Personal häufig weite Wege zum Einsatzort hat, da die Mieten in zentralen Lagen nicht zum erzielbaren Einkommen passen. So wechselt ausgebildetes Personal regelmäßig bei entsprechender Gelegenheit an Einsatzorte in Wohnortnähe. Viele Städte rekrutieren deshalb permanent neue Überwachungskräfte und bilden diese aus. Je nach Zahl der Bewirtschaftungszone bleibt in vielen Großstädten eine dreistellige Zahl an benötigten Stellen unbesetzt. Aber auch kleinere Städte kämpfen mit dem Problem.

Die Stadt Landau beschäftigt deshalb auch Studierende oder ältere Personen, die ohnehin keinen dauerhaften Job suchen.

Eine weitere Option, um das Personalproblem zu entschärfen, hat Wiesbaden gefunden: Das Wiesbadener Verkehrsunternehmen ESWE Verkehr dokumentiert ab sofort Falschparkende auf Bus- und Umwelts Spuren oder in Haltestellenbereichen mittels Fotobeweis. Die ESWE Verkehr plant, bis Ende 2024 etwa 30 Linienbusse mit einem Frontkamera-System auszustatten. Die Frontkameras können vom Fahrpersonal mit einem Knopfdruck ausgelöst werden. Dabei wird eine Fotoserie erstellt, in der mittels GPS-Daten der Standort sowie die exakte Uhrzeit enthalten sind. Dieser Fotobeweis, der alle datenschutzrechtlichen Vorgaben erfüllt, wird bei ESWE Verkehr in einer manuellen Prüfung ausgewertet und an die städtischen Verkehrsbehörden weitergeleitet. Diese entscheiden dann, ob ein entsprechendes Bußgeldverfahren eingeleitet wird. Bisher war es für die Fahrerinnen und Fahrer von ESWE Verkehr nur handschriftlich möglich, eine entsprechende Meldung über Falschparkende im Liniennetz zu erfassen. Mit den Frontkameras wird dieser Prozess nun digitalisiert und für das Fahrpersonal deutlich vereinfacht. Ein ähnliches Verfahren wäre auch für städtische Entsorgungsfahrzeuge denkbar.²⁴

24 Landeshauptstadt Wiesbaden: Frontkameras in ESWE-Bussen: Fotobeweis zur Beschleunigung des Busverkehrs, https://www.wiesbaden.de/medien/rathausnachrichten/PM_Zielseite.php?showpm=true&pmurl=https://www.wiesbaden.de/guiapplications/newsdesk/publications/Landeshauptstadt_Wiesbaden/141010100000450300.php.

Elektrisches Scan-Fahrzeug der Stadt Amsterdam zur Kontrolle des Parkraums

Abbildung 26



Agora Verkehrswende (2023) | Quelle: Agora Verkehrswende (2021): Fotobeweis am Straßenrand. Stadt Amsterdam.

2.3.4 Zwischenfazit

Mit der wachsenden Bedeutung von Parkraummanagement wird es immer notwendiger, zentrale Prozessschritte zu digitalisieren. In einigen Städten wie Frankfurt am Main, München und Hamburg werden Bewohnerparkausweise (weitgehend) automatisch ausgestellt – mit großem Erfolg. So ist das entsprechende Angebot der meist genutzte Online-Dienst Hamburgs. Digital werden in Hamburg auch die Umfragen im Zuge der Bürgerinformation und -beteiligung umgesetzt.

Dringend gebraucht wird eine digitale Unterstützung bei den Parkkontrollen. Personalmangel, verbunden mit hohen Fehlzeiten und Fluktuationen, schränken die Wirksamkeit der Kontrollen stark ein – was auf Kosten der Verkehrssicherheit und der Parkplatzverfügbarkeit geht. Scan-Cars, wie sie im europäischen Ausland bereits eingesetzt werden, würden hier Abhilfe schaffen.

3 | Literatur

Der letzte Zugriff auf Online-Quellen erfolgte jeweils am 24.10.2023.

Agora Verkehrswende (2022): *Umparken – den öffentlichen Raum gerechter verteilen. Zahlen und Fakten zum Parkraummanagement.* URL: https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2022/Umparken/Agora-Verkehrswende_Factsheet_Umparken_Auflage-4.pdf

Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) vom 26. Januar 2001 in der Fassung vom 8. November 2021, Zu Zeichen 244.1 und 244.2 Beginn und Ende einer Fahrradstraße. URL: https://www.verwaltungsvorschriften-im-internet.de/bsvwv-bund_26012001_S3236420014.htm

Bezirksamt von Berlin-Mitte (Hrsg.): *Projektübersicht des Bezirks Berlin-Mitte.* URL: <https://www.berlin.de/ba-mitte/politik-und-verwaltung/aemter/strassen-und-gruenflaechenamt/planung-entwurf-neubau/radverkehr-895126.php>.

Bundesministerium des Innern (Hrsg.) (2013): *Praxisleitfaden – Projektmanagement für die öffentliche Verwaltung.* URL: https://www.verwaltung-innovativ.de/SharedDocs/Publikationen/Steuerung/praxisleitfaden_projektmanagement.pdf?__blob=publicationFile&v=2

Deutscher Bundestag (Hrsg.) (2022): *Berücksichtigungsfähige Aspekte bei der Festlegung von Bewohnerparkgebühren.* WD 7 – 3000 – 014/22, 26.04.2022, <https://www.bundestag.de/resource/blob/897200/d7f19c38a44a-453807cc9c38465200d0/WD-7-014-22-pdf-data.pdf>

Deutsches Institut für Urbanistik (Hrsg.), Bergische Universität Wuppertal (Hrsg.) (2021): *Fahrradstraße – Leitfaden für die Praxis.* URL: https://www.balm.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Foerderprogramme/Radverkehr/Leitfaden_Fahrradstrassen_02_07_2021.pdf?__blob=publicationFile&v=1

Dittrich, Siegfried (2021): Die Umsetzung der Verkehrswende in den Kommunen – die Mühen der Ebene! In: vhw FWS 3 / Mai–Juni 2021, S.135–140.

GB infraVelo GmbH (Hrsg.) (o.J.): *Projekteinheit Radwege.* URL: <https://www.infravelo.de/projekte/radverkehrswege/projekteinheit-radwege/>

Koalitionsvertrag über die Zusammenarbeit in der 22. Legislaturperiode der Hamburgischen Bürgerschaft. URL: <https://www.hamburg.de/senatsthemen/koalitionsvertrag/> S.110

Landesbetrieb Verkehr Hamburg (Hrsg.): *Informationen zum Geschäftsbericht 2021.* URL: <https://www.hamburg.de/lbv-geschaeftsberichte/>

Landesbetrieb Verkehr Hamburg (Hrsg.): *Informationen zum Geschäftsbericht 2022.* URL: <https://www.hamburg.de/lbv-geschaeftsberichte/>

Landeshauptstadt Hannover (Hrsg.) (2022 a): *Prüf-schemata zur Optimierung bestehender Fahrradstraßen – Drucksache Nr. 3295/2022, S.2.* URL: [https://e-government.hannover-stadt.de/lhhSIMwebdd.nsf/E6DCD3DDD44D49B8C125891A004380AA/\\$FILE/Druckversion.pdf](https://e-government.hannover-stadt.de/lhhSIMwebdd.nsf/E6DCD3DDD44D49B8C125891A004380AA/$FILE/Druckversion.pdf)

Landeshauptstadt Hannover (Hrsg.) (2022 b): *Umsetzung des Fahrradstraßenurteils – Optimierung der Fahrradstraßen – Vorgehensweise und Ergebnisvorstellung für den Bezirk Mitte.* Pressemitteilung vom 16.12.2022. URL: <https://presse.hannover-stadt.de/pmDetail.cfm?pmid=20349>.

Landeshauptstadt Hannover (Hrsg.) (o.J.): *Fahrradstraße – Neue Verkehrsregeln in der Kleefelder Straße.* URL: <https://www.hannover.de/Service/Presse-Medien/Landeshauptstadt-Hannover/Meldungsarchiv-f%C3%BCr-das-Jahr-2022/Neue-Verkehrsregeln-in-der-Kleefelder-Stra%C3%9Fe>

Stadt Wiesbaden (2023): Pressemitteilung. *Frontkameras in ESWE-Bussen: Fotobeweis zur Beschleunigung des Busverkehrs.* URL: https://www.wiesbaden.de/medien/rathausnachrichten/PM_Zielseite.php?showpm=true&pmurl=https://www.wiesbaden.de/guiapplications/newsdesk/publications/Landeshauptstadt_Wiesbaden/14101010000450300.php

Tagesspiegel (2022): *Senat und Bezirke werden durch Parlamentsanfragen lahmgelegt in Tagesspiegel Checkpoint.* URL: <https://checkpoint.tagesspiegel.de/langmeldung/4leWrnPdBCDlMuyOEhs2d2>

Wagner, Jürgen (2019): *Legt die „Anfrageritis“ die Friedberger Verwaltung lahm?* in Wetterauer Zeitung. URL: <https://www.wetterauer-zeitung.de/wetterau/friedberg-ort28695/legt-anfrageritis-friedberger-verwaltung-lahm-12163438.html>

Projekte zum Thema



Radverkehrsplanung beschleunigen

Mehr Radverkehr – das ist das Ziel in vielen Städten und Gemeinden. Doch mitunter dauert es sehr lange, bis Radwege und andere Infrastrukturen entstehen. Der Wunsch nach einer schnelleren Planung und Umsetzung ist weit verbreitet.



Parkraumbewirtschaftung ausbauen

Parkraumbewirtschaftung hilft Kommunen, den ruhenden Verkehr besser zu steuern. Sie kann dazu beitragen, Nutzungskonflikte im öffentlichen Raum zu lösen, die Verkehrssicherheit zu erhöhen und den Autoverkehr zu reduzieren. Bei der Einführung neuer Parkzonen kommen Städte und Gemeinden allerdings unterschiedlich schnell voran. Wieso es einigen Kommunen gelingt, Parkraumbewirtschaftung bei gleichen gesetzlichen Rahmenbedingungen zügiger als andere einzuführen, haben Agora Verkehrswende und das Deutsche Institut für Urbanistik (Difu) gemeinsam untersucht.

Publikationen von Agora Verkehrswende

Mobilitätsarmut in Deutschland

Annäherung an ein unterschätztes Problem mit Lösungsperspektiven für mehr soziale Teilhabe und Klimaschutz

Stadt, Land, Ladefluss

Ein Leitfaden für den Ausbau der Ladeinfrastruktur in Kommunen

E-Fuels zwischen Wunsch und Wirklichkeit

Was strombasierte synthetische Kraftstoffe für die Energiewende im Verkehr leisten können – und was nicht

Mobilitätsgarantie für Deutschland – Teil I

Ausgangslage und Praxisbeispiele für eine bundesweit garantierte Grundversorgung mit Bus und Bahn

Kosten der Mobilität

Zahlen und Fakten zu den Preisen im Straßen- und Schienenverkehr sowie deren Bedeutung für die Gesellschaft und den Klimaschutz

Stellungnahme zum Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes

Eingereicht beim Bundesministerium für Digitales und Verkehr im Rahmen der Verbändeanhörung

Gesteuertes Laden – kurz erklärt

Warum es sich lohnt, beim Laden von Elektrofahrzeugen auf Stromangebot und Netzauslastung zu achten

Vorteil für Vorreiter

Wie sich Marktentwicklungen und Elektrifizierungsstrategien der Automobilhersteller auf deren Gewinnaussichten auswirken

StVO-Reform im Überblick

Zusammenfassung der Vorschläge zur Reform der Straßenverkehrsordnung für mehr Sicherheit, Gesundheit, Umwelt- und Klimaschutz sowie für bessere städtebauliche Entwicklung

Berücksichtigung sozialer Aspekte bei Gebühren für die Erteilung von Bewohnerparkausweisen

Straßenverkehrsgesetz modernisieren, Freiräume für Kommunen schaffen

Umparken – Den öffentlichen Raum gerechter verteilen

Zahlen und Fakten zum Parkraummanagement

Fotobeweis am Straßenrand

Wie digital unterstütztes Parkraummanagement die Sicherheit erhöhen kann und sich mit dem Verkehrs- und Datenschutzrecht vereinbaren lässt

Alle Publikationen finden Sie auf unserer Internetseite: www.agora-verkehrswende.de

Agora Verkehrswende ist ein Thinktank für klimaneutrale Mobilität mit Sitz in Berlin. Im Dialog mit Politik, Wirtschaft, Wissenschaft und Zivilgesellschaft setzt sich die überparteiliche und gemeinnützige Organisation dafür ein, die Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor auf null zu senken. Dafür entwickelt das Team wissenschaftlich fundierte Analysen, Strategien und Lösungsvorschläge.

Agora Verkehrswende

Anna-Louisa-Karsch-Str. 2 | 10178 Berlin
T +49 (0)30 700 14 35-000
F +49 (0)30 700 14 35-129
www.agora-verkehrswende.de
info@agora-verkehrswende.de





Landeshauptstadt
München
Oberbürgermeister

Landeshauptstadt München, Oberbürgermeister, 80313 München

Dieter Reiter

- per E-Mail -

An Frau Kerstin Schreyer,
Bayerische Staatsministerin
für Wohnen, Bau und Verkehr
An Herrn Joachim Herrmann,
Staatsminister des Innern, für Sport und
Integration

Datum
22.12.2021

Parkgebühren und Bewohnerparkausweisgebühren

Unser Zeichen: BOB-SE

Sehr geehrte Frau Staatsministerin,
sehr geehrter Herr Staatsminister,

ich wende mich heute an Sie, um die Notwendigkeit der Anpassung von gesetzlichen Rahmenbedingungen für eine zukunftsgerichtete kommunale Verkehrsplanung zu unterstreichen. Ein zentrales Element ist hierbei die Parkraumpolitik.

Die Metropolregion München steht nicht erst seit der Corona-Pandemie vor großen Herausforderungen in den Bereichen Verkehr, Digitalisierung, Umwelt- und Klimaschutz. Um für die Zukunft gerüstet zu sein, ist es wichtig, dass die Landeshauptstadt München in die Lage versetzt wird, wirksame Maßnahmen im Bereich Verkehr schnell umzusetzen.

Auch die neue Koalition auf Bundesebene hat dies erkannt und im Koalitionsvertrag verankert, dass Kommunen im Bereich Mobilität mehr Entscheidungsspielräume zur Erreichung der Ziele des Klima- und Umweltschutzes, der Gesundheit sowie der städtebaulichen Entwicklung erhalten sollen.

Eines der wichtigsten Instrumente zur Verkehrslenkung ist die Bepreisung des ruhenden Verkehrs in Form von Parkgebühren und Bewohnerparkausweisen. Es ist unsere gemeinsame Aufgabe, die wichtigen Rahmenbedingungen, innerhalb derer sich die Kommunen und Landkreise bewegen sollen, anzupassen, um somit die richtigen Schritte in Richtung Klimaneutralität und attraktiver Mobilitätsangebote zu gehen. Eine bedarfs- und angebotsorientierte Mobilität für eine moderne Gesellschaft kann hier einen großen Einfluss haben.

Rathaus, Marienplatz 8
80331 München
Telefon: 233-92426
Telefax: 23398992838

Wie Ihnen bekannt ist, sind Investitionen in großer Höhe notwendig, um den öffentlichen Nahverkehr und die Nahmobilität zu stärken. Einnahmeerhöhungen, die sich aus dem Parkraummanagement ergeben, können einen wichtigen Beitrag im städtischen Haushalt zum weiteren Ausbau und Betrieb des ÖPNV und der Nahmobilität leisten.

Gebühren für Bewohnerparkausweise

Bis Mitte letzten Jahres war der Gebührenrahmen für Bewohnerparkausweise bundesweit ausschließlich in der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr (GebOSt) unter Nr. 265 für das Ausstellen eines Parkausweises für Bewohner*innen mit einer Spanne von 10,20 bis 30,70 Euro pro Jahr festgelegt.

Der Bundesgesetzgeber hat mit der Änderung des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) im Sommer 2020 bereits ein richtiges Signal zur Anpassung der rechtlichen Rahmenbedingungen gesendet. Die Gesetzesänderung ermächtigt die Landesregierungen dazu, Gebührenordnungen für das Ausstellen von Bewohnerparkausweisen zu erlassen. Dabei können die Bedeutung der Parkmöglichkeiten sowie deren wirtschaftlicher Wert oder der sonstige Nutzen der Parkmöglichkeiten für die Bewohner angemessen berücksichtigt werden. Auch besteht für die Länder die Möglichkeit, die Ermächtigung per Rechtsverordnung weiter zu übertragen. Hierdurch wird die Möglichkeit gegeben, den seit dem Jahr 1993 unveränderten Gebührenrahmen für Bewohnerparkausweise bedarfsgerecht und zeitgemäß anzupassen.

Damit die Landeshauptstadt München und die weiteren Kommunen im Freistaat Bayern nun von den vom Bundesgesetzgeber eröffneten Möglichkeiten profitieren können, muss seitens des Freistaats eine entsprechende Gebührenordnung erlassen oder die Ermächtigung an die Kommunen delegiert werden.

Die Landeshauptstadt München erachtet die Schaffung einer Rechtsgrundlage für die Festsetzung von deutlich höheren Parkausweisgebühren durch die Kommunen in Bayern jeweils unter Berücksichtigung der konkreten lokalen Verhältnisse, wie dem wirtschaftlichen Nutzen oder dem Parkdruck, für absolut notwendig.

Trotz der Einführung von Bewohnerparkregelungen können in München nicht alle Parkprobleme gelöst werden. In Gebieten mit einer sehr hohen Bewohnerdichte kommt es vor allem abends und nachts immer noch zu Überlastungen, alleine durch die Nachfrage von Bewohner*innen vor Ort. Ein Grund dafür liegt in der sehr niedrigen Gebühr für Bewohnerparkausweise. Diese ist insbesondere im Verhältnis zu den Mietpreisen für private Stellplätze und Garagen (diese liegen in München in hoch belasteten Lagen oft bei weit über 100 Euro pro Monat) nicht mehr zeitgemäß und hat ihre eigentliche steuernde Wirkung und Bedeutung verloren. Der geldwerte Vorteil durch den Erhalt eines Bewohnerparkausweises liegt für die Inhaber*innen folglich tatsächlich deutlich höher als die Verwaltungsgebühr von 30 Euro pro Jahr.

Ein Abgleich der Kfz-Zulassungsdaten, der ausgegebenen Parkausweise und der vorhandenen Parkraumkapazitäten auf Privatgrund bestätigt diese unzureichende Steuerungswirkung. Obwohl ein vorhandener privater Stellplatz grundsätzlich ein Ausschlusskriterium bei der Beantragung eines Bewohnerparkausweises ist, gibt es offensichtlich eine nicht unerhebliche Anzahl an wegen falscher Angaben zu Unrecht ausgestellter Parkausweise. Natürlich ist das auch ein Problem des Vollzugs, welcher durch

datenschutzrechtliche Vorgaben und einer Aufwand-/Nutzen-Abwägung stark beeinflusst wird. Mit höheren Gebühren könnte diesem Problem jedoch auf einfache Weise entgegnet werden, da es deutlich weniger attraktiv wäre, trotz vorhandenem Stellplatz einen Parkausweis zu beantragen.

Um mehr Bewohner*innen dazu zu bewegen, die privaten Abstellmöglichkeiten zu nutzen und damit die Wirksamkeit von Parklizenzen spürbar zu erhöhen sowie dem politisch mehrfach betonten Ziel der Verkehrswende gerecht zu werden, ist es erforderlich, die Bewohnerparkausweisgebühren deutlich zu erhöhen. Dies könnte z.B. mit einer Abstufung nach Kfz-Größe erfolgen.

Da für die Wirksamkeit von Parklizenzen und für die Wertigkeit der jeweiligen Kriterien bei der Bestimmung der Höhe von Parkausweisgebühren die örtlichen Verhältnisse ausschlaggebend sind, ist aus Sicht der Landeshauptstadt München auf einen Gebührenrahmen zu verzichten und lediglich die Ermächtigung für den Erlass einer entsprechenden Gebührenordnung zu übertragen.

Sofern seitens des Freistaats Bayern dennoch ein Gebührenrahmen festgelegt werden soll, bitte ich darum, dass wir zur Festlegung einer für eine Großstadt geeigneten Obergrenze miteinander in den Dialog treten.

Um das Ansinnen der Landeshauptstadt München auch im Bundesvergleich besser einordnen zu können, möchte ich diesbezüglich auf die Ergebnisse einer aktuellen Länderabfrage vom 28.10.2021 zum Erlass von Gebührenverordnungen für das Bewohnerparken eingehen:

Baden-Württemberg, Niedersachsen und Thüringen haben die Ermächtigungsgrundlage hinsichtlich der Bewohnerparkausweise an die Kommunen bereits delegiert.

Berlin, Bremen, Hessen, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, Saarland, Sachsen und Schleswig-Holstein beraten und diskutieren mögliche Ausgestaltungen von Bewohnerparkausweisgebühren-Verordnungen.

Im europäischen Vergleich kommt darüber hinaus deutlich zum Vorschein, dass die in Bayern aktuell mögliche Höchstgebühr für Bewohnerparkausweise von maximal 30,70 €/Jahr als reine Verwaltungsgebühr, umgerechnet etwa 8 Cent/Tag, im unteren Bereich liegt und gerade im Vergleich zu anderen Metropolen nicht nennenswert ist. Städte wie Wien (120 €/Jahr), Kopenhagen (158 €/Jahr), Amsterdam (535 €/Jahr) und Stockholm (827 €/Jahr) erheben eine deutlich höhere Gebühr und sind damit in der Lage, die gewünschte Steuerungswirkung zu erzielen.

Parkgebühren

Nach § 10 Zuständigkeitsverordnung (ZustV) dürfen in Bayern die Parkgebühren höchstens 0,50 €, in Gebieten mit besonderem Parkdruck höchstens 1,30 € je angefangener halber Stunde betragen.

In anderen Bundesländern, z.B. Baden-Württemberg, gibt es keine derartige Obergrenze, so dass dort die Kommunen nach den jeweiligen örtlichen Erfordernissen die Gebührenhöhen festsetzen können.

Eine Entkopplung der Parkgebühren von der Entwicklung der Mobilitätskosten hat die Wirksamkeit der Parkgebühren im Laufe der Jahre zudem stark reduziert. Die Parkgebühr von 2,50 € je Stunde (vor 2002: 5,00 DM / Stunde) in der Altstadt gilt in dieser Ausprägung bereits seit über 20 Jahren. Im Vergleich dazu wurde z.B. der Preis für einen Einzelfahrschein im MVV um rund 50% erhöht. Dies führt dazu, dass dadurch die Parkgebühren ihre Wirksamkeit hinsichtlich einer effizienten und bedarfsgerechten Steuerung der Parkraumnachfrage verloren haben.

Aufgrund dieser Entwicklungen ist nach Ansicht der Landeshauptstadt München die Aufhebung des Rahmens für die Parkgebührenhöhe in § 10 ZustV erforderlich.

Mit der Änderung des StVG obliegt es nun – mit der gebündelten Kompetenz der Entscheidung über Parkgebühren und Bewohnerparkausweisgebühren – dem Freistaat Bayern, das weitere Vorgehen im Sinne der Verkehrswende und damit auch des Umweltschutzes sowie des Klimaschutzes festzulegen.

Aus meiner Sicht ist dazu die Übertragung dieser Befugnisse auf die Kommunen zur Stärkung des Selbstverwaltungsrechts der richtige Weg.

Mit freundlichen Grüßen



Dieter Reiter

Bayerisches Staatsministerium des Innern, für Sport und Integration



Bayerisches Staatsministerium des Innern, für Sport und Integration
80524 München

Oberbürgermeister
der Landeshauptstadt München
Herr Dieter Reiter
Rathaus, Marienplatz 8
80331 München

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom Unser Zeichen
C4-3612-4-118

München
09.03.2022

Parkgebühren und Bewohnerparkausweisgebühren; Zwischenmitteilung

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

im Auftrag von Herrn Staatsminister Joachim Herrmann danken wir für Ihr Schreiben vom 22. Dezember 2021, in welchem Sie zu den Themenkomplexen der Parkgebühren sowie der Gebühren für Bewohnerparkausweise Stellung nehmen und sich für die Möglichkeit einer Erhöhung der entsprechenden Gebühren sowie vor dem Hintergrund der Beachtlichkeit der jeweiligen örtlichen Verhältnisse für eine Weiterübertragung der entsprechenden Ermächtigungen aus § 6a Abs. 5a und 6 StVG auf die einzelnen Kommunen ohne Vorgabe eines Gebührenrahmens aussprechen.

Vonseiten des Bayerischen Staatsministeriums des Innern, für Sport und Integration besteht nach wie vor die Intention, im Rahmen einer Änderung des § 10 der Zuständigkeitsverordnung (ZustV) die dort vorhandene Regelung betreffend den Erlass von Gebührenordnungen für das Parken auf öffentlichen Wegen und Plätzen den aktuellen Gegebenheiten und Bedürfnissen anzupassen sowie von der

neu eingeführten Ermächtigung in § 6a Abs. 5a StVG mit Blick auf Gebührenordnungen für Bewohnerparkausweise Gebrauch zu machen.

Wir bedauern es sehr, dass unsere diesbezüglichen Bemühungen noch keinen Abschluss gefunden haben. Die Interessenlage im Rahmen dieser beiden getrennt zu betrachtenden Themenbereiche stellt sich jeweils als äußerst komplex und heterogen dar. Hinsichtlich der konkreten Einzelheiten der Umsetzung waren viele offene Fragen zu klären bzw. sind es zum Teil noch vor. Gerade mit Blick auf die neu eingeführte Ermächtigung des § 6a Abs. 5a StVG betreffend die Gebühren für Bewohnerparkausweise unter einer etwaigen Einbeziehung des wirtschaftlichen Werts der Parkmöglichkeit für die Bewohner wird zudem „Neuland“ betreten, was wiederum eine Vielzahl offener Fragen bedingt und einen erhöhten Abstimmungs- und Klärungsbedarf auslöst.

Aktuell befinden wir uns in der Angelegenheit in intensiven (auch ressortübergreifenden) Abstimmungsprozessen und sind darum bemüht, die noch offenen Punkte zu klären und die Umsetzung des Vorhabens weiter voranzubringen. Mit Blick auf diese nach wie vor erforderlichen Abstimmungen bitten wir allerdings um Verständnis, dass zu Einzelheiten der geplanten Verordnungsänderungen keine Stellungnahme abgegeben werden kann und bitten Sie in der Angelegenheit weiterhin um Ihre Geduld.

Mit freundlichen Grüßen


Ministerialrat

Pressemitteilung

Kläger:innen legen Berufung gegen das Urteil des VG Bremen zum rechtswidrigen Gehwegparken ein

Das illegale Gehwegparken muss wirksam unterbunden werden

Mit dem bundesweit wegweisenden Urteil des Verwaltungsgerichts Bremen vom 11.11.2021 (Az. 5 K 1968/19) stellt das Gericht fest, dass die Straßenverkehrsbehörde gegen das flächendeckende Gehwegparken in Bremen einschreiten muss. Autofahrende verstoßen damit gegen die Straßenverkehrsordnung, so das Gericht, und können sich nicht auf ein Gewohnheitsrecht berufen.

Die Kläger:innen legen Berufung ein, da es in dem Urteil offengeblieben ist, wie Maßnahmen der Straßenverkehrsbehörde (Schilder, Spielstraße, schriftliche Aufforderung, Abschleppen etc.) zur Wirkung gebracht werden sollen. Denn: die Überprüfung von Maßnahmen und -falls erforderlich- die Anordnung wirksamerer Maßnahmen zu Gunsten der Kläger:innen sind in dem Urteil nicht enthalten.

In diesem Zusammenhang zeigen sich die Kläger:innen überrascht von den öffentlichen Äußerungen des für die Parkraumüberwachung in Bremen verantwortlichen Innensenators Mäurer. Darin stellt er sich politisch schützend vor all jene Autofahrer, die jeden Tag zu Tausenden rechtswidrig und häufig andere gefährdend auf Bremer Gehwegen parken. Ihrer Ansicht nach stellt dies für einen Innensenator ein nicht angemessenes Verständnis von Rechtsstaatlichkeit dar.

Mit Ihrer Berufung geht es den Kläger:innen auch darum, den städtischen Lebensraum für ihre Kinder und Enkel zurückzugewinnen. Angesichts der heute vorherrschenden Ausrichtung der Mobilität auf die Wege von Erwachsenen nimmt das existenzielle Bedürfnis von Kindern nach Bewegung und Teilhabe nur eine untergeordnete Rolle in der Verkehrs- und Stadtplanung ein. Dies führt dazu, dass Kinder viel mehr zu Hause sind als früher („verhäuslichte Kindheit“) und viele ihrer Wege begleitet u.a. mit dem PKW der Eltern zurücklegen („Kindertaxi“). Studien(*) belegen, dass dieses erhebliche körperliche und geistige Entwicklungsdefizite bei Kindern auslösen kann.

In Bremen, wie in vielen anderen deutschen Städten wird diese Situation noch massiv verschärft, weil Gehwege in vielen Stadtteilen zur Dispositionsfläche illegal parkender Autofahrer geworden sind. Darüber hinaus braucht Bremen eine umfassende kindergerechte Verkehrsplanung und -gestaltung. Denn: „Kinder, denen es von klein an ermöglicht wird, sich selbstständig in ihrem Lebensumfeld zu bewegen, profitieren ihr Leben lang davon“, führt Cornelia Ernst aus.

Für die Kläger:innen
Bremen, den 15. März 2022

(*) s.a.:

<http://www.kindundumwelt.ch/de/files/werkspurenBildschirm.pdf>

https://www.jumo-online.de/pdf/KIB_Verkehrsbrosch_1.pdf

Vorblatt Klimaschutzprüfung zur Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 11904
Beschluss des Mobilitätsausschusses

Die Klimaschutzprüfung¹ wurde durch den für die o.g. Sitzungsvorlage zuständigen Fachbereich durchgeführt.

Ist Klimarelevanz gegeben?

· JA - positiv

Das Management des öffentlichen (Straßen-)Raums ist ein zentraler Bestandteil der Verkehrswende und damit der Mobilitätsstrategie 2035. Die beschriebenen Maßnahmen entsprechen den Zielsetzungen der urbanen Verkehrswende und zahlen gleichzeitig auf den Klimaschutz im Sinne der Zielstellung eines klimaneutralen Münchens ein.

- Einflussnahme des Verkehrsverhaltens der Autofahrer*innen, Schwächung KfZ-Verkehr,
- Förderung des Umweltverbund (ÖV, Fuß- und Radverkehr),
- Steigerung der Gehwegsicherheit,
- Steigerung Aufenthaltsqualität.

Die Beschlussvorlage zählt auf verschiedene Maßnahmen des Maßnahmenkatalogs zum Fachgutachten klimaneutrales München ein u.a. V 1-5 (Neuaufteilung des öffentlichen Straßenraumes durch Umwidmung freiwerdender Flächen zugunsten alternativer nachhaltiger Nutzungen) und V 5-1 (Einführung eines flächendeckenden Parkraummanagements).

Falls eine Klimarelevanz gegeben ist: Sind durch das Vorhaben auch soziale Auswirkungen zu erwarten?

Nein, es sind keine direkten Auswirkungen zu erwarten.

Einbindung des Referats für Klima- und Umweltschutz (RKU):

- Ergebnis Klimaschutzprüfung wurde RKU mitgeteilt

¹ Hinweise und eine Hilfestellung zur Klimaschutzprüfung sind auf Wilma verfügbar. Für Rückfragen steht Ihnen das Sachgebiet Energie, Klimaschutz, RKU-UVO21 zur Verfügung.

