

Mobilitätsstrategie 2035

Teilstrategie: Management des öffentlichen (Straßen-)Raums

Kostenloses E-Mobilität Parken verlängern bis mindestens 2025

Antrag Nr. 20-26 / A 00364 von Herrn StR Manuel Pretzl, Herrn StR Sebastian Schall vom 14.08.2020, eingegangen am 14.08.2020

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

Antrag Nr. 20-26 / A 00427 von Herrn StR Manuel Pretzl, Herrn StR Hans Hammer vom 21.09.2020, eingegangen am 21.09.2020

Einführung von Gäste-Parktickets für Anwohner

Antrag Nr. 20-26 / A 00846 von Herrn StR Hans Hammer vom 10.12.2020, eingegangen am 10.12.2020

Karte für mietbare Tiefgaragenstellplätze erstellen und online stellen

Antrag Nr. 20-26 / A 00940 von Herrn StR Prof. Dr. Hans Theiss, Herrn StR Hans Hammer vom 20.01.2021, eingegangen am 20.01.2021

Mehr Anwohnergaragen – Wegfall oberirdischer Parkplätze muss ausgeglichen werden

Antrag Nr. 20-26 / A 01316 der FDP BAYERNPARTEI vom 15.04.2021, eingegangen am 15.04.2021

Mit künstlicher Intelligenz die Parkplatzauslastung auf der Straße messen

Antrag Nr. 20-26 / A 01331 von Frau StRin Sabine Bär, Herrn StR Hans Hammer, Frau StRin Alexandra Gaßmann vom 19.04.2021, eingegangen am 19.04.2021

Parken in Wohnstraßen

Antrag Nr. 20-26 / A 01443 von Herrn StR Alexander Reissl, Frau StRin Alexandra Gaßmann, Frau StRin Veronika Mirlach, Herrn StR Fabian Ewald vom 12.05.2021, eingegangen am 12.05.2021

Tagesparkticket

Antrag Nr. 20-26 / A 01844 von Frau StRin Alexandra Gaßmann vom 19.08.2021, eingegangen am 01844

Geh- und Radwegparken unterbinden II (Radwegsicherheit XXV)

Konzept für Lieferzonen und Kurzzeitparken überarbeiten

Antrag Nr. 20-26 / A 02631 von Frau StRin Sonja Haider, Frau StRin Nicola Holtmann, Herrn StR Dirk Höpner, Herrn StR Tobias Ruff vom 07.04.2022, eingegangen am 07.04.2022

Verkehrsgefährdendes Parken unterbinden (Radwegsicherheit XXVII)

Parken neben Schanigärten und lokalen, dezentralen Fahrradabstellanlagen

sanktionieren

Antrag Nr. 20-26 / A 02633 von der Fraktion ÖDP/München-Liste vom 07.04.2022, eingegangen am 07.04.2022

Gehwege für Fußgänger:innen freihalten – geltendes Recht durchsetzen!

Antrag Nr. 20-26 / A 02923 von der Fraktion ÖDP/München-Liste vom 15.07.2022, eingegangen am 15.07.2022

Genauere Erfassung aller gestrichenen Parkplätze sicherstellen

Antrag Nr. 20-26 / A 02995 von der Herrn StR Manuel Pretzl, Herrn StR Hans Hammer vom 04.08.2022, eingegangen am 04.08.2022

Systematisches Gehwegparken unterbinden II – Beschilderung von Parkverboten ausweiten

Antrag Nr. 20-26 / A 03108 von der Fraktion ÖDP/München-Liste vom 29.09.2022, eingegangen am 29.09.2022

Im Umfeld geplanter Mobilitätspunkte Gehwegparken unterbinden

Antrag Nr. 20-26 / A 4166 von der Fraktion ÖDP/München-Liste vom 21.09.2023, eingegangen am 21.09.2023

Gehwegparken um Umfeld von bestehenden Mobilitätspunkten unterbinden

Antrag Nr. 20-26 / A 04167 von der Fraktion ÖDP/München-Liste vom 21.09.2023, eingegangen am 21.09.2023

Park-and-Ride-Anlage unter dem Wettersteinplatz

Empfehlung Nr. 14-20/ E 02334 des Stadtbezirkes 18 – Untergiesing - Harlaching vom 15.11.2018

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

Empfehlung Nr. 14-20 / E 02950 des Stadtbezirkes 06 – Sendling vom 24.10.2019

Jährliche Anpassung der Parkgebühren

Empfehlung Nr. 14-20 / E 03003 des Stadtbezirkes 18 – Untergiesing - Harlaching vom 07.11.2019

Jährliche Anpassung der Parkgebühren entsprechend des Verbraucherpreisindex Deutschland (VPI)

Empfehlung Nr. 14-20 / E 03066 des Stadtbezirkes 07 – Sendling - Westpark vom 19.11.2019

Das Abstellen von Kraftfahrzeugen, E-Scootern, E-Fahrrädern, Motorrollern und Elektromotorrollern auf Gehwegen soll verboten werden.

Empfehlung Nr. 14-20 / E 03112 des Stadtbezirkes 03 – Maxvorstadt vom 28.11.2019

Behördliches Vorgehen gegen auf Gehwegen fahrenden und abgestellten E-Scootern und Motorrollern

Empfehlung Nr. 14-20 / E 03165 des Stadtbezirkes 09 – Neuhausen-Nymphenburg vom

28.11.2019

Verkehrsstatistik zu Parkplätzen verbessern und öffentlich zugänglich machen
Empfehlung Nr. 20-26 / E 00136 des Stadtbezirkes 03 – Maxvorstadt vom 09.07.2021

Park-Gutscheine für Familie und Freunde
Empfehlung Nr. 20-26 / E 00216 des Stadtbezirkes 01 – Altstadt-Lehel vom 12.07.2021

Bereitstellung von Parkplätzen für Anwohner*innen
Empfehlung Nr. 20-26 / E 00244 des Stadtbezirkes 01 – Altstadt-Lehel vom 12.07.2021

Gerechte Nutzung des öffentlichen Raums / Abstellgebühr für Fahrräder und E-Scooter
Empfehlung Nr. 20-26 / E 00838 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 01 - Altstadt-Lehel vom 15.09.2022

Fahrradfriedhof Innenstadt
Empfehlung Nr. 20-26 / E 00845 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 01 - Altstadt-Lehel vom 15.09.2022

Gehwegparken muss geahndet werden
Empfehlung Nr. 20-26 / E 00873 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 25 - Laim vom 18.10.2022

Mehr Sicherheit für Fußgänger
Empfehlung Nr. 20-26 / E 00879 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 25 - Laim vom 18.10.2022

Gebühr für Anwohnerparklizenz wird erhöht und nach Größe der Kraftfahrzeuge gestaffelt
Empfehlung Nr. 20-26 / E 01072 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 03 - Maxvorstadt vom 15.11.2022

Abstellmöglichkeiten für Motorroller für gefahrlose Nutzung der Gehwege
Empfehlung Nr. 20-26 / E 01040 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 02 - Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt vom 16.11.2022

Tiefgarage der Patentämter für Besucher*innen des Deutschen Museums und Auer Dult öffnen
Empfehlung Nr. 20-26 / E 01853 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 05 - Au-Haidhausen am 09.04.2024

Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 11904

Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 13.11.2024 (VB)

Öffentliche Sitzung

Kurzübersicht zur beiliegenden Beschlussvorlage

Anlass	Mit diesem Beschlussentwurf setzt das Mobilitätsreferat den Auftrag des Stadtrats um, eine eigene Teilstrategie für das Management des öffentlichen (Straßen-)Raums als Teil der Mobilitätsstrategie 2035 zu erstellen (vgl. Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 03507 vom 23.06.2021).
Inhalt	<p>Im Rahmen der hier vorgelegten Teilstrategie wird das bisherige klassische Parkraummanagement als wichtige Kernaufgabe zur Erreichung der Mobilitätswende konzeptionell erweitert. So wird eine neue Abwägung zwischen dem ruhenden Kfz-Verkehr auf der einen Seite und Aufenthalt, Begrünung, Fußverkehr, Radverkehr, Öffentlichem Verkehr, Shared Mobility Angebote und Wirtschaftsverkehr auf der anderen Seite angestrebt. Eine neue Abwägung zugunsten des Umweltverbunds ist vor allem vor dem Hintergrund der Klimaziele und der „Vision Zero“ erforderlich.</p> <p>Daraus resultierende Maßnahmenvorschläge werden mit diesem Beschluss zur Umsetzung beantragt.</p> <p>Insbesondere sollen mit diesem Beschluss die folgenden Handlungsfelder betrachtet werden:</p> <ul style="list-style-type: none">• Verkehrslenkende Bepreisung• Effizientere Nutzung öffentlicher Parkplätze• Steigerung der Verkehrssicherheit• Verkehrsüberwachung digital und effektiv gestalten• Optimierte Digitalisierung• Positive Kommunikation intensivieren• Freiräume für Aufenthalt und Fußverkehr schaffen <p>Um das Potential des Managements des öffentlichen (Straßen-)Raums voll auszuschöpfen, verfolgt diese Teilstrategie ein umfangreiches Maßnahmenprogramm, welches im Folgenden anhand von Clustern beschrieben wird:</p> <ul style="list-style-type: none">• Ausweitung und Anpassung des Maßnahmengebiets• Bepreisung• Lizenzvergabe• Verkehrssicherheit• Digitalisierung

Klimaschutzprüfung	Eine Klimaschutzrelevanz ist gegeben: Ja, positiv Siehe für die Ergebnisse der vertieften Prüfung Anlage 39
Gesamtkosten/ Gesamterlöse	-/-
Entscheidungs- vorschlag	Zustimmung zu den Anträgen des Referenten
Gesucht werden kann im RIS nach	Parkraummanagement; Öffentlicher Raum; PRM; Parkgebühren; Management des öffentlichen (Straßen-)Raums; Teilstrategie; Mobilitätsstrategie 2035
Ortsangabe	Stadtgebiet München

Mobilitätsstrategie 2035

Teilstrategie: Management des öffentlichen (Straßen-)Raums

Kostenloses E-Mobilität Parken verlängern bis mindestens 2025

Antrag Nr. 20-26 / A 00364 von Herrn StR Manuel Pretzl, Herrn StR Sebastian Schall vom 14.08.2020, eingegangen am 14.08.2020

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

Antrag Nr. 20-26 / A 00427 von Herrn StR Manuel Pretzl, Herrn StR Hans Hammer vom 21.09.2020, eingegangen am 21.09.2020

Einführung von Gäste-Parktickets für Anwohner

Antrag Nr. 20-26 / A 00846 von Herrn StR Hans Hammer vom 10.12.2020, eingegangen am 10.12.2020

Karte für mietbare Tiefgaragenstellplätze erstellen und online stellen

Antrag Nr. 20-26 / A 00940 von Herrn StR Prof. Dr. Hans Theiss, Herrn StR Hans Hammer vom 20.01.2021, eingegangen am 20.01.2021

Mehr Anwohnergaragen – Wegfall oberirdischer Parkplätze muss ausgeglichen werden

Antrag Nr. 20-26 / A 01316 der FDP BAYERNPARTEI vom 15.04.2021, eingegangen am 15.04.2021

Mit künstlicher Intelligenz die Parkplatzauslastung auf der Straße messen

Antrag Nr. 20-26 / A 01331 von Frau StRin Sabine Bär, Herrn StR Hans Hammer, Frau StRin Alexandra Gaßmann vom 19.04.2021, eingegangen am 19.04.2021

Parken in Wohnstraßen

Antrag Nr. 20-26 / A 01443 von Herrn StR Alexander Reissl, Frau StRin Alexandra Gaßmann, Frau StRin Veronika Mirlach, Herrn StR Fabian Ewald vom 12.05.2021, eingegangen am 12.05.2021

Tagesparkticket

Antrag Nr. 20-26 / A 01844 von Frau StRin Alexandra Gaßmann vom 19.08.2021, eingegangen am 01844

Geh- und Radwegparken unterbinden II (Radwegsicherheit XXV)

Konzept für Lieferzonen und Kurzzeitparken überarbeiten

Antrag Nr. 20-26 / A 02631 von Frau StRin Sonja Haider, Frau StRin Nicola Holtmann, Herrn StR Dirk Höpner, Herrn StR Tobias Ruff vom 07.04.2022, eingegangen am 07.04.2022

Verkehrsgefährdendes Parken unterbinden (Radwegsicherheit XXVII)

Parken neben Schanigärten und lokalen, dezentralen Fahrradabstellanlagen sanktionieren

Antrag Nr. 20-26 / A 02633 von der Fraktion ÖDP/München-Liste vom 07.04.2022, eingegangen am 07.04.2022

Gehwege für Fußgänger:innen freihalten – geltendes Recht durchsetzen!

Antrag Nr. 20-26 / A 02923 von der Fraktion ÖDP/München-Liste vom 15.07.2022, eingegangen am 15.07.2022

Genauere Erfassung aller gestrichenen Parkplätze sicherstellen

Antrag Nr. 20-26 / A 02995 von der Herrn StR Manuel Pretzl, Herrn StR Hans Hammer vom 04.08.2022, eingegangen am 04.08.2022

Systematisches Gehwegparken unterbinden II – Beschilderung von Parkverboten ausweiten

Antrag Nr. 20-26 / A 03108 von der Fraktion ÖDP/München-Liste vom 29.09.2022, eingegangen am 29.09.2022

Im Umfeld geplanter Mobilitätspunkte Gehwegparken unterbinden

Antrag Nr. 20-26 / A 4166 von der Fraktion ÖDP/München-Liste vom 21.09.2023, eingegangen am 21.09.2023

Gehwegparken um Umfeld von bestehenden Mobilitätspunkten unterbinden

Antrag Nr. 20-26 / A 04167 von der Fraktion ÖDP/München-Liste vom 21.09.2023, eingegangen am 21.09.2023

Prinz-Eugen-Park: Parkplätze nur als Kurzparkzone

Empfehlung Nr. 14-20/ E 01841 des Stadtbezirkes 13 - Bogenhausen vom 26.10.2017

Park-and-Ride-Anlage unter dem Wettersteinplatz

Empfehlung Nr. 14-20/ E 02334 des Stadtbezirkes 18 – Untergiesing - Harlaching vom 15.11.2018

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

Empfehlung Nr. 14-20 / E 02950 des Stadtbezirkes 06 – Sendling vom 24.10.2019

Jährliche Anpassung der Parkgebühren

Empfehlung Nr. 14-20 / E 03003 des Stadtbezirkes 18 – Untergiesing - Harlaching vom 07.11.2019

Jährliche Anpassung der Parkgebühren entsprechend des Verbraucherpreisindex Deutschland (VPI)

Empfehlung Nr. 14-20 / E 03066 des Stadtbezirkes 07 – Sendling - Westpark vom 19.11.2019

Das Abstellen von Kraftfahrzeugen, E-Scootern, E-Fahrrädern, Motorrollern und Elektrollern auf Gehwegen soll verboten werden.

Empfehlung Nr. 14-20 / E 03112 des Stadtbezirkes 03 – Maxvorstadt vom 28.11.2019

Behördliches Vorgehen gegen auf Gehwegen fahrenden und abgestellten E-Scootern und Motorrädern

Empfehlung Nr. 14-20 / E 03165 des Stadtbezirkes 09 – Neuhausen-Nymphenburg vom 28.11.2019

Verkehrsstatistik zu Parkplätzen verbessern und öffentlich zugänglich machen

Empfehlung Nr. 20-26 / E 00136 des Stadtbezirkes 03 – Maxvorstadt vom 09.07.2021

Park-Gutscheine für Familie und Freunde

Empfehlung Nr. 20-26 / E 00216 des Stadtbezirkes 01 – Altstadt-Lehel vom 12.07.2021

Bereitstellung von Parkplätzen für Anwohner*innen

Empfehlung Nr. 20-26 / E 00244 des Stadtbezirkes 01 – Altstadt-Lehel vom 12.07.2021

Gerechte Nutzung des öffentlichen Raums / Abstellgebühr für Fahrräder und E-Scooter

Empfehlung Nr. 20-26 / E 00838 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 01 - Altstadt-Lehel vom 15.09.2022

Fahrradfriedhof Innenstadt

Empfehlung Nr. 20-26 / E 00845 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 01 - Altstadt-Lehel vom 15.09.2022

Gehwegparken muss geahndet werden

Empfehlung Nr. 20-26 / E 00873 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 25 - Laim vom 18.10.2022

Mehr Sicherheit für Fußgänger

Empfehlung Nr. 20-26 / E 00879 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 25 - Laim vom 18.10.2022

Gebühr für Anwohnerparklizenz wird erhöht und nach Größe der Kraftfahrzeuge gestaffelt

Empfehlung Nr. 20-26 / E 01072 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 03 - Maxvorstadt vom 15.11.2022

Abstellmöglichkeiten für Motorroller für gefahrlose Nutzung der Gehwege

Empfehlung Nr. 20-26 / E 01040 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 02 - Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt vom 16.11.2022

Tiefgarage der Patentämter für Besucher*innen des Deutschen Museums und Auer Dult öffnen

Empfehlung Nr. 20-26 / E 01853 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 05 - Au-Haidhausen am 09.04.2024

Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 11904

Vorblatt zur Beschlussvorlage des Mobilitätsausschusses vom 13.11.2024 (VB)

Öffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis

1. Anlass und Zielsetzung	4
1.1 Einordnung des Managements des öffentlichen (Straßen-)Raums in die Mobilitätsstrategie 2035 und die Bedeutung des Klimaschutzes	5
1.2. Ziele und Handlungsfelder der Teilstrategie Managements des öffentlichen (Straßen-)Raums	8
1.3. Auswirkungen auf die anderen Teilstrategien	16
1.4. Status quo und Städtevergleich	20
2. Maßnahmenprogramm	24
2.1. Maßnahmencluster: Ausweitung und Anpassung des Maßnahmengebiets	24
2.2. Maßnahmencluster: Bepreisung	28
2.3. Maßnahmencluster: Lizenzvergabe	31
2.4. Maßnahmencluster: Verkehrssicherheit	32
2.5. Maßnahmencluster: Digitalisierung	41
2.6. Monitoring und Evaluation	44
2.7. Beteiligung und Information	45
3. Überblick der Mittelverwendung im Parkraummanagement	46
4. Behandlung der Stadtratsanträge und Bürgerversammlungsempfehlungen	48
5. Abstimmung Referate / Dienststellen	64
5.1. Klimaschutzprüfung	74
6. Anhörung der Bezirksausschüsse	74

Mobilitätsstrategie 2035

Teilstrategie: Management des öffentlichen (Straßen-)Raums

Kostenloses E-Mobilität Parken verlängern bis mindestens 2025

Antrag Nr. 20-26 / A 00364 von Herrn StR Manuel Pretzl, Herrn StR Sebastian Schall vom 14.08.2020, eingegangen am 14.08.2020

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

Antrag Nr. 20-26 / A 00427 von Herrn StR Manuel Pretzl, Herrn StR Hans Hammer vom 21.09.2020, eingegangen am 21.09.2020

Einführung von Gäste-Parktickets für Anwohner

Antrag Nr. 20-26 / A 00846 von Herrn StR Hans Hammer vom 10.12.2020, eingegangen am 10.12.2020

Karte für mietbare Tiefgaragenstellplätze erstellen und online stellen

Antrag Nr. 20-26 / A 00940 von Herrn StR Prof. Dr. Hans Theiss, Herrn StR Hans Hammer vom 20.01.2021, eingegangen am 20.01.2021

Mehr Anwohnergaragen – Wegfall oberirdischer Parkplätze muss ausgeglichen werden

Antrag Nr. 20-26 / A 01316 der FDP BAYERNPARTEI vom 15.04.2021, eingegangen am 15.04.2021

Mit künstlicher Intelligenz die Parkplatzauslastung auf der Straße messen

Antrag Nr. 20-26 / A 01331 von Frau StRin Sabine Bär, Herrn StR Hans Hammer, Frau StRin Alexandra Gaßmann vom 19.04.2021, eingegangen am 19.04.2021

Parken in Wohnstraßen

Antrag Nr. 20-26 / A 01443 von Herrn StR Alexander Reissl, Frau StRin Alexandra Gaßmann, Frau StRin Veronika Mirlach, Herrn StR Fabian Ewald vom 12.05.2021, eingegangen am 12.05.2021

Tagesparkticket

Antrag Nr. 20-26 / A 01844 von Frau StRin Alexandra Gaßmann vom 19.08.2021, eingegangen am vom 19.08.2021

Geh- und Radwegparken unterbinden II (Radwegsicherheit XXV)

Konzept für Lieferzonen und Kurzzeitparken überarbeiten

Antrag Nr. 20-26 / A 02631 von Frau StRin Sonja Haider, Frau StRin Nicola Holtmann, Herrn StR Dirk Höpner, Herrn StR Tobias Ruff vom 07.04.2022, eingegangen am 07.04.2022

**Verkehrsgefährdendes Parken unterbinden (Radwegsicherheit XXVII)
Parken neben Schanigärten und lokalen, dezentralen Fahrradabstellanlagen
sanktionieren**

Antrag Nr. 20-26 / A 02633 von der Fraktion ÖDP/München-Liste vom 07.04.2022, eingegangen am 07.04.2022

Gehwege für Fußgänger:innen freihalten – geltendes Recht durchsetzen!

Antrag Nr. 20-26 / A 02923 von der Fraktion ÖDP/München-Liste vom 15.07.2022, eingegangen am 15.07.2022

Genauere Erfassung aller gestrichenen Parkplätze sicherstellen

Antrag Nr. 20-26 / A 02995 von der Herrn StR Manuel Pretzl, Herrn StR Hans Hammer vom 04.08.2022, eingegangen am 04.08.2022

Systematisches Gehwegparken unterbinden II – Beschilderung von Parkverboten ausweiten

Antrag Nr. 20-26 / A 03108 von der Fraktion ÖDP/München-Liste vom 29.09.2022, eingegangen am 29.09.2022

Im Umfeld geplanter Mobilitätspunkte Gehwegparken unterbinden

Antrag Nr. 20-26 / A 4166 von der Fraktion ÖDP/München-Liste vom 21.09.2023, eingegangen am 21.09.2023

Gehwegparken um Umfeld von bestehenden Mobilitätspunkten unterbinden

Antrag Nr. 20-26 / A 04167 von der Fraktion ÖDP/München-Liste vom 21.09.2023, eingegangen am 21.09.2023

Prinz-Eugen-Park: Parkplätze nur als Kurzparkzone

Empfehlung Nr. 14-20/ E 01841 des Stadtbezirkes 13 - Bogenhausen vom 26.10.2017

Park-and-Ride-Anlage unter dem Wettersteinplatz

Empfehlung Nr. 14-20/ E 02334 des Stadtbezirkes 18 – Untergiesing - Harlaching vom 15.11.2018

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

Empfehlung Nr. 14-20 / E 02950 des Stadtbezirkes 06 – Sendling vom 24.10.2019

Jährliche Anpassung der Parkgebühren

Empfehlung Nr. 14-20 / E 03003 des Stadtbezirkes 18 – Untergiesing - Harlaching vom 07.11.2019

Jährliche Anpassung der Parkgebühren entsprechend des Verbraucherpreisindex Deutschland (VPI)

Empfehlung Nr. 14-20 / E 03066 des Stadtbezirkes 07 – Sendling - Westpark vom 19.11.2019

Das Abstellen von Kraftfahrzeugen, E-Scootern, E-Fahrrädern, Motorrollern und Elektorollern auf Gehwegen soll verboten werden.

Empfehlung Nr. 14-20 / E 03112 des Stadtbezirkes 03 – Maxvorstadt vom 28.11.2019

Behördliches Vorgehen gegen auf Gehwegen fahrenden und abgestellten E-Scootern und Motorrädern

Empfehlung Nr. 14-20 / E 03165 des Stadtbezirkes 09 – Neuhausen-Nymphenburg vom 28.11.2019

Verkehrsstatistik zu Parkplätzen verbessern und öffentlich zugänglich machen

Empfehlung Nr. 20-26 / E 00136 des Stadtbezirkes 03 – Maxvorstadt vom 09.07.2021

Park-Gutscheine für Familie und Freunde

Empfehlung Nr. 20-26 / E 00216 des Stadtbezirkes 01 – Altstadt-Lehel vom 12.07.2021

Bereitstellung von Parkplätzen für Anwohner*innen

Empfehlung Nr. 20-26 / E 00244 des Stadtbezirkes 01 – Altstadt-Lehel vom 12.07.2021

Gerechte Nutzung des öffentlichen Raums / Abstellgebühr für Fahrräder und E-Scooter

Empfehlung Nr. 20-26 / E 00838 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 01 - Altstadt-Lehel vom 15.09.2022

Fahrradfriedhof Innenstadt

Empfehlung Nr. 20-26 / E 00845 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 01 - Altstadt-Lehel vom 15.09.2022

Gehwegparken muss geahndet werden

Empfehlung Nr. 20-26 / E 00873 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 25 - Laim vom 18.10.2022

Mehr Sicherheit für Fußgänger

Empfehlung Nr. 20-26 / E 00879 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 25 - Laim vom 18.10.2022

Gebühr für Anwohnerparklizenz wird erhöht und nach Größe der Kraftfahrzeuge gestaffelt

Empfehlung Nr. 20-26 / E 01072 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 03 - Maxvorstadt vom 15.11.2022

Abstellmöglichkeiten für Motorroller für gefahrlose Nutzung der Gehwege

Empfehlung Nr. 20-26 / E 01040 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 02 - Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt vom 16.11.2022

Tiefgarage der Patentämter für Besucher*innen des Deutschen Museums und Auer Dult öffnen

Empfehlung Nr. 20-26 / E 01853 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 05 - Au-Haidhausen am 09.04.2024

Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 11904

44 Anlagen

Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 13.11.2024 (VB)

Öffentliche Sitzung

I Vortrag des Referenten

1. Anlass und Zielsetzung

Zuständig für die Entscheidung ist die Vollversammlung des Stadtrates gemäß § 4 der Geschäftsordnung des Stadtrates nach Vorberatung im Mobilitätsausschuss.

Mit diesem Beschlussentwurf setzt das Mobilitätsreferat den Auftrag des Stadtrats um, eine eigene Teilstrategie für das Management des öffentlichen (Straßen-)Raums als Teil der Mobilitätsstrategie 2035 zu erstellen (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 03507 vom 23.06.2021).

Der Auftrag zur Erarbeitung dieser Teilstrategie resultiert zudem aus dem Beschluss „Parkraummanagement in München Fortschreibung Sektor V“ (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 08574 vom 07.12.2017).

Der öffentliche Straßenraum ist der Ort, an dem die Lebensqualität einer Stadt in besonderer Weise sichtbar wird. Gleichzeitig ist es der Ort, an dem sehr viele dringend benötigte Nutzungen um die knappen Flächen konkurrieren. Die Stadt muss eine gut begründete Abwägung vornehmen, wofür die Flächen verwendet werden.

Im Rahmen der „Teilstrategie Management des öffentlichen Straßenraums“ wird daher das bisherige klassische Parkraummanagement als wichtige Kernaufgabe zur Erreichung der Mobilitätswende konzeptionell erweitert. Im Interesse einer integrierten Planung wird der gesamte öffentliche Straßenraum mit all seinen Nutzungsansprüchen betrachtet.

So 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 Umweltverbunds ist vor allem vor dem Hintergrund der Flächeneffizienz, der Leistungsfähigkeit für alle Verkehrsarten, der Klimaziele und der „Vision Zero“ (s. Handlungsfeld 3) erforderlich.

