



Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus

München, den 24.03.2015

Parkraumkonzept für die Altstadt und das Südliche Bahnhofsviertel entwickeln

Antrag

1. Die LH München setzt sich zum Ziel, die Straßenräume der Altstadt und in Teilbereichen des südlichen Bahnhofsviertels maßgeblich, d.h. in einer Größenordnung von etwa der Hälfte der parkenden Kfzs zu entlasten. Dies erfolgt v.a. durch eine Verlagerung des Parkens in die bestehenden Parkhäuser.
2. Die LH München strebt an, zusammen mit den Parkhausbetreibern eine hierfür förderliche Tarifkonzeption zu entwickeln. Das Parken im Straßenraum sollte eher teurer sein als das Parken im Parkhaus. Es sollte versucht werden, auch Anwohnerstellplätze zu akzeptablen Preisen unterzubringen. Um zu vorteilhaften Lösungen zu gelangen, wird auch ein Erwerb der Parkhäuser erörtert.
3. Die Ergebnisse der kürzlich durchgeführten Parkraumerhebung für die Altstadt werden baldmöglichst veröffentlicht und breit diskutiert.

Begründung:

Die Altstadt zeichnet sich durch eine große Dichte und Bedeutung ihrer Nutzungen aus, die sich u.a. in hohen Fußgängerfrequenzen zeigt. Allerdings gibt es hierbei eine hohe Konzentration auf wenige Straßen einerseits (viele bezeichnen die Kaufinger und die Neuhausener Straße bereits als Rempelmeile und auf viele vergessene Straßen und rückwärtigen Nutzungen andererseits, so die Anlieferbereiche in der Herzogspitalstraße und im Färbergraben.

In diesen Straßen, außerhalb der Fußgängerzone, stellt das Straßenrandparken das Haupthemmnis für eine größere Attraktivität für den Fuß- und Radverkehr dar. Ziel sollte es daher sein, das Parken in der Altstadt vermehrt in die noch sehr aufnahmefähigen Parkhäuser zu verlagern.

Mit den Parkhausbetreibern ist eine Kooperation anzustreben bzw. es ist zu prüfen, ob die LH München die Parkhäuser nicht selbst erwerben kann, um hier besser steuern zu können. Die Preise für das Besucherparken sollten im Parkhaus eher günstiger sein als im Straßenraum. Für die Bewohner der Altstadt sollten Angebote für Dauerstellplätze im Parkhaus ausgeweitet werden, dies ggf. mit städtischer Unterstützung, da die LH München mit Stellplatzablösemitteln auch in anderen Stadtbereichen Quartiersgaragen gebaut hat und marktgängige Preise verlangt, die überwiegend lediglich den Unterhalt decken, nicht aber die Investition.

Im Straßenraum sollten die Parkplätze schrittweise reduziert werden und die maximale Parkdauer weiter beschränkt werden. Besondere Berücksichtigung bei dieser Diskussion bedürfen jedoch mobilitätseingeschränkte Personen, deren Stellplätze erhalten bzw. ausgeweitet werden sollen.

Die Umsetzbarkeit dieser Vorschläge muss sich sicherlich auch anhand der Ergebnisse der vom Planungsreferat durchgeführten Parkraumerhebung zum privaten und öffentlichen Parken messen lassen und muss ggf. um weitere Elemente ergänzt werden. Dies ändert nichts an der sinnvollen Zielsetzung, das Parken im Straßenraum zu reduzieren - zugunsten attraktiverer öffentlicher Räume und besserer Bedingungen für alle die zu Fuß und mit dem Rad in der Altstadt unterwegs sind. Die überwiegende Mehrheit!

Fraktion Die Grünen-rosa liste

Initiative:

Paul Bickelbacher

Herbert Danner

Sabine Nallinger

Anna Hanusch

Dr. Florian Roth

Sabine Krieger

Mitglieder des Stadtrates



Ökologisch-Demokratische Partei

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

DIE LINKE.

München, 23.05.2017

Antrag

Automatische Reduzierung der Parkplätze im Innenstadtbereich

Die Verwaltung wird aufgefordert, die Fläche, die für den ruhenden motorisierten Verkehr in der Innenstadt oberirdisch zur Verfügung steht, kontinuierlich um 2 Prozent jährlich zu reduzieren.

Begründung

Obwohl die Münchner Innenstadt hervorragend mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen ist, fahren und parken Autofahrer in großer Zahl in der Innenstadt. Die vorhandenen Verkehrsflächen sind begrenzt. Um eine Umverteilung der Fläche hin zu umweltfreundlichen Verkehrsträgern zu bewältigen, und damit auch die Straßen zu entlasten, sollte der ruhende motorisierte Verkehr vermindert werden. Im Stadtrats-Radhearing am 08.06.2016 waren sich alle Parteien einig, dass eine Flächenumverteilung am ehesten zu Lasten des ruhenden Verkehrs erfolgen kann.

Aufgrund von großen innerstädtischen Baustellen, wie z.B. am Sendlinger Tor, am Altstadt-ring oder am Hauptbahnhof entfallen derzeit Parkplätze. Diese Reduzierung sollte auch nach der Fertigstellung von Baumaßnahmen beibehalten werden. Insgesamt könnte sich München an Kopenhagen orientieren, das bereits seit 30 Jahren (!) jährlich die Kfz-Parkplatzflächen um circa 2-3 Prozent reduziert hat.¹

Die Vollversammlung des Münchner Stadtrats hat am 25.01.2017 beschlossen, die Forderungen des Bürgerbegehrens „Sauba sog i“ zu übernehmen und sich damit verpflichtet, „dass aus Gründen der Luftreinhaltung mindestens 80 Prozent des Verkehrs auf Münchner Stadtgebiet bis zum Jahr 2025 durch abgasfreie Kraftfahrzeuge, den öffentlichen Personennahverkehr sowie Fuß- und Radverkehr zurückgelegt werden sollen.“² Um dieses Ziel zu erreichen, ist eine Umverteilung der Infrastrukturflächen zugunsten der umweltfreundlichen Mobilitätsträger unumgänglich.

Sonja Haider (ÖDP), Tobias Ruff (ÖDP), Cetin Oraner (DIE LINKE), Brigitte Wolf (DIE LINKE)

¹<http://www.newurbanism.org/pedestrian.html>

²Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 07383: <https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/DOK/ANTRAG/4351939.pdf>

Ausschussgemeinschaft: ÖDP Stadtratsgruppe & DIE LINKE Stadtratsgruppe

Rathaus, Marienplatz 8 • Stadtratsbüro: Zimmer 174 - 176 • 80331 München

ÖDP: Telefon: 089 / 233 – 269 22 • E-Mail: stadtrat@oedp-muenchen.de

DIE LINKE: Telefon: 089 / 233 – 252 35 • Fax: 089 / 233 - 2 81 08 • E-Mail: info@dielinke-muenchen-stadtrat.de



Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus

30.01.2019

Antrag Parksuchverkehr in der Altstadt beenden

Der Stadtrat möge beschließen:

In den Bereichen innerhalb des Altstadtrings sollen neben dem Lieferverkehr nur noch Autos einfahren dürfen, die über einen privaten Parkplatz oder über eine vorherige Reservierung (über eine App beispielsweise) eines Parkplatzes in einem Parkhaus oder im öffentlichen Raum verfügen.

Hierzu entwickelt die Verwaltung mit den privaten Parkhausbetreibern ein System der vorherigen Parkplatzbuchung.

Begründung:

Ein Großteil des Verkehrs innerhalb des Altstadtrings ist Parksuchverkehr. Wenn es gelänge diesen weitgehend abzuschaffen, würde sich die Aufenthaltsqualität wesentlich erhöhen. Moderne Technik erlaubt heute Wege, die früher undenkbar waren. Mit einer vorherigen Reservierung und des damit verbundenen Nachweises eines Parkplatzes wäre die Einfahrt in die Altstadt auch kontrollierbar.

Gez.
Dr. Michael Mattar
Fraktionsvorsitzender

Gez.
Prof. Dr. Jörg Hoffmann
Stadtrat

Gez.
Wolfgang Zeilhofer
Stadtrat

Gez.
Gabriele Neff
Stellv. Fraktionsvorsitzende

Gez.
Thomas Ranft
Stadtrat

Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus



München, den 22.03.2019

Verkehrswende jetzt einleiten – Autofreie Altstadt I Erster Schritt zur autofreien Altstadt durch Parkraum-Management zügig umsetzen

Antrag:

1. In der Münchner Altstadt werden die vorhandenen ca. 2.200 Kfz-Stellplätze am Straßenrand/im Öffentlichen Raum vom Herbst 2019 bis zum Herbst 2020 schrittweise um die Hälfte reduziert. Die verbleibenden Stellplätze werden als Anwohnerstellplätze ausgewiesen.
2. Für diese Anwohnerstellplätze wird ein klarer mittelfristiger Zeitplan inklusive Bürgerbeteiligung zur weiteren teilweisen Umwandlung vorgelegt, so dass die AnwohnerInnen sich darauf einstellen können.
3. Die gewonnenen Flächen werden an geeigneten Stellen für Mobilitätsstationen/Car-Sharing, Stellflächen für berechnete gewerbliche Liefer- und Handwerker-Fahrzeuge, Behinderten-Stellplätze, Fahrradabstellplätze inklusive Lastenräder und Fahrradanhänger, MVG-Rad-Stationen, Taxis und Rikschas verwendet.
4. Möglichst weitgehend wird das Zufußgehen auf der Fahrbahn freigegeben und werden Grün- und Freiflächen mit neuen Bäumen sowie attraktive öffentliche Räume geplant.
5. Die Kfz-Stellplätze in den zentralen Straßen Dinerstraße, Tal und Maximilianstraße werden vorrangig noch 2019 als deutlich sichtbares Zeichen für eine Verkehrswende umgewandelt!
6. Der Beschluss wird dem Stadtrat noch vor der Sommerpause 2019 vorgelegt.