M 23 K 21.5918



Bayerisches Verwaltungsgericht München

Im Namen des Volkes

In der Verwaltungsstreitsache

[REDACTED]

- Kläger -

bevollmächtigt:

[REDACTED]

gegen

Landeshauptstadt München
Mobilitätsreferat
Implerstr. 9, 80313 München

- Beklagter -

wegen

verkehrsrechtlicher Anordnung

erlässt das Bayerische Verwaltungsgericht München, 23. Kammer,
durch den Vorsitzenden Richter am Verwaltungsgericht [REDACTED]
den Richter am Verwaltungsgericht [REDACTED]
die Richterin am Verwaltungsgericht [REDACTED]
die ehrenamtliche Richterin [REDACTED]
den ehrenamtlichen Richter [REDACTED]

aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 12. Juli 2023

am 12. Juli 2023

folgendes

Urteil:

- I. Die Klage wird abgewiesen.
- II. Der Kläger trägt die Kosten des Verfahrens.
- III. Die Kostenentscheidung ist vorläufig vollstreckbar. Der Kläger darf die Vollstreckung durch Sicherheitsleistung oder Hinterlegung in Höhe des vollstreckbaren Betrags abwenden, wenn nicht die Beklagte vorher Sicherheit in gleicher Höhe leistet

Tatbestand:

- 1 Der Kläger wendet sich gegen die verkehrsrechtliche Anordnung von absoluten Haltverboten.
- 2 Der 79 Jahre alte Kläger ist Mieter einer Wohnung in der Gebelestraße 11 und besitzt ein Kraftfahrzeug. Die streitgegenständliche Gebelestraße ist eine Ortsstraße mit dichter Bebauung durch Mehrfamilienhäuser und liegt innerhalb einer Tempo-30-Zone. Am Beginn der Straße im westlichen Bereich befindet sich eine Grundschule mit Schulanlagen (Pausenhof und Sportplatz). Die Straßenbreite beträgt ca. 5,80 bis 6,20 m, die Gehwegbreite ca. 1,60 bis 1,90 im östlichen Bereich bzw. 2,50 bis 3,00 Meter im westlichen Bereich. Relevante Unfallzahlen sind nicht bekannt.
- 3 Nach Eingang von Anwohnerbeschwerden über verparkte Gehwege, Kurvenbereiche und Feuerwehruzufahrten und nach Bekanntwerden von Problemen der Müllabfuhr und des Winterdienstes beim Durchfahren der Straßen im Bereich der Amberger Straße, der Niedermayerstraße und der Gebelestraße wurde durch die Straßenverkehrsbehörde der Beklagten am 3. März 2020 ein Ortstermin mit Polizei, Bezirksausschussvertretern sowie Anwohnern durchgeführt. Sowohl die Polizei als auch der überwiegende Teil der Bezirksausschussvertreter befürworteten die Einführung von einseitigen Haltverboten.

- 4 Mit Anordnung vom 10. November 2020 wurden daraufhin in der Amberger Straße, der Niedermayerstraße und der Gebelestraße wechselseitig absolute Haltverbote (Zeichen 283 StVO der Anlage 2 zu § 41 Abs. 1 StVO) gemäß Haltverbote-Plan in der Anlage angeordnet.
- 5 In der Begründung der Anordnung wird ausgeführt, dass seit vielen Jahren beidseitiges dichtes Gehwegparken auf den etwa 6 m breiten Wohnstraßen praktiziert werde, wobei nur einseitiges Parken am Fahrbahnrand zulässig sei. Auf den ca. 1,85 bis 1,90 m breiten Gehwegen bleibe auf diese Weise keine Durchgangsbreite von einem Meter mehr übrig, sodass ein Durchkommen für Fußgänger, Rollstuhlfahrer, Personen mit Rollator oder Kinderwagen oder kleine Kinder auf dem Rad häufig nicht möglich sei. Ein Ausweichen auf die Straße bzw. gegenüberliegenden Gehweg sei wegen der dichten Beparkung oft nicht möglich. Auch ein Ausweichen über die Grünanlagen der Wohnhäuser sei teilweise nicht möglich. Eine Legalisierung des Gehwegparkens sei wegen fehlender technischer Ertüchtigung und mangels Breite der Gehwege nicht möglich. Polizeiliche Kontrollen und Verwarnungen reichten nicht aus, um den Missstand zu beseitigen. Private Stellplätze seien vorhanden und auch frei. Die Anbindung an den ÖPNV sei sehr gut. Mit den einseitigen Haltverböten werde den Zielen des Stadtrats gefolgt, der von der Stadtverwaltung ein zügiges und konsequentes Vorgehen gegen Gehwegparker erwarte. Die Sicherheit der schwächsten Verkehrsteilnehmer stehe dabei an erster Stelle, weshalb die bestehenden schmalen Gehwege unbedingt freigehalten werden müssten. Die Anordnung von einseitigen Haltverbotsbereichen sei ein geeignetes Mittel, um die Verkehrssicherheit der Fußgänger und die Parkordnung zu verbessern. Die Anordnung des Halteverbots sei auch erforderlich. Die Sicherheit der Fußgänger und die ungehinderte Nutzung der Gehwege sei in der Interessenabwägung höher zu gewichten als ein wohnhausnahes rechtswidriges Parken. Die Sicherheit der Fußgänger werde durch die Neuregelung des ruhenden Verkehrs deutlich erhöht
- 6 Die entsprechenden Haltverbot-Schilder wurden am 10. Dezember 2020 aufgestellt.

7 Mit Schriftsatz vom 15. November 2021 erhob der Kläger durch seinen Bevollmächtigten Klage zum Bayerischen Verwaltungsgericht München mit dem Antrag,

ab Rechtskraft des Urteils die aufgestellten Verkehrszeichen 283 in der Gebelestraße (ab dem Anwesen Gebelestraße 28 in Richtung Westen bis zur Einmündung Bülowstraße) zu entfernen.

8 Zur Begründung wurde ausgeführt, der Kläger sei Anlieger und Verkehrsteilnehmer und habe ein Interesse daran, die Straße gefahrlos zu queren und sein Fahrzeug so nah am Haus parken zu können, wie dies seinem Alter und Gesundheitszustand entspreche. Fußgänger und Radfahrer seien durch das Gehwegparken nicht gefährdet. Die Gehwege der Gebelestraße seien mit einer Breite von 2 m für den Fußgängerverkehr breit genug. Selbst wenn ein Fahrzeug mit 60 cm auf dem Gehweg parke, bleibe eine Durchgangsbreite von mindestens 1,20 m. Das Parkverbot sei unverhältnismäßig, die Vorteile für den Fußgängerverkehr stünden außer Verhältnis zu den sich ergebenden Nachteilen. Die Verkehrssicherheit habe seit Inkrafttreten der Haltverbote gelitten, die Fahrzeuge führen jetzt schneller durch die Gebelestraße als vorher, wodurch auch Fußgänger, Radfahrer und Kinder gefährdet würden. Das ohnehin knappe Angebot an Parkfläche werde weiter verringert. Die Interessen des Klägers seien im Rahmen der Ermessenbetätigung nicht abgewogen worden. Als milderes Mittel sei eine Legalisierung des Gehwegparkens in Betracht zu ziehen.

9 Am 12. Januar 2022 beantragte die Beklagte

Klageabweisung.

10 Die Beklagte habe aktuelle Stellungnahmen der Polizei, der Branddirektion der Beklagten, der Müllabfuhr, des Bereichs „Schulwegsicherheit“ der Beklagten sowie der kommunalen Verkehrsüberwachung eingeholt. Nach Einschätzung des Bereichs „Schulwegsicherheit“ vom 13. Dezember 2021 führe beidseitiges Gehwegparken grundsätzlich auf jedem Schulweg zu Behinderungen, da die oft in Gruppen gehenden

Kinder keine ausreichende Gehwegrestbreite zur Verfügung hätten oder Tretroller benutzen und dadurch mehr Raum beanspruchen würden. Beim Queren der Straßen komme es in der Regel zu Sichteinschränkungen durch beidseitig längs parkende Fahrzeuge. Diese führten zu erschwerten Querungsbedingungen für Schulkinder. In der Gebelestraße sei zur morgendlichen Schulwegzeit beobachtet worden, dass Schulkinder auf Höhe der Einmündung Niedermayerstraße die Fahrbahn der Gebelestraße auf die Südseite gequert hätten. Die absoluten Haltverbote und damit übersichtlichere Kurvenbereiche würden augenscheinlich zu guten Sichtverhältnissen für die Schulkinder beim Queren der Gebelestraße führen. Die Haltverbote seien damit eine Verbesserung der Schulwegsicherheit. Die Voraussetzungen des § 45 Abs. 9 Satz 1 StVO seien hier gegeben. Die Beklagte habe sich vor Erlass der Anordnung ein umfassendes Bild der Verkehrssituation vor Ort verschafft, weshalb eine objektive Beurteilung der Verkehrslage vor Ort möglich gewesen sei. Dabei sei die Beklagte zum Ergebnis gekommen, dass im konkreten Fall sowohl eine konkrete Gefahr für die Sicherheit als auch für die Ordnung des Verkehrs vor Ort vorgelegen habe. Durch die Parksituation habe eine konkrete Gefahrensituation für Leib und Leben der den Gehweg benutzenden Verkehrsteilnehmer bestanden. Wäre die Gebelestraße insbesondere im Bereich mit den breiteren Gehwegen in der Nähe der Schule von den einseitigen Haltverboten ausgenommen worden, so wäre in diesem Straßenabschnitt mit hinreichender Wahrscheinlichkeit ein Verdrängungseffekt eingetreten. Die Haltverbote wurden auch in den mit 2,30 m bis 3 m etwas breiteren Gehwegbereichen der Gebelestraße westlich der Niedermayerstraße aufgrund der dortigen Schulwegsituation für notwendig erachtet. In dem Wohngebiet um die Gebelestraße wohnten viele Familien mit Kindern, welche die Gehwege auch mit Rollern oder mit dem Fahrrad befahren dürften. In der Gebelestraße 2 befinde sich die Grundschule, vor der ein Hol- und Bringverkehr durch die Eltern stattfinde. Für diesen seien schon vor längerer Zeit Hol- und Bringzonen direkt in Schulnähe ausgewiesen worden. Auf die Begründung im Übrigen wird verwiesen.

11 Am 12. Juli 2023 hat eine Beweiserhebung der Kammer durch Einnahme eines Augenscheins betreffend die örtlichen Verhältnisse bezüglich der streitgegenständlichen

Straßenabschnitte stattgefunden. Im Anschluss wurde vor Ort mündlich verhandelt. Auf das Protokoll des Augenscheins und der mündlichen Verhandlung wird ausdrücklich Bezug genommen.

- 12 Hinsichtlich der weiteren Einzelheiten wird im Übrigen auf die Gerichts- und die vorgelegten Behördenakten verwiesen.

Entscheidungsgründe:

- 13 A. Die Klage hat keinen Erfolg. Sie ist zwar zulässig, aber unbegründet und daher abzuweisen.
- 14 I. Die Klage ist zwar zulässig.
- 15 1. Gegen eine verkehrsrechtliche Anordnung in Form einer Allgemeinverfügung (Art. 35 Satz 2 BayVwVfG) ist eine Anfechtungsklage nach § 42 Abs. 1 Alt. 2 Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) statthaft. Der vorliegende Klageantrag, der in der Klageschrift als Folgenbeseitigungsantrag formuliert ist, ist - jedenfalls nach Klarstellung des Klägerbevollmächtigten in der mündlichen Verhandlung – rechtsschutzfreundlich dahingehend auszulegen (§§ 86 Abs. 1, 88 VwGO), dass er denklogisch implizit den Antrag enthält, die der Aufstellung der entsprechenden Verkehrsschilder zugrundeliegende verkehrsrechtliche Anordnung (teilweise) aufzuheben. Denn ein Folgenbeseitigungsantrag im Sinn des § 113 Abs. 1 Satz 2 VGO ohne vorangehenden Anfechtungsantrag wäre sinnlos.
- 16 2. Der Kläger ist auch klagebefugt, § 42 Abs. 2 VwGO. Zwar kann sich der Kläger nicht auf eine Einschränkung seines Anliegergebrauchs (vgl. Art. 17, 14 Bayerisches Straßen- und Wegegesetz – BayStrWG, sog. gesteigerter Gemeingebrauch) berufen, da dieser lediglich die Zugänglichkeit des Grundstücks zur Straße schützt, soweit eine angemessene Nutzung des Grundstückseigentums die Benutzung der Straße erfor-

dert. Nicht geschützt wird jedoch vor Einschränkungen und Erschwernissen der Zufahrtsmöglichkeit für ein innerörtliches Grundstück. Ebenso vermittelt der Anliegergebrauch kein Recht auf einen eigenen Parkplatz vor bzw. in unmittelbarer Nähe eines Grundstücks (BayVGH, U.v. 15.3.2006 – 8 B 05.1356 – juris). Im Rahmen der Zulässigkeitsprüfung kann es jedoch dahinstehen, ob abwägungserhebliche qualifizierte Anliegerinteressen des Klägers bestehen. Denn ein Verkehrsteilnehmer - wie der Kläger - kann als Verletzung seiner Rechte auch geltend machen, die rechtssatzmäßigen Voraussetzungen für eine auch ihn betreffende Verkehrsbeschränkung nach § 45 Abs. 1 StVO seien nicht gegeben (BVerwG, U.v. 27.1.1993 – 11 C 35.92 – juris). In diesem Recht auf allgemeine Handlungsfreiheit (Art. 2 Abs. 1 GG) ist der Kläger als Verkehrsteilnehmer jedenfalls betroffen.

- 17 3. Das Rechtsschutzbedürfnis ist dem Kläger entgegen der Ansicht der Beklagten auch nicht per se deshalb abzusprechen, weil wegen des gesetzlichen Verbots des Gehwegparkens (vgl. § 12 Abs. 4, Abs. 4a StVO) eine bereits ipso iure geltende Rechtslage durch die verkehrsrechtliche Anordnung lediglich verdeutlicht werden soll. Dies gilt schon deshalb nicht, da die Anordnung eines absoluten Haltverbots (Zeichen 283 StVO) nicht nur das Verbot des Gehwegparkens beinhaltet, sondern generell das Halten am (rechten) Fahrbahnrand verbietet (vgl. jüngst VG München, U.v. 25.5.2023 – M 23 K 21.1404 – bislang unveröffentlicht).
- 18 II. Die Klage ist jedoch unbegründet. Die verkehrsrechtliche Anordnung vom 10. November 2020 ist, soweit angefochten, rechtmäßig und verletzt den Kläger demzufolge auch nicht in seinen Rechten, § 113 Abs. 1 Satz 1 VwGO.
- 19 Für die rechtliche Beurteilung von Verkehrszeichen als Verwaltungsakt mit Dauerwirkung kommt es maßgeblich auf die Sach- und Rechtslage im Zeitpunkt der mündlichen Verhandlung an (st. Rspr, vgl. BVerwG, U.v. 18.11.2010 – 3 C 42/09 – juris).

- 20 1. Die nur teilweise für den bezeichneten Straßenabschnitt angefochtene verkehrsrechtliche Anordnung der Beklagten vom 10. November 2020 ist insofern „isoliert anfechtbar“ und teilbar. Nach § 113 Abs. 1 Satz 1 VwGO sind Verwaltungsakte durch das Gericht aufzuheben, soweit sie rechtswidrig sind und der Kläger dadurch in seinen Rechten verletzt ist. Sie können daher nach allgemeiner Meinung auch nur teilweise angefochten werden (Happ in Eyermann, VwGO, 15. Auflage 2019, § 42 Rn. 17; von Albedyll in Bader/Funke-Kaiser/Stuhlfauth/von Albedyll, VwGO, 7. Auflage 2018, § 42 Rn. 22; Pietzcker in Schoch/Schneider/Bier, VwGO, Stand Februar 2019, § 42 Rn. 10; BVerwG, U.v. 16.9.1969 – I C 13.66 – Buchholz 451.17 EnergG Nr. 5 = BeckRS 1969, 31299360 Nr. II.3). Voraussetzung der Teilaufhebung ist, dass die Änderung des Verwaltungsakts möglich ist, ohne dass der verbleibende „Rest“ zu etwas qualitativ anderem wird (vgl. Happ a.a.O.; von Albedyll a.a.O.; Pietzcker a.a.O. Rn. 13). Dabei können auch Verwaltungsakte in Form der Allgemeinverfügung, die eine teilbare Regelung enthalten, grundsätzlich teilweise angefochten werden. Auch bei Allgemeinverfügungen in Form der Aufstellung eines Verkehrszeichens ist die Teilbarkeit nicht grundsätzlich ausgeschlossen (OVG Bremen, U.v. 19.2.1980 – OVG 2 BA 1/79 – VRS 59, 317, 318), auch wenn diese z.B. mit einem Zusatzzeichen verbunden sind (vgl. BayVGh, B.v. 23.10.2009 – 11 ZB 07.1580 – VRS 117, 381 = juris Rn. 13). Dabei kommt es aber nicht nur darauf an, ob der Regelungsgegenstand grundsätzlich teilbar ist, sondern auch darauf, ob der nicht angefochtene Teil der gesamten Regelung unabhängig von dem angefochtenen Teil rechtlich Bestand haben kann und ob er von der Behörde selbständig erlassen worden wäre oder von Rechts wegen hätte erlassen werden müssen (vgl. BVerwG, U.v. 16.9.1969 a.a.O.; OVG Bremen, U.v. 19.2.1980 a.a.O.). Soweit die Behörde über Ermessen oder über einen planerischen Gestaltungsspielraum verfügt, muss dieser respektiert werden und es darf ihr nicht ein Rest aufgezwungen werden, den sie so nicht hätte erlassen müssen (Pietzcker in Schoch/Schneider/Bier, VwGO, § 42 Rn. 13; vgl. BayVGh, B.v. 5.11.2019 – 11 B 19.703 –, juris).
- 21 Gemessen an diesen Grundsätzen ergibt sich hier, dass der angefochtene Teil der verkehrsrechtlichen Anordnung von den übrigen Regelungen der (Gesamt-) Anordnung vom 10. November 2020 trennbar ist. Die nach hypothetischer Aufhebung des

absoluten Haltverbots in der Gebelstraße verbleibenden Regelungen von absoluten Haltverboten in den benachbarten Straßen, der Amberger Straße und der Niedermayerstraße, würden weiterhin eine in sich sinnvolle Regelung ergeben und ihre Weitergeltung entspräche auch dem mutmaßlichen Willen der Beklagten, die ausweislich ihres Vorbringens wo immer rechtlich möglich zügig und konsequent gegen Gehwegparken durch die Anordnung einseitiger Haltverbote vorgehen will.

- 22 Daher steht hier der Teilanfechtung der verkehrsrechtlichen Anordnung für den bezeichneten Straßenabschnitt auch nicht die Entscheidung des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs (B.v. 9.12.2014 – 11 ZB 14.189 – juris Rn.12) entgegen, wonach sich innerhalb einer einheitlich angefochtenen verkehrsrechtlichen Anordnung eine kleinräumige bzw. punktuelle Betrachtung verbietet und eine Gesamtbetrachtung anzustellen ist (vgl. auch VG München, U.v. 6.10.15 – M 23 K 14.5122 – juris Rn. 38).
- 23 2. Nach § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO können die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Zu derartigen Verkehrsbeschränkungen gehört auch die Anordnung eines absoluten Haltverbots (Zeichen 283 StVO). Nach ständiger Rechtsprechung sind Verkehrsregelungen, die den Straßenverkehr zu Zwecken der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken, durch § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO gedeckt, wenn die Maßnahmen zu diesem Zweck geeignet und erforderlich sind (vgl. BVerwG, U.v. 27.3.1993 – 11 C 35/92 – juris). Die zuständige Straßenverkehrsbehörde ist vor Erlass einer verkehrsrechtlichen Anordnung zu einer Prüfung der objektiven Gefahrenlage für die öffentliche Sicherheit und Ordnung verpflichtet (VG Würzburg, U.v. 4.12.2019 – W 6 K 18.1207 – juris; VG München, U.v. 8.7.2014 – M 23 K 13.3214 – juris Rn. 30).
- 24 Darüber hinaus verlangt § 45 Abs. 9 Satz 1 StVO, dass Verkehrszeichen nur dort anzuordnen sind, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist. § 45 Abs. 9 StVO ergänzt insoweit die tatbestandlichen Voraussetzungen des Abs. 1, die Maßnahme selbst steht im Ermessen der Behörde (BVerwG, U.v. 5.4.2001 – 3 C

23/00 – juris), das seitens des Gerichts nur eingeschränkt auf Ermessensfehler überprüfbar ist (§ 114 Satz 1 VwGO). § 45 Abs. 9 Satz 1 StVO zielt darauf ab, die allgemeinen Verhaltensvorschriften im Straßenverkehr im Bewusstsein der Verkehrsteilnehmer aufzuwerten und die „Subsidiarität der Verkehrszeichenanordnung“ zu verdeutlichen. „Zwingend erforderlich“ ist ein Verkehrszeichen unter Berücksichtigung dieses Regelungszwecks und des Wortlauts der Vorschriften daher nur dann, wenn das Verkehrszeichen die zur Gefahrenabwehr unbedingt erforderliche und allein in Betracht kommende Maßnahme ist. Das ist nicht der Fall, wenn die allgemeinen und besonderen Verhaltensregeln der Straßenverkehrsordnung – wie z.B. die Regelung über das Halten und Parken in § 12 StVO – mit hinreichender Wahrscheinlichkeit einen sicheren und geordneten Verkehrsablauf gewährleisten (VG Würzburg, U.v. 8.4.2020 – W 6 K 19.1174 – juris Rn. 34 m.V. auf BVerwG, B.v. 1.9.2017 – 3 B 50/16 – juris Rn. 7; BayVGH, B.v. 25.7.2011 – 11 B 11.921 – juris). Das Aufstellen von Verkehrszeichen hat demnach Ausnahmecharakter. Die Straßenverkehrsbehörde hat eine besondere Darlegungslast, wenn sie sich für die Anbringung eines Verkehrszeichens entscheidet. Eine qualifizierte Gefahrenlage im Sinne des § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO ist bei Anordnungen wie der vorliegenden, die den ruhenden Verkehr betreffen, hingegen nicht erforderlich.

- 25 Gemessen hieran hält das Gericht an seinen grundsätzlichen Erwägungen im Urteil M 23 K 21.1404 fest und überträgt sie auf die vorliegende Konstellation, bei der es sich ersichtlich um einen Grenzfall handelt, den das Gericht insbesondere wegen der nahen Grundschule jedoch abweichend entscheidet. Auch im vorliegenden Fall verbietet sich ein gleichsam pauschaliertes Einschreiten gegen einseitiges Gehwegparken ausschließlich durch uneingeschränkte Anordnung von absoluten Haltverboten. Der Augenschein vor Ort hat aber Umstände verdeutlicht, die - gegebenenfalls abweichend von anderen Quartieren - die Anordnung gerade auch zum Schutz von Schulkindern rechtfertigen, selbst wenn dies beklagenseits lediglich als nachgeschobener Gesichtspunkt im gerichtlichen Verfahren thematisiert wurde.

- 26 3. Im zu entscheidenden Fall liegt eine konkrete Gefahrenlage im Sinne des § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO vor, da offenbar schon seit längerer Zeit eine permanente Missachtung des Verbots des Gehwegparkens (vgl. § 12 Abs. 4, Abs. 4a StVO) bei schmalen Gehwegen und einem hohen Parkdruck festgestellt wurde. Das gilt insofern, als das Gehwegparken an Stellen mit einer ohnehin geringen Gehwegbreite, so im östlichen Bereich der Gebelstraße mit Gehwegbreiten von 1,60 m bzw. 1,90 m, zu einer derart geringen Restgehwegbreite führt, dass insbesondere Personen, die ohnehin einer besonderen Gefährdung ausgesetzt sind, gezwungen werden, auf die Fahrbahn auszuweichen und insoweit gegen das Gebot des § 25 Abs. 1 Satz 1 StVO zu verstoßen. Die Beklagte durfte eine konkrete Gefahrenlage aber auch im westlichen Bereich der Gebelestraße, wo die Gehwege breiter sind (2,30 bis 3 m) deshalb annehmen, da hier – etwa besonders für Kinder und ältere Menschen – bei verbotswidrigem Gehwegparken das Queren der Fahrbahn durch eingeschränkte Sichtachsen sowohl des Fußgängers als auch des Fahrzeugführers eingeschränkt wird (vgl. § 25 Abs. 3 Satz 2 StVO, wonach das Queren in der Regel an Kreuzungen und Einmündungen zu erfolgen hat). Dies gilt hier insbesondere – wie ausgeführt - deshalb, weil sich hier in unmittelbarer Nähe eine Grundschule befindet und die Gehwege der Gebelstraße hier als Schulweg dienen, so dass auf die Schulwegsicherheit von Kindern, die oft in Gruppen oder auf Rollern oder Rädern unterwegs sind, besonderes Augenmerk zu legen ist. Gegen die Entscheidung der Beklagten, gegen das Gehwegparken, dies gerade auch angesichts der Schulwegqualität der betroffenen Straßenzüge, straßenverkehrsrechtlich einzuschreiten (d.h. die Frage des „Ob“ einer einschränkenden Regelung also), bestehen daher keine durchgreifenden Bedenken.
- 27 4. Es ist auch angesichts des in § 45 Abs. 9 Satz 1 StVO angelegten Grundsatzes der Subsidiarität der Verkehrsregelung durch Verkehrszeichen nicht zweifelhaft, dass die streitgegenständliche verkehrsrechtliche Anordnung zumindest für den angefochtenen Abschnitt zwingend erforderlich war.

- 28 Vom Ausgangspunkt her wäre zwar bereits infolge der allgemeinen und besonderen Verhaltensvorschriften gewährleistet, dass der örtlichen Gefahrensituation (siehe oben v.a. unzulässiges Gehwehparken mit geringen Restbreiten, Gehwegparken im Bereich einer Schule) begegnet werden kann. Aus § 12 Abs. 4, 4a StVO folgt bereits unmittelbar, dass das – auch sog. aufgesetzte – Gehwegparken grundsätzlich verboten ist, es sei denn es ist – wie vorliegend nicht – explizit erlaubt (vgl. Zeichen 315 gemäß Anlage 3 zu § 42 Abs. 2 StVO). Darüber hinaus bestehen in dem streitgegenständlichen Bereich des Wohngebiets bereits aufgrund weiterer Verkehrsregeln gesetzliche Halt- bzw. Parkverbote: So ist bereits nach § 12 Abs. 1 Nr. 1 StVO das Halten an engen und an unübersichtlichen Straßenstellen verboten, ferner ist das Parken (vgl. § 12 Abs. 2 StVO) gemäß § 12 Abs. 3 Nr. 3 StVO vor Grundstücksein- und -ausfahrten, auf schmalen Fahrbahnen auch ihnen gegenüber sowie nach § 12 Abs. 3 Nr. 5 StVO vor Bordsteinabsenkungen verboten. Allerdings ist es in der obergerichtlichen Rechtsprechung anerkannt, dass aufgrund besonderer Umstände ein Verkehrszeichen auch dann zwingend erforderlich sein kann, wenn die geltenden Regelungen in der Straßenverkehrsordnung ohne Verkehrszeichen ständig missachtet werden (vgl. BayVGh, B.v. 19.4.2021 – 11 ZB 21.388 – juris Rn. 13). Auch der Anordnung verkehrsregelnder Maßnahmen im Falle des aufgesetzten Parkens auf dem Gehweg steht die Anforderung des § 45 Abs. 9 Satz 1 StVO dann nicht entgegen, wenn das allgemeine Verbot des Parkens auf Gehwegen in den betreffenden Straßen offensichtlich nicht beachtet wird (OVG Bremen, U.v. 13.12.2022 – 1 LC 64/22 – juris Rn. 73).
- 29 Übertragen auf die zur Entscheidung gestellte Konstellation verkennt das Gericht nicht, dass die Beklagte vorliegend Handlungsbedarf sah, zumal gerichtsbekannt auch in anderen Bereichen im Zuständigkeitsbereich der Beklagten verkehrsordnungswidrig auf mehr oder weniger schmalen Gehwegen geparkt wird und gerade besonders vulnerable Fußgänger dadurch zum Teil gezwungen werden, auf die Fahrbahn auszuweichen. Dabei erscheint auch die Erwägung nachvollziehbar, dass sich Fahrzeugführer/-halter ggf. einzelne Verwarnungs- und Bußgelder (die in der Praxis wohl ohnehin nur bei geringen Gehwegrestbreiten verhängt werden), nicht zur Warnung dienen lassen.

Dahinstehen kann, ob dies bei einer Erhöhung der Kontrolldichte und einer verstetigten Ahndung, verbunden mit entsprechender Öffentlichkeitsarbeit der zuständigen Ordnungswidrigkeitenbehörde, ggf. anders zu beurteilen wäre. In Einzelfällen dürfte bei fehlerhaftem Parken auf dem Gehweg auch ein Abschleppen des Fahrzeugs als verhältnismäßige Maßnahme in Betracht kommen, wenn aufgrund seiner Parkposition ein Begegnungsverkehr von Fußgängern, Kinderwagen oder Rollstühlen nicht mehr möglich ist (vgl. etwa VG Köln, U.v. 10.11.2011 – 20 K 131/11 – juris). Auch unterschätzt die Kammer nicht, dass ggf. durch nur vereinzelte Haltverbote an bestimmten besonders „kritischen“ Stellen, der Umkehrschluss von Verkehrsteilnehmern gezogen werden könnte, dass im übrigen Teil des Wohngebiets ein Parken etwa auch auf den Gehwegen erlaubt sei. Allerdings gibt das Gericht generell zu bedenken, dass gerade der in § 45 Abs. 9 StVO angelegte Grundsatz der Subsidiarität seinerseits einem ausufernden Gebrauch von Verkehrszeichen (Verhinderung eines Schilderwaldes) sowie einem daraus resultierenden gewissen Gewöhnungseffekt entgegenwirken soll.

- 30 5. Das Gericht hält es im vorliegenden Fall auch für ermessensgerecht, dass im Rahmen der Betätigung des pflichtgemäßen Auswahlermessens (vgl. § 114 Satz 1 VwGO) in der Gebelestraße ausschließlich absolute Haltverbote (statt eingeschränkte Haltverbote) angeordnet wurden, und zwar deshalb, weil auch in Bezug hierauf insoweit eine besondere Gefahrenlage aufgrund der hier vorliegenden speziellen örtlichen Verhältnisse gegeben ist. Vorliegender Fall unterscheidet sich insofern maßgeblich von dem durch die Kammer entschiedenen Fall der Anordnung von absoluten Haltverboten in einem nahegelegenen Quartier im Verfahren M 23 K 21.1404.
- 31 Wie die Beklagte zwar in der Bescheidsbegründung mit keinem Wort erwähnt – was erstaunt –, aber jedenfalls in der Antragsrüge im gerichtlichen Verfahren unter Bezugnahme auf eine Stellungnahme des Bereichs Schulwegsicherheit der Beklagten vom 13. Dezember 2021 vorträgt und auch der gerichtliche Augenschein bestätigt hat, befindet sich im südwestlichen Teil der Gebelestraße eine Grundschule mit angrenzendem Sportplatz und Sporthalle. Die Gebelestraße ist deshalb Teil des Schulwegs der im Sprengelgebiet wohnenden Kinder, besonders morgens sind hier vermehrt

Schulkinder unterwegs. Insofern ist gerade hier die in dem von der Anordnung betroffenen Gebiet bestehende Gefahr durch Gehwegparken mit der Folge fehlender Restbreiten der Gehwege und der fehlenden Sichtachsen beim Queren der Straße als besonders hoch einzuschätzen, wie die Stellungnahme des Bereichs „Schulwegsicherheit“ ausführt, zumal Schulkinder gerne in kleinen Gruppen gehen oder mit Rollern zur Schule fahren und insbesondere kleinere Grundschulkinder beim Queren von Straßen an unübersichtlichen Örtlichkeiten leicht überfordert sind. Dabei entsteht durch den Hol- und Bringverkehr zu den einschlägigen Zeiten ein zusätzliches Gefahrenpotenzial durch haltende und parkende Autos. Dieses wurde in der Vergangenheit zwar bereits unmittelbar vor der Schule dadurch entschärft, dass auf der Westseite der Gebelestraße südlich der Einmündung Bülowstraße ein Haltverbot mit dem Zusatz „an Schultagen 7.30 bis 8:00 Uhr und 11:00 Uhr bis 14:00 Uhr“ sowie „Ein- und Aussteigen von Schulkindern erlaubt“ eingerichtet worden ist. Es wirkt sich aber nicht als ein der gerichtlichen Kontrolle zugänglicher Ermessensfehler aus, wenn die Beklagte unter Bezugnahme und unter nachträglicher Würdigung der Belange der Schulwegsicherheit nunmehr zusätzlich in den an die Schule angrenzenden und zu ihr hinführenden bzw. von ihr wegführenden Bereichen der Gebelestraße absolute Haltverbote anordnet und somit im Interesse der Schulwegsicherheit wechselseitig weder das Halten noch das Parken erlaubt ist, wobei das Gericht der Schulwegsicherheit mindestens das Gewicht zumisst, das die Beklagte zuvor lediglich dem generellen Verbot des Gehwegparkens zugemessen hat. Somit erweist sich die konkrete verkehrsrechtliche Anordnung im Ergebnis jedenfalls in der Gebelestraße als rechtmäßig und ermessensgerecht, zumal eingeschränkte Haltverbote (Zeichen 286 StVO) in der konkreten Situation nicht ausreichend sein dürften, um dem erkannten Missstand zu begegnen, da die genannten Gefahren für die den Gehweg benutzenden bzw. die Gebelestraße kreuzenden Schüler typischerweise auch durch lediglich haltende Fahrzeuge begründet werden. Demzufolge durfte die Beseitigung dieser Gefahr in Abwägung mit den dadurch entstehenden Beeinträchtigungen für die Verkehrsteilnehmer und Anwohner, wie sie der Kläger geschildert hat, von der Beklagten ohne Verstoß gegen den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit als vorrangig eingestuft werden. Dies gilt insbesondere auch im Hinblick darauf, dass für die Anwohner zumindest noch teilweise Stellplätze

zur Verfügung stehen und die Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr ausreichend vorhanden ist.

