

Telefon: 233 - 24351
Telefax: 233 - 21797

Telefon: 233 - 39820
Telefax: 233 - 39977

Referat für Stadtplanung und Bauordnung

Stadtentwicklungsplanung
Verkehrsplanung

Kreisverwaltungsreferat

Sicherheit und Ordnung
Verkehrssicherheit und Mobilität

„Autofreie Altstadt“ Parkraumkonzept Innenstadt

Erlass der Verordnung zur Änderung der Verordnung über Parkgebühren in Bereichen mit Parkscheinautomaten in der Landeshauptstadt München (Parkgebührenordnung)

Anträge und Empfehlungen

- 1. Parkraumkonzept für die Altstadt und das Südliche Bahnhofsviertel entwickeln**
Antrag Nr. 14-20 / A 00832 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL
vom 24.03.2015
- 2. Automatische Reduzierung der Parkplätze im Innenstadtbereich**
Antrag Nr. 14-20 / A 03119 von ÖDP, DIE LINKE
vom 23.05.2017
- 3. Parksuchverkehr in der Altstadt beenden**
Antrag Nr. 14-20 / A 04917 der Stadtratsfraktion FDP-HUT
vom 29.01.2019
- 4. Verkehrswende jetzt einleiten – Autofreie Altstadt I
Erster Schritt zur autofreien Altstadt durch Parkraum-Management zügig umsetzen**
Antrag Nr. 14-20 / A 05122 der Fraktion DIE GRÜNEN/RL
vom 22.03.2019
- 5. Autofreie Altstadt - auf Basis von Fakten entscheiden II Parkraumangebot und
Parkraumnachfrage untersuchen - wie viele Anwohner besitzen ein Kfz und
benötigen einen Stellplatz?**
Antrag Nr. 14-20 / A 05493 von Herrn BM Manuel Pretzl, Herrn StR Prof. Dr. Hans Theiss,
Herrn StR Johann Sauerer
vom 13.06.2019
- 6. “Logistikzentrum“ für das Hackenviertel**
Empfehlung Nr. 14-20 / E 02642 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 01 – Altstadt-
Lehel
am 06.06.2019

Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 01977

Vorblatt zur Beschlussvorlage des Mobilitätsausschusses, gemeinsam mit dem Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung und dem Kreisverwaltungsausschuss vom 11.11.2020 (VB)

Öffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis	Seite
I. Vortrag der Referenten und des Referenten.....	4
1. Kurzzusammenfassung der Vorlage.....	4
2. Anlass und Zielsetzung.....	5
3. Methodologische Grundlage Parkraumuntersuchung.....	6
3.1 Grundlagen und Rahmenbedingungen.....	6
3.2 Analysefall Ausgangszustand (AF).....	8
3.3 Untersuchte Planfälle (Szenarien).....	9
4. Planungsstrategie.....	12
4.1 Parkraumkonzept Innenstadt – Stufe I.....	12
4.2 Parkraumkonzept Innenstadt – Stufe II.....	12
4.3 Umsetzung Stufe III.....	13
4.4 Weitere Maßnahmen.....	14
5. Lufthygienische Auswirkungen.....	15
6. Anträge und Empfehlungen.....	16
II. Antrag der Referentin und des Referenten.....	27
III. Beschluss.....	28

Telefon: 233 - 24351
Telefax: 233 - 21797

Telefon: 233 - 39820
Telefax: 233 - 39977

Referat für Stadtplanung und Bauordnung

Stadtentwicklungsplanung
Verkehrsplanung

Kreisverwaltungsreferat

Sicherheit und Ordnung
Verkehrssicherheit und Mobilität

„Autofreie Altstadt“

Parkraumkonzept Innenstadt

Erlass der Verordnung zur Änderung der Verordnung über Parkgebühren in Bereichen mit Parkscheinautomaten in der Landeshauptstadt München (Parkgebührenordnung)

Anträge und Empfehlungen

- 1. Parkraumkonzept für die Altstadt und das Südliche Bahnhofsviertel entwickeln**
Antrag Nr. 14-20 / A 00832 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL
vom 24.03.2015
- 2. Automatische Reduzierung der Parkplätze im Innenstadtbereich**
Antrag Nr. 14-20 / A 03119 von ÖDP, DIE LINKE
vom 23.05.2017
- 3. Parksuchverkehr in der Altstadt beenden**
Antrag Nr. 14-20 / A 04917 der Stadtratsfraktion FDP-HUT
vom 29.01.2019
- 4. Verkehrswende jetzt einleiten – Autofreie Altstadt I
Erster Schritt zur autofreien Altstadt durch Parkraum-Management zügig umsetzen**
Antrag Nr. 14-20 / A 05122 der Fraktion DIE GRÜNEN/RL
vom 22.03.2019
- 5. Autofreie Altstadt - auf Basis von Fakten entscheiden II Parkraumangebot und
Parkraumnachfrage untersuchen - wie viele Anwohner besitzen ein Kfz und
benötigen einen Stellplatz?**
Antrag Nr. 14-20 / A 05493 von Herrn BM Manuel Pretzl, Herrn StR Prof. Dr. Hans Theiss,
Herrn StR Johann Sauerer
vom 13.06.2019
- 6. “Logistikzentrum“ für das Hackenviertel**
Empfehlung Nr. 14-20 / E 02642 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 01 – Altstadt-
Lehel
am 06.06.2019

Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 01977

Anlagen:

1. Antrag Nr. 14-20 / A 00832
2. Antrag Nr. 14-20 / A 03119
3. Antrag Nr. 14-20 / A 04917
4. Antrag Nr. 14-20 / A 05122
5. Antrag Nr. 14-20 / A 05493
6. Empfehlung Nr. 14-20 / E 02642
7. Parkraumuntersuchung Innenstadt
8. Verordnung zur Änderung der Verordnung über Parkgebühren

9. Stellungnahme des Referats für Arbeit und Wirtschaft vom 21.01.2020
10. Stellungnahme des BA 1 vom 20.10.2020
11. Stellungnahme des BA 2 vom 25.09.2020
12. Stellungnahme des BA 3 vom 14.10.2020
13. Stellungnahme des Facharbeitskreis Mobilität im Behindertenbeirats der Landeshauptstadt München
14. Lageplan mit Stadtbezirkseinteilung

Beschluss des Mobilitätsausschusses gemeinsam mit dem Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung und dem Kreisverwaltungs Ausschuss vom 11.11.2020 (VB)

Öffentliche Sitzung

I. Vortrag der Referenten und des Referenten

Zuständig für die Entscheidung ist die Vollversammlung des Stadtrates gemäß § 4 Nr. 9 b der Geschäftsordnung des Stadtrates (nach Vorberatung im Mobilitätsausschuss, im Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung und im Kreisverwaltungs Ausschuss).

1. Kurzzusammenfassung der Vorlage

Ziel dieser Vorlage ist es, die Ergebnisse der durchgeführten Parkraumuntersuchung Innenstadt vorzustellen und daraus eine Strategie für den Umgang mit dem Parkraum in der Altstadt abzuleiten. Die grundsätzlichen Aussagen des Beschlusses „Autofreie Altstadt“ und „Altstadt-Radlring“ (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 14478) vom 26.06.2019 fließen in die Strategie mit ein. Der Parkraum im öffentlichen Straßenraum in der Altstadt soll in Zukunft zur ausschließlichen Nutzung von Parkbevorrechtigungen für Bewohner- und gewerblichen Lieferverkehr sowie mobilitätseingeschränkte Personen dienen. In öffentlichen Parkhäusern und Tiefgaragen sollte das Parkplatzangebot grundlegend nicht verringert werden.

Kurzfristig werden in einer ersten Stufe die Kosten für Parken im öffentlichen Straßenraum über den ganzen Tag an die Kosten der angrenzenden Parkraummanagementgebieten angeglichen. Die Vorlage enthält daher die Änderung der Verordnung über Parkgebühren, um die Kostenanpassung umzusetzen. Um in Zukunft Spielraum zur Gestaltung der Parkgebühren zu haben, hat das Referat für Stadtplanung und Bauordnung bereits den Auftrag, hinsichtlich einer Aufhebung des Gebührenrahmens für Parkgebühren an das zuständige Staatsministerium heranzutreten. Dieser Auftrag wird erneuert.

Aufgrund der rechtlichen Gegebenheiten ist es in einer zweiten Stufe notwendig, ein räumliches Verkehrskonzept zu entwickeln, das die konkreten Ziele für den Parkraum festlegt und die zukünftigen Ansprüche an den Parkraum räumlich darstellt. Dieses soll in

einer zweiten Stufe unter Einbeziehung von Verbänden und Öffentlichkeit erarbeitet werden.

Abschließend soll der Parkraum entsprechend der Ziele der „Autofreien Altstadt“ und der Ergebnisse des räumlichen Verkehrskonzepts umgestaltet werden. Es wird vorgeschlagen, die weiteren Überlegungen örtlich differenziert in einzelnen Maßnahmen und Projekten zu betrachten. Erste Maßnahmen können dabei schon parallel zum genannten Konzept umgesetzt werden.

2. Anlass und Zielsetzung

Im Grundsatzbeschluss zur „Autofreien Altstadt“ hat der Stadtrat beschlossen, den Kfz-Verkehr in der Altstadt und am Altstadtring zugunsten von mehr Fuß- und Radverkehr, öffentlichen Verkehrsmitteln und mehr Aufenthaltsqualität zu reduzieren.

Das aus dem Beschluss für den Parkraum abgeleitete Ziel ist die Reduktion von Parkplätzen im öffentlichen Straßenraum sowie die Ausdehnung von Fußgängerzonen. Die öffentlichen Parkflächen für den Kfz-Verkehr sollen in einem Zeitraum von bis zu fünf Jahren stufenweise aufgelöst werden. Die gewonnenen Flächen werden je nach Bedarf für Berechtigte und für die Umgestaltung von Plätzen und Straßenzügen verwendet. Berechtigte können beispielsweise Handwerker, Menschen mit Behinderung, Taxen, Fahrräder oder Anwohnerinnen und Anwohner sein. Dieses Ziel entspricht dem fraktionsübergreifenden Positionspapier des Bezirksausschusses 1 Altstadt-Lehel. Im Grundsatzbeschluss Sattlerstraße (beiderseits) zwischen Fürstenfelder Straße und Färbergraben (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 02437) vom 22.07.2009 hat der Stadtrat das Referat für Stadtplanung und Bauordnung gebeten, das Gesamtkonzept zum Parken in der Innenstadt fortzuentwickeln.