Begründung:

Jeden Tag ist zu beobachten, dass eine hohe Anzahl an Kfz ohne Parkausweis in die Münchner Altstadt einfährt und einen öffentlichen Parkplatz in der Blauen Zone sucht. Ein reduziertes Stellplatzangebot im öffentlichen Raum der Innenstadt wird zu einer deutlichen Kfz-Entlastung und damit zu einer Aufwertung der Altstadt führen. Dieser Antrag kann zügig und vergleichsweise kostengünstig umgesetzt werden, wirkt sich positiv auf Handwerker- und Lieferverkehr aus, und bringt spürbare Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr. Darüber hinaus werden konfliktträchtige Situationen mit dem Baustellenverkehr der 2. Stammstrecke in den zentralen Straßen reduziert.

Die Altstadt ist bestens mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen. Für all jene, die unbedingt mit dem Auto in die Altstadt fahren wollen, gibt es mit den bestehenden Parkhäusern und Tiefgaragen ein ausreichendes Angebot an Stellplätzen. Aufgrund des vorhandenen Angebots privater Stellplätze in Innenhöfen (z. B. am Grundstück Kreuzstraße 11/Sendlinger Str. 42a existieren 55 Stellplätze) sowie einer Bevorrechtigung der AnwohnerInnen verbleiben für die

AnwohnerInnen noch genügend Stellplätze. Mit Eröffnung der Tiefgarage am Thomas-Wimmer-Ring wird es ab 2020 ein zusätzliches Angebot geben.

Ein Recht auf einen oberirdischen Stellplatz im öffentlichen Raum gibt es nicht. Vorrang hat ein deutlicher Gewinn für die AnwohnerInnen und den öffentlichen Raum, der mit der Umsetzung dieses Antrags erreicht wird.

Fraktion Die Grünen-rosa liste

Initiative:

Herbert Danner

Paul Bickelbacher

Anna Hanusch

Katrin Habenschaden

Dr. Florian Roth.

Mitglieder des Stadtrates

Herr
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus
80331 München

**Antrag zur dringlichen Behandlung in der
Vollversammlung des Stadtrates
am 26.06.2019**

Autofreie Altstadt – auf Basis von Fakten entscheiden II

**Parkraumangebot und Parkraumnachfrage untersuchen – wie viele
Anwohner besitzen ein Kfz und benötigen einen Stellplatz?**

Dem Stadtrat werden zusammen mit der Vorlage zur autofreien Altstadt als Entscheidungsgrundlage folgende Zahlen zur Parkraumsituation innerhalb und entlang des Altstadtrings vorgelegt:

1. Anzahl der zugelassenen Kraftfahrzeuge in der Innenstadt, differenziert nach privaten und gewerblich genutzten Kraftfahrzeugen.
2. Anzahl der frei zugänglichen Stellplätze in Tiefgaragen und im öffentlichen Raum für Besucher, Kunden, Touristen, Patienten etc.
3. Anzahl der Stellplätze im Anwohnerparken
4. Anzahl der Stellplätze im Mischparken
5. Anzahl der Stellplätze im Kurzzeitparken
6. Anzahl der privaten Stellplätze in Tiefgaragen und Anliegerstellplätze im öffentlichen Raum
7. Anzahl der Parkplätze für Personen mit Mobilitätseinschränkung
8. Anzahl der Taxistandplätze
9. Wie viel realer Parkraumbedarf besteht im öffentlichen Raum für Anwohner? Kann dieser Bedarf von bestehenden Tiefgaragen aufgefangen werden, ohne dass es zu Engpässen von freien Stellplätzen für andere Parksuchende kommt?
10. Wie viel realer Parkraumbedarf besteht im öffentlichen Raum für Anlieger, der schon derzeit nicht gedeckt werden kann? Kann dieser Bedarf von bestehenden Tiefgaragen aufgefangen werden, ohne dass es zu Engpässen von freien Stellplätzen für andere Parksuchende kommt?

Begründung:

Bei der verkehrlichen Umgestaltung eines ganzen Stadtgebietes muss auch der ruhende Verkehr mitbedacht werden. Viele Anwohner sind auf ihre Kraftfahrzeuge angewiesen. Arztpraxen, Geschäfte und Hotels müssen auch bei einer „autofreien“ Altstadt angefahren werden können.

Initiative:

Manuel Pretzl, Stadtrat
Fraktionsvorsitzender
2. Bürgermeister

Prof. Dr. Hans Theiss
Stadtrat
stv. Fraktionsvorsitzender

Johann Sauerer
Stadtrat

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

Logistikzentrum Hacheuviertel (für Siedlungsfläche)

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

- Bis 10.15 in Siedlungsfläche
- festes Grundst. / Sitzplatzes
- An Oberanger wieder Logistik
Be + Entlastungsfläche
- nur PKW's in Hacheuviertel bzw.
nur mit Nachweis Baustelle dort

Raum für Vermerke des Direktoriums - bitte nicht beschriften -

ohne Gegenstimme angenommen

mit Mehrheit angenommen

ohne Gegenstimme abgelehnt

mit Mehrheit abgelehnt

Textfeld für Kontaktdaten

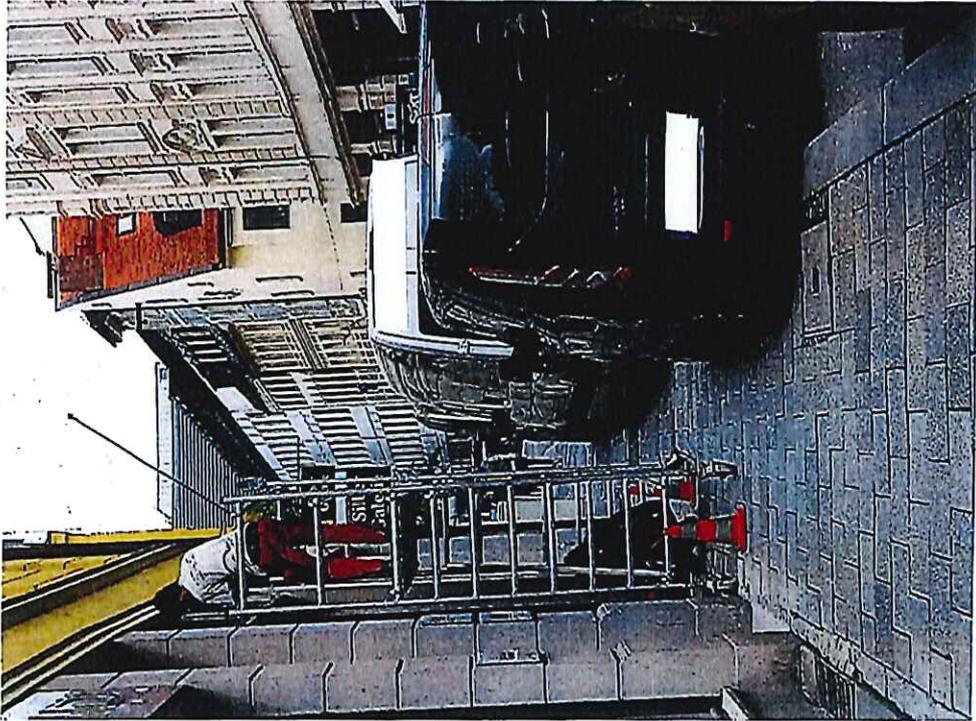


Foto: Antragskeller

LOGISTIKZENTRUM HACKENVIERTEL

Schon z.T. vor 7 Uhr in der Früh beginnt die Anlieferung. Handwerker wollen die roten Zonen erobern oder verständlicherweise nah an Ihrer Baustelle parken - Lieferanten suchen auch tagsüber Plätze zum Ausliefern....

DPD Fahrer wird der Strafzettel vom Lohn abgezogen, Handwerker verlangen Zuschlag oder kommen auch nicht mehr.