32 Nach alledem war die Klage abzuweisen.

33 Das Gericht weist aber abschließend darauf hin, dass, wie vorliegender Fall zeigt, Anordnungen von absoluten (statt eingeschränkten) Haltverboten durchaus nicht von vornherein ermessensfehlerhaft sein müssen, sondern dass sie im Hinblick auf besondere örtliche Verhältnisse gerechtfertigt sein können. Die Entscheidung für konkrete straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen ist stets anhand der örtlichen Gegebenheiten im Einzelfall abzuwägen und zu begründen. Keinesfalls jedoch genügt im Rahmen der Begründung des Auswahlermessens der Hinweis auf kommunalpolitische Zielsetzungen, wonach ein zügiges und konsequentes Vorgehen gegen das Gehwegparken erwartet werde. Absolute Haltverbote sind in jedem Falle und steht am rechtlichen Maßstab des § 45 Abs. 1 Satz mit Abs. 9 Satz 1 und Satz 2 StVO zu messen. Demzufolge wäre gegebenenfalls auch eine beispielsweise dem Schulbetrieb angepasste zeitliche Beschränkung der Anordnung über eine Zusatzbeschilderung in Betracht zu ziehen.

34 B. Der Kostenauspruch folgt aus § 154 Abs. 1 VwGO. Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit der Kostenentscheidung ergibt sich aus § 167 VwGO i.V.m. § 708 ff Zivilprozessordnung (ZPO).

Rechtsmittelbelehrung:

Nach §§ 124 und 124a Abs. 1 VwGO kann die Berufung innerhalb **eines Monats** nach Zustellung dieses Urteils beim **Bayerischen Verwaltungsgericht München**,

Hausanschrift: Bayerstraße 30, 80335 München, oder
Postanschrift: Postfach 20 05 43, 80005 München

schriftlich bzw. in elektronischer Form (§ 55a Abs. 1 bis 6, § 55d VwGO sowie Verordnung über die technischen Rahmenbedingungen des elektronischen Rechtsverkehrs und über das besondere elektronische Behördenpostfach vom 24. November 2017, BGBl. I S. 3803) eingelegt werden. Die Berufung

muss das angefochtene Urteil bezeichnen. Sie ist spätestens innerhalb von **zwei Monaten** nach Zustellung dieses Urteils zu **begründen**. Die Begründung ist, sofern sie nicht zugleich mit der Einlegung der Berufung erfolgt, beim **Bayerischen Verwaltungsgerichtshof**,

Hausanschrift in München: Ludwigstraße 23, 80539 München, oder
Postanschrift in München: Postfach 34 01 48, 80098 München
Hausanschrift in Ansbach: Montgelasplatz 1, 91522 Ansbach

einzureichen. Die Berufungsbegründung muss einen bestimmten Antrag enthalten, sowie die im Einzelnen anzuführenden Gründe der Anfechtung (Berufungsgründe).

Über die Berufung entscheidet der Bayerische Verwaltungsgerichtshof.

Vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof müssen sich die Beteiligten, außer im Prozesskostenhilfefverfahren, durch Prozessbevollmächtigte vertreten lassen. Dies gilt auch für Prozesshandlungen, durch die ein Verfahren vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof eingeleitet wird, die aber noch beim Verwaltungsgericht vorgenommen werden. Als Prozessbevollmächtigte zugelassen sind neben Rechtsanwälten und den in § 67 Abs. 2 Satz 1 VwGO genannten Rechtslehrern mit Befähigung zum Richteramt die in § 67 Abs. 4 Sätze 4 und 7 VwGO sowie in §§ 3, 5 RDGEG bezeichneten Personen und Organisationen.

Beschluss:

Der Streitwert wird auf EUR 5.000 festgesetzt
(§ 52 Abs. 2 Gerichtskostengesetz – GKG).

Rechtsmittelbelehrung:

Gegen diesen Beschluss steht den Beteiligten die **Beschwerde** an den Bayerischen Verwaltungsgerichtshof zu, wenn der Wert des Beschwerdegegenstandes EUR 200,-- übersteigt oder die Beschwerde zugelassen wurde. Die Beschwerde ist innerhalb von **sechs Monaten**, nachdem die Entscheidung in der Hauptsache Rechtskraft erlangt oder das Verfahren sich anderweitig erledigt hat, beim **Bayerischen Verwaltungsgericht München**,

Hausanschrift: Bayerstraße 30, 80335 München, oder
Postanschrift: Postfach 20 05 43, 80005 München

schriftlich bzw. in elektronischer Form (§ 55a Abs. 1 bis 6, § 55d VwGO sowie Verordnung über die technischen Rahmenbedingungen des elektronischen Rechtsverkehrs und über das besondere elektronische Behördenpostfach vom 24. November 2017, BGBl. I S. 3803) oder zur Niederschrift des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle einzulegen.

Ist der Streitwert später als einen Monat vor Ablauf dieser Frist festgesetzt worden, kann die Beschwerde auch noch innerhalb eines Monats nach Zustellung oder formloser Mitteilung des Festsetzungsbeschlusses eingelegt werden.

München, 24.11.2023
Die Urkundsbeamtin / Der Urkundsbeamte
der Geschäftsstelle
Durch maschinelle Bearbeitung beglaubigt
- ohne Unterschrift gültig -





Bayerisches Verwaltungsgericht München

Az.: M 23 K 21.1404

An das
Bayerische Verwaltungsgericht München
Postfach 20 05 43
80005 München

Empfangsbekanntnis

Der Empfang folgender Entscheidung wird hiermit bestätigt:

Beschluss vom 11. Juli 2023

Anlage/n:

Urteil vom 25. Mai 2023

Empfänger:

Landeshauptstadt München
Mobilitätsreferat
Implerstr. 9
80313 München

Ihr Zeichen: MOR-GB 2.2111

empfangen am:

_____ Datum

_____ Unterschrift des Empfängers

**Bitte umgehend zurück an das Verwaltungsgericht München
In eiligen Fällen per Telefax: 089/5143-783 oder 089/5143-777**

M 23 K 21.1404



Bayerisches Verwaltungsgericht München

In der Verwaltungsstreitsache

[REDACTED]

- Kläger -

bevollmächtigt:

[REDACTED]

gegen

Landeshauptstadt München
Mobilitätsreferat
Implerstr. 9, 80313 München

- Beklagter -

wegen

Anfechtung absolutes Halteverbot, München Odinstraße - Isarring

erlässt das Bayerische Verwaltungsgericht München, 23. Kammer,
durch den Vorsitzenden Richter am Verwaltungsgericht [REDACTED]
den Richter am Verwaltungsgericht [REDACTED]
die Richterin am Verwaltungsgericht [REDACTED]

ohne mündliche Verhandlung

am 11. Juli 2023

folgenden

Beschluss:

Das Urteil vom 25. Mai 2023 ist hinsichtlich der Rechtsmittelbelehrung zu berichtigen. Irrtümlich wurde die falsche Rechtsmittelbelehrung angefügt. Die Rechtsmittelbelehrung muss wie folgt lauten:

„Rechtsmittelbelehrung:

Nach §§ 124, 124 a Abs. 4 VwGO können die Beteiligten die **Zulassung der Berufung** gegen dieses Urteil innerhalb **eines Monats** nach Zustellung beim **Bayerischen Verwaltungsgericht München**,

Hausanschrift: Bayerstraße 30, 80335 München, oder
Postanschrift: Postfach 20 05 43, 80005 München

schriftlich bzw. in elektronischer Form (§ 55a Abs. 1 bis 6, § 55d VwGO sowie Verordnung über die technischen Rahmenbedingungen des elektronischen Rechtsverkehrs und über das besondere elektronische Behördenpostfach vom 24. November 2017, BGBl. I S. 3803) beantragen. In dem Antrag ist das angefochtene Urteil zu bezeichnen.

Innerhalb von zwei Monaten nach Zustellung dieses Urteils sind die Gründe darzulegen, aus denen die Berufung zuzulassen ist. Die Begründung ist bei dem **Bayerischen Verwaltungsgerichtshof**,

Hausanschrift in München: Ludwigstraße 23, 80539 München, oder
Postanschrift in München: Postfach 34 01 48, 80098 München
Hausanschrift in Ansbach: Montgelasplatz 1, 91522 Ansbach

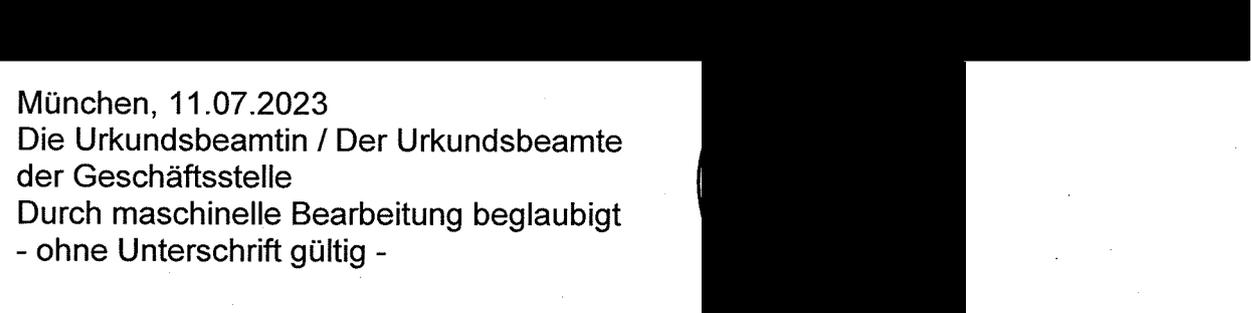
einzureichen, soweit sie nicht bereits mit dem Antrag vorgelegt worden ist.

Über die Zulassung der Berufung entscheidet der Bayerische Verwaltungsgerichtshof.

Vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof müssen sich die Beteiligten, außer im Prozesskostenhilfefverfahren, durch Prozessbevollmächtigte vertreten lassen. Dies gilt auch für Prozesshandlungen, durch die ein Verfahren vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof eingeleitet wird, die aber noch beim Verwaltungsgericht vorgenommen werden. Als Prozessbevollmächtigte zugelassen sind neben Rechtsanwälten und den in § 67 Abs. 2 Satz 1 VwGO genannten Rechtslehrern mit Befähigung zum Richteramt die in § 67 Abs. 4 Sätze 4 und 7 VwGO sowie in §§ 3, 5 RDGEG bezeichneten Personen und Organisationen.“

Gründe:

- 1 Die Urteilsberichtigung erfolgt wegen einer offenbarer Unrichtigkeit im Sinne von § 118 Abs. 1 Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO). Statthafte Rechtsmittel gegen das Urteil vom 25. Mai 2023 ist die Zulassung der Berufung nach §§ 124, 124 a Abs. 4 VwGO.
- 2 Der Beschluss ist unanfechtbar (vgl. BayVGh, B.v. 1.3.2018 – 8 C 18.260 – juris Rn. 2).



München, 11.07.2023
Die Urkundsbeamtin / Der Urkundsbeamte
der Geschäftsstelle
Durch maschinelle Bearbeitung beglaubigt
- ohne Unterschrift gültig -

M 23 K 21.1404



Bayerisches Verwaltungsgericht München

Im Namen des Volkes

In der Verwaltungsstreitsache

[REDACTED]

- Kläger -

bevollmächtigt:

[REDACTED]

gegen

Landeshauptstadt München
Mobilitätsreferat
Implerstr. 9, 80313 München

- Beklagte -

wegen

Anfechtung absolutes Haltverbot, München Odinstraße – Isarring u.a.

erlässt das Bayerische Verwaltungsgericht München, 23. Kammer,
durch den Vorsitzenden Richter am Verwaltungsgericht [REDACTED]
den Richter am Verwaltungsgericht [REDACTED]
die Richterin am Verwaltungsgericht [REDACTED]
den ehrenamtlichen Richter [REDACTED]
den ehrenamtlichen Richter [REDACTED]

aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 25. Mai 2023

am 25. Mai 2023

folgendes

Urteil:

- I. Die verkehrsrechtliche Anordnung der Landeshauptstadt München vom 20. November 2020 wird aufgehoben.
- II. Die Beklagte hat die Kosten des Verfahrens zu tragen.
- III. Die Kostenentscheidung ist vorläufig vollstreckbar. Die Beklagte darf die Vollstreckung durch Sicherheitsleistung in Höhe des vollstreckbaren Betrages abwenden, wenn nicht der Kläger vorher Sicherheit in gleicher Höhe leistet.

Tatbestand:

- 1 Der Kläger begehrt die Aufhebung der verkehrsrechtlichen Anordnung der Beklagten vom 20. November 2020, mit der im Bereich der Grosjeanstraße, der Mahirstraße, der Ortnitstraße, der Rudliebstraße sowie der Seeligerstraße in München-Bogenhausen abschnittsweise seitenversetzte absolute Haltverbote durch Zeichen 283 gemäß Anlage 2 zu § 41 Straßenverkehrsordnung (StVO) (im Folgenden: Zeichen 283 StVO) angeordnet und in der Folge entsprechende Verkehrszeichen aufgestellt wurden.
- 2 Nach Eingang von Bürgerbeschwerden, die das regelmäßig wiederkehrende Gehwegparken in den streitgegenständlichen Straßen zum Gegenstand hatten, führte die Beklagte u.a. am 29. Juni 2020 einen Ortstermin zusammen mit Vertretern der Polizeiinspektion München 22 – Bogenhausen (PI 22) sowie mit Anwohnern durch. Nach einem Anhörungsverfahren, bei dem die Polizei (Schreiben der PI 22 vom 28. Oktober 2020; Bl. 53 d. Behördenakten (BA)) sowie der Bezirksausschuss Bogenhausen (Schreiben vom 11. November 2020, Bl. 55 d. BA) eine verkehrsrechtliche Anordnung in Form von Haltverboten befürwortete, erging mit Allgemeinverfügung vom 20. November 2020 die streitgegenständliche verkehrsrechtliche Anordnung der Beklagten. Die auf § 45 Abs. 1 i.V.m. Abs. 9 StVO gestützte verkehrsrechtliche Anordnung sieht die Anordnung eines einseitigen, abwechselnd seitenversetzten absoluten Haltverbots (Zeichen 283 StVO) vor, deren jeweiliger Geltungsbereich in der Grosjeanstraße, der Mahirstraße,

der Ortnitstraße, der Rudliebstraße sowie der Seeligerstraße in der Allgemeinverfügung näher bezeichnet und in einem als Anlage beigefügten Plan gekennzeichnet ist.

- 3 Zur Begründung des Bescheids nahm die Beklagte darauf Bezug, dass die schmalen Wohnstraßen in diesem Viertel, für die eine Tempo-30-Zone gilt, nur ein einseitiges Längsparken am Fahrbahnrand zuließen. Seit Jahren aber werde ein überwiegendes beidseitiges Gehwegparken auf den schmalen Gehwegen praktiziert. Eine Legalisierung des (längs halben) Gehwegparkens sei aufgrund der schmalen Gehwege und der hohen Bordsteine nicht möglich. Ein Durchkommen für Fußgänger, insbesondere für Fußgänger mit Rollator oder Kinderwagen, für Rollstuhlfahrer oder Kinder auf dem Fahrrad/Roller, sei nicht möglich. Die Haltverbote seien ein geeignetes Mittel, um die Verkehrssicherheit der Fußgänger zu erhöhen und die Parkordnung zu verbessern. Zudem würden Engstellen für Müllabfuhr bzw. Rettungsfahrzeug vermieden. Die Sicherheit der Fußgänger sei höher einzustufen als ein wohnortnahes rechtswidriges Parken. Im Grunde würden durch die Maßnahmen keine Parkplätze beseitigt, sondern nur rechtskonforme Zustände wiederhergestellt.
- 4 Die Aufstellung der Verkehrszeichen nach dem Haltverbote-Plan erfolgte am 11. und 12. Februar 2021.
- 5 Mit Schriftsatz vom 12. März 2021, eingegangen am selben Tag, ließ der Kläger durch seine Bevollmächtigte Klage zum Verwaltungsgericht München mit dem Antrag erheben,

die Anordnung eines halbseitigen, zum Teil seitenversetzten absoluten Haltverbots (Zeichen 283 zu § 41 StVO) im Bereich des gesamten Wohngebiets zwischen Odinstraße und Isarring bzw. Oberföhringer Straße und Effnerstraße, insbesondere entlang der Mahirstraße, der Grosjeanstraße sowie der Rudliebstraße aufzuheben.
- 6 Zur Begründung ließ der Kläger (ergänzt durch Schriftsatz vom 17. Mai 2021) vortragen, dass er in der Oberföhringer Straße 46 eine Kanzlei betreibe und infolgedessen

für sich, seine Mitarbeiter sowie seine Mandanten auf öffentliche Parkplätze angewiesen sei. Faktisch sei jedoch durch die Anordnung der Haltverbote die gesamte Parkfläche um die Hälfte reduziert worden. Dadurch sei er unmittelbar in seinen Grundrechten aus Art. 12 Abs. 1 und Art. 2 Abs. 1 GG verletzt. Eine konkrete Gefahr, die eine verkehrsrechtliche Anordnung durch Aufstellung von Verkehrszeichen nach § 39 StVO rechtfertige, sei nicht gegeben. Ein halbseitiges Haltverbot sei bereits nicht geeignet, das Ziel zu erreichen, die Sicherheit der Fußgänger zu erhöhen. Denn nach Einführung des Haltverbots habe sich sowohl Ausmaß als auch Geschwindigkeit des Durchgangsverkehrs erhöht. Die Behörde sei im Übrigen von falschen Voraussetzungen ausgegangen, da die Querstraßen Rudliebstraße und Ornitstraße auch ohne Anordnung bereits vorher – bis auf wenige Ausnahmen – ohnehin nur einseitig geparkt gewesen seien; doppelseitig geparkt sei nur auf wenigen Straßenabschnitten im Bereich der Grosjeanstraße, der Mahirstraße sowie Teile der Seelingerstraße worden. Zudem werde trotz des einseitigen Haltverbots weiterhin auf dem Bürgersteig geparkt. Die Maßnahme gehe daher schlicht ins Leere. Die Anordnung sei auch nicht erforderlich, mildere Mittel seien nicht geprüft worden. Falsch sei auch die Behauptung, dass mit dem Haltverbotsschildern nur die gültige Rechtslage ausgedrückt werde. Eine flächendeckende Anordnung auch in unproblematischen Bereichen sei schlicht nicht erforderlich, sondern führe zu einer Verschärfung der Parkplatzsituation. Die Anordnung sei auch nicht angemessen. Die Belange der Freiberufler und Gewerbetreibenden seien nicht hinreichend bei der Abwägung berücksichtigt worden. Die Beklagte gehe zudem fälschlicherweise davon aus, dass hinreichend Parkfläche auf den privaten Grundstücken bestehe, dies sei aber bei den Villen aus den 50er-70er Jahren gerade nicht der Fall. Ebenso sei nicht in die Abwägung miteinbezogen worden, dass es „Fremdparker“ gebe (Patienten, Mitarbeiter der Klinik sowie auch des Unternehmens BayWa). Im Übrigen sei nicht ersichtlich, dass eine Gefährdung der Sicherheit der Fußgänger zu irgendeinem Zeitpunkt gegeben gewesen sei, in den vergangenen Jahren sei es zu keinem Verkehrsunfall mit Beteiligung von Fußgängern gekommen. Die Störungen dürften sich auf „Lästigkeitsniveau“ bewegen. Wohnortnahes Parken stelle hingegen keine bloße Bequemlichkeit dar, sondern sei erforderlich, insbesondere für

ältere Menschen sowie Menschen mit körperlichen Behinderungen oder Familien mit Kindern.

7 Mit Schriftsatz vom 17. Juni 2021 erwiderte die Beklagte und stellte den Antrag,

die Klage abzuweisen.

8 Zur Begründung trug die Beklagte in tatsächlicher Hinsicht vor, dass das Gebiet mit vielen Eigenheimen und kleineren Mehrfamilienhäusern bebaut sei. Baurechtlichen Vorgaben entsprechend müssten jeweils für jede Wohneinheit und jedes Büro je ein Stellplatz zur Verfügung stehen. Die beidseitigen Gehwege seien in dem Gebiet mit einer Breite zwischen 1,20 m und 1,80 m sehr schmal, nur zwei Gehwege seien ca. 2,10 m breit. In rechtlicher Hinsicht sei die die Klage bereits unzulässig. Der Kläger könne sich weder auf eine geschützte Eigentümerposition, noch auf einen Eingriff in sein Recht am eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb berufen. Insoweit gebe es kein geschütztes Vertrauen eines Unternehmers auf Fortbestand von außen her-angetragener, eher zufälliger Vorteile für seinen Betrieb. Die Kanzlei sei weiterhin per Kfz, per Rad, zu Fuß und mit dem ÖPNV zu erreichen. Der Anliegergebrauch gewähr-leiste niemals einen Anspruch auf Parkmöglichkeiten in angemessener Nähe und Um-fang auf öffentlichem Grund. Es gehe zu Lasten des Klägers, wenn am Kanzleisitz keine ausreichenden Parkplätze zur Verfügung stünden. Im Übrigen werde nur die nach § 12 Abs. 4 StVO bestehende Rechtslage durch das Aufstellen von Verkehrszei-chen verdeutlicht. Das bislang praktizierte Gehwegparken in dem Wohngebiet sei be-reits vorher rechtswidrig gewesen. Auch deshalb fehle es dem Kläger bereits an einem Rechtsschutzbedürfnis, da er seine Rechtsposition nicht verbessern könne. Derzeit sei der Klageantrag zu unbestimmt, was durch die Formulierung „insbesondere“ zum Aus-druck komme. Die Klage sei auch unbegründet. Die Anordnung sei formell rechtmäßig. Die Anhörung von Anwohnern sei nicht vorgesehen bzw. praktisch nicht umzusetzen, die Stadtteilvertreter als Bürgervertreter seien jedoch angehört worden, Art. 28 Abs. 2 Nr. 4 Alt. 1, 35 Satz 2 Bayerisches Verwaltungsverfahrensgesetz (BayVwVfG). Die

Anordnung erfülle die Voraussetzungen des § 45 Abs. 1 i.V.m. Abs. 9 StVO. Eine konkrete Gefahr liege vor, dabei könnten Verbote, die in der StVO geregelt seien, durch Verkehrszeichen konkretisiert werden. Aufgrund besonderer Umstände sei die verkehrsrechtliche Anordnung zwingend erforderlich, § 45 Abs. 9 Satz 1 StVO; die Voraussetzungen des § 45 Abs. 9 Satz 3 seien hierbei nicht maßgeblich. Insoweit seien der verkehrsrechtlichen Anordnung zwei substantiierte Bürgerbeschwerden, zwei Ortstermine sowie Aussagen der Polizeiinspektion und Luftaufnahmen zugrunde gelegt worden. Hieraus habe sich ein vielfach rechtswidriges Gehwegparken, das zu viel zu schmalen Restgehwegbreiten (vgl. Kinderwagen, Rollstuhl, Rollator) geführt habe, ergeben. Zudem sei das Queren der Fahrbahn für Fußgänger und Radfahrer wegen gestörter Sichtlinien gefährlich. Tatsächliche Unfallzahlen seien hierbei irrelevant. Die Ermessensausübung sei rechtmäßig. Selbst in Tempo-30-Zonen könnten gefährliche Situationen v.a. für ältere Menschen und Kinder entstehen, wenn Passanten u.U. sogar auf die Straße ausweichen müssten. Bei den verkehrsregelnden Maßnahmen würden Engstellen und Durchfahrtsprobleme vermieden; ein schnelles Durchfahren werde generell verhindert, denn durch die versetzte Anordnung könne gerade ein sog. „Durchschuss“ vermieden werden. Die polizeilichen Kontrollen hätten ergeben, dass die Haltverbote Wirkung zeigten und insbesondere keine erhöhte Geschwindigkeit zu verzeichnen sei (Stellungnahme der PI 22 vom 1. Juni 2021).). Es sei auch erforderlich gewesen, alle Straßen miteinzubeziehen, da es andernfalls möglicherweise zu entsprechenden Verdrängungseffekten gekommen wäre. Anwohner hätten im Übrigen keinen Anspruch auf wohnortnahes Parken auf öffentlichem Verkehrsgrund, gleiches gelte für Gewerbetreibende/Dienstleister. Auf ein Gewohnheitsrecht für Gehwegparken könne sich der Kläger nicht berufen.

- 9 Am 22. Mai 2023 fand eine Beweiserhebung der Kammer durch Einnahme eines Augenscheins betreffend der örtlichen Verhältnisse bezüglich der streitgegenständlichen Straßenabschnitte statt. Im Anschluss wurde vor Ort mündlich verhandelt. Auf das Protokoll des Augenscheins und der mündlichen Verhandlung wird ausdrücklich Bezug genommen.

10 Hinsichtlich der weiteren Einzelheiten wird im Übrigen auf die Gerichts- und die vor-
gelegten Behördenakten verwiesen.

Entscheidungsgründe:

11 A. Die Klage hat vollumfänglich Erfolg.

12 I. Die Klage ist zulässig.

13 1. Gegen eine verkehrsrechtliche Anordnung in Form einer Allgemeinverfügung (Art. 35 Satz 2 BayVwVfG) ist eine Anfechtungsklage nach § 42 Abs. 1 Alt. 2 Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) statthaft. Der Klageantrag ist jedenfalls nach Auslegung (§ 88 VwGO) und Klarstellung der Klägerbevollmächtigten in der mündlichen Verhandlung hinreichend bestimmt, nämlich dahingehend, dass sich die Klage gegen die verkehrsrechtliche Anordnung der Beklagten vom 20. November 2020 als solches richtet. Dass sich der Klageantrag durch die Formulierung „insbesondere“ im zweiten Halbsatz des Klageantrags auf bestimmte Straßenabschnitte kaprizierte, führt nicht zur Unbestimmtheit, denn insgesamt wurde unzweideutig der Verwaltungsakt, dessen Aufhebung begehrt wird, bezeichnet, § 82 Abs. 1 Satz 1 VwGO.

14 2. Der Kläger ist klagebefugt, § 42 Abs. 2 VwGO. Zwar kann sich der Kläger nicht auf eine Einschränkung seines Anliegergebrauchs (vgl. Art. 17, 14 Bayerisches Straßen- und Wegegesetz – BayStrWG, sog. gesteigerter Gemeingebrauch) berufen, da dieser lediglich die Zugänglichkeit des Grundstücks zur Straße schützt, soweit eine angemessene Nutzung des Grundstückseigentums die Benutzung der Straße erfordert. Nicht geschützt wird jedoch vor Einschränkungen und Erschwernissen der Zufahrtsmöglichkeit für ein innerörtliches Grundstück. Ebenso vermittelt der Anliegergebrauch kein Recht auf einen eigenen Parkplatz vor bzw. in unmittelbarer Nähe eines Grundstücks (BayVGH, U.v. 15.3.2006 – 8 B 05.1356 – juris). Im Rahmen der Zulässigkeitsprüfung kann jedoch dahinstehen, ob abwägungserhebliche qualifizierte Anliegerinteressen des Klägers bestehen. Ein Verkehrsteilnehmer kann als Verletzung seiner Rechte

auch geltend machen, die rechtssatzmäßigen Voraussetzungen für eine auch ihn betreffende Verkehrsbeschränkung nach § 45 Abs. 1 StVO seien nicht gegeben (BVerwG, U.v. 27.1.1993 – 11 C 35.92 – juris). In diesem Recht auf allgemeine Handlungsfreiheit (Art. 2 Abs. 1 GG) ist der Kläger, zudem als in der näheren Umgebung Berufstätiger, als Verkehrsteilnehmer jedenfalls betroffen.

- 15 3. Das Rechtsschutzbedürfnis ist dem Kläger, wie die Beklagte ausführt, auch nicht per se deshalb abzusprechen, weil lediglich wegen des Verbots des Gehwegparkens (vgl. § 12 Abs. 4, Abs. 4a StVO) eine ohnehin geltende Rechtslage durch die verkehrsrechtliche Anordnung verdeutlicht werden soll. Dies gilt schon deshalb nicht, da die Anordnung eines absoluten Haltverbots (Zeichen 283 StVO) nicht nur das Verbot des Gehwegparkens, sondern generell das Halten am (rechten) Fahrbahnrand verbietet (siehe hierzu II. Nr. 2).
- 16 II. Die Klage ist auch begründet. Die verkehrsrechtliche Anordnung ist rechtswidrig, weil ermessensfehlerhaft, und verletzt demzufolge den Kläger dadurch in seinen Rechten, § 113 Abs. 1 Satz 1, § 114 VwGO.
- 17 1. a) Nach § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO können die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Zu derartigen Verkehrsbeschränkungen gehört auch die Anordnung eines absoluten Haltverbots (Zeichen 283 StVO). Nach ständiger Rechtsprechung sind Verkehrsregelungen, die den Straßenverkehr zu Zwecken der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken, durch § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO gedeckt, wenn die Maßnahmen zu diesem Zweck geeignet und erforderlich sind (vgl. BVerwG, U.v. 27.3.1993 – 11 C 35/92 – juris). Die zuständige Straßenverkehrsbehörde ist vor Erlass einer verkehrsrechtlichen Anordnung zu einer Prüfung der objektiven Gefahrenlage für die öffentliche Sicherheit und Ordnung verpflichtet (VG Würzburg, U.v. 4.12.2019 – W 6 K 18.1207 – juris; VG München, U.v. 8.7.2014 – M 23 K 13.3214 – juris Rn. 30).

- 18 b) Darüber hinaus verlangt § 45 Abs. 9 Satz 1 StVO, dass Verkehrszeichen nur dort anzuordnen sind, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist. § 45 Abs. 9 StVO ergänzt insoweit die tatbestandlichen Voraussetzungen des Abs. 1, die Maßnahme selbst steht im Ermessen der Behörde (BVerwG, U.v. 5.4.2001 – 3 C 23/00 – juris), das seitens des Gerichts nur eingeschränkt auf Ermessensfehler überprüfbar ist (§ 114 Satz 1 VwGO). § 45 Abs. 9 Satz 1 StVO zielt darauf ab, die allgemeinen Verhaltensvorschriften im Straßenverkehr im Bewusstsein der Verkehrsteilnehmer aufzuwerten und die „Subsidiarität der Verkehrszeichenanordnung“ zu verdeutlichen. „Zwingend erforderlich“ ist ein Verkehrszeichen unter Berücksichtigung dieses Regelungszwecks und des Wortlauts der Vorschriften daher nur dann, wenn das Verkehrszeichen die zur Gefahrenabwehr unbedingt erforderliche und allein in Betracht kommende Maßnahme ist. Das ist nicht der Fall, wenn die allgemeinen und besonderen Verhaltensregeln der Straßenverkehrsordnung – wie z.B. die Regelung über das Halten und Parken in § 12 StVO – mit hinreichender Wahrscheinlichkeit einen sicheren und geordneten Verkehrsablauf gewährleisten (VG Würzburg, U.v. 8.4.2020 – W 6 K 19.1174 – juris Rn. 34 m.V. auf BVerwG, B.v. 1.9.2017 – 3 B 50/16 – juris Rn. 7; BayVGH, B.v. 25.7.2011 – 11 B 11.921 – juris). Das Aufstellen von Verkehrszeichen hat demnach Ausnahmecharakter. Die Straßenverkehrsbehörde hat eine besondere Darlegungslast, wenn sie sich für die Anbringung eines Verkehrszeichens entscheidet. Eine qualifizierte Gefahrenlage im Sinne des § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO ist vorliegend, im ruhenden Verkehr, hingegen nicht erforderlich.
- 19 2. a) Gemessen hieran dürfte zwar vorliegend eine konkrete Gefahrenlage im Sinne des § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO nicht per se von der Hand zu weisen sein, da wohl schon seit langer Zeit insoweit – und auch von Klägerseite gar nicht bestritten – eine permanente Missachtung des Verbots des Gehwegparkens (vgl. § 12 Abs. 4, Abs. 4a StVO) bei sehr schmalen Gehwegen und einem hohen Parkdruck festgestellt wurde (vgl. hierzu Einschätzung der PI 22, Lichtbilder in der Behördenakte). Das gilt insbesondere dann, wenn dies zu einer derart geringen Restgehwegbreite (vgl. Gehwegbreiten von 1,35 m bzw. 1,95 m) führt, bei der insbesondere Personen, die ohnehin einer besonderen Gefährdung ausgesetzt sind, gezwungen werden auf die Fahrbahn

auszuweichen und insoweit gegen das Gebot des § 25 Abs. 1 Satz 1 StVO zu verstoßen. Zudem durfte die Beklagte eine konkrete Gefahrenlage wohl auch deshalb annehmen, da insoweit – etwa besonders für Kinder und ältere Menschen – bei verbotswidrigem Gehwegparken das Queren der Fahrbahn durch eingeschränkte Sichtachsen sowohl des Fußgängers als auch des Fahrzeugführers eingeschränkt wird (vgl. § 25 Abs. 3 Satz 2 StVO, wonach das Queren in der Regel an Kreuzungen und Einmündungen zu erfolgen hat). Gegen die Entscheidung der Beklagten, hiergegen straßenverkehrsrechtlich einzuschreiten, bestehen daher keine durchgreifenden Bedenken.