Die Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL hat am 24.03.2015 den Antrag 14-20 / A 00832 (Anlage 1) gestellt, mit dem die Verwaltung aufgefordert wird, ein Parkraumkonzept für die Altstadt und das Südliche Bahnhofsviertel zu entwickeln, mit dem Ziel, die Straßenräume um etwa die Hälfte der parkenden Kfz zu entlasten und hierfür mit den Parkhausbetreibern eine förderliche Tarifkonzeption zu entwickeln. Für den Antrag 14-20 / A 00832 wurde letztmalig mit Schreiben vom 26.10.2018 um Fristverlängerung gebeten.

Die Stadtratsfraktion ÖDP, DIE LINKE hat am 23.05.2017 den Antrag Nr. 14-20 / A 03119 „Automatische Reduzierung der Parkplätze im Innenstadtbereich“ (Anlage 2) gestellt, mit dem die Verwaltung aufgefordert wird, die Fläche, die für den ruhenden motorisierten Verkehr in der Innenstadt oberirdisch zur Verfügung steht, kontinuierlich um 2 Prozent jährlich zu reduzieren. Für den Antrag 14-20 / A 03119 wurde letztmalig mit Schreiben vom 09.08.2018 um Fristverlängerung gebeten.

Die Stadtratsfraktion FDP-HUT hat am 29.01.2019 den Antrag Nr. 14-20 / A 04917 „Parksuchverkehr in der Altstadt beenden“ (Anlage 3) gestellt, mit dem die Verwaltung aufgefordert wird, ein System der Parkplatzbuchung zu entwickeln, damit in die Bereiche innerhalb des Altstadtrings nur Autos einfahren dürfen, die einen Parkplatz reserviert haben.

Die beiden aufgegriffenen Anträge Nr. 14-20 / A 05122 und Nr. 14-20 / A 05493, die eine schrittweise Reduktion der öffentlichen Kfz-Parkplätze in der Altstadt um die Hälfte und ein Konzept für den Umgang mit den freiwerdenden Flächen sowie grundlegende Daten und Zahlen zur Parkraumsituation in der Altstadt fordern, werden in dieser Vorlage ebenfalls behandelt.

Mit der Vorlage werden die in den fünf Anträgen und der Bürgerversammlungs-Empfehlung geforderten Anforderungen geprüft und ein Vorschlag für ein Konzept gemacht werden, der als Grundlage für die Erreichung der im Grundsatzbeschluss zur „Autofreien Altstadt“ vorgegebenen Ziele dient. Ebenso wird eine Änderung der Verordnung über Parkgebühren vorgeschlagen.

3. Methodologische Grundlage Parkraumuntersuchung

Die Parkraumuntersuchung Innenstadt wurde im Auftrag der Landeshauptstadt München zwischen Frühjahr 2015 und Herbst 2016 durch die TRANSVER GmbH erstellt. Die vollständige Untersuchung liegt der Beschlussvorlage als Anlage 7 bei.

Im Folgenden wird eine kurze Zusammenfassung der Vorgehensweise und wesentlichen Ergebnisse gegeben.

3.1 Grundlagen und Rahmenbedingungen

Stadtstrukturell und räumlich wurde die Innenstadt bereits im Rahmen des Innenstadtkonzepts als der Bereich innerhalb des Altstadtrings (inkl. Innenseite des Altstadtrings) zusammen mit dem Bereich um den Hauptbahnhof herum beschrieben und abgegrenzt. Diese Abgrenzung wurde auch für die Festlegung des Untersuchungsgebietes der Parkraumerhebung Innenstadt herangezogen (vgl. Abbildung 1).

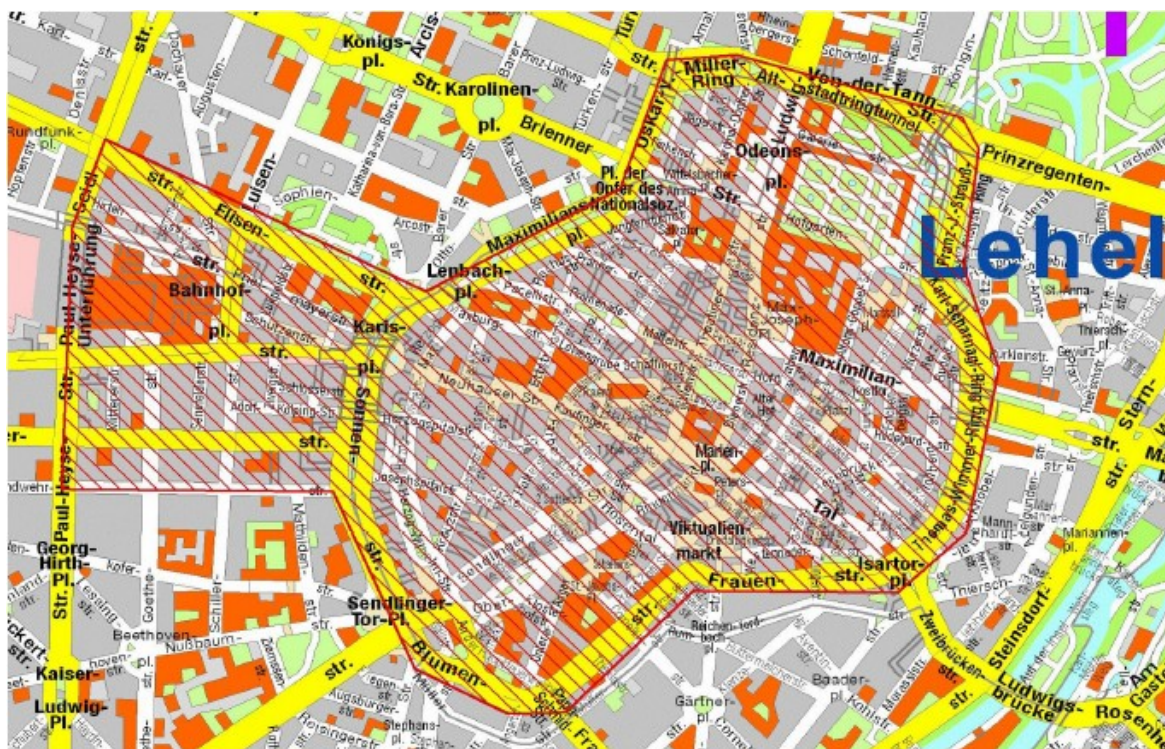


Abbildung 1: Umgriff des Untersuchungsraumes
 (Quelle: Parkraumuntersuchung Innenstadt im Auftrag Landeshauptstadt München)
 Für die Untersuchung wurde das Gebiet in die vier Sektoren Altstadt-Nordwest, Altstadt-Ost, Altstadt-Süd und unterteilt (vgl. Abbildung 2).

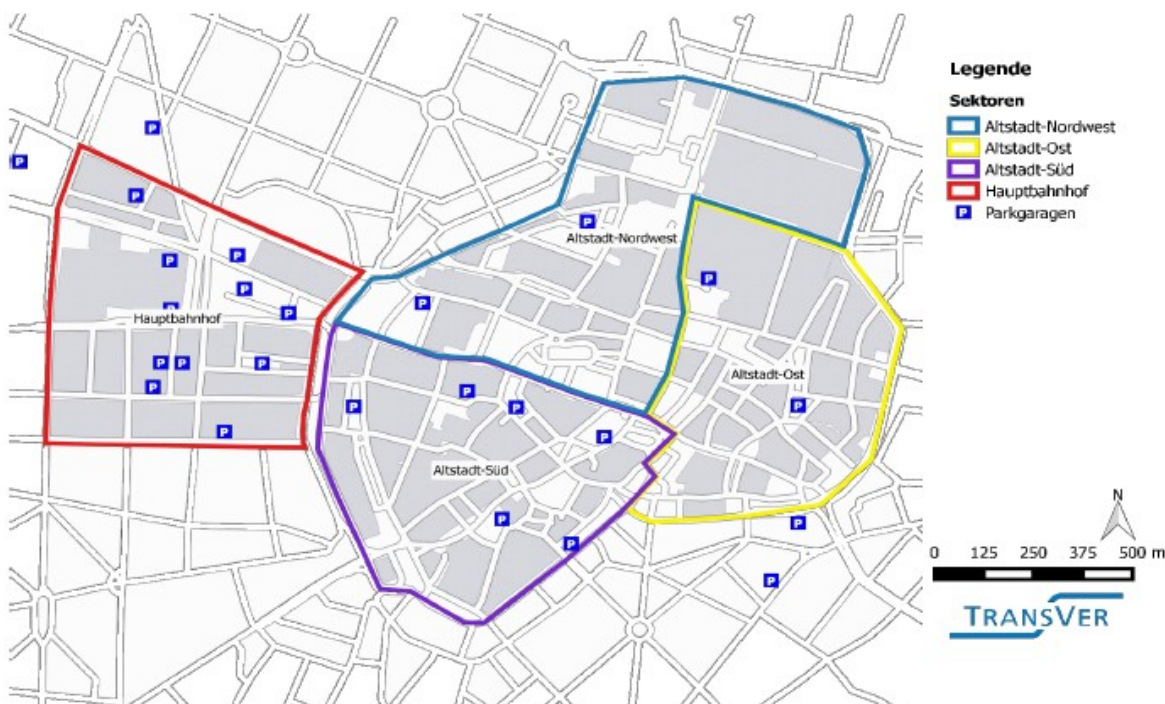


Abbildung 2: Sektoreneinteilung mit im Parkleitsystem angeschlossenen Parkgaragen
 (Quelle: Parkraumuntersuchung Innenstadt)

Das Gebiet unterliegt werktags zwischen 8.00 und 23.00 Uhr der Parkraumbewirtschaftung (Altstadtregelung bzw. Blaue Zone und Regelung Hauptbahnhof). In der Altstadt gilt eine Parkdauerbeschränkung auf zwei Stunden von 8.00 bis 19.00 Uhr. Zusätzlich gilt in diesem Zeitraum ein erhöhter Stundenpreis von derzeit 2,50 €/h. Im Gebiet Hauptbahnhof gilt zwischen 9.00 und 18.00 Uhr eine Parkdauerbeschränkung von zwei Stunden.