LOGISTIKZENTRUM HACKENVIERTEL für die Sendlinger Strasse

ANTRAG:

Belieferung und Handwerker für die Sendlinger Strasse

- bis 10.15 von der Sendlinger Strasse selbst
- tagsüber aus der Schmidstrasse und/oder Singspielerstrasse
- Am Oberanger bei Entlüftung U-Bahn Logistik Plätze schaffen
- Nur PKW's in z.B. der Hackenstrasse und Handwerker mit nachweisbarer Baustelle dort

BEGRÜNDUNG:

Geschäfte werden von großen Transportern regelrecht zugestellt und sind nicht mehr wahrnehmbar. Gefahr für Fußgänger beim Überqueren von Strassen, Kinderwagen und Rollstuhlfahrer kommen z.T. nicht mehr vorbei,



TRANSVER GmbH

Maximilianstr. 45
80538 München

Telefon

+49 89 211878 - 0

Fax

+49 89 211878 – 29

E-Mail

office@transver.de

Internet

www.transver.de

Geschäftsführer

Prof. Dr.-Ing.
Bernhard Friedrich

Handelsregister

Amtsgericht München
HRB 137126

Finanzamt München

für Körperschaften
Steuernummer
143/187/50352

Ust-ID-Nummer
DE213507907

Bankverbindung

Postbank Stuttgart

IBAN
DE58 6001 0070
0955 6267 01

BIC
PBNKDDEFF

Anreise

U4, U5 (Lehel)
Tram 18, 19 (Maxmonu-
ment)

PARKRAUMUNTERSUCHUNG INNENSTADT

IM AUFTRAG DER LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN

Dokument: 15-010_PRU_M_4.01.odt
Version: 1070
Status: endgültiger Entwurf

Zuletzt gedruckt: 28.10.16
Zuletzt gespeichert: 28.10.16
Seiten gesamt: 129

Firma: TRANSVER GmbH
Autor: Jürgen Schmiele

Inhaltsverzeichnis

Kurzfassung	iv
1 Einleitung	1
1.1 Problemstellung	1
1.2 Datengrundlagen	2
1.3 Methodik	3
1.3.1 Festlegung von Nutzergruppen	3
1.3.2 Statistische Auswertung von Daten aus dem Parkleitsystem	3
1.3.3 Bewertung von Ausgangszustand und Szenarien	6
1.4 Festlegung von Sektoren	6
1.5 Untersuchungsszenarien	8
2 Rahmenbedingungen des Parkraummanagements und der Parkgaragen .	9
2.1 Regelung innerhalb des Altstadtrings	9
2.2 Parkraumbewirtschaftung Hauptbahnhof	10
2.3 Öffentlich zugängliche Parkgaragen	11
3 Angebot für den ruhenden Kfz-Verkehr	12
3.1 Überblick über das Angebot	12
3.2 Angebot im öffentlichen Straßenraum	13
3.3 Angebot auf privatem Grund (nicht öffentlich)	15
3.4 Angebot in (öffentlich zugänglichen) Parkgaragen	17
3.5 Zusammenfassung Angebot	19
4 Nachfrage durch Bewohner und Besucher	21
4.1 Überblick über die Nachfrage	21
4.2 Erhebungen des ruhenden Kfz-Verkehrs im öffentlichen Straßenraum	21
4.3 Fahrzeuge mit Anwohner-Ausnahmegenehmigung	23
4.4 Ordnungs- bzw. Regelwidriges Abstellen von Fahrzeugen	29
4.4.1 Definition	29
4.4.2 Regelwidriges Halten und Parken	29
4.4.3 Ordnungswidriges Parken	29
4.5 Statistische Auswertung von 24 öffentlich zugänglichen Parkgaragen	30
4.5.1 Statistische Auswertung der PLS Daten an Werktagen (Di., Mi., Do.)	30
4.5.2 Statistische Auswertung der PLS Daten an Samstagen	33
4.5.3 Zusammenfassung der Statischen Auswertung der PLS Daten	35
4.6 Nachfrage durch Bewohner und ansässiges Gewerbe anhand zugelassener Kfz	35
4.7 Zusammenfassung Nachfrage	38
5 Beschreibung des Status-Quo / Analysefall	40
5.1 Vergleich von Angebot und Nachfrage	40
5.2 Bewertung	41
5.2.1 Werktage	41
5.2.2 Samstage	44
5.2.3 Zusammenfassung je Benutzergruppe	45
6 Szenario mit beschlossenen Maßnahmen (PF0)	47
6.1 Liste an beschlossenen Maßnahmen	47
6.2 Folgenabschätzung	48
7 Szenario mit geplanten Maßnahmen (PF1)	51
7.1 Liste an geplanten Maßnahmen	51
7.2 Auswirkungen des Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 2102	51
7.3 Auswirkungen der Nord-Süd-Querung auf den ruhenden Kfz-Verkehr	53
7.4 Auswirkungen des Verkehrsversuchs Sendlinger Straße auf den ruhenden Kfz-Verkehr ...	54
7.5 Auswirkungen der Freigabe der Innenstadt für stationsungebundenes CarSharing	55
7.6 Folgenabschätzung	56
8 Szenario im Bahnhofsviertel (PF2)	58
8.1 Maßnahmenkonzept Südliches Bahnhofsviertel	58

8.2	Umbau Hauptbahnhof mit Auswirkungen auf den Bahnhofsvorplatz	59
8.3	Folgenabschätzung	60
9	Szenario am Max-Joseph-Platz (PF3)	63
9.1	Fragestellung	63
9.2	Variante 1: Verlegung der Rampen in die Maximilianstraße	63
9.3	Variante 2 und 3: Neubau einer Parkgarage	64
9.4	Folgenabschätzung für den Ruhenden Kfz-Verkehr im Bestand	65
10	Szenario: Resultierende Potentiale zur Inwertsetzung des Öffentlichen Raumes (PF4)	68
11	Szenario: Best Practice Beispiele in Kernstädten (PF5)	71
11.1	Szenariobeschreibung	71
11.2	Steckbrief: City of London	71
11.3	Steckbrief: Wien	72
11.4	Steckbrief: Zürich	73
11.5	Zusammenfassung und Anwendung auf München	76
12	Handlungsempfehlungen	77
13	Quellenverzeichnis	80
	Abbildungsverzeichnis	81
	Tabellenverzeichnis	83
14	Anlagen	84
14.1	Angewandte Methodik bei der Ermittlung der Nachfrage bei Parkgaragen im PLS	84
14.2	Erhebungen des ruhenden Kfz-Verkehrs im öffentlichen Straßenraum	88
14.2.1	An Werktagen (Di., Mi., Do.)	88
14.2.2	An Samstagen	90
14.1	Textliche und grafische statistische Auswertung der PLS Daten an Werktagen (Di., Mi., Do.)	91
14.2	Textliche und grafische statistische Auswertung der PLS Daten an Samstagen	97
14.3	Ordnungs- bzw. Regelwidriges Abstellen von Fahrzeugen	110
14.3.1	Definition	110
14.3.2	Regelwidriges Halten und Parken	110
14.3.3	Ordnungswidriges Parken	111
14.4	Interviewleitfaden	113

Kurzfassung

Untersuchungsgebiet und Rahmenbedingungen

Das Untersuchungsgebiet wird begrenzt durch den Altstadttring sowie die westliche Erweiterung um den Hauptbahnhof, welche durch die Straßenzüge Landwehrstraße, Paul-Heyse-Straße sowie Mars- bzw. Elisenstraße umschlossen wird (vgl. Abbildung 1.1). Das Gebiet ist hochverdichtet mit – im Vergleich zu den meisten benachbarten Gebieten – einer ausgeprägteren Büronutzung, eher weniger Wohnnutzung sowie einem hohem Besatz an Einzelhandel und an kulturellen Einrichtungen. Es überlagern sich hier kernstadttypische, tageszeitliche Nutzungen.

Für die Betrachtung wurde das Gebiet in vier Sektoren unterteilt, welche werktags während des Tageszeitraumes der Parkraumbewirtschaftung mit einer Parkdauerbeschränkung sowie einem einheitlichen Stundenpreis von 9:00 bis 19:00 von 2,50€/h unterliegen.

Kurzbeschreibung des Status-Quo (vgl. Kapitel 5)

Im Bestand ist feststellbar, dass dem **Angebot** an Kfz-Stellplätzen eine sehr ausgeprägte Nachfrage gegenüber steht. Insgesamt sind rund 21.000 Kfz-Stellplätze im Untersuchungsgebiet vorhanden. Sie sind jedoch nicht alle für die Öffentlichkeit zugänglich. Sie unterteilen sich in:

- *Stellplätze auf öffentlichem Grund*, welche durch die verkehrsrechtlichen Maßnahmen der Landeshauptstadt beeinflusst werden (können). Dies umfasst rund 3.500 Stellplätze.
- *Stellplätze auf privatem Grund mit einer Zugänglichkeit für die Öffentlichkeit*. 6.400 Stellplätze sind als Kurzzeitparker in Parkgaragen ausgewiesen. Weitere 2.200 Stellplätze sind untervermietet und stehen daher der Öffentlichkeit nicht zur Verfügung.
- weitere ca. 9.400 Stellplätze sind in *privatem Eigentum* und können nur durch Nutzungsrechte verwendet werden. Sie stehen somit der Öffentlichkeit nicht zur Verfügung.