20 b) Im Hinblick auf den in § 45 Abs. 9 Satz 1 StVO angelegten Grundsatz der Subsidiarität der Verkehrsregelung durch Verkehrszeichen ist, selbst wenn es keiner qualifizierten Gefahrenlage im ruhenden Verkehr bedarf (§ 45 Abs. 9 Satz 3 StVO), allerdings zweifelhaft, ob gerade die streitgegenständliche verkehrsrechtliche Anordnung aufgrund besonderer Umstände zwingend erforderlich war.

21 aa) Vom Ausgang her wäre bereits infolge der allgemeinen und besonderen Verhaltensvorschriften gewährleistet, dass der örtlichen Gefahrensituation (siehe oben v.a. unzulässiges Gehwegparken mit geringen Restbreiten) begegnet werden kann. Aus § 12 Abs. 4, 4a StVO folgt bereits unmittelbar, dass das – auch sog. aufgesetzte – Gehwegparken grundsätzlich verboten ist, es sei denn es ist – wie vorliegend nicht – erlaubt (vgl. Zeichen 315 gemäß Anlage 3 zu § 42 Abs. 2 StVO). Darüber hinaus bestehen in dem streitgegenständlichen Bereich des Wohngebiets bereits aufgrund weiterer Verkehrsregeln gesetzlich Halt- bzw. Parkverbote: So ist bereits nach § 12 Abs. 1 Nr. 1 StVO das Halten an engen und an unübersichtlichen Straßenstellen verboten, ferner ist das Parken (vgl. § 12 Abs. 2 StVO) gemäß § 12 Abs. 3 Nr. 3 StVO vor Grundstücksein- und -ausfahrten, auf schmalen Fahrbahnen auch ihnen gegenüber sowie nach § 12 Abs. 3 Nr. 5 StVO vor Bordsteinabsenkungen verboten.

- 22 Allerdings ist es in der obergerichtlichen Rechtsprechung anerkannt, dass aufgrund besonderer Umstände ein Verkehrszeichen auch dann zwingend erforderlich sein kann, wenn die ohne Verkehrszeichen geltende Regelungen in der Straßenverkehrsordnung ständig missachtet werden (vgl. BayVGh, B.v. 19.4.2021 – 11 ZB 21.388 – juris Rn. 13). Nach der Rechtsprechung des OVG Bremen (U.v. 13.12.2022 – 1 LC 64/22 – juris Rn. 73) steht der Anordnung verkehrsregelnder Maßnahmen im Falle des aufgesetztes Parkens auf dem Gehweg die Anforderung des § 45 Abs. 9 Satz 1 StVO dann nicht entgegen, wenn das allgemeine Verbot des Parkens auf Gehwegen in den betreffenden Straßen offensichtlich nicht beachtet wird. Es sei dabei auch nichts dagegen einzuwenden, dass bei Anordnung eines (absoluten oder eingeschränkten) Haltverbots – isoliert betrachtet – über das Verbot des Parkens auf dem Gehweg hinausgegangen würde, soweit das Parken auf der Fahrbahn mitbetroffen wäre. Anders als in Fällen, in denen auf den „überschießenden Inhalt“ einer bestimmten Anordnung durch die Wahl einer anderen verzichtet werden könnte und dieser Inhalt zudem dazu führen würde, dass ein straßenverkehrsrechtlich grundsätzlich erlaubtes Verhalten als Nebeneffekt ebenfalls verboten würde (a.a.O. Rn. 76).
- 23 bb) Übertragen auf die zur Entscheidung gestellte Konstellation verkennt das Gericht – wie dargestellt – nicht, dass die Beklagte vorliegend Handlungsbedarf sah, zumal gerichtsbekannt auch in anderen Bereichen im Zuständigkeitsbereich der Beklagten verkehrsordnungswidrig auf Gehwegen bei schmalen Gehwegen geparkt wird und gerade besonders vulnerable Fußgänger dadurch zum Teil gezwungen werden könnten, auf die Fahrbahn auszuweichen. Dabei erscheint auch die Erwägung nachvollziehbar, dass sich Fahrzeugführer/-halter ggf. einzelne Verwarnungs- und Bußgelder (die in der Praxis wohl ohnehin nur bei geringen Gehwegrestbreiten verhängt werden), nicht zur Warnung dienen lassen. Dahinstehen kann, ob dies bei einer Erhöhung der Kontroll-dichte und einer verstetigten Ahndung verbunden mit entsprechender Öffentlichkeitsarbeit der zuständigen Ordnungswidrigkeitenbehörde ggf. anders zu beurteilen wäre. In Einzelfällen dürfte bei fehlerhaftem Parken auf dem Gehweg auch ein Abschlep-

pen des Fahrzeugs als verhältnismäßige Maßnahme in Betracht kommen, wenn aufgrund seiner Parkposition ein Begegnungsverkehr von Fußgängern, Kinderwagen oder Rollstühlen nicht mehr möglich ist (vgl. etwa VG Köln, U.v. 10.11.2011 – 20 K 131/11 – juris). Auch unterschätzt die Kammer nicht, dass ggf. durch nur vereinzelte Haltverbote an bestimmten besonders „kritischen“ Stellen, der Umkehrschluss von Verkehrsteilnehmern gezogen werden könnte, dass im Übrigen Teil des Wohngebiets ein Parken etwa auch auf den Gehwegen erlaubt sei. Allerdings gibt das Gericht generell zu bedenken, dass der in § 45 Abs. 9 StVO angelegte Grundsatz der Subsidiarität seinerseits einem ausufernden Gebrauch von Verkehrszeichen (Verhinderung eines Schilderwaldes) sowie einem daraus resultierenden gewissen Gewöhnungseffekt entgegenwirken soll.

- 24 c) Es kann jedoch vorliegend offenbleiben, ob/dass eine verkehrsrechtliche Anordnung durch Aufstellung von Verkehrszeichen (in dem Umfang) zwingend erforderlich war. Denn das Gericht hält es in jedem Fall für nicht mehr von pflichtgemäßer Ermessensausübung nach § 114 VwGO gedeckt, dass generell und ausschließlich absolute Haltverbote angeordnet wurden, und zwar – insoweit im Hinblick auf den Regelungsgegenstand „Haltverbot“ wiederum relevant – ohne erkennbare besondere Gefahrenlage (Auswahlermessen).
- 25 Die Unterscheidung zwischen Halten und Parken und deren Verschiedenheit ergibt sich aus § 12 Abs. 2 StVO, demgemäß derjenige parkt, der sein Fahrzeug verlässt oder länger als drei Minuten hält. Ein absolutes Haltverbot (Zeichen 283 StVO) verbietet schon das Halten auf der Fahrbahn, während ein eingeschränktes Haltverbot (Zeichen 286 StVO) lediglich das Parken verbietet, d.h. das Halten bis zu drei Minuten oder das Halten zum Ein- oder Aussteigen bzw. Be- oder Entladen bleiben zulässig; dabei müssen Ladegeschäfte ohne Verzögerung durchgeführt werden. Bis zur Novelle der StVO 2009 wurde das eingeschränkte Haltverbot als Parkverbot bezeichnet (vgl. § 12 in der bis zum 31.3.2013 geltenden Fassung), was sich bis heute in der umgangssprachlichen Bezeichnung eines eingeschränkten Haltverbots als Parkverbot fortgesetzt hat (VG Würzburg, U.v. 8.4.2020 a.a.O. Rn. 39).

26 Wie der gerichtliche Augenschein ergeben hat, sind die betroffenen Straßenzüge Teil eines Wohngebiets mit verhältnismäßig wenig Durchgangs- bzw. Ziel- und Quellverkehr, in dem zusätzlich Tempo 30 gilt, und das keinerlei scharfe Kurven, Steigungen o.ä. aufweist. Auch wenn in der Praxis ggf. einem absoluten Haltverbot stärker Folge geleistet werden sollte als beispielsweise einem eingeschränkten Haltverbot, darf dies rechtlich nicht ausschlaggebend sein, dass wie hier in größerem Umfang in einem Wohngebiet ohne besondere Gefahrenlage in der Gesamtheit ausschließlich absolute Haltverbote angeordnet wurden. Eine diese Verkehrszeichen rechtfertigende Gefahrenlage vermag das Gericht nach Abhalten des Augenscheins nicht zu erkennen, dies trotz der in der mündlichen Verhandlung nachgeschobenen Erwägungen der Beklagten. Insoweit wird durch den übermäßigen Gebrauch absoluter Haltverbote – zumindest im Geltungsbereich der Beklagten – wohlmöglich auch noch dem Umstand Vorschub geleistet, dass einem eingeschränkten Haltverbot (noch) weniger Beachtung/Warnfunktion infolge eines gewissen Gewöhnungseffekts zugeschrieben wird. Somit erweist sich die konkrete verkehrsrechtliche Anordnung als rechtswidrig, da nach wie vor ermessensdisproportional, zumal ggf. auch ein eingeschränktes Haltverbot (Zeichen 286 StVO) ausgereicht hätte, um den erkannten Missstand zu begegnen. Denn es ist nicht auszuschließen, dass beispielsweise mit der Anordnung eines u.U. punktuellen eingeschränkten Haltverbots eine vergleichbare Wirkung erzielt worden wäre, nämlich die Gehwege für (insbesondere besonders vulnerable) Fußgänger frei zu halten, und gleichzeitig das Ein- und Aussteigen, das Be- und Entladen für kurze Zeit auf der Fahrbahn – freilich nicht verbotswidrig auf dem Gehweg – zu ermöglichen. Dies gilt umso mehr, als etwa in der direkt an die streitgegenständlichen Straßenzüge angrenzenden Frithjofstraße ein eingeschränktes Haltverbot (Zeichen 286 StVO) bereits bestanden hat. In Betracht zu ziehen innerhalb eines Auswahlermessens könnte auch eine Kombination verschiedener Verkehrszeichen, eine Beschränkung auf besondere Engstellen bzw. auch nur zeitlich begrenzte Beschränkungen etc. sein.

27 3. Der Kläger wird hierdurch auch in seinen eigenen subjektiv-öffentlichen Rechten betroffen. Ein (bloßer) Verkehrsteilnehmer kann zwar als Verletzung seiner Rechte nur

geltend machen, die rechtssatzmäßigen Voraussetzungen für eine auch ihn treffende Verkehrsbeschränkung seien nicht gegeben (BayVGH, U.v. 5.6.2018 – 11 B 17.1503 – juris Rn. 23 u.V. auf BVerwG, U.v. 27.1.1993 – 11 C 35.92 – juris Leitsatz 3). Hinsichtlich der behördlichen Ermessensausübung kann ein Verkehrsteilnehmer aber nur verlangen, dass seine eigenen Interessen ohne Rechtsfehler abgewogen werden mit den Interessen der Allgemeinheit und anderer Betroffener, die für die Einführung der Verkehrsbeschränkung sprechen (a.a.O.). Dass der Kläger – wie die Beklagte zu Recht ausführt – keinen Anspruch auf wohnort- bzw. gewerbenahes Parken auf öffentlichem Grund hat, steht vorliegend ebenso wenig entgegen, wie der Umstand, dass Gehwegparken ohnehin in diesem Bereich kraft Gesetzes verboten ist. Dennoch kann insoweit vom Kläger mit Erfolg geltend gemacht werden, dass seine Anliegerinteressen (Art. 12 Abs. 1, Art. 14 Abs. 1 GG) in der Ermessensausübung nicht hinreichend berücksichtigt worden sind. Dies ergibt sich daraus, dass mit der verkehrsrechtlichen Anordnung nicht nur das Gehwegparken und Parken im unmittelbaren Umgriff zur klägerischen Kanzlei, sondern auch bereits das Halten nunmehr einem Verbot unterliegt. Da dieses sich zwar nicht unmittelbar auf den Eingang zur Kanzlei, jedoch etwa auf die Mahirstraße bezieht, an die der Kanzleisitz ebenso angrenzt, ist dies daher für die individuellen klägerischen Interessen von Belang.

28 4. Nach allem war die verkehrsrechtliche Anordnung vom 20. November 2020 insgesamt aufzuheben. Insoweit ist die Allgemeinverfügung vom 20. November 2020, die die wechselseitige Aufstellung der Verkehrszeichen 283 StVO zum Gegenstand hat, vorliegend auch nicht teilbar und es ist dem Gericht verwehrt, die Anordnung im Einzelnen etwa pro Straßenzug differenziert zu beurteilen. Dies beinhaltet in der Folge auch die Entfernung der hierauf beruhenden Verkehrszeichen, § 113 Abs. 1 Satz 2 VwGO.

29 B. Der Kostenausspruch folgt aus § 154 Abs. 1 VwGO. Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit ergibt sich aus § 167 VwGO i.V.m. § 708 ff Zivilprozessordnung (ZPO).

Rechtsmittelbelehrung:

Nach §§ 124 und 124a Abs. 1 VwGO kann die Berufung innerhalb **eines Monats** nach Zustellung dieses Urteils beim **Bayerischen Verwaltungsgericht München**,

Hausanschrift: Bayerstraße 30, 80335 München, oder
Postanschrift: Postfach 20 05 43, 80005 München

schriftlich bzw. in elektronischer Form (§ 55a Abs. 1 bis 6, § 55d VwGO sowie Verordnung über die technischen Rahmenbedingungen des elektronischen Rechtsverkehrs und über das besondere elektronische Behördenpostfach vom 24. November 2017, BGBl. I S. 3803) eingelegt werden. Die Berufung muss das angefochtene Urteil bezeichnen. Sie ist spätestens innerhalb von **zwei Monaten** nach Zustellung dieses Urteils zu **begründen**. Die Begründung ist, sofern sie nicht zugleich mit der Einlegung der Berufung erfolgt, beim **Bayerischen Verwaltungsgerichtshof**,

Hausanschrift in München: Ludwigstraße 23, 80539 München, oder
Postanschrift in München: Postfach 34 01 48, 80098 München
Hausanschrift in Ansbach: Montgelasplatz 1, 91522 Ansbach

einzureichen. Die Berufungsbegründung muss einen bestimmten Antrag enthalten, sowie die im Einzelnen anzuführenden Gründe der Anfechtung (Berufungsgründe).

Über die Berufung entscheidet der Bayerische Verwaltungsgerichtshof.

Vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof müssen sich die Beteiligten, außer im Prozesskostenhilfefahren, durch Prozessbevollmächtigte vertreten lassen. Dies gilt auch für Prozesshandlungen, durch die ein Verfahren vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof eingeleitet wird, die aber noch beim Verwaltungsgericht vorgenommen werden. Als Prozessbevollmächtigte zugelassen sind neben Rechtsanwälten und den in § 67 Abs. 2 Satz 1 VwGO genannten Rechtslehrern mit Befähigung zum Richteramt die in § 67 Abs. 4 Sätze 4 und 7 VwGO sowie in §§ 3, 5 RDGEG bezeichneten Personen und Organisationen.



Beschluss:

Der Streitwert wird auf EUR 5.000 festgesetzt
(§ 52 Abs. 2 Gerichtskostengesetz – GKG).

Rechtsmittelbelehrung:

Gegen diesen Beschluss steht den Beteiligten die **Beschwerde** an den Bayerischen Verwaltungsgewichtshof zu, wenn der Wert des Beschwerdegegenstandes EUR 200,-- übersteigt oder die Beschwerde zugelassen wurde. Die Beschwerde ist innerhalb von **sechs Monaten**, nachdem die Entscheidung in der Hauptsache Rechtskraft erlangt oder das Verfahren sich anderweitig erledigt hat, beim **Bayerischen Verwaltungsgericht München**,

Hausanschrift: Bayerstraße 30, 80335 München, oder
Postanschrift: Postfach 20 05 43, 80005 München

schriftlich bzw. in elektronischer Form (§ 55a Abs. 1 bis 6, § 55d VwGO sowie Verordnung über die technischen Rahmenbedingungen des elektronischen Rechtsverkehrs und über das besondere elektronische Behördenpostfach vom 24. November 2017, BGBl. I S. 3803) oder zur Niederschrift des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle einzulegen.

Ist der Streitwert später als einen Monat vor Ablauf dieser Frist festgesetzt worden, kann die Beschwerde auch noch innerhalb eines Monats nach Zustellung oder formloser Mitteilung des Festsetzungsbeschlusses eingelegt werden.



München, 11.07.2023
Die Urkundsbeamtin / Der Urkundsbeamte
der Geschäftsstelle
Durch maschinelle Bearbeitung beglaubigt
- ohne Unterschrift gültig -



Datum: 03.01.2023

Telefon [REDACTED]

Telefax: [REDACTED]

Dr. Hanna Sammüller-Gradi
[REDACTED]**Kreisverwaltungsreferat**

Büro der Referentin

KVR-RL

Mobilitätsstrategie 2035
Teilstrategie: Management des öffentlichen
(Straßen-)Raums
(Beschlussvorlage des MOR für den
Mobilitätsausschuss am 13.03.2024)

An das Mobilitätsreferat

Sehr geehrter Herr Dunkel,

das KVR bedankt sich für den o.g. Beschlussentwurf und zeichnet diesen gemäß der Einbindung vom 28.12.2023 mit.

Wir befürworten die konzeptionelle Erweiterung des klassischen Parkraummanagements als Kernaufgabe zur Erreichung der Mobilitätswende und „Vision Zero“ ausdrücklich. Eine neue Abwägung zwischen dem ruhenden Kfz-Verkehr und den in Punkt 1 der Beschlussvorlage genannten Aspekten, wie z.B. Fußverkehr, Radverkehr und ÖPNV, können durch uns uneingeschränkt mitgetragen werden.

Vieles deckt sich dabei inhaltlich mit dem Beschluss zur Strategischen Weiterentwicklung der Kommunalen Verkehrsüberwachung (KVÜ) vom 28.11.2023.

Diesbezüglich begrüßen wir auch explizit die von Ihnen angesprochenen erweiterten Kompetenzen der Kommunalen Verkehrsüberwachung.

Das KVR befürwortet Maßnahmen, rechtswidriges Gehwegparken zu unterbinden. Es ist schon aus Sicherheitsgründen nicht zu akzeptieren, dass z.B. mobilitätseingeschränkte Menschen mit einem Rollator, Eltern mit Kinderwägen, Schulkinder oder Kinder mit Laufrädern vom Gehweg auf die Straße verdrängt werden. Somit halten wir auch die referatsübergreifende Projektgruppe zur gemeinsamen Schwerpunktsetzung insbesondere bei Verstößen, die Fußgänger*innen oder Radfahrer*innen gefährden, für sehr sinnvoll.

Ziffer 11 des Antrags des Referenten richtet die Bitte an das KVR, ab dem 01.01.2025 keine Fahrzeuge mit einer Fahrzeuglänge von 5,5 m und mehr in den Bewohnerparkausweis einzutragen. Das KVR geht davon aus, dass resultierend daraus verstärkt z.B. Camping-Fahrzeuge außerhalb der Parklizenzzgebiete abgestellt werden.

Hinsichtlich Ihrer Empfehlung, die Kompetenzen der KVÜ auch räumlich auf das ganze Stadtgebiet auszuweiten (S. 14), sind wir mit der Polizei im Gespräch. Vor dem Hintergrund der großen Zahl offener Stellen kann dies jedoch nicht kurzfristig umgesetzt werden.

In Nummer 6 des Antrags des Referenten wird das KVR gebeten, die notwendige Kapazitätsausweitung der KVÜ zu veranlassen, um eine Parkraumbewirtschaftung in zusätzlichen Gebieten einzuführen. Nummer 7 wiederum sieht in Bezug auf ein stadtweites Netz von Parkplätzen für den Wirtschaftsverkehr eine verstärkte Überwachung vor. Die

beschriebene, systematischere Einschränkung des rechtswidrigen Gehwegparkens ist ebenfalls erforderlich, aber auch ressourcenintensiv.

Diesen unstrittig zweckmäßigen Anforderungen kann das KVR nur dann nachkommen, wenn das dafür erforderliche Personal für die KVÜ gewonnen wird. Andernfalls kann eine angemessene Kontrolldichte, deren Bedeutung das MOR in vorliegender Beschlussvorlage zu Recht unterstreicht, nicht gewährleistet werden.

Vor dem Hintergrund ca. 100 offener Stellen konnte die KVÜ in der Vergangenheit 30 weitere Stellen, die im Kontext der Ausweitung von Parklizenzen benötigt werden, nicht einrichten.

In der Konsequenz befassen wir uns derzeit - gemeinsam mit dem POR - sehr intensiv mit neuen Wegen der Personalgewinnung, wovon wir uns entsprechende Erfolge erwarten. Die KVÜ benötigt jedenfalls eine adäquate Personalstärke, um weitere Gebiete und Aufgabenbereiche abzudecken. Dieses notwendige Personal werden wir in den anstehenden (Haushalts-) Beschlüssen erneut anmelden.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Hanna Sammüller-Gradi
Kreisverwaltungsreferentin

Telefon: 0 233-25506
Telefax: 0 233-27966

**Referat für Arbeit und
Wirtschaft**
Wirtschaftsförderung
Grundlagen der
Wirtschaftspolitik

Mitzeichnung der Beschlussvorlage

Mobilitätsstrategie 2035

Teilstrategie: Management des öffentlichen (Straßen-)Raums

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 11904

Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 13.03.2024

An das Mobilitätsreferat, Beschlusswesen

Das Referat für Arbeit und Wirtschaft nimmt zur o.g. Beschlussvorlage wie folgt Stellung:

In den vergangenen Jahren werden Kfz-Stellplätze im öffentlichen Raum zunehmend zugunsten anderer Nutzungen und anderer Verkehrsträger reduziert, dies teilweise auch zum Nutzen des in München ansässigen Gewerbes. Hier sind zusätzliche Zonen für das Liefern, Laden und Leisten sowie die temporäre Freischankflächen für die Gastronomie (Schanigärten) als Beispiele zu nennen.

Dennoch sieht das Referat für Arbeit und Wirtschaft diesen Trend auch kritisch. Das Straßennetz und auch die zugehörigen Stellplätze sind für die regelmäßige Versorgung der Stadt und für die Funktionsfähigkeit des Wirtschaftsstandorts von großer Bedeutung. Die öffentlichen Stellplätze und Fahrspuren fortlaufend für andere Zwecke aufzugeben, während gleichzeitig der Bestand zugelassener Fahrzeuge eher steigt als sinkt, sind zwei konträre Entwicklungen, die im Ergebnis zu mehr Parksuchverkehr und Staus führen werden.

Das Referat für Arbeit und Wirtschaft mahnt daher an, geplante Einzelmaßnahmen nicht auf Grundlage dieser Teilstrategie einfach umzusetzen, sondern bereits im Vorfeld auf ihre verkehrlichen Auswirkungen zu prüfen und auch mit den Vertreterinnen und Vertretern des örtlichen Gewerbes und der Wirtschaft abzustimmen. Diese Abstimmung kommt in Kapitel 2.7 deutlich zu kurz. Hier ist nur von einer Kommunikation gegenüber Bürger*innen und Besucher*innen die Rede.

Ebenso kritisch einzuschätzen ist die pauschale Reduktion bei der Vergabe von Parkausweisen an Hotels in den Parklizenzengebieten. Bisher gilt als Berechnungsgrundlage für die Anzahl der erhältlichen Parkausweise die Zimmerzahl, wobei für 30 % der Zimmer ein Parkausweis ausgegeben werden kann. Dem Vernehmen nach ist die Zahl der nach der bisherigen Regelung ausgegebenen Parkausweise sehr überschaubar. Der unmittelbare Effekt einer Reduktion auf einen Parkausweis je Beherbergungsbetrieb wird also eher gering sein. Bevor über eine Neuregelung entschieden wird, sind Gespräche mit Dehoga Bayern und den betroffenen Beherbergungsbetrieben erforderlich. Angesichts der Tatsache, dass andere

Gewerbebetriebe (z.B. ansässige Handwerker) schon heute nur einen Parkausweis bekommen können, ist eine Anpassung der Regelung aber grundsätzlich nachvollziehbar.

Das Referat für Arbeit und Wirtschaft zeichnet die Beschlussvorlage vorbehaltlich folgender Änderungen mit:

Zu II. Vortrag des Referenten:

Zu 2.3 Maßnahmecluster: Lizenzvergabe

Der letzte Satz im Abschnitt „Hotels“ wird wie folgt geändert und ein weiterer Satz ergänzt:

Zukünftig (ab dem 01.01.2025) **sollen** diese Betriebe in München - wie alle anderen gewerblichen Anlieger*innen - nur noch einen Parkausweis **erhalten**. Zur geplanten Neuregelung wird sich das Mobilitätsreferat mit Dehoga Bayern und mit Beherbergungsbetrieben, die die bisherige Regelung in Anspruch nehmen, austauschen.

Die Zusammenfassung der Maßnahmen im Cluster 3 ist entsprechend anzupassen (...sollen...erhalten.)

Zu 2.7 Beteiligung und Information

Das Kapitel wird wie folgt ergänzt:

Sofern es bei der Umsetzung einzelner Maßnahmen relevanten Gestaltungsspielraum gibt, wird eine Beteiligung der Bürger*innen geprüft und angestrebt. **Gleiches gilt für die Beteiligung des lokalen Gewerbes und der Wirtschaftsverbände, insbesondere wenn unmittelbare Auswirkungen auf den Wirtschaftsverkehr zu erwarten sind.** Dadurch dass Teilnehmende direkt und frühzeitig am Planungsgeschehen beteiligt werden, ist eine Akzeptanz der späteren Umsetzung der Planung wahrscheinlicher.

(...)

Neben klassischen Informationswegen, wie z.B. Pressemitteilungen, werden digitale Plattformen, die Internetseiten muenchen.de und muenchenunterwegs.de/parken sowie social media-Kanäle genutzt, um für die Öffentlichkeit relevante Informationen bereit zu stellen. Das Mobilitätsreferat arbeitet hier kontinuierlich an einer bürger- und **wirtschaftsfreundlichen**, übersichtlichen und aktuellen Darstellung des Themas ruhender Verkehr.

Zur Bürgerversammlungsempfehlung Nr. 14-20 / E 02950 „Schrittweise Reduzierung der Abstellflächen für Kfz im 6. Stadtbezirk – jährlich um 2 %

Absatz 3 der Stellungnahme des Mobilitätsreferates ist wie folgt zu ergänzen:

„Ein Teil der bestehenden PKW-Parkplätze im öffentlichen Raum wird in den kommenden Jahren schrittweise zugunsten der Verkehrswende, unter anderem auch für den Ausbau des Angebotes der Shared Mobility, Fahrradparken, Öffentlicher Verkehr, **Zonen zum Liefern, Laden und Leisten**, Busbeschleunigung, Radschnellverbindungen, Baumpflanzungen umgewandelt.“

Begründung: Der Bau zusätzlicher Zonen zum Liefern, Laden und Leisten ist gerade in einem zentral gelegenen und dicht besiedelten Stadtbezirk wie Sendling wichtig für einen besseren Verkehrsfluss.

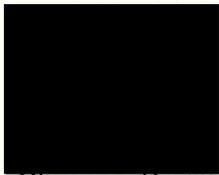
Zu III. Antrag des Referenten:

Antragspunkt wird wie folgt ergänzt:

12. Vorbehaltlich einer vorherigen Abstimmung zwischen dem Mobilitätsreferat, Dehoga Bayern und unmittelbar betroffenen Beherbergungsbetrieben wird die kommunale Verkehrsüberwachung des Kreisverwaltungsreferates gebeten, künftig ab dem 01.01.2025 Hotels und Beherbergungsbetrieben – wie allen anderen gewerblichen Anlieger*innen – nur noch einen Parkausweis auszustellen.

Das Referat für Arbeit und Wirtschaft bittet, diese Stellungnahme der Beschlussvorlage als Anlage anzuhängen.

Mit freundlichen Grüßen



Clemens Baumgärtner

Datum: 10.01.2024
Telefon: [REDACTED]
Telefax: [REDACTED]
[REDACTED]
gb2-2.rku@muenchen.de

**Referat für Klima- und
Umweltschutz**
Sachgebiet Klimaneutrale
Antriebe
RKU-II-2

I. Mobilitätsstrategie 2035; Teilstrategie: Management des öffentlichen (Straßen-)Raums

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 11904

An das Mobilitätsreferat

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit E-Mail vom 27.12.2023 bat das Mobilitätsreferat um Mitzeichnung der o. g. Sitzungsvorlage.

Das Referat für Klima- und Umweltschutz zeichnet die Beschlussvorlage grundsätzlich mit, bittet jedoch um Berücksichtigung der nachfolgenden Ausführungen.

Das Referat für Klima- und Umweltschutz befürwortet die Teilstrategie „Management des öffentlichen Straßenraums“. Für mehrere Umweltbelange sind dadurch positive Auswirkungen zu erwarten. Die Implementierung der P+R Anlagen in die „HandyParken München“-App sowie die Erweiterung der Bereiche mit Bewohnerparkausweisen können aufgrund der Verringerung der Fahrstrecke und der Minderung des Stop & Go-Verkehrs bei der Parkplatzsuche die Luftschadstoff- und Lärmbelastung reduzieren. Des Weiteren ist durch das geplante Mobilitätskonzept, welches auch die Förderung des Umstiegs auf Lastenfahräder und den Ausbau entsprechender Abstellmöglichkeiten beinhaltet, mit einer Reduzierung des Kfz-Fahrverkehrs zu rechnen. Weiterhin trägt auch die Erhöhung der Parkgebühren zu einer positiven Entwicklung der Luftschadstoff- und Lärmbelastung bei.

Das RKU begrüßt ausdrücklich die geplante Umwidmung des Parkraums, z.B. zu Fahrradabstellanlagen, Fahrradwegen, Schanigärten oder Sommerstraßen, durch die der Straßenraum aufgewertet wird. In Verbindung mit einer höheren Bepreisung des ruhenden Verkehrs ist von einem Umstieg vom motorisierten Individualverkehr hin zum Rad- und Fußverkehr auszugehen und dient damit einem der zentralen Ziele der Luftreinhalte- sowie der Lärmaktionsplanung.

Die geplanten Baumpflanzungen zur Aufwertung des Straßenbilds sind aus Sicht der Luftreinhaltung ebenfalls zu begrüßen. Dies gilt auch für das Stadtklima, da somit ein wichtiger Beitrag zur Kühlung des Straßenraums geleistet wird. Nach Möglichkeit sollten die Pflanzungen durch Großbäume erfolgen, die durch ihren Schattenwurf und ihre Verdunstungsleistung die beste Möglichkeit darstellen, dem städtischen Wärmeinseleffekt zu begegnen. Wir weisen jedoch darauf hin, dass auch an Standorten mit beengten Platzverhältnissen ein Instrumentarium von Klimaanpassungsmaßnahmen zur Verfügung steht, die ebenfalls in Betracht gezogen werden sollten. Beispielhaft sind hier kleinere Begrünungsmaßnahmen sowie Entsiegelungen zur Verbesserung der Speicher- und Versickerungsleistung von Regenwasser zu nennen. Eine vertiefte Betrachtung der Maßnahmen sollte in der Teilstrategie 13 "Klima- und Umweltschutz (inkl. Elektromobilität)" erfolgen. Wir bitten darum, das Referat für Klima- und Umweltschutz hierbei frühzeitig einzubinden.

Aufgrund der Wechselwirkungen der Strategien sollte jedoch auch in der vorliegenden Beschlussvorlage ein Hinweis darauf erfolgen. Wir schlagen dafür die Ergänzungen des folgenden Textabschnitts vor:

Kap 1.3 Auswirkungen auf die anderen Teilstrategien (S.19):

"Parkplatzflächen werden für Baumpflanzungen **und weitere Klimaanpassungsmaßnahmen (Entsiegelung, Niederschlagsmanagement)** zur Verfügung gestellt [...]"

Kap 2.5 Maßnahmencluster: Optimierte Digitalisierung

Weiter bitten wir um **ersatzlose Streichung** des nachstehenden Satzes (S.43):

„Die endgültige Entscheidung, welche Techniken an den E-Ladesäulen verbaut werden, und die dazugehörige Darstellung der Finanzierung erfolgen in einem separaten Beschluss des Referats für Klima- und Umweltschutz.“

Das in diesem Satz zitierte beschriebene Vorgehen hat sich bereits überholt. Die Federführung zur Entwicklung eines Konzepts zum Ausbau von öffentlicher Ladeinfrastruktur ist zwischenzeitlich an das Mobilitätsreferat übergegangen. Das Mobilitätsreferat wird den Stadtrat mit einem eigenen Beschluss hierzu befassen, wie es auch im Verlauf auf S.43 richtigerweise zu lesen ist: „(...) Für die Auswahl der richtigen Technik orientiert sich das Mobilitätsreferat u.a. an der Evaluation der SWM.“ Dieser Absatz steht somit im Widerspruch zu oben genannten Satz.