Die quantitativen Aussagen der Untersuchung beruhen auf den Parkraumerhebungen Altstadt Nord, Ost und West vom Juni/Juli 2013 und April 2014, den Parkraumerhebungen Bahnhofsviertel vom Juli 2013 und Mai 2014 sowie den Rohdaten der dem Parkleitsystem (PLS) angeschlossenen Parkhäuser für den gesamten Untersuchungsbereich Altstadt und Hauptbahnhof-Viertel für den Zeitraum 01.01.2014 bis 31.12.2014. Durch die seitdem vorhandenen Großbaustellen (z.B. Sendlinger Tor, 2. Stammstrecke, Königshof) stellt die Erhebung den aktuellsten Zeitpunkt eines ungestörten Systems in und an der Altstadt dar. Die erhobenen Daten haben deswegen als Grundlage für zukünftige Planungen aus Sicht der Verwaltung weiter Gültigkeit.

Zudem fanden weitere Studien, beispielsweise die Studie Südliches Bahnhofsviertel München sowie der Ergebnisbericht Parkraummanagement in München – Sektor I Berücksichtigung.

3.2 Analysefall Ausgangszustand (AF)

Stellplatzangebot

Insgesamt sind im gesamten Untersuchungsgebiet rund 21.500 Kfz-Stellplätze vorhanden. Davon ist jedoch nur ein Teil für die Öffentlichkeit zugänglich. Die Kfz-Stellplätze unterteilen sich in:

- Stellplätze auf öffentlichem Grund:
Im öffentlichen Straßenraum stehen rund 3.500 Stellplätze zur Verfügung, die den verkehrsrechtlichen Regelungen der Landeshauptstadt München unterliegen.
- Öffentlich zugängliche Stellplätze auf privatem Grund:
 - In 25 öffentlich zugänglichen Parkgaragen, die an das Parkleitsystem angeschlossen sind, stehen insgesamt rund 8.600 Kfz-Stellplätze zur Verfügung.
 - Davon werden rund 6.400 Stellplätze zum Kurzzeitparken angeboten.
 - Rund 2.200 Stellplätze in Parkgaragen sind dauerhaft vermietet und stehen daher der Öffentlichkeit nicht zur Verfügung.
 - Darüber hinaus stehen 100 Stellplätze zum Kurzzeitparken in nicht an das Parkleitsystem angeschlossenen Parkgaragen zur Verfügung.
- Stellplätze auf Privatgrund ohne Zugänglichkeit für die Öffentlichkeit:
Rund 9.400 Stellplätze befinden sich in privatem Eigentum und stehen daher nur Nutzungsberechtigten zur Verfügung.

Im Untersuchungsgebiet stehen somit im öffentlichen Straßenraum sowie in öffentlich zugänglichen Parkgaragen rund 10.000 Kfz-Stellplätze zum gebührenpflichtigen Parken bzw. zum Parken mit Ausnahmegenehmigung zur Verfügung.

Stellplatzauslastung/ -nachfrage

Im Untersuchungsgebiet wurden ca. 1.600 Ausnahmegenehmigungen für Anwohnerinnen und Anwohner ausgegeben. Die Nachfrage an Stellplätzen ist relevant, jedoch im Vergleich zu den Besucherinnen und Besuchern auf niedrigerem Niveau.

Werktags ist die Nachfrage im öffentlichen Raum tagsüber durchgehend hoch. Es kommt zu einzelnen Überlastungserscheinungen mit einer rechnerischen Auslastung von über 100 %. Durch ordnungs- und regelwidriges Parken werden mehr Fahrzeuge abgestellt als Stellplätze zur Verfügung stehen. Zentral gelegene Parkgaragen rund um den Marienplatz sind teilweise voll ausgelastet (weniger als 10 freie Stellplätze). In fußläufiger Entfernung (250 bis 500 m) sind in der Regel aber noch Stellplätze in Parkgaragen frei.

Samstags setzt die Nachfrage gegenüber Werktagen zeitlich verzögert ein. Im Zeitraum der höchsten Nachfrage (ca. 11 h bis 15 h) ist die Auslastung des öffentlichen Straßenraumes mit der an Werktagen etwa vergleichbar. Die Parkgaragen rund um die Fußgängerzone in der Altstadt sind an Samstagen jedoch höher ausgelastet als an Werktagen. Es sind zeitlich verzögerte Ausweichbewegungen zu entfernteren Parkgaragen erkennbar (z.B. Umfeld Isartor). Die Vollaustattung bzw. Überlastung ist an Samstagen stärker ausgeprägt als an Werktagen.

3.3 Untersuchte Planfälle (Szenarien)

Neben der Analyse und Beschreibung der Bestandssituation (AF) wurden in insgesamt sechs Szenarien die Auswirkungen von Stadtratsbeschlüssen aus den vergangenen Jahren auf das Parkraumangebot abgeschätzt (Planfälle 0 – 5).

Zusätzlich wurden in einem eigenen Kapitel Best-Practice-Beispiele der Städte London, Wien und Zürich untersucht, die zeigen, wie andernorts mit der Problematik des Ruhenden Verkehrs umgegangen wird.

Eine Übersicht über die einzelnen Szenarien gibt die nachfolgende Tabelle:

Bez.	Kap.*	Bezeichnung	Komponenten
AF	5	Beschreibung des Status-Quo / Analysefall	--
PF0	6	Szenario mit beschlossenen Maßnahmen	- Neubau TG Thomas-Wimmer-Ring - Bewohnerstellplätze TG Hildegardstraße und Thomas-Wimmer-Ring - neue Abstellplätze für Fahrräder - Öffnung von Einbahnstraßen für Radfahrer und Radfahrerinnen
PF1	7	Szenario mit geplanten Maßnahmen**	- Abriss des Parkhaus Färbergraben - Fußgängerzone Sendlinger Straße - Umsetzung der Nord-Süd-Querung für den Radverkehr
PF2	8	Szenario im Hbf-Viertel	- Umbau Schwanthalerstraße nach Entwurf PG 504 und SLV - Entfall aller Stellplätze bei Umgestaltung Bahnhofplatz
PF3	9	Szenario am Max-Joseph-Platz	Bewertung von Auswirkungen von Veränderungen an der Operntiefgarage
PF4	10	Szenario: Resultierende Potenziale zur Inwertsetzung des Öffentlichen Raumes	Bewertung des Verlagerungspotenzials von ruhendem Kfz-Verkehr vom Öffentlichen Straßenraum in Parkgaragen

* Die Kapitelnummern beziehen sich auf Anlage 7

** Das Szenario gibt den Beschlussstand zum Zeitpunkt der Untersuchung wieder. Die Fußgängerzone Sendlinger Straße und die Nord-Süd-Querung für den Radverkehr wurden in der Zwischenzeit beschlossen und teilweise umgesetzt, die Tiefgarage Thomas-Wimmer-Ring ist in Bau.

Tabelle 1: Untersuchte Planfälle (Szenarien)

(Quelle: Parkraumuntersuchung Innenstadt im Auftrag Landeshauptstadt München)

Die Planfälle und deren Ergebnisse sind ausführlich in den oben genannten Kapiteln in Anlage 7 beschrieben. In der nachfolgenden Tabelle 2 sind die Auswirkungen der Planfallbetrachtungen nutzergruppenspezifisch zusammengefasst dargelegt.

Szenario	Anwohner *	Besucher *	Lieferverkehr *
Status-Quo	Schwierigkeiten bei der Stellplatzsuche während dem tageszeitlichen Nachfrageüberhang durch die Besucher. Spätabends ausreichende Verfügbarkeit.	Tageszeitlicher Nachfrageüberhang mit Schwierigkeiten bei der Stellplatzsuche. Samstage sind vergleichbar bei zeitweise höherer Nachfrage als an Werktagen.	Intensive Nutzung der Lieferbereiche durch Nutzergruppe. Teilweise missbräuchliche Nutzung durch Besucher.
PF0 – Szenario mit beschlossenen Maßnahmen	Durch die Errichtung von Anwohnerstellplätzen auf Privatgrund (PG Thomas-Wimmer-Ring und Nachnutzung Hildegardstraße mit TG) können mehr Anwohner ihre Fahrzeuge auf zugewiesenen Stellplätzen abstellen.	Durch die vmtl. rückläufige Anzahl an dauerhaft abgestellten Fahrzeugen von Anwohnern auf öffentlicher Verkehrsfläche tritt eine marginale Verbesserung der Verfügbarkeit für Besucher ein.	Keine Veränderung
PF1 – Szenario mit geplanten Maßnahmen	Durch das reduzierte Angebot an Kfz-Stellplätzen ist bei konstanter Nachfrage eine Erhöhung des Parkdrucks zu erwarten.	Durch das reduzierte Angebot an Kfz-Stellplätzen ist bei konstanter Nachfrage eine Erhöhung des Parkdrucks zu erwarten.	Durch die Neuanlage von Lieferbereichen im Umfeld der Sendlinger Straße ergibt sich im Hackenviertel eine Verbesserung.
PF2 – Szenario Bahnhofsviertel	Durch die Stärkung des Wohnens im südlichen Bahnhofsviertel ist von einer wachsenden Anzahl an abgestellten Fahrzeugen auszugehen. Die Stellplätze sind auf Privatgrund nachzuweisen.	Entlang der Schwanthaler Straße und dem Bahnhofsvorplatz wird das Angebot an Kfz-Stellplätzen reduziert. Die umliegenden Parkgaragen verfügen auch während hoher Nachfrage i.d.R. über ein ausreichendes Maß an freien Stellplätzen.	Es sind Maßnahmen zur Sicherstellung von Lade- und Lieferbereichen vorzunehmen. Ein Halten in zweiter Reihe in der Schwanthaler Str. (wie im Status Quo) ist auszuschließen, da nur ein Fahrstreifen je Richtung vorgesehen wird.
PF3 – Szenario am Max-Josephs-Platz	keine wahrnehmbare Auswirkung	Eine Lageänderung der Zufahrtsrampen oder ein Ersatzbau mit gleicher Kapazität ist als verträglich einzustufen. Ein ersatzloses Auflösen der Parkgarage könnte bei konstanter Nachfrage in nahen PGs und auf straßenbegleitenden Stellplätzen nicht kompensiert werden.	Keine Veränderung
PF4 – Szenario mit resultierenden Potentialen zur Inwertsetzung des Öffentlichen Raumes	Für Anwohner wird sich durch Nutzung von neuen Anwohnerstellplätzen (PG Thomas-Wimmer-Ring, TG Hildegardstraße, Nachnutzung Färbergraben) auf Privatgrund die Verfügbarkeit tendenziell verbessern.	Die Reduktion des Angebotes an straßenbegleitenden Kfz-Stellplätzen führt zu einer geringeren Stellplatzverfügbarkeit tagsüber. Ein Teil der Nachfrage kann auf Privatgrund in Parkgaragen abgedeckt werden.	In der Altstadt-Süd ist eine Verbesserung gegenüber dem Status-Quo feststellbar. Anhand von verkehrsregelnden Maßnahmen scheint dies im südlichen Bahnhofsviertel ebenfalls möglich. In der Altstadt-Ost und Nordwest wird der Status Quo erhalten.
* beschriebene Wirkungen beziehen sich jeweils auf den räumlichen Schwerpunkt des Untersuchungsfalls (PF0 → Altstadt-Ost, PF1 → Altstadt-Süd, PF2 → Hauptbahnhofsviertel, PF3 → Altstadt-Ost) und sind lediglich im Status Quo und im PF4 auf die gesamte Innenstadt anwendbar.			