Der Beschlussentwurf ist wie folgt aufgebaut:

- Zunächst werden die Ziele und Handlungsfelder der Teilstrategie definiert und die Auswirkungen auf andere Teilstrategien der Mobilitätsstrategie 2035 aufgezeigt.
- Anschließend werden konkrete Umsetzungsmaßnahmen in fünf Maßnahmenclustern beschrieben und das dazugehörige Monitoring erläutert.
- Es wird zudem ein Überblick über die Mittelverwendung des Parkraummanagements der vergangenen sechs Jahre gegeben.
- Abschließend werden Stadtratsanträge und Bürgerversammlungsempfehlungen behandelt.

Handlungsfelder sind:

- Verkehrslenkende Bepreisung
- Effizientere Nutzung öffentlicher Parkplätze
- Steigerung der Verkehrssicherheit
- Verkehrsüberwachung digital und effektiv gestalten
- Optimierte Digitalisierung
- Positive Kommunikation intensivieren
- Freiräume für Aufenthalt und Fußverkehr schaffen

Zusätzlich wird die Landeshauptstadt beauftragt, sich beim Freistaat Bayern weiterhin für die Aufhebung des bislang geltenden Parkgebührenrahmens und des Gebührenrahmens für Bewohnerparklizenzen einzusetzen.

Sämtliche benötigten Mittel und Ressourcen wurden im Beschluss Parken 4.0 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 10913 vom 20.12.2023) beschlossen. Dieser weist eine hohe inhaltliche Nähe zu dieser Teilstrategie auf.

1.1 Einordnung des Managements des öffentlichen (Straßen-)Raums in die Mobilitätsstrategie 2035 und die Bedeutung des Klimaschutzes

Das Management des öffentlichen (Straßen-)Raums ist ein zentraler Bestandteil der Verkehrswende und damit der Mobilitätsstrategie 2035.

München ist die Großstadt mit der höchsten Bevölkerungsdichte in Deutschland, ihre Einwohnerzahl wächst derzeit und absehbar weiter. Auch die Anzahl der in München zugelassenen Fahrzeuge wächst nach wie vor, nicht jedoch die Fläche des Stadtgebiets.

Im Folgenden wird dargestellt,

- über welche **Angebote** des Stellplatzbedarfs München grundsätzlich verfügt,
- welche **Kompensationsmöglichkeiten** für den Fall, dass Parkraum zugunsten konkurrierender Nutzungen umgewandelt wird und Anpassungen erforderlich werden, erörtert und
- welche **Ziele der Mobilitätsstrategie 2035** (s. Kapitel 1.3. „Auswirkungen auf die anderen Teilstrategien“) unterstützt werden, wenn das bisherige

Parkraummanagement zum künftigen integrierten Management des öffentlichen (Straßen-)Raums weiterentwickelt wird.

Angebot: 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.

Gleichzeitig ist es Aufgabe der Landeshauptstadt München gute Angebote für den Fußverkehr, den Radverkehr und den ÖPNV als Alternativen zum Kfz-Verkehr bereitzustellen und innovative Mobilitätskonzepte auf Privatgrund im Wohnungsbau zu ermöglichen. In Verbindung damit können Stellplätze reduziert und dadurch Platz für andere wertvolle Nutzungen geschaffen werden.

Zudem ist die Landeshauptstadt München verantwortlich dafür, eine effiziente und stadtverträgliche Ver- und Entsorgung auf dem Stadtgebiet zu gewährleisten. In diesem Zusammenhang sind Flächen für Laden, Liefern und Leisten bereitzustellen. Ladevorgänge beinhalten das Beladen von Fahrzeugen mit Waren oder Entsorgungsgütern. Als Liefervorgang wird üblicherweise das Entladen von Waren, Stückgut und Paketen zum Zwecke der Auslieferung bezeichnet. Beim Leisten geht es primär um Handwerker*innen, die im Regelfall ihre Fahrzeuge nah am Einsatzort abstellen müssen, um Material und Werkzeug verfügbar zu haben. Konkrete Maßnahmen zur Verbesserung der Stellplatzsituation für Laden, Liefern und Leisten werden im Rahmen der Teilstrategie Wirtschaftsverkehr entwickelt (vgl. Sitzungsvorlage 20-26 / V 08014).

Insbesondere in Stadtquartieren mit vielen Altbauten sind aktuell wenige Stellplätze auf Privatgrund vorhanden. Um den Bewohner*innen dieser Quartiere Parkmöglichkeiten zu bieten, werden hier momentan Bewohnerparklizenzen ausgegeben, mit denen sie privilegiert im öffentlichen Straßenraum parken können.

Darüber hinaus können über die Lizenzgebiete insgesamt neue Ansätze einer verbesserten Flächenbewirtschaftung entwickelt und umgesetzt werden, wodurch angenehmeres Wohnumfeld geschaffen, die Aufenthaltsqualität erhöht und z.B. auch innerstädtische Mikroklima auf hochversiegelten Flächen im Sinne der Kühlung der Stadt verbessert werden. Gleichzeitig bleibt die Mobilität der Bewohner*innen und Gewerbetreibenden und die Erreichbarkeit für Besucher*innen gewährleistet.

Die Bewohnerparklizenz berechtigt gegen eine Verwaltungsgebühr von derzeit 30 €/Jahr (2,5 €/Monat und 8 Cent/Tag), privilegiert im begrenzten öffentlichen Straßenraum zu parken. Es besteht damit jedoch kein Anspruch auf Verfügbarkeit eines Parkplatzes im jeweiligen Parklizenzgebiet. Dies wäre nur durch die Anmietung eines festen privaten Stellplatzes z.B. in einer Tiefgarage möglich. Dennoch erleichtern Bewohnerparklizenzen nachweislich für Bewohner*innen das Abstellen von Fahrzeugen, insbesondere durch das Fernhalten von langzeitparkenden Berufspendelnden.

Schaffung von Raum für konkurrierende Nutzungen –mögliche Kompensationen

Mit Blick auf die übergeordneten Ziele der Verkehrswende ist es jedoch über die bisher beschriebenen Maßnahmen nötig, durch die Umwandlung von Parkraum Platz für andere urbane Nutzungen zu schaffen.

So konnten vor allem im Innenstadtbereich erstmals im Sommer 2020 zahlreiche zusätzliche Freischankflächen (Schanigärten) zugelassen werden. Auch Elektroladesäulen, Shared Mobility Angebote, Rad(schnell)wege, Radabstellanlagen, Bus- und Trammaßnahmen, Saisonale Interventionen (Sommerstraßen, Parklets) und Baumpflanzungen werden auf diesen Flächen umgesetzt.

Das Mobilitätsreferat strebt hierbei an, sofern erforderlich, die Parkregelungen anzupassen und die nachteiligen Wirkungen eines Stellplatzentfalls (z.B. vermehrter Parksuchverkehr) abzumildern. Dies ist allerdings nicht immer bei allen Umwandlungen von Parkplatzflächen möglich.

Auch in Parklizenzgebieten werden laufend Anpassungen durchgeführt. Hier ist es zur Einhaltung des bundesrechtlich vorgegebenen Rahmens (max. 50% Bewohnerparken 9-18 Uhr, 75% 18-23 Uhr) allerdings immer erforderlich, eine komplette Betrachtung des betreffenden Lizenzgebietes vorzunehmen. Das Mobilitätsreferat hat in den Jahren 2021 bis 2023 Regelanpassungen zugunsten der Bewohner*innen in 43 Parklizenzgebieten vorgenommen und mit den Bezirksausschüssen abgestimmt. 2024 sollen weitere Anpassungen folgen.

Dem von verschiedenen Seiten geäußerten Wunsch, den dauerhaften Entfall von Parkplätzen flächenhaft z.B. durch den Neubau von Anwohner- bzw. Quartiersgaragen zu kompensieren, kann insbesondere mangels Flächen und des hohen Finanzbedarfs nicht immer oder nicht zeitnah und vollumfänglich nachgekommen werden. Das Mobilitätsreferat beauftragt zu diesem Zweck eine Potentialanalyse, um mögliche Flächen und Standorte identifizieren zu lassen.

Eine weitere Anregung an die Verwaltung aus der Bevölkerung ist, dass die privaten Betreiber*innen von Tiefgaragen aufgefordert werden sollen, vermehrt Fahrzeuge von Bewohner*innen besonders belasteter Gebiete aufzunehmen. Hierauf hat die Stadtverwaltung jedoch keine rechtlich bindenden Einflussmöglichkeiten. Auch sind die Betreiber*innen verpflichtet, den ursprünglichen Betriebszweck (insbesondere bei den aus der Baugenehmigung verpflichtend nachzuweisenden Stellplätzen) zu gewährleisten. Alle bisher nicht vorgesehenen Nutzungsmöglichkeiten der Stellplätze müssen sich in Betriebskonzepte einordnen lassen. Garagenbetreiber*innen haben aber allein schon aus Wirtschaftlichkeitsgründen ein berechtigtes Eigeninteresse, die bestmögliche Ausnutzung der vorhandenen Stellplätze zu gewährleisten. Sollten dennoch Stellplatzpotentiale nicht genutzt werden, kann davon ausgegangen werden, dass dem bauliche, rechtliche, betriebliche oder sonstige Gründe entgegenstehen, auf die die Stadtverwaltung ebenfalls keinen Einfluss hat.

Eine optimale Gestaltung des ruhenden Verkehrs hat eine hohe Bedeutung für die Verkehrssicherheit. Auf den Gehwegen abgestellte E-Tretroller, Fahrräder, E-Leichtfahrzeuge,

Motorräder und v.a. Autos erschweren es insbesondere mobilitätseingeschränkten Menschen, sicher am Verkehr teilzunehmen. Häufig muss auf Radwege oder die Fahrbahn ausgewichen werden. Zudem werden immer wieder Sichtachsen zugestellt. Auch das Parken an abgesenkten Bordsteinen beeinträchtigt Fußgänger*innen und insbesondere mobilitätseingeschränkten Personen, sicher am Verkehr teilzunehmen. 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.

Künftige Anforderungen an das integrierte Management des öffentlichen (Straßen-)Raums gemäß den Zielen der Mobilitätsstrategie 2035

Die Maßnahmen im Münchner Parkraummanagement entsprechen bereits heute in vielfacher Hinsicht den Zielen einer nachhaltigen Mobilität. Um den Anforderungen des Entwurfs der neuen Mobilitätsstrategie 2035 und ihrer 19 Teilstrategien vollständig gerecht zu werden, wird es zu einem integrierten Management des öffentlichen (Straßen-)Raums weiterentwickelt.

Seit dem Verkehrsentwicklungsplan (VEP) aus dem Jahr 2006 kamen zahlreiche neue Anforderungen und Ziele hinzu. So spielen neben einer hohen Aufenthaltsqualität im öffentlichen Straßenraum, auch die Neudefinition der Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems, die Einführung der Flächeneffizienz als „Key Performance Indicator“, ein neuer ambitionierterer Modal Split und nicht zuletzt die Themen, Handlungsfelder und Maßnahmen der zahlreichen neuen Teilstrategien und der Projekte im Bezirksmanagement eine bedeutende Rolle.

Da der Flächenbedarf im öffentlichen Straßenraum für verschiedene Nutzungen stark zunimmt, müssen alle Erfordernisse in einem integrierten Ansatz betrachtet werden. Die Umsetzung dieser Ansätze wird absehbar nur über eine Mobilitätskultur gelingen, die ihre Mobilitätsbedürfnisse immer stärker ohne eigenes Fahrzeug und mit dem Umweltverbund befriedigen kann.

1.2. Ziele und Handlungsfelder der Teilstrategie Managements des öffentlichen (Straßen-)Raums

Dem Kfz-Parken wird derzeit im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln überproportional viel Fläche im öffentlichen Stadtraum eingeräumt. Ein abgestellter Personenkraftwagen entspricht dem Platzbedarf für ca. acht Fahrräder, einem Baum oder beispielsweise einiger Sitzplätze in einem Schanigarten.

Da es sich im öffentlichen Raum um Gemeingut handelt, sollen diese Flächen zukünftig allen Bevölkerungs- und Nutzer*innengruppen gleichermaßen zur Verfügung stehen.²

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))

²Agora Verkehrswende (2018): Umparken – den öffentlichen Raum gerechter verteilen.
Abrufbar unter: <https://www.agora-verkehrswende.de/veroeffentlichungen/umparken-den-oeffentlichen-raum-gerechter-verteilen/>

Dies soll mit Hilfe des in der Mobilitätsstrategie 2035 beschlossenen Planungsprinzips einer klaren Priorisierung der flächeneffizienten Verkehrsmittel ermöglicht werden. Dieser Ansatz wird referatsübergreifend befürwortet und in der gemeinsamen Arbeitsgruppe zur Abstimmung der Belange des Parkraummanagements (Mobilitätsreferat, Baureferat, Kreisverwaltungsreferat, Branddirektion) erörtert. In diesem Zuge wird die Arbeitsgruppe ihr Aufgabenspektrum erweitern und umbenannt in „AG Management des öffentlichen (Straßen-)Raums“.

Als Ergebnis einer intensiven Diskussion schlägt die Arbeitsgruppe in Übereinstimmung mit dem Leitbild der Mobilitätsstrategie 2035 folgende fachliche **Ziele** für die Teilstrategie Managements des öffentlichen (Straßen-)Raum vor:

- Verbesserung des Wohnumfelds
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität
- Reduktion des Parksuchverkehrs und damit auch des Schadstoffausstoßes
- Gewährleistung der Erreichbarkeit für Bewohner*innen, Besucher*innen sowie Ver- und Entsorgung und Rettungskräfte
- Verkehrssicherheit verbessern
- Steigerung der Flächeneffizienz zugunsten des Umweltverbunds
- Effizientere Parkraumnutzung.

Um diese Ziele umzusetzen, werden folgende **Handlungsfelder** gesehen:

- Verkehrslenkende Bepreisung
- Effizientere Nutzung öffentlicher Parkplätze
- Steigerung der Verkehrssicherheit
- Verkehrsüberwachung digital und effektiv gestalten
- Optimierte Digitalisierung
- Positive Kommunikation intensivieren
- Freiräume für Aufenthalt und Fußverkehr schaffen

Handlungsfeld 1: Verkehrslenkende Bepreisung

Eines der wichtigsten – weil sehr wirksamen und differenzierten - Instrumente zum Management des öffentlichen (Straßen-)Raums ist die Bepreisung des ruhenden Kfz-Verkehrs in Form von Parkgebühren und Bewohnerparkausweisen.

Bereits im Beschluss „Parkraummanagement in München – Fortschreibung Sektor V“ (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 08574 vom 07.12.2017) wurde darauf eingegangen, dass Parkgebühren in der heutigen Form weitgehend ihre Lenkungswirkung verloren haben. Zudem stehen die Gebühren zur privaten Nutzung des öffentlichen Raums in München für das Abstellen von Kfz in keinem Verhältnis zum tatsächlichen Wert der Fläche.

Ziel ist es daher in München, eine (z.B. nach Fahrzeuggröße, Zweck der Nutzung und Parkdauer) differenzierte Bepreisung einzuführen, mit der die zur Verfügung stehenden Parkplätze effizient und im Sinne der Nachhaltigkeit bewirtschaftet werden. Somit kann ein Parkplatz z.B. tagsüber als Lade- und Lieferzone dienen und abends exklusiv den

Bewohner*innen eines Parklizenzgebiets zur Verfügung stehen. Das Projekt „ParkenDual“ (<https://muenchenunterwegs.de/angebote/parkendual>) ist ein erster guter Ansatz für einen tageszeitlichen bzw. saisonalen Wechsel von Fahrrad und Kfz-Parkplätzen, das bereits vor einigen Jahren (2019) eingeführt wurde.

Handlungsfeld 2: Effizientere Nutzung öffentlicher Parkplätze

Die Herausforderungen für den Liefer- und Wirtschaftsverkehr sind nicht neu oder nur auf Teile der Stadt beschränkt. Bei fehlenden Kommissionsflächen im Bestand ist es unausweichlich für Geschäfte und Betriebe, dass notwendige Lade- und Liefervorgänge im öffentlichen Straßenraum abgewickelt werden können. Leistende und liefernde Handwerker*innen benötigen einsatzortnahe Abstellmöglichkeiten für ihre (oft mit Werkzeug und Waren beladenen) Fahrzeuge, während sie bei Kund*innen tätig sind. Auch der Bedarf an Lieferzonen für Kurier-Express-Paket-Dienstleister*innen (KEP) wächst enorm.

Während die Funktionen Laden, Liefern und Leisten bei der Verteilung des öffentlichen Raums zwingend mitgedacht werden müssen, befinden sich Parkmöglichkeiten für Kund*innen weiter unten auf der Priorisierungsliste. Fälschlicherweise wird Wirtschafts- und Kaufkraft in Innenstädten oft mit dem zwingenden Vorhandensein von Kund*innen-Parkmöglichkeiten gleichgesetzt. Untersuchungen (aus der Praxis) haben gezeigt, dass der Erfolg eines Einkaufsbereichs nicht in Beziehung mit dem Parkplatzangebot steht. Menschen, die mit dem Öffentlicher Verkehr kommen, Fußgänger*innen oder Radfahrer*innen geben zum Teil weniger Geld je Einkauf aus, gehen dafür aber häufiger in Geschäfte als Menschen, die mit dem Auto kommen.³

Stadtweit steigt der Bedarf an Zonen für Laden, Liefern und Leisten, nicht zuletzt durch das gesteigerte Aufkommen an Onlinebestellungen durch Privathaushalte. Nicht immer stehen für Anlieferungen geeignete Stellplätze auf Privatgrund zur Verfügung. Aufgabe der Verwaltung ist es daher, den ruhenden Lieferverkehr im öffentlichen Straßenraum so zu gestalten, dass dieser verkehrssicher, stadtverträglich und planbar abläuft. Weder dürfen Geh- und Radwege zum Abstellen von Lieferfahrzeugen benutzt werden, noch sollen der öffentliche Nahverkehr oder Feuerwehr- und Rettungsfahrzeuge beeinträchtigt werden durch Kraftfahrzeuge, die rechtswidrig in zweiter Reihe abgestellt werden.

Häufig stellen Fahrer*innen von Lieferfahrzeugen ihre Fahrzeuge mangels legaler Abstellmöglichkeiten auf Rad- und Gehwegen oder in zweiter Reihe ab. Den Anliegen der Lieferdienste, Handwerker*innen, Entsorger*innen, Postzusteller*innen und Lieferant*innen für den örtlichen Einzelhandel muss deshalb in angemessenem Umfang Platz im öffentlichen Straßenraum angeboten und freigehalten werden. Ein zusammen mit der Wirtschaft erarbeitetes und abgestimmtes Netz aus stadtweiten Zonen für Laden, Liefern und Leisten mit neuen Arten der Beschilderung und Markierung – und perspektivisch ggf. ausgestattet mit einer entsprechenden Sensorik - soll zu erheblichen Verbesserungen für den Lieferverkehr führen. Gleichzeitig soll das Konzept so ausgearbeitet werden, dass z.B. Stellplätze für den Wirtschaftsverkehr abends und nachts für Bewohner*innen nutzbar sind.

³Push&Pull Consortium (2015): Push&Pull 16 gute Gründe für Parkraummanagement. Abrufbar unter: <https://difu.de/publikationen/2015/push-pull>

Ziel ist es, in diesem Bereich neue Wege zu beschreiten und Möglichkeiten wie z.B. Detektion und Buchbarkeit (hierfür braucht es allerdings rechtliche Anpassungen auf Bundesebene z.B. der StVO) der Lieferzonen zu etablieren.

Das Mobilitätsreferat erarbeitet aktuell gemeinsam mit externen Auftragnehmer*innen und Vertreter*innen der Wirtschaft eine sogenannte Roadmap für die urbane Logistik, die Maßnahmen in verschiedenen Handlungsfeldern bis zum Jahr 2030 beschreibt. Die Verwaltung beteiligt sich zudem an Forschungsprojekten in diesem Themengebiet, um eine innovative Lösung für München zu erarbeiten. Erfahrungen aus den Modellquartieren City2Share, Eccentric und Smarter Together sollen bei der Lösungserarbeitung mit einfließen. Die Details werden in einem ersten Umsetzungsbeschluss zur Teilstrategie Wirtschaftsverkehr beschrieben (vgl. Sitzungsvorlage 20-26 / V 08014 vom 01.02.2023).

Handlungsfeld 3: Steigerung der Verkehrssicherheit

Der Stadtrat hat am 25.04.2018 mit der „Vision Zero“ bereits eine neue moderne Verkehrssicherheitsstrategie beschlossen (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 10837). Über den aktuellen Stand der Maßnahmenumsetzung hat das Mobilitätsreferat zuletzt am 19.05.2021 berichtet (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 03254). Strategisches Ziel der „Vision Zero“ ist, die Reduktion der im Verkehr getöteten und schwerverletzten Personen auf Null zu setzen.

Immer wieder wird im Münchner Straßenraum regelwidrig auf Radwegen oder anderer Radverkehrsinfrastruktur, auf Gehwegen oder in Lieferzonen geparkt. Dies führt zu objektiven und subjektiven Verkehrssicherheitsempfindungen für Radfahrer*innen, Fußgänger*innen und insbesondere besonders schützenswerte Verkehrsteilnehmer*innen wie Kindern, mobilitätseingeschränkten Personen, Senior*innen oder Eltern mit Kindern.

Nicht nur abgestellte Personenkraftwagen, Lieferfahrzeuge etc. blockieren Geh- und Radwege, auch durch rücksichtslos abgestellte Elektrokleinstfahrzeuge (z. B. E-Tretroller), Motorräder und (Lasten-)Fahrräder werden vor allem Fußgänger*innen und mobilitätseingeschränkte Personen an der sicheren Teilnahme am Straßenverkehr gehindert. Wenn durch Behinderungen im Gehwegbereich auf die Fahrbahn oder den Radweg ausgewichen werden muss, kommt es zu Risiken. Diese sind durch das Freihalten der Verkehrsflächen zu vermeiden. Für sehbehinderte Personen erhöht sich zudem die Sturzgefahr, wenn ihr Gehbereich durch Hindernisse verstellt ist.

Zudem soll das gesamte Stadtgebiet im Hinblick auf Parkraummanagement und -bewirtschaftung betrachtet werden. Über die vorliegende Beschlussvorlage soll das Mobilitätsreferat ermächtigt werden, ohne vorherigen gesonderten Stadtratsbeschluss die Festlegung für bestimmte Untersuchungsgebiete zu treffen. Somit können die erforderlichen Untersuchungen zum Parkdruck schneller beauftragt und entsprechende Maßnahmen früher zur Umsetzung gebracht werden.

Ziel ist es, die Gehwegsicherheit für Fußgänger*innen zu erhöhen, indem an geeigneten Stellen die Abstellflächen für den Wirtschaftsverkehr, die Errichtung von Infrastruktur für (Sharing-)Räder und Infrastruktur für Lastenräder über das Standardverfahren Lastenradparken sowie für geteilte Mikromobilität (Fahrräder, E-Motorroller und (Elektro-)

Kleinstfahrzeuge, wie E-Tretroller vgl. Sitzungsvorlage 20-26 / V 10861 „Mobilitätsstrategie 2035 Teilstrategie Shared Mobility Zukunft geteilter Mikromobilitätsangebote in München“ vom 30.11.2023), Motorräder und Mofas ausgebaut wird. Die Angebote der Shared Mobility haben nachweislich das Potential PKW zu ersetzen und spielen deswegen eine besondere Rolle, um den öffentlichen Raum effizient zu nutzen. Die Details hierzu sind in der bereits beschlossenen Teilstrategie zur Shared Mobility (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 04857 vom 19.01.2022) aufgegriffen, werden für die Umsetzung weiter ausgearbeitet und mit der geplanten Strategie zum Radverkehr verknüpft.

Handlungsfeld 4: Verkehrsüberwachung digital und effektiv gestalten

Die wichtigste Aufgabe im ruhenden Verkehr entfällt auf die Überwachung, da ohne sie die Durchsetzung geeigneter strategischer Maßnahmen zur Verkehrssteuerung nicht gewährleistet ist. Somit leidet u.a. die Verkehrssicherheit und damit werden auch die Ziele der Verkehrswende gefährdet. In Ihrer derzeitigen Form ist die Verkehrsüberwachung sehr personalintensiv. Dies ist u.a. in der aktuell gültigen Gesetzgebung des Bundes begründet. Andere Länder, z.B. Frankreich oder die Niederlande, erlauben Verkehrsüberwachung durch Fahrzeuge mit Sensorik für die automatisierte Überprüfung von Halte- und Parkverstößen.

Die Erfahrung zeigt, dass viele Maßnahmen nur erfolgreich sind, wenn deren Einhaltung kontrolliert und regelwidriges Verhalten zeitnah und konsequent geahndet wird. In vielen Bundesländern wurden die gesamten hoheitlichen Aufgaben der Polizei zur Überwachung des öffentlichen Straßenraums an kommunale Verkehrspolizeien (in München die Kommunale Verkehrsüberwachung – KVÜ im Kreisverwaltungsreferat) übertragen. In München wurde das sogenannte Münchner Modell eingeführt, bei dem in klar gesetzten Grenzen (innerhalb der Parklizenzzgebiete) die Kommunale Verkehrsüberwachung Strafzettel ausstellen und in wenigen Einzelfällen (Feuerwehranfahrtszonen, Fußgängerzone Innenstadt, Behindertenstellplätze), nach telefonischem Kontakt mit der Polizei München, ein Abschleppen veranlassen darf. Derzeit ist es jedoch aufgrund der begrenzten personellen Kapazitäten bei Polizei und KVÜ nicht möglich, Kontrollen im notwendigen Ausmaß durchzuführen.

Das Mobilitätsreferat empfiehlt daher,

- 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.

Das Mobilitätsreferat geht davon aus, dass ein höheres Verwarnungsgeld und eine intensivere, gezieltere Verkehrsüberwachung insgesamt zu einer Reduktion der Verkehrsverstöße führen werden.

Ziel ist es, mittels einer modernen und präsenten Verkehrsüberwachung nachhaltig die Bereitschaft der Verkehrsteilnehmer*innen zu erhöhen, die geltenden Verkehrsregeln einzuhalten. Mit einer Anpassung des Bußgeldkatalogs im November 2021 und einer damit

einhergehenden deutlichen Anhebung der Verwarngelder hat der Gesetzgeber bereits einen ersten wichtigen Schritt unternommen. Die benötigten, weiteren Änderungen (zweiter Schritt) im Gesetz, die eine digitale Parkraumüberwachung ermöglichen, wurden noch nicht vorgenommen. In europäischen Städten wie Paris oder Amsterdam ist die digitale Parkraumüberwachung bereits etabliert. In deutschen Städten laufen aktuell Pilotversuche in Hamburg und Berlin um Erfahrungen v.a. im Bezug auf den Datenschutz zu sammeln.⁴

⁴ <https://www.morgenpost.de/politik/article239720305/falschparken-bundesregierung-gesetz-scanfahrzeug.html>

Handlungsfeld 5: Optimierte Digitalisierung

Nicht nur die Verkehrsüberwachung braucht künftig digitale Unterstützung, um die ambitionierten Ziele der Verkehrswende erreichen zu können. Die Digitalisierung der Prozesse ist einer der zentralen Punkte, um eine gute Übersicht der vorhandenen Parkraumsituation zu erlangen und den motorisierten Individualverkehr steuern und eine Qualitätssicherung garantieren zu können. Sie leistet zudem einen wesentlichen Beitrag, unnötigen Parksuchverkehr und damit Schadstoffausstoß und Lärmbelastungen zu vermeiden. Aus diesem Grund werden zur Detektion des Parkraums im öffentlichen Straßenraum bereits heute europaweit verschiedene Ansätze mit einer jeweils unterschiedlichen Zielsetzung verfolgt. Diese Entwicklungen müssen intensiv verfolgt werden, um für die Landeshauptstadt München eine entsprechende Lösung zu erarbeiten.

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.