Weiter bedankt sich das Referat für Klimaschutz und Umwelt für die Durchführung der Klimaschutzprüfung. Mit der durchgeführten Klimaschutzprüfung besteht Einverständnis.

Die Stellungnahme des Referates für Klima- und Umweltschutz ist in die Beschlussvorlage einzuarbeiten oder als Anlage beizufügen.

Mit freundlichen Grüßen



Christine Kugler
Berufsmäßige Stadträtin



Datum: 15.01.2024

Telefon: [REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]**Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V11904 Mobilitätsstrategie 2035 Teilstrategie Management
öffentlicher (Straßen-)Raum**

Beschlussvorlage für den Mobilitätsausschuss am 13.03.2024

Öffentliche Sitzung

I. An das Mobilitätsreferat

Die Stadtkämmerei erhebt gegen die o.g. Beschlussvorlage grundsätzlich keine Einwendungen

In dieser Beschlussvorlage wird keine zusätzliche Haushaltsausweitung beantragt. Sämtliche benötigten Mittel und Ressourcen wurden im Beschluss „Parken 4.0 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 10913 vom 20.12.2023) beschlossen.

Ergänzend weisen wir darauf hin, dass die Haushaltssatzung 2024 noch nicht genehmigt und bekannt gemacht ist. Im Hinblick auf den Vollzug bzw. die Umsetzung der in der Beschlussvorlage aufgeführten Maßnahmen gelten daher weiterhin die Regelungen nach Art. 69 Abs. 1 Satz 1 GO zur vorläufigen Haushaltsführung. Demnach dürfen derzeit nur finanzielle Leistungen erbracht werden, zu denen die Gemeinde rechtlich verpflichtet ist oder die für die Weiterführung notwendiger Aufgaben unaufschiebbar sind.

Die Stellungnahme der Stadtkämmerei ist in die Beschlussvorlage einzuarbeiten oder als Anlage beizufügen.

Das Büro des Oberbürgermeisters sowie das Direktorium D-HAII-V1 (Beschlusswesen) und das Revisionsamt erhalten einen Abdruck der Stellungnahme zur Kenntnis.

Gezeichnet

[REDACTED] am 15.01.2024

Datum: 27.05.2024
Telefon: 0 233-
Telefax: 0 233-
leitung.awm@muenchen.de

**Abfallwirtschaftsbetrieb
München**
Werkleitung

**Mobilitätsreferat
Mobilitätsstrategie 2035
Teilstrategie: Management des öffentlichen (Straßen-)Raums**

**Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 11904
Mitzeichnung und Stellungnahme des AWM**

I. An das Mobilitätsreferat (mitzeichnung.mor@muenchen.de)

Das Kommunalreferat zeichnet die o. g. Beschlussvorlage unter der Voraussetzung mit, dass die folgenden Stellungnahme Berücksichtigung findet:

Der Abfallwirtschaftsbetrieb München (AWM) hat an der Erstellung der Mobilitätsstrategie 2035 mitgewirkt. Das MOR hat dazu eine umfangreiche und detaillierte Zuarbeit bekommen. Der AWM als Teil der kritischen Infrastruktur möchte Folgendes betonen:

1. Der AWM leert täglich mehr als 60.000 Tonnen der Fraktionen Restmüll, Papier und Bio im Stadtgebiet. Die Abfallsammelfahrzeuge müssen zur turnusmäßigen Leerung der Tonnen, ungeachtet der jeweiligen Verkehrssituation, möglichst behinderungsfrei im gesamten Stadtgebiet unterwegs sein, um ihrem Auftrag der kommunalen Daseinsvorsorge korrekt nachkommen zu können. Aufgrund der hohen Flächenkonkurrenz im urbanen, stark verdichteten Umfeld kommt es vermehrt zu Engstellen und Stausituationen, mit denen sich der AWM tagtäglich konfrontiert sieht. Insbesondere die Verparkung von Mülltonnen-Standplätzen, der Wettstreit der Verkehrsträger und die Verdichtung der Stadt führen hierbei verstärkt zu erheblichen Erschwernissen und damit letztlich zu schlecht planbaren Verzögerungen. Daher ist es unerlässlich, dass der AWM frühzeitig in alle verkehrspolitischen Maßnahmen der Landeshauptstadt München (LHM) eingebunden wird/ist.
2. Die Fallstudie AWM im Rahmen des Integrierten Logistikkonzepts 2035 für die LHM hat gezeigt, dass die beim Leerungsprozesses auftretenden Fahrzeugstopps sowie damit einhergehende Aufenthaltsdauern in stark urban geprägten Stadtgebieten unvermeidbar sind. Eine logistische Optimierung ist durch den AWM bereits vollzogen und durch die Fallstudie bestätigt worden. Darüber hinaus hängt es erheblich davon ab, wie hochfrequentiert die zu nutzenden Straßen während der Leerung sind. Eine weitere zeitliche Entzerrung durch die Tourenplanung des AWM ist nicht mehr möglich. Dies bedeutet, dass es in der morgendlichen Rushhour zu Konfliktsituationen mit anderen Verkehrsteilnehmern im Stadtgebiet kommt, die es zukünftig gemeinsam in enger Abstimmung zu minimieren gilt.
3. Eine zeitliche Entzerrung der Befahrung und Nutzung der Lade-/Lieferzonen (vor allem seitens Kurier- Express- und Postdienstleitungen, Handwerkerfirmen, Handel) würde dazu beitragen, den Leistungsprozess des AWM nicht weiter zu erschweren. Durch solche Regelungen könnte die Nutzung des knappen Verkehrs- und Halteraumes optimiert werden. Ziel sollte es sein, dem AWM und den anderen Bedarfsträgern jeweils eine möglichst behinderungsfreie Nutzung des Verkehrsraumes durch die Einführung von zeitlichen Zufahrts- und Halteberechtigungen zu gewährleisten.

4. Ein dynamisches, der Frequenz der Verkehrsteilnehmer_innen angepasstes Mobilitätsmanagement für temporäre Halte- und Parkzonen sollte am Vormittag den Fahrzeugen des AWM eine gewisse Vorrangstellung gewähren, damit die Einsammeldienstleistungen möglichst störungsfrei vollzogen werden können. Eine digitale Unterstützung in der Form, dass der Parkraum temporär für den AWM reserviert bzw. für andere Verkehrsteilnehmer gesperrt werden könnte, immer wenn sich ein Abfallsammelfahrzeug nähert, wäre eine zukunftsorientierte Lösung.

Sofern der Stadtrat beschließt, dass nicht nur eine zeitliche, sondern auch eine räumliche Reaktion auf die Bedarfe der konkurrierenden Verkehrsträger erfolgen soll, sind sicherheits- und arbeitsschutzrelevante Aspekte des AWM zu berücksichtigen (DGUV Regeln für Straßenbreiten, Wendestellen, zu vermeidende Rückwärtsfahrten etc). Es sollte ein Prozess etabliert werden, bei dem die Einbindung des AWM in alle für ihn mobilitätsrelevanten Sachverhalte sowohl durch das MOR, das Planungs- und das Baureferates sichergestellt wird.

Für Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

gez. 
Vertreter der Kommunalreferentin

Datum: 23.05.2024

Telefon: 0 233 [REDACTED]

Telefax: 0 233 [REDACTED]

Gabriele Nuß
[REDACTED]

**Gleichstellungsstelle
für Frauen**
GSt

Mobilitätsstrategie 2035

Teilstrategie: Management des öffentlichen (Straßen-)Raums

Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 11904

Stellungnahme der Gleichstellungsstelle für Frauen

Die Gleichstellungsstelle für Frauen bedankt sich für die umfassende Darstellung der Handlungsfelder und Maßnahmen zu dieser Teilstrategie. Sie begrüßt das Aufgreifen vieler geschlechterrelevanter Perspektiven und Lösungen sowie die Darstellung des erfolgreichen Einsatzes einer bewussten Parkraumsteuerung, z.B. für die Nutzung alternativer Mobilitätsangebote. Neue Parkraumkonzepte sind in ihren Nutzungsstrukturen sowohl bezüglich der Parkzwecke als auch bezüglich der vielfältigen und wesentlichen anderen Nutzungsanforderungen sowie der Schaffung neuer Freiräume geschlechter- und gleichstellungsrelevant. Dies betrifft neben vielen anderen Aspekten nicht zuletzt die geschlechterbezogen weiterhin sehr unterschiedlichen Versorgungs-, Sorge- und Pflegetherledigungen sowie Sicherheitsfragen in jedem Lebensalter.

Eine querschnittliche Berücksichtigung von Geschlechtergerechtigkeit gemäß der Gender Mainstreaming Strategie und des Gender Budgeting Konzepts ist nicht ausschließlich in der Teilstrategie Soziale Gerechtigkeit, Teilhabe und Inklusion, sondern in allen Teilstrategien und Umsetzungsprogrammen wesentlich.

Da zur Parkraumbewirtschaftung eine geschlechterbezogene Teilhabe- und Gleichstellungsperspektive auf die vorgestellten strategischen und maßnahmebezogenen Themen-, Struktur- und Prozessentwicklungen nicht dezidiert benannt ist, bittet die Gleichstellungsstelle für Frauen - wie bereits in den Stellungnahmen zur „Mobilitätsstrategie 2035, Entwurf einer neuen Gesamtstrategie für Mobilität und Verkehr in München (05.05.2021) und zur Teilstrategie Fußverkehr (18.10.2022) - darum, im Vorlagentext die aus Sicht des MOR geschlechterrelevanten Aspekte möglichst als solche zu kennzeichnen. Nur so ist deren Berücksichtigung transparent, bleibt im Fokus und kann bezüglich des kommunalen Auftrags zur Geschlechtergleichstellung geprüft werden kann.

Die Gleichstellungsstelle für Frauen bittet im Rahmen dieser Vorlage explizit um:

- Ein gleichstellungsorientiertes Informationsmanagement sowie eine geschlechterbezogene Ergebnis-Dokumentation in allen Beteiligungsverfahren.
- Die Gewährleistung und Dokumentation geschlechterbezogener Teilhabe und Gleichstellung bezüglich der Nutzungsanforderungen und deren Lösungen im öffentlichen Verkehrsraum, z.B. auch bei der Erstellung einer Roadmap für urbane Logistik, bei der Beteiligung an Forschungsprojekten zu innovativen Lösungen und bei Digitalisierungsmaßnahmen.
- die Verschränkung geschlechterbezogener Bedarfe mit Barrierefreiheit und mit den Anforderungen des Klima- und Umweltschutzes. In Abstimmungsverfahren mit den Bezirksausschüssen sind deren Genderbeauftragte zu beteiligen.

- Die Aufnahme des ortsbezogenen Parkzwecks aller Fahrzeuge bei den Indikatoren zu Monitoring und Evaluation (Punkt 2.6), die ggf. deutlich macht, welche Parklösungen und -ausstattungen vonnöten sind.
- Die Erhebung von geschlechterbezogenen Daten und die Dokumentation geschlechterrelevanter Wirkungen bei der Entwicklung eines Monitoring- und Analyse-Dashboards.

Die Stellungnahme der Gleichstellungsstelle für Frauen ist in die Beschlussvorlage einzuarbeiten/ als Anlage beizufügen.



Seniorenbeirat der Landeshauptstadt München

Burgstr. 4 - 80331 München

seniorenbeirat.soz@muenchen.de

Tel. 089/233-21166

Fax. 089/233-25428

An das
 Mobilitätsreferat
 MOR-GL2



Datum 24.05.2024

Mobilitätsstrategie 2035

Teilstrategie: Management des öffentlichen (Straßen-)Raums

Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 11904

Der Seniorenbeirat der LH München zeichnet mit dieser Stellungnahme o.g. Beschlussvorlage mit.

Stellungnahme des Seniorenbeirates (SB) der LH München

Steigerung der Verkehrssicherheit – Gehwegparken

Der SB spricht sich nochmals für die weitestgehende Einschränkung des Gehwegparkens aus (s. Hinweis unter 2.4 der Vorlage). Auch bei derzeit noch ausgewiesenem Gehwegparken ist häufig eine starke Behinderung von Nutzer*innen von Rollstühlen, Rollatoren sowie Kinderwagen gegeben, der Begegnungsverkehr eingeschränkt und sollte daher auch in älteren Lizenzbereichen und außerhalb der Lizenzbereiche zumindest stark reduziert werden.

Die Vorschläge zur Einschränkung und künftigen endgültigen Abschaffung des geduldeten rechtswidrigen Gehwegparkens (s. Seiten 34-36) finden die Zustimmung des SB. Dort wo sich das Gehwegparken über Jahre etabliert hat, ist es sicher richtig stufenweise und mit begleitender Aufklärung und Öffentlichkeitsarbeit vorzugehen. Die Maßnahmen sollten zügig umgesetzt werden.

Steigerung der Verkehrssicherheit – freie Gehwege

Hindernisfreie Gehwege sind insbesondere für mobilitätseingeschränkte, blinde, sehbehinderte und ältere Menschen unerlässlich. Nicht Fußgänger-bezogene Infrastruktur wie Beschilderung für den motorisierten Verkehr, Parkscheinautomaten und mittlerweile auch Ladesäulen findet sich auf dem Gehweg und schränkt den Bewegungsraum für Fußgänger bereits stark ein. Der SB fordert daher, dass unverzüglich ausreichend Abstellplätze für Fahrräder, Motorräder und Motorroller auf anderen Flächen geschaffen werden. Natürlich gilt dies auch für E-Tretroller, für deren Verbot der SB weiterhin eintritt. Bei der Planung von Radwegen und dem Ausweisen von Radstraßen ist immer auch der Abstellbedarf zu kalkulieren. In der Clemensstraße, einer Fahrradstraße, gibt es nur ca. 10 Stellplätze für Fahrräder.

Der SB erneuert seine Forderung, Ladesäulen nicht auf Gehwegen zu errichten. Eine weitere Forderung ist die weitestgehende Umsetzung der vorgesehenen Gehwegbreite von 1,80 m bzw. 2,10 m.

Wirtschaftsverkehr

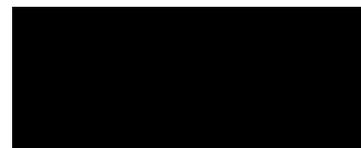
Für den Wirtschaftsverkehr muss es aus Sicht des SB zur Versorgung der Bevölkerung mit Waren und insbesondere Dienstleistungen in Wohngebieten ausreichend Parkmöglichkeiten geben. Die Schaffung eines flächendeckenden Netzes aus Lade- und Lieferzonen mit entsprechender Beschilderung und Markierung wird befürwortet, um so auch das Abstellen motorisierter Fahrzeuge auf Rad- und Gehwegen und häufig deren vollständige Blockierung abzustellen.

Verkehrsüberwachung

Für alle o.g. Punkte ist eine effektive und effiziente Verkehrsüberwachung (VÜ) unerlässlich. Bereits im Jahre 2022 hat der SB einen Antrag zur Verbesserung der VÜ im gesamten Stadtgebiet gestellt und in der Begründung festgestellt: „Die VÜ ist absolut unzulänglich. Dies zeigt sich insbesondere im mangelnden Schutz der Fußgänger. Das Abstellen von Pkw sowie das Befahren von Gehwegen durch Radfahrer und E-Tretroller wird idR nicht geahndet. Fußgänger – darunter fallen auch Benutzer*innen von Rollatoren und Rollstuhlfahrer*innen – werden dadurch stark behindert bzw. können viele Gehwege gar nicht nutzen.“ Der SB geht nun davon aus, dass die in der Vorlage angekündigten Maßnahmen wie die Ausweitung der KVÜ auf das ganze Stadtgebiet und ihrer der Kompetenzen hinsichtlich der Ahndung zügig umgesetzt werden.

Parkraumangebot in Neubaugebieten – ÖPNV

Eine Reduzierung der Kfz-Stellplätze in Neubaugebieten ist u.a. hinsichtlich der Minderung der Lärmbelästigung und der Schaffung von grünen Aufenthaltsflächen im Hinblick auf den Klimawandel und zur Förderung der Verkehrswende sinnvoll. Allerdings ist dringend zu gewährleisten, dass es ausreichend Pkw-Stellplätze (nicht nur besonders ausgewiesene Behindertenstellplätze) für mobilitätseingeschränkte Personen und Senior*innen gibt. Dem steigenden Radverkehr ist unbedingt dadurch Rechnung zu tragen, dass die entsprechende Anzahl von Stellplätzen je Wohneinheit in der Planung vorgesehen und festgelegt wird. So kann man in diesen Gebieten Vorbildlich dafür sorgen, dass Räder nicht mehr auf Gehwegen abgestellt werden müssen. Wie in der Vorlage richtig dargestellt müssen Einschränkungen beim Individualverkehr (IV) einhergehen mit einer guten Anbindung an den ÖPNV. Dies ist bisher keineswegs durchgängig der Fall. Das Angebot ist oft insgesamt unzureichend und die Barrierefreiheit nicht gewährleistet, z.B. gibt es in Freiham eine Zufahrtsrampe zur S-Bahn, die für Rollstühle und Rollatoren wegen der Steigung ungeeignet ist. Ein barrierefreies Angebot ist bereits mit der Planung sicher zu stellen und bei Erstbezug vorzuhalten.



**Dr. Reinhard Bauer
Vorsitzender Seniorenbeirat**



Landeshauptstadt München, Behindertenbeirat
Burgstr. 4, 80331 München

An das
Mobilitätsreferat

Facharbeitskreis Mobilität

Vorsitzender:

Bernhard Claus
c/o BBSB e.V.
Arnulfstr. 22, 80335 München
Tel.: 089 / 559 88 114
E-Mail: bernhard.claus@bbsb.org

Geschäftsstelle:

Burgstraße 4, 80331 München
Telefon: 089 / 233 – 211 79
Telefax: 089 / 233 – 212 66
E-Mail:
behindertenbeirat.soz@muenchen.de

Ihr Schreiben vom Ihr Zeichen

Datum
29.05.2024

Mobilitätsstrategie 2035 Teilstrategie: Management des öffentlichen (Straßen-)Raums

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Facharbeitskreis Mobilität äußert sich zur der Beschlussvorlage (BV) wie folgt. Dabei beziehen sich unsere Ausführungen ausschließlich auf Belange, die die Barrierefreiheit und Inklusion betreffen.

Vorbemerkung

Wir legen den Verfasser*innen der BV zu den Mobilisierungsstrategien 35 nahe, sich zukünftig kürzer zu fassen und die wesentlichen Punkte übersichtlich darzustellen. Eine solche Vorgehensweise dient den Lesenden zur besseren Nachvollziehbarkeit.

Zu barrierefreien Ladesäulen gibt es in der BV keine Aussagen. Dies sind zu ergänzen. Wir weisen diesbezüglich auf Art. 81 BayBO Örtliche Bauvorschriften (1) Die Gemeinden können durch Satzung im eigenen Wirkungsbereich örtliche Bauvorschriften erlassen.

4. über Zahl, Größe und Beschaffenheit der Stellplätze für Kraftfahrzeuge und der Abstellplätze für Fahrräder, einschließlich der Ausstattung mit Elektroladestationen hin. Auch auf die Verpflichtung, ausreichenden Behindertenstellplätze vorzuhalten, ist einzugehen. Der ÖPNV wird auch in den kommenden Jahrzehnten nicht barrierefrei sein. Deshalb sind viele Menschen mit Behinderungen auf ihr Auto angewiesen und benötigen Behindertenstellplätze. Diese sind deshalb sowohl im öffentlichen Raum als auch in der Parkraumbewirtschaftung einzurichten. Sie müssen immer kostenlos zur Verfügung stehen. Wir gehen davon aus, dass diese Ausführungen in der BV ergänzt werden. Im Folgenden wird auf einzelne Aussagen eingegangen.



Zu Regelung des Stellplatzbedarfs

Grundsätzlich sollten Kraftfahrzeuge in München auf Privatgrund abgestellt werden. Bei allen Neubauten müssen daher entsprechend der Münchner Stellplatzsatzung über die Baugenehmigung ausreichend Kfz-Stellplätze z.B. in Tiefgaragen bereitgestellt werden.

Wir machen darauf aufmerksam, dass die LHM seit Jahren die Stellplatzsatzung überarbeitet und eine neue Fassung bis heute nicht vorliegt. Bisher gibt es in München keine konkreten Vorgaben zu der Errichtung von Behindertenstellplätzen.

(Siehe hierzu unsere Stellungnahme zur Stallplatzsatzung vom 27.05.2024 mit 2 Anlagen)

Bereits heute wird in neuen Parklizenzengebieten kein Gehwegparken angeordnet, wenn die Restgehwegbreite unter 2,50 m¹ beträgt. Aber auch bei ausreichender Gehwegbreite wird genau geprüft, ob andere Maßnahmen im Vorfeld angewendet werden können, so dass das angeordnete Gehwegparken das letzte Mittel der Wahl bleibt.

Der FAK Mobilität vertritt die Auffassung, dass geltendes Recht – §12 StVO regelt verbindlich für die gesamte Bundesrepublik, wo Halten und Parken erlaubt ist und wo nicht. Das Parken auf Geh- und Radwegen sowie in Kreuzungsbereichen und vor abgesenkten Bordsteinen ist nach der StVO verboten - umgesetzt werden muss. Nur in Einzelfällen ist Gehwegparken durch entsprechende Schilder erlaubt.

Die Ressourcen, die durch Sitzungen und Schriftverkehr zu diesem Thema in der LHM gebunden wurden und werden, hätten für die Umsetzung des geltenden Rechts konstruktiv eingesetzt werden können. Wir erinnern in diesem Zusammenhang an die originären Aufgaben der Exekutive. Dabei sehen wir selbstverständlich die Polizei in erster Pflicht.

Zu Handlungsfeld 3: Steigerung der Verkehrssicherheit

Für blinde und sehbehinderte Personen erhöht sich zudem die Sturzgefahr, wenn ihr Gehbereich durch Hindernisse verstellt ist.

Bei den Vereinbarungen muss den Nutzer*innen die Bedeutung der Verlegung von Bodenindikatoren erklärt werden, damit diese nicht von Autos zugestellt werden (s. Sendlinger Str.)

Den aufkommenden Beschwerden z.B. zum illegalem Gehwegparken kann mit dieser Maßnahme agiler begegnet werden. Eine Einbeziehung der betroffenen Bezirksausschüsse wird hierbei sichergestellt. In der unten dargestellten Abbildung ist der aufwendige Abstimmungsprozess dargestellt, der durch die geplante Maßnahme vereinfacht werden soll.

Die zuständigen Behörden verstoßen seit Jahrzehnten gegen geltendes Recht. Dieses Recht mit Maßnahmen „agiler“ umsetzen zu wollen, indem weiterhin Personal in erheblichem Maße durch wiederkehrende Sitzungen/ Stellungnahmen/ Beschlussvorlagen gebunden wird und dabei der unermüdliche Einsatz Ehrenamtlicher als selbstverständlich hingenommen wird, hindert daran, die Energie für Problemlösungen einzusetzen, die nicht gesetzlich geregelt sind.

Handlungsfeld 5: Optimierte Digitalisierung

Ziel ist es, insbesondere für Flächen mit besonderen Nutzungen, z.B. Lade- und Lieferzonen, Carsharingparkflächen oder Elektroladeinfrastruktur, eine aussagefähige Belegung/Auslastung anzuzeigen und dadurch eine entsprechende Nutzung zu gewährleisten.

Hier sind auch die Behindertenstellplätze aufzuführen.

¹entspricht 1,80 m Bewegungsraum zzgl. Sicherheitsräumen gegenüber fahrenden und parkenden Fahrzeugen und Häuserwänden von etwa 0,7 m (vgl. S. 20 Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt))

Handlungsfeld 7: Freiräume für Aufenthalt und Fußverkehr schaffen

Einzelne Parkplätze sollten gezielt umgewandelt werden, um entsprechende Infrastruktur aufzunehmen und enge Gehwege zu entlasten.

Behindertenstellplätze dürfen nicht entfallen oder es muss in unmittelbarer Nähe gleichwertiger Ersatz geschaffen werden.

Ziel des Handlungsfelds ist die Formulierung und Umsetzung von Flächenbedarfen für kleinräumige Grünflächen, Sitz-, Spiel- und Sportangebote ...

Auch dabei ist die Barrierefreiheit umzusetzen.

Zu Parkraumbewirtschaftung in Neubaugebieten etablieren

*Für Wohnbauvorhaben kann bereits seit einiger Zeit abweichend von der geltenden Stellplatzsatzung gemäß Stadtratsbeschluss „Stellplatzschlüssel im Wohnungsbau“ (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 13593 vom 29.6.2016) die notwendige Kfz-Stellplatzzahl im Baugenehmigungsverfahren reduziert werden. Voraussetzungen hierbei sind eine sehr gute Erreichbarkeit des öffentlichen Nahverkehrs und der Nahversorgung sowie Maßnahmen für eine nachhaltige Mobilität, wie etwa Shared Mobility-Angebote und mehr Fahrradabstellplätze für die Bewohner*innen, um auch ohne eigenes Auto mobil sein zu können (Mobilitätskonzepte im Wohnungsbau).*

Der FAK weist eindringlich darauf hin, dass sich die Evaluation der Münchner Stellplatzsatzung („Satzung der Landeshauptstadt München über die Ermittlung und den Nachweis von notwendigen Stellplätzen für Kraftfahrzeuge“) vom 19.12.2007 seit Jahren in Überarbeitung befindet.

Der städtische Beraterkreis für barrierefreies Planen und Bauen, in dem Vertretungen des Behindertenbeirats mitarbeiten, hat am 27.04. 2021 eine ausführliche Stellungnahme dazu abgegeben, auf die sich der FAK Mobilität mit Schreiben vom 05.05.2021 bezogen hat. Dort wird nach unserer Kenntnis auch der Stellplatzschlüssel für den Wohnungsbau neu festgelegt.

Während zahlreiche Städte und Gemeinden schon seit längerem Regelungen zu barrierefreien Stellplätzen in ihren Satzungen aufgenommen haben, verzichtet ausgerechnet die Landeshauptstadt seit Jahren, die Belange der Barrierefreiheit auch bei der Errichtung von Stellplätzen klar zu regeln.

Zu Zusammenfassung der Maßnahmen im Cluster 4

Das zeitraubende und schrittweise Vorgehen im Bereich des Gehwegparkens lehnen wir ab, s. o.), zumal viel Steuergeld dafür eingesetzt wird.

Zu 2.5. Maßnahmencluster: Digitalisierung Handyparken weiterentwickeln, P+R Angebote integrieren

Der FAK hält es für erforderlich, auch den Nutzerinnen und Nutzern, die nur über eine geringe digitale Kompetenz verfügen, das Parken zu ermöglichen. Dieses Angebot ist zu erhalten.

Mit Hilfe des Handyparkens könnte die Ungleichheit beseitigt werden, dass Inhaber des Blauen Parkausweises im (zunehmend eingeschränkten) öffentlichen Raum kostenlos parken, in Parkhäusern jedoch den vollen Preis bezahlen müssen.

Wir halten es für dringend erforderlich, unsere Ausführungen in die BV einzuarbeiten. Sofern dies nicht der Fall sein sollte, führen Sie bitte aus, warum diese Aspekte nicht berücksichtigt werden.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Bernhard Claus
Vorsitzender

gez.

Brigitte Neumann-Latour
Verfasserin

Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH • Postfach 26 01 54 • 80058 München

Landeshauptstadt München (MOR)
z. Hd. Herrn Georg Dunkel
MOR-RL
80313 München

Postfach 26 01 54, 80058 München
Thierschstraße 2, 80538 München(089) 210 33 - 0
(089) 210 33 - 282info@mvv-muenchen.de
www.mvv-muenchen.de

**Stellungnahme und Mitzeichnung Münchner Verkehrs- und Tarifverbund
GmbH (MVV) „Beschlussvorlage Mobilitätsstrategie 2035; Teilstrategie:
Management des öffentlichen (Straßen-)Raums, Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 /
V 11904“**

Dienstag, 4. Juni 2024

Sehr geehrter Herr Dunkel,

sehr geehrte Damen und Herren,

das Mobilitätsreferat stellt mit der Teilstrategie „Management des öffentlichen (Straßen-)Raums“ wichtige Handlungsfelder im kommunalen Mobilitätsbereich vor. Aus Sicht der MVV GmbH in Ihrer Rolle als Mobilitätsverbund, möchten wir darauf hinweisen, dass die vorgestellten Themen weder isoliert noch auf die administrativen Grenzen der Landeshauptstadt München begrenzt betrachtet werden sollten. Kapitel 1.3 der Beschlussvorlage zeigt gut den Querschnittscharakter und die Verflechtungen der Teilstrategie mit anderen Themen der Mobilitätsstrategie 2035 auf, an denen die MVV GmbH in unterschiedlicher Tiefe beteiligt ist. Leider kommen die Querschnittsbezüge in der Antragsstellung aus unserer Sicht etwas zu kurz. Wir bitten deshalb um Kenntnisnahme bzw. Einarbeitung der folgenden Punkte in den Antrag des Referenten:

1. Die MVV GmbH sollte von Mobilitätsreferat und P+R Park & Ride GmbH bei den vorgestellten Digitalisierungsbestrebungen beteiligt werden. Zielsetzung ein, dass die im Maßnahmencluster „Digitalisierung“ era Ergebnisse sich auch in die MVV-App integrieren lassen. Das betrifft

Gesellschaftsversammlung:
Oberbürgermeister Dieter Reiter

Geschäftsführer:
Dr. Bernd Rosenbusch

Stadtparkasse München
DE50 7015 0000 0105 1010 00
SSKMDEMM
BYLADEM1KMS

Sitz der Gesellschaft: München
Eingetragen unter HRB 43 460
beim Amtsgericht München

Finanzamt München:
St.-Nr. 143/165/10508
USt.-ID Nr. DE 129423978

Anfahrt:
S-Bahn, Bus und Tram bis Isartor



insbesondere Daten aus Parkdetektionen und die Aufnahme von P+R-Tickets in den MVV-Ticketshop (vgl. Punkt 20 der Antragsstellung).

Bei Betrachtung des Themenclusters Park+Ride ist zwingend zu berücksichtigen, dass diese Angebote vor allem von Pendlern aus dem Umland in Anspruch genommen werden und zwangsläufig der ÖPNV-Bezug gegeben ist.

Entsprechend verfügt die MVV GmbH über langjährige Expertise in diesem Bereich, sowohl bei der Erforschung von Detektionsanlagen (z. B. Forschungsprojekt PRÖVIMM) als auch in der Information und Beauskunftung von P+R (vgl. Förderprojekt Park+Ride 4.0). Aus unserer Sicht ist es zwingend erforderlich, Fahrgästen im MVV eine nahtlose Information und Bezahlung zu ermöglichen. Die MVV-App ist bei den Bürgerinnen und Bürgern im MVV sehr beliebt, weit verbreitet und ermöglicht schon heute Park+Ride-Routing und den registrierungsfreien Kauf von MVV-HandyTickets. Deshalb sollte bei Zukunftsstrategien zum Thema P+R die Integration in die MVV-App mitgedacht werden.

2. Soweit Regelungen zur Abstellung von Shared Mobility Angeboten beschlossen werden, sollte ein Informationsfluss zur MVV GmbH bzw. Bayerischen Eisenbahngesellschaft mbH vorgesehen werden, um diese Informationen im intermodalen Routing von DEFAS Bayern und damit in den angeschlossenen Auskunftsdiensten (MVV-App, MVGO, ...) berücksichtigen zu können. (vgl. Punkt 16f der Antragsstellung).

Der Freistaat Bayern baut die Datendrehscheibe DEFAS Bayern zur Mobilitätsplattform Bayern aus und integriert darin zunehmend Shared Mobility Services. Die MVV GmbH setzt sich dafür ein, dass alle Mobilitätsangebote im Verbundraum in dieses landesweite System aufgenommen und beauskunftet werden, so dass sich Bürgerinnen und Bürger umfassend und aus einer Hand über die Mobilitätsangebote im MVV informieren können. Für die Information und das Routing ist es essentiell, dass Regelungen zur Rückgabe und Abstellung von Leihfahrzeugen korrekt berücksichtigt werden. Dies ist nur möglich, wenn die entsprechenden Daten auch zur Verfügung gestellt werden.

3. Im Konzept für die Ausstattung von Sonderparkplätzen sollte bereits mitgedacht werden, dass Daten aus Detektionsanlagen (z.B. Carsharingparkplätze) bzw. die (Echtzeit-)Belegung von E-Ladesäulen auch der MVV GmbH bzw. der Bayerischen Eisenbahngesellschaft mbH für die

Verwendung in der Mobilitätsplattform Bayern frei zur Verfügung gestellt werden.

Schon heute verfügt die MVV-Auskunft und die MVV-App über ein intermodales Routing, das auch Carsharing berücksichtigt. Um das Routing weiter zu optimieren, und Parksuchverkehre und Parksuchzeiten zu vermeiden, sind Informationen über freie Stellplätze ein wichtiger Mehrwert.