Tabelle 2: Wirkungsabschätzung je Zielgruppe und Untersuchungsfall

(Quelle: Parkraumuntersuchung Innenstadt im Auftrag Landeshauptstadt München)

4. Planungsstrategie

Im Grundsatzbeschluss zur „Autofreien Altstadt“ wurde die stufenweise Auflösung der öffentlichen Parkflächen im Straßenraum in der Altstadt (als Gebiet innerhalb des Altstadt-rings inkl. Innenseite des Altstadtrings) entsprechend dem fraktionsübergreifenden Posi-tionspapier des Bezirksausschusses 1 Altstadt-Lehel beschlossen. Dazu ist ein mehrstufiges Konzept vorgesehen:

4.1 Parkraumkonzept Innenstadt – Stufe I

Innerhalb der Blauen Zone werden die Parkgebühren in den Abendstunden angeglichen und somit wie folgt angepasst: Die Parkgebühr beträgt an Werktagen (Montag bis Samstag) zwischen 08.00 und 23.00 Uhr 2,50 € / Stunde. Die Höchstparkdauer ist zwischen 08.00 und 19.00 Uhr auf maximal 2 Stunden beschränkt.

Für die Umsetzung ist die derzeit gültige Verordnung über Parkgebühren in Bereichen mit Parkscheinautomaten in der Landeshauptstadt München (Parkgebührenordnung) bezüg-lich der Gebührensätze im Bereich der Parkzone 1 „Altstadt“ zu ändern. In der bisherigen Fassung ist für den Bereich der Altstadt und des Altstadtrings zwischen 06.00 und 19.00 Uhr eine Gebühr von 0,50 € / 12 Minuten festgesetzt. Dieser Zeitraum wird auf 08.00 bis 23.00 Uhr geändert. Der für den Zeitraum 19.00 bis 06.00 Uhr bislang gültige Gebühren-satz von 0,20 € / 12 Minuten entfällt. Die Parkgebührenordnung als Anlage 8 ist Teil dieses Beschlusses.

4.2 Parkraumkonzept Innenstadt – Stufe II

Die Parkregelung der Altstadt wird grundlegend überarbeitet. Anzudenken ist, dass nur noch Personen mit Sondererlaubnis/Ausnahmegenehmigung die Stellplätze im Straßen-raum in Anspruch nehmen dürfen. Dazu gehören Anwohnerinnen und Anwohner, Gewerbetreibende, Lade- und Lieferverkehr, Handwerksbetriebe, soziale Dienste, mobili-tätseingeschränkte Personen sowie Taxen. Dadurch wird die Nachfrage an Stellplätze und der Parksuchverkehr in der Innenstadt deutlich reduziert.

Auf Grundlage eines städtebaulichen Verkehrskonzepts sind die vorgesehenen Einschränkungen zur ausschließlichen Nutzung von Parkbevorrechtigungen für Bewohner- und Lieferverkehr sowie mobilitätseingeschränkte Personen und weitere, beschränkte Nutzergruppen möglich. Die Nutzung der öffentlichen Stellflächen könnte – abgesehen vom gewerblichen Lieferverkehr und Taxen – nur noch bei vorhandener Ausnahmegenehmigung gestattet werden. Des Weiteren sollte auch die Prüfung einer Ausweisung von Be- und Entladezonen für emissionsfreie Lieferfahrzeuge und Stellflä-chen für emissionsfreie Fahrzeuge des Wirtschaftsverkehrs mit untersucht werden.

In der zweiten Stufe wird die Verwaltung deshalb beauftragt, ein konkretes Konzept mit verkehrsplanerischen Abwägungen zur künftigen Parkraumgestaltung in der Altstadt inkl. Innenseite des Altstadtrings zu erstellen. Der Altstadtring wird gleichzeitig durch das

Projekt „Altstadt-Radring“ überplant. In dem angesprochenen Konzept sind deshalb die Planungen am Altstadtring mit zu berücksichtigen und aufeinander abzustimmen.

Die Erstellung des Konzepts erfolgt durch eine referatsübergreifende Projektgruppe bestehend aus Vertreterinnen und Vertretern des Referats für Stadtplanung und Bauordnung, des Kreisverwaltungsreferats, des Baureferats, des Referats für Gesundheit und Umwelt, des Referats für Arbeit und Wirtschaft und der Stadtwerke München/Münchner Verkehrsgesellschaft mbH unter Einbindung der Wirtschaft (Industrie- und Handelskammer für München und Oberbayern, Handwerkskammer für München und Oberbayern, Handelsverband Bayern und CityPartnerMünchen e.V, ...), der Bezirksausschüsse 1 Altstadt-Lehel, 2 Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt und 3 Maxvorstadt, des Behindertenbeirats und eines Beteiligungsprozesses für Bürgerinnen und Bürger und für anliegende Gewerbetreibende/Dienstleister.

Die Umsetzung der geänderten Parkregelung sollte dann gemeinsam mit dem Rückbau der öffentlichen Parkplätze in Stufe III erfolgen.

4.3 Umsetzung Stufe III

Nach der Überarbeitung der Parkraumregelung erfolgt ein sukzessiver Rückbau der Straßenstellplätze entsprechend der reduzierten Nachfrage infolge der Nutzungseinschränkung. Zuerst werden die Stellplätze, die in den Geschäftsstraßen und nahe an Plätzen liegen (Beispiel Rindermarkt, Hackenstraße, Tal) zurückgebaut. Gewonnene Flächen werden für eine Aufwertung zugunsten der Nahmobilität frei. Entsprechende Planungsüberlegungen gibt es bereits im Zuge der Diskussion „Autofreie Altstadt“ und für das südliche Bahnhofsviertel.

Nach Vorliegen des städtebaulichen Verkehrskonzepts erfolgt der Rückbau und die Umwandlung von Parkplätzen an der Oberfläche in eigenen, örtlich begrenzten Projekten. Diese bieten notwendige Spielräume für eine Aufwertung des öffentlichen Straßenraums.

Diese Projekte erfolgen durch eine referatsübergreifende Projektgruppe bestehend aus Vertreterinnen und Vertretern des Referats für Stadtplanung und Bauordnung, des Kreisverwaltungsreferats, des Baureferats, des Referats für Gesundheit und Umwelt, des Referats für Arbeit und Wirtschaft und der Stadtwerke München/Münchner Verkehrsgesellschaft mbH unter je nach Umfang Einbindung der Wirtschaft (Industrie- und Handelskammer für München und Oberbayern, Handwerkskammer für München und Oberbayern, Handelsverband Bayern und CityPartnerMünchen e.V, ...), der Bezirksausschüsse 1 Altstadt-Lehel, 2 Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt und 3 Maxvorstadt, des Behindertenbeirats und eines Beteiligungsprozesses für Bürgerinnen und Bürger und für anliegende Gewerbetreibende/Dienstleister.

Parallel zur Erarbeitung des Konzepts in Stufe II können im Hinblick auf eine effiziente Nutzung des Raums der Altstadt die Umwandlung von Parkplätzen in einzelnen Bereichen erfolgen. Diese sollen dabei die Erarbeitung und Umsetzung des Konzepts nicht verhindern. Neben der Schaffung von zusätzlichen Aufenthaltsflächen könnte das Thema Lade-

zonen und die Planung und Anordnung von Stellplätzen für elektrisch betriebene Fahrzeuge nach dem Gesetz zur Bevorrechtigung für elektrisch betriebener Fahrzeuge (EmoG), sowie die Errichtung von Fahrradstellplätzen geprüft werden.

Der Umgang mit Parkplätzen am Altstadtring sollen in den Abschnitten des „Altstadt-Radlings“ in eigenen Projekten dargestellt werden.

4.4 Weitere Maßnahmen

Wie auch durch das Positionspapier des Bezirksausschusses 1 Altstadt-Lehel vorgesehen, sollte durch weitere Kompensationsangebote, wie der Umwandlung von Kfz- in Fahrradstellplätze im Innenstadtbereich, dem Ausbau des ÖPNV-Angebotes oder dem Ausbau des P+R/ B+R-Angebotes in den Randbereichen der Stadt eine weitere Reduktion der Parkplatznachfrage im Innenstadtbereich gefördert werden.

In öffentlichen Parkhäusern und Tiefgaragen sollte das Parkplatzangebot grundlegend nicht verringert werden. Gegebenenfalls eröffnen technische Weiterentwicklungen, wie z.B. automatisiertes Einparken oder automatisierte Parksyste me Spielräume für eine effektivere Nutzung vorhandener Parkplätze. Falls aus städtebaulicher Sicht die Umnutzung, Verlagerung, Verkleinerung oder Auflösung einzelner Parkhäuser sinnvoll ist, ist dies durch dieses Konzept aber weiter möglich.

Zusätzliche, öffentliche Parkplätze in Parkgaragen können auch dadurch geschaffen werden, dass Betreiber von heute privaten Garagen, diese – zumindest zeitweise – für die Öffentlichkeit zugänglich machen. So könnte beispielsweise die Nachfragespitze am Samstag-Mittag durch eine Öffnung einiger Garagen am Wochenende abgepuffert werden. Im Beschluss zum Parkraummanagement – Umsetzung Sektor VI (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 16640) hat der Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung ein Pilotprojekt zur verbesserten Parkraumauslastung privater Unternehmen beschlossen. Je nach Ergebnis des Projekts könnte dieses bei Bedarf auch für die Altstadt angewandt werden.

Die Landeshauptstadt München setzt gemeinsam mit Verbundpartnern im Rahmen des „Sofortprogramm Saubere Luft 2017-2020“ das Projekt „München elektrisiert – Me“ um. Zentraler Projektbestandteil ist das Förderprogramm „Laden in München“, das seit 01.07.2019 in Kraft ist. Hier werden großvolumige Ladeinfrastrukturprojekte in München gefördert. Im Besonderen zielt das Förderprogramm auf die Nachrüstung privater Parkhäuser mit Ladeinfrastruktur ab und stellt dafür Fördermittel zur Verfügung. Alle relevanten Informationen sind unter www.muenchen.de/elektrisiert abrufbar.