Im Untersuchungsgebiet sind somit rund 9.900 Kfz-Stellplätze für die Allgemeinheit vorhanden.

Die **Nachfrage** ist tagsüber aufgrund von Besuchern hoch bis sehr hoch. Hierdurch ergibt sich eine sehr hohe Auslastung auf Kfz-Stellplätzen im öffentlichen Raum. In einigen, zentralen Parkgaragen ist die Auslastung werktags und samstags tagsüber ebenfalls sehr hoch. Die Nachfrage durch Anwohner ist ebenfalls relevant, jedoch auf im Vergleich zu den Besuchern, auf niedrigerem Niveau.

An Werktagen ist die Nachfrage im öffentlichen Raum tagsüber durchgehend hoch mit einzelnen Überlastungserscheinungen. Zentral gelegene Parkgaragen rund um den Marienplatz sind teilweise voll ausgelastet. In fußläufiger Entfernung sind i.d.R. Stellplätze in Parkgaragen frei. An Samstagen tritt die Nachfrage gegenüber Werktagen zeitlich verzögert ein. Im Zeitraum der höchsten Nachfrage (ca. 11 h bis 15 h) ist die Auslastung des öffentlichen Raumes mit Werktagen in etwa vergleichbar. Die Parkgaragen rund um die Fußgängerzone in der Altstadt sind an Samstagen höher ausgelastet als an Werktagen. Es sind zeitlich verzögerte Ausweichbewegungen zu entfernteren Parkgaragen erkennbar (u.a. in P05 und P22). Der Nachfrageüberhang erscheint an Samstagen größer als an Werktagen.

Im Untersuchungsgebiet sind tagsüber Kfz-Stellplätze knapp. Dies ist für ein Gleichgewicht mit einem deutlichen Nachfrageüberhang charakteristisch.

Kurzbeschreibung der untersuchten Planfälle und Gesamtschau

In insgesamt fünf Szenarien wurden die Auswirkungen der Stadtratsbeschlüsse aus den vergangenen Jahren abgeschätzt:

- Bebauungsplan 2018 als Planfall 0 in Kapitel 6,

- Eckdatenbeschluss für Bebauungsplan 2102 mit NSQ und Verkehrsversuch Sendlinger Straße als Planfall 1 in Kapitel 7,
- Veränderungen im Viertel um den Hauptbahnhof als Planfall 2 in Kapitel 8,
- Überlegungen zum Max-Joseph-Platz als Planfall 3 in Kapitel 9 sowie
- die Aggregation oben genannter Maßnahmen als Planfall 4 in Kapitel 10.

Für Planfall 5 wurden Gespräche mit fachlichen Vertretern der Städte (City of) London, Wien und Zürich geführt, um zu erfahren, wie dort mit dem ruhenden Kfz-Verkehr in der Kernstadt umgegangen wird.

Die verschiedenen Maßnahmen führen (in Planfall 4) zu einer weiteren Verknappung des Kfz-Stellplatzangebotes. Das Angebot auf öffentlichem Grund reduziert sich um etwa 10 % (vgl. Tabelle 10.1). Ein geringer Teil der aufgelassenen Kfz-Stellplätze im öffentlichen Raum kann als Anwohnerstellplätze bzw. neue Kurzzeitparker in neuen Parkgaragen neu errichtet werden.

In Summe ist – ohne Maßnahmen zur Steuerung der Nachfrage – eine weitere Erhöhung der Auslastung (aufgrund der Reduktion des Angebots) zu erwarten. Erwartbar ist weiter, dass ein Teil des nicht im öffentlichen Raum bedienten Nachfrageüberhangs nahegelegene Parkgaragen aufsuchen und dort ebenfalls den Auslastungsgrad sukzessive anheben wird. In vielen Parkgaragen sind hierfür noch freie Stellplätze vorhanden (z.B. P01, PG10, PG19, PG21 und PG23).

Mittel- und langfristig werden Maßnahmen zu ergreifen sein, welche Angebot und Nachfrage in ein besseres Gleichgewicht bringen. Denkbar sind dabei Maßnahmen zum Abbau des Nachfrageüberhangs, eine Ausweitung des Angebotes oder eine Kombination davon.

Handlungsempfehlungen

Die Herausforderung im ruhenden Kfz-Verkehr in der Innenstadt Münchens besteht darin, ein adäquates verkehrliches Gleichgewicht zu finden zwischen der sehr eingeschränkten Möglichkeit das Angebot auszuweiten und zugleich die hohe Nachfrage zu bedienen.

Aufgrund der Nutzungskonkurrenz im öffentlichen Raum und der Knappheit an freien Flächen wird sich über die nächsten Jahre ein tendenziell **rückläufiges Angebot an Kfz-Stellplätzen** auf öffentlichem Grund einstellen. **Angebotsausweitungen** werden daher zukünftig **nur auf Privatgrundstücken** und überwiegend unterhalb der Geländeoberkante erfolgen können. Eine positive Wirkung auf das Angebot im öffentlichen Raum kann durch die Schaffung von Anwohnerstellplätzen (auf privatem Grund) erwartet werden, da damit Dauerparker im öffentlichen Raum entfallen.

Angesichts der hohen Auslastung im Untersuchungsgebiet ist festzustellen, dass ein relevanter **Nachfrageüberhang tagsüber** (ca. 9 bis 20 h) vorhanden ist. Daher ist zu konstatieren, dass *trotz* ausgezeichneter Erschließung (u.a. durch andere Verkehrsmodi) die Nachfrage weitgehend konstant ist. **Lösbar** ist dies lediglich **durch** eine (weitere) **Rationierung** und/oder eine **Preisanpassung** um auf die Nachfrage einzuwirken. Das Ziel muss dabei sein, den Nachfrageüberhang räumlich zu verlagern bzw. dauerhaft abzusenken.

Zu Ergreifen sind daher folgende Maßnahmen:

- **Überarbeitung der Parkregelung um den Hauptbahnhof** mit einer einheitlichen Ausweisung von Lade- und Lieferzonen analog zur Blauen Zone,
- **Preisanpassung beim Kurzzeitparken** im öffentlichen Raum auf ein Niveau, welches mindestens mit den umliegenden Parkgaragen vergleichbar ist, um den Nachfrageüberhang im öffentlichen Raum abzubauen,
- **Intensivierung der Parkraumüberwachung** um den Befolgungsgrad (und damit die Wirkung der Parkraumbewirtschaftung) zu erhöhen,

- durch das **Baureferat** ist ein weiterer **Standort** für eine Parkgarage im Osten der Altstadt baulich zu **prüfen**,
- Im Sinne der bestehenden Baugesetzgebung sind **Kfz auf privatem Grund** abzustellen.

Auch nach erfolgreicher Umsetzung aller skizzierten Maßnahmen ist zu erwarten, dass der Parkdruck und die Auslastung auch zukünftig hoch bleiben wird. Ursächlich sind hierfür die hohe Attraktivität der Münchener Innenstadt als Oberzentrum und die Gewohnheit von Verkehrsteilnehmern.

1 Einleitung

1.1 Problemstellung

Im Innenstadtbereich allgemein und im Altstadtbereich im speziellen überlagern und konzentrieren sich unterschiedlichste Fragestellungen und Erwartungen einer Großstadt. Es treffen dabei verschiedene Vorstellungen auf eine meist knapp verfügbare Fläche. Hierzu zählen beispielsweise:

- individuelle Wünsche wie Einkaufen, Arbeiten und Wohnen,
- (betriebswirtschaftliche) Notwendigkeiten zur Wertschöpfung in Unternehmen,
- Erwartungen an Erschließungs- und Verbindungsfunktionen von Straßenräumen und
- Erwartungen von Bürgerinnen und Bürgern sowie Besuchern bezüglich eines attraktiven Umfeldes, welches sich in einer Vielfalt an Funktionen niederschlägt wie:
 - Einkaufen,
 - Verweilen und Aufenthalt im öffentlichen Raum und
 - kulturelle und weitere freizeitbezogene Zwecke.

Der ruhende Verkehr¹ stellt oftmals in Flächenkonkurrenz zu den aufgeführten Funktionen und Vorstellungen. Je nach Lage, Art und Umfang kann der ruhende Verkehr die geschilderten Funktionen und Vorstellungen fördern, aber auch deutlich einschränken. Vereinfacht kann der ruhende Verkehr als meist störend, aber notwendig dargestellt werden. Es ist daher sorgsam abzuwägen, welcher Umfang an ruhendem Verkehr im Einzelfall „richtig“ ist.