Insgesamt begrüßt die MVV GmbH die vorgestellten Maßnahmen und Planungen sehr und hofft auf eine zeitnahe Einbindung und weiterhin gute Zusammenarbeit.

Mit freundlichen Grüßen

**Münchner Verkehrs- und
Tarifverbund GmbH**

gezeichnet

Dr. Bernd Rosenbusch

Geschäftsführer

gezeichnet

ppa. Dr. Markus Haller

Bereichsleiter Konzeption / Consulting



Landeshauptstadt München, Behindertenbeirat
Burgstr. 4, 80331 München

An das
Mobilitätsreferat

Facharbeitskreis Mobilität

Vorsitzender:

Bernhard Claus
c/o BBSB e.V.
Arnulfstr. 22, 8035 München
Tel.: 089 / 559 88 114
E-Mail: bernhard.claus@bbsb.org

Geschäftsstelle:

Burgstraße 4, 80331 München
Telefon: 089 / 233 – 211 79
Telefax: 089 / 233 – 212 66
E-Mail:

behindertenbeirat.soz@muenchen.de

Datum

28.09.2022

Ihr Schreiben vom Ihr Zeichen

StR-Antrag Nr. 20-26 / A 02923

Gehwege für Fußgänger:innen freihalten – geltendes Recht durchsetzen!

Antrag der ÖDP vom 15.07.2022

Sehr geehrte Damen und Herren,

der FAK Mobilität im Behindertenbeirat der LHM unterstützt, in Abstimmung mit dem Behindertenbeauftragten, Herrn Oswald Utz, diesen Antrag umfänglich.

Die Antwort des Mobilitätsreferat vom 10.06.2022 zu diesem Thema halten wir für unzulänglich. Die allen einschlägigen Kreisen bekannten Maßnahmen lassen nicht nur den Schluss zu, dass keine Änderung erfolgt; vielmehr wird dem "Münchner Weg" weiterhin Rechnung getragen.

Tatsache ist, dass sich in München - im Gegensatz zu anderen Städten (z. B. Ingolstadt) - seit vielen Jahren das Gehwegparken eingebürgert hat. Dieser Rechtsverstoß wird auch weiterhin kaum geahndet. Vielmehr fühlen sich Autofahrer*innen in ihrem vermeintlichem Recht bestärkt. Beispiele wie diese, finden sich in ganz München!



Rupertigaustraße



Görzerstraße

Sofern sich einzelne Verantwortliche in einem Bezirk konsequent des Themas annehmen, kann dort eine Änderung erreicht werden. Es ist aber erforderlich, dass stadtweit Maßnahmen erfolgen, die zu einer grundsätzlichen Änderung führen. Von daher ist der im Antrag vorgeschlagene Weg einzuschlagen.

Die LHM hat sich die Inklusion auf die Fahne geschrieben - deshalb hat der Stadtrat auch 2019 den 2. Aktionsplans zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention beschlossen. Inklusion bedeutet auch, dass Menschen in Rollstühlen oder mit Rollatoren - und natürlich auch Menschen mit Kinderwagen - die Gehwege überall barrierefrei nutzen können.

Wir ersuchen das Mobilitätsreferat dringend, nicht erneut standardmäßig zu antworten.

Von daher sind endlich Maßnahmen zu erarbeiten, die auf Dauer das Gehwegparken nicht mehr dulden.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Bernhard Claus
Vorsitzender
FAK Mobilität

gez.

Brigitte Neumann-Latour
Verfasserin

gez.

Monika Burger
Vorsitzende
FAK Tourismus



Behindertenbeirat der Landeshauptstadt München
Burgstr. 4 - 80331 München

An das
Mobilitätsreferat

Facharbeitskreis Mobilität

Vorsitzender:

Bernhard Claus
c/o Bayerischer Blinden- und
Sehbehindertenbund e.V. (BBSB)
Arnulfstr. 22, 80335 München
Tel.: 089 / 559 88 114
E-Mail: bernhard.claus@bbsb.org

Geschäftsstelle:

Burgstraße 4, 80331 München
Telefon 089 / 233 – 210 75
Telefax 089 / 233 – 212 66
behindertenbeirat.soz@muenchen.de

Datum: 27.11.2023

StR-Antrag-Nr. 20-26 / A 04166

Im Umfeld geplanter Mobilitätspunkte Gehwegparken unterbinden

StR-Antrag-Nr. 20-26 / A 04167

Gehwegparken um Umfeld von bestehenden Mobilitätspunkten unterbinden

StR-Antrag-Nr. 20-26 / A 04165

**Ziele und Potentiale von Mobilitätspunkten an Polizei kommunizieren
Anträge der Fraktion ÖDP/München-Liste vom 21.09.2023**

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Facharbeitskreis Mobilität im Behindertenbeirat der Stadt München (FAK) begrüßt, in Abstimmung mit dem Behindertenbeauftragten, Herrn Oswald Utz, ausdrücklich das große Engagement der Antragstellerin, das Gehwegparken auf Dauer zu unterbinden. Wir sind uns bewusst, welche politische Hürden in München zu überwinden sind, um geltendes Recht durchzusetzen.

Auch der Ansatz und der Tenor der Anträge sind nachvollziehbar; trotzdem vertreten wir eine andere Auffassung.

Gehwegparken ist verboten - nur im Einzelfall durch eine entsprechende Beschilderung erlaubt. Seit vielen Jahren wird seitens der LHM gegen dieses Gesetz verstoßen. Nachdem das Thema nun in der Öffentlichkeit diskutiert wird, wird Bürger*innen vermittelt, dass sie ihr Gewohnheitsrecht verteidigen sollen. Auch ein Teil der Polizei bekundet: wo sollen die vielen Autos denn hin?

Wir vertreten die Auffassung, dass in einem Rechtsstaat die Gesetze umzusetzen sind – so auch dieses Bundesgesetz. Diese klare Haltung müssen Verwaltung und Polizei als Exekutive einnehmen, da dies ihre Aufgabe ist.

Bei der großen Anzahl von Problemen, die zu lösen sind, werden Ressourcen in der Verwaltung gebunden, die völlig unnötig sind. Gleichzeitig wird über unbesetzte Stellen und Überlastung geklagt.

Der FAK geht davon aus, dass bei der Beschlussvorlage Bezug auf die Inhalte dieser Stellungnahme genommen wird.

Mit freundlichen Grüßen

gez.
Bernhard Claus
Vorsitzender

gez.
Brigitte Neumann-Latour
Verfasserin

BA	Name	Eingang Stellungnahme	Stellungnahme Bezirksausschuss	Stellungnahme Mobilitätsreferat
BA1	Altstadt-Lehel	Ja	Kenntnisnahme, mit der Bitte um frühzeitige Beteiligung des Bezirksausschusses zu den stadtviertelrelevanten Themen	Das Mobilitätsreferat wird den Bezirksausschuss rechtzeitig in stadtviertelrelevante Maßnahmen einbinden
BA2	Isar-Ludwigsvorstadt	Nein		
BA3	Maxvorstadt	Nein		
BA4	Schwabing West	Ja	Einstimmig zugestimmt	
BA5	Au-Haidhausen	Ja	Stimmt der Strategie zu. In Anbetracht des Umfangs der kurzfristigen Maßnahmen und des bisherigen Umsetzungsdefizits erscheint eine Fokussierung nötig. Es werden daher die Maßnahmen genannt, die im 5. Stadtbezirk an nötigsten wären: Flächendeckendes Netz aus Lade- und Lieferzonen, Einschränkung der verkehrsrechtlichen Anordnung von Gehwegparken, Einschränkung des geduldeten (rechtswidrigen) Gehwegparkens, Datengestützte Parkraumüberwachung etablieren: Initiierung und Mitarbeit an Pilotprojekten zur datengestützten Parkraumüberwachung	Die Hinweise nimmt das Mobilitätsreferat in die weitere Planung für die Umsetzung der Handlungsfelder im Stadtbezirk 5 auf
BA6	Sendling	Ja	Stimmt zu und regt die beschleunigte Einrichtung von Parklizenzgebieten anregen	Die Planungen vom Parklizenzgebiet "Mittersendling" werden dem Stadtrat in der Beschlussvorlage Parkraummanagement in München - Umsetzung Sektor VI, Teil 2 in Q4/24 vorgestellt
BA7	Sendling-Westpark	Ja	Nimmt die Sitzungsvorlage einstimmig zur Kenntnis	
BA8	Schwanthalerhöhe	Ja	Nimmt die Sitzungsvorlage einstimmig zur Kenntnis	
BA9	Neuhausen-Nymphenburg	Ja	Einstimmig zugestimmt. Bezüglich „2.7 Beteiligung und Information“ regt der BA an, die MVGO App um eine Informationsfunktion zu ergänzen, sowie die "München" App für Informationen zu Maßnahmen des MOR (z.B. Vorgehen bei Gehwegparken) zu nutzen.	Die Hinweise nimmt das Mobilitätsreferat in die Weiterentwicklung der Apps mit und teilt diese in den geeigneten Gremien mit
BA10	Moosach	Ja	Kritische Anmerkungen: 1. Nach Ansicht des BA 10 ist die in der Vorlage getroffene Aussage, dass viele Bauherr*innen in Neubaugebieten eine reduzierte Stellplatzzahl wünschen, um erhebliche Bau- und Betriebskosten zu sparen, nicht der Realität. Um auf dem Miet- und Immobilienmarkt konkurrenzfähig zu sein, müssen Bauherren Wohnungen in der Regel mit Stellplätzen anbieten. Bei gewerblichem Neubau (z.B. Hotels) sind den Gästen zwingend Stellplätze anzubieten. Der Erwerb einer gewerbliche Parklizenz ist 10mal so teuer wie eine private Parklizenz. Ausserdem ist eine Herausgabe eines einzigen Parkausweises ist nicht zweckerfüllend. 2. Ein Angebot einer digitalen Bezahlmöglichkeit „HandyParken München App“ (l. 1.4) ist gut, aber es sollte eine bundeseinheitliche App erarbeitet werden. Verschiedene Apps für verschiedene Gemeinden sind nicht nutzerfreundlich. 3. Der Vorschlag, für E-Fahrzeuge 2h kostenloses Parken in kostenpflichtigen Parklizenzgebieten anzubieten ist willkürlich und eine Ungleichbehandlung im ruhenden Straßenverkehr. Eine positive Klimabilanz kommt im ruhenden Straßenverkehr nicht zum Tragen, die eine Priorisierung von klimafreundlichen Fahrzeugtypen rechtfertigen würde. Zusammengefasst möchte der BA 10 anmerken, dass die Einführung sog. Mobilitätspunkte sinnvoll erscheint.	zu 1. Die Hinweise nimmt das Mobilitätsreferat zur Kenntnis zu 2. Der Stadtrat hat bereits vor 2018 (der Einführung der HandyParken München App) entschieden eine eigene Lösung zu erarbeiten. Viele Marktteilnehmer*innen aus dieser Zeit sind heute nicht mehr am Markt existent. zu 3. Die Hinweise nimmt das Mobilitätsreferat zur Kenntnis
BA11	Milbertshofen-Am Hart	Ja	Mehrheitlich zustimmend zur Kenntnis genommen	
BA12	Schwabing-Freimann	Nein		
BA13	Bogenhausen	Ja	Stimmt zu. Unter mehrheitlicher Zustimmung bittet der BA 13 um eine frühzeitige Einbindung des BAs bei den konkreten Maßnahmen im Stadtteil.	Das Mobilitätsreferat wird den Bezirksausschuss rechtzeitig in stadtteilbezogene Maßnahmen einbinden
BA14	Berg am Laim	Ja	Mehrheitlich abgelehnt	
BA15	Trudering-Riem	Ja	Unterstützt die LHM bei Umsetzung der Ziele, insbesondere bei den Bestrebungen, Geh- und Radwege für den gedachten Zweck freizuhalten und vor Zweckentfremdungen wie beispielsweise Gehwegparken oder das ungeordnete Abstellen von Elektrorollern. Eine angestrebte (Rest-)Gehwegbreite von 2,50 m wird in unserem Stadtteil nur in den seltensten Fällen erreicht, weitere Einschränkungen der verbleibenden Fläche durch abgestellte Fahrzeuge sind nicht hinzunehmen und durch die Ordnungsbehörden konsequent zu verfolgen.	Das Thema Gehwegparken wird intensiv mit der Polizei und der kommunalen Verkehrsüberwachung abgestimmt. Die Umsetzung der Maßnahmen sind immer auf die Besonderheit vor Ort, gemeinsam mit dem Bezirksausschuss, abzustimmen

BA16	Ramersdorf-Perlach	Ja	<p>BA lehnt die Beschlussvorlage mehrheitlich mit folgender Begründung ab:</p> <p>Nach den Ausführungen auf Seite 12 der Vorlage soll das MOR zur Beschleunigung der Verfahren ermächtigt werden, ohne gesonderten Stadtratsbeschluss die Festlegung für bestimmte Untersuchungsgebiete zu treffen. Eine derartige Generalvollmacht für die Verwaltung wird abgelehnt, da die Einrichtung von Parklizenzen gravierende Auswirkungen auf die Bevölkerung und das Gewerbe im entsprechenden Gebiet hat. Die Entscheidung hierzu im Einzelfall sollte weiterhin vom Stadtrat als der politischen Vertretung der Bürgerinnen und Bürger getroffen und auch verantwortet werden.</p> <p>Zu Punkt 6 (KVÜ Kapazitätsausweitung): Keine Zustimmung zu einer pauschalen „notwendigen Kapazitätsausweitung“. Mit Blick auf die angespannte Haushaltssituation der LH München und die Verantwortung hierfür beim Stadtrat sollte die Entscheidung, ob und in welchem Umfang eine Kapazitätsausweitung der KVÜ im Einzelfall vom politischen Verantwortungsorgan getroffen werden.</p> <p>Zu Punkt 13 (Ausschluss von Anwohner*innen in Wohngebäuden mit Kfz-Stellplatzreduzierung von der Erteilung von Bewohnerparkausweisen): Derartige Überlegungen sind für die Betroffenen nicht vermittelbar (z.B. Bewohner konnte wegen reduziertem Stellplatzschlüssel keinen Stellplatz kaufen/mieten). Bereits die Diskussion hierzu ist nicht dienlich für das Anliegen eine gerechtere Verteilung des öffentlichen Raums zu schaffen.</p> <p>Zu Punkt 14 (Kein Gehwegparken mehr): Eine Legalisierung des Gehwegparkens sollte bei hohem Parkdruck dann zugelassen werden, wenn genügend Platz für den unbehinderten Verkehr von Fußgängern auch mit Kinderwagen oder Rollstuhlfahrern auch im Begegnungsverkehr bleibt.</p> <p>Mit Blick auf die Regelungen zur Restgehwegbreite bei Freischankflächen in der LH München (auf reinen Gehwegen mindestens 1,6 m, bei angrenzendem Fahrradweg mindestens 1,90 m und bei Schräg- oder Senkrechtparkplätzen mindestens 2,30 m) sollten auch bei der erforderlichen Restgehwegbreite von 2,50 m beim Gehwegparken in Ausnahmefällen Abweichungen möglich sein.</p> <p>Ob es in Fällen mit bisher geduldetem Gehwegparken ohne Anträge/Hinweise mit Anhaltspunkten eine Gefährdung der Verkehrssicherheit aus der Bürgerschaft einer Überprüfung im vorgesehenen Umfang mit einem entsprechenden Personal- und Kostenaufwand bedarf, erscheint zumindest zweifelhaft.</p> <p>Zu Punkt 25 (Gesamtstadt als potenzielles Untersuchungsgebiet): Keine Generalvollmacht für das MOR</p>	<p>zu Punkt 6: Die Kapazitätsausweitungen beziehen sich auf die Kontrolle in neu errichteten Parkraummanagementgebieten. Ohne eine entsprechende Kontrolle der Einhaltung der Parkregelungen funktioniert das Parkraummanagement nicht.</p> <p>zu Punkt 13: Bereits bei Bezug einer Wohnung mit reduziertem Stellplatzschlüssel werden die Mieter*innen über die Situation aufgeklärt. Eine solche Maßnahme darf nicht zur Verschlechterung der Situation des Umfeldes erfolgen indem hier zusätzlich Parklizenzen ausgegeben werden.</p> <p>zu Punkt 14: Zum Thema Gehwegparken wird es eine gesonderte Betrachtung geben in denen verschiedene Faktoren wie z.B. Restgehwegbreite einfließen sollen.</p> <p>zu Punkt 25: Das beschleunigte Verfahren soll den Prozess beschleunigen. Die endgültige Entscheidung trifft nach wie vor der Stadtrat mittels eines Beschlusses.</p>
BA17	Obergiesing-Fasangarten	Ja	Zur Kenntnis genommen	
BA18	Untergiesing-Harlaching	Ja	Stimmt mehrheitlich zu	
BA19	Thalkirchen-Obersendling-Forstenried-Fürstenried-Solln	Nein		
BA20	Hadern	Ja	Zustimmung. In Parklizenzen sollte der zweite Anwohnerparkausweis merklich teurer werden.	Es kann nur ein Parkausweis pro Bewohner*in ausgestellt werden, auch wenn mehrere Fahrzeuge auf Sie zugelassen sind.
BA21	Pasing-Obermenzing	Ja	Einstimmig beschlossen, die Stellungnahmen der Fraktionen weiterzuleiten	Die Stellungnahme liegt dem Beschlussentwurf bei. Das Mobilitätsreferat nimmt die Hinweise zur Kenntnis. Die Inhalte der Teilstrategie wurden in einem Termin im Sommer 2024 dem Unterausschuss Verkehr des Bezirksausschusses vorgestellt und diskutiert.
BA22	Aubing-Lochhausen-Langwied	Ja	<p>BA trägt die Strategien und Maßnahmen mit. Handlungsfelder zu wesentlichen Problemen im öffentlichen Raum des 22. Stadtbezirks werden behandelt. Folgende Anpassungen sind aus Sicht des 22. Stadtbezirks erforderlich:</p> <p>Kapitel 1.4 Status Quo und Städtevergleich Abbildung 2: Übersichtsplan Parkraummanagementmaßnahmen enthält die Sektor VI Teil II und Teil III Bereiche, ist aber um den Bereich Freiam zu erweitern (wie unter 2. Maßnahmenprogramm erläutert wird).</p> <p>Kapitel 2.1 Maßnahmencluster: Ausweitung und Anpassung des Maßnahmensgebiets Aufgelistet wird: In Freiam soll diese Praxis ebenfalls zum Einsatz kommen. Auch für den Prinz-Eugen-Park wird ... (in 1.4 Abb. 2 einarbeiten). Die Behandlung des BA-Antrags „20-26 / T 053491“ Verkehrskonzept 22: Parkraummanagement Freiam ist mit dieser Vorlage nicht erfolgt. Die Stellungnahme zu diesem Antrag ist zu ergänzen.</p>	<p>zu Kapitel 1.4: Die Übersicht wurde entsprechend angepasst. Zu Kapitel 2.1: Die Ausgestaltung des Parkraummanagement in Freiam erfolgt in einer separaten Beschlussvorlage zum Parkraummanagement Sektor VI, Teil 2. Der BA-Antrag wird in einem separaten Beschluss behandelt, da es sich in der Anfrage um ein umfangreiches Verkehrskonzept handelt, würde dies den Umfang dieser Teilstrategie übersteigen</p>

BA23	Allach-Untermenzing	Ja	<p>Der BA hat sich mit dem Entwurf befasst und einstimmig folgende Stellungnahme beschlossen: Die Erhöhung von Gebühren für Zeitparken erscheint nachvollziehbar. Allerdings müssen ausreichend kostenlose Parkplätze vor Arztpraxen, Krankenhäusern und anderen Orten, die typischerweise von Personen mit eingeschränkter Mobilität aufgesucht werden müssen, zur Verfügung stehen.</p> <p>Die Ausweitung der Parklizenzzgebiete außerhalb der Innenstadtbereiche wird kritisch gesehen, da im Außenbereich die ÖPNV-Erschließung nicht ausreichend ist, so dass der Verzicht auf das Kfz keine zumutbare Alternative darstellt.</p> <p>Nach wie vor scheint man auch die Mobilitätsbedürfnisse von Senioren und Kranken vergessen zu haben. Diese und (pflegende) Angehörige sind sowohl auf den Individualverkehr, als auch auf ausreichende Parkplätze angewiesen. Der ÖPNV am Stadtrand wird mit konventionellen Verkehrsmitteln nie zufriedenstellend lösbar sein, da weder die finanziellen noch die personellen Mittel ausreichend zuverlässig zur Verfügung stehen. Es fehlen konkrete visionäre Pilotprojekte zu einer grundlegend neu konzipierten ÖPNV-Versorgung.</p> <p>Die Überlegungen, um eine Verbesserung der Situation beim Wirtschaftsverkehr (Handwerker; Lieferverkehr) zu erreichen, erscheinen sinnvoll. Die Einschränkungen bei Parklizenzen für Fahrzeuge mit mehr als 5,50 m Länge sind sinnvoll.</p> <p>Der Auftrag an das MOR, auf das Anordnen des Gehwegparkens generell zu verzichten und es auch dort, wo es an sich zwingend nötig ist, nur anzuordnen, wenn eine Mindestgehwegbreite von 2,50 m bleibt, muss differenziert werden: In Bereichen mit niedriger Nutzungsfrequenz der Gehwege, insbesondere in den Außenbezirken wie im 23. Stadtbezirk, kann die Anordnung von Gehwegparken, wenn noch eine Restbreite von 1,5 m bleibt, einen guten Kompromiss darstellen zwischen dem Bedürfnis nach Parkplätzen im öffentlichen Straßenraum und den Belangen der Fußgänger. Deshalb sollte in den Außenbezirken dort, wo illegal auf Gehwegen geparkt wird, geprüft werden, ob die Verhältnisse durch die Anordnung von teilweise Gehwegparken mit der halben Fahrzeugbreite geordnet und zugleich legalisiert werden können</p>	<p>Die Parkregelungen bei einer Einführung eines neuen Lizenzgebietes erfolgen in enger Absprache mit dem zuständigen Bezirksausschuss. Hier kann auf örtliche Besonderheiten explizit eingegangen werden.</p> <p>Lizenzgebiete werden in Gebieten eingeführt die gewisse Kriterien wie z.B. ein Parkraumdefizit oder eine hohe Parkraumauslastung aufweisen.</p> <p>Im Projekt Altstad für Alle werden aktuell z.B. ein Mikrobus und eine E-Rikscha getestet um insbesondere auch ein Angebot für mobilitätseingeschränkte Personen zu bieten.</p> <p>Zum Thema Gehwegparken wird es eine gesonderte Betrachtung geben in denen verschiedene Faktoren wie z.B. Restgehwegbreite einfließen sollen.</p>
BA24	Feldmoching-Hasenberg	Ja	Mehrheitlich abgelehnt	
BA25	Laim	Ja	Mehrheitlich zur Kenntnis genommen	

Bezirksausschuss des 1. Stadtbezirkes
Altstadt-Lehel



Landeshauptstadt
München

Landeshauptstadt München, Direktorium,
BA-Geschäftsstelle Mitte, Marienplatz 8, 80331 München

per E-Mail

Mobilitätsreferat

mitzeichnung.mor@muenchen.de

Vorsitzende:
Andrea Stadler-Bachmaier

E-Mail:


www.muenchen.de/ba1

Geschäftsstelle:
Marienplatz 8, 80331 München
Telefon: 089/233- 21311
Telefax: 089/233- 989-21370
E-Mail: bag-mitte.dir@muenchen.de

München, den 01.07.2024

**Mobilitätsstrategie 2035; Teilstrategie: Management des öffentlichen (Straßen-)Raums;
Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 11904 (Termin 25.06.2024)**

Unser Zeichen: 2024.06 C 3.2.1

Stellungnahme des BA 1 Altstadt-Lehel

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bezirksausschuss 1 Altstadt-Lehel befasste sich in seiner Sitzung am 13.06.2024 mit dem oben genannten Antrag und gibt einstimmig folgende Stellungnahme ab:

Kenntnisnahme, mit der Bitte um frühzeitige Beteiligung des Bezirksausschusses zu den stadtviertelrelevanten Themen.

Vielen Dank.

Mit freundlichen Grüßen



Andrea Stadler-Bachmaier
Vorsitzende des BA 1 Altstadt-Lehel

Bezirksausschuss des 4. Stadtbezirkes
Schwabing West



Landeshauptstadt
München

Vorsitzende:
Gesa Tiedemann

BA-Geschäftsstelle Mitte:
Marienplatz 8, 80331 München
Telefon: 233-21334
E-Mail: bag-mitte.dir@muenchen.de

Landeshauptstadt München, Direktorium, Marienpl. 8., 80331 München

An das
Mobilitätsreferat
Geschäftsleitung

Mitzeichnung.mor@muenchen.de

27.06.2024

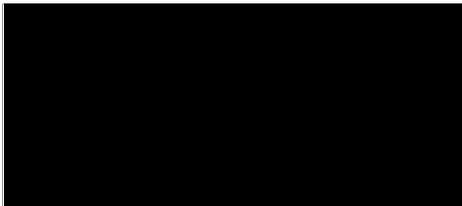
Mobilitätsstrategie 2035
Teilstrategie: Management des öffentlichen (Straßen-)Raums

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 11904
Unser Zeichen: D 2.1 06/24

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bezirksausschuss 4 Schwabing West hat sich in seiner Sitzung am 26.06.2024 mit dem o.g. Beschlusssentwurf beschäftigt und ihm einstimmig zugestimmt.

Mit freundlichen Grüßen



Gesa Tiedemann

Bezirksausschuss des 5. Stadtbezirkes
Au-Haidhausen



Landeshauptstadt
München

Landeshauptstadt München, Direktorium
Friedenstr. 40, 81660 München

Mobilitätsreferat
MOR-GL 2

Per eMail

Vorsitzender:
Jörg Spengler

E-Mail:
[REDACTED]

BA-Geschäftsstelle Ost:
Friedenstr. 40, 81660 München
Zi. 2.207
Telefon: 2 33-6 14 82
Telefax: 2 33-6 14 85
E-Mail: bag-ost.dir@muenchen.de

München, 25.06.2024

Ihr Schreiben
14.05.2024

Ihr Zeichen

Unser Zeichen
BVI 2.1 / 06/24

**Mobilitätsstrategie 2035, Teilstrategie: Management des öffentlichen
(Straßen-)Raums**
Anhörungsverfahren

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bezirksausschuss 5 hat zu o.g. Anhörung in seiner Sitzung am 19.06.2024 folgende Stellungnahme einstimmig beschlossen:

Der BA 5 stimmt der Strategie zu.

In Anbetracht des Umfangs der kurzfristigen Maßnahmen und des bisherigen Umsetzungsdefizits erscheint eine Fokussierung nötig. Es werden daher die Maßnahmen genannt, die im 5. Stadtbezirk an nötigsten wären:

- Flächendeckendes Netz aus Lade- und Lieferzonen
- Einschränkung der verkehrsrechtlichen Anordnung von Gehwegparken
- Einschränkung des geduldeten (rechtswidrigen) Gehwegparkens
- Datengestützte Parkraumüberwachung etablieren: Initiierung und Mitarbeit an Pilotprojekten zur datengestützten Parkraumüberwachung

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Jörg Spengler
Vorsitzender im BA 5
Au-Haidhausen

Bezirksausschuss des 6. Stadtbezirkes

Sendling

Landeshauptstadt München, Direktorium
Meindlstr. 14, 81373 München

An das
Mobilitätsreferat

Per Mail:
beschlusswesen.mor@muenchen.de



Landeshauptstadt
München

Vorsitzender:
Markus S. Lutz

Geschäftsstelle:
Meindlstr. 14, 81373 München
Telefon: 233 33881
Telefax: 233 33885
E-Mail: bag-sued.dir@muenchen.de

München, 04.06.2024

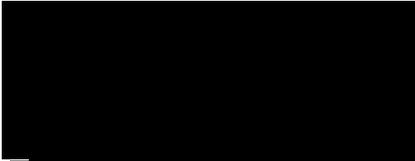
Bezirksausschuss 06 – Sendling
Mobilitätsstrategie 2035; Teilstrategie: Management des öffentlichen (Straßen-) Raums
Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 11904

Sehr geehrte Damen* und Herren*,

Der BA hat sich in seiner Sitzung vom 03.06.2024 mit o. g. Angelegenheiten befasst.

Das Gremium stimmt der Vorlage zu, möchte aber auch anregen, dass die Einrichtung von Parklizenzgebieten beschleunigt wird.

Mit freundlichen Grüßen



Markus S. Lutz
Vorsitzender des Sendlinger Bezirksausschusses

**Bezirksausschuss des 7. Stadtbezirkes
Sendling-Westpark**



**Landeshauptstadt
München**

Landeshauptstadt München, Direktorium
Meindlstr. 14, 81373 München

**Vorsitzender
Günter Keller**

Privat:



Geschäftsstelle:

Meindlstr. 14, 81373 München
Telefon: 233 - 33882
Telefax: 233 - 33885
E-Mail: bag-sued.dir@muenchen.de

München, 29.05.2024

An das

Mobilitätsreferat (MOR)
Strategie-GB1.23
Verkehrsraummanagemen

Anhörung

BA-Anhörung Mobilitätsstrategie 2035; Teilstrategie: Management des öffentlichen (Straßen-)Raums

Sehr geehrte Damen und Herren,

der BA 7 Sendling Westpark hat sich in seiner Sitzung am 28.05.24 mit der o.g. Anhörung befasst und gibt folgende Stellungnahme ab.

Der BA nimmt die Sitzungsvorlage einstimmig zur Kenntnis.

Mit freundlichen Grüßen



Günter Keller
Vorsitzender des Bezirksausschusses 7

Bezirksausschuss des 8. Stadtbezirks
Schwanthalerhöhe



Landeshauptstadt
München

Landeshauptstadt München, Direktorium
Meindlstr. 14, 81373 München

**An das
Mobilitätsreferat
MOR-GB1.23**

Vorsitzende:

Sibylle Stöhr

Telefon: [REDACTED]

E-Mail: ba8@muenchen.de

Geschäftsstelle:

Meindlstr. 14, 81373 München

Telefon: 233 33880

Telefax: 233 33885

München, 07.08.2024

**Mobilitätsstrategie 2035 Teilstrategie:
Management des öffentlichen (Straßen-)Raums
Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 11904**

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bezirksausschuss 8 hat sich in seiner Sitzung vom 06.08.2024 mit der o.g. Beschlussvorlage befasst und diese einstimmig zur Kenntnis genommen.

Mit freundlichen Grüßen



Sibylle Stöhr
Vorsitzende

Bezirkssausschuss des 9. Stadtbezirkes

Neuhausen - NymphenburgLandeshauptstadt
MünchenLandeshauptstadt München, BA-Geschäftsstelle Nord
[Hanauer Str. 1, 80992 München](https://www.muenchen.de/hanauer-str-1-80992-muenchen)**Landeshauptstadt München**
Mobilitätsreferat
MOR-GB1.13
mitzeichnung.mor@muenchen.de**Vorsitzende**
Anna Hanusch**Privat:**
**Geschäftsstelle:**
Hanauer Str. 1
80992 MünchenTelefon: 233-28022
Telefax:
E-Mail: BA9@muenchen.de

Sitzung des Bezirkssausschusses 9 Neuhausen-Nymphenburg vom 18.06.2024

Unser Zeichen: 3.3.3 / 06/24

München, 19.06.2024

BA-Anhörung:
Mobilitätsstrategie 2035
Teilstrategie: Management des öffentlichen (Straßen-)Raums
Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 11904

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bezirkssausschuss 9 Neuhausen-Nymphenburg hat sich in seiner vergangenen Sitzung vom 18.06.2024 mit der im Betreff genannten Anhörung befasst und erteilt hierzu seine einstimmige Zustimmung verbunden mit nachfolgenden Hinweisen:

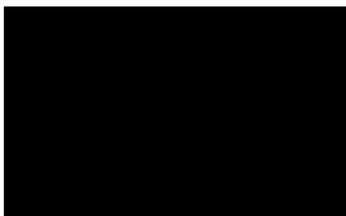
Bezüglich des Abschnitts „2.7 Beteiligung und Information“ regt der Bezirkssausschuss 9 Neuhausen-Nymphenburg an, in Absprache mit der SWM / MVG, die App MVGO entsprechend, um eine Informationsfunktion zu ergänzen. Sie ist eine sehr häufig genutzte App im Themenfeld „Verkehr“, insbesondere für Nutzer von ÖV- und Sharing-Angeboten.

Ansonsten regt der Bezirkssausschuss 9 Neuhausen-Nymphenburg an, auch die „München“-App für die Informationen zu Maßnahmen des MOR, bspw. im Kontext des reaktiven Vorgehens hinsichtlich der Einschränkung des geduldeten (rechtswidrigen) Gehwegparkens, zu nutzen.

Wir bitten um Prüfung und Stellungnahme.

Vorab vielen Dank.