Eine Verlagerung des Parksuchverkehrs von der Altstadt in angrenzende Parkraumgebiete ist nicht Ziel des Parkraumkonzepts. Die angrenzenden Gebiete werden deshalb fortlaufend auf Auswirkungen hin beobachtet und bei ansteigendem Parkdruck wird die dortige Parkregelung angepasst.

5. Lufthygienische Auswirkungen

Im Umgriff des Untersuchungsraumes (siehe Seite 4 der Beschlussvorlage) wird laut aktuellen Messwerten des freiwilligen Passivsammler-Messnetzes der Stadt München an mehreren Stellen der gültige Grenzwert für Stickstoffdioxid ($40 \mu\text{g}/\text{m}^3$) überschritten. In der Frauenstraße ($46 \mu\text{g}/\text{m}^3$), am Stachus ($44 \mu\text{g}/\text{m}^3$) und in der Paul-Heyse-Straße ($57 \mu\text{g}/\text{m}^3$). Die Werte sind die gemessenen Mittelwerte der ersten drei Quartale 2019 und geben eine Tendenz für den Jahresmittelwert ab. Der Jahresmittelwert ist der maßgebliche Wert für die Einhaltung der Vorgaben gemäß 39. Bundesimmissionsschutzverordnung und ist erst ab Februar/März 2020 verfügbar. Die gesetzlichen Grenzwerte für Feinstaub (PM10) werden im gesamten Stadtgebiet seit 2012 eingehalten, somit auch in der Innenstadt.

Durch die in der Beschlussvorlage dargestellte Verbesserung des Parkraumkonzepts in der Innenstadt mit der Auswirkung der Verringerung des Parksuchverkehrs sind positive Auswirkungen auf die Luftqualität im Innenstadtbereich zu erwarten. Weniger Verkehr reduziert die Belastung durch Feinstaub, NO₂ und Ozon. Die Reduzierung des Angebots von Parkmöglichkeiten im öffentlichen Raum und deren Beschränkung auf bestimmte Zielgruppen, wie Anwohner/Innen, Geschäfts- und Lieferverkehr, mobilitätseingeschränkte Personen und Taxen, führt möglicherweise zu einer deutlichen Verringerung des Individualverkehrs und somit zu einer Verringerung der Emissionen. Die im öffentlichen Raum reduzierten Stellplätze sollen in Teilen in die bestehenden und im Bau befindlichen Parkhäuser in der Innenstadt verlagert werden. So kann durch ein intelligentes Parkleitsystem der Parksuchverkehr um ein Vielfaches verringert werden, womit eine Reduzierung der Emissionen und Immissionen insgesamt, also auch in direkt angrenzendem Umfeld der Innenstadt, einhergehen.

Die Planung der gezielten Verlagerung des ruhenden Verkehrs von öffentlichen Flächen hin zu Parkhäusern in der Innenstadt, führt außerdem zu einem Gewinn an frei werdenden Flächen im öffentlichen Raum. Diese frei werdenden Flächen stehen folglich der emissionsfreien Mobilität zur Verfügung und können für den Ausbau des ÖPNV und des Fuß- und Radwegenetzes genutzt werden.

In der von der Regierung von Oberbayern aufgestellten 7. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für die Stadt München sind folgende bereits laufende Maßnahmen mit kurzfristiger Wirkungsentfaltung für den speziellen Bereich des Parkraummanagements und Stadtlogistik enthalten:

- LRP7-88 Parkraummanagement: Entwicklung von Mobilitätskonzepten für autoarme Stadtquartiere
- LRP7-89 Stadtlogistik: Optimierung der Warenanlieferung in Innenstadtquartieren. Ausweitung der Feinverteilung der Lastenpedelecs

Sowie folgende angestrebte Maßnahme der 7. Fortschreibung des Luftreinhalteplans mit mittel- und langfristiger Wirkungsentfaltung:

- LRP7-87 Parkraummanagement: Anpassung des Flächenmanagements im öffentlichen Parkraum

Das Parkraumkonzept Innenstadt leistet damit einen wichtigen Beitrag zur Einhaltung der lufthygienischen Grenzwerte aus der 39. BimSchV.

6. Anträge und Empfehlungen

6.1 Antrag Nr. 14-20 / A 00832 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL vom 24.05.2015

Mit dem Antrag Nr. 14-20 / A 00832 (Anlage 1) wird die Stadtverwaltung gebeten, ein Parkraumkonzept für die Altstadt und das südliche Bahnhofsviertel zu entwickeln, mit dem Ziel, die Straßenräume um etwa die Hälfte der parkenden Kfz zu entlasten und hierfür mit den Parkhausbetreibern eine förderliche Tarifkonzeption zu entwickeln.

Hierzu ist anzumerken, dass nach der dargestellten Strategie „Autofreie Altstadt“ in drei Stufen der vorhandene öffentliche Parkraum auf kleinere Personenkreise eingegrenzt und die gewonnenen Flächen anders genutzt werden sollen.

Bei der im Antrag geforderten Tarifkonzeption für Parkhäuser sind andere Voraussetzungen gegeben:

Keine der im Untersuchungsgebiet bestehenden öffentlich zugänglichen Parkgaragen wird von der Landeshauptstadt München betrieben, sondern alle befinden sich im Eigentum privater Betreiber bzw. sind an diese verpachtet. Die Landeshauptstadt München kann somit keinen direkten Einfluss auf die Preisgestaltung nehmen, sondern nur versuchen, mit den jeweiligen Betreibern entsprechende Vereinbarungen zu erzielen. Um zu erreichen, dass Stellplätze in Parkgaragen billiger angeboten werden als im öffentlichen Straßenraum, ist eine solche Kooperation aus Sicht der Betreiber sicher nur vorstellbar, wenn die dadurch zu erwartenden Mindereinnahmen durch die Landeshauptstadt München entsprechend ausgeglichen werden.

Insofern ist davon auszugehen, dass eine gemeinsame Tarifkonzeption, die das Parken im öffentlichen Straßenraum teurer macht als das Parken in Parkgaragen, den städtischen Haushalt dauerhaft mit hohen Kosten belastet. Auch der Verkauf wirtschaftlich rentabler Parkgaragen an die Landeshauptstadt München dürfte aus Sicht der Betreiber nicht attraktiv sein und sich daher, wenn überhaupt, nur unter hohen Kosten realisieren lassen.

Eine Kostenangleichung zwischen öffentlichem Raum und Parkgaragen kann dagegen auch über das Anheben der Parkgebühren im öffentlichen Raum erfolgen. Diese sind im Bereich der Innenstadt jedoch bereits fast an der gesetzlich festgelegten Höchstgrenze angesetzt (Ist: 2,50 €/h, Kann: 2,60 €/h). Eine weitere Erhöhung der Parkgebühren im öffentlichen Raum ist deshalb ohne Gesetzesänderung nicht möglich. Wie im Parkraummanagement in München - Fortschreibung Sektor V (Vorlagen-Nr. 14-20 / V 08574) dargestellt, setzt sich das Referat für Stadtplanung und Bauordnung bereits für eine Anpassung der gesetzlichen Regelung ein. Dabei sollte die Höhe des Gebührenrahmens in die Entscheidungshoheit der Kommunen fallen.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 00832 kann nur nach Maßgabe der oben stehenden Ausführungen entsprochen werden.

6.2 Antrag Nr. 14-20 / A 03119 von ÖDP, DIE LINKE vom 23.05.2017

Im Antrag Nr. 14-20 / A 03119 (Anlage 2) wird die Verwaltung aufgefordert, die Fläche, die für den ruhenden motorisierten Verkehr in der Innenstadt oberirdisch zur Verfügung steht, kontinuierlich um 2 Prozent jährlich zu reduzieren.

Die Reduktion von Parkplätzen im öffentlichen Straßenraum zugunsten anderer Nutzungen erfolgt wie dargestellt im Rahmen entsprechender Projekte mit einem sinnvollen Umgriff. Dabei kann die geforderte jährliche Flächenreduzierung um 2 %, was einer Größenordnung von ca. 200 Stellplätzen entspricht, sowohl über- als auch unterschritten werden. Eine kontinuierliche jährliche Reduzierung des Parkplatzangebotes im öffentlichen Straßenraum um einen festgelegten Prozentsatz erscheint in diesem Zusammenhang aus Sicht der Verwaltung nicht sinnvoll. Wie in der in Kapitel 3 vorgestellten Strategie beschrieben, schlägt die Verwaltung stattdessen ein dreistufiges Konzept zur Reduktion der Kurzzeitparker und der Parkplätze für Kurzzeitparker mit dem Ziel einer Umwandlung dieser Flächen für den Nahverkehr und den Aufenthalt vor.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 03119 kann nur nach Maßgabe der oben stehenden Ausführungen entsprochen werden.

6.3 Antrag Nr. 14-20 / A 04917 der Stadtratsfraktion FDP-HUT vom 29.01.2019

Im Antrag Nr. 14-20 / A 04917 (Anlage 3), wird die Verwaltung aufgefordert, ein System der Parkplatzbuchung zu entwickeln, damit in die Bereiche innerhalb des Altstadtrings nur Autos einfahren dürfen, die einen Parkplatz reserviert haben.

Auf Bitten des Referats für Stadtplanung und Bauordnung hat das Kreisverwaltungsreferat (KVR) die rechtlichen Möglichkeiten geprüft und kommt zu möglichen Einschränkungen im öffentlichen Straßenraum zu folgenden Ergebnissen:

Reservierbarkeit von öffentlichen Parkflächen

Die Einführung einer Reservierungspflicht für Parkflächen im öffentlichen Straßenraum ist aus Sicht des KVR unzulässig.

Grundsätzlich ist Parken als Gemeingebrauch an öffentlichen Straßen im Rahmen ihrer Widmung überall erlaubt und nur durch Verbotsschilder nach Maßgabe der Straßenverkehrsordnung (StVO) einschränkbar, soweit das Parken nicht unmittelbar nach den Vorschriften der StVO verboten ist.

Nach § 12 Abs. 5 Satz 1 StVO hat bei einem Parkvorgang der Verkehrsteilnehmer Vorrang, der die Parklücke zuerst unmittelbar erreicht. Das Reservieren einer Parklücke durch Hineinstellen einer Person ist nach der einschlägigen Rechtsprechung unzulässig (vgl. BayObLG, Urteil vom 07.02.1995 - 2St RR 239/94, NJW 1995, 2646). Dies zeigt, dass die StVO auf optimale Ausnutzung vorhandenen Parkraums ausgelegt ist und das

Freihalten einer Parklücke vor (oder ohne) deren tatsächlicher Nutzung nicht gewollt ist.