Handlungsfeld 6: Positive Kommunikation intensivieren

Ein zentraler Baustein zur Förderung der Akzeptanz der Maßnahmen im ruhenden Kfz-Verkehr ist eine transparente und bürger*innennahe Kommunikation. Die Vorzüge der Maßnahmen, angebotene Alternativen und städtische Servicemöglichkeiten sollen proaktiv kommuniziert werden. So kann beispielsweise mehr auf die Schaffung von mehr Aufenthaltsqualität durch die Reduzierung von Kfz-Parkflächen verwiesen werden, um damit vor allem die unmittelbar betroffenen Bürger*innen abzuholen.

Ziel ist es, die Maßnahmen zu erklären, mögliche Alternativen der Verkehrsmittelwahl aufzuzeigen und die damit verbundenen Vorteile zu vermitteln, um das Verständnis in der Bevölkerung zu steigern.

Handlungsfeld 7: Freiräume für Aufenthalt und Fußverkehr schaffen

Ein gut geplanter integrierter Ansatz des Managements des öffentlichen (Straßen-)Raums schützt den öffentlichen Raum auch vor der steigenden Anzahl immer größer werdender Fahrzeuge. Mit Hilfe von Parkbeschränkungen, Parkbevorzugungen und Parkraumbepreisung kann der Verkehr reguliert und effizient gesteuert werden. Das knappe Gut des öffentlichen Raums kann zur gezielten Aufwertung u.a. auch von Wirtschafts- und Touristenhotspots z.B. im innersten Stadtzentrum verwendet werden. So konnte z.B. vor einigen Jahren u.a. durch den Entfall der Parkplätze in der Sendlinger Straße die Fußgängerzone erweitert und der öffentliche Raum aufgewertet werden.

Infrastruktur im öffentlichen Raum dient allen Verkehrsmitteln (z. B. Straßenbeleuchtung) und kommt vielfach vor allem dem Kfz-Verkehr zugute (z. B. Vielzahl der Verkehrszeichen für den ruhenden Verkehr und Ladesäulen). Errichtet wird entsprechende Infrastruktur in der Regel im Seitenraum. Dadurch wird die Nutzbarkeit ohnehin schmaler Gehwege weiter eingeschränkt. 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.

Nicht zuletzt hat die Corona-Pandemie die Bedeutung des öffentlichen Raums für das städtische Leben aufgezeigt. Viele Städte gerade in Spanien, Italien und Schweden

reduzieren schon seit Jahren Parkplätze, um bewusst mehr Raum für Aufenthalt, Spiel und Bewegung zu schaffen. Verkehrslärm, schlechte Luft und Unfallgefahr sind nur einige Stichwörter, die für eine Aufwertung des öffentlichen Straßenraums sprechen und somit nicht nur aus wirtschaftlicher oder touristischer Sicht, sondern auch aus Sicht der Bewohner*innen immens wichtig sind. Der Übertrag solcher Lebens- und Aufenthaltsqualität aus beliebten Urlaubsregionen hin vor die eigene Haustür ist für die Bevölkerung oft nur schwer vorstellbar.

Darum sind (Modell-)projekte wie z.B.:

- City2Share (<https://difu.de/projekte/city2share-sozial-urban-mobil>),
- Civitas Eccentric (<https://stadt.muenchen.de/infos/civitas-eccentric.html>),
- Smarter Together (<https://ru.muenchen.de/2021/62/EU-Projekt-Smarter-Together-praesentiert-Ergebnisse-95194>),
- Sommerstraßen (<https://muenchenunterwegs.de/sommerstrassen>),
- UMPARKEN (<https://www.de.digital/DIGITAL/Redaktion/DE/Smart-City-Navigator/Projekte/umparken-schwabing.html>),
- Bürgerschaftliche Projekte zur Verkehrswende (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 06329 vom 01.06.2022)

sehr wichtig.

Ziel des Handlungsfelds ist die Formulierung und Umsetzung von Flächenbedarfen für kleinräumige Grünflächen, Sitz-, Spiel- und Sportangebote sowie für die Entlastung von Gehwegen von Straßeninfrastruktur durch die Umnutzung von Parkflächen im öffentlichen Straßenraum. Auch dabei ist die Barrierefreiheit umzusetzen

1.3. Auswirkungen auf die anderen Teilstrategien

In der Erarbeitung und Umsetzung aller 19 bisher definierten Teilstrategien müssen auch die gegenseitigen Auswirkungen betrachtet werden, um eine langfristig möglichst gut integrierte Gesamtstrategie gewährleisten zu können. Die Teilstrategie Management des öffentlichen (Straßen-)Raums ist ein Querschnittsthema und steht demnach in direktem Zusammenhang mit einer Mehrheit der anderen Teilstrategien, welche zukünftig im Detail entwickelt werden. Die nachfolgende Tabelle zeigt die wesentlichen Anknüpfungspunkte auf.

Verkehrssicherheit	<ul style="list-style-type: none"> • Die Ausweitung von Maßnahmen gegen ordnungswidriges Parken verbessert die Sicherheit für Nutzer*innen von Mikromobilität und des Fuß- und Radverkehrs • Weniger Parksuchverkehr erhöht die Verkehrssicherheit
Öffentlicher Verkehr	<ul style="list-style-type: none"> • Stellplatzflächen werden für den Öffentlichen Verkehr (z.B. Busbeschleunigung, Tramausbau, Abstell-Wendeanlagenflächen und weitere für den resilienten Betrieb erforderliche Infrastrukturen (SEV), barrierefreiem Ausbau, Mobilitäts Hubs) zur Verfügung gestellt
Fußverkehr	<ul style="list-style-type: none"> • Die Ausweitung von Maßnahmen gegen ordnungswidriges Parken verbessert die Sicherheit und Leichtigkeit des Fußverkehrs • Stellplatzumwandlungen zur Aufnahme von Straßeninfrastruktur (z. B. Verkehrszeichen, Ladepunkte) entlasten schmale Gehwege
Radverkehr	<ul style="list-style-type: none"> • Die Ausweitung von Maßnahmen gegen ordnungswidriges Parken verbessert die Sicherheit und Leichtigkeit des Radverkehrs • Umnutzung von Flächen des Kfz-Verkehrs zugunsten des Radverkehrs verbessert die Situation für den fließenden und ruhenden Radverkehr

<p>Shared Mobility & Mobility as a Service</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Stellplatzumwandlungen zugunsten einer Angebotsausweitung und Abstellflächen für Mikromobilitätsangebote führen grundsätzlich zu geordneten Miet- und Rückgabevorgängen • Umnutzung für Carsharing-Stellplätze soll die Abhängigkeit vom privaten PKW und somit langfristig den privaten PKW-Bestand reduzieren • Alternative für Pendler*innen und damit Reduktion des Parksuchverkehrs
<p>Motorisierter Individualverkehr</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Umnutzung von Stellplätzen für Alternative Nutzungen • Erhöhung der Parkgebühren • Verringerung des Parksuchverkehrs z.B. durch verbesserte Parkleitsysteme
<p>Steuerung des Verkehrs & Digitalisierung</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Bündelung von vorhandenen Datenquellen (Parkscheinautomaten, Handyparken, Detektion, Überwachung) im ruhenden Verkehr kann eine bessere Planungsgrundlage für die Verkehrssteuerung bieten
<p>Mobilitätskonzepte in Städtebau und Stadtanierung</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Parkraumbewirtschaftung als zentrales Element in Neubaugebieten und Bestandsquartieren mit Nachverdichtung zur Unterstützung der Mobilitätskonzepte auf Privatgrund • Öffentliches Parkraumangebot in Neubauquartieren soll von Anbeginn gerecht unter den verschiedenen Nutzungsarten aufgeteilt werden (B-Planung)

Soziale Gerechtigkeit, Teilhabe und Inklusion	<ul style="list-style-type: none"> • Bereitstellung von Informationen, die den individuellen Bedürfnissen gerecht werden • Sicherstellung eines notwendigen Angebots für mobilitätseingeschränkte und vulnerable Gruppen • Gestaltung einer wohnumfeldnahen attraktiven Aufenthaltsqualität • Sicherstellung einer barrierefreien Infrastruktur auf Gehwegen • Soziale Gerechtigkeit (Soziale Dienste, Behindertenausweise, Behindertenparkplätze)
Region und Pendler*innenmobilität	<ul style="list-style-type: none"> • P+R Ausbau im Stadtgebiet und Umland • Bereitstellung von Informationen für individuelle Wegeketten • Wegweisung
Wirtschaftsverkehr	<ul style="list-style-type: none"> • Ausweitung von Zonen für Laden, Liefern und Leisten • Verbesserung der Informationslage (z.B. durch Detektion) über Belegung von Lade- und Lieferzonen, perspektivische Buchbarkeit • Verbesserte Überwachung zur Erhöhung der Verfügbarkeit von Stellplätzen
Klima- und Umweltschutz (inkl. Elektromobilität)	<ul style="list-style-type: none"> • Höhere Parkgebühren führen zu einer Verkehrsverlagerung auf den Umweltverbund • Parkplatzflächen werden für Baumpflanzungen und weitere Klimaanpassungsmaßnahmen (Entsiegelung, Niederschlagsmanagement) zur Verfügung gestellt, integrierte Planung durch Management des (Straßen-)Raums • Weiterer Ausbau von E-Ladeparkplätzen
Kommunikation	<ul style="list-style-type: none"> • Bürger*innen: Information über und Beteiligung an geplanten Maßnahmen

	<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung von Informationen für Besucher*innen
Digitalisierung	<ul style="list-style-type: none"> • Abstimmung von künftigen IT-Pilotprojekten • Einbettung der Umsetzung und Verstetigung von IT-Projekten in die Digitalisierungsstrategie
Krisenstabilität und Resilienz	<ul style="list-style-type: none"> • Künftige Entwicklungen des ruhenden Verkehrs in der Gesamtstadt werden mitbetrachtet, um Anpassungen flexibel und individuell auf das Quartier durchzuführen
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> • Gesamtsystem Parkraummanagement deckt eigene Kosten • Mehr Parklizenzzgebiete, höhere Bußgelder, Parkgebühren und Ausweisgebühren führen zu Mehreinnahmen der Stadt
Forschung und Innovation	<ul style="list-style-type: none"> • Für Forschungs- und Pilotprojekte werden sowohl Daten als auch Räume zur Verfügung gestellt, um theoretische und praktische Erfahrungen zu sammeln • Weiterentwicklung der Digitalisierung und integrierter Bepreisungssysteme

Tabelle 1: Zusammenspiel der Teilstrategie Management des öffentlichen (Straßen-) Raums mit anderen Teilstrategien der Mobilitätsstrategie 2035

1.4. Status quo und Städtevergleich

In diesem Abschnitt wird zum einen die Ist-Situation im ruhenden Kfz-Verkehr dargestellt, zum anderen werden auch die künftigen Bedarfe und Entwicklungen skizziert.

Anfang 2024 gibt es in München 76 Parklizenzgebiete, zusätzlich dazu die Altstadt, den Hauptbahnhof, den Domagkpark und die Messestadt Riem mit einer flächendeckenden Bewirtschaftung mit insgesamt ca. 100.000 Parkplätzen in Betrieb.

Mit dem geplanten Beschluss zum zweiten Teil des Sektor VI (Q1 /2025) werden zusätzliche Parklizenzgebiete zur Umsetzung empfohlen. Auch künftig werden im Rahmen einer gesamtstädtischen Betrachtung weitere Empfehlungen für Parklizenzgebiete innerhalb und außerhalb des Mittleren Rings folgen.

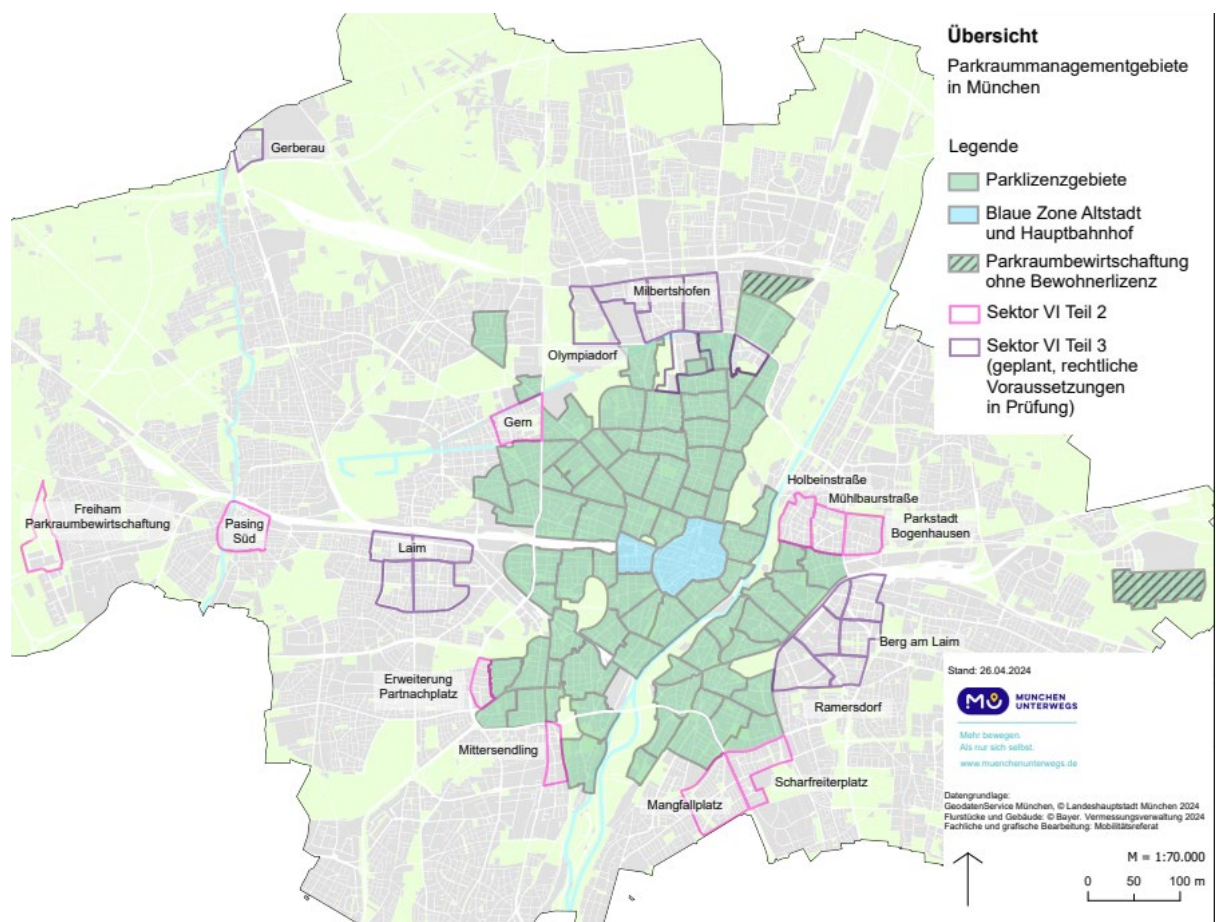


Abbildung 2: Übersichtsplan aller Parkraummanagementmaßnahmen (Stand 2024),

Quelle: Mobilitätsreferat, LHM

Aktuell werden für das Parkraummanagement allein in der Verkehrsüberwachung im KVR etwa 329 VZÄ (Vollzeitäquivalente) eingesetzt. Davon sind im Außendienst 256 VZÄ, im

Innendienst (Verwarnungs-/ Bußgeldverfahren) 54 VZÄ, für die Erteilung der Parkausweise 14 VZÄ und für die zentralen Aufgaben (Personal/ IT) 5 VZÄ eingeteilt.

Aktuelle Zahlen im ruhenden Verkehr

Nutzung des Parkplatzes / Parkregel	Anzahl
Mischparken mit Parkschein (innerhalb der Parklizenzgebiete)	54.540 Parkplätze
Bewohnerparken (innerhalb der Parklizenzgebiete)	25.000 Parkplätze
Mischparken mit Parkscheibe (innerhalb der Parklizenzgebiete)	9.860 Parkplätzen
Kurzzeitparken (innerhalb der Parklizenzgebiete)	2.780 Parkplätze
Freischankflächen (Schanigärten)	663 auf ca. 1.470 Parkplätzen
Ladeinfrastruktur stadtweit	1.173 Parkplätze (davon 570 Normalladesäulen, 17 Schnellladesäulen)
Carsharingparkplätze	185 Parkplätze
Elektrokleinstfahrzeuge	79 Abstellflächen
Park & Ride im Stadtgebiet (bewirtschaftet durch die P+R Park & Ride GmbH)	7.954 Stellplätze in 34 Einzelanlagen
Behindertenparkplätze	Ca. 1000 Parkplätze (nicht personenbezogen)
Anwohnergaragen im Stadtgebiet (bewirtschaftet durch die P+R Park & Ride GmbH)	9 Anlagen mit 1.469 Stellplätzen
Parkleitsystem	ca. 6.000 Stellplätze in Parkgaragen (öffentlich zugänglich)

Tabelle 2: Auflistung aktueller Zahlen im ruhenden Verkehr (Stand 2024)

Zahlen zum ruhenden Verkehr der Gesamtstadt liegen darüber hinaus aktuell nicht vor. Sie sollen im Rahmen des Digitalen Zwilling (Befahrung inkl. anschließender Inventarisierung aller öffentlichen Parkplätze) erarbeitet werden.

Im Vergleich zu anderen Städten in Deutschland übernahm München im Bereich des Parkraummanagements schon vor Jahren eine Vorreiterrolle bezüglich der Ausgestaltung von Bewohnerparken, der Lizenzvergabe, der Ausgestaltung der Parkregelungen und der

Ausdehnung des Systems. Nationale und auch internationale Städte suchen den Austausch bzw. die Münchner Expertise auf Vorträgen und Veranstaltungen.

Die digitale Bezahlmöglichkeit „HandyParken München App“, welche im Auftrag der Landeshauptstadt München bei den Stadtwerken München entwickelt wurde, ist die bestbewertete App in diesem Bereich innerhalb der beiden großen App-Stores. Nicht zuletzt deswegen erhielten die Stadtwerke München gemeinsam mit der Landeshauptstadt München 2021 dafür den Top Digitalisierer Award der „Wirtschaft Digital“ in der Kategorie Mobilität⁵. Im Smart City Index 2023 der Bitkom belegt die LH München insgesamt den ersten Platz; im Bereich Mobilität den 11. Platz⁶.

Insbesondere aufgrund der noch nicht erfolgten Anpassung des Freistaats Bayern im Bereich der Parkgebühren und Gebühren für Bewohnerparklizenzen kann München jedoch nicht alle Potentiale und Möglichkeiten ausschöpfen. Nach § 10 ZustV (Zuständigkeitsverordnung) 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.

Abbildung 3 zeigt den Vergleich der maximalen Parkgebühren (Innenstadt) verschiedener deutscher und europäischer Städte. In München ist Parken z.B. weniger als halb so teuer wie in Stuttgart.

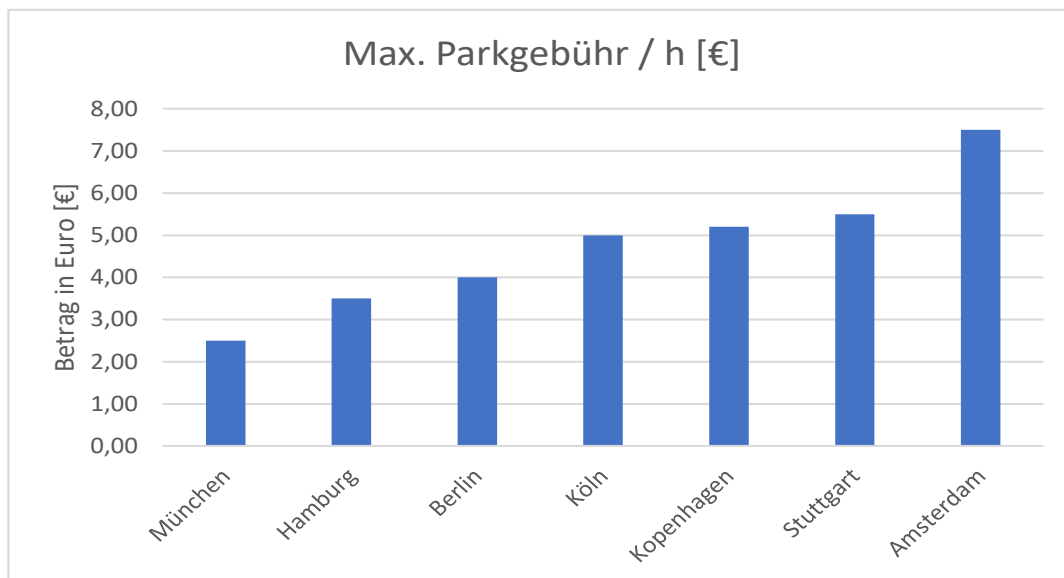


Abbildung 3: Vergleich der Parkgebühren verschiedener Innenstädte

Quelle: Mobilitätsreferat, LHM

⁵ <https://www.wirtschaft.digital/>

⁶ Smart City Index 2023 | Bitkom e. V.

Auch im europäischen Vergleich liegt die in Bayern aktuell mögliche Höchstgebühr für Bewohnerparkausweise von maximal 30,00 €/Jahr als reine Verwaltungsgebühr im unteren Bereich. Städte wie Wien (120 €/Jahr), Freiburg (200 €/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. Nach der Änderung des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) obliegt es – 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 Klimawandels festzulegen. Aus Sicht des Mobilitätsreferats ist dazu die Übertragung dieser Befugnisse auf die Kommunen zur Stärkung des Selbstverwaltungsrechts der richtige Weg. Erfahrungen und Evaluationen zeigen, dass Parkraummanagement und die Steuerung durch erhöhte Parkgebühren die Nutzung und Akzeptanz alternativer Mobilitätsangebote spürbar erhöhen und zu den Erfolgsfaktoren von ÖPNV, Mobilitätspunkten und privaten Mobilitätskonzepten im Wohnungs- und Gewerbebau gehören.

Eine flächendeckende Bewirtschaftung des gesamten Stadtgebiets (wie z.B. in Wien) wäre in München mit der aktuellen Gesetzeslage dennoch nicht möglich. Die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung mit einer Parklizenz für Bewohner*innen (nach § 45 der Straßenverkehrsordnung) ist an rechtliche Vorgaben geknüpft. So ist die Anordnung von Bewohner*innenparkvorrechten nur dort zulässig, wo mangels privater Stellflächen und auf Grund eines drohenden bzw. bereits bestehenden erheblichen allgemeinen Parkdrucks die Bewohner*innen des städtischen Quartiers regelmäßig keine ausreichende Möglichkeit haben, in ortsüblich fußläufig zumutbarer Entfernung von ihrer Wohnung einen Parkplatz für ihr Kraftfahrzeug zu finden (vgl. Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung VwV-StVO).

Die Landeshauptstadt München fordert schon lange, dass gemeinsam mit dem Freistaat Bayern eine Anpassung der Gebühren herbeigeführt wird, um die Funktion des Steuerungsinstruments Parkraummanagement zu erhalten und im Sinne der Verkehrswende zu erweitern. Bereits Ende 2021 erging ein Schreiben des Oberbürgermeisters in Abstimmung mit dem Mobilitätsreferat mit dem Hinweis der dringenden Notwendigkeit einer Anpassung der bestehenden Regelung an die zuständigen Staatsministerien. Ein Antwortschreiben im Sommer 2022 besagt, dass der Freistaat bereits an Lösungen zu dem Thema arbeite (Anlagen 36,37). Geändert hat sich bislang aber nichts.

2. Maßnahmenprogramm

Um das Potential des Managements des öffentlichen (Straßen-)Raums voll auszuschöpfen, verfolgt diese Teilstrategie ein umfangreiches Maßnahmenprogramm, welches im Folgenden anhand von Clustern beschrieben wird:

- Ausweitung und Anpassung des Maßnahmengebiets
- Bepreisung
- Lizenzvergabe
- Verkehrssicherheit
- Digitalisierung

2.1. Maßnahmencluster: Ausweitung und Anpassung des Maßnahmengebiets

Durch das Bevölkerungswachstum in der Landeshauptstadt München, die dynamische Entwicklung des Stellplatzangebots, den hohen Zuwachs des Wirtschaftsverkehrs und die steigenden Zulassungszahlen von Fahrzeugen ist es nötig, das Management des öffentlichen (Straßen-)Raums auf die Gesamtstadt auszudehnen (v.a. in Neubaugebieten oder in Bestandsgebieten mit Nachverdichtung) und vorhandene Regelungen im Parkraummanagement bedarfsgerecht anzupassen. Hierzu bedarf es in Abhängigkeit von der räumlichen Struktur verschiedener Methoden und unterschiedliche Umsetzungshorizonte. Die Vorgehensweise ist somit nicht gleichbedeutend mit einer Parklizenzierung in der Gesamtstadt, sondern baut auf mehreren Elementen auf.

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).

In Neubaugebieten sollen daher künftig grundsätzlich weniger Stellplätze hergestellt werden als bisher. Dies unterstützt einerseits die Ziele der Verkehrswende, andererseits wünschen viele Bauherr*innen eine reduzierte Stellplatzzahl, um erhebliche Bau- und Betriebskosten zu sparen. Des Weiteren sollen insbesondere Wohnquartiere verstärkt auto-reduziert geplant werden, um Lärmbelastung und Unfallgefahren zu reduzieren und Flächen für Aufenthalt im Freien schaffen zu können.

Grundsätzlich gilt nach Art. 47 BayBO, dass private Kraftfahrzeuge auf Privatgrund abgestellt werden müssen, so dass der öffentliche Raum v.a. anderen Nutzungen zur Verfügung steht. Daher muss es in Neubauquartieren von Anfang an eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung (Erhebung von Parkgebühren und/oder eine Parkdauerbeschränkung) geben, um zu verhindern, dass der öffentliche Straßenraum von den

Bewohner*innen gebührenfrei zum Parken genutzt wird. Das Halten zum Zwecke des Liefern bzw. des Ein- und Aussteigens bleibt davon unberührt.

Zudem ist vor Einführung von Parkraumbewirtschaftung jeweils zu prüfen, inwieweit in den angrenzenden Quartieren Parklizenzgebiete sinnvoll sind, um den Parkdruck auf umliegende Gebiete zu verhindern.

Auch bei größeren Nachverdichtungen in Bestandsquartieren, bei denen der Stellplatzschlüssel in Kombination mit privaten Mobilitätskonzepten reduziert wird, ist eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung nötig, um die Umsetzung der Mobilitätskonzepte zu unterstützen. In diesem Zusammenhang ist zudem zu prüfen, ob es rechtlich zulässig ist, die Bewohner*innen ohne eigenen Stellplatz in einem Wohnungsbauprojekt mit Mobilitätskonzept von der Verteilung von Bewohnerparkausweisen auszuschließen.

Gleichzeitig sollen in Quartiersgaragen bzw. Mobilitätshäusern sowie an Mobilitätspunkten in Neubaugebietern gut zugängliche Alternativen zur Nutzung privater Kfz (z.B. ÖPNV, Car- und Bikesharing, Lastenräder...) angeboten werden. Über diese umfassende Vorgehensweise können die zur Verfügung stehenden Abstellflächen im öffentlichen Straßenraum für andere vorgesehene Nutzungen (wie z.B. Be- und Entladen, Liefern oder für Handwerker*innenfahrzeuge) freigehalten werden.

Ähnlich wie bereits seit Jahren in der Messestadt Riem oder im Domagkpark umgesetzt, soll künftig bei allen größeren Neubaugebieten geprüft werden, ob eine Parkdauerbeschränkung auf öffentlichem Grund eingerichtet werden kann. Erfahrungen vor Ort haben gezeigt, dass das Parkraummanagement als ein Erfolgsfaktor für die Nutzung alternativer Mobilitätsangebote gesehen werden kann.