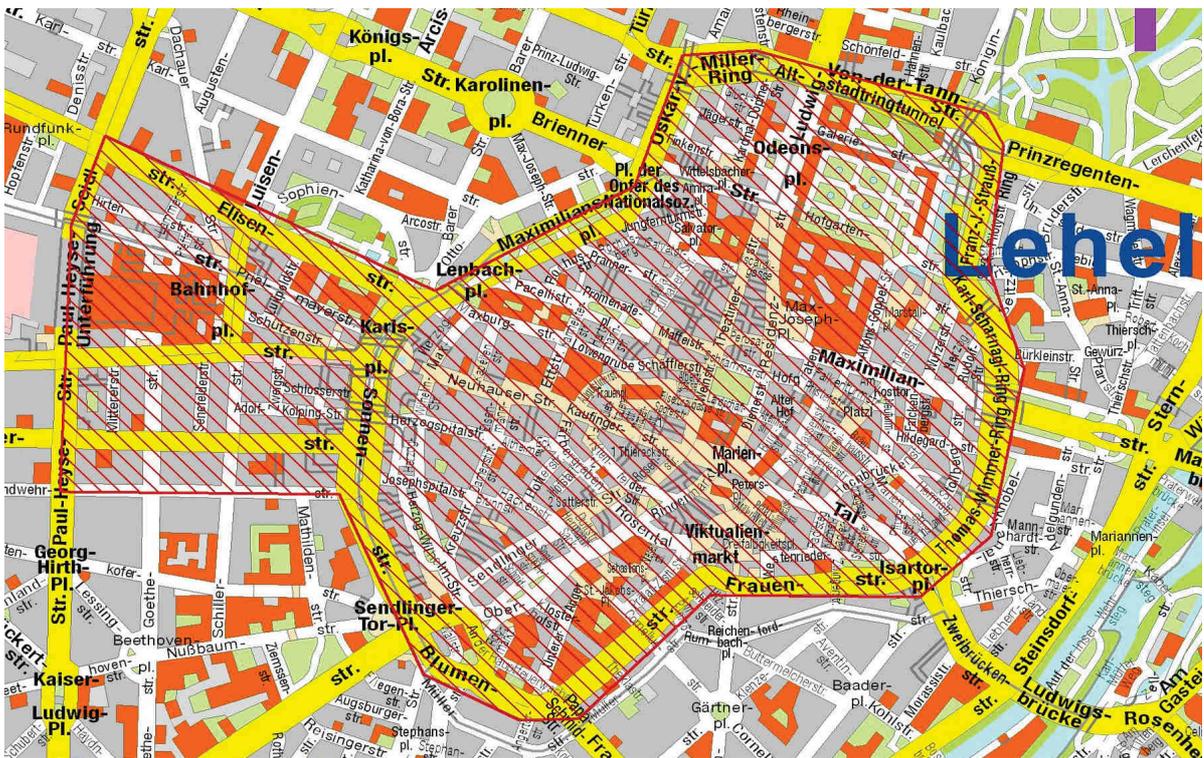


Abbildung 1.1: Umgriff des Untersuchungsraumes um Hauptbahnhof und Altstadt

Quelle: Darstellung der Landeshauptstadt München.

¹ Zusammengesetzt aus Bereichen zum Abstellen und/oder Warten von Bussen, Fahrräder, Krafträder, Lieferfahrzeuge, Pkw, Taxis, usw.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wurde deswegen durch den Stadtrat der Landeshauptstadt München beauftragt, das Gesamtkonzept zum Parken in der Innenstadt bedarfsgerecht fortzuentwickeln, welches mit dem vorliegenden Bericht erfolgt.

Räumlich wird der Parkraum in der Altstadt und im Bahnhofsviertel ganzheitlich mit Bezug auf das Angebot und die Nachfrage nach Stellplätzen in verschiedenen Szenarien bilanziert (vgl. Abbildung 1.1). Im Detail werden folgende Zustände und Fragestellungen betrachtet:

- Analyse des Ausgangszustandes:
 - Wie ist es um die Parkraumsituation in der Münchener Innenstadt derzeit bestellt?
 - Wirken die derzeit gültigen Regelungen/Maßnahmen im Sinne der:
 - Nachfragesteuerung durch die Bewirtschaftung,
 - Sicherstellung von Parkmöglichkeiten für Bewohner mit Ausnahmegenehmigung und
 - Unterbindung von Langzeit-/Dauerparkern?
- Untersuchung von Szenarien:
 - Welche Auswirkungen haben diverse Planungsvorstellungen in der Altstadt auf die Qualität des zielgruppenspezifischen Parkraumangebotes?
- Ableitung von Handlungsempfehlungen:
 - Müssen bestehende Parkregelungen optimiert werden bzw. ist das Angebot an Kfz-Stellflächen ggf. zu erweitern?
 - Welche stadtgestalterischen Spielräume bietet eine nutzergruppenspezifische Neuorganisation des Parkraumangebotes?

Das Ergebnis stellt eine Folgeabschätzung in verschiedenen Fällen dar, welche Handlungsspielräume ausweist und planerische Möglichkeiten für unterschiedliche Zukünfte aufzeigt.

1.2 Datengrundlagen

Durch die Auftraggeberin wurden dem Auftragnehmer nachfolgende Dokumente und Daten zur Verfügung gestellt:

- a) Parkraumerhebung Altstadt Nord, Ost und West, Juni/Juli 2013, April 2014
Stand: 23.04.2014: Fa. Schuh & Co. GmbH
- b) Parkraumerhebung Altstadt BAHNHOFSVIERTEL, Juli 2013, Mai 2014
Stand: 24.03.2014: Fa. Schuh & Co. GmbH
- c) Rohdaten der dem Parkleitsystem (PLS) angeschlossenen Parkhäuser für den gesamten Untersuchungsbereich Altstadt und Hbf-Viertel, 01.01.2014 bis 31.12.2014, Quelle: Daten des PLS München-Zentrum
- d) Das Hackenviertel - Studie über die räumliche Entwicklung des Hackenviertels und der Sendlinger Straße
- e) Studie Südliches Bahnhofsviertel München
- f) Übersichtsplan Parkleitsystem + Verortung in GIS als Shape-Datei
- g) Informationen zur Parkregelung Altstadt – Blaue Zone
- h) Parkraumkonzepte München – Ergebnisbericht Parkraummanagement in München – Sektor I – Stadtbezirke 2 und 3 sowie Teilbereiche der Stadtbezirke 1, 4 und 12

- i) Strukturdaten (gemeldete Einwohner Erst-/Zweitwohnsitz, Blockseiten; gemeldete Kfz, Blockseiten)
- j) Parkraumangebot als GIS-Shape-Dateien

Die Datengrundlagen wurden zur Abbildung von allgemeingültigen quantitativen Aussagen verwendet und durch Begehungen an relevanten Straßen und Baublöcken verifiziert. Die Begehungen erfolgten von Februar 2015 bis Juni 2015 stichprobenhaft und punktuell zwecks visueller Verifikation einzelner Aussagen.

1.3 Methodik

1.3.1 Festlegung von Nutzergruppen

Entsprechend der Beauftragung wurden anhand der erhobenen Parameter Rückschlüsse auf verschiedene Nutzergruppen gezogen. Die Nutzergruppen stellen sich wie folgt zusammen:

- Anwohner, definiert durch die Nutzung von Stellplätzen mit Ausnahmegenehmigung im öffentlichen Raum oder Stellplätze auf privatem Grund,
- Besucher, definiert durch die Nutzung von öffentlich zugänglichen Stellplätzen (im öffentlichen Straßenraum und in öffentlich zugänglichen Parkhäusern),
- Behinderte, definiert durch die Nutzung von Behindertenstellplätzen sowie
- Lieferverkehr, definiert durch die Nutzung von Lade- und Lieferzonen.

Es überwiegt innerhalb der Innenstadt der Kunden-/Besucherverkehr.

1.3.2 Statistische Auswertung von Daten aus dem Parkleitsystem

Anlass

Die Daten des Parkleitsystems (PLS) in der Landeshauptstadt München wurden für die vorliegende Untersuchung detailliert statistisch ausgewertet, um quantitativ belastbare Aussagen treffen zu können. Erst die statistische Auswertung mit entsprechend strengen Randbedingungen bzgl. der zu berücksichtigenden Tage ermöglicht eine fachlich befriedigende Aussage, wie viele Kurzzeitstellplätze zur Verfügung stehen, da:

- der Umfang an Kurzzeitstellplätzen in den Parkgaragen durch die Betreiber bestimmt werden (kann),
- die Anzahl an Dauerparkern zu bestimmten Zeitpunkten Veränderungen unterworfen ist, welche nicht transparent nachvollziehbar sind,
- Einflüsse wie Sonderereignisse (z.B. gebäudeinterne Baustellen, Ummarkierungen, usw.) nicht ausgeschlossen werden können.

Infolgedessen kann eine allgemein gültige Aussage erst durch eine umfassende statistische Analyse unter Verwendung von Perzentilen erfolgen. Hierdurch verliert der Einzelfall an Relevanz und es können statistisch belastbare Werte an frei gemeldeten Stellplätzen errechnet werden.