Eine Parkbeschränkung auf „Fahrzeuge mit Vorab-Reservierung“ ist in der StVO nicht vorgesehen. Die Straßenverkehrsbehörde darf den Verkehr nur durch Verkehrszeichen regeln, wobei grundsätzlich nur die in der StVO abgebildeten sowie die durch Verlautbarung im Verkehrsblatt zugelassenen Verkehrszeichen zulässig sind.

Ob Fahrzeuge mit Vorab-Reservierung vom grundsätzlichen Parkverbot unabhängig von Fahrzeugart, Zweck und Dauer des Parkens usw. mit einem geeigneten noch zu entwerfenden Zusatzschild ausgenommen werden können, ist bisher nicht gerichtlich geklärt.

Die Belegung einer Parkfläche mittels Reservierung wäre vor der tatsächlichen Inanspruchnahme zum Parken, mit der exklusiven Reservierung öffentlicher Stellflächen für einzelne Carsharinganbieter und deren Kunden vergleichbar. Nach dem Carsharinggesetz handelt es sich dabei um eine Sondernutzung, die ein diskriminierungsfreies und transparentes Auswahlverfahren erfordert. Nach der Intention des Stadtratsantrags, den Parksuchverkehr in der Altstadt abzuschaffen, müsste in einem bestimmten Zeitfenster ein konkreter Stellplatz für einen bestimmten Nutzer reserviert und freigehalten werden können. Diese Stellplatzfläche wäre für die Dauer der Reservierung dem Gemeingebrauch entzogen, so dass die Reservierung grundsätzlich eine erlaubnis- und kostenpflichtige Sondernutzung darstellen würde. Eine Sondernutzung für Stellplatzreservierungen wirft wiederum zu klärende Detailfragen, u.a. zur Vergabe der Reservierung oder der Aufnahme in eine Sondernutzungssatzung, auf.

Nicht zuletzt ergeben sich praktische Problemstellungen wie die fehlende Markierung von einzelnen Stellplätzen und die Frage nach einer Kennzeichnungsmöglichkeit bzw. einer stellplatzgenauen Zuordnung für bestehende Reservierungen vor Ort. Fraglich ist auch, wie die Nutzung durch Anwohnerinnen und Anwohner geregelt werden soll, da diesen wohl eine tägliche Reservierung kaum zugemutet werden kann.

Öffentliche Parkflächen im Straßenraum sind im Hinblick auf die vorstehenden Ausführungen daher rechtlich derzeit nicht reservierbar.

Zufahrtsbeschränkung

Bzgl. einer Zufahrtsbeschränkung auf Lieferverkehr sowie Fahrzeuge mit privaten oder reservierten Parkplätzen ergeben sich – unter der Annahme, dass eine Reservierung grundsätzlich zulässig wäre – verschiedene Fragen, die bei einer Abwägung eines etwaigen Verkehrskonzeptes sowie der ggf. erforderlichen Beschilderung zu beachten sind.

Eine Beschilderung mit einem Verkehrsverbot für Fahrzeuge aller Art (Zeichen 250 StVO) gilt etwa stets nur strecken- oder straßenbezogen, nicht aber für eine Zone wie den Altstadtbereich, und wäre daher nicht ausreichend.

Denkbar erscheint vorliegend eine straßenrechtliche Umstufung in einen Fußgängerbe-

reich entsprechend Art. 53 Nr. 2 BayStrWG, in dem die Nutzung der Straßen grundsätzlich den Fußgängern vorbehalten werden. Erforderliche Ausnahmen, beispielsweise für Anwohner- und Lieferverkehr, könnten durch Ausgestaltung der Widmung, die Erteilung von Sondernutzungserlaubnissen oder genereller Erlaubnisfreistellung in einer Sondernutzungssatzung bewirkt wird.

Wenn man den gesamten inneren Bereich des Altstadtrings zu einer Fußgängerzone umstuft, wäre grundsätzlich Fahrzeugverkehr in dem gesamten Bereich unzulässig. Man müsste demnach alle Fahrzeuge, die einfahren dürfen, mit einem geeigneten Zusatzzeichen von dem Einfahrverbot ausnehmen.

Grundlage für eine etwaige recht weitreichende Zufahrtsbeschränkung wie beantragt, müsste ein Gesamtkonzept sein, das verschiedenste Aspekte berücksichtigt. So wäre für die aufgezeigte Variante etwa darzulegen, welche Verlagerungen zum Parksuchverkehr zu erwarten sind bzw. wie dem entgegengetreten werden kann und welche Ausnahmeregelungen gelten sollen. Unter Berücksichtigung aller Umstände ist letztlich eine Abwägung erforderlich, inwiefern eine dem Antrag entsprechende Zufahrtsbeschränkung, u.a. durch den verfolgten Zweck einer Erhöhung der Aufenthaltsqualität durch Eindämmung des Parksuchverkehrs, gerechtfertigt ist.

Im Ergebnis ist aus Sicht des Kreisverwaltungsreferats derzeit keine rechtlich sichere Umsetzung der beantragten Zufahrtsbeschränkung mit Bezug auf reservierte Stellplätze auf öffentlichen Verkehrsgrund möglich.

Öffentlich zugängliche Parkhäuser

Wie bereits in der Antwort zum Antrag 14-20 / A 00832 ausgeführt, hat die Landeshauptstadt München keinen direkten Einfluss auf die Gestaltung der Nutzungsbedingungen der Parkgaragen in der Innenstadt. Eine Stellplatzreservierung würde für die Parkgaragen eine geringere Stellplatzauslastung bedeuten, weil freie Stellplätze nicht sofort wieder belegt werden können. Eine Reservierungspflicht der Stellplätze in Parkgaragen stünde also dem Streben nach einer maximalen Stellplatzauslastung entgegen.

Wegen des fehlenden Nutzens für Parkhausbetreiber und den geringen Einflussmöglichkeiten der Landeshauptstadt München erscheint eine Reservierungspflicht für Parkgaragen in der Innenstadt nicht umsetzbar.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 04917 kann somit nicht entsprochen werden.

6.4 Antrag Nr. 14-20 / A 05122 der GRÜNEN/RL vom 22.03.2019

Im Antrag Nr. 14-20 / A 05122 (Anlage 4), wird die Verwaltung aufgefordert, den Parkraum in der Altstadt bis zum Herbst 2020 zu verknappen und anderweitig zu nutzen. Gleichzeitig soll das Zufußgehen auf der Fahrbahn freigegeben werden. An zentralen Stellen soll das Parkraumangebot 2019 entfallen.

Mit dem Grundsatzbeschluss zur autofreien Altstadt hat der Stadtrat eine Strategie zum

Parkraum beschlossen, die in diesem Beschluss weiter ausgearbeitet wird. Der Parkraum soll verknappt und umgenutzt werden. Begünstigte sind Anwohnerinnen und Anwohner, Gewerbetreibenden, Lieferverkehr, Menschen mit Behinderung, Taxen und Flächen für Aufenthaltsqualität. Die Umwandlung soll im Rahmen von einzelnen Projekten erfolgen, ein Abschluss bis 2020 ist deshalb nicht möglich.

Eine vollständige Umwandlung der Altstadt in eine verkehrsberuhigte Zone, die gleichzeitig auch den Fußgängerinnen und Fußgängern den Vorrang einräumt und die Erschließung aufrecht erhält, ist nicht möglich, da das verkehrsrechtliche Instrumentarium „Begegnungszone“ in der Straßenverkehrsordnung aktuell nicht vorgesehen ist. Dies hat Auswirkungen hinsichtlich der Möglichkeiten für eine einheitliche Gestaltung und für die verbleibenden Funktion des Straßenraums. Wenn die verkehrliche Erschließung aufrecht erhalten bleibt, kommen in der Altstadt voraussichtlich vorrangig verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche ohne Vorrang für den Fußverkehr in Betracht, sodass eine erkennbare Trennung zwischen Gehweg- und Fahrbahnbereich erforderlich bleibt. Bei der Einrichtung von Fußgängerzonen geht diese Erschließungsfunktion größtenteils verloren. Vollkommen einheitliche und barrierefreie Flächen lassen sich daher außerhalb von Fußgängerzonen nicht durchgängig schaffen.

2020 wird die Verwaltung einen Beschluss zur Autofreien Altstadt vorlegen, in dem der Sachstand und das weitere Vorgehen an diesen zentralen Stellen beschrieben wird.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 05122 kann nur nach Maßgabe der oben stehenden Ausführungen entsprochen werden.

6.5 Antrag Nr. 14-20 / A 05493 von Herrn BM Manuel Pretzl, Herrn StR Prof. Dr. Hans Theiss, Herrn StR Johann Sauerer vom 13.06.2019

In dem Antrag Nr. 14-20 / A 05493 (Anlage 5) werden umfangreiche Zahlen zur Parkraumsituation gefordert. Mit der Parkraumuntersuchung Innenstadt wurden diese Zahlen erhoben. Diese sind in Anlage 8, in Kapitel 3 – Angebot für den ruhenden Verkehr – und Kapitel 4 – Nachfrage durch Bewohner und Besucher – dargestellt. Insgesamt waren ca. 3.000 Kfz privat und ca. 11.000 Kfz gewerblich in der Altstadt gemeldet. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Zahlen nach Adresse der Anmeldung und nicht nach Standort des Fahrzeugs ausgewertet werden. Die Kfz einer Firma, die alle ihre Fahrzeuge an ihrem Firmensitz in der Altstadt anmeldet, werden komplett dem Bereich hinzugezählt, unabhängig davon, ob sie tatsächlich in der Altstadt parken.

Die verschiedenen Maßnahmen führen insgesamt zu einer weiteren Verknappung des Kfz-Stellplatzangebotes. Dies stellt sich je nach Viertel bzw. Untersuchungssektor leicht unterschiedlich dar. Im Ergebnis ist – ohne Maßnahmen zur Steuerung der Nachfrage – eine weitere Erhöhung der Auslastung (aufgrund der Reduktion des Angebots) zu erwarten. Weiter ist davon auszugehen, dass ein Teil der nicht im öffentlichen Raum bedienten Stellplatznachfrage sich in nahegelegene Parkgaragen verlagern und dort ebenfalls die Auslastung anheben wird. In vielen Parkgaragen sind hierfür derzeit noch freie Stellplätze vorhanden (z.B. Parkgarage Marsstraße, Parkgarage Hopfenpost, Park One am Stachus, Tiefgarage Karstadt am Hbf., Car Park Cristal).