In Freiham soll diese Praxis ebenfalls zum Einsatz kommen. Auch für den Prinz-Eugen-Park wird die Einrichtung von Kurzparkzonen für Besucher*innen geprüft, wie in einer Bürgerversammlung-Empfehlung (Nr. 14-20/ E 01841 Anlage 16) beantragt wurde. Dabei werden insbesondere die Bereiche vor Gewerbeeinrichtungen mit Lieferverkehr sowie der Straßenraum vor Betreuungs- und Bildungseinrichtungen beobachtet, um auf dieser Grundlage bedarfsorientiert verkehrssteuernde Maßnahmen einzuführen. Ein weiteres Gebiet ist das Quartier Appenzeller Straße in Fürstenried West, was derzeit saniert und nachverdichtet wird und wo bereits Maßnahmen des Mobilitätskonzepts umgesetzt werden. Wichtig ist in allen Fällen eine konsequente Verkehrsüberwachung.

Flächendeckendes Netz aus Lade- und Lieferzonen

Es ist vorgesehen, ein stadtweites Netz an Lade- und Lieferzonen einzurichten. Dies dient der Regelung des Lade- und Lieferverkehrs und trägt zur Minimierung von Behinderungen des öffentlichen Nahverkehrs bei (z.B. Beeinträchtigung von Trambahnen oder Bussen). Darüber hinaus können Gehwegparken und die Verparkung von Radwegen reduziert werden. Hierzu erarbeitet das Mobilitätsreferat gemeinsam mit Wirtschaftsvertreter*innen (z.B. Kurier-Express-Paket-Dienstleister*innen (KEP), IHK, HWK) neue Regelungen zur Verortung, Markierung und Beschilderung. Diese neuen Regelungen wurden im Jahr 2023 in den Stadtbezirken 2, 3 und 5 (je 10-15 Standorte) umgesetzt und sollen evaluiert werden. Eine verbesserte Beschilderung und Markierung soll zudem an Standorten mit

erhöhtem Handlungsdruck erprobt werden. Falls die Piloten erfolgreich verlaufen, ist geplant, stadtweit ähnliche Anpassungen zu treffen. Darüber hinaus soll das Thema Detektion, Buchungsmöglichkeit von Lade- und Lieferzonen und Projekte die einen Umstieg des Lieferverkehrs auf Lastenräder ermöglichen, intensiv begleitet werden.

Anpassung von Parkregelungen in Parklizenzgebieten

Um die Auswirkungen notwendiger Parkplatzumwandlungen auf die Bewohner*innen abzumildern, hat sich das Mobilitätsreferat als Ziel gesetzt, die Anteile am reinen Bewohnerparken in Absprache mit dem zuständigen Bezirksausschuss zu erhöhen. Wie eingangs erwähnt, ist die Verwaltung dabei an einen rechtlichen Rahmen gebunden, so dass tagsüber nur maximal die Hälfte des vorhandenen Parkplatzangebots ausschließlich für Bewohner*innen vorgesehen werden darf. Viele, gerade innenstadtnahe Bereiche wie z.B. das Lehel, haben diese Quote bereits heute erreicht. Somit ist eine Anpassung hauptsächlich in den Abendstunden (18-23 Uhr) möglich (max. Quote am Bewohnerparken abends 75 %).

Es ist jedoch nicht generell angemessen in allen Parklizenzgebieten gleichermaßen die 50 % Quote auszuschöpfen. Wichtig ist hierbei eine gesamtheitliche Betrachtung vieler verschiedener Parameter, wie z.B. die Anzahl der im Umlauf befindlichen Bewohnerausweise je Parklizenzgebiet, damit eine optimale Parkplatznutzung gewährleistet wird. Bestehende Behindertenparkplätze werden nicht von einer Parkregeländerung betroffen sein. Es wird darauf geachtet, bei einem unvermeidbaren Entfall durch z.B. Trambahn-, Busspur-, oder Radwegsplanung entsprechenden Ersatz in unmittelbarer Nähe zu schaffen.

Zudem sollen bei einem großflächigeren Entfall von Stellplätzen im Rahmen von städtebaulichen Maßnahmen zusätzliche Behindertenstellplätze im betroffenen Gebiet eingerichtet werden. Die Parkerleichterungen für Menschen mit Behinderungen sollen abhängig von der Anzahl der entfallenen Stellplätze und vom örtlichen Bedarf eingerichtet werden. Eine starre Quote wird hier nicht als zielführend erachtet; vielmehr soll auf örtliche Gegebenheiten (Innenstadtnähe, Einrichtungen, etc.) eingegangen werden.

„Altstadt für alle“

Das Projekt „Altstadt für alle“ ermöglicht es, den vorhandenen Raum für den ruhenden Verkehr neu zu denken. Jedoch muss auch hier eine Vielzahl der Belange unterschiedlicher Interessensgruppen beachtet und gegeneinander abgewogen werden. Somit bilden übergeordnete Ziele wie die Aufenthaltsqualität auf Grund des städtebaulichen Charakters der Stadtviertel, die Klimaneutralität, die Klimaanpassung und die Verkehrswende den Rahmen künftiger Entscheidungen. Neben den Zielen zur Aufenthaltsqualität für den Fußverkehr wird das Hauptaugenmerk auf den Lieferverkehr, die Shared-Mobility, den ÖPNV, die Bedürfnisse der Bewohner*innen an den ruhenden Verkehr und auch auf mobilitätseingeschränkte Personen gelegt. Die Ausarbeitung eines Parkraumkonzepts für die „Altstadt für alle“ wurde in einer eigenen Beschlussvorlage dem Stadtrat zur Entscheidung vorgestellt. Auf Grund der Bedeutung des Lieferverkehrs in der Altstadt wird im Rahmen des Integrierten Logistik-Konzepts für München ein Fokus auf die Flächenoptimierung des Wirtschaftsverkehrs in der Altstadt gelegt.

Deshalb wird bis Oktober 2024 im Rahmen des Förderprojekts MoveRegioM des Bundesministeriums für Bildung und Forschung BMBF („MobilitätsWerkStadt2025“) ein innovatives Konzept zur Neuaufteilung des öffentlichen (Park-)Raums entwickelt. Als Ergebnis des Prozesses steht ein Plan für die Altstadt Münchens, welche Straßenzüge künftig welche Funktion für den Parkraum erfüllen sowie ein „Handlungsbaukasten“ bzw. eine Wissensdatenbank, welche verschiedene Maßnahmenpakete u.a. zur Neuordnung von Flächen für den Ruhenden Verkehrs im Sinne einer „Altstadt für alle“ umfasst. Die Erkenntnisse daraus sollen später auch auf andere Stadtbezirke übertragbar sein.

Im Rahmen des Zukunftsclusters MCube – Phase 2 sollen in den Jahren 2024 – 2027 innovative Lösungen zur Unterstützung der Mobilitätswende entwickeln.

Im Projekt MOSAIQ - Mobilität und Stadtklima im Zukunfts-Quartier untersucht, welche Aufteilung des öffentlichen Raums von Bürger*innen als fair und angemessen empfunden wird. Es testet Maßnahmen zur Begrünung des öffentlichen Raums und zur Anpassung des Verkehrs in Reallaboren, um die Lebensqualität in der Stadt zu verbessern.

Zusammenfassung der Maßnahmen im Cluster 1

Kurz- bis mittelfristige Maßnahmen (Umsetzung bis 3 Jahre):
Parkraumbewirtschaftung in Neubaugebieten etablieren: <ul style="list-style-type: none"> • Planung und Umsetzung der Parkraumbewirtschaftung in Freiham und im Prinz-Eugen-Park • Einrichtung von Abstellflächen für Angebote der Shared Mobility
Flächendeckendes Netz aus Lade- und Lieferzonen: <ul style="list-style-type: none"> • Umsetzung von Pilotbezirken und -standorten zur Erprobung von neuer Markierung und Beschilderung • Ausarbeitung und etappenweise Umsetzung eines stadtweiten Lade- und Lieferzonenkonzeptes inkl. differenzierter Verortungsstrategie • Fachliche Begleitung von Projekten zu Detektion und Buchungsoptionen
Anpassung von Parkregelungen in Parklizenzegebieten: <ul style="list-style-type: none"> • Überarbeitung und Umsetzung von Parkregeln in Parklizenzegebieten • Umsetzung von Mobilitätspunkten
Mittel- bis langfristige Maßnahmen (Umsetzung mehr als 3 Jahre):
„Altstadt für alle“: <ul style="list-style-type: none"> • Ausarbeitung und Umsetzung des Parkraumkonzepts für die „Altstadt für alle“ • Erarbeitung eines „Handlungsbaukastens“ in MoveRegioM
Parkraumbewirtschaftung in Neubaugebieten etablieren: <ul style="list-style-type: none"> • Umsetzung von Mobilitätspunkten
Dauerhafte Maßnahmen
Parkraumbewirtschaftung in Neubaugebieten etablieren:

<ul style="list-style-type: none"> • Mitarbeit an Parkraumkonzepten auf B-Planebene • Integration von geteilten Mobilitätsangeboten in Mobilitätskonzepte auf Quartiersebene
<p>Flächendeckendes Netz aus Lade- und Lieferzonen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Unterstützung von Projekten mit Lastenradzustellung

Tabelle 3: Zusammenfassung Maßnahmencluster: Ausweitung und Anpassung des Maßnahmengebiets

2.2. Maßnahmencluster: Bepreisung

Im Parkraummanagement gibt es zwei hauptsächliche Steuerungsmöglichkeiten, die Steuerung über die Parkregelung und Parkdauerbeschränkung oder über die Gebührenstruktur. Bereits im Beschluss Parkraummanagement in München – Fortschreibung Sektor V (Sitzungsvorlage Nr. 14 - 20 / V 08574 vom 06.12.2017) wurde darauf eingegangen, dass Parkgebühren in der heutigen Form ihre Wirkung verlieren bzw. bereits verloren haben. Mit den Anpassungen der Gebühren soll der Wert des öffentlichen Raums für das Abstellen von Fahrzeugen sowohl für private Haushalte als auch für Unternehmen angemessener abgebildet werden. Die Erhöhung ist Teil eines gesamtstrategischen Ansatzes, der am Ende spürbare Verbesserungen für den Privat- als auch für den Wirtschaftsverkehr mit sich bringen wird. Den gesamtstrategischen Rahmen bietet die Mobilitätsstrategie 2035, die auf die flächeneffiziente Organisation von Mobilität setzt.

Anpassung der Parkgebühr für den Kfz-Verkehr

Über die Jahre erfolgte eine Entkopplung der Parkgebühren von der Entwicklung der Mobilitätskosten und der Grundstückswerte. Die heutige Parkgebühr von 2,50 € je Stunde (vor 2002: 5,00 DM / Stunde) in der Altstadt gilt beispielsweise seit über 20 Jahren. Im Vergleich dazu wurde z.B. der Preis für einen Einzelfahrschein im MVV im gleichen Zeitraum um rund 50% erhöht (aktuell 3,70 €). Somit war das Einzelfahrticket ursprünglich sogar günstiger als das Parken in der Innenstadt. Dieser Preisunterschied führt dazu, dass die Parkgebühren ihre Wirksamkeit hinsichtlich einer effizienten und bedarfsgerechten Steuerung der Parkraumnachfrage verloren haben.

Im Rahmen des Modellquartiers City2Share wurde in fünf innenstadtnahen Parklizenzegebieten die Parkgebühren in der ersten Stufe von 18:00 bis 23:00 Uhr von 1,00 € auf 2,00 € angehoben. Zusätzlich ist die Tagesgebühr von 6,00 € auf 10,00 € angestiegen. Die Gebührenerhöhung in den City2Share Gebieten wurde von Mai bis August 2018 sukzessive eingeführt. Die Ergebnisse der Evaluation waren positiv und sind in der Anlage 33 ausführlich erläutert.

Aufgrund der bereits sichtbaren Erfolge wurden die Parkgebühren im zweiten Schritt zum 4.Quartal 2022 stadtweit ganztägig auf 2,00 €/h und die Gebühren für das Tagesticket auf 11,00 €/24h angehoben (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 06146 Verordnung zur Änderung der Verordnung über Parkgebühren in Bereichen mit Parkuhren und Parkscheinautomaten in der Landeshauptstadt München (Parkgebührenordnung) vom 29.06.2022).

Die dritte Stufe sieht eine nachfrageorientierte Dynamisierung der Parkgebühren vor. Hierzu wird es ein rechtliches Gutachten im Rahmen des Projekts MoveRegioM geben (Projektstart Oktober 2023). Die Stufe 3 kann erst nach einer Änderung der Rechtslage durch die Bundesgesetzgebung und nach Konkretisierung der Gebührenanforderungen

Stufe 1	Tagesgebühr von 6,00 € auf 10,00 €	Stundensatz nach 18:00 Uhr von 1,00 € auf 2,00 €
Stufe 2	Tagesgebühr von 6,00 € auf 11,00 €	Stundensatz von 9:00-23:00 Uhr Von 1,00 € auf 2,00 €
Stufe 3	Kriteriendefinition und nachfrageorientierte Dynamisierung der Parkgebühr	Kriteriendefinition und nachfrageorientierte Dynamisierung der Parkgebühr

Tabelle 4: Übersicht der stufenweisen Gebührenanpassung

umgesetzt werden. Vor Einführung einer dynamischen Parkgebühr müssen sowohl die technischen als auch die personellen Ressourcen im Baureferat vorhanden sein. Ggf. müssen diese zu gegebener Zeit in einem Eckdatenverfahren beantragt werden.

Aufhebung des Gebührenrahmens für Parkgebühren und Bewohnerparkausweise

Bislang ist in Bayern der Gebührenrahmen für Bewohnerparkausweise 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 € pro Jahr festgelegt. Hierbei handelt es sich um eine reine Verwaltungsgebühr zur Ausstellung der Ausweise.

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. Dadurch können die Bedeutung der Parkmöglichkeiten sowie deren wirtschaftlicher Wert oder der sonstige Nutzen der Parkmöglichkeiten für die Bewohner*innen angemessen berücksichtigt werden. Auch besteht für die Länder die Möglichkeit, die Ermächtigung per Rechtsverordnung weiter zu übertragen. So wird die Möglichkeit gegeben, den seit dem Jahr 1993 unveränderten Gebührenrahmen für Bewohnerparkausweise bedarfsgerecht und zeitgemäß anzupassen.

Seitens der Verwaltung wird eine entsprechende Anpassung auch für München als dringend erforderlich angesehen. Die Landeshauptstadt setzt sich daher dafür ein, dass der Freistaat eine entsprechende Gebührenordnung erlassen oder die Ermächtigung an die Kommunen delegiert wird.

Anpassung der Gebühren für Ausnahmegenehmigungen

Am 19.01.2022 stimmte der Stadtrat dem vom Kreisverwaltungsreferat eingebrachten Vorschlag zur Gebührenerhöhung für Handwerker*innenausweise und Ausweise für

gewerbliche Anlieger*innen zu (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 04690). Es wurde beschlossen die Gebühren jeweils auf 360 €/Jahr anzuheben.

Fortführung des 2h kostenlosen Parkens für E-Fahrzeuge

Im Beschluss Parkraummanagement in München – Fortschreibung Sektor V (Sitzungsvorlage Nr. 14 - 20 / V 08574) wurde zur Förderung der Elektromobilität festgelegt, dass für E-Fahrzeuge mit einem E-Kennzeichen zwei Stunden Parken (außerhalb von Parkplätzen an Ladesäulen) am Tag kostenlos sind.

Nach aktueller Beschilderung ist das Parken während des Ladevorgangs an öffentlichen Ladesäulen für E-Fahrzeug-Fahrende weiterhin kostenfrei. Dort werden ausschließlich die Kosten für den Ladevorgang entsprechend dem Preis des gewählten Elektromobilitätsanbieters abgerechnet. Es gelten jedoch maximale Standzeiten, die mit einer Parkscheibe nachzuweisen sind. Um eine Dauerbelegung der Ladesäulen, über die maximale Standzeit hinaus, zu reduzieren, ist es notwendig, ein Konzept zur Erhebung von Parkgebühren zu entwickeln, welches Anreize schafft das E-Fahrzeug nach dem Ladevorgang zügig um-zuparken.

Diese Regelungen werden bis auf Weiteres fortgeführt.

In Abbildung 4 werden die Zulassungszahlen der E-Fahrzeuge in München der vergangenen sieben Jahre dargestellt.

*Abbildung 4: Zulassungszahlen Pkw mit E-Kennzeichen (Stand 2023)
(BEV = Elektroauto mit Batterie, PHEV = Plug-in-Hybrid)*

Quelle: Mobilitätsreferat, LHM

Zusammenfassung der Maßnahmen im Cluster 2

Kurz- bis mittelfristige Maßnahmen (Umsetzung bis 1 Jahr):
Anpassung der Parkgebühr: <ul style="list-style-type: none"> • Parkgebühr in den Parklizenzzgebieten auf 2,00 €/h und 11 € Tagesticket wurden angepasst
Aufhebung des Gebührenrahmens für Parkgebühren und Bewohnerparkausweise: <ul style="list-style-type: none"> • Das Mobilitätsreferat setzt sich beim Freistaat Bayern für die Aufhebung der Gebührenrahmens ein
Anpassung der Gebühren der Ausnahmegenehmigungen: <ul style="list-style-type: none"> • Die Ausweisgebühren für Handwerker*innen und gewerbliche Anlieger*innen wurden angepasst
Fortführung des 2h kostenlosen Parkens für E-Fahrzeuge: <ul style="list-style-type: none"> • Das 2h kostenfreie Parken für E-Fahrzeuge wird fortgesetzt • Ein Konzept zur Erhebung von Parkgebühren an E-Ladesäulen wird erarbeitet

Tabelle 5: Zusammenfassung Maßnahmencluster: Bepreisung

2.3. Maßnahmencluster: Lizenzvergabe

Die Parkraumauslastung liegt in den bereits eingerichteten Parklizenzzgebieten (inkl. der Bereiche Altstadt und Hauptbahnhof) nach wie vor auf einem hohen Niveau. Erschwerend kommt in den letzten Jahren hinzu, dass viele Garagenstellplätze leer stehen, weil aktuelle Fahrzeugtypen aus Platzgründen (z.B. SUVs) praktisch nicht mehr auf den vorhandenen privaten Stellflächen geparkt werden können oder vermehrt auf die Anmietung teurer Garagenstellplätze verzichtet wird. Um eine noch stärkere Überlastung des öffentlichen Verkehrsraums zu vermeiden, ist daher eine restriktivere Entscheidungspraxis bei der Zuteilung von Parkausweisen zwingend erforderlich. Über höhere Kosten für die Bewohnerparkausweise soll zudem die Erreichbarkeit verbessert werden.

Wohnmobile und Lastkraftwagen

Die bisherige Eintragung von Wohnmobilen in den Bewohnerparkausweis ist angesichts der angespannten Parkraumsituation künftig nicht mehr vermittelbar, da diese in aller Regel lediglich zu Freizeit Zwecken bereitgehalten werden und dadurch auch vermehrt Beschwerden von anderen Bewohner*innen in den überlasteten Lizenzgebieten nach sich ziehen. Ab dem 01.08.2025 sollen daher für Fahrzeuge mit einer Länge ab 5,50 Metern (in der Regel größere Wohnmobile/LKWs) keine Bewohnerparkausweise mehr erteilt werden. Bürger*innen, die zu diesem Zeitpunkt bereits einen Bewohnerparkausweis für ein Fahrzeug ab einer Länge von 5,50 Meter haben, erhalten für dieses Fahrzeug auch weiterhin einen Bewohnerparkausweis. So werden die Parklizenzen für überlange Fahrzeuge nach und nach reduziert.

Die Länge von 5,5 Metern ist für die übrigen Verkehrsteilnehmer*innen eine nachvollziehbare Grenze für Wohnmobile und LKW's. Unter der Grenze von 5,5 Metern gibt es zwar immer noch viele Campingfahrzeuge (z.B. VW California, Ford Nugget, Mercedes Marco Polo), die sich aber hinsichtlich der Fahrzeugmaße nicht sonderlich von anderen

PKW's unterscheiden und häufig auch für alltägliche Fahrten eingesetzt werden. Sie wären somit nicht von der geplanten Neuregelung betroffen.

Hotels

Bisher erhalten Hotels und Beherbergungsbetriebe in den Lizenzgebieten eine hohe Anzahl von Parkausweisen (bisher 30% der Zimmerzahl), damit ihre Gäste, die mit dem eigenen Fahrzeug anreisen, gebührenfrei im Lizenzgebiet parken können. Diese Regelung besteht bereits seit Jahrzehnten, ist aber heute ebenfalls nicht mehr zeitgemäß. Besucher*innen in vielen europäischen Großstädten müssen damit rechnen, (z.T. hohe) Parkgebühren für öffentliche Parkplätze zu entrichten. Zukünftig (ab dem 01.08.2025) 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.

Zusammenfassung der Maßnahmen im Cluster 3

Kurz- bis mittelfristige Maßnahmen (Umsetzung bis 1 Jahr):
Wohnmobile und Lastkraftwagen: <ul style="list-style-type: none"> • Fahrzeuge ab einer Länge von 5,50 Metern werden ab dem 01.08.2025 nicht mehr neu in den Bewohnerparkausweis eingetragen
Hotels: <ul style="list-style-type: none"> • sollen künftig ab dem 01.08.2025 – wie alle anderen gewerblichen Anlieger*innen – nur noch einen Parkausweis erhalten

Tabelle 6: Zusammenfassung Maßnahmencluster: Lizenzvergabe

2.4. Maßnahmencluster: Verkehrssicherheit

Einschränkung der verkehrsrechtlichen Anordnung von Gehwegparken

In keinem der in den vergangenen fünf Jahren eingerichteten Parklizenzzgebiete wurde Gehwegparken angeordnet. Auch in den Anfang 2022 beschlossenen acht neuen Parklizenzzgebieten wird gänzlich auf das Gehwegparken verzichtet. Insofern gilt bereits heute in den Parklizenzzgebieten der Grundsatz, kein Gehwegparken mehr auszuweisen. Dies ist ein wichtiges Anliegen von Senioren- und Behindertenbeirat und zunehmend auch von Bezirksausschüssen und Bewohner*innen. Die Unterbindung von Gehwegparken erleichtert zudem die Durchfahrt für Einsatzkräfte und die Sicherstellung des zweiten Rettungsweges.

Auch außerhalb von Lizenzgebieten soll die Ausweisung des Gehwegparkens zukünftig restriktiv geprüft werden, um den Gehweg als für den Fußverkehr wichtigen und dafür vorgesehenen Schutzraum nicht durch abgestellte Kfz in der Nutzung einzuschränken. Bei der Prüfung im Einzelfall wird eine Restgehwegbreite von mindestens 2,50 m zugrunde gelegt und bei Entscheidung für die verkehrsrechtliche Anordnung eine entsprechende Markierung und Beschilderung angebracht. Dadurch wird die Voraussetzung für die Anordnung des Zeichen 315 StVO, wonach diese „nur zugelassen werden, wenn genügend Platz für den unbehinderten Verkehr von Fußgängern gegebenenfalls mit Kinderwagen oder Rollstuhlfahrern auch im Begegnungsverkehr bleibt“, erfüllt. Für blinde und

sehbehinderte Personen erhöht sich zudem die Sturzgefahr, wenn ihr Gehbereich durch Hindernisse verstellt ist. Im Einzelfall kann jedoch auch eine höhere Restgehwegbreite notwendig sein, etwa auf stark frequentierten Schulwegen. Es ergibt sich somit keinen Automatismus, der bei einem (scheinbar) ausreichend breiten Gehweg das Parken auf dem Gehweg erlauben würde.

Einschränkung des geduldeten (rechtswidrigen) Gehwegparkens

Aus Sicht der Verkehrssicherheit sehr kritisch zu betrachten ist das rechtswidrige Gehwegparken – sowohl in den bestehenden Parklizenzgebieten als auch im restlichen Stadtgebiet. Ursächlich ist hier auch ein nicht mehr zeitgemäßes Verständnis für den öffentlichen Raum und eine falsche Gewichtung zwischen dem Komfort des Parkens und der Verkehrssicherheit von Fußgänger*innen und radfahrenden Kindern. Durch abgestellte Fahrzeuge werden die Gehwege teilweise stark verengt oder sind nicht mehr nutzbar, was Fußgänger*innen dazu zwingt, auf die Fahrbahn auszuweichen. Neben den Einschränkungen der Barrierefreiheit können sich Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit ergeben.

Faktisch wird außerhalb der Parklizenzgebiete das rechtswidrige Gehwegparken in vielen Stadtbezirken seit vielen Jahren geduldet. Auf Anfragen aus der Bevölkerung oder durch die Bezirksausschüsse wurden in der Vergangenheit, wo zwingend notwendig und rechtlich möglich, die Rechtslage klarstellende Haltverbote erlassen, um das rechtswidrige Gehwegparken zu unterbinden. Jedoch trifft die Abschaffung eines bisher geduldeten Gehwegparkens, in der Bevölkerung auch häufig auf Unverständnis, da es sich um teils über Jahre eingeschliffene Situationen handelt, die als „Gewohnheitsrecht“ wahrgenommen werden.

Daher setzt das Mobilitätsreferat auf ein behutsames, nachvollziehbares und mit intensiver Kommunikation vorbereitetes und begleitetes Vorgehen.

Zur Einschränkung des geduldeten Gehwegparkens wird das Mobilitätsreferat künftig folgendes Vorgehen zugrunde legen:

(1) Reaktives Vorgehen: Bei der Überprüfung von Straßen mit bisher geduldetem Gehwegparken aufgrund von konkreten Anträgen/Hinweisen mit Anhaltspunkten auf eine Gefährdung der Verkehrssicherheit aus der Bürgerschaft wird das Mobilitätsreferat künftig stufenweise vorgehen:

- Entscheidendes Kriterium für die Ahndung des Gehwegparkens oder auch eine ggf. notwendige zusätzliche Beschilderung eines Haltverbots ist die Nutzbarkeit der Gehwege. Andere Faktoren, wie mangelnde Durchfahrtsbreiten (absolutes Minimum 3,00 m) für Rettungsfahrzeuge / Müllabfuhr spielen weiterhin eine Rolle und fließen in die Entscheidung über die zu treffenden Maßnahmen ein.
- Ist eine Legalisierung des Gehwegparkens unter Beachtung der o. g. Restbreite von mind. 2,50 m nicht möglich, so sind ggf. Maßnahmen wie klarstellende Haltverbote zur Unterbindung des unrechtmäßigen Parkverhaltens notwendig.

Das weitere Vorgehen umfasst drei Stufen:

- Stufe 1: Nach einer Vorprüfung der örtlichen Verhältnisse, ggf. unter Einbindung von Polizei und Bezirksausschuss, wird vor einer möglichen Änderung der Verkehrsregelung zunächst in einer ersten Stufe über die konkret anstehende Änderung der Parkordnung z. B. durch Flyer an den Fahrzeugen informiert (Dauer: ca. 2– 3 Wochen, noch ohne Verwarnungs-/Bußgeld).
- Stufe 2: Anschließend wird das illegale Gehwegparken schwerpunktmäßig überwacht und mit Verwarnungs-/Bußgeldern geahndet (Dauer: ca. 4– 8 Wochen, mit Verwarnungs-/Bußgeld).
- Stufe 3: Sollte das Gehwegparken weiterhin nicht eingestellt werden, erfolgt in einer letzten Stufe die Anordnung von klarstellenden Haltverboten zur Verdeutlichung der bereits gesetzlich geltenden Regelung sowie zumindest in der Anfangs- sowie in der Übergangszeit zwischen Anordnung und Verkehrszeichenaufstellung weiterhin eine verstärkte Überwachung.

