



Wallbergst  
81539 München

**PLAN-HAI-32-2**

Blumenstr. 28 b  
80331 München  
Telefon: 089 233-;  
Telefax: 089 233-;  
Dienstgebäude:  
Blumenstr. 31  
Zimmer:  
Sachbearbeitung:

plan.ha1-32@muenchen.de

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

Datum

10.09.2018

### **Einrichten von Fahrradstellplätzen anstelle von Autoparkplätzen**

Anfrage aus der Bürgerversammlung des 17. Stadtbezirkes Obergiesing-Fasangarten am  
28.06.18

Sehr geehrter

Ihre Anfrage aus der Bürgerversammlung wurde dem Referat für Stadtplanung und  
Bauordnung zur federführenden Bearbeitung zugeleitet.

In Ihrer Anfrage sprachen Sie sich für „Fahradstellplätze anstelle von Autoparkplätzen“ aus  
und erkundigten sich, auf welcher rechtlichen Grundlage es beruhe, dass auf öffentlichem  
Grund nur Autoparkplätze eingerichtet würden.

Hierzu erteilen wir Ihnen folgende Antwort:

Gemäß Straßenverkehrsordnung (StVO) ist das Parken von Kraftfahrzeugen am  
Fahrbahnrand grundsätzlich zulässig, soweit nicht die Kriterien des §12 StVO oder  
entsprechende Verkehrsanordnungen es untersagen. Ein massenhaftes, ungeordnetes  
Parken am Fahrbahnrand würde jedoch zu zahlreichen Problemen führen (z.B.  
Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit, des fließenden Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehrs, der  
Aufenthaltsqualität). Die Kommunen treffen deshalb diverse Maßnahmen zur Ordnung des  
ruhenden Verkehrs. Dazu gehören Maßnahmen zur Unterbindung (z.B. durch Haltverbote),  
Regulierung (Parkraummanagement) aber auch Gestaltung (z.B. durch bauliche Herstellung  
von Parkplätzen) des Parkens.

Die Anlage von Parkflächen im öffentlichen Straßenraum hat deshalb vor allem ordnende  
Funktion, ist jedoch in ihrem Umfang rechtlich nicht eindeutig geregelt.

Verkehrsplanerische Richtwerte zur Bemessung und Gestaltung des Parkraumangebots sind in den „Empfehlungen für Anlagen des Ruhenden Verkehrs (EAR)“ von 2005 der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) enthalten. Dieses Werk stellt den in Deutschland anerkannten Stand der Technik dar.

Auch das Fahrradparken richtet sich nach der StVO und ist somit überall erlaubt, wo es nicht durch Rechtsvorschriften oder Anordnungen explizit verboten ist. Im Unterschied zu Kraftfahrzeugen dürfen Fahrräder auch auf Fußverkehrsflächen geparkt werden, solange Fußgänger nicht behindert oder gefährdet werden.

Verkehrsplanerisch kann bei Bemessung und Gestaltung von Fahrradstellplätzen auf die „Hinweise zum Fahrradparken“ von 2012 der FGSV zurückgegriffen werden.

Weder für Kraftfahrzeuge, noch für Fahrräder besteht somit im Einzelfall eine explizite rechtliche Verpflichtung zur Herstellung von Parkflächen oder speziellen Anlagen (z.B. Fahrradabstellanlagen). Die Notwendigkeit ergibt sich vielmehr aus der Wahrung von Sicherheit und Ordnung sowie aus kommunalpolitischen Zielstellungen (Förderung des Einzelhandels, Aufwertung des Stadtbildes, Förderung des Radverkehrs etc.).

Arbeitsgrundlage bei der Planung und Realisierung von Radabstellanlagen ist in der Landeshauptstadt München das Fahrradstellplatzkonzept sowie das geregelte Verfahren zur Deckung des Bedarfs an Radabstellanlagen.

Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum können demnach grundsätzlich errichtet werden

- bei Vorliegen eines Bedarfs durch die Allgemeinheit und grundsätzlicher Zuständigkeit der Landeshauptstadt München, wenn gleichzeitig dieser Bedarf nicht auf Privatgrund gedeckt werden kann,
- vor öffentlichen Gebäuden und Einrichtungen,
- an ÖPNV-Haltestellen,
- in Quartierszentren und Geschäftsstraßen sowie in Randbereichen der Fußgängerzonen,
- für Anwohnerinnen und Anwohner in Bestands-/Altbaugebieten,
- nur nach Abstimmung mit anderen Nutzungsanforderungen.

Für eine über das bisherige Konzept hinaus gehende Behandlung von Standorten wird das Fahrradstellplatzkonzept durch das Referat für Stadtplanung und Bauordnung in Abstimmung mit der referatsübergreifenden Arbeitsgruppe „Abstellplätze im Straßenraum“ und anderen betroffenen Dienststellen regelmäßig fortgeschrieben.

Für neue Fahrradabstellanlagen erfolgt dabei zunächst die Bedarfsermittlung durch das Referat für Stadtplanung und Bauordnung und darauf aufbauend die Festlegung der Dringlichkeit. Ausgehend von Knotenpunkten sollte versucht werden, auf vorgezogenen Seitenräumen (sogenannten „Gehwegnasen“) den Stellplatzbedarf zu decken. Auf eine stadtverträgliche Gestaltung muss hierbei ebenso geachtet werden, wie auf die Sicherstellung einer barrierefreien Querungsmöglichkeit des Knotens ohne Unterbrechung oder Verschwenkung der Wegebeziehungen für den Fußverkehr. Sollten hierfür keine geeigneten Flächen zur Verfügung stehen, wird jeweils die Umwandlung eines oder mehrerer Kfz-Stellplätze vom Kreuzungsbereich ausgehend empfohlen. Dies ermöglicht eine symmetrische leicht verständliche Anlage von Fahrradabstellanlagen zur Deckung des allgemeinen Bedarfs. Gleichzeitig verbessert die Freihaltung der Knotenpunkte von geparkten Kfz die

Sichtbeziehungen gerade auch für kleine Fußgängerinnen und Fußgänger und mobilitätseingeschränkte Personen. Gemeinsam mit anderen Dienststellen und Betroffenen erfolgt die Abstimmung mit Anforderungen aus anderen Nutzungen (Kfz-Parken, Gastronomie, Mietradstationen der MVG, etc.) sowie unter Federführung des Baureferates die Prüfung der städtebaulichen, gestalterischen, den Denkmalschutz betreffenden, funktionalen und technischen Machbarkeit. Nach Abstimmung mit dem zuständigen Bezirksausschuss erfolgt anschließend eine möglichst zeitnahe bauliche Umsetzung.

Wir hoffen, Ihre Anfrage mit diesen Ausführungen zufriedenstellend beantwortet zu haben und verbleiben

mit freundlichen Grüßen