Mittel- und langfristig wird es erforderlich sein, die Stellplatznachfrage und das Stellplatzangebot wieder ins Gleichgewicht zu bringen, um Flächen für Nahmobilität und Steigerung der Aufenthaltsqualität zu gewinnen.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 05493 kann nur nach Maßgabe der oben stehenden Ausführungen entsprochen werden.

6.6 Empfehlung Nr. 14-20 / E 02642 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 1 Altstadt-Lehel am 06.06.2019

In der Empfehlung Nr. 14-20 / E 02642 (Anlage 6) wird die Verwaltung aufgefordert, ein „Logistikzentrum“ für das Hackenviertel zu schaffen. Im Text der Empfehlung wird ausgeführt,

- dass Belieferung und Handwerkerparkplätze für die Sendlinger Straße bis 10.15 Uhr durch die Sendlinger Straße erfolgen sollen.
- dass Lieferzonen in der Schmidstraße und/oder Singlspielerstraße sowie im Oberanger bei der Entlüftung der U-Bahn geschaffen werden sollen.
- dass Straßen im Hackenviertel nur durch PKWs und Handwerker mit nachweisbarer Baustelle befahren werden dürfen.

Am 08.10.2017 hat die Vollversammlung des Stadtrats die Einrichtung einer Fußgängerzone in der Sendlinger Straße beschlossen (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / 09071). Diese wurde daraufhin durch das Baureferat als Fußgängerzone umgebaut. Dadurch gilt in der Sendlinger Straße eine Lieferzeit bis 10:15 Uhr. Die in der Empfehlung geforderten Belieferungs- und Handwerkerparkplätze bis 10:15 Uhr in der Sendlinger Straße sind also seit Ende der Baustelle bereits vorhanden. Die Fußgängerzone in der Sendlinger Straße umfasst auch die angrenzenden Schmid- und Singlspielerstraße. Dort gelten ebenfalls die genannten Lieferzeiten. Eine Lieferzone dort ist nicht möglich.

Nach der unter 3. vorgeschlagenen Strategie des Parkraumkonzeptes sollen Kurzzeitparkplätze in der Altstadt aufgelöst werden. Lieferzonen sind in der Altstadt weiter vorgesehen und können durch den Flächengewinn erweitert werden. Eine Überlegung, an welchen Stellen, welche Flächen für welche zukünftige Nutzung vorgesehen sind, erfolgt auf Grundlage dieses Konzeptes in einer Reihe von örtlichen Maßnahmen im Einzelfall diskutiert werden. Der Wunsch der Bürgerversammlung, im Oberanger Lieferzonen zu schaffen, wird dabei für diese Diskussion aufgenommen.

Wie unter 4.3 bereits beschrieben, ist aus Sicht des Kreisverwaltungsreferats eine Zufahrtsbeschränkung für das Hackenviertel rechtlich nicht möglich. Die geforderte Beschränkung auf PKWs und Handwerker mit nachweislicher Baustelle ist also nicht möglich.

Der Empfehlung Nr. 14-20 / E 02642 kann somit nur unter Maßgabe der oben genannten Ausführung entsprochen werden.

Abstimmung mit den Referaten

Die Beschlussvorlage ist mit dem Baureferat, dem Referat für Arbeit und Wirtschaft, dem Referat für Gesundheit und Umwelt und dem Facharbeitskreis Mobilität im Behindertenbeirats der Landeshauptstadt München abgestimmt. Die Referate haben der Vorlage zugestimmt.

Das Referat für Arbeit und Wirtschaft hat mit Schreiben vom 21.01.2020 eine grundsätzlich positive Stellungnahme abgegeben, die als Anlage 9 dem Beschluss beiliegt. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung sowie das Kreisverwaltungsreferat nehmen dazu wie folgt Stellung:

Zur Operntiefgarage

Das Referat für Arbeit und Wirtschaft bittet darum, darzustellen, welche Planungen es für die Operntiefgarage gibt und wie in diesem Zusammenhang die verkehrsrechtlichen Regelungen in der Maximilianstraße aussehen sollen.

In Kapitel 3 wird eine Strategie zum weiteren Umgang mit dem Parkraum in der Altstadt vorgeschlagen. Diese betrifft die öffentlichen Parkplätze an den vorhandenen Straßen. Wie unter Kapitel 3.4 beschrieben, soll in öffentlichen Parkhäusern und Tiefgaragen das Parkplatzangebot grundlegend nicht verringert werden. Die Gestaltung des Max-Joseph-Platzes durch eine mögliche Verlegung der Zufahrt zur Operntiefgarage wird aufgrund des Beschlusses des Stadtrats vom 24.01.2018 (14-20 / V 01471) gerade auf die bauliche und verkehrliche Machbarkeit geprüft. Anschließend sollen die denkbaren Lösungsvarianten im Rahmen eines öffentlichen Diskussionsprozesses, insbesondere unter Beteiligung der Stadtgestaltungskommission und Denkmalschutzbehörden bewertet und dem Stadtrat eine Empfehlung zur Entscheidung vorgelegt werden.

Der Bitte des Referats für Arbeit und Wirtschaft kann nur unter Maßgabe der oben genannten Ausführungen entsprochen werden.

Zur Angleichung der Parkgebühren

Das Referat für Arbeit und Wirtschaft ist der Auffassung, dass eine etwas günstigere Parkgebühr zwischen 20:00 und 23:00 Uhr geeignet ist, zu einer Belebung der Innenstadt nach Geschäftsschluss beizutragen.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung hat im Grundsatzbeschluss „Autofreien Altstadt“ und „Altstadt-Radlring“ (14-20 / V 014478) Maßnahmen für Verlagerungspotenziale dargestellt, durch die der private motorisierte Individualverkehr sowie der ruhende Verkehr in der Altstadt reduziert werden kann, ohne die Funktionen Wohnen, Arbeit, Handel, Tourismus, und Versorgung zu schwächen. Eine dieser Maßnahmen ist die Regulierung des privaten motorisierten Individualverkehrs durch Bepreisung. Gerade Abends ist die Konkurrenz zwischen Anwohnerinnen und Anwohnern sowie dem erst langsam nach Hause fahrenden Einkaufs- und Berufsverkehr am größten (vgl. Anlage 7, Kapitel 4.7). Um den öffentlichen Parkraum für Anwohnerinnen und Anwohner zu entlasten, sollen deshalb die Kosten für Kurzzeitparken dem restlichen Tag angeglichen

werden. Die Erreichbarkeit der Altstadt wird durch die Maßnahme nicht geändert, die Parkgaragen stehen Besucherinnen und Besuchern offen.

Die Angleichung der Parkgebühren wurde vom Stadtrat im Grundsatzbeschluss „Autofreien Altstadt“ und „Altstadt-Radring“ beschlossen. In dem jetzigen Beschluss folgt die daraus folgende Regelung zur Umsetzung dieser Angleichung.

Der Auffassung des Referats für Arbeit und Wirtschaft kann somit nicht gefolgt werden.

Das Referat für Arbeit und Wirtschaft bittet darum, klar dazustellen, wie sich im Untersuchungsgebiet die Teilräume abgrenzen und wie die Entscheidung zum Ausbau des Altstadt-Radlring berücksichtigt wird.

Entsprechende Passagen wurden im Vortrag der Referenten ergänzt. Der Bitte des Referats für Arbeit und Wirtschaft kann somit entsprochen werden.

Die Verordnung ist mit der Rechtsabteilung des Direktoriums hinsichtlich der von dort zu vertretenden formellen Belange abgestimmt.

Der Facharbeitskreis Mobilität im Behindertenbeirat der Landeshauptstadt München nimmt, in Abstimmung mit dem Behindertenbeauftragten, Herrn Oswald Utz, die Beschlussvorlage zum Anlass, erneut eine Ausweisung von Behindertenstellplätzen zu fordern, die nicht gebührenpflichtig sind (Anlage 13). Bis auf wenige Ausnahmen sind Behindertenstellplätze in Parkhäusern und bei Park & Ride gebührenpflichtig.

Nachdem die Innenstadt für einen Teil der Menschen mit Behinderungen nur mit dem Auto zu erreichen sei, muss die Stadt die Teilhabe am öffentlichen Leben durch die Einrichtung umfangreicher gebührenfreier Behindertenstellplätze gewährleisten.

Die Forderung des Facharbeitskreises wird für die Erarbeitung des unter 4.2 dargestellten und unter im Antragspunkt 3 beauftragten räumlichen Verkehrskonzept zur Kenntnis genommen und fließt dort ein. Wie dargestellt, soll das Konzept auch in Zusammenarbeit mit dem Behindertenbeirat erarbeitet werden, so dass eine Berücksichtigung der Belange gegeben ist.

Das Baureferat, das Referat für Arbeit und Wirtschaft und das Referat für Gesundheit und Umwelt haben Abdrucke der Vorlage erhalten.

Beteiligung der Bezirksausschüsse

Die betroffenen Bezirksausschüsse der Stadtbezirke 1 Altstadt-Lehel, Stadtbezirk 2 Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt und Stadtbezirk 3 Maxvorstadt wurden gemäß § 9 Abs. 2 und Abs. 3 (Katalog des Referates für Stadtplanung und Bauordnung Ziffer 1.2) Bezirksausschuss-Satzung angehört. Die Bezirksausschüsse haben folgende Stellungnahmen abgegeben:

Bezirksausschuss des 1. Stadtbezirks Altstadt-Lehel, Stellungnahme vom 20.10.2020 (Anlage 10):

1. Der BA 1 stimmt der Vorlage grundsätzlich zu.
2. Der BA 1 begrüßt die Planung zur „Autoreduzierten Altstadt“ und dass die eingebrachten Punkte des BA 1 aufgenommen wurden.
3. Der BA 1 begrüßt die Planung insbesondere deswegen, weil durch die Maßnahmen eine Reduzierung des KFZ-Verkehrs auf den Zufahrtstraßen im Lehel aus Sicht des BA zu erwarten ist.
4. Der BA 1 fordert, eine Verdrängung des Parkens und des Verkehrs aus der Altstadt in die umgebenden Gebiete durch Ergreifen geeigneter Maßnahmen zu vermeiden.
5. Der BA 1 fordert die Installation eines geeigneten Systems im Straßenraum, um auf die autofreie Altstadt hinzuweisen und einfahrenden Verkehr möglichst zu vermeiden.
6. Der BA 1 begrüßt das Vorgehen der Verwaltung, sich weiter für eine Erhöhung der maximal möglichen Parkgebühren einzusetzen.
7. Der BA 1 regt an, dass die Parkgebühren in den – die Altstadt umgebenden Gebieten – hinsichtlich einer möglichen Erhöhung der Gebühren betrachtet werden.
8. Der BA 1 bittet um eine frühzeitiger BA Beteiligung bei allen weiteren Schritten.