(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.
- Schritt 2 – Sanktionierung: Auf Grundlage des Prioritätenkonzepts soll gemeinsam mit KVÜ und Polizei ein Konzept für eine verbesserte Schwerpunktsetzung bei der Sanktionierung von rechtswidrigem Gehwegparken entwickelt werden. Ergänzend zu o. g. Vorgehen werden auch Vorschläge für sinnvolle bauliche Maßnahmen zur Unterbindung des rechtswidrigen Gehwegparkens erarbeitet. Auf diese kann im Sinne eines „Werkzeugkastens“ unter bestimmten Bedingungen zurückgegriffen werden und die Umsetzung durch das Baureferat beantragt werden.
- Schritt 3 – begleitende Öffentlichkeitsarbeit: im Rahmen der städtischen Verkehrssicherheitskampagne wird die verstärkte Umsetzung von Sanktionsmaßnahmen sowohl mit einer breiten Aufmerksamkeitskampagne als auch mit einer gezielten, lokalen Öffentlichkeitsarbeit in betroffenen Gebieten begleitet. Zudem werden mittel- und langfristig auch positive Wirkungseffekte auf die Verkehrssicherheit dokumentiert und der Öffentlichkeit präsentiert.

Sowohl das beschriebene reaktive als auch das präventive Vorgehen zur systematischen Einschränkung des rechtswidrigen Gehwegparkens ist entsprechend ressourcenintensiv und erfordert fortlaufende Abstimmungsprozesse des Mobilitätsreferats insbesondere mit der Kommunalen Verkehrsüberwachung und der Polizei. Dabei gilt es auch das Vorgehen hinsichtlich der Wirksamkeit, Problemen und notwendigen Anpassungen zu überprüfen und weiterzuentwickeln.

Kurzfristige verkehrsrechtliche oder -planerische Maßnahmen zur Schaffung von Alternativen für den vermeintlichen Parkplatzentfall werden durch den konsequenten Vollzug der gesetzlichen Vorgaben nicht möglich sein. Zu beachten ist allerdings, dass es bei regelgerechtem Verhalten diese „Parkplätze“ gar nicht gäbe. Mit der voranschreitenden Ausweitung des Parkraummanagements wird zunehmend auch flächenhaft auf eine Parkraumentlastung durch eine geregelte Parkordnung hingewirkt (z.B. durch Entfall von Langzeitparkern, Wohnmobilen und Anhängern). Zudem bedarf es effizienterer/digitaler Kontrollmöglichkeiten.

Bestärkt wird ein Vorgehen gegen rechtswidriges Gehwegparken zuletzt vom Verwaltungsgericht der Freien Hansestadt Bremen (Anlage 38). In dem Urteil vom Februar 2022 wird den Bewohner*innen ein Recht auf freie Gehwege eingeräumt und die Verkehrsbehörde dazu verpflichtet geeignete Maßnahmen gegen das rechtswidrige Gehwegparken einzuleiten. Aus Sicht des Mobilitätsreferats ist dies auch für Radwege zu gewährleisten.

Zur Thematik des rechtswidrigen Gehwegparkens gibt es vom Verwaltungsgericht München vom 11.07.2023 (Aktenzeichen M 23 K 21.1404) und vom 24.11.2023 (Aktenzeichen M 23 K 21.5918) zwei Vorgänge (s. Anlage 40a und 40b).

Im Rahmen dieser Klageverfahren gegen die Landeshauptstadt München - Mobilitätsreferat - entschied das Verwaltungsgericht München zu vom Mobilitätsreferat veranlassten Maßnahmen zur Beendigung des rechtswidrigen Gehwegparkens. Streitgegenstand war die Errichtung von absoluten Haltverboten an jeweils einer Seite der betroffenen Straßen, um so auf der anderen Straßenseite unter Erhalt einer ausreichenden Restdurchfahrbreite das Parken am Fahrbahnrand zu ermöglichen.

In der Urteilsbegründung sah das Gericht dabei jeweils eine konkrete Gefahrenlage durch rechtswidriges Gehwegparken an Straßen mit geringen Gehwegbreiten und einen damit begründeten Handlungsbedarf bei der Verkehrsbehörde, verhältnismäßige Maßnahmen gegen das rechtswidrige Gehwegparken zu treffen.

In einem der beiden Klageverfahren urteilte das Verwaltungsgericht zu Gunsten des Klägers, da zwar ein Handeln der Verkehrsbehörde erforderlich war, von der Verkehrsbehörde mit der Errichtung von absoluten Haltverboten jedoch kein angemessenes und verhältnismäßiges Mittel angewendet wurde, da im vorliegenden Gebiet keine besondere Gefahrenlage gegeben sei.

Das Verwaltungsgericht hat festgehalten, dass regelmäßig ein eingeschränktes Haltverbot ein milderer Mittel darstelle. Gegen die Entscheidung wurde durch das Mobilitätsreferat Berufung eingelegt, die der Bayerische Verwaltungsgerichtshof (BayVGH) inzwischen zugelassen hat, da ernstliche Zweifel an der Richtigkeit der Entscheidung bestünden. Der Ausgang der Berufung ist noch offen, eine Entscheidung wird erst im Jahr 2025 erwartet.

Die Entscheidung in dem zweiten der beiden Verfahren fiel zu Gunsten der Landeshauptstadt aus, da hier zwar dieselben Maßnahmen zur Beendigung des rechtswidrigen Gehwegparkens ergriffen wurden (nämlich das Errichten von absoluten Haltverboten auf einer

Straßenseite), es sich hierbei jedoch um ein Gebiet im Umfeld einer Grundschule handelt und die dringende Erforderlichkeit von absoluten Haltverboten aus Gründen der Schulsicherheit gegeben war. In den Urteilsbegründungen des Gerichts wird eine konkrete Gefahrenlage durch rechtswidriges Gehwegparken an Straßen mit geringen Gehwegbreiten und aufgrund dessen ein Handlungsbedarf bei der Verkehrsbehörde gesehen, Maßnahmen zu treffen.

Bei künftiger Prüfung ähnlicher Sachverhalte wird das Mobilitätsreferat daher ein besonderes Augenmerk auf das Vorhandensein einer Gefahrenlage richten und insbesondere auch die erwartete Entscheidung des BayVGH mit einfließen lassen.

Gehwege freimachen

In den vergangenen Jahren gab es eine Erhöhung der Verkehrssicherheit und Akzeptanz aber auch eine Vielzahl von Anträgen, Beschwerden und Bürgerversammlungsempfehlungen zu Elektrokleinstfahrzeugen (EKF)/Rollern/Motorrädern/Fahrrädern/Lastenrädern, welche entlang von schmalen Gehwegen, teilweise rücksichtslos, abgestellt wurden.

Das Mobilitätsreferat nutzt bereits heute die Möglichkeiten der Einrichtung von Abstellflächen für Elektrokleinstfahrzeuge, Roller und Motorräder (für Privatpersonen und im Sharingbetrieb), um für Entlastung der Gehwege zu sorgen. Wichtig ist hierbei vor allem die Kommunikation der Shared Mobility Anbieter*innen mit ihren Nutzer*innen, zum Beispiel über die Anbieter Apps. Um dauerhaft für ein besseres Verständnis aller Verkehrsteilnehmer*innen zu sorgen, wird u.a. auch über ein Anreizsystem für ein geordnetes Abstellen dieser Fahrzeuge geworben.

Das Mobilitätsreferat wird, als eine Maßnahme der Teilstrategie Shared Mobility (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 04857 vom 19.01.2022), schnellstmöglich (spätestens bis 2026) bis zu 200 Mobilitätspunkte mit Abstellflächen für verschiedene Shared Mobility Modi errichten, die sichere Parkmöglichkeiten bieten. Weitere Abstellflächen für geteilte Mikromobilität sollen im Stadtgebiet München bedarfsorientiert und nach Abstimmung mit den jeweiligen Bezirksausschüssen eingerichtet werden. Dabei wird in einem EU-geförderten Forschungsprojekt bis 2024 die Anwendung von Geofencing (georeferenziertes Überwachungsinstrument) zur besseren Nutzung ausgewiesener Flächen getestet.

Sichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder werden bereits seit vielen Jahren von der Landeshauptstadt München im öffentlichen Raum erfolgreich eingerichtet. Saisonale Abstellmöglichkeiten oder spezielle Fahrradabstellplätze für Lastenräder sind nur zwei der vielen künftigen Themen im Bereich des ruhenden Radverkehrs, welche von Seiten des Parkraummanagements in die Planung neuer und in die Betreuung von bereits etablierten Parklizenzengebieten aufgenommen werden.

Die Verwaltung begrüßt dabei Hinweise von Bezirksausschüssen zu Standorten mit entsprechendem Handlungsbedarf. An Knotenpunkten können mit Hilfe geeigneter Gestaltungsmittel (baulich, Markierung, Bäume, Fahrradabstellanlagen etc.) verbesserte Sichtbeziehungen hergestellt und z.B. auch das Falschparken von Kfz verhindert werden.

In der Beschlussvorlage „München öffnet sein Herz endlich auch für Motorradfahrer!“ (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 01275) wurde dem Stadtrat am 24.09.2014 der Sachstand

zum Parken von Motorrädern und Motorrollern dargestellt. Im Ergebnis wurde die Stadtverwaltung beauftragt, das Angebot für gesonderte Abstellflächen in Abhängigkeit vom Bedarf und der Flächenverfügbarkeit in Abstimmung mit den Bezirksausschüssen zu prüfen und einzurichten.

Ähnlich wie beim Abstellen von Fahrrädern werden speziell für ein geordnetes Abstellen eingerichtete Parkplätze erfahrungsgemäß gut angenommen und tragen zu einer Verbesserung der Situation insbesondere in Bereichen mit besonders hohem Aufkommen bei.



Abbildung 5 Pilotstandort Trautenwolfstraße. Einrichtung von Abstellflächen für Mikromobilität, Quelle: Mobilitätsreferat, LHM

Die Einrichtung von gesonderten Abstellflächen für motorisierte Krafträder soll daher weitergeführt und intensiviert werden. Dabei werden mögliche Standorte insbesondere auf Hinweise von Bezirksausschüssen und Bürger*innen zu Behinderungen auf Gehwegen durch Motorräder/Motorroller und einem besonderen Bedarf für Abstellflächen hin geprüft.

Außerdem werden Vereinbarungen zum Parken mit den Anbietern von Sharing-Fahrzeugen angestrebt, um dem rechtswidrigen Gehwegparken dieser Fahrzeuge entgegenzuwirken. Dies soll über öffentlich-rechtliche Verträge erfolgen, um in den Parklizenzengebieten ein rechtmäßiges Parken auf Kfz-Parkflächen zu ermöglichen. In den Verträgen sollen auch verschiedene - seitens der Anbieter geforderte - Maßnahmen zur Vermeidung des Gehwegparkens der E-Motorroller aufgenommen werden. Bei E-Carsharing-Fahrzeugen wird entsprechend Stadtratsbeschluss vom 19.01.2022 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / 04857) auf Parkgebühren verzichtet und lediglich eine Verwaltungsgebühr erhoben. Anders als bei Carsharing-Fahrzeugen soll bei den E-Motorrollern im Shared Mobility Betrieb keine Ausnahmegenehmigung über jedes einzelne Fahrzeug erteilt werden. Stattdessen soll im Rahmen der Überwachung zumindest für eine Pilotphase von zwei Jahren berücksichtigt werden, dass auf gebührenpflichtigen Kfz-Parkflächen parkende Fahrzeuge der bekannten Anbieter nicht wegen eines fehlenden Parkscheins verwarnt werden.

Eine Änderung der Parkgebührenordnung ist in Bezug auf das Carsharing im Juli 2023 erfolgt (vgl. Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 09363). Darüber hinaus soll die Abstellituation für geteilte Mikromobilitätsangebote verbessert werden. In einem Pilotvorhaben wurden Abstellflächen für Mikromobilität getestet. Im November 2023 wurde beschlossen, dass das Abstellsystem auf das gesamte Stadtgebiet dauerhaft ausgeweitet werden soll. Hierfür werden vertragliche Grundlagen im Rahmen von Ausschreibungen u.a. für Lastenrad und Bikesharing-Systeme ausgearbeitet.

Im Weiteren soll die Bewusstseinsbildung bei Verkehrsteilnehmern durch gezielte Öffentlichkeitsarbeit in den Fokus gerückt werden, da das Abstellen von Motorrädern und Motorrollern auf Gehwegen oft aus Gewohnheit oder Unwissenheit erfolgt.

Zugeparkte Radwege und Parken in zweiter Reihe verhindern

Künftig wird, wie unter 2.1. Maßnahmencluster: Ausweitung und Anpassung des Maßnahmengebiets beschrieben, das stadtweite Netz an Zonen für Laden, Liefern und Leisten ausgeweitet, um Handwerker*innen, Entsorger*innen, Lieferdiensten und Gewerbetreibenden eine legale Möglichkeit für Liefer- und Ladetätigkeiten anzubieten, ohne dass diese eine rechtswidrige Nutzung von Gehwegen, Radwegen, Parken in zweiter Reihe oder vor Einfahrten wählen müssen.

Wie unter 1.2. zum Handlungsfeld 3 „Steigerung der Verkehrssicherheit“ ausgeführt, hält es das Mobilitätsreferat für sinnvoll die Möglichkeiten der Kommunalen Verkehrsüberwachung zur Überwachung des öffentlichen Straßenraums zu erweitern, um den Bürger*innen freie und sichere Wege zur Verfügung stellen zu können. Deshalb wird vorgeschlagen, in Abstimmung mit dem Kreisverwaltungsreferat hierfür die rechtlichen, organisatorischen und technischen Voraussetzungen zu überprüfen.

Abgestellte Wohnmobile und Anhänger regulieren

Grundsätzlich steht der öffentliche Verkehrsgrund allen Verkehrsteilnehmer*innen zur Verfügung. Alle zugelassenen Fahrzeuge dürfen sowohl am fließenden als auch am ruhenden Verkehr – dem Parken – teilnehmen. Einschränkungen dafür bestehen lediglich entweder durch die konkrete Regelung vor Ort oder in den allgemeinen oder besonderen Vorgaben der Straßenverkehrsordnung (StVO).

Solche besonderen Vorgaben gelten für Anhänger (auch Wohnanhänger) und LKW nach § 12 StVO in den Absätzen 3a) und 3b):

- Kraftfahrzeuganhänger dürfen ohne Zugfahrzeug nicht länger als zwei Wochen geparkt werden.
- Für Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse über 7,5 t sowie mit Kraftfahrzeuganhängern über 2,0 t zulässiger Gesamtmasse ist innerhalb geschlossener Ortschaften u.a. in reinen und allgemeinen Wohngebieten das regelmäßige Parken in der Zeit von 22.00 bis 06.00 Uhr sowie an Sonn- und Feiertagen unzulässig.
- Für Wohnmobile gelten keine besonderen Vorgaben, solange sie die o.g. Gesamtmasse nicht überschreiten.

In Bereichen mit besonders hohem Stellplatzdruck nimmt die Beschwerdelage in den letzten Jahren immer mehr zu. Zu beachten ist auch, dass Wohnmobile in der Regel nur selten bzw. nur saisonal gefahren werden und daher nicht zwangsweise in Wohnortnähe abgestellt werden müssen.

Außerhalb der Parklizenzgebiete fällt die Kontrolle in die Zuständigkeit der Polizei, welche wiederum aufgrund der begrenzten Personalressourcen nach dem Opportunitätsprinzip und nur bei akuten Sicherheitsfragen handeln kann. Der Verwaltung sind in Bezug auf Überwachung auch rechtlich oft die Hände gebunden. Eine Regelungsmöglichkeit ist die Anordnung von reinem PKW-Parken (Zeichen 314 mit Zusatzbeschilderung 1010-58 StVO). Eine Parkbeschränkung auf Pkw ist jedoch nur aus zwingenden verkehrlichen Gründen möglich, z.B. wenn durch parkende Großfahrzeuge der Fahrverkehr behindert wird oder massive Sichteinschränkungen vorliegen, die über das in einer Großstadt übliche Maß hinausgehen.

Sofern dies aus Gründen der Verkehrssicherheit erforderlich ist, wird das Mobilitätsreferat auch künftig betroffene Straßenabschnitte mittels entsprechender Anordnung von dauerhaft abgestellten Anhängern und LKW befreien und die Maßnahmen mit den entsprechenden Bezirksausschüssen abstimmen.

Innerhalb der Parklizenzgebiete gilt der oben beschriebene Lösungsansatz, dass Fahrzeuge ab einer Länge von 5,5 Metern künftig keine Eintragung in den Bewohnerausweis erhalten.

Schwerpunkte in der Verkehrsüberwachung setzen

Um alle genannten Maßnahmen zum Thema Verkehrssicherheit erfolgreich umzusetzen und durchzuführen, ist die Überwachung (innerhalb und außerhalb von Parklizenzgebieten) durch die Kommunale Verkehrsüberwachung bzw. die Polizei unerlässlich. Hierzu soll die referatsübergreifende Projektgruppe zum Parkraummanagement (Mobilitätsreferat, Baureferat, Kreisverwaltungsreferat) gemeinsam mit den Verkehrssicherheits-expert*innen des Mobilitätsreferats, der Polizei und der KVÜ, Maßnahmen zur Reduzierung von Behinderungen von Fußgänger*innen durch Fahrzeuge entwickeln (bspw. veränderte Schwerpunktsetzung bei der Parkraumüberwachung, Erhöhung des Überwachungsdrucks, Regelung des Umgangs mit Drittanzeigen). Aus Gründen der Verkehrssicherheit (Sicherstellung von Sichtbeziehungen) ist bei den Abstimmungen der referatsübergreifenden Projektgruppe zudem das ordnungswidrige Halten und Parken im Kreuzungsbereich auch auf der Fahrbahn zu berücksichtigen.

Zusammenfassung der Maßnahmen im Cluster 4

Kurz- bis mittelfristige Maßnahmen (Umsetzung bis 3 Jahre):
<p>Einschränkung der verkehrsrechtlichen Anordnung von Gehwegparken:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bestandsaufnahme des angeordneten Gehwegparkens in München • Konzept und quantifizierte Zielsetzung zur Reduzierung des angeordneten Gehwegparkens • Zukünftig keine Einrichtung von angeordnetem Gehwegparken in München (Ausnahmefälle min. 2,50 m Restgehwegbreite) • Referatsübergreifende Abstimmung organisatorischer und baulicher Maßnahmen zur Reduzierung des ordnungswidrigen Gehwegparkens • Erweiterung der organisatorischen, rechtlichen und technologischen Möglichkeiten der kommunalen Verkehrsüberwachung zur Überwachung des öffentlichen Straßenraums und zur Sanktionierung von regelwidrigem Gehwegparken <p>Einschränkung des geduldeten (rechtswidrigen) Gehwegparkens:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Erfassung und kartographische Darstellung des geduldeten Gehwegparkens in München • Entwicklung eines Prioritätenkonzepts unter Aspekten der Verkehrssicherheit zur systematischen Eindämmung des rechtswidrigen Gehwegparkens (auch unter Berücksichtigung baulicher Maßnahmen) • Erarbeitung eines gemeinsamen Schwerpunktkonzepts mit KVÜ und Polizei zur Umsetzung des Prioritätenkonzepts • begleitende Öffentlichkeitsarbeit zur verstärkten Umsetzung von Sanktionsmaßnahmen
<p>Gehwege freimachen / Zugeparkte Radwege und Parken in zweiter Reihe verhindern:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ausweitung von Abstellmöglichkeiten für Lastenfahrräder • Ausweitung saisonaler und dauerhafter Abstellmöglichkeiten für Fahrräder • Ausarbeitung und etappenweise Umsetzung eines Lade- und Lieferzonenkonzeptes • Einrichtung von Abstellmöglichkeiten für Shared Mobility Angebote, Mikromobilität, Roller, Motorräder • Fachliche Begleitung von Projekten zu Detektion und Buchungsoptionen
<p>Abgestellte Wohnmobile und Anhänger regulieren:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Reines PKW-Parken wird weiterhin stadtwweit an neuralgischen Stellen angeordnet
Dauerhafte Maßnahmen
<p>Schwerpunkte in der Verkehrsüberwachung setzen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Schwerpunktmäßige Verkehrsüberwachung gemeinsam mit der referatsübergreifenden Projektgruppe und den Verkehrssicherheitsexpert*innen des Mobilitätsreferats festlegen

Tabelle 7: Zusammenfassung Maßnahmencluster: Verkehrssicherheit

2.5. Maßnahmencluster: Digitalisierung

Die Digitalisierung und die umfassende Verfügbarkeit von mobilitätsrelevanten Daten sind für die Mobilität der Zukunft ein zentraler Erfolgsfaktor (s. Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 11247 „Mobilitätsstrategie 2035 Teilstrategie Digitalisierung – Erste Stufe Grundsatzbeschluss Digitalisierung im Mobilitäts- und Verkehrssektor“ vom 20.12.2023). Um das Management des öffentlichen (Straßen-)Raums künftig modern, einfach und verwaltungsfreundlich zu gestalten, ist es nötig Verwaltungs- und Dialogprozesse fortlaufend zu digitalisieren und u.a. die folgenden Maßnahmen umzusetzen. Die detaillierten Ausführungen wurden in einer gesonderten Beschlussvorlage „Parken 4.0“ (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 10913 vom 20.12.2023) dem Stadtrat zur Beschlussfassung vorgelegt.

Handyparken weiterentwickeln, P+R Angebote integrieren

Seit dem Start des Handyparkens in München, ist die HandyParken München App ein Erfolgskonzept. Damit der digitale Parkschein für München auch in Zukunft erfolgreich bleibt, ist es wichtig, die Dienste und Funktionen ständig weiter zu entwickeln und damit am Puls der Zeit zu bleiben. In Absprache mit dem Baureferat liegt die Federführung der HandyParken München App künftig im Mobilitätsreferat.

Die benötigten Weiterentwicklungen für digitales Parken sollen vom Mobilitätsreferat beauftragt und von der Stadtwerke München/ Münchner Verkehrsgesellschaft umgesetzt werden. Aktuelle Entwicklungsbedarfe orientieren sich zum Beispiel an den Themenbereichen Parkraumprognose und Routing oder Reichweitensteigerung und Integration.

Die Initiative Mobile Zukunft München – MZM (vgl. Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 08108 vom 30.11.2022) hat das Thema Handyparken aufgegriffen und soll eine Weiterentwicklung über registrierungsfreie Zugänge in Fahrzeugen prüfen.

Auch die Integration der von der P+R Park & Ride GmbH betriebenen P+R Anlagen in die HandyParken München App als Bezahlmedium ist ein beabsichtigter weiterer Schritt, um den Umstieg vom privaten Pkw auf den ÖPNV kundenfreundlicher auszurichten und attraktiver zu gestalten. An unbeschränkten P+R-Parkplätzen sind die bestehenden digitalen Bezahlmöglichkeiten technisch jedenfalls bei Einzelkarten (Tageskarte) mit dem Handyparken weitgehend vergleichbar und das Bezahlsystem ist lediglich auf weitere Produkte in Form von Mehrfachkarten (z.B. Monatskarte) zu erweitern. Dagegen bestehen für beschränkte Parkierungseinrichtungen, welche ca. die Hälfte der P+R Stellplätze in München ausmachen, andere Rahmenbedingungen. Dort ist ein Dialog mit den Parkhausrechenern notwendig. Voraussetzung für die Integration digitaler Dienste ist eine Modernisierung der gesamten Parkabfertigungssysteme (Hardware und Software). Nähere Ausführungen zu diesen Maßnahmen und deren Umsetzung sind in der gesonderten Beschlussvorlage „Parken 4.0“, Ziff. 3.3 und 3.4 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 10913 vom 20.12.2023) enthalten.

Zentrale Datenplattform für Mobilitätsdaten (MDAS) - Datenbasiertes Monitoring, Steuerung und Regulierung

Das Mobilitätsreferat hat sich im Themenbereich ruhender Verkehr zum Ziel gesetzt, einen besseren Überblick über die aktuelle Parkraumauslastung im gesamten Stadtbereich zu erlangen. Zum ruhenden Verkehr liegt eine Vielzahl von Daten in unterschiedlichsten Quantitäts- und Qualitätsstufen vor. Bislang ist es jedoch IT-strukturell und softwareseitig nicht möglich, diese unterschiedlichen Datenquellen in einer geeigneten Form zusammenzutragen und einen Mehrwert aus der Datenverschneidung zu ziehen.

Ziel ist es, ein möglichst genaues Bild der Ist-Situation der Realität abzubilden, um künftig datenbasierte und damit bessere Voraussagen für die Planung neuer Projekte zu bieten. Bislang waren dafür zum Beispiel vielfach teure und aufwändige manuelle Zählungen nötig. Mit diesen Zählungen kann nur eine Momentaufnahme für ein begrenztes Gebiet gewonnen werden. Da es auf dem Markt mittlerweile viele technische Lösungen gibt, die die Prozesse vereinfachen, beschleunigen und auch Geld einsparen können, wurde mit Hilfe des Pilotprojektes „Konzepterstellung und Untersuchung eines Monitoring- und Analyse-Dashboards für den Ruhenden Verkehr in München“ (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 03940 vom 21.07.2021) bereits erste Erkenntnisse gesammelt.

Auch die P+R Park & Ride GmbH untersucht für den Einsatz auf den von ihr betriebenen P+R-Anlagen geeignete Möglichkeiten der Detektion. Zu nennen ist hier bereits durchgeführte Projekte mit dem Einsatz von energieautarken Sensoren für smartes digitales Parkraummanagement im Rahmen verschiedener Projekte wie P+R 4.0 oder PAMIR oder geplante Projekte mit dem Einsatz videobasierter Fahrzeugzählung und die Zurverfügungstellung der dynamischen Daten über den Mobilitäts Daten Marktplatz (MDM), dem nationalen Zugangspunkt für multimodale Mobilitätsdaten.

Eine zentrale Datenplattform für nachhaltige urbane Mobilität in Form des „Monitoring und Data-Analytics Systems (MDAS) ist Bestandteil der Mobilitätsdatenstrategie des Mobilitätsreferats und soll eng verknüpft werden mit dem Digitalen Zwilling des GeodatenService der Landeshauptstadt München und den damit verbundenen Digitalisierungs-lösungen des IT-Referats. Das Mobilitätsreferat hat in Abstimmung mit dem IT-Referat, auf Basis des IT Projekts MDAS eine Wirtschaftlichkeitsbetrachtung zur Umsetzung des Systems vorgelegt, einen Beschaffungsvorgang eingeleitet und notwendige Ressourcen in die Folgehaushalte angemeldet und die Stellen eingerichtet (vgl. Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 11108 vom 25.10.2023). Aus Gründen der Haushaltskonsolidierung können diese jedoch bis auf Weiteres nicht besetzt werden.

Detektion

Im Rahmen des Förderprogramms IHFEM (Integriertes Handlungsprogramm zur Förderung der Elektromobilität) wurde die Verwaltung beauftragt, verschiedene Detektionstechniken an E-Ladesäulen zu testen. Der Test umfasste insgesamt sieben verschiedenen Sensoren an sechs Standorten.

Durchgeführt und evaluiert wurde der Test von den Stadtwerken München (SWM) (Anlage 34). Hauptaugenmerk lag bei der Zusammenstellung der Ergebnisse nicht nur in der rein technischen Sicht, sondern auch auf dem Prozess des Aufbaus im städtischen Umfeld und der Kommunikation mit den jeweiligen Firmen während der Testphase.