Mit freundlichen Grüßen

Anna Hanusch,
VorsitzendeBehandelt im Unterausschuss Verkehr -
Vorsitzender Niko Lipkowitsch - niko.lipkowitsch@gmx.net

Bezirksausschuss des 10. Stadtbezirkes
Moosach



Landeshauptstadt
München

Landeshauptstadt München, BA-Geschäftsstelle Nord
Hanauer Str. 1, 80992 München

Mobilitätsreferat
MOR-GB1.23

Mitzeichnung.mor@muenchen.de

Vorsitzender
Wolfgang Kuhn

Privat:

■■■■■■■■■■
■■■■■■■■■■
■■■■■■■■■■■■■■■■■■■■

Geschäftsstelle:

Hanauer Str. 1
80992 München
Telefon: 233-28067
Telefax:
E-Mail: bag-nord.dir@muenchen.de
Ansprechpartnerin: ■■■■■■■■■■

Unser Zeichen: 6.4/ 17.06.2024

Ihr Zeichen:

Datum: 18.06.2024

BA-Anhörung: Mobilitätsstrategie 2035:
Teilstrategie: Management des öffentlichen (Straßen-)Raums
Sitzungsvorlage Nr. 20-26/ V 11904

Sehr geehrte Damen und Herren,

der BA 10 hat sich in seiner Sitzung am 17.06.2024 mit Ihrer Zuleitung vom 14.05.2024 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26/V 11904) befasst und folgende kritischen Anmerkungen einstimmig beschlossen:

1.

In Ihrer Vorlage wird ausgeführt (I. 1.1), dass Kraftfahrzeuge in München grundsätzlich auf Privatgrund abgestellt werden - was auch Intension des Art. 47 der BayBO entspricht. Bei allen privaten Neubauten müssen daher entsprechend der Münchner Stellplatzsatzung über die Baugenehmigung ausreichend Kfz-Stellplätze z.B. in Tiefgaragen bereit gestellt werden. Jedoch entspricht nach Ansicht des BA 10 die in der Vorlage getroffene Aussage, dass viele Bauherr*innen in Neubaugebieten eine reduzierte Stellplatzzahl wünschen, um erhebliche Bau- und Betriebskosten zu sparen, nicht der Realität. Um auf dem Miet- und Immobilienmarkt konkurrenzfähig zu sein, müssen Bauherren Wohnungen in der Regel mit Stellplätzen anbieten. Bei gewerblichem Neubau (z.B. Hotels) sind den Gästen zwingend Stellplätze anzubieten. Der Erwerb einer gewerbliche Parklizenz ist 10mal so teuer wie eine private Parklizenz. Ausserdem ist eine Herausgabe eines einzigen Parkausweises ist nicht zweckerfüllend.

2.

Ein Angebot einer digitalen Bezahlungsmöglichkeit „HandyParken München App“ (I. 1.4) ist gut, aber es sollte eine bundeseinheitliche App erarbeitet werden. Es ist für Autofahrer / Touristen zu mühsam und nicht benutzungsfreundlich jedesmal bei Besuchen von verschiedenen Gemeinden und Städten gesonderte Apps herunterladen zu müssen.

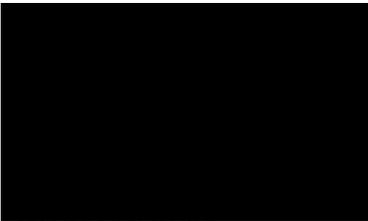
3.

Der Vorschlag, für E-Fahrzeuge 2h kostenloses Parken in kostenpflichtigen Parklizenzengebieten anzubieten ist willkürlich und eine Ungleichbehandlung im ruhenden Straßenverkehr.

Eine positive Klimabilanz kommt im ruhenden Straßenverkehr nicht zum Tragen, die eine Priorisierung von klimafreundlichen Fahrzeugtypen rechtfertigen würde.

Zusammengefasst möchte der BA 10 anmerken, dass die Einführung sog. Mobilitätspunkte sinnvoll erscheint.

Es sollen jedoch bei jeder individuellen Strategie auch die individuellen Bedürfnisse der Bewohner in den Stadtvierteln berücksichtigt werden.



Wolfgang Kuhn
Vorsitzender BA 10

Bezirksausschuss des 11. Stadtbezirkes
Milbertshofen – Am Hart



Seite 1

Landeshauptstadt
München

Landeshauptstadt München, Direktorium
BA-Geschäftsstelle Nord, Hanauer Str. 1, 80992 München

**An das
Mobilitätsreferat – GB 1.23**
-per E-Mail an *mitzeichnung.mor@muenchen.de*-

**Vorsitzender
Fredy Hummel-Haslauer**

Privat:
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

Geschäftsstelle:
BA-Geschäftsstelle Nord
Hanauer Str. 1
80992 München
Telefon: 089 / 233-28463
BA11@muenchen.de

München, 27.06.2024

Mobilitätsstrategie 2035; Teilstrategie: Management des öffentlichen (Straßen-)Raums

-Stellungnahme des BA 11-

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bezirksausschuss 11 Milbertshofen - Am Hart hat sich in seiner Sitzung am 26.06.2024 mit der o.g. Strategie befasst und diese im Rahmen seines Anhörungsrechtes mehrheitlich zustimmend zur Kenntnis genommen.

Mit freundlichen Grüßen



Fredy Hummel-Haslauer
Vorsitzender

**BEZIRKSAUSSCHUSS DES 13. STADTBZIRKES
DER LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN
BOGENHAUSEN**



Vorsitzender: Florian Ring

Landeshauptstadt München, Direktorium
Friedenstraße 40, 81660 München

Florian Ring

Geschäftsstelle:
Friedenstr. 40, 81660 München
Telefon: 233-61483
Telefax: 233-61485
E-Mail: BA13@muenchen.de

**Mobilitätsreferat
Geschäftsleitung**

München, 12.06.2024

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

Unser Zeichen
TOP 2.3.7/11.06.2024

Mobilitätsstrategie 2035, Teilstrategie: Management des öffentlichen (Straßen-)Raums; Anhörung des Mobilitätsreferats
Stellungnahme BA 13 Bogenhausen

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bezirksausschuss 13 Bogenhausen hat sich in seiner Sitzung am 11.06.2024 mit der o.g. Anhörung befasst und folgende Stellungnahme **beschlossen**:

Der BA 13 stimmt den Punkten 1., 2., 4., 5., 8., 9., 11., 13., 14., 15. und 25. mehrheitlich zu.

Allen anderen Punkten stimmt der BA 13 einstimmig zu.

Unter mehrheitlicher Zustimmung bittet der BA 13 um eine frühzeitige Einbindung des BAs bei den konkreten Maßnahmen im Stadtteil.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Florian Ring
Vorsitzender des BA 13 Bogenhausen

Bezirksausschuss des 14. Stadtbezirkes
Berg am Laim



Landeshauptstadt
München

Landeshauptstadt München, Direktorium
Friedenstraße 40, 81660 München

Mobilitätsreferat

MOR-GL

Vorsitzender
Alexander Friedrich

Privat:
[REDACTED]

Geschäftsstelle:
Friedenstraße 40
81660 München
Telefon: 233 – 6 14 86
Telefax: 233 – 6 14 85
bag-ost.dir@muenchen.de

München, 26.06.2024

Ihr Schreiben vom:
14.05.2024

Ihr Zeichen:

Unser Zeichen:
3.2.1/06-2024

**Mobilitätsstrategie 2035, Teilstrategie: Management des öffentlichen (Straßen-)Raums;
Anhörung des Mobilitätsreferats**

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bezirksausschuss 14 Berg am Laim hat sich in seiner Sitzung am 25.06.2024 mit o.g. Thematik befasst und lehnt es mehrheitlich ab.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Alexander Friedrich
Vorsitzender im Bezirksausschuss 14
Berg am Laim

Bezirksausschuss des 15. Stadtbezirkes
Trudering-Riem



Landeshauptstadt
München

Landeshauptstadt München, Direktorium
D-HA II / BA Geschäftsstelle Ost

Vorsitzender
Stefan Ziegler

Privat:



Geschäftsstelle Ost:
Friedenstraße 40
81660 München
Telefon: (089) 233 - 61490
Telefax: (089) 233 – 989 61490
E-Mail: bag-ost.dir@muenchen.de

Mobilitätsreferat

MOR-GL2

München, 21.06.2024

Ihr Schreiben vom
14.05.2024

Ihr Zeichen

Unser Zeichen
7.2.1 – 06/24

Mobilitätsstrategie 2035; Teilstrategie: Management des öffentlichen (Straßen-)Raums

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bezirksausschuss 15 Trudering-Riem (BA 15) hat sich in seiner Sitzung am 20.06.2024 mit o.g. Angelegenheit befasst und unterstützt die LHM bei der Umsetzung der benannten Ziele, insbesondere bei den Bestrebungen, Geh- und Radwege für den gedachten Zweck freizuhalten und vor Zweckentfremdungen wie beispielsweise Gehwegparken oder das ungeordnete Abstellen von Elektrorollern.

Die Sicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmer*innen hat uneingeschränkte Priorität (siehe Handlungsfeld 3: Erhöhung der Verkehrssicherheit, Seite 11+12, oder Seite 17). Eine angestrebte (Rest-)Gehwegbreite von 2,50 m wird in unserem Stadtteil nur in den seltensten Fällen erreicht, weitere Einschränkungen der verbleibenden Fläche durch abgestellte Fahrzeuge sind nicht hinzunehmen und durch die Ordnungsbehörden konsequent zu verfolgen (siehe Seiten 32 – 38, TOP 2.4 Maßnahmencluster Verkehrssicherheit – Einschränkung des geduldeten (rechtswidrigen) Gehwegparkens – reaktives Vorgehen).

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Stefan Ziegler
Vorsitzender

Bezirksausschuss des 16. Stadtbezirkes
Ramersdorf-Perlach



Landeshauptstadt
 München

Landeshauptstadt München, Direktorium
 Friedenstraße 40, 81660 München

Vorsitzender
Thomas Kauer

Privat:

Geschäftsstelle:

Friedenstraße 40, 81660 München
 Telefon: (089) 233-614 -87 / -81
 Telefax: (089) 233-61485
 E-Mail: bag-ost.dir@muenchen.de

München, 05.07.2024

I. Mobilitätsreferat
Strategie
MOR-GB1.23

per E-Mail an:
mitzeichnung.mor@muenchen.de

Ihr Schreiben vom
 14.05.2024

Ihr Zeichen
 Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 11904

Unser Zeichen
 4.1.1 / 04.07.2024

Mobilitätsstrategie 2035
Teilstrategie: Management des öffentlichen (Straßen-)Raums

Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 11904

Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 19.06.2024 (VB)
 Öffentliche Sitzung

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bezirksausschuss 16 Ramersdorf-Perlach hat in seiner Sitzung am 04.07.2024 nach Vorberatung im zuständigen Unterausschuss für Mobilität folgende Stellungnahme mehrheitlich beschlossen:

Der Bezirksausschuss lehnt die Beschlussvorlage mit der folgenden Begründung ab:

II. Antrag des Referenten

Ich beantrage Folgendes:

1. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, die Teilstrategie Management des öffentlichen (Straßen-)Raums gemäß den Ausführungen im Vortrag des Referenten gesamtheitlich umzusetzen und im Rahmen der AG Management des öffentlichen (Straßen-)Raums die dafür notwendigen Maßnahmen gemeinsam einzuleiten.

Nach den Ausführungen auf Seite 12 der Vorlage soll MOR zur Beschleunigung der Verfahren ermächtigt werden, ohne gesonderten Stadtratsbeschluss die Festlegung für bestimmte Untersuchungsgebiete zu treffen. Eine derartige Generalvollmacht für die Verwaltung wird abgelehnt, da die Einrichtung von Parklizenzegebieten gravierende Auswirkungen auf die Bevölkerung und das Gewerbe im entsprechenden Gebiet hat. Die Entscheidung hierzu im Einzelfall sollte weiterhin vom Stadtrat als der politischen Vertretung der Bürgerinnen und Bürger getroffen und auch verantwortet

werden.

4. Das Mobilitätsreferat wird gebeten, in Abstimmung mit dem Baureferat und Kreisverwaltungsreferat, die Parkraumbewirtschaftung (wie z.B. im Domagkpark) auf weitere Neubaugebiete sowie bei Nachverdichtungen in Bestandsquartieren und ggf. auch in umliegenden Straßenabschnitten auszudehnen (z.B. Freiham, Prinz-Eugen-Park, Entwicklungsgebiete im Münchner Norden, Appenzeller Str./Fürstenried West).

Keine Generalvollmacht für MOR, Festlegung im Einzelnen durch Stadtrat – s. Ausführungen zu Ziffer 1

6. Das Kreisverwaltungsreferat wird gebeten, die notwendige Kapazitätsausweitung der Kommunalen Verkehrsüberwachung (KVÜ) zu veranlassen, um eine Parkraumbewirtschaftung in den oben genannten Gebieten (s. Antragspunkt 4) einzuführen.

Keine Zustimmung zu einer pauschalen „notwendigen Kapazitätsausweitung“. Mit Blick auf die angespannte Haushaltssituation der LH München und die Verantwortung hierfür beim Stadtrat sollte die Entscheidung, ob und in welchem Umfang eine Kapazitätsausweitung der KVÜ im Einzelfall vom politischen Verantwortungsorgan getroffen werden.

13. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, im Benehmen mit der kommunalen Verkehrsüberwachung des Kreisverwaltungsreferates rechtlich zu klären, ob und unter welchen Bedingungen Anwohner*innen in Wohngebäuden mit Kfz-Stellplatzreduzierung von der Erteilung von Bewohnerparkausweisen ausgeschlossen werden können.

Derartige Überlegungen sind für die Betroffenen nicht vermittelbar (z.B. Bewohner konnte wegen reduziertem Stellplatzschlüssel keinen Stellplatz kaufen/mieten). Bereits die Diskussion hierzu ist nicht dienlich für das Anliegen eine gerechtere Verteilung des öffentlichen Raums zu schaffen.

14. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt künftig grundsätzlich kein Gehwegparken mehr anzuordnen. Sollte es im Einzelfall zwingend notwendig sein, Gehwegparken mittels Zeichen 315 StVO anzuordnen, muss eine Restgehwegbreite von min. 2,50 m verbleiben.

Bei einer ausnahmslosen Nichtanordnung von Gehwegparken in Parklizenzengebieten – wie bisher praktiziert – und einer grundsätzlichen Nichtanordnung außerhalb von Parklizenzengebieten werden u.E. die unterschiedlichen Interessen der Verkehrsteilnehmer nicht mehr abgewogen betrachtet.

Eine Legalisierung des Gehwegparkens sollte bei hohem Parkdruck dann zugelassen werden, wenn genügend Platz für den unbehinderten Verkehr von Fußgängern auch mit Kinderwagen oder Rollstuhlfahrern auch im Begegnungsverkehr bleibt.

Mit Blick auf die Regelungen zur Restgehwegbreite bei Freischankflächen in der LH München (auf reinen Gehwegen mindestens 1,6 m, bei angrenzendem Fahrradweg mindestens 1,90 m und bei Schräg- oder Senkrechtparkplätzen mindestens 2,30 m) sollten auch bei der erforderlichen Restgehwegbreite von 2,50 m beim Gehwegparken in Ausnahmefällen Abweichungen möglich sein.

15. Das Mobilitätsreferat wird gebeten, in Abstimmung mit dem Polizeipräsidium München und dem Kreisverwaltungsreferat, das in Kapitel 2.4. „Maßnahmencluster: Verkehrssicherheit“ geschilderte Vorgehen zur Unterbindung von geduldetem und rechtswidrigem Gehwegparken umzusetzen.

In Kapitel 2.4 wird auf der Seite 34 u.A. folgendes ausgeführt:

(2) Präventives Vorgehen: Bei der Überprüfung von Straßen mit bisher geduldetem Gehwegparken ohne konkrete Anträge/Hinweise mit Anhaltspunkten auf eine Gefährdung der Verkehrssicherheit aus der Bürgerschaft verfolgt das Mobilitätsreferat künftig einen systematischen und konzeptionellen Ansatz:

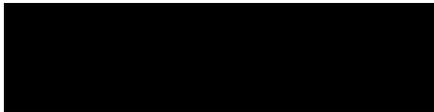
- Schritt 1 – strategische Grundlage: Das bisher z. T. geduldete regelwidrige Gehwegparken in München wird erfasst und kartographisch dargestellt. Auf dieser Grundlage und unter Berücksichtigung von Indikatoren der Verkehrssicherheit wird ein Prioritätenkonzept entwickelt, um wichtige Verbindungen für den Fußverkehr systematisch vom rechtswidrigen Gehwegparken zu befreien.

Ob es in Fällen mit bisher geduldetem Gehwegparken ohne Anträge/Hinweise mit Anhaltspunkten eine Gefährdung der Verkehrssicherheit aus der Bürgerschaft einer Überprüfung im vorgesehenen Umfang mit einem entsprechenden Personal- und Kostenaufwand bedarf, erscheint zumindest zweifelhaft.

25. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, entsprechend den vorhandenen Kriterien weitere Lizenzgebiete auszuweisen. Zur Beschleunigung des Prozesses wird die Gesamtstadt als potenzielles Untersuchungsgebiet festgesetzt.

Keine Generalvollmacht für MOR! (siehe Anmerkung zu Ziffer 1)

Mit freundlichen Grüßen



Thomas Kauer
Vorsitzender des BA 16
– Ramersdorf-Perlach –

II. Ablage

Bezirksausschuss des 17. Stadtbezirkes
Obergiesing - Fasangarten



Landeshauptstadt
München

Landeshauptstadt München, Direktorium
Friedenstraße 40, 81660 München

Vorsitzende
Carmen Dullinger-Oßwald

Per E-Mail an:
mitzeichnung.mor@muenchen.de

Geschäftsstelle:
Friedenstraße 40, 81660 München
Telefon: 233 – 6 14 82
Telefax: 233 – 6 14 85
E-Mail: bag-ost.dir@muenchen.de

München, 19.06.2024

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

Unser Zeichen
6.3.3.1 / 06-24

Mobilitätsstrategie 2035; Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 11904

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bezirksausschuss 17 Obergiesing – Fasangarten hat in seiner Sitzung am 11.06.2024 die o.g. Sitzungsvorlage aufgrund seiner Komplexität und in der Kürze der zur verfügbaren stehenden Zeit nur zur Kenntnis genommen.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Carmen Dullinger – Oßwald
Vorsitzende des BA 17
Obergiesing – Fasangarten



Bezirksausschuss des 18. Stadtbezirkes
Untergiesing-Harlaching



Landeshauptstadt
München

Landeshauptstadt München, Direktorium
BA-Geschäftsstelle Süd, Meindlstr. 14, 81373 München

An das
Mobilitätsreferat
Strategie (MOR-GB1.23)

per E-Mail an: mitzeichnung.mor@muenchen.de

Vorsitzende
Dr. Anais Schuster-Brandis

Privat:
E-Mail:

Geschäftsstelle:
Meindlstraße 14, 81373 München
Telefon: 233 - 33889
Telefax: 233 - 989 - 33885
E-Mail: bag-sued.dir@muenchen.de

München, 24.06.2024

Mobilitätsstrategie 2035
Teilstrategie: Management des öffentlichen (Straßen-)Raums
Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 11904

Stellungnahme des BA 18 Untergiesing-Harlaching

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bezirksausschuss 18 Untergiesing-Harlaching hat sich in seiner Sitzung am 18.06.2024 mit der o.g. Anhörung befasst und folgende Stellungnahme **mehrheitlich beschlossen**:

Das Gremium stimmt der Maßnahme zu.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Dr. Anais Schuster-Brandis
Vorsitzende des BA 18
Untergiesing-Harlaching

Bezirksausschuss des 20. Stadtbezirkes

Hadern 



Landeshauptstadt
München

BA-Geschäftsstelle West
[Landsberger Str. 486, 81241 München](#)

Mobilitätsreferat
per Mail an: mitzeichnung.mor@muenchen.de

Vorsitzende
Dr. Renate Unterberg
c/o BA-Geschäftsstelle West

Geschäftsstelle West:
Landsberger Str. 486, 81241 München
Telefon: 089 – 233 37352
Telefax: 089 – 233 989 37356
E-Mail: bag-west.dir@muenchen.de

München, 10.07.2024

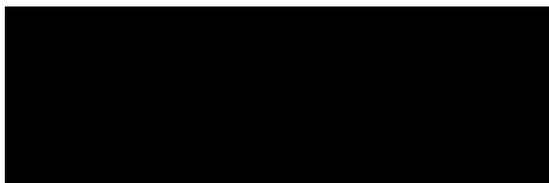
**Beschlussvorlage des Mobilitätsausschusses vom 19.06.2024:
Mobilitätsstrategie 2035, Teilstrategie: Management des öffentlichen (Straßen-)Raums**

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bezirksausschuss 20 Hadern hat sich in seiner Sitzung am 08.07.2024 mit o.g. Anhörung befasst und hierzu Folgendes beschlossen:

Zustimmung zur Vorlage mit folgender Ergänzung:
in Parklizenzierungsbereichen soll der zweite Anwohnerparkausweis merklich teurer werden.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Renate Unterberg
Vorsitzende des BA 20
- Hadern -

Bezirksausschuss des 21. Stadtbezirkes



Pasing-Obermenzing



Landeshauptstadt
München

Landeshauptstadt München, Direktorium
BA-Geschäftsstelle West, Landsberger Straße 486, 81241 München

Mobilitätsreferat

MOR – Geschäftsleitung

**Vorsitzender
Frieder Vogelsgesang**

Geschäftsstelle:

BA-Geschäftsstelle West
Rathaus Pasing
Landsberger Straße 486
81241 München
Telefon (089) 233 37354
Telefax (089) 233 37356
bag-west.dir@muenchen.de
Zimmer: [REDACTED]
Sachbearbeitung:
[REDACTED]

München, 05.07.24

Mobilitätsstrategie 2035
Teilstrategie: Management des öffentlichen (Straßen-) Raums

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich nehme Bezug auf Ihre Zuleitung vom 14.05.24.

Zunächst möchte ich mich für die Vorstellung der Strategie in der Sondersitzung des UA Planung und Mobilität am 19.06.24 bedanken.

Der Bezirksausschuss 21 Pasing-Obermenzing hat sich in seiner Sitzung am 02.07.24 – nach Vertagung in der BA-Sitzung vom 04.06.24 - mit den Unterlagen befasst und hierzu einstimmig beschlossen, die beiliegenden Stellungnahmen der einzelnen Fraktionen im Bezirksausschuss (Bündnis 90 / Die Grünen, CSU, SPD) weiterzuleiten.

Mit freundlichen Grüßen

[REDACTED]
Frieder Vogelsgesang
Vorsitzender des BA 21
- Pasing-Obermenzing –



Stellungnahme zur Mobilitätsstrategie 2035, Teilstrategie: Management des öffentlichen (Straßen-)Raums

Vorbemerkung

Die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen fordern eine Mobilitätsstrategie, die sich an den Interessen aller Münchner*innen orientiert, aber auch die Bedürfnisse aller Besucher*innen unserer Stadt berücksichtigt.

Damit München auch in Zukunft eine lebenswerte Stadt bleibt, ist eine hohe Aufenthaltsqualität im Straßenraum erforderlich.

Dazu muss künftig mehr auf den Fuß- und Radverkehr und den öffentlichen Personennahverkehr gesetzt werden. Um dies zu erreichen bedarf es in vielen Fällen nicht nur einer Neuverteilung des Straßenraumes hinsichtlich der Verkehrsflächen, sondern auch einer attraktiven Gestaltung und Begrünung des Straßenraums. Dabei ist der notwendige Kfz-Verkehr und insbesondere der Wirtschaftsverkehr angemessen zu berücksichtigen. Bei den Strategien und Maßnahmen ist auch eine örtliche Differenzierung innerhalb der Gesamtstadt notwendig, die die örtlichen Besonderheiten und Erfordernisse berücksichtigt.

Für eine erfolgreiche Umsetzung der Mobilitätsstrategie müssen sämtliche Teilstrategien inhaltlich und zeitlich aufeinander abgestimmt sein. Um eine nachhaltige Wirkung der Maßnahmen zu erzielen ist der Konsens möglichst aller Beteiligten anzustreben.

Anlass und Zielsetzung

Die Aufnahme der neuen Ziele im Rahmen der Abwägung und ihre Umsetzung wird begrüßt.

Die genannten Handlungsfelder sollen durch weitere Handlungsfelder ergänzt werden:

- Effizienter Verkehrsablauf im fließenden Verkehr
- Gestaltung des Straßenraums
- Entsiegelung und Begrünung
- Gemeinsame Nutzung des Straßenraums und gegenseitige Rücksichtnahme (Mobilitätskultur)
- Optimierte Digitalisierung und Signalisierung (die Verkehrsabläufe sollen jedoch möglichst selbstregulierend organisiert und nur durch Digitalisierung ergänzt werden)
- Entlastung der Wohngebiete und der Gebiete mit hoher Aufenthaltsfunktion

1.1 Einordnung des Managements des öffentlichen (Straßen-)Raums in die Mobilitätsstrategie 2035 und die Bedeutung des Klimaschutzes

Im Rahmen der Regelung des Anwohnerparkens muss auch darauf geachtet werden, dass Besucherstellplätze zur Verfügung stehen.

Die Anwendung innovativer Mobilitätskonzepte in Neubaugebieten wird positiv gesehen und sollte verstärkt umgesetzt werden. Dies darf jedoch nicht dazu führen, dass der Stellplatzschlüssel soweit reduziert wird, dass die Fahrzeuge dann wieder im öffentlichen Straßenraum abgestellt werden.

Die Bereitstellung von Flächen für Laden, Liefern und Leisten – auch temporär – wird begrüßt. Im Rahmen der Überwachung und Sanktionierung ist jedoch sicherzustellen, dass diese Flächen auch angenommen und bestimmungsgemäß genutzt werden.

Die Ausgabe von Bewohnerlizenzen wird nur in Gebieten mit erheblichem Parkraumangel und Parkdruck von Besuchern für notwendig erachtet. Primär sollen die Bewohner angehalten sein, selbst für einen Stellplatz zu sorgen. Die Verbesserung der Grünausstattung der Straßenräume darf nicht verhindert werden durch die Erfordernisse des Parkraummanagements.

Der derzeitige Preis für eine Bewohnerparklizenz wird als deutlich zu niedrig angesehen. Er steht außerdem in keinem Verhältnis zu den Parkgebühren für Besucher. Bei der Festlegung des zukünftigen Parkgebührenrahmens ist auch auf ein angemessenes Verhältnis zwischen Besucher- und Bewohnerparken zu achten.

Schaffung von Raum für konkurrierende Nutzungen

Bei der Schaffung von Raum für konkurrierende Nutzungen ist eine räumliche Differenzierung notwendig. Sie kommt in erster Linie in den Stadtteilzentren infrage und muss mit dem örtlichen Bezirksausschuss abgestimmt sein.

Die Erstellung einer Potenzialanalyse für mögliche Quartiers- und Sammelgaragen einschließlich möglicher Betreiberkonzepte wird begrüßt. Das Mobilitätsreferat wird gebeten hierzu eine konkrete Umsetzungsstrategie zu erarbeiten.

Künftige Anforderungen

In die Betrachtung zukünftigen Flächenbedarfe sind auch die hohen Flächenansprüche des Sharing-Verkehrs (Parken) und des Linienbusverkehrs (Busbahnhöfe, Wendestellen, Fahrbahnbreiten) einzubeziehen. Diese Flächenansprüche sind auf das wirklich notwendige Maß zu begrenzen.

Eine neue Mobilitätskultur muss weniger beim Autobesitz, sondern vielmehr bei der Autonutzung ansetzen.

1.2 Ziele und Handlungsfelder

Das Management des Öffentlichen Straßenraums sollte den Öffentlichen Straßenraum nicht als „Vermarktungsfläche“ im Sinne einer effizienten Bepreisung wahrnehmen, sondern als „Nutzfläche“ im Sinne des Gemeinwohls. Hierbei ist zu prüfen, ob nicht der Verkehrsraum auf das notwendige Maß begrenzt und die übrigen Flächen dem Aufenthalt und einer Begrünung zugeschlagen werden können.

Die genannten fachlichen Ziele für die Teilstrategie Management des öffentlichen (Straßen-)Raum werden begrüßt. Die Handlungsfelder sollen ergänzt werden durch die o.g. Punkte (siehe Anlass und Zielsetzung).

Handlungsfeld 1: Verkehrslenkende Bepreisung

Die Bepreisung sollte ausschließlich Steuerungsfunktion haben und nicht als „Einnahmequelle“ verstanden werden (s.o., Punkt 1.2). Es wird darum gebeten den Evaluierungsbericht zum „Dualen Parken“ den Bezirksausschüssen zur Anhörung vorzulegen. Grundsätzlich ist hierzu anzumerken, dass die Mobilitätsstrategie 2035 das Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel, und damit auch als Ganzjahresverkehrsmittel, betrachten sollte.

Handlungsfeld 2: Effizientere Nutzung öffentlicher Parkplätze

Flächen zum Laden, Liefern und Leisten sind sinnvoll und notwendig. Es muss jedoch gewährleistet sein, dass diese angenommen und bestimmungsgemäß genutzt werden. Eine 24/7-Mentalität kann nicht uneingeschränkt unterstützt werden. Bei hohen Flächenkonkurrenzen ein strukturierter Rahmen in Form räumlicher und zeitlicher Festlegungen sinnvoll. Dies funktioniert auch in anderen europäischen Städten. Darüber hinaus dürfen Lieferfahrzeuge und Taxen nicht behindernd abgestellt werden. Das Pasinger Zentrum ist derzeit ein Negativbeispiel in jeder Hinsicht.

Handlungsfeld 3: Steigerung der Verkehrssicherheit

Die „Vision Zero“ ist das wichtigste Ziel im Straßenverkehr. Es ist sinnvoll den Ruhenden Verkehr hier mitzudenken, auch wenn das Hauptaugenmerk auf dem Fließenden Verkehr liegt.

Eine räumlich differenzierte Betrachtung des Stadtgebiets beim Parkraummanagement und der Parkraumbewirtschaftung ist zwingend erforderlich.

Handlungsfeld 4: Verkehrsüberwachung digital und effektiv gestalten

Es wird begrüßt die Kompetenzen der Kommunalen Verkehrsüberwachung auf das gesamte Stadtgebiet auszudehnen. Dies muss jedoch unabhängig davon sein, ob eine Straße in einem Parklizenzengebiet liegt oder nicht.

Digitale Techniken werden als Ergänzung und Unterstützung der personellen Überwachung des Ruhenden Verkehrs angesehen. In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass keinesfalls gewartet werden kann bis digitale Techniken verfügbar und juristisch abgesichert sind. Eine personelle Überwachung ist sofort möglich und äußerst wirksam. Insbesondere im Pasinger Zentrum besteht hier akuter Handlungsbedarf.

Handlungsfeld 5: Optimierte Digitalisierung

Siehe Handlungsfeld 4, zweiter Absatz.

Handlungsfeld 6: Positive Kommunikation intensivieren

Dieses Handlungsfeld wird vollumfänglich unterstützt. Die Kommunikation mit allen Beteiligten muss verbessert werden. Hierbei wird vorgeschlagen sich auch der Thematik des Gehwegparkens intensiv zu widmen.

Handlungsfeld 7: Freiräume für Aufenthalt und Fußverkehr schaffen

Ein wesentliches Ziel des Flächenmanagements im Straßenraum ist es, mehr Freiräume für Aufenthalt und Fußverkehr zu schaffen. Hierzu bedarf es jedoch nicht nur temporärer Aktionen, sondern auch tatsächlicher Umgestaltungen im Straßenraum. Hierbei ist eine hohe gestalterische Qualität wichtig, damit auch eine hohe Akzeptanz erreicht werden kann. Diese Umgestaltungen werden ausdrücklich angemahnt. Kleinräumige Maßnahmen sind nicht ausreichend, deshalb soll auch ein eigenes Budget zur Verfügung gestellt werden.

Insbesondere bei anstehenden Straßensanierungen muss geprüft werden, ob Verkehrsflächen in der vorhandenen Dimensionierung und Gestaltung weiterhin erforderlich sind. Es kann nicht sein, dass Straßen, die ihre ursprüngliche Funktion längst verloren haben in ihrer alten Dimensionierung und Versiegelung saniert werden, nur weil es vordergründig billiger erscheint (z.B. Silberdistelstraße, Donizettiweg, Feichthofstraße, Gräfstraße, Meyerbeerstraße, Maria-Eich-Straße, etc.). Damit werden auf Jahrzehnte hinaus Chancen für eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität vertan.

1.3 Auswirkungen auf die anderen Teilstrategien

Die Umnutzung von Straßenflächen ausschließlich für den ÖPNV darf nur insoweit erfolgen, dass sie technisch zwingend notwendig sind und der tatsächlichen Beschleunigung dienen. Darüber hinaus gehende Dimensionierungen, die oftmals eingefordert werden, insbesondere das „Abräumen von Parkern“ über längere Strecken führen vor allem zu einer Beschleunigung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) und des Lkw-Verkehrs. Die notwendigen ÖPNV-Flächen müssen vor allem gestalterisch besser integriert werden.