Bezirksausschuss des 2. Stadtbezirks Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt, Stellungnahme vom 25.09.2020 (Anlage 11):

1. Der BA 2 begrüßt die Planungen zu einer autofreien/autoreduzierten Altstadt, insbesondere auch deswegen, weil dadurch verringerte Kfz-Belastungen auf den durch den zweiten Stadtbezirk führenden Zufahrtsstraßen erwartet werden können.
2. Der BA 2 bittet die Verwaltung, zu prüfen welche Bausteine des Altstadtkonzepts auf die Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt übertragbar sind, so dass zukünftig auch hier die Aufenthaltsqualität und die Bedingungen für das Zufußgehen und das Radfahren weiter verbessert werden können.
3. Der BA 2 fordert die Erreichbarkeit der Altstadt für die Zufußgehenden, die Radfahrenden und die Fahrgäste im Öffentlichen Verkehr zu verbessern, um das Konzept zu unterstützen. Im Einzelnen bedeutet das
 - die Querungen über den Altstadtring für Zufußgehende und Radfahrende weiter zu verbessern
 - die zur Altstadt führenden Gehsteige und Radwege oder –streifen zu verbreitern
 - die in die Innenstadt führenden Buslinien durchzubinden und z.T. in die Altstadt hinein oder vor allem über den Altstadtring tangential herum zu führen, so dass um den Altstadtring ein dichtes Haltestellennetz entsteht, vom dem aus die Altstadt auf kurzen Wegen zu erreichen ist.
4. Ein Verdrängung des Parkens und des Verkehrs von der Altstadt in die umgebenden Innenstadtrandbezirke ist zu vermeiden. Auch in den

Innenstadtrandbereichen wie unserem Stadtbezirk gibt es vermehrt Forderungen nach Verkehrsberuhigung und Verbesserungen für Zufußgehen und Radverkehr. Neben einem abgestuften Preiskonzept für das Parken braucht es deshalb auch ein Parkleitsystem, das den Verkehr auch aus den Innenstadtrandbereichen raushält.

Bezirksausschuss des 3. Stadtbezirks Maxvorstadt, Stellungnahme vom 14.10.2020 (Anlage 12):

Der BA begrüßt die Beschlussvorlage und stimmt der Vorgehensweise zu. Auch deswegen, weil dadurch verringerte Kfz-Belastungen auf den durch den dritten Stadtbezirk führenden Zufahrtsstraßen erwartet werden können. Eine Verdrängung des Parkens und des Verkehrs von der Maxvorstadt in die umgebenden Innenstadtrandbezirke ist zu vermeiden. Auch in den Innenstadtrandbereichen wie unserem Stadtbezirk gibt es vermehrt Forderungen nach Verkehrsberuhigung und Verbesserungen für Zufußgehen und Radverkehr. Deshalb bittet der UA um Maßnahmen, die einem erhöhten Parksuchverkehr in den angrenzenden Gebieten entgegenwirken.

Das Referat für Stadtplanung Bauordnung nimmt zu den Forderungen der Bezirksausschüsse wie folgt Stellung:

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung betrachtet sowohl im Rahmen der „autofreien Altstadt“ als auch in der täglichen Arbeit die Verkehrsentwicklung in allen Stadtbezirken. Die an die Altstadt angrenzenden Parklizenzegebiete werden auf mögliche Verdrängungseffekte hin beobachtet und evaluiert. Einfluss auf diese Gebiete hat aber nicht nur die „autofreie Altstadt“, sondern auch die bereits bestehende Reduktion des Parkraums zu Gunsten von z.B. Radanlagen, des öffentlichen Verkehrs oder der Nahmobilität. Deshalb werden Verbesserungen für die Parklizenzegebiete in eigenen Projekten entwickelt.

Innerhalb der Verwaltung stehen die für die „autofreie Altstadt“ und die für die angrenzenden Stadtbezirke zuständigen Stellen in stetigem engen Austausch. Ob Ideen oder Entwicklungen aus dem Projekt für andere Stadtbezirke übertragbar sind, wird fortlaufend geprüft. Die Anregung, die Parkgebühren in den die Altstadt umgebenden Gebieten anzupassen, wird deshalb durch das zukünftige Mobilitätsreferat geprüft. Ein Teil der vorgeschlagenen Maßnahmen wird durch die Verwaltung in laufende Projekte eingebracht. So werden bessere Querungen des Altstadtrings für den Fußverkehr und ein dichteres Netz an Bushaltestellen am Altstadtring im Rahmen der Untersuchungen zum Altstadt-Radlring mit betrachtet.

Aktuell wird durch die Verwaltung eine Erneuerung bzw. Weiterentwicklung des bestehenden Parkleitsystems in der Innenstadt geprüft. Die Forderung zur Ausweitung des Parkleitsystems kann dabei geprüft werden. Ziel eines Parkleitsystems ist es jedoch nicht, den Verkehr aus Vierteln zu verdrängen, sondern die Zufahrt zu daran angeschlossenen Parkhäusern zu ordnen. Dadurch kann es ggf. an einzelnen Straßen zu einer Erhöhung des Verkehrs kommen. Im Zuge der Erneuerung bzw. Weiterentwicklung des Parkleitsystems als auch in den weiteren Schritten der „autofreien Altstadt“ wird die Forderung aufgegriffen, ein System zu installieren, um auf die zukünftig nicht vorhandenen Parkmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum der Altstadt hinzuweisen.

Eine enge Einbindung des Bezirksausschusses zur „Autofreien Altstadt“ wurde bereits im Grundsatzbeschluss zugesagt und kann deshalb auch weiter in Aussicht gestellt werden.

Die Bezirksausschüsse des Stadtbezirkes 1 Altstadt-Lehel, 2 Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt, 3 Maxvorstadt haben Abdrucke der Vorlage erhalten.

Dem Korreferenten des Referats für Stadtplanung und Bauordnung, Herrn Stadtrat Paul Bickelbacher, und der zuständigen Verwaltungsbeirätin, Frau Stadträtin Heike Kainz, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

Die Korreferentin des Kreisverwaltungsreferates, Frau Stadträtin Dr. Evelyne Menges und der Verwaltungsbeirat für den Zuständigkeitsbereich Sicherheit und Ordnung. Mobilität, Herr Stadtrat Dominik Krause haben einen Abdruck der Sitzungsvorlage erhalten.

Dem Korreferenten des Mobilitätsreferats, Herrn Stadtrat Andreas Schuster, und dem zuständigen Verwaltungsbeirat, Herrn Stadtrat Hans Hammer, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

II. Antrag der Referentin und des Referenten

Wir beantragen Folgendes:

1. Die als Anlage 7 beiliegende „Parkraumuntersuchung Innenstadt“ wird zur Kenntnis genommen.
2. Der Stadtrat beschließt die Verordnung zur Änderung der Verordnung über Parkgebühren in Bereichen mit Parkuhren und Parkscheinautomaten in der Landeshauptstadt München (Parkgebührenordnung) gemäß Anlage 8.
3. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, in Zusammenarbeit mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung, dem Kreisverwaltungsreferat, dem Baureferat, dem Referat für Gesundheit und Umwelt, dem Referat für Arbeit und Wirtschaft, den Stadtwerken München/Münchner Verkehrsgesellschaft mbH und der Wirtschaft (Industrie- und Handelskammer für München und Oberbayern, Handwerkskammer für München und Oberbayern, Handelsverband Bayern und CityPartnerMünchen e.V, ...) ein räumliches Verkehrskonzept für den Parkraum in der Altstadt zu erarbeiten.
4. Die weiteren Schritte zur Reduktion von Parkplätzen im öffentlichen Straßenraum erfolgen auf Grundlage des räumlichen Verkehrskonzepts in einzelnen Projekten. Die Zusammenarbeit der Referate und Einbindung von Verbänden, Beiräten, Politik, Anwohnerinnen und Anwohner sowie Unternehmen erfolgt wie im Grundsatzbeschluss „Autofreie Altstadt“ und „Altstadt-Radring“ beschlossen.
5. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung bzw. ab 01.01.2020 das Mobilitätsreferat bleibt beauftragt, hinsichtlich einer Aufhebung des Gebührenrahmens für Parkgebühren an das zuständige Staatsministerium heranzutreten.
6. Der Antrag Nr. 14-20 / A 00832 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL vom 24.03.2015 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
7. Der Antrag Nr. 14-20 / A 03119 von ÖDP, DIE LINKE vom 23.05.2017 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
8. Der Antrag Nr. 14-20 / A 04917 der Stadtratsfraktion Freiheitsrechte, Transparenz und Bürgerbeteiligung ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
9. Der Antrag Nr. 14-20 / A 05122 von der Fraktion DIE GRÜNEN/RL vom 22.03.2019 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
10. Der Antrag Nr. 14-20 / A 05493 von Herrn BM Manuel Pretzl, Herrn StR Prof. Dr. Hans Theiss, Herrn StR Johann Sauerer ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
11. Die Empfehlung Nr. 14-20 / E 02642 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 1 Altstadt-Lehel ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
12. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss

nach Antrag

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

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der / Die Vorsitzende

Die Referentin

Der Referent

Ober-/Bürgermeister/-in

Prof. Dr. (Univ. Florenz) Merk
Stadtbaurätin

Dr. Böhle
Berufsmäßiger Stadtrat

IV. Abdruck von I. - III.

Über die Verwaltungsabteilung des Direktoriums, Stadtratsprotokolle (SP)
an das Revisionsamt
an die Stadtkämmerei
an das Direktorium-Rechtsabteilung (in 3-facher Ausfertigung)
mit der Bitte um Kenntnisnahme bzw. zur weiteren Veranlassung.

V. WV Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 3

zur weiteren Veranlassung.

Zu V.:

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An die Bezirksausschüsse 1, 2, 3
3. An das Baureferat
4. An die Stadtwerke/MVG
5. An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
6. An das Referat für Gesundheit und Umwelt
7. An das Kreisverwaltungsreferat
8. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 3
9. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA I, HA I/01 BVK, HA I/1, HA I/4, HA I/3
10. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II
11. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA III
12. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA IV
mit der Bitte um Kenntnisnahme.
13. Mit Vorgang zurück zum Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA I/33

Am

Referat für Stadtplanung und Bauordnung SG 3