Eine derartige Technik für alle Parkplätze stadtwweit auszurollen wäre jedoch enorm aufwändig, mit hohen Kosten verbunden und nicht zielführend. Da sich ein „normales“ Kfz auf nahezu jedem beliebigen Parkplatz stellen kann, sind E-Fahrzeuge, mit einem Ladebedarf im öffentlichen Raum auf wenige extra und einzeln markierte Parkplätze beschränkt. Ähnlich ist es auch bei Behindertenparkplätzen, Parkplätzen für Carsharingfahrzeuge oder Lade- und Lieferzonen. Künftig sollen diese Sonderparkplätze mit Einzelplatzsensorik ausgestattet werden. Für die Auswahl der richtigen Technik orientiert sich das Mobilitätsreferat u.a. an der Evaluation der SWM.

Mittels der Detektion soll bezweckt werden, die Daten zur Auslastung zu erheben, freie Parkplätze zu erfassen und die Buchbarkeit (hierfür braucht es rechtliche Anpassungen) von z.B. Lade- und Lieferzonen oder Behindertenparkplätzen zu ermöglichen.

Datengestützte Parkraumüberwachung etablieren

Die AG Management des öffentlichen (Straßen)Raums verfolgt die Entwicklungen bezüglich der Möglichkeiten der Digitalisierung im Parkraummanagement. Dazu zählt die rechtliche Verpflichtung der Aufstellung von Parkscheinautomaten (aktuell max. Abstand zwischen den Automaten ca. 80m), die Einsatzmöglichkeit von Scanfahrzeugen für die Parkraumüberwachung und der digitale Bewohnerparkausweis.

Die Arbeitsgruppe wird hierzu an Pilot- und Forschungsprojekten zu dieser Thematik mitwirken bzw. initiiert diese selbst und stimmt sich eng mit dem IT-Referat und dem Kommunalreferat (Digitaler Zwilling) ab. Die Maßnahmen werden alle mit den Datenschutzbeauftragten abgestimmt und die Einhaltung der rechtlichen Regelungen zum Datenschutz werden gewährleistet. Hierzu wird sich das Mobilitätsreferat mit dem Freistaat Bayern abstimmen.

Ein von der Agora Verkehrswende in Auftrag gegebenes Rechtsgutachten hat sich in Mitte 2021 mit der Frage nach der „Rechtliche[n] Vorgaben einer Parkraumkontrolle im öffentlichen Raum mittels Scanfahrzeugen“ beschäftigt⁷. Das Gutachten gibt bereits erste Hoffnung, rechtliche Anpassungen stehen jedoch aus.

Zusammenfassung der Maßnahmen im Cluster 5

Kurz- bis mittelfristige Maßnahmen (Umsetzung bis 3 Jahre):

Handyparken weiterentwickeln, P+R Angebote integrieren:

- Digitalisierung und Integration von P+R Anlagen in die HandyParken München App als Bezahlssystem
- Ausarbeitung eines Konzepts, um mit Hilfe von künstlicher Intelligenz die Parkplatzauslastung zu messen
- Weiterentwicklung von Funktionsumfang und Reichweite von digitalem Parken

⁷Agora Verkehrswende Rechtsgutachten: <https://www.agora-verkehrswende.de/presse/pressemitteilungen/rechtsgutachten-stuetzt-parkraumkontrollen-mit-scan-fahrzeugen/>

Zentrale Datenplattform für Mobilitätsdaten (MDAS) - Datenbasiertes Monitoring, Steuerung und Regulierung: <ul style="list-style-type: none"> Mitarbeit an der geplanten zentralen Datenplattform für Mobilitätsdaten (MDAS)
Detektion: <ul style="list-style-type: none"> Ausarbeitung eines Konzepts zum weiteren Vorgehen von detektierten Sonderparkplätzen
Datengestützte Parkraumüberwachung etablieren: <ul style="list-style-type: none"> Initiierung und Mitarbeit an Pilotprojekten zur datengestützten Parkraumüberwachung

Tabelle 8: Zusammenfassung Maßnahmencluster: Digitalisierung

2.6. Monitoring und Evaluation

Um den Erfolg der angestrebten Ziele und Maßnahmen zu monitoren, evaluieren und iterativ anzupassen, bedarf es gewisser Indikatoren, die kontinuierlich erfasst werden.

Neben den Indikatoren ermöglicht das datenbasierte Monitoring (MDAS) für die Erfassung der Daten des Managements des öffentlichen (Straßen-)Raums kurz- und mittelfristige Auswertungen zu Parkraumnachfrage, Parksuchverkehr, Parkverstößen etc., um die Wirkung der Maßnahmen zu bewerten.

Mögliche Indikatoren sind:

- Zahl der dauerhaft umgewandelten Parkplätze zugunsten: Wirtschaftsverkehr, Shared Mobility, Fahrradabstellanlagen, Fahrradwegen, Entlastung von Gehwegen, Steigerung der Aufenthaltsqualität, Öffentlicher Verkehr (z.B. Busbeschleunigung), Baumpflanzungen etc.
- Zahl der temporär umgewandelten Parkplätze zugunsten: Sommerstraßen, Schanigärten, Parken Dual etc.
- Faktor der Auslastung, um damit Rückschlüsse auf Erreichbarkeit zu erlangen
- Regelwidriges Parken insb. Gehwegparken und Parken in zweiter Reihe
- Anteil verkaufter Parkscheine mit der HandyParken München App am Gesamtanteil der verkauften Parkscheine
- Entwicklung der ausgegebenen Parklizenzen
- Belegung der Parkplätze mit Parkscheinen
- Auslastung der öffentlichen Parkplätze, Ladeinfrastruktur, Carsharingparkplätze und Lade- und Lieferzonen

Einige der Indikatoren können bereits heute quantifiziert werden, z.B. Regelverstöße und verkaufte Parkscheine. Andere Indikatoren, wie z.B. der Parksuchverkehr oder die Auslastung, können momentan nur für kleine Bereiche mit aufwendigen Zählungen erfasst werden. Hierfür entwickelt das Mobilitätsreferat mit Hilfe von Pilotprojekten geeignete Messmethoden, um diese wichtigen Aspekte künftig kontinuierlich stadtweit erfassen zu können.

2.7. Beteiligung und Information

Generell wird die Kommunikation gegenüber Bürger*innen und Besucher*innen auf allen verfügbaren Kanälen darauf ausgerichtet, dass über die Verkehrswende die Lebensqualität in der Stadt erhalten bzw. verbessert werden kann. Durch eine transparente Kommunikation zwischen dem Mobilitätsreferat und den Bezirksausschüssen entstehen nützliche und notwendige Multiplikatorprozesse.

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. Auf Wünsche und Bedenken seitens der Teilnehmer*innen kann die Verwaltung direkt eingehen, Handlungsspielräume, aber auch Notwendigkeiten erläutern. Sollte bei Maßnahmen wenig Gestaltungsspielraum vorhanden sein, liegt der Schwerpunkt der Öffentlichkeitsbeteiligung vor allem auf der Information und Erläuterung.

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.

Onlinekampagnen, Informationsmaterialien oder gezielte Workshops sowie Aktionen im öffentlichen Raum können das Verständnis für die Maßnahmen der Stadtverwaltung verbessern und tragen dazu bei, die Auswirkungen von (für die direkt Betroffenen oft unverständlichen) Einzelmaßnahmen in einen sinnvollen Gesamtzusammenhang einzuordnen.

3. Überblick der Mittelverwendung im Parkraummanagement

In diesem Abschnitt wird eine Übersicht über die Einnahmen und Ausgaben der letzten sechs Jahre des Parkraummanagement dargestellt.

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023 1-11
Einnahmen Parkschein-automaten (PSA) und Handyparken	27.142.398 €	26.906.334 €	26.693.208 €	23.820.990 €	22.679.641 €	26.936.183 €	34.596.265 €
Einnahmen Parkausweise	9.400.000 €	10.200.000 €	10.100.000 €	11.500.000 €	11.106.000 €	13.099.000 €	10.889.000 €
Einnahmen aus Bußgeldern und Verwarnungen	11.000.000 €	10.000.000 €	9.300.000 €	8.500.000 €	7.608.000 €	13.203.000 €	11.638.000 €
Ausgaben Wartung PSA	-1.528.167 €	-1.449.681 €	-964.430 €	-1.619.868 €	-1.320.903 €	-1.507,183 €	-1.478.619 €
Kosten Eigenleistung Personal- /Fuhrpark PSA	-2.669.495,77 €	-2.714.934,13 €	-2.891.340,42 €	-3.477.334,42 €	-3.472.984,46 €	-3.343.788,83 €	-3.314.453,04 €
Kosten der Refinanzierung PSA Abschreibung und Verzinsung	-2.316.082,81 €	-1.412.994,03 €	-1.660.098,26 €	-1.906.953,65 €	-1.837.735,75 €	-1.592.735,05 €	-1.285.829,34 €
Ausgaben Überwachungs-personal	-8.100.000 €	-9.300.000 €	-9.400.000 €	-10.900.000 €	-10.524.000 €	-9.871.000 €	-9.540.000 €
Betriebskosten Handyparken			-1.001.207 €	-1.083.768 €	-1.191.142 €	-1.164.163 €	-1.691.415 €
Ausgaben Handyparken - Überwachungsapp Betriebskosten			-359.000 €	-513.500 €	-547.539 €	-969.540 €	-974.457 €
Gesamt	32.928.652 €	32.228.725 €	29.817.132 €	24.319.566 €	22.499.337 €	36.295.449 €	42.152.945 €

Tabelle 9: Übersicht über die Ein- und Ausgaben im Parkraummanagement

Das Gesamtsystem Parkraummanagement trägt sich bislang selbst und erzielt dabei zudem einen Überschuss, der in den allgemeinen Haushalt der Landeshauptstadt München fließt. Durch die Ausweisung weiterer Parklizenzgebiete, höhere Parkgebühren, höherer Gebühren für Parkausweise und Mehreinnahmen durch höhere Bußgelder und Verwarnungen werden die Einnahmen des Parkraummanagements weiter steigen.

Diese Einnahmen können einen wichtigen Beitrag zur Mobilitätswende leisten und sollten daher direkt für Projekte und Maßnahmen im Zusammenhang mit einem verbesserten Flächenmanagement zur Verfügung gestellt werden.

Das Mobilitätsreferat schlägt deshalb vor, ein Konzept zur Mittelverwendung zu erarbeiten. Mit der Einrichtung z.B. eines Mobilitätswendebudgets könnte ein Teil des Gebührenerlöses des Parkraummanagements in die Stärkung des Umweltverbundes reinvestiert werden. Die transparente, öffentliche Darstellung der Mittelverwendung könnte z.B. in Form eines jährlichen Berichts veröffentlicht werden (nach dem Vorbild des Amsterdam Mobility Fonds).

Finanziert werden sollen vor allem zusätzliche Mobilitätsangebote wie z.B. die

- Ausweitung von Shared Mobility Angeboten,
- Förderung von Quartiersgaragen,
- Deckung entstehender laufender Kosten (z.B. Lizenzgebühren) für die Integration von P+R in die HandyParken München App,
- Weiterentwicklung des Parkleitsystems (PLS) für digitale Anwendungen und
- Verbesserung der Grün- und Aufenthaltsflächen,
- Ausweitung des klassischen ÖPNV-Angebots.

Auch in das Parkraummanagement selbst muss in den kommenden Jahren Geld investiert werden, um es modern und zukunftsfähig zu. Beispielsweise soll mit Hilfe des Mobile Data Access System (MDAS) die Datengrundlage verbessert, die Detektion im öffentlichen Straßenraum ausgeweitet und neue Datenquellen erschlossen werden, um künftig bessere Prognosen im Bereich Parkplatzverfügbarkeit zu gewährleisten.

Um die zukünftigen Anforderungen bei der Parkraumbewirtschaftung (z.B. KFZ-Kennzeichenerfassung beim Parkscheinkauf als Grundlage für eine automatisierte Parkraumüberwachung, bargeldlose Bezahlung, etc.) im öffentlichen Raum gerecht zu werden, müssen 2.800 Parkscheinautomaten älterer Bauart bis Ende 2027 sukzessive erneuert werden. Außerdem muss die Gehwegsicherheit erhöht und dementsprechend die Kontrolle verbessert werden. Lade- und Lieferzonen sollen künftig ebenfalls detektiert werden. All diese Maßnahmen erfordern ein Parkplatzmanagementsystem, welches das kontinuierliche Controlling und Monitoring zulässt.

4. Behandlung der Stadtratsanträge und Bürgerversammlungsempfehlungen

Mehr Anwohnergaragen – Wegfall oberirdischer Parkplätze muss ausgeglichen werden

Die Stadtratsfraktion der FDP BAYERNPARTEI hat am 15.04.2021 den anliegenden Antrag Nr. 20-26 / A 01316 gestellt (Anlage 5)

In diesem Antrag wird die Verwaltung aufgefordert keine oberirdischen Parkmöglichkeiten zu streichen, bevor nicht in nahegelegenen Anwohnergaragen o.Ä. entsprechender Ersatz geschaffen wird.

Bereitstellung von Parkplätzen für Anwohner*innen

Empfehlung Nr. 20-26 / E 00244 des Stadtbezirkes 01 – Altstadt-Lehel beschlossen am 12.07.2021 (Anlage 25)

In dieser Empfehlung wird die Verwaltung beauftragt, Ersatz für entfallene Stellplätze zu schaffen.

Das Mobilitätsreferat nimmt hierzu wie folgt Stellung:

Wie eingangs beschrieben kann in den häufigsten Fällen ein Entfall von oberirdischen Parkplätzen nicht durch den Neubau einer Tiefgarage kompensiert werden, da gerade in innenstadtnahen Bereichen geeignete Grundstücke fehlen und der Platz für benötigte Zu- und Abfahrten nicht vorhanden ist. Abgesehen von den erheblich höheren Investitionskosten, ist auch eine alternative Errichtung automatischer Parksyste me an eine Reihe von Voraussetzungen gebunden, die immer nur einzelfallspezifisch geprüft werden können. Zudem wird der Bau von Tiefgaragen unter öffentlichen Verkehrsgrund häufig durch eine Vielzahl von Sparten im öffentlichen Straßenraum erschwert, deren Verlegung entweder zu drastischen Kostensteigerungen führt oder gänzlich unverhältnismäßig ist.

Die Reduzierung von Kfz-Parkflächen, etwa um mehr Aufenthaltsqualität oder neue Radwege zu schaffen, entspricht darüber hinaus der Intention der Verkehrswende und damit dem Stadtratsbeschluss vom 13.02.2019 "Mobilitätsplan München Modellstadt München 2030" (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / 13893).

Dem Antrag Nr. 20-26 / A 01316 der Stadtratsfraktion der FDP BAYERNPARTEI vom 15.04.2021 und der Empfehlung Nr. 20-26 / E 00244 der Bürgerversammlung des 01. Stadtbezirkes Altstadt - Lehel vom 12.07.2021 wird damit nicht entsprochen.

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

Antrag Nr. 20-26 / A 00427 von Herrn StR Manuel Pretzl, Herrn StR Hans Hammer vom 21.09.2020 (Anlage 2)

In diesem Antrag wird die Verwaltung beauftragt, ein Programm zum Parkplatzmanagement in Büro-, Wohn- und Mietparkgaragen zu entwickeln.

Tiefgarage der Patentämter für Besucher*innen des Deutschen Museums und Auer Dult öffnen

Empfehlung Nr. 20-26 / E 01853 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 05 - Au-Haidhausen am 09.04.2024 (Anlage 32)

In dieser Empfehlung wird die Verwaltung beauftragt, Verhandlungen mit dem Patentamt aufzunehmen, um Tiefgaragenplätze am Wochenende für Besucher*innen des Deutschen Museums und der Auer Dult zur Verfügung zu stellen.

Das Mobilitätsreferat nimmt hierzu wie folgt Stellung:

Wie bereits eingangs erläutert ist der Einfluss der Verwaltung auf private Parkhausbetreiber*innen sehr begrenzt. Da es sich bei den Garagenbetreiber*innen um wirtschaftende Unternehmen handelt, darf man aber ohnehin eine Gewinnerzielungsabsicht unterstellen, in deren ureigenen Interesse die bestmögliche Ausnutzung der vorhandenen Stellplätze liegt.

Die Entwicklung einer App-basierten Plattform für „Shared Parking“ zur Untervermietung von temporär nicht genutzten Stellplätzen durch die öffentliche Verwaltung ist aus Sicht des Mobilitätsreferats rechtlich nicht möglich. Eine Untervermietung von Stellplätzen durch die eigentlichen Stellplatzmieter dürfte für die jeweiligen Parkhausbetreiber schon allein aus wirtschaftlichen Überlegungen kaum tolerabel sein. Hinzu kommen betriebliche, vertragliche, versicherungsrechtliche und haftungsrechtliche Fragestellungen hoher Komplexität, die die Einführung, Wartung und den Betrieb und eines solchen Systems durch die öffentliche Hand unmöglich machen. Wenn überhaupt könnte ein solches Angebot nur auf der Grundlage eines privatwirtschaftlichen Angebots installiert werden.

Daneben würde aus Sicht des Mobilitätsreferats ein solches Angebot auch der Zweckentfremdung von Stellplätzen Vorschub leisten. Beispielsweise muss die städtische P+R Park & Ride GmbH viel Zeit und Mühe aufwenden, um sicherzustellen, dass nur die berechtigten Anwohner*innen in den städtischen Anwohnergaragen parken. Ein eigenständiges „Shared Parking“ durch die Mieter*innen würde dies ad absurdum führen.

Es ist geplant im Rahmen des Förderprojekts MoveRegioM des BMBF („MobilitätsWerkStadt2025“) im „Mobilitätskonzept Parkstadt Schwabing“ die Planung von infrastrukturellen Maßnahmen auf Privatgrund (z.B. in Tiefgaragen von Unternehmen) durchzuführen. Das Mobilitätsreferat wird eine solche Maßnahme entsprechend publik machen und Firmen zum Mitmachen animieren.

Dem Antrag Nr. 20-26 / A 00427 von Herrn StR Manuel Pretzl, Herrn StR Hans Hammer vom 21.09.2020 wird damit nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen. Der Empfehlung Nr. 20-26 / E 01853 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 05 - Au-Haidhausen am 09.04.2024 wird damit nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen.

Karte für mietbare Tiefgaragenstellplätze erstellen und online stellen

Antrag Nr. 20-26 / A 00940 von Herrn StR Prof. Dr. Hans Theiss, Herrn StR Hans Hammer vom 20.01.2021 (Anlage 4)

In diesem Antrag wird die Verwaltung beauftragt, eine interaktive Stadtkarte zu erstellen, in der Tiefgaragen angezeigt werden, die Kfz-Stellplätze an Anwohner in der Nachbarschaft vermieten und diese bei muenchen.de einzubinden.

Grundsätzlich begrüßt auch das Mobilitätsreferat eine bessere Nutzung der in Tiefgaragen vorhandenen Stellplatzkapazitäten, insbesondere, wenn damit eine Verringerung des Parksuchverkehrs verbunden ist. Die Praxis zeigt allerdings, dass dafür eine Reihe der unterschiedlichsten Faktoren eine Rolle spielt, die eng mit den jeweiligen örtlichen Gegebenheiten und zugrunde gelegten Betriebskonzepten verknüpft ist.

Parkhausbetreiber*innen konkurrieren mit den deutlich preisgünstigeren Straßenrandplätzen. Diesem Umstand ist leider nicht durch eine Übersichtskarte für Tiefgaragenstellplätze beizukommen. Im Übrigen ist davon auszugehen, dass die Anwohner*innen das örtliche Stellplatzangebot aus eigener Erfahrung selbst am besten kennen, also kein Informationsdefizit vorliegt und es der Eigenverantwortung jeder/es Pkw-Nutzer*in obliegt, eine passende Stellplatzlösung zu finden.

Die Erarbeitung einer interaktiven Stadtkarte durch die Stadtverwaltung, in der verfügbare Pkw-Stellplätze für Bewohner*innen mit Adress- und Kontaktdaten der Vermieter*innen bzw. Betreiber*innen hinterlegt werden, würde nicht nur einen einmaligen hohen Arbeitsaufwand für die derzeit der Landeshauptstadt München nicht vorliegenden Datensätze, sondern einen unverhältnismäßigen fortlaufenden Recherche- und Aktualisierungsaufwand bedeuten, die nur zu Lasten höher zu priorisierender Aufgaben erfolgen könnte.

In Anbetracht der vorherigen Darlegungen sowie der Haushalts- und Personalsituation bestehen innerhalb des Mobilitätsreferats keine Ressourcen, die über die Erfüllung der Pflichtaufgaben, die Behandlung von Themen mit hoher stadtweiter Bedeutung oder besonders priorisierter Aufgaben hinaus gehen. Die Erarbeitung einer interaktiven Stadtkarte zur Darstellung verfügbarer Pkw-Stellplätze für Bewohner*innen ist daher leider nicht möglich.

Dem Antrag Nr. 20-26 / A 00940 von Herrn StR Prof. Dr. Hans Theiss, Herrn StR Hans Hammer vom 20.01.2021 kann daher nicht entsprochen werden.

Jährliche Anpassung der Parkgebühren

Empfehlung Nr. 14-20 / E 03003 des Stadtbezirkes 18 – Untergiesing - Harlaching beschlossen am 07.11.2019 (Anlage 19)

Jährliche Anpassung der Parkgebühren entsprechend des Verbraucherpreisindex Deutschland (VPI)

Empfehlung Nr. 14-20/ E 03066 des Stadtbezirkes 07 – Sendling - Westpark beschlossen am 19.11.2019 (Anlage 20)

In diesen beiden Empfehlungen geht es um die jährliche Anpassung der Parkgebühren entsprechend dem Verbraucherpreisindex Deutschlands (VPI).

Gebühr für Anwohnerparklizenz wird erhöht und nach Größe der Kraftfahrzeuge gestaffelt

Empfehlung Nr. 20-26 / E 01072 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 03 - Maxvorstadt vom 15.11.2022 (Anlage 30)

In der Empfehlung wird die Verwaltung aufgefordert die Parklizenzgebühren entsprechend der Fahrzeuggröße zu staffeln.

Das Mobilitätsreferat nimmt hierzu wie folgt Stellung:

Wie im Kapitel 2.2. „Maßnahmencluster: Bepreisung“ erläutert, wird die Erhöhung der Parkgebühren in München als wichtige Stellschraube einer Mobilitätswende gesehen. Derzeit können jedoch gemäß dem aktuellen Rechtsrahmen nur geringfügige Änderungen vorgenommen werden.

Die Stadtverwaltung ist bereits auf den Freistaat Bayern zugegangen und plädiert weiterhin für eine Aufhebung des Parkgebührenrahmens.

Sobald der Gebührenrahmen für Parkgebühren aufgehoben wird, erarbeitet das Mobilitätsreferat ein Konzept zur Anpassung der Parkgebühren. Eine jährliche Anpassung wird in diesem Zusammenhang mitgeprüft.

Wie im Kapitel 2.3. „Maßnahmencluster: Lizenzvergabe“ erläutert, sollen künftig größere Fahrzeuge wie z.B. Wohnmobile über 5,50m keine Eintragung in den Bewohnerausweis erhalten.

Der Empfehlung Nr. 14-20/ E 03003 der Bürgerversammlung des 18. Stadtbezirkes Untergiesing - Harlaching am 07.11.2019, der Empfehlung Nr. 14-20/ E 03066 der Bürgerversammlung des 07. Stadtbezirkes Sendling - Westpark vom 19.11.2019 und der Empfehlung Nr. 20-26 / E 01072 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 03 - Maxvorstadt vom 15.11.2022 kann nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

Parken in Wohnstraßen

Antrag Nr. 20-26 / A 01443 von Herrn StR Alexander Reissl, Frau StRin Alexandra Gaßmann, Frau StRin Veronika Mirlach, Herrn StR Fabian Ewald vom 12.05.2021
(Anlage 7)

In diesem Antrag wird das Mobilitätsreferat beauftragt, in engen Münchner Wohnstraßen „halbseitiges“ Gehwegparken anzuordnen.

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

Antrag Nr. 20-26 / A 02631 von Frau StRin Sonja Haider, Frau StRin Nicola Holtmann, Herrn StR Dirk Höpner, Herrn StR Tobias Ruff vom 07.04.2022 (Anlage 9)

In diesem Antrag wird die Verwaltung aufgefordert, dem Stadtrat ein Konzept zur Verbesserung der Bedingungen für den Wirtschaftsverkehr vorzulegen bzw. den Handwerksbetrieben während der Ausübung der Tätigkeiten kostenloses Parken zu ermöglichen.

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

Antrag Nr. 20-26 / A 02633 von der Fraktion ÖDP/München-Liste vom 07.04.2022
(Anlage 10)

In diesem Antrag wird die Verwaltung aufgefordert, gemeinsam mit der Polizei und der Kommunalen Verkehrsüberwachung ein Konzept zu entwickeln, wie Falschparken auf der Straße neben Schanigärten und dezentralen Radabstellanlagen verhindert und gegebenenfalls sanktioniert werden kann.

Gehwege für Fußgänger:innen freihalten – geltendes Recht durchsetzen!

Antrag Nr. 20-26 / A 02923 von der Fraktion ÖDP/München-Liste vom 15.07.2022
(Anlage 11)

Systematisches Gehwegparken unterbinden II – Beschilderung von Parkverboten ausweiten

Antrag Nr. 20-26 / A 03108 von der Fraktion ÖDP/München-Liste vom 29.09.2022
(Anlage 13)

In diesen beiden Antrag wird die Verwaltung aufgefordert, gegen systematisches Gehwegparken vorzugehen.

Im Umfeld geplanter Mobilitätspunkte Gehwegparken unterbinden

Antrag Nr. 20-26 / A 4166 von der Fraktion ÖDP/München-Liste vom 21.09.2023
(Anlage 14)

In diesem Antrag wird die Verwaltung aufgefordert, im Zuge der Errichtung neuer Mobilitätspunkte zusätzlich über illegales Gehwegparken zu informieren.

Gehwegparken um Umfeld von bestehenden Mobilitätspunkten unterbinden

*Antrag Nr. 20-26 / A 04167 von der Fraktion ÖDP/München-Liste vom 21.09.2023
(Anlage 15)*

In diesem Antrag wird die Verwaltung aufgefordert, das illegale Gehwegparken im Umfeld bereits eingerichteter Mobilitätspunkte durch geeignete Maßnahmen zu unterbinden.

Gehwegparken muss geahndet werden

Empfehlung Nr. 20-26 / E 00873 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 25 - Laim vom 18.10.2022 (Anlage 28)

In dieser Empfehlung wird die Verwaltung aufgefordert, gemeinsam mit der Polizei, dass Gehwegparken in Kreuzungsbereichen zu ahnden.

Mehr Sicherheit für Fußgänger

Empfehlung Nr. 20-26 / E 00879 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 25 - Laim vom 18.10.2022 (Anlage 29)

In dieser Empfehlung wird die Verwaltung aufgefordert, das Gehwegparken in Laim zu unterbinden.

Das Mobilitätsreferat nimmt hierzu wie folgt Stellung:

Gehwegparken

Wie im Maßnahmencluster zur Verkehrssicherheit (vgl. Kap. 2.4.) dargestellt, ist eines der wichtigsten Themen im Management des öffentlichen (Straßen-)Raums, das illegale Gehwegparken sowohl in den bestehenden Parklizenzengebieten als auch im restlichen Stadtgebiet zu unterbinden. Das Mobilitätsreferat wird daher beauftragt, gemeinsam mit dem Kreisverwaltungsreferat und der Polizei, bislang geduldetes Fehlverhalten zu ahnden und effiziente Lösungen zur Kontrolle aufzuzeigen.

Das Mobilitätsreferat wird zudem beauftragt, künftig kein Gehwegparken anzuordnen, wenn keine nutzbare Restgehwegbreite von mindestens 2,50 m verbleibt.