Außerdem sollen zukünftig auch Straßenraumgestaltungen umgesetzt werden, die sich nicht nur am klassischen Trennungsprinzip und signalisierten Knotenpunkten orientieren, sondern auch Mischflächen und alternative Knotenpunktformen berücksichtigen.

Parkraumbewirtschaftung als zentrales Element in Neubaugebieten darf nicht zu Verdrängungseffekten in bestehende Wohngebiete führen. Primär müssen die Neubaugebiete optimal an den ÖPNV und an die Radvorrangrouten angebunden sein und Mobilitätskonzepte vor Ort umgesetzt werden.

In diesem Zusammenhang sei an das Negativebeispiel des Wohngebiets an der Paul-Gerhardt-Allee erinnert (fehlender Haltepunkt Berduxstraße).

Bei Betrachtung der Auswirkungen bzw. Wechselwirkungen auf andere Teilstrategien ist auch das Thema Geschwindigkeiten im Straßenraum zu berücksichtigen, d.h. bei niedrigeren Geschwindigkeiten können geringere Flächenbedarfe zugrunde gelegt werden (z.B. Fahrbahnbreite Begegnung Bus/Bus bei 50 km/h 6,5m, bei 30 km/h 6,0m).

1.4. Status quo und Städtevergleich

Beim Flächenmanagement im Straßenraum sind immer auch die Rahmenbedingungen (z.B. ÖPNV-Angebote) zu berücksichtigen. P&R wird im Allgemeinen nur an Haltepunkten der Schnellbahnsysteme als sinnvoll erachtet. Dabei sollen die vorhandenen Flächenpotenziale besser genutzt werden. Außerdem ist es zwingend notwendig die Information über P&R zu verbessern, d.h. auf P&R-Möglichkeiten muss bereits auf der Autobahn hingewiesen werden (Ausschilderung an der A8 zum P&R-Parkplatz am Bahnhof Langwied).

Für eine flächendeckende Bewirtschaftung des gesamten Stadtgebiets wird kein Bedarf gesehen, zumal in vielen Stadtvierteln, so auch im überwiegenden Teil von Pasing-Obermenzing, die Voraussetzungen fehlen. Im Pasinger Zentrum wird jedoch eine Bewirtschaftung als dringend notwendig erachtet.

Zur Umsetzung der angestrebten Verkehrswende bedarf es anderer Strategien im Stadtbezirk Pasing-Obermenzing und eine deutliche Verbesserung auf der Angebotsseite (z.B. Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs, Pünktlichkeit der S-Bahn, S-Bahnhalte Berduxstraße, U-Bahn Freiham, etc.),

2. Maßnahmenprogramm

Zusammenfassung der Maßnahmen im Cluster 1

Eine Umsetzung der Parkraumbewirtschaftung in Freiam wird nicht für sinnvoll gehalten, solange die U-Bahn nicht fertig ist.

Zusammenfassung der Maßnahmen im Cluster 2

Die Fortführung des kostenlosen 2-Std.-Parkens für E-Fahrzeuge widerspricht den Zielsetzungen der Teilstrategie Flächenmanagement im Straßenraum und wird abgelehnt. Für eine Förderung der E-Mobilität hat sie darüber hinaus keine Bedeutung mehr. Andere Kommunen haben derartige Regelungen bereits abgeschafft.

Zusammenfassung der Maßnahmen im Cluster 3

Keine Anmerkungen

Zusammenfassung der Maßnahmen im Cluster 4

Warum Gehwegparken in Parklizenzgebieten anders behandelt wird, ist nicht nachvollziehbar.

Wenn das teilweise Parken auf den Gehwegen zugelassen werden soll, sind die Parkstände zwingend zu markieren, damit Mindestgehwegbreiten und Bordsteinabsenkungen frei bleiben.

Das rechtswidrige Gehwegparken soll nicht weiter toleriert werden. Das beschriebene Vorgehen wird abgelehnt.

Es wird als wesentlich zielführender im Sinne des Parkraummanagements im Straßenraum angesehen, das Gehwegparken zu sanktionieren, als mit hohem Aufwand Parklizenzgebiete zu generieren, zumal die rechtlichen Grundlagen bereits vorhanden sind und die Überwachung sofort umgesetzt werden kann. Die Sanktionierung entwickelt auch die angestrebte Steuerungsfunktion – ohne großen Aufwand.

Zusammenfassung der Maßnahmen im Cluster 5

Bei einer Integration der P&R-Angebote in digitale Plattformen muss die Wegweisung zu den P&R-Anlagen mit einbezogen werden (Anzeige auf den Autobahnen).

3. Überblick der Mittelverwendung im Parkraummanagement

Die Einnahmen des Parkraummanagements im öffentlichen Straßenraum sollten im Sinne der Steuerungsfunktion verwendet werden. Ein Zufluss in den allgemeinen Haushalt, um dort „Löcher zu stopfen“ wird abgelehnt. Der Vorschlag des Mobilitätsreferats, im Rahmen eines Fonds zusätzliche Mobilitätsangebote zu fördern und vor allem auch die Grünausstattung und Aufenthaltsqualität zu verbessern, wird begrüßt.

Stellungnahme der CSU-Fraktion im Bezirksausschuss 21 Pasing-Obermenzing

Zur Vorlage des MOR: Mobilitätsstrategie

Teilstrategie: Management des öffentlichen (Straßen-)Raums

I. Vorbemerkung:

Die CSU-Fraktion wünscht sich eine ideologiefreie an der Realität orientierte und sachorientierte Beschlussfassung.

Wenn hier die „Neuverteilung“ des Straßenraumes diskutiert wird, sind etliche Punkte zutreffend dargestellt, ganz besonders muss hier die zeitliche Umsetzung beachtet werden.

Als Beispiel: Wirtschafts- und Versorgungsverkehr wird in einer anderen Teilstrategie bearbeitet. Stimmt der Stadtrat nun der hier behandelten Teilstrategie zu, ergeben sich schwerwiegende Konsequenzen zum Nachteil insbesondere des Wirtschaftsverkehrs (Lieferung, Handwerker, Baustellen..)

Zweifellos werden in der hier behandelten Teilstrategie zunächst Ziele und Handlungsfelder behandelt und die Auswirkungen auf andere Teilstrategien aufgezeigt, die eigentliche Zielrichtung der vorgeschlagenen Maßnahmen können von der CSU-Fraktion zum jetzigen Zeitpunkt nicht in Gänze mitgetragen werden.

II. Anlass und Zielsetzung:

S. 6 der Vorlage: „Regelung des Stellplatzbedarfs“

Hier wird auf die Teilstrategie „Wirtschaftsverkehr“ verwiesen, gleichzeitig werden hier bereits Aussagen zu einer anderweitigen Nutzung (Freischankflächen, Radwege, Saisonale Interventionen, Bus- und Trammaßnahmen usw.) als deutliche Empfehlung getroffen.

Aussagen wie z.B. „könnte, strebt an“ (S. 7 „Das MOR strebt hierbei an, sofern erforderlich, die Parkregelungen anzupassen und die **nachteiligen Wirkungen eines Stellplatzentfalls abzumildern. Dies ist allerdings nicht bei allen temporären Umwandlungen von Parkplatzflächen möglich.**“) verdeutlichen, dass hier noch kein konkreter Handlungsrahmen vorhanden ist.

Das Problem stellt sich nicht nur bei einem temporären Wegfall von Parkplätzen, sondern insbesondere bei einem dauerhaften Wegfall.

Hier muss von Seiten des Stadtrats auf die Interessen von Anwohnern, Geschäftsleuten und Handwerksbetrieben viel intensiver eingegangen werden.

S. 8 der Vorlage: Vorgebrachte Wünsche und Vorschläge müssen an der Realität orientiert eingebracht werden.

Eine Potentialanalyse, um mögliche Flächen und Standorte für den Neubau von Anwohner- bzw. Quartiersgaragen zu identifizieren, ist bei einem Blick in die Realität völlig widersinnig. Auf absehbare Zeit sind den Kauf von Flächen weder für noch den Bau solcher Garagen keine finanziellen Mittel vorhanden.

S. 9 Öffentlichen Raum gerechter verteilen

In der Veröffentlichung der „Denkfabrik“ Agora wird insbesondere eine klimaneutrale Verkehrspolitik gefordert, eine Realisierung der Maßnahmen, die für alle Bevölkerungsgruppen eine angemessene Möglichkeit des täglichen Lebens darstellt und nicht weiter zu einer Spaltung der Gesellschaft führt, wird nicht aufgezeigt.

S. 10

Handlungsfeld 1: Verkehrslenkende Bepreisung

Die Bepreisung des ruhenden Verkehrs wird von der CSU-Fraktion grundsätzlich mitgetragen.

S. 10/11

Handlungsfeld 2: Effizientere Nutzung öffentlicher Parkplätze

Die Ausweisung von Lade- und Lieferzonen für Dienstleister, Handwerker usw. gibt es z.B. im Zentrum von Pasing. Solche Zonen sind im Grundsatz absolut richtig, aber hier zeigt sich, dass die Beschilderung einer solchen Zone ohne eine konsequente Ahndung von Verstößen absolut sinnlos ist.

Der Verweis, dass ein mit der Wirtschaft erarbeitetes Netz von stadtweiten Zonen für Laden, Liefern und Leisten mit neuen Arten der Beschilderung – und perspektivisch ggf. ausgestattet mit Sensorik zu einer erheblichen Verbesserung führt, ist vermutlich richtig. Dies ist aber eine sehr in die Zukunft gerichtete Maßnahme. Deswegen muss für diese entsprechenden Dienste eine sofortige Lösung erarbeitet werden, bevor Maßnahmen, wie z.B. Entfall von öffentlichen Parkplätzen realisiert. Dafür könnte das Pasinger Zentrum als Pilotbereich genutzt werden, um die aktuell nicht funktionierende Beschilderung bzw. Fremdnutzung zu unterbinden.

werden.
S. 11/ 12

Handlungsfeld 3: Steigerung der Verkehrssicherheit

Hier wird auf S. 12 ein besonders großes Problem, was die Sicherheit der Fußgänger, aber auch die „gerechte“ Nutzung des Straßenraums – insbesondere auch von Geh- und Radwegen – betrifft angesprochen: Das ungeordnete und gefährliche Abstellen von E-Scooter u.ä.

Dieses zu unterbinden, ist eine absolut vordringliche und rasch umzusetzende Maßnahme durch die LH München. Auf das Gefährdungspotential muss nicht näher eingegangen werden.

Hier sollte durchaus auch über sehr weitgehende Maßnahmen nachgedacht werden, zwar nicht so weitgehend wie das generelle Verbot von E-Scootern (Gelsenkirchen), sondern das Belegen mit einer deutlichen Geldbuße, wenn von Seiten der Betreiber keine Verbesserung der Situation hergestellt wird.

Die Einrichtung von Parkraumbewirtschaftung in Form von Parklizenzegebieten wird begrüßt.

Handlungsfeld 4: Verkehrsüberwachung digital und effektiv gestalten

Die Überwachung angeordneter Maßnahmen ist auch für das Rechtsempfinden der Bevölkerung von zentraler Bedeutung. Hier ist ein „Null Toleranz Prinzip“ sehr wichtig. Sämtliche Maßnahmen, insbesondere der digitalen Möglichkeiten werden von der CSU-Fraktion begrüßt. Hier sollte aber nicht nur der ruhende Verkehr, sondern auch der fließende Verkehr in bestimmten Bereichen – z.B. Überfahren von Furten/Fußgängerbereichen, Missachten von Einbahnregelungen usw. mittels digitaler Möglichkeiten überwacht werden.

Die Ausweitung der Kompetenzen der KVÜ räumlich und personell wird begrüßt.

Handlungsfeld 5: Optimierte Digitalisierung

Zustimmung. Kritisiert wird aber, dass der Zeithorizont hier völlig offen ist und konkrete Maßnahmen, die in absehbarer Zukunft realisiert werden könnten, fehlen.

Handlungsfeld 6: Positive Kommunikation intensivieren

Positive Kommunikation darf nicht so geführt werden, dass die Vorstellungen von Politik, Stadtverwaltung und einigen wenigen, zweifellos engagierten Bürger*innen dargelegt werden, kurz besprochen werden und dann umgesetzt werden. Häufig ist es ja so, dass zwar die Bürger*innenmeinung abgefragt wird, die Maßnahme dennoch im Sinne der Politik/Verwaltung durchgeführt wird.

Handlungsfeld 7: Freiräume für Aufenthalt und Fußverkehr schaffen

Die Analogie von Maßnahmen aus anderen Ländern ist problematisch. In Italien, Frankreich ist beispielsweise die digitale Überwachung viel weiter fortgeschritten als in Deutschland. In Italien werden beispielsweise bestimmte Straßenzüge – insbesondere in den Innenstädten – nur zu bestimmten Zeiten und für bestimmte Gruppen (Einheimische) freigegeben.

Insofern ist die Argumentation nicht schlüssig.

Sämtliche Maßnahmen, die die Regelung zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität betreffen, dürfen nicht ohne eine zeitgleiche Lösung für den IV – hier ist insbesondere der Wirtschaftsverkehr wie Lieferung oder Handwerker gemeint – erfolgen.

III: 1.3. Auswirkungen auf die anderen Teilstrategien

S. 17

Die Aussage: „Umnutzung der Flächen des Kfz-Verkehrs zugunsten des Radverkehrs verbessert die Situation für den fließenden und ruhenden Radverkehr“ ist sicher richtig, kann aber mit den möglichen Konsequenzen so nicht hingenommen werden.

Wie oben erwähnt, müssen für die Umnutzung alle Verkehrsteilnehmer fair eingebunden werden, um eine Akzeptanz zu erhalten.

S. 18:

Die Aussage: „Umnutzung von Stellplätzen für Alternative Nutzungen“ kann sinnvoll sein, muss aber in jedem Einzelfall intensiv überdacht werden.

IV: 2. Maßnahmenprogramm

S. 26

Viele der hier getroffenen Aussagen sind fast alle mit „sollen“ oder „können“ formuliert und haben damit wenig Aussicht auf Realisierung.

Anpassung der Parkgebühren: Die CSU-Fraktion ist mit einer Erhöhung grundsätzlich einverstanden. Ebenso wie mit der Erhöhung für Bewohnerparkausweise.

S. 30

Die Erhöhung der Gebühr für Handwerker*innenausweise führt dazu, dass diese an den Kunden weitergegeben werden. Dies muss hinterfragt werden.

S. 37

Ein „Anreiz“-System für geordnetes Abstellen von Elektrokleinstfahrzeugen, Rollern, Motorrädern wird höchstwahrscheinlich seine Wirkung verfehlen.

Die CSU-Fraktion fordert hier eine konsequente Ahndung von Verkehrsverstößen.

S. 38

Das Foto zeigt beispielhaft, wie markierte Bereiche ignoriert werden und den Gehweg verengen
→ Fahrrad am Verkehrsschild

V. Behandlung der Stadtratsanträge und Bürgerversammlungsempfehlungen

S. 49/S. 60

Das MOR führt aus, dass der Entfall von oberirdischen Parkplätzen nicht z.B. durch den Bau von Tiefgaragen kompensiert werden kann und außerdem die nötigen Mittel wie auch die Grundstücke fehlen. Dennoch wird die Reduzierung von Kfz-Parkflächen weiterverfolgt.

Dies wird in seiner Absolutheit ohne die Darstellung einer Kompensation von der CSU-Fraktion nicht unterstützt.

Kleinere Maßnahmen wie z.B. Baumpflanzungen oder Querungshilfen, die zu einem geringen Parkplatzverlust führen, werden von der CSU-Fraktion nach Einzelfallprüfung mitgetragen.

S. 65

Unterbinden von rechtswidrigem Gehwegparken:

Hier muss vor der Durchführung der Sanktionierung die Möglichkeit von versetztem Parken, Abmarkierungen auf dem Gehweg bei ausreichender Breite geprüft werden.

Eine ebenso große Behinderung für Fußgänger, Rollstuhlfahrern usw. stellt das ungeordnete Abstellen von E-Scootern und auch Fahrrädern dar. Dies muss ebenfalls unterbunden werden. Gehwegbreiten von 2,50 Metern sind auch bei Freischankflächen, Schanigärten usw. einzuhalten.

Die CSU-Fraktion schließt sich der Argumentation des Referats Arbeit und Wirtschaft zur Nutzung des Straßenraums an:

In den vergangenen Jahren werden Kfz-Stellplätze im öffentlichen Raum zunehmend zugunsten anderer Nutzungen und anderer Verkehrsträger reduziert, dies teilweise auch zum Nutzen des in München ansässigen Gewerbes. Hier sind zusätzliche Zonen für das Liefern, Laden

und Leisten sowie die temporäre Freischankflächen für die Gastronomie (Schanigärten) als Beispiele zu nennen.

Dennoch sieht das Referat für Arbeit und Wirtschaft diesen Trend auch kritisch. Das Straßennetz und auch die zugehörigen Stellplätze sind für die regelmäßige Versorgung der Stadt und für die Funktionsfähigkeit des Wirtschaftsstandorts von großer Bedeutung. Die öffentlichen Stellplätze und Fahrspuren fortlaufend für andere Zwecke aufzugeben, während gleichzeitig der Bestand zugelassener Fahrzeuge eher steigt als sinkt, sind zwei konträre Entwicklungen, die im Ergebnis zu mehr Parksuchverkehr und Staus führen werden.

Das Referat für Arbeit und Wirtschaft mahnt daher an, geplante Einzelmaßnahmen nicht auf Grundlage dieser Teilstrategie einfach umzusetzen, sondern bereits im Vorfeld auf ihre verkehrlichen Auswirkungen zu prüfen und auch mit den Vertreterinnen und Vertretern des örtlichen Gewerbes und der Wirtschaft abzustimmen. Diese Abstimmung kommt in Kapitel 2.7 deutlich zu kurz. Hier ist nur von einer Kommunikation gegenüber Bürger*innen und Besucher*innen die Rede.

Ebenso kritisch einzuschätzen ist die pauschale Reduktion bei der Vergabe von Parkausweisen an Hotels in den Parklizenzengebieten. Bisher gilt als Berechnungsgrundlage für die Anzahl der erhältlichen Parkausweise die Zimmerzahl, wobei für 30 % der Zimmer ein Parkausweis ausgegeben werden kann. Dem Vernehmen nach ist die Zahl der nach der bisherigen Regelung ausgegebenen Parkausweise sehr überschaubar. Der unmittelbare Effekt einer Reduktion auf einen Parkausweis je Beherbergungsbetrieb wird also eher gering sein. Bevor über eine Neuregelung entschieden wird, sind Gespräche mit Dehoga Bayern und den betroffenen Beherbergungsbetrieben erforderlich.

S. 66

Aussagen in der Vorlage vom RKU, dass eine Mobilitätswende auch durch den Umstieg auf Lastenfahräder gefördert wird, teilt die CSU-Fraktion nicht. Auch eine höhere Bepreisung des ruhenden Verkehrs (die von der CSU-Fraktion nicht abgelehnt wird) führt nicht zwingend zu einem Umstieg des IV zum Rad- und Fußverkehr.

VI: II. Antrag des Referenten

Punkt 1: Ablehnung

Punkt 2: Ablehnung

Punkt 3: Zustimmung

Punkt 4: Zustimmung mit der Ergänzung: „Parkraumbewirtschaftung Pasing Zentrum Süd“

Punkt 5: Zustimmung mit der Ergänzung von Punkt 4

Punkt 6: Zustimmung

Punkt 7: Nachdrückliche Zustimmung

Punkte 8 – 26 Zustimmung

Für die CSU-Fraktion:

27. Juni 2024

Sven Wackermann

Friedervogelsgesang

Maria Osterhuber-Völkl

**Stellungnahme der SPD-Fraktion im Bezirksausschuss 21 Pasing-Obermenzing
zur Vorlage des MOR: Mobilitätsstrategie 2035
Teilstrategie: Management des öffentlichen (Straßen-)Raums**

I. Vorbemerkung:

Die SPD-Fraktion wünscht sich eine Mobilitätsstrategie, die an den Interessen aller Münchnerinnen und Münchner orientiert ist. Damit mehr Menschen in München umweltverträglich unterwegs sein können, muss auf einen attraktiven öffentlichen Nahverkehr und auf mehr Platz für Fahrradfahrer und Fußgänger gesetzt werden. Dazu muss über Neuverteilung des Straßenraums offen nachgedacht werden. Es darf jedoch dabei nicht zum Nachteil von Wirtschaftsverkehr (Lieferung, Handwerker, Baustellen etc.) kommen, wobei innovative Logistik genutzt werden soll. Für einen zukünftigen umweltschonenderen Verkehrsmix im urbanen Raum müssen nach Ansicht der SPD-Fraktion umgehend die Voraussetzungen geschaffen werden. So bewirtschaftet die Stadt Wien den innerstädtischen Parkraum seit 1993 und hat den Bereich der Kurzparkzonen immer weiter ausgebaut. Das Parken ist dort überall kostenpflichtig. Gleichzeitig wurde der ÖPNV ausgebaut, der Parkgaragenbau gefördert und Park-and-Ride-Anlagen am Straßenrand eingerichtet. Durch diese Maßnahmen sank der Anteil des motorisierten IV am Modal Split deutlich.

II. Anlass und Zielsetzung:

Die SPD-Fraktion begrüßt, dass das bisherige klassische Parkraummanagement konzeptionell erweitert wird. Somit wird eine neue Abwägung zwischen dem ruhenden Kfz-Verkehr auf der einen Seite und Aufenthalt, Begrünung, Klimaanpassung, Kühlung der Stadt, Fußverkehr, Radverkehr, Öffentlichem Personennahverkehr, Shared Mobility Angebote und Wirtschaftsverkehr auf der anderen Seite angestrebt. Eine neue Abwägung zugunsten des Umweltverbands ist vor allem vor dem Hintergrund der Klimaziele und der „Vision Zero“ (s. Handlungsfeld 3) erforderlich.

1.1 Einordnung des Managements des öffentlichen Raums in die Mobilitätsstrategie 2035

Regelung des Stellplatzbedarfs

Die SPD-Fraktion fordert dringend als priorisierte Maßnahme zur Verbesserung der Stellplatzsituation für Laden und Liefern eine Strategie zu entwickeln, da durch den zunehmenden Online-Handel dies immer wichtiger wird.

Schaffung von Raum für konkurrierende Nutzungen

Die Schaffung und ggf. eine Anpassung zusammen mit den Bezirksausschüssen von Parklizenzengebieten wird befürwortet.

Eine Potentialanalyse, um mögliche Flächen und Standorte für den Neubau von Anwohner- bzw. Quartiersgaragen zu identifizieren, ist nur dann sinnvoll, wenn es finanzielle Fördermodelle für solche Baumaßnahmen gibt. Da auf Grund der steigenden Kosten diese sonst kaum realisiert werden.

1.2. Ziele und Handlungsfelder der Teilstrategie Managements des öffentlichen (Straßen-)Raums

Handlungsfeld 1: Verkehrslenkende Bepreisung

Die Bepreisung des ruhenden Kfz-Verkehrs in Form von Parkgebühren und Bewohnerparkausweisen mit innovativen zeitlichen Modellen wird befürwortet.

Handlungsfeld 2: Effizientere Nutzung öffentlicher Parkplätze

Die Ausweisung von Lade- und Lieferzonen gibt es im Zentrum von Pasing bereits. Diese werden jedoch als Dauerparkplätze missbraucht. Zum Teil wird die Beschilderung nicht wirklich verstanden und es wird auch der Verstoß zu wenig geahndet.

Die perspektivisch mit Sensorik ausgestatteten Ladezonen sind sinnvoll, müssten aber bald umgesetzt werden.

Dafür könnte das Pasinger Zentrum als Pilotprojekt genutzt werden, um die aktuell nicht funktionierende Beschilderung bzw. Fremdnutzung zu unterbinden.

Handlungsfeld 3: Steigerung der Verkehrssicherheit

Schnellere Abstimmungsprozesse zur Steigerung der Verkehrssicherheit werden befürwortet.

Handlungsfeld 4: Verkehrsüberwachung digital und effektiv gestalten

Das Mobilitätsreferat empfiehlt,

- die Kompetenzen der kommunalen Verkehrsüberwachung räumlich auf das gesamte Stadtgebiet auszuweiten,
- die Kompetenzen der kommunalen Verkehrsüberwachung sachlich auf das eigenständige Veranlassen von Abschleppvorgängen auszuweiten, sowie
- auf den Gesetzgeber einzuwirken, Verkehrsüberwachung durch Fahrzeuge mit Sensorik für die automatisierte Überprüfung von Halte- und Parkverstößen zu ermöglichen. Dies wird von der SPD-Fraktion ausdrücklich befürwortet.

Handlungsfeld 5: Optimierte Digitalisierung

Zustimmung.

Handlungsfeld 6: Positive Kommunikation intensivieren

Positive Kommunikation ist der Schlüssel zum Erfolg und muss zeitnah und konsequent ausgeübt werden.

Handlungsfeld 7: Freiräume für Aufenthalt und Fußverkehr schaffen

Maßnahmen, die die Verbesserung der Aufenthaltsqualität betreffen, müssen schneller angegangen werden, jedoch auch gut abgewogen werden.

III: 1.3. Auswirkungen auf die anderen Teilstrategien:

Die Teilstrategien werden von der SPD-Fraktion befürwortet.

1.4. Satus quo

Park & Ride mit 7.233 Stellplätze in 34 Einzelanlagen müssen dringend ausgebaut werden. Es ist auch nicht hilfreich, wenn Park & Ride Anlagen nur geplant werden können, wenn mindestens eine S-Bahn oder U-Bahn für den weiteren Verkehr zur Verfügung stehen müssen.

IV: 2. Maßnahmenprogramm:

Die SPD-Fraktion begrüßt das Maßnahmenprogramm. Ausweisungen von E-Scooter-Flächen sind dringendst notwendig und werden wahrscheinlich nur konsequent genutzt, wenn es teuer für den Nutzer wird, falls er seinen E-Scooter dort nicht abstellt. Fahrradabstellplätze sollten mit Bügeln versehen werden, damit nicht solche Fotos abgebildet werden müssen, wo Fahrräder an ein Verkehrsschild aus Sicherheitsgründen angebunden werden müssen.

V. Behandlung der Stadtratsanträge und Bürgerversammlungsempfehlungen:

VI: II. Antrag des Referenten:

Punkte 1 – 26 Zustimmung

Stellungnahme TOP mit Vorgang „20-26 / T 062281“

Beschlussvorlage des Mobilitätsausschusses vom 19.06.2024: Mobilitätsstrategie 2035, Teilstrategie: Management des öffentlichen (Straßen-)Raums, Anhörung Mobilitätsreferat vom 14.05.24

Der Bezirksausschuss 22 trägt die Strategien und Maßnahmen der Vorlage mit Handlungsfelder zu wesentlichen Problemen im öffentlichen Raum des 22. Stadtbezirks werden behandelt. Dazu zählen:

- Ausweitung von Parklizenzbereichen (Neubau- und Verdichtungsgebiete)
- Aufgesetztes Gehwegparken
- Sicherheitsrisiken durch wild abgestellte E-Scooter
- Verstärkte Parkraumnot durch abgestellte (Wohn-) Anhänger, LKWs und Wohnmobile

Folgende Anpassungen sind aus Sicht des 22. Stadtbezirks erforderlich:

Kapitel 1.4 Status Quo und Städtevergleich

Abbildung 2: Übersichtsplan Parkraummanagementmaßnahmen enthält die Sektor VI Teil II und Teil III Bereiche, ist aber um den Bereich Freiham zu erweitern (wie unter 2. Maßnahmenprogramm erläutert wird).

Kapitel 2.1 Maßnahmencluster: Ausweitung und Anpassung des Maßnahmengebiets

Aufgelistet wird:

In Freiham soll diese Praxis ebenfalls zum Einsatz kommen. Auch für den Prinz-Eugen-Park wird ... (in 1.4 Abb. 2 einarbeiten).

Die Behandlung des BA-Antrags „20-26 / T 053491“ Verkehrskonzept 22: Parkraummanagement Freiham ist mit dieser Vorlage nicht erfolgt. Die Stellungnahme zu diesem Antrag ist zu ergänzen.

Für den Entwurf: [REDACTED]

Bezirksausschuss des 23. Stadtbezirkes

**Allach-Untermenzing**Landeshauptstadt
MünchenLandeshauptstadt München, Direktorium, BA-Geschäftsstelle West
Landsberger Str. 486, 81241 München**Mobilitätsreferat
GL**Mitzeichnung.mor@muenchen.de**Vorsitzender:
Pascal Fuckerieder****BA-Geschäftsstelle West:**
Landsberger Str. 486
81241 München
Telefon: (089) 233-37224
E-Mail: bag-west.dir@muenchen.de

München, 12.06.24

**Mobilitätsstrategie 2035 - Teilstrategie: Management des öffentlichen (Straßen-) Raums
(SV Nr. 20-26 / V 11904)**

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bezirksausschuss 23 Allach-Untermenzing hat sich in seiner Sitzung am 11.06.24 mit o.g. Entwurf befasst und einstimmig folgende Stellungnahme beschlossen:

Die Erhöhung von Gebühren für Zeitparken erscheint nachvollziehbar. Allerdings müssen ausreichend kostenlose Parkplätze vor Arztpraxen, Krankenhäusern und anderen Orten, die typischerweise von Personen mit eingeschränkter Mobilität aufgesucht werden müssen, zur Verfügung stehen.

Die Ausweitung der Parklizenzgebiete außerhalb der Innenstadtbereiche wird kritisch gesehen, da im Außenbereich die ÖPNV-Erschließung nicht ausreichend ist, so dass der Verzicht auf das Kfz keine zumutbare Alternative darstellt.

Nach wie vor scheint man auch die Mobilitätsbedürfnisse von Senioren und Kranken vergessen zu haben. Diese und (pflegende) Angehörige sind sowohl auf den Individualverkehr, als auch auf ausreichende Parkplätze angewiesen. Der ÖPNV am Stadtrand wird mit konventionellen Verkehrsmitteln nie zufriedenstellend lösbar sein, da weder die finanziellen noch die personellen Mittel ausreichend zuverlässig zur Verfügung stehen. Es fehlen konkrete visionäre Pilotprojekte zu einer grundlegend neu konzipierten ÖPNV-Versorgung.

Die Überlegungen, um eine Verbesserung der Situation beim Wirtschaftsverkehr (Handwerker; Lieferverkehr) zu erreichen, erscheinen sinnvoll.

Die Einschränkungen bei Parklizenzen für Fahrzeuge mit mehr als 5,50 m Länge sind sinnvoll.

Der Auftrag an das MOR, auf das Anordnen des Gehwegparkens generell zu verzichten und es auch dort, wo es an sich zwingend nötig ist, nur anzuordnen, wenn eine Mindestgehwegbreite von 2,50 m bleibt, muss differenziert werden: In Bereichen mit niedriger Nutzungsfrequenz der Gehwege, insbesondere in den Außenbezirken wie im 23. Stadtbezirk, kann die Anordnung von Gehwegparken, wenn noch eine Restbreite von 1,5 m bleibt, einen guten

Kompromiss darstellen zwischen dem Bedürfnis nach Parkplätzen im öffentlichen Straßenraum und den Belangen der Fußgänger. Deshalb sollte in den Außenbezirken dort, wo illegal auf Gehwegen geparkt wird, geprüft werden, ob die Verhältnisse durch die Anordnung von teilweise Gehwegparken mit der halben Fahrzeugbreite geordnet und zugleich legalisiert werden können

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Pascal Fuckerieder
Vorsitzender des BA 23
Allach-Untermenzing

Bezirksausschuss des 24. Stadtbezirkes

Feldmoching - Hasenberg



Landeshauptstadt
München

Vorsitzender
Dr. Rainer Großmann

Landeshauptstadt München, BA-Geschäftsstelle Nord
Hanauer Str. 1, 80992 München

Landeshauptstadt München
Mobilitätsreferat
MOR-GB1.23
mitzeichnung.mor@muenchen.de

Privat:

[Redacted private information]

Geschäftsstelle:
BA-Geschäftsstelle Nord
Hanauer Str. 1
80992 München
Telefon: 233 28562
ba24@muenchen.de
Ansprechpartner: [Redacted]

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom
14.05.2024

Unser Zeichen
BA 24 18.06.2024 – TOP 5.3.6

Datum 19.06.2024

Entwurf Sitzungsvorlage: Mobilitätsstrategie 2035; Teilstrategie: Management des öffentlichen (Straßen-) Raums

Sehr geehrte Damen und Herren,

der BA 24 – Feldmoching-Hasenberg hat sich in seiner Sitzung am 18.06.2024 mit der o.g. Anhörung befasst und diese mehrheitlich abgelehnt.

Für Rückfragen steht der BA 24 – Feldmoching-Hasenberg gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

[Redacted signature]

Dr. Rainer Großmann