Datengrundlage

Zur Anwendung kamen die übermittelten Werte der Parkgaragenbetreiber aus dem Zeitraum Juli 2013 bis September 2015. Insgesamt wurden für den Betrachtungszeitraum rund 6,7 Millionen einzelne Meldungen mit Belegungsdaten in eine Datenbank geschrieben und ausgewertet.

Berücksichtigt wurden dabei ausschließlich Normalwerktag (Dienstag, Mittwoch und Donnerstag) und Samstag. Zeiträume mit Schulferien, Brückentage, Großveranstaltungen wie das Oktoberfest und die Adventszeit wurden ausgeschlossen, da aus verkehrlicher Sicht in diesen Zeiträumen nicht von einer normalen Nachfrage auszugehen ist.

Auswertungsmethodik

Für die relevanten Tage wurden jeweils die **im Parkleitsystem gemeldete Anzahl an freien Stellplätzen je Stunde** berücksichtigt.

Eine erste Betrachtung der aus dem PLS ausgelesenen Werte zeigt, dass die Datensätze punktuell Abweichungen aufweisen, bei denen nicht eindeutig hervorgeht und dokumentiert ist, ob es sich um systembedingte Fehler, unplausible Werte oder tatsächliche Messungen handelt. Um trotzdem statistisch robuste Aussagen treffen zu können, werden im Folgenden Perzentile für die Auswertung herangezogen. Üblicherweise werden in der Statistik das 25 %, 50 % (= Median) und 75 % Perzentil verwendet. Da für die vorliegende Untersuchung bereits eine Einschränkung der Datengrundlage vorgenommen wurde auf Normalwerktag und ausgewählte Samstage erscheint eine Verwendung des 25 % und 75 % Perzentils als nicht ausreichend sicher.

Aussagekraft von Perzentilen an einem Beispieldatensatz für eine Parkgarage an einem Normal Samstag von 10:00 bis 10:59

Ein Datensatz lässt sich nach der Anzahl freien Stellplätzen sortieren und in gleich umfangreiche Bereiche unterteilen. Bei einer Unterteilung in 100 Teile ergeben sich sogenannte Perzentile. Dabei entspricht das 50. Perzentil dem Median, d.h. 50 % aller Werte sind kleiner als der angegebene Wert und 50 % sind größer. Anders als der Mittelwert (= Summe aller Werte / Anzahl aller Werte) bildet der Median die Mitte einer sortierten Liste ab und gibt einen tatsächlichen erfassten Wert wieder.

Zusammenfassung der Statischen Auswertung

Anhand der beschriebenen Methodik kann eine allgemeingültige Aussage zur typischen Nachfragesituation jeweils je:

- Normalwerktag bzw. Samstag,
- Parkgarage bzw. Sektor (vgl. Abschnitt 1.4) und
- je Stunde im Tagesverlauf

erfolgen.

Durch den Ausschluss der niedrigsten 15 % der Werte von frei gemeldeten Stellplätzen kann ein statistisch aussagekräftiger Wert für die Verfügbarkeit von Kurzzeitparkern angegeben werden, welcher bei einer durchschnittlichen Betrachtung nicht unterschritten wird.

1.3.3 Bewertung von Ausgangszustand und Szenarien

Die Bewertung des Ausgangszustandes und der verschiedenen Szenarien erfolgt in der höchsten Auflösung je Baublock und je Straßenabschnitt. Hierdurch kann sichergestellt werden, dass z.B. ein Verlegen einer Zufahrt zu einer Parkgarage oder eine Neuerrichtung einer Hotelzufahrt ausreichend genau in einem Szenario abgebildet werden kann.

Grundsätzlich gelten bei der Auswertung die nachfolgenden Maximen:

- jeweils **gerundet**²,
- je **Nutzergruppe**,
- je Straßenzug und Baublock,
- detailliert je **Sektor**,
- als **Bilanz**³,
- für sogenannte **Normalwerktage** (Dienstag, Mittwoch und Donnerstag) und
- für **Samstage**
- jeweils während **unterschiedlicher Zeiträume**.

Die verschiedenen Zeiträume sind für die verschiedenen Nutzergruppen jeweils von besonderem Interesse. Dabei gilt überschlägig für Normalwerktage sowie an Samstagen:

- um 06:00 → dominante Nutzung durch Bewohner,
- um 10:00 → mehrheitliche Nutzung durch Beschäftigte, Lieferverkehr und Besucher der Einzelhandels,
- um 12:30 → Nachfragemaximum sowohl im öffentlichen Straßenraum wie auch in den dem Parkleitsystem angeschlossenen Parkgaragen,
- um 15:00 → starke Nutzung durch Besucher des Einzelhandels,
- um 20:00 → Überlagerung der Fahrzwecke Einkaufen und Freizeit mit Nutzung durch Bewohner.

1.4 Festlegung von Sektoren

Die Altstadt wurde – für bestimmte Auswertungen – in drei Sektoren unterteilt. Die Unterteilung erfolgte dabei nach:

- **Zugänglichkeit** des Straßenraums **durch Kfz**,
- Lage bzw. **Zufahrt von Parkgaragen** sowie
- **Wohnortnähe** bei Bewohnern.

Hintergrund hierfür ist, dass je nach Ursprung der Kfz-Fahrt ein bestimmter Bereich in der Altstadt angefahren wird, da der Zugang zum Ziel (z.B. zum Einkaufen, zur Wohnung, usw.) ideal erscheint. Beispielsweise wird für aus Westen zufahrende Kfz meistens ebenfalls im Westen im Bereich des Hauptbahnhofes und Stachus geparkt. Aufgrund von räumlichen Trennungen für Kfz (z.B. eine nicht auf direktem Wege querbare Fußgängerzone, Straße Am Viktualienmarkt, usw.) ergeben sich infolgedessen Sektoren der Stellplatznachfrage, wodurch Stellplatzsuchende erst bei sehr hoher Auslastung den danebenliegenden Sektor mitverwenden.

2 Im Bereich von Längsstellplätzen können unterschiedlich viele Fahrzeuge abgestellt werden, wodurch es in der Praxis durchaus zu Abweichungen von einer rechnerischen Anzahl an abgestellten Fahrzeugen kommt.

3 Der Vergleichshorizont noch näher festzulegen; infrage kommen der Status-Quo (AF) bzw. Auswirkungen beschlossener Maßnahmen (PF0).

Als Sektoren wurden dabei drei in der Altstadt definiert (vgl. Abbildung 1.2):

- **Altstadt-Nordwest**
- **Altstadt-Ost**
- **Altstadt-Süd**

Der Sektor westlich des Altstadtrings wird als **Hauptbahnhof** zusammengefasst (vgl. Abbildung 1.2).

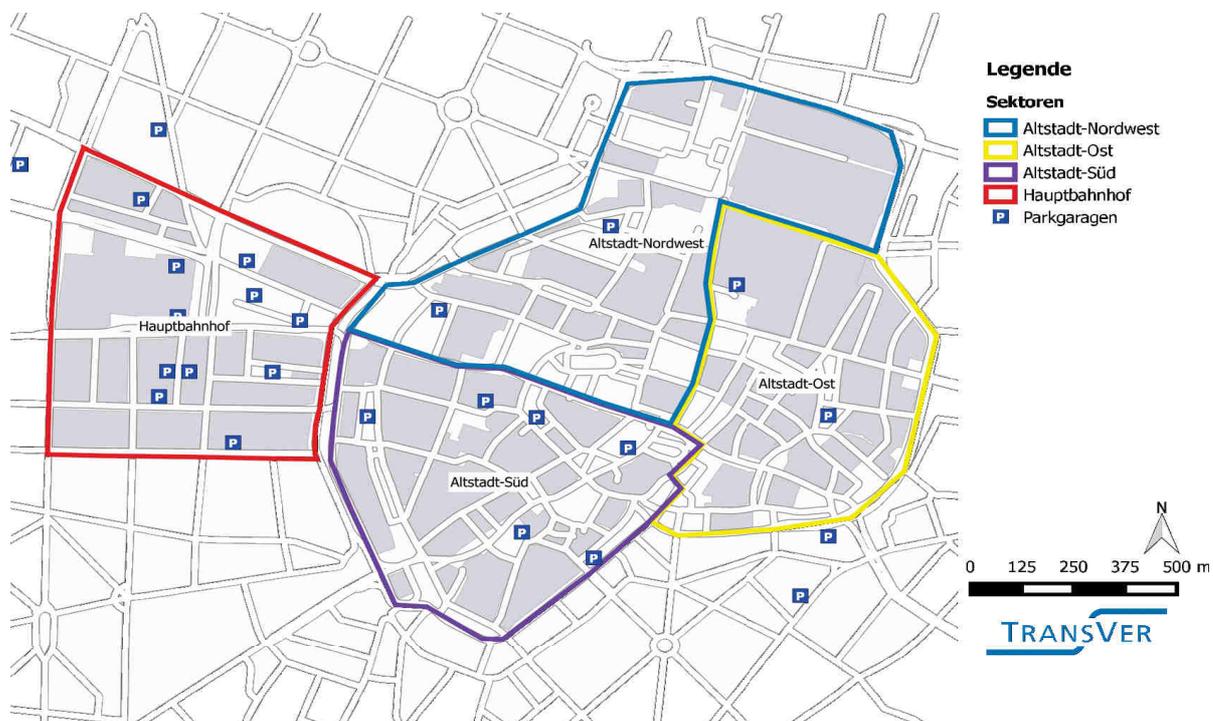


Abbildung 1.2: Sektoren in der Innenstadt mit dem Parkleitsystem angeschlossenen Parkgaragen

1.5 Untersuchungsszenarien

In Tabelle 1.1 ist eine Übersicht über die verschiedenen Szenarien dargestellt. Details zu den jeweiligen Szenarien sind aufgrund einer Vielzahl an Detailanpassungen jeweils in den ersten Abschnitten des jeweiligen Kapitels bzw. Szenarios zu finden (z.B. Abschnitt 6.1). Im letzten Abschnitt des jeweiligen Kapitels erfolgt eine Bewertung.