Wie unter Kapitel 1.2. „Handlungsfeld 3: Steigerung der Verkehrssicherheit“ ausgeführt, ist das Mobilitätsreferat bestrebt gemeinsam mit der Kommunalen Verkehrsüberwachung und der Polizei die Verkehrssicherheit insbesondere auf Gehwegen und auch durch in zweiter Reihe geparkter Fahrzeuge (u.a. entlang von Schanigärten) zu erhöhen. Hierzu sollen entsprechende Konzepte entwickelt und umgesetzt werden.

Dem Antrag Nr. 20-26 / A 01443 von Herrn StR Alexander Reissl, Frau StRin Alexandra Gaßmann, Frau StRin Veronika Mirlach, Herrn StR Fabian Ewald vom 12.05.2021, dem Antrag Nr. 20-26 / A 02923 von der Fraktion ÖDP/München-Liste vom 15.07.2022, dem Antrag Nr. 20-26 / A 03108 von der Fraktion ÖDP/München-Liste vom 29.09.2022, dem Antrag Nr. 20-26 / A 4166 von der Fraktion ÖDP/München-Liste vom 21.09.2023, dem Antrag Nr. 20-26 / A 04167 von der Fraktion ÖDP/München-Liste vom 21.09.2023,

der Empfehlung Nr. 20-26 / E 00873 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 25 - Laim vom 18.10.2022 und der Empfehlung Nr. 20-26 / E 00879 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 25 - Laim vom 18.10.2022 und wird damit nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen.

Dem Antrag Nr. 20-26 / A 02631 von Frau StRin Sonja Haider, Frau StRin Nicola Holtmann, Herrn StR Dirk Höpner, Herrn StR Tobias Ruff vom 07.04.2022 und dem Antrag Nr. 20-26 / A 02633 von der Fraktion ÖDP/München-Liste vom 07.04.2022 wird entsprochen.

Kostenloses E-Mobilität Parken verlängern bis mindestens 2025

Antrag Nr. 20-26 / A 00364 von Herrn StR Manuel Pretzl, Herrn StR Sebastian Schall vom 14.08.2020 (Anlage 1)

In diesem Antrag wird der Verwaltung aufgefordert, die bisherige Regelung des kostenlosen Parkens für zwei Stunden bei E-Mobilität bis 2025 zu verlängern.

Das Mobilitätsreferat nimmt hierzu wie folgt Stellung:

Wie in Kapitel 2.2. „Maßnahmencluster: Bepreisung“ dargestellt wurde im Beschluss Parkraummanagement in München – Fortschreibung Sektor V (Sitzungsvorlage Nr. 14 - 20 / V 08574) zur Förderung der E-Mobilität festgelegt, dass für E-Fahrzeuge mit einem E-Kennzeichen zwei Stunden Parken am Tag kostenlos ist.

Mit Ende Q2/2022 sind 5,6 % der Pkw-Flotte in München – etwa jeder 20te Pkw – mit einem batterieelektrischen Antrieb oder einem Elektromotor in einem Plug-In-Hybriden unterwegs.

Unter der Annahme einer konstant-linearen Einflottungsquote von 0,5% je Quartal (Basis: Q4/20 zu Q2/22) sind mit:

- Ende Q4/23 9 % (= jeder 11te Pkw),
- Ende Q4/24 11 % und
- Ende Q4/25 13 % zu rechnen.

Es ist zu erwarten, dass die Transformation sich eher weiter beschleunigt und vorgenannte Zahlen sich als deutlich zu zurückhaltend herausstellen werden.

Das 2h kostenlose Parken für E-Fahrzeuge bleibt zunächst erhalten.

Nach aktueller Beschilderung ist auch das Parken während dem Laden an öffentlichen Ladesäulen für E-Fahrzeug-Fahrende weiterhin kostenfrei. Dort werden ausschließlich die Kosten für den Ladevorgang des Elektromobilitätsanbieters abgerechnet.

Dem Antrag Nr. 20-26 / A 00364 von Herrn StR Manuel Pretzl, Herrn StR Sebastian Schall vom 14.08.2020 wird damit nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen.

Einführung von Gäste-Parktickets für Anwohner

Antrag Nr. 20-26 / A 00846 von Herrn StR Hans Hammer vom 10.12.2020 (Anlage 3)

In diesem Antrag wird die Verwaltung beauftragt zu überprüfen, ob für Gäste von Anwohner*innen ein jährliches Kontingent an Parkscheinen zur Verfügung gestellt werden kann.

Tagesparkticket

Antrag Nr. 20-26 / A 01844 von Frau StRin Alexandra Gaßmann vom 19.08.2021 (Anlage 8)

In diesem Antrag wird die Verwaltung aufgefordert, ein Tagesparkticket für das gesamte Stadtgebiet einzuführen.

Park-Gutscheine für Familie und Freunde

Empfehlung Nr. 20-26 / E 00216 des Stadtbezirkes 01 – Altstadt-Lehel beschlossen am 12.07.2021 (Anlage 24)

In dieser Empfehlung geht es darum, jeder Bewohner*in der Altstadt/Lehel jährlich Gästeparktickets zur Verfügung zu stellen.

Das Mobilitätsreferat nimmt hierzu wie folgt Stellung:

Eine Möglichkeit für Besucher*innen, (im Voraus) für mehrere Tage einen Parkschein beispielsweise in Form einer Lizenz, Parkkarte oder ähnliches zu erwerben, gibt es in München wie in anderen europäischen Großstädten nicht. In den Parklizenzgebieten kann in den Bereichen mit Mischparken ohne Parkdauerbeschränkung gegen Gebühr geparkt werden. Dabei wird es für zumutbar gehalten, dafür binnen 24 Stunden jeweils einen neuen Parkschein zu lösen. Ein weiteres Angebot an Parkmöglichkeiten für Besucher*innen oder Pendler*innen, sind die P&R Anlagen mit einer sehr guten Anbindung an den ÖPNV. An den beiden Großterminals Fröttmaning und Messestadt Ost ist zudem längeres Parken als 24 Stunden möglich, so dass auch bei einer längeren Besuchsdauer eine gute Parkmöglichkeit besteht.

Die Parklizenzgebiete wurden jeweils aufgrund eines festgestellten Parkraum Mangels sowie erhobener Überlastungen im ruhenden Verkehr im öffentlichen Straßenraum eingerichtet. Eine Erleichterung des Langzeitparkens von Besucher*innen würde den Zielen des Parkraummanagements entgegenstehen und somit der Anreiz geschaffen werden mit dem Auto in besonders belastete Parklizenzgebiete zu fahren.

Aus diesem Grund privilegiert der Gesetzgeber Bewohner*innen auch nur in ihrem direkten Wohnumfeld mit der Bewohnerlizenz. Dies gilt auch für die Altstadt und den Hauptbahnhof.

Auch die Blaue Zone wurde aufgrund erheblicher Überlastungen im ruhenden Verkehr im öffentlichen Straßenraum eingerichtet. Eine Erleichterung des Langzeitparkens von Besucher*innen würde ebenfalls den Zielen des Parkraummanagements entgegenstehen und

somit der Anreiz geschaffen werden, mit dem Auto in besonders belastete Gebiete zu fahren.

Dem Antrag Nr. 20-26 / A 00846 von Herrn StR Hans Hammer vom 10.12.2020, dem Antrag Nr. 20-26 / A 01844 von Frau StRin Alexandra Gaßmann vom 19.08.2021 und der Empfehlung Nr. 20-26 / E 00216 der Bürgerversammlung des 01. Stadtbezirkes Altstadt - Lehel vom 12.07.2021 kann damit nicht entsprochen werden.

Mit künstlicher Intelligenz die Parkplatzauslastung auf der Straße messen

Antrag Nr. 20-26 / A 01331 von Frau StRin Sabine Bär, Herrn StR Hans Hammer, Frau StRin Alexandra Gaßmann vom 19.04.2021 (Anlage 6)

In diesem Antrag wird die Verwaltung beauftragt zu überprüfen, wie man mit Hilfe von künstlicher Intelligenz (KI) den Parkdruck messen kann.

Das Mobilitätsreferat nimmt hierzu wie folgt Stellung:

Das Mobilitätsreferat hat sich im Themenbereich ruhender Verkehr zum Ziel gesetzt, einen besseren Überblick über die aktuelle Parkraumauslastung im gesamten Stadtbereich zu erlangen (vgl. Kapitel 2.5. „Maßnahmencluster: Digitalisierung“).

Das Mobilitätsreferat wird beauftragt nach Beendigung des Pilotprojektes „Konzepterstellung und Untersuchung eines Monitoring- und Analyse-Dashboards für den Ruhenden Verkehr in München“ (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 03940 vom 21.07.2021) ein Konzept zu erarbeiten, um mit Hilfe von künstlicher Intelligenz die Parkplatzauslastung zu messen.

Dem Antrag Nr. 20-26 / A 01331 von Frau StRin Sabine Bär, Herrn StR Hans Hammer, Frau StRin Alexandra Gaßmann vom 19.04.2021 wird damit nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen.

Prinz-Eugen-Park: Parkplätze nur als Kurzparkzone

Empfehlung Nr. 14-20/ E 01841 Punkt 1 des Stadtbezirkes 13 - Bogenhausen beschlossen am 26.10.2017 (Anlage 16)

In dieser Empfehlung spricht sich die Bürgerversammlung des 13. Stadtbezirkes Bogenhausen dafür aus, dass im Neubauquartier Prinz-Eugen-Park Parkplätze im öffentlichen Straßenraum nur als Kurzparkzonen für Besucher*innen ausgewiesen und private Pkws in den Tiefgaragen untergebracht werden. Insbesondere soll dadurch das wilde Abstellen von Camping-, Wohnwagen und dergleichen vermieden werden.

Das Mobilitätsreferat nimmt hierzu wie folgt Stellung:

Zur Unterstützung der städtebaulichen Entwicklung des Prinz-Eugen-Parks wird eine Parkraumbewirtschaftung, in diesem Fall in Form einer Parkdauerbeschränkung, als notwendig erachtet. Zum einen kann das Planungsziel einer optimierten Nutzung des öffentlichen Raums und der Förderung der stadtverträglichen Mobilität sowie der Begrenzung des Angebots und damit des Flächenbedarfs für den ruhenden Verkehr auf ein Mindestmaß nur durch eine effektive Bewirtschaftung des knappen Parkraumangebots erreicht

werden. Diese gewährleistet, dass Parkplätze tatsächlich den vorgesehenen Zielgruppen (Besucher*innen, Lieferverkehren, Kund*innen) zur Verfügung stehen. Zum anderen stellt die Parkraumbewirtschaftung eine wichtige komplementäre Maßnahme zu reduzierten Kfz-Stellplätzen im Wohnungsbau dar. Denn wenn der öffentliche Verkehrsgrund für Bewohner*innen zum freien Parken zur Verfügung steht, würde dies die Ziele der Mobilitätskonzepte für den Wohnungsbau unterwandern und die Umsetzung der geplanten Pkw-Besitzquoten der Wohngebäude gefährden. In dem neuen Stadtteil soll die Mobilität effizient gestaltet und der motorisierte Individualverkehr minimiert werden. Insofern trägt die Parkraumbewirtschaftung auch zu einer effizienten Nutzung der Tiefgaragen durch die Anwohner*innen bei und verhindert das Abstellen von Fahrzeugen im öffentlichen Raum aus Gründen der Bequemlichkeit. Eine Parkdauerbeschränkung, beispielsweise auf zwei Stunden, ist zudem ein Anreiz für Besucher*innen, mit dem Rad oder mit öffentlichem Verkehr, statt mit dem Auto in das Gebiet zu fahren. Durch eine Parkdauerbeschränkung im Quartier wird es gleichzeitig unattraktiv bzw. unmöglich, dort Wohnanhänger/Campingmobile, etc. längerfristig abzustellen

Wie in Kapitel 2.1. „Maßnahmencluster: Ausweitung und Anpassung des Maßnahmengebiets“ soll die Parkraumbewirtschaftung in Neubauquartieren etabliert und zusätzliche Mobilitätskonzepte auf Privatgrund dadurch unterstützt werden. Insbesondere die Bereiche vor Gewerbeeinrichtungen mit Lieferverkehr sowie der Straßenraum vor Betreuungs- und Bildungseinrichtungen werden gesondert beobachtet, um auf dieser Grundlage bedarfsorientiert verkehrsregelnde Maßnahmen einzuführen. Wichtig ist hierbei, dass der Fokus auch auf die Verkehrsüberwachung gelegt wird.

Dem Punkt 1 der Empfehlung Nr. 14-20/ E 01841 der Bürgerversammlung des 13. Stadtbezirkes Bogenhausen vom 26.10.2017 kann damit entsprochen werden.

Park-and-Ride-Anlage unter dem Wettersteinplatz

Empfehlung Nr. 14-20/ E 02334 des Stadtbezirkes 18 – Untergiesing - Harlaching beschlossen am 15.11.2018 (Anlage 17)

In dieser Empfehlung wird die Errichtung von P+R Stellplätzen am Wettersteinplatz gefordert.

Das Mobilitätsreferat nimmt hierzu wie folgt Stellung:

Wie in der Beschlussvorlage Parkraummanagement in München - Umsetzung Sektor V beschrieben, sind zum Hohlraum am U-Bahnhof Wettersteinplatz die folgenden Ausführungen aus dem Beschluss "Planungsstand für den Neubau des Kindergartens St. Franziskus an der Schönstraße 9 und des Hortes St. Franziskus an der Arminiusstraße 17" (Sitzungsvorlage Nr. 14 – 20 / V 02586) des Bildungsausschusses des Stadtrates vom 15.04.2015 noch aktuell:

„Die Fläche unter dem Wettersteinplatz wird fälschlicherweise immer wieder als vorhandene, bisher nicht geöffnete Tiefgarage dargestellt. Es handelt sich jedoch lediglich um einen durch den U-Bahnbau bedingten Hohlraum, der Bestandteil der Schlitzwand-Deckelbauweise-Konstruktion des U-Bahnhofs Wettersteinplatz ist. Bei dieser Bauweise

wurde neben der obersten Bauwerksdecke nur die zur Aufnahme des Erd- und Wasserdruckes aus statischen Gründen erforderliche Zwischendecke über dem Bahnsteiggeschoss hergestellt. Diese Decke ist dementsprechend nur für bestimmte Belastungen, nicht aber für die bei der nachträglichen Erstellung weiterer Zwischendecken bauseitig auftretenden Betonlasten ausgelegt. Weitere Zwischendecken müssten daher freigespannt an Konsolen seitlich aufgelagert errichtet werden - ein aufwändiges, sehr kostenintensives Verfahren.

Für die Unterbringung einer Garagenkonstruktion in dem Hohlraum wäre daher nur ein automatisches Garagensystem in Form einer Hängekonstruktion, die in den Seitenwänden des Hohlraumes verankert wird, technisch realisierbar. Die Unterbringung der drei Übergabestationen in der Fromundstraße (die Fahrzeuge werden von den Kfz nutzenden Personen in eine Übergabestation gefahren und von dort aus automatisch über ein Regalbediengerät in das Parkregalsystem eingeordnet) wäre generell möglich, eine wirtschaftliche Tragfähigkeit würde sich aber erst ab einer Größenordnung von ca. 300 Anwohnerstellplätzen ergeben.

Durch die Verwaltung wurden in den letzten Jahren aufgrund der mehrfachen Anfragen bereits umfassende Untersuchungen durchgeführt. Neben der Suche nach einer baulichen Lösung, den Schwierigkeiten des erforderlichen Platzbedarfs für die Zufahrtsrampen sowie den notwendigen Sicherheits- und Fluchtweeinrichtungen befassten sich die Untersuchungen auch eingehend mit der Frage, für welche Nutzergruppe eine solche Garagenanlage am Wettersteinplatz in Betracht käme. Als Ergebnis, entsprechend den vorhandenen Konzepten und der Beschlusslage des Stadtrats zur Gesamtkonzeption des ruhenden Verkehrs in München, wäre hier allenfalls eine Garagennutzung für die Anwohnerinnen und Anwohner des direkten Wohnumfelds im 400 m Luftlinienbereich des Wettersteinplatzes (festgelegter Einzugsradius für Anwohnergaragen) möglich. Alle übrigen Möglichkeiten wie z.B. eine Nutzung als allgemeine öffentliche Tiefgarage, Stellplätze für das Grünwalder Stadion oder als P+R-Standort scheidet aufgrund der verkehrlichen Zielsetzungen und einer Vielzahl von fehlenden technischen Voraussetzungen grundsätzlich aus.

In der Vergangenheit, wie auch momentan, zeigt sich aber im 400 m Einzugsbereich des Wettersteinplatzes nur ein geringer Bedarf an zusätzlichen Anwohnerstellplätzen (weniger als 100 Stellplätze), sodass der Bau einer Anwohnergarage mit 300 Stellplätzen nicht gerechtfertigt erscheint. Weitere Machbarkeitsuntersuchungen oder Planungen sind, solange sich die Parkplatzsituation der Bewohnerinnen und Bewohner nicht erheblich verändert, gleichfalls nicht vorgesehen.“

Der Empfehlung Nr. 14-20/ E 02334 der Bürgerversammlung des 18. Stadtbezirkes Untergiesing - Harlaching vom 15.11.2018 kann nicht entsprochen werden.

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

Empfehlung Nr. 14-20 / E 02950 des Stadtbezirkes 06 – Sendling beschlossen am 24.10.2019 (Anlage 18)

In dieser Empfehlung geht es um die jährliche Reduzierung um zwei Prozent der öffentlichen Parkplätze für PKW und LKW.

Das Mobilitätsreferat nimmt hierzu wie folgt Stellung:

Wie in dieser Beschlussvorlage in mehreren Kapiteln dargestellt, geht es darum, den vorhandenen, knappen Verkehrsraum gerechter zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmer*innen aufzuteilen.

In Bezug auf Stellplätze im öffentlichen Raum legte die Koalitionsvereinbarung für die Stadtratsperiode 2020 - 2026 fest, dass 500 Stellplätze pro Jahr umgewandelt bzw. reduziert werden sollen. Insgesamt befinden sich ca. 100.000 bewirtschaftete Parkplätze innerhalb der 76 Lizenzgebiete (Stand 2024) der Landeshauptstadt München.

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.

Eine festgelegte Quote der Reduzierung (ohne Endziel) entspricht nicht der Strategie des Mobilitätsreferats. Eine projektorientierte Reduzierung von Kfz-Parkplätzen zugunsten von oben genannten Maßnahmen wird als zielführend erachtet, eine feste Quote jedoch würde Projekte verzögern oder verhindern. So ist ein Parkplatzentfall z.B. zugunsten von Baumpflanzungen oder Querungshilfen nur mit einem geringen Parkplatzentfall verbunden. Andere Maßnahmen, wie Radverkehrsplanungen oder Busbeschleunigungen gehen oft mit einem großen Parkplatzverlust einher. Das kann also dazu führen, dass zwar örtlich viele kleine Maßnahmen zu einer deutlichen Verbesserung der Verkehrssicherheit und/oder der Aufenthaltsqualität führen können aber die Quote dennoch nicht erfüllt werden kann. Größere Maßnahmen müssten ggf. auf mehrere Abschnitte und Jahre verteilt werden, um die Quote nicht zu überschreiten.

Der Empfehlung Nr. 14-20/ E 02950 der Bürgerversammlung des 06. Stadtbezirkes Sendling vom 24.10.2019 kann nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

Das Abstellen von Kraftfahrzeugen, E-Scootern, E-Fahrrädern, Motorrollern und Elektrorollern auf Gehwegen soll verboten werden.

Empfehlung Nr. 14-20/ E 03112 des Stadtbezirkes 03 – Maxvorstadt beschlossen am 28.11.2019 (Anlage 21)

Behördliches Vorgehen gegen auf Gehwegen fahrenden und abgestellten E-Scootern und Motorrädern

Empfehlung Nr. 14-20/ E 03165 des Stadtbezirkes 09 – Neuhausen-Nymphenburg beschlossen am 28.11.2019 (Anlage 22)

Abstellmöglichkeiten für Motorroller für gefahrlose Nutzung der Gehwege

Empfehlung Nr. 20-26 / E 01040 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 02 - Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt vom 16.11.2022 (Anlage 31)

In diesen drei Empfehlungen wird die Verwaltung aufgefordert, gegen das Abstellen von Kraftfahrzeugen, E-Scootern, E-Fahrrädern, Motorrollern und Elektrorollern auf Gehwegen vorzugehen.

Das Mobilitätsreferat nimmt hierzu wie folgt Stellung:

Das Mobilitätsreferat sieht in nicht ordnungsgemäß abgestellten E-Tretrollern, an zahlreichen Stellen, eine Beeinträchtigung der Barrierefreiheit und Verkehrssicherheit. Das Abstellen von diesen Fahrzeugen auf öffentlichem Grund fällt jedoch (ebenso wie das Abstellen von Fahrrädern) unter den Gemeingebrauch nach Art. 14 Bayerisches Straßen- und Wegegesetz (BayStrWG) i. V. m. § 15 Abs. 3 Sondernutzungsrichtlinien (SoNuRiL) und bedarf daher keiner Genehmigung oder Erlaubnis. Dabei spielt es keine Rolle, ob es sich um einen E-Tretroller oder ein Fahrrad im Privatbesitz oder um ein Mietfahrzeug (im Sharing-Modell) handelt.

Die Elektrokleinstfahrzeugeverordnung (eKFV), welche die Teilnahme von E-Tretrollern am öffentlichen Verkehr erläutert, sieht keine Regelungsmöglichkeiten für Kommunen (z. B. zum Abstellen) vor. Daher hat die Landeshauptstadt München eine freiwillige Selbstverpflichtungserklärung zur Zusammenarbeit und zur Einhaltung städtischer Regelungen erarbeitet, die unter anderem auch Vorgaben zum Auf- und Abstellen beinhaltet. Mit der Selbstverpflichtungserklärung soll auf eine sichere Nutzung sowie ein geordnetes Stadtbild hingewirkt werden. Geregelt sind auch Inhalte zur technischen Wartung, zu Flottengrößen, zulässigen Geschäftsgebieten, Kundenservice sowie Kommunikation zur Nutzung von E-Tretrollern und den geltenden Verkehrsregeln.

Die freiwillige Selbstverpflichtungserklärung beinhaltet außerdem eine detaillierte Karte mit Fahr- und Parkverbotszonen, in denen E-Tretroller weder bewegt noch abgestellt werden dürfen. Eine Beendigung einer Miete ist in diesen Bereichen nicht möglich. Die entsprechenden Bereiche sind in die Buchungs-Apps der Anbieter*innen integriert. Die Selbstverpflichtungserklärung wurde von allen aktuell in München aktiven Anbieter*innen unterschrieben.

Die Selbstverpflichtungserklärung, die Karte der Fahr- und Parkverbotsbereiche sowie weitere Informationen finden sich auch auf unserer Homepage unter folgendem Link: <https://muenchenunterwegs.de/angebote/elektrotretroller-sharing>.

Als weitere Maßnahme zur Verbesserung der Abstellssituation wurden seitens des Mobilitätsreferats in den am stärksten betroffenen Innenstadtbereichen in Abstimmung mit den jeweiligen Bezirksausschüssen insgesamt 72 gesonderte Abstellflächen für E-Tretroller als Pilot eingerichtet, davon 8 Abstellflächen im 3. Stadtbezirk Maxvorstadt (Stand 11/2022). Die Standortauswahl erfolgte unter Berücksichtigung von seitens der Anbieter*innen zur Verfügung gestellten Daten über sog. Hotspots (Örtlichkeiten, an denen besonders viele Mieten begonnen oder beendet werden) sowie Vorschlägen aus den Bezirksausschüssen, damit auch lokale Anregungen berücksichtigt werden konnten.

Bezüglich der tatsächlichen Nutzung von derartigen Stellflächen wirken die in München aktiven Anbieter*innen durch geeignete Maßnahmen (z. B. deutliche Hinweise in den Buchungs-Apps, bei Nutzung Reduzierung der Mietgebühr oder Bonusminuten für die nächste Fahrt) darauf hin, das Abstellen der Fahrzeuge auf diesen Stellflächen attraktiv zu machen. In einem ersten Resümee konnte festgestellt werden, dass die pilothaft eingerichteten Abstellflächen bereits jetzt gut genutzt werden. Innerhalb des Altstadttrings ist das Abstellen nur noch auf den eingerichteten Abstellflächen möglich.

Eine verbindliche Bewertung der Nutzung und Auslastung dieser Abstellflächen, aber auch des grundsätzlichen verkehrlichen Nutzens sowie der Verkehrssicherheit von E-Tretrollern wird in einer von der Landeshauptstadt München initiierten Evaluation erfolgen. Erst wenn detaillierte und auch München-spezifische Erkenntnisse vorliegen, können auch nähere Aussagen zum weiteren Vorgehen bzw. der Einrichtung von weiteren Abstellflächen gemacht werden.

Der Empfehlung Nr. 14-20/ E 03112 der Bürgerversammlung des 03. Stadtbezirkes Maxvorstadt, der Empfehlung Nr. 14-20/ E 03165 der Bürgerversammlung des 09. Stadtbezirkes Neuhausen-Nymphenburg vom 28.11.2019 und der Empfehlung Nr. 20-26 / E 01040 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 02 - Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt vom 16.11.2022 kann nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

Verkehrsstatistik zu Parkplätzen verbessern und öffentlich zugänglich machen
Empfehlung Nr. 20-26 / E 00136 des Stadtbezirkes 03 – Maxvorstadt beschlossen am 09.07.2021 (Anlage 23)

In dieser Empfehlung wird die Verwaltung aufgefordert, die Verkehrsstatistik zu Parkplätzen zu verbessern und öffentlich zugänglich zu machen.

Genauere Erfassung aller gestrichenen Parkplätze sicherstellen
Antrag Nr. 20-26 / A 02995 von der Herrn StR Manuel Pretzl, Herrn StR Hans Hammer vom 04.08.2022 (Anlage 12)

In diesem Antrag wird die Verwaltung aufgefordert, darzulegen wie viele öffentliche Parkplätze seit Beginn der Wahlperiode umgenutzt wurden.

Das Mobilitätsreferat nimmt hierzu wie folgt Stellung:

Derzeit existieren in München eine Vielzahl an verschiedenen Datenquellen für den ruhenden Verkehr, aber gleichzeitig liegen viele wichtige Daten der Landeshauptstadt München selbst nicht vor. Daher wurde im Rahmen des Pilotprojekts „Konzepterstellung und Untersuchung eines Monitoring- und Analyse-Dashboards für den Ruhenden Verkehr in München“ (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 03940 vom 21.07.2021) die Sichtung vorhandener Daten durchgeführt. Auch den künftigen Datenbedarf gilt es, möglichst vollständig abzudecken, um darauf aufbauend ein Monitoring aufzubauen und die Analysemöglichkeiten zu verbessern und zu automatisieren (MDAS).

Es ist ebenfalls angedacht, eine Parkplatzstatistik öffentlich zur Verfügung zu stellen, sobald dies technisch realisiert werden kann.

Der Empfehlung Nr. 20-26 / E 00136 der Bürgerversammlung des 03. Stadtbezirkes Maxvorstadt vom 09.07.2021 und dem Antrag Nr. 20-26 / A 02995 von der Herrn StR Manuel Pretzl, Herrn StR Hans Hammer vom 04.08.2022 kann entsprochen werden.

Gerechte Nutzung des öffentlichen Raums / Abstellgebühr für Fahrräder und E-Scooter

Empfehlung Nr. 20-26 / E 00838 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 01 - Altstadt-Lehel vom 15.09.2022 (Anlage 26)

Fahrradfriedhof Innenstadt

Empfehlung Nr. 20-26 / E 00845 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 01 - Altstadt-Lehel vom 15.09.2022 (Anlage 27)

In diesen beiden Empfehlungen wird die Verwaltung beauftragt, eine Gebühr für abgestellte Fahrräder und E-Scooter zu erheben.