Die Planfälle bzw. Szenarien 1 bis 5 bauen stets auf die Ergebnisse des Prognosenullfalls (vgl. Kapitel 6) auf.

Tabelle 1.1: Übersicht der verschiedenen Szenarien

Bez.	Kapitel	Name	Komponenten	Fertigstellung
AF	5	Beschreibung des Status-Quo / Analysefall	—	mit Meilenstein 1
PF0	6	Szenario mit beschlossenen Maßnahmen (PF0)	<ul style="list-style-type: none"> • Neubau TG Thomas-Wimmer-Ring • Bewohnerstellplätze an Hildegardstraße • neue Abstellplätze für Fahrräder • Radfahren entgegen der Einbahnstraße 	mit Meilenstein 1
PF1	7	Szenario mit geplanten Maßnahmen (PF1)	<ul style="list-style-type: none"> • Geplanter Rückbau des PH Färbergraben • Fußgängerzone Sendlinger Straße • Umsetzung der Nord-Süd-Querung für Radfahrende 	mit Meilenstein 2
PF2	8	Szenario im Bahnhofsviertel (PF2)	<ul style="list-style-type: none"> • Umbau Schwanthalerstraße nach Entwurf von PG504 und SLV • Umgestaltung Bahnhofplatz nach Auer Weber 	mit Meilenstein 2
PF3	9	Szenario am Max-Joseph-Platz (PF3)	Bewertung der Auswirkungen durch eine Veränderung vom PG17 an der Oper	mit Meilenstein 2
PF4	10	Szenario: Resultierende Potentiale zur Inwertsetzung des Öffentlichen Raumes (PF4)	Bewertung des Verlagerungspotentials vom ruhenden Kfz-Verkehr im öffentlichen Raum in Parkgaragen	mit Meilenstein 2
PF5	11	Szenario: Best Practice Beispiele in Kernstädten (PF5)	z.B.: inspiriert durch Parkraumkonzepte aus Kopenhagen / Zürich / Regensburg / London / Barcelona	mit Meilenstein 2

2 Rahmenbedingungen des Parkraummanagements und der Parkgaragen

2.1 Regelung innerhalb des Altstadtrings

Allgemeines zur Altstadtregelung

Innerhalb des Altstadtrings gilt eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung. Das Parken ist hier von Montag bis Samstag zwischen 8 und 23 h kostenpflichtig. Bis 19 h beträgt die Parkgebühr 2,50 €/h mit einer Begrenzung der Parkdauer auf zwei Stunden. Nach 19 h sinkt die Parkgebühr auf 1,00 €/h.

Nachts (zwischen 23 und 8 h) sowie an Sonn- und Feiertagen ist das Parken ohne Gebührenpflicht und ohne Zeitbegrenzung erlaubt.

Bewohner mit Wohnsitz in der Altstadt und ohne Stellplatz auf privatem Grund können einen roten Parkausweis (= Ausnahmegenehmigung nach §46 Absatz 1 StVO) gegen eine jährliche Gebühr von derzeit 102 € erwerben. Sie gestattet Ihnen ihr Fahrzeug unentgeltlich und ohne Parkdauerbegrenzung in dafür vorgesehenen Bereichen abzustellen.

Blaue Zonen

Die Bezeichnung „Blaue Zone“ steht für eine einheitliche Beschilderungsregelung. Die einheitliche Regelung reduziert den Umfang der Beschilderung. Die Blaue Zone umfasst die Gebiete Hacken-, Kreuz-, Graggenu- und Angerviertel. Beim Einfahren in diese Quartiere wird mittels einer Zonenbeschilderung auf die Regelungen beim Parken hingewiesen (vgl. Abbildung 2.1).

Grundsätzlich sind drei verschiedene Nutzungsarten für den ruhenden Kfz-Verkehr vorhanden und wie folgt verkehrsrechtlich ausgewiesen:

- Innerhalb der **blau gekennzeichneten Bereiche** ist das Anwohnerparken (mit Ausnahmegenehmigung) erlaubt. Für Kunden und Besucher sind die Stellplätze von 8 bis 23 h kostenpflichtig und bis 19 Uhr parkdauerbeschränkt.
- **Mit oranger Farbe** sind Ladezonen gekennzeichnet, deren Nutzung ausschließlich für den Wirtschaftsverkehr zur Anlieferung von Waren bestimmt ist.
- In Straßenabschnitten **ohne blaue Markierung** gilt ein eingeschränktes Haltverbot, das sogenannte Zonenhaltverbot. In diesen Abschnitten darf lediglich zum Ein- und Aussteigen oder Be- und Entladen gehalten werden. Parken ist nicht gestattet.

Innerhalb der Blauen Zone sind Kfz-Stellflächen für Behinderte gesondert ausgewiesen.



Abbildung 2.1: Beschilderung der Blauen Zone

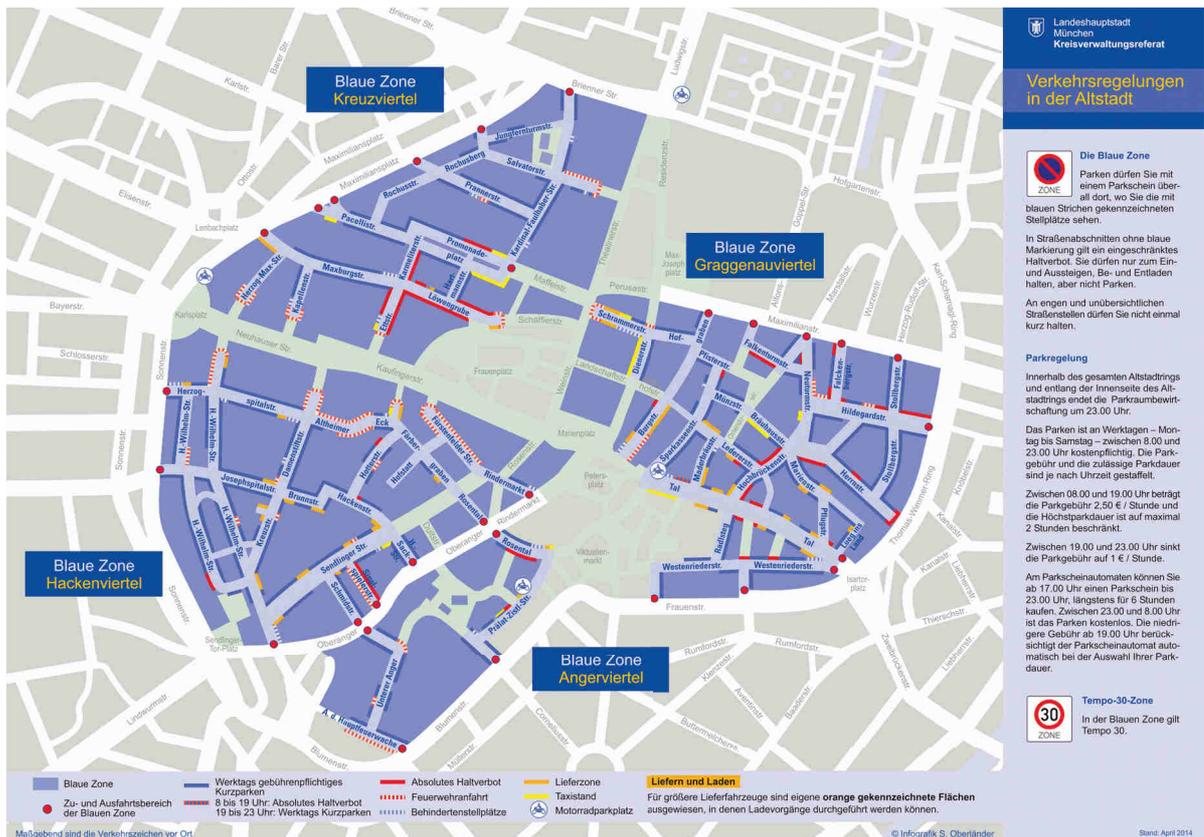


Abbildung 2.2: Verkehrsregelungen der Blauen Zone in der Altstadt

Quelle: <http://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Kreisverwaltungsreferat/Verkehr/Parkraummanagement.html>