Das Mobilitätsreferat nimmt hierzu wie folgt Stellung:

Gemäß § 1 Straßenverkehrsgesetz (StVG) müssen Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger, die auf öffentlichen Straßen in Betrieb gesetzt werden sollen, von der zuständigen Behörde

zum Verkehr zugelassen werden. § 1 Abs. 3 StVG definiert, dass Fahrzeuge, die durch Muskelkraft fortbewegt werden, keine Kraftfahrzeuge im Sinne des StVG sind.

Eine Zuteilung von Kennzeichen zur Identifizierung der Fahrzeughalter*in ist gemäß § 8 der Fahrzeugzulassungsverordnung (FZV) nur für Fahrzeuge im Sinne der Verordnung vorgesehen. Die Regelungen der Fahrzeugzulassungsverordnung sind jedoch nur anzuwenden, auf Landfahrzeuge die durch Maschinenkraft bewegt werden und mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 6 km/h (§§1 und 2 FZV). Fahrräder zählen daher nicht zu den Fahrzeugen, die eine Anwendbarkeit der FZV eröffnen, da es sich hierbei nicht um motorisierte Kraftfahrzeuge handelt. Auch eine Anwendung der Regelungen für Elektrokleinstfahrzeuge (eKFV) ist nicht möglich, da der Anwendungsbereich (Kraftfahrzeuge mit elektrischem Antrieb) dieser Verordnung nicht gegeben ist. Eine analoge Anwendung scheidet ebenfalls aus. Hat sich der Gesetzgeber bewusst für die Regelung oder Nichtregelung eines bestimmten Sachverhalts entschieden, ist es nicht möglich, sich über diese gesetzgeberische Entscheidung durch eine Auslegung der Vorschrift gegen ihren Wortlaut hinwegzusetzen. Zudem bedürfen grundrechtsrelevante, belastende Hoheitsmaßnahmen immer einer ausdrücklichen gesetzlichen Grundlage. Derzeit fehlt es daher an einer Rechtsgrundlage, welche eine Kennzeichnungs- bzw. Registrierungspflicht von Fahrrädern ermöglichen würde. Allein aus diesem Grunde kann Ihrem Anliegen daher nicht entsprochen werden. Neben den bestehenden rechtlichen Hürden wird durch das Mobilitätsreferat die Einführung einer Kennzeichenpflicht für Fahrräder nicht als zielführend erachtet. Die Verkehrswende zielt unter anderem auch darauf ab, mehr Menschen zum Radfahren zu bewegen. Neue bürokratische Hürden wie etwa eine Kennzeichenpflicht wären diesbezüglich kontraproduktiv. Ziel ist vielmehr die Schaffung einer besseren Infrastruktur für den Radverkehr, die Radfahrende weniger zu falschem Verhalten verleitet. Mit der fortschreitenden Umsetzung der Bürgerbegehren „Radentscheid“ und „Altstadt-Radring“ ist man diesbezüglich bereits auf einem guten Weg. Darüber hinaus zeigt die bestehende Kennzeichenpflicht für Kraftfahrzeuge unter anderem auch bei E-Tretrolern, dass ein Kennzeichen nicht automatisch davon abhält, gegen Verkehrsregeln zu verstoßen. Der Nutzen einer Kennzeichenpflicht für den Radverkehr erscheint insofern auch im Verhältnis zu dem dafür entstehenden enormen Aufwand äußerst zweifelhaft.

Der Empfehlung Nr. 20-26 / E 00838 und Nr. 20-26 / E 00845 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 01 - Altstadt-Lehel vom 15.09.2022 kann nicht entsprochen werden.

5. Abstimmung Referate / Dienststellen

Folgende Referate, Beiräte und Gesellschaften wurden um eine Mitzeichnung gebeten:

- Baureferat (BAU)
- Kreisverwaltungsreferat (KVR)
- Referat für Klima- und Umweltschutz (RKU)
- Referat für Arbeit und Wirtschaft (RAW)
- Stadtkämmerei (SKA)
- Gleichstellungsstelle für Frauen
- Seniorenbeirat
- Behindertenbeirat
- Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (MVV)
- Münchner Verkehrsgesellschaft mbH – MVG
- P+R Park & Ride GmbH (P+R)
- Kommunalreferat (KR) - Abfallwirtschaftsbetrieb München (AWM)

Das **Baureferat** hat den Beschluss mitgezeichnet. Die im Änderungsmodus vorgeschlagenen textlichen Anpassungen wurden in die finale Fassung eingearbeitet.

Das **Kreisverwaltungsreferat** bedankt sich für den Beschlussentwurf und zeichnet diesen gemäß der Einbindung mit. Folgende Hinweise wurden zusätzlich gegeben:

„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 Laufgeräten 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 Parklizenzgebiete 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 Parklizenzgebieten 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.“

Das Mobilitätsreferat bedankt sich für die Hinweise.

Das **Referat für Klima- und Umweltschutz** zeichnet die Beschlussvorlage mit. Die gewünschten textlichen Anpassungen wurden berücksichtigt.

Das **Referat für Arbeit und Wirtschaft** zeichnet die Beschlussvorlage mit. Die gewünschten textlichen Anpassungen wurden berücksichtigt.

Die **Stadtkämmerei** erhebt gegen die Beschlussvorlage grundsätzlich keine Einwendungen und gibt folgende Hinweise:

„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.“

Das Mobilitätsreferat nimmt die Hinweise zur Kenntnis.

Die **Gleichstellungsstelle für Frauen** bedankt sich für die umfassende Darstellung der Handlungsfelder und Maßnahmen zu dieser Beschlussvorlage. 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.

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.

Das Mobilitätsreferat teilt die Intention der Ausführungen der Gleichstellungsstelle für Frauen vollumfänglich. Es wird zugesichert die Umsetzung der Vorschläge zu prüfen. Die Dokumentation der geschlechterspezifischen Daten kann allerdings nur dann erfolgen, wenn diese auch vorliegen. Die Auswertung der Daten zum ruhenden Verkehr erfolgen nur in abstrakter Form und werden auf das Kfz bezogen und nicht auf die Halter*innen oder Nutzer*innen. Daher ist keine geschlechterspezifische Auswertung im Monitoring- und Analyse Dashboard angedacht.

Verkaufte Parkscheine sowohl am Parkscheinautomaten als auch in der HandyParken München App lassen keinerlei Rückschlüsse auf das Geschlecht zu. Dieses liegt u.a. auch Datenschutzgründen.

Der **Seniorenbeirat** zeichnet die Beschlussvorlage mit und gibt noch folgende Hinweise:

„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.“

Das Mobilitätsreferat nimmt die Hinweise in die weitere Bearbeitung auf. Das Thema Gehwegparken wird bereits intensiv mit der Polizei und der Kommunalen Verkehrsüberwachung diskutiert. In der Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 13871 („Satzung zur Änderung der Satzung über die Gebühren für Sondernutzungen auf öffentlichen Straßen der Landeshauptstadt München (Sondernutzungsgebührensatzung – SoNuGebS –) sowie Ergänzung der Richtlinien für Sondernutzungen an den öffentlichen Straßen der Landeshauptstadt München (Sondernutzungsrichtlinien - SoNuRL)“) wird auf die Restgehwegbreite bei Aufstellung von Ladinfrastruktur eingegangen.

Eine stadtweite ordnungsgemäße Kontrolle des ruhenden Verkehrs ist nur mit einer deutlichen Personellen Steigerung, sowie der Unterstützung mittels Sensor Cars möglich. Die Hinweise zur Sicherstellung der Barrierefreiheit an ÖPNV Haltestellen sind nicht Bestandteil dieser Teilstrategie. Die Weiterleitung an die entsprechenden Dienststellen ist erfolgt.

Der **Behindertenbeirat** äußert sich wie folgt zu der Beschlussvorlage:

„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 Wirkungskreis 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 Parklizenzgebieten kein Gehwegparken angeordnet, wenn die Restgehwegbreite unter 2,50 m 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 unermüdlige 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.

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.“

Das Mobilitätsreferat bedankt sich für die Hinweise und Ergänzungen, die im Kontext erfasst und aufgenommen wurden. Darüber hinaus nimmt das Referat zu einzelnen Punkten wie folgt Stellung:

Das Thema barrierefreie Ladesäulen wurde 20-26 / V 13871 in der Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 12728 „Ladeinfrastruktur für Pkw in München – weiteres Vorgehen zur Umsetzung auf öffentlichem Grund“ mittels eines Hinweisblatts ergänzt.

Die vom Behindertenbeirat geforderte Ergänzung der Anzahl der Behindertenparkplätze in der Übersichtstabelle auf S.21 wurde ergänzt.

Die Anmerkungen zur Stellplatzsatzung werden nicht in dieser Vorlage bearbeitet, sondern erfolgen in einer separaten Beschlussvorlage zur Thematik Stellplatzsatzung. Eine Stadtratsbefassung ist für das Jahr 2025 geplant.

Zum Thema Gehwegparken setzt sich das Mobilitätsreferat künftig noch stärker für eine rasche Umsetzung aller Maßnahmen ein. Zeitgleich alle Maßnahmen umzusetzen, funktioniert aus Kapazitätsgründen beim Mobilitätsreferat, der Kommunalen Verkehrsüberwachung und der Polizei leider nicht.

Der Hinweis zur Sturzgefahr für blinde und sehbehinderte Personen wurde im Handlungsfeld 3 ergänzt.

Behindertenstellplätze wurden im Handlungsfeld 5 ergänzt.

Die Hinweise zu Handlungsfeld 7 wurden ergänzt.

Neben dem Bezahlen per Smartphone wird es auch weiterhin die Möglichkeit geben, den Parkschein mit Bargeld am Automaten zu lösen.

Der **Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (MVV)** weist in seiner Stellungnahme insbesondere auf die Querschnittsbezüge hin.

1. Die MVV GmbH sollte von Mobilitätsreferat und P+R Park & Ride GmbH bei den vorgestellten Digitalisierungsbestrebungen beteiligt werden. Zielsetzung sollte sein, dass die im Maßnahmencluster „Digitalisierung“ erarbeiteten Ergebnisse sich auch in die MVV-App integrieren lassen. Das betrifft insbesondere Daten aus Parkdetektionen und die Aufnahme von P+R-Tickets in den MVV-Ticketshop (vgl. Punkt 20 der Antragsstellung).

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, GO, ...) berücksichtigen zu können. (vgl. Punkt 16f der Antragsstellung).

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.

Das Mobilitätsreferat bedankt sich für die Hinweise und sieht den Austausch und die Mitwirkung des MVV an den genannten Themen als essenziell an. Der Antragspunkt 20 wurde aus der Vorlage gelöscht, da dieser bereits in der Vorlage zum Parken 4.0 (Sitzungsvorlage 20-26 / V 10913 vom 23.12.2023) abgehandelt wurde.

Die MVV GmbH wird über Regelungen zur Abstellung von Shared Mobility Angeboten informiert. Ebenso verhält es sich mit Detektordaten.

Die **Münchner Verkehrsgesellschaft mbH – MVG** hat die Beschlussvorlage an folgenden Stellen kommentiert und Hinweise gegeben:

Handlungsfeld 2: Effizientere Nutzung öffentlicher Parkplätze

Saisonale und tageszeitliche Anpassungen: Nutzung von Parkplätzen für verschiedene Zwecke zu unterschiedlichen Zeiten des Tages oder Jahres (z.B. ParkenDual-Projekt).

Eine Umsetzung in HandyParken ist theoretisch denkbar. Gleichzeitig ist bei komplexen wenig transparenten Regelungen ein hohes Aufkommen an Beschwerden möglich. Aus diesem Grund sieht die SWM/MVG diesen Punkt kritisch.

Das Mobilitätsreferat nimmt diesen Hinweis in die weitere Bearbeitung auf.

Handlungsfeld 4: Verkehrsüberwachung digital und effektiv gestalten

Automatisierte Überwachung: Einführung von Fahrzeugen mit Sensorik zur automatisierten Überprüfung von Halte- und Parkverstößen.

Aus Sicht HandyParken interessant; die SWM/MVG könnte eine Schnittstelle als Variante der Kontrollapp anbieten, die einen automatisierten Abgleich mit dem HandyParken erlaubt und damit hilft den Prozess zu automatisieren.

Das Mobilitätsreferat nimmt diesen Hinweis in die weitere Bearbeitung auf.

Handlungsfeld 5: Optimierte Digitalisierung

Detektion von Parkplätzen: Einsatz von Sensoren für spezifische Parkplätze (z.B. Lade- und Lieferzonen, Behindertenparkplätze) zur Erfassung der tatsächlichen Nutzung und zur Buchung von Parkzonen.

Bisherige Ansätze sind immer an den hohen Kosten und insbesondere des hohen Wartungsbedarfes der Sensoren gescheitert (Schnee im Winter, Räumfahrzeuge, Laub etc.). Die Wirtschaftlichkeit ist schlicht nicht annähernd gegeben. Sollten die Daten aber verfügbar sein, zeigen die SWM/MVG diese in HandyParken gerne an.

Von einer Buchungsfunktion raten die SWM/MVG dringend ab. Dies würde implizieren, dass Reservierungen auch durchgesetzt werden müssen. Wenn eine Reservierung z.B. über HandyParken erfolgt, würden sich die Kunden ganz natürlich an die SWM/MVG wenden, wenn die Reservierung von einem Dritten ignoriert wurde. Hier sind die SWM/MVG weder in der Position noch willens, die Reservierung gegenüber Dritten durchzusetzen.

Das Mobilitätsreferat stimmt das weitere Vorgehen zum Thema Detektion eng mit dem IT-Referat und weiteren beteiligten Referaten und Gesellschaften ab. Ziel ist die gewonnenen Daten z.B. in der HandyParken App nutzen zu können. Weitere Konzepte wie z.B. die Buchungs- und Reservierungsfunktion müssen im weiteren Prozess genau betrachtet werden.

Automatisiertes Parkraummanagement: Nutzung von KI und anderen Technologien zur Prognose von Parkraumverfügbarkeiten und -nutzen.

Die SWM/MVG zeigen hier gerne auch die Ergebnisse der Prognosen Dritter an, abhängig von der Qualität.

Das Mobilitätsreferat bedankt sich für die enge Zusammenarbeit in dieser Thematik.

Die **P+R Park & Ride GmbH (P+R)** hat die Beschlussvorlage kommentiert und Hinweise gegeben. Diese und alle gewünschten textlichen Anpassungen wurden berücksichtigt.

Das **Kommunalreferat** zeichnet die Beschlussvorlage mit. Der **Abfallwirtschaftsbetrieb München (AWM)** hat an der Erstellung der Mobilitätsstrategie 2035 mitgewirkt. Das Mobilitätsreferat hat dazu eine umfangreiche und detaillierte Zuarbeit bekommen. Die Hinweise nimmt das Mobilitätsreferat in weitere Planungen auf.

5.1 Klimaschutzprüfung

Ist Klimarelevanz gegeben?

Ja, positiv.

Das Ergebnis der vertieften Prüfung wird in der Anlage 39 dargelegt. Es wurde dem RKU mitgeteilt.

6. Anhörung der Bezirksausschüsse

In dieser Beratungsangelegenheit ist die Anhörung der Bezirksausschüsse vorgeschrieben (vgl. Anlage 1 der BA-Satzung). Die Gremien wurden um eine Stellungnahme gebeten.

Die Bezirksausschüsse

- 4, 5, 6, 9, 13, 15, 18, 20, 22 stimmen der Vorlage zu,
- 1, 7, 8, 11, 17, 25 nehmen die Beschlussvorlage zur Kenntnis,
- 14, 16, 24 haben die Beschlussvorlage abgelehnt,
- 10, 21, 23 haben eine Stellungnahme abgegeben,
- 2, 3, 12, 19 haben keine Stellungnahme abgegeben.

Die detaillierte Beantwortung der Fragestellungen erfolgt in der Anlage 44, die dieser Beschlussvorlage angehängt ist.

Zeitgleich mit der Anhörung der Bezirksausschüsse wurde je ein Entwurfsexemplar an den Korreferenten des Mobilitätsreferats, Herrn Stadtrat Schuster, an den zuständigen Verwaltungsbeirat des Mobilitätsreferats, Geschäftsbereich Strategie, Herrn Stadtrat Pretzl, den Fraktionen, Gruppierungen und Einzelstadträte/-innen zur vorläufigen Kenntnisnahme übersandt.

Dem Korreferenten des Mobilitätsreferats, Herrn Stadtrat Schuster und den zuständigen Verwaltungsbeiräten des Mobilitätsreferats, Geschäftsbereich Strategie, Herrn Stadtrat Pretzl, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

I. 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.
2. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt eine Potentialanalyse zur Identifizierung möglicher Flächen und Standorte für Quartiersgaragen erstellen zu lassen.
3. 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).
4. Das Baureferat wird gebeten, nach Bereitstellung von ausgearbeiteten Planungsunterlagen von neuen Gebieten durch das Mobilitätsreferat die notwendigen Mittel und Ressourcen im nächstmöglichen Eckdatenverfahren für die schnellstmögliche Einführung einer Parkraumbewirtschaftung in den oben genannten neuen vom Stadtrat beschlossenen Gebieten (s. Antrags-punkt 4) anzumelden und die zur Umsetzung erforderlichen Schritte nach Mittelbereitstellung zu veranlassen.
5. 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.
6. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, gemeinsam mit Wirtschaftsvertreter*innen und in enger Abstimmung mit der Teilstrategie Wirtschaftsverkehr ein Konzept für ein stadtweites Netz an Parkplätzen für den Wirtschaftsverkehr (Laden, Liefern und Leisten) zu erarbeiten. Das Konzept sieht zur Erhöhung der Verfügbarkeit eine verstärkte Überwachung der Parkplätze vor.
7. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, sich weiterhin beim Freistaat Bayern für die Aufhebung des Parkgebührenrahmens einzusetzen.
8. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, sich weiterhin für die Aufhebung des Gebührenrahmens für Bewohnerparklizenzen beim Freistaat einzusetzen.
9. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, zu prüfen in welcher Form Parkgebühren an E-Ladesäulen erhoben werden können, um der Dauerbelegung entgegenzuwirken.
10. Die kommunale Verkehrsüberwachung des Kreisverwaltungsreferates wird gebeten, ab dem 01.08.2025 keine Fahrzeuge mit einer Fahrzeuglänge von 5,50 m und mehr in

den Bewohnerparkausweis einzutragen. Bürger*innen, die zu diesem Zeitpunkt bereits einen Bewohnerparkausweis für ein Fahrzeug ab einer Länge von 5,50 Meter haben, erhalten für dieses Fahrzeug auch weiterhin einen Bewohnerparkausweis.

11. Vorbehaltlich einer vorherigen Abstimmung zwischen dem Mobilitätsreferat, Dehoga Bayern und unmittelbar betroffenen Beherbergungsbetrieben wird die kommunale Verkehrsüberwachung des Kreisverwaltungsreferates gebeten, künftig ab dem 01.08.2025 Hotels und Beherbergungsbetrieben – wie allen anderen gewerblichen Anlieger*innen – nur noch einen Parkausweis auszustellen.
12. 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.
13. 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.
14. 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.
15. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt die Abstellsituation für motorisierte Zweiräder (Mikromobilität, Roller, Motorräder) weiter zu verbessern und hierfür geeignete Maßnahmen (z. B. geteilte dezidierte Abstellflächen und Ausweisung weiterer Abstellverbotszonen) zu ergreifen.
16. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt mit den Anbieter*innen von E-Motorrollern im Shared Mobility Betrieb eine vertragliche Vereinbarung abzuschließen, um dem rechtswidrigen Gehwegparken dieser Fahrzeuge entgegenzuwirken. Bei der Vereinbarung darf für die E-Motorroller auf eine Parkgebührenerhebung verzichtet und gemäß § 4 Abs. 5 Parkgebührenordnung von der Gebührenpflicht abgewichen werden.
17. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt die rechtlichen, organisatorischen und technischen Voraussetzungen für die Verbesserung der Sanktionierungsmöglichkeiten von regelwidrigem Parken und Halten im öffentlichen Straßenraum zu prüfen.
18. Durch diese Beschlussvorlage entstehen keine zusätzlichen Kosten. Alle benötigten finanziellen Mittel und Ressourcen zur Weiterentwicklung des digitalen Parkens wurden in dem Beschluss Parken 4.0 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 10913 vom 20.12.2023) beschlossen.
19. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt Möglichkeiten für die Weiterentwicklung des Parkleitsystems aufzuzeigen und dem Stadtrat vorzulegen.

20. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, ein Konzept zur Ausstattung von Sonderparkplätzen (Behindertenparkplätze, E-Ladesäulen, Carsharingparkplätze oder Lade- und Lieferzonen) mittels Detektion zu erarbeiten.
21. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, entsprechend den vorhandenen Kriterien weitere Lizenzgebiete auszuweisen. Zur Beschleunigung des Prozesses wird die Gesamtstadt als potenzielles Untersuchungsgebiet festgesetzt.
22. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, ein Konzept zur Mittelverwendung (Mobilitätswendebudget) zu erarbeiten und dem Stadtrat vorzustellen.
23. Der Antrag Nr. 20-26 / A 00364 von Herrn StR Manuel Pretzl, Herrn StR Sebastian Schall vom 14.08.2020 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
24. Der Antrag Nr. 20-26 / A 00427 von Herrn StR Manuel Pretzl, Herrn StR Hans Hammer vom 21.09.2020 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
25. Der Antrag Nr. 20-26 / A 00846 von Herrn StR Hans Hammer vom 10.12.2020 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
26. Der Antrag Nr. 20-26 / A 00940 von Herrn StR Prof. Dr. Hans Theiss, Herrn StR Hans Hammer vom 20.01.2021 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
27. Der Antrag Nr. 20-26 / A 01331 von Frau StRin Sabine Bär, Herrn StR Hans Hammer, Frau StRin Alexandra Gaßmann vom 19.04.2021 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
28. Der Antrag Nr. 20-26 / A 01443 von Herrn StR Alexander Reissl, Frau StRin Alexandra Gaßmann, Frau StRin Veronika Mirlach, Herrn StR Fabian Ewald vom 12.05.2021 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
29. Der Antrag Nr. 20-26 / A 01844 von Frau StRin Alexandra Gaßmann vom 19.08.2021 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
30. Der Antrag Nr. 20-26 / A 02631 von Frau StRin Sonja Haider, Frau StRin Nicola Holtmann, Herrn StR Dirk Höpner, Herrn StR Tobias Ruff vom 07.04.2022 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
31. Der Antrag Nr. 20-26 / A 02633 von der Fraktion ÖDP/München-Liste vom 07.04.2022 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
32. Der Antrag Nr. 20-26 / A02923 von der Fraktion ÖDP/München-Liste vom 15.07.2022, ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
33. Der Antrag Nr. 20-26 / A02995 von der Herrn StR Manuel Pretzl, Herrn StR Hans Hammer vom 04.08.2022, ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.

34. Der Antrag Nr. 20-26 / A 03108 von der Fraktion ÖDP/München-Liste vom 29.09.2022 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
35. Der Antrag Nr. 20-26 / A 4166 von der Fraktion ÖDP/München-Liste vom 21.09.2023 ist damit geschäftsordnungsmäßig behandelt.
36. Der Antrag Nr. 20-26 / A 04167 von der Fraktion ÖDP/München-Liste vom 21.09.2023 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
37. Die Empfehlung Nr. 14-20 / E 01841 Abschnitt 1 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 13 – Bogenhausen vom 26.10.2017 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 5 Gemeindeordnung behandelt.
38. Die Empfehlung Nr. 14-20/ E 02334 der Bürgerversammlung des 18. Stadtbezirkes Untergiesing - Harlaching vom 15.11.2018 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 5 Gemeindeordnung behandelt.
39. Die Empfehlung Nr. 14-20 / E 02950 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 06 – Sendling vom 24.10.2019 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
40. Die Empfehlung Nr. 14-20 / E 03003 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 18 – Untergiesing – Harlaching vom 07.11.2019 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 5 Gemeindeordnung behandelt.
41. Die Empfehlung Nr. 14-20 / E 03066 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 07 – Sendling – Westpark vom 19.11.2019 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 5 Gemeindeordnung behandelt.
42. Die Empfehlung Nr. 14-20 / E 03112 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 03 – Maxvorstadt vom 28.11.2019 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 5 Gemeindeordnung behandelt.
43. Die Empfehlung Nr. 14-20 / E 03165 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 09 – Neuhausen – Nymphenburg vom 28.11.2019 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 5 Gemeindeordnung behandelt.
44. Die Empfehlung Nr. 20-26 / E 00136 der Bürgerversammlung des 03. Stadtbezirkes Maxvorstadt vom 09.07.2021 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 5 Gemeindeordnung behandelt.
45. Die Empfehlung Nr. 20-26 / E 00216 der Bürgerversammlung des 01. Stadtbezirkes Altstadt - Lehel vom 12.07.2021 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 5 Gemeindeordnung behandelt.
46. Die Empfehlung Nr. 20-26 / E 00244 der Bürgerversammlung des 01. Stadtbezirkes Altstadt - Lehel vom 12.07.2021 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 5 Gemeindeordnung behandelt.

47. Die Empfehlung Nr. 20-26 / E 00838 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 01 - Altstadt-Lehel vom 15.09.2022 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 5 Gemeindeordnung behandelt.
48. Die Empfehlung Nr. 20-26 / E 00845 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 01 - Altstadt-Lehel vom 15.09.2022 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 5 Gemeindeordnung behandelt.
49. Die Empfehlung Nr. 20-26 / E 00873 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 25 - Laim vom 18.10.2022 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 5 Gemeindeordnung behandelt.
50. Die Empfehlung Nr. 20-26 / E 00879 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 25 - Laim vom 18.10.2022 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 5 Gemeindeordnung behandelt.
51. Die Empfehlung Nr. 20-26 / E 01072 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 03 - Maxvorstadt vom 15.11.2022 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 5 Gemeindeordnung behandelt.
52. Die Empfehlung Nr. 20-26 / E 01040 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 02 - Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt vom 16.11.2022 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 5 Gemeindeordnung behandelt.
53. Die Empfehlung Nr. 20-26 / E 01853 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 05 - Au-Haidhausen vom 09.04.2024 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 5 Gemeindeordnung behandelt.
54. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

II. Beschluss

nach Antrag

Über den Beratungsgegenstand wird durch die Vollversammlung des Stadtrates endgültig entschieden.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München
Der / Die Vorsitzende

Der Referent

Ober-/Bürgermeister/-in

Georg Dunkel
Berufsmäßiger Stadtrat

IV. Abdruck von I. - III.

Über die Verwaltungsabteilung des Direktoriums, Stadtratsprotokolle (SP)
an das Direktorium Dokumentationsstelle
an das Revisionsamt
an die Stadtkämmerei
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

V. WV Mobilitätsreferat GL-Beschlusswesen

zur weiteren Veranlassung.

Zu V.:

Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.

1. An das Direktorium HA II
2. An das Baureferat, Verkehrszeichenbetrieb und RG 4
3. An das Kreisverwaltungsreferat, Kommunale Verkehrsüberwachung
4. An die Stadtkämmerei
5. An die Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (MVV)
6. An die P+R Park & Ride GmbH
7. An die Stadtwerke München GmbH - MVG
8. An das Referat für Klima- und Umweltschutz
9. An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
10. An die Stadtwerke München GmbH
11. An das Polizeipräsidium München
12. An die Bezirksausschüsse 01-25
13. An die Gleichstellungsstelle für Frauen
14. An den Seniorenbeirat
15. An den Behindertenbeirat
16. An das Mobilitätsreferat – GL 1, GL 2, GL 3, GB 1, GB 2
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

17. Mit Vorgang zurück zum Mobilitätsreferat – GB1.23

Am
Mobilitätsreferat GL-Beschlusswesen