2.2 Parkraumbewirtschaftung Hauptbahnhof

Im Hauptbahnhofviertel gilt wie im Bereich der Altstadt (vgl. Abschnitt 2.1) eine Sonderregelung. Diese stellt sich im öffentlichen Raum wie folgt dar:

- Für Besucher ist das Parken werktags von 9 bis 23 Uhr kostenpflichtig und ist von 9 bis 18 Uhr auf längstens zwei Stunden beschränkt.
- Bewohner können mit einem Parkausweis (Ausnahmegenehmigung nach §46 Absatz 1 StVO) zeitlich unbeschränkt alle Kurzzeitstellplätze nutzen. Ausgenommen sind davon Stellplätze in der Arnulfstraße, der Bereich des Bahnhofplatzes und alle Bereiche mit eingeschränktem oder absolutem Haltverbot (vgl. Sonderparken in Abbildung 2.4). Die jährliche Gebühr für den Parkausweis beträgt derzeit 30 €.

Für Lade- und Lieferverkehre sind meist von 8 bis 18 Uhr eingeschränkte Haltverbote ausgewiesen.

Im unmittelbaren Bereich um den Hauptbahnhof liegen einige straßenbegleitende Stellplätze im Aufgabenbereich der Deutschen Bahn AG und werden durch diese mit einer eigenen Regelung bewirtschaftet (vgl. Abbildung 2.3). Die Parkraumbewirtschaftung durch die DB BahnPark GmbH liegt dabei bei 3,00 €/h bei einer Parkdauerbegrenzung von 3 h.



Abbildung 2.3: Sonderregelung auf Privatgrund

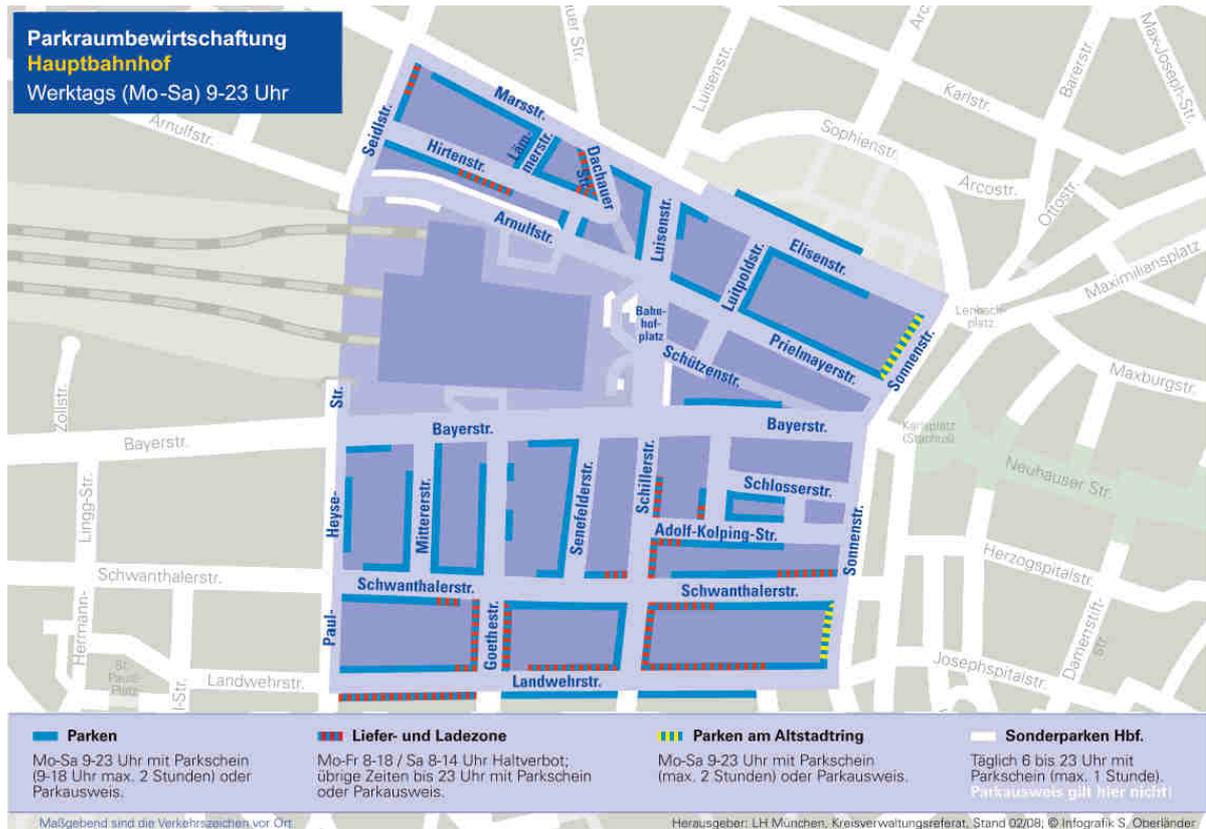


Abbildung 2.4: Parkraumbewirtschaftung am Hauptbahnhof

Quelle: <http://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Kreisverwaltungsreferat/Verkehr/Parkraummanagement.html>

2.3 Öffentlich zugängliche Parkgaragen

Im Untersuchungsgebiet sind auf Privatgrund öffentlich zugängliche Parkhäuser und Tiefgaragen vorhanden. Insgesamt sind innerhalb des Untersuchungsgebietes 25 an das Parkleitsystem angeschlossene Parkgaragen mit insgesamt rund 8.600 Stellplätzen vorhanden. Zusätzlich stehen weitere rund 100 Stellplätze in Parkgaragen zu Verfügung, welche nicht dem Parkleitsystem angeschlossene sind. Aufgrund von dauervermieteten Stellplätzen stehen für das Kurzzeitparken stehen rund 6.400 Stellplätze in den dem Parkleitsystem angeschlossenen Parkgaragen zur Verfügung. Eine statistische Auswertung bzgl. dem Umfang bzw. der Verfügbarkeit der Kurzzeitparkplätzen erfolgt in Abschnitt 4.5.

3 Angebot für den ruhenden Kfz-Verkehr

3.1 Überblick über das Angebot

Das Angebot an Kfz-Stellflächen wird in drei Kategorien differenziert:

- **Angebot im öffentlichen Raum**
- öffentlich zugängliches **Angebot auf privatem und städtischem Grund und in Parkgaragen**
- nicht-öffentlich zugängliches **Angebot auf privatem Grund.**

Das **Angebot im öffentlichen Raum** unterliegt den bestehenden Regelungen des Parkraummanagements. Die derzeit geltenden Regelungen zur Parkraumbewirtschaftung sind in den Abschnitten 2.1 und 2.2 ausgeführt. Das Angebot ist als *semi-statisch* zu betrachten, da während der Nacht teilweise eine Ausweitung des Angebots erfolgt (z.B. aufgrund von Anfahrsbereichen, welche ein Parken während des Tages ausschließt). Innerhalb des Angebots im öffentlichen Raum sind verschiedene Nutzergruppen zu differenzieren. Dazu gehören u.a. Stellplätze für Behinderte, für Lieferverkehr, für Busse, für Taxis, Ausnahmegenehmigungen für Bewohner nach §46 Absatz 1 StVO, usw. Diese Unterscheidungen gelten für die beiden nachfolgenden Angebotsgruppen nicht bzw. lediglich in Form von Dauerparkern und Kurzzeitparkern.

Das **Angebot in Parkgaragen** unterliegt dem privatwirtschaftlichen Handeln der Betreiber. Diese können das Angebot für Kurzzeitparken durch ein Vermietung z.B. von Dauerstellplätzen verknappen bzw. diese beispielsweise samstags für Einkaufsverkehr freigeben. Das Angebot unterliegt Schwankungen wie die Betrachtung der Nachfrage in Abschnitt 4.5 zeigt. Die Landeshauptstadt München tritt dabei selbst nicht als Betreiber auf.

Das **Angebot auf privatem Grund** steht lediglich dem Eigentümer bzw. den Berechtigten zur Verfügung. Das Angebot ist baulich gefasst und daher *statisch*.

3.2 Angebot im öffentlichen Straßenraum

Angebot im öffentlichen Straßenraum für alle Nutzergruppen

Das Angebot an Kfz-Stellflächen im öffentlichen Raum muss nach Nutzergruppen differenziert werden. Nachfolgend sind Flächen für Bewohner und Besucher ausgewiesen, welche jenseits von §46 StVO über keine weitere Sonderregelung verfügen können. Für das Untersuchungsgebiet stellt sich dies wie in Abbildung 3.2 dar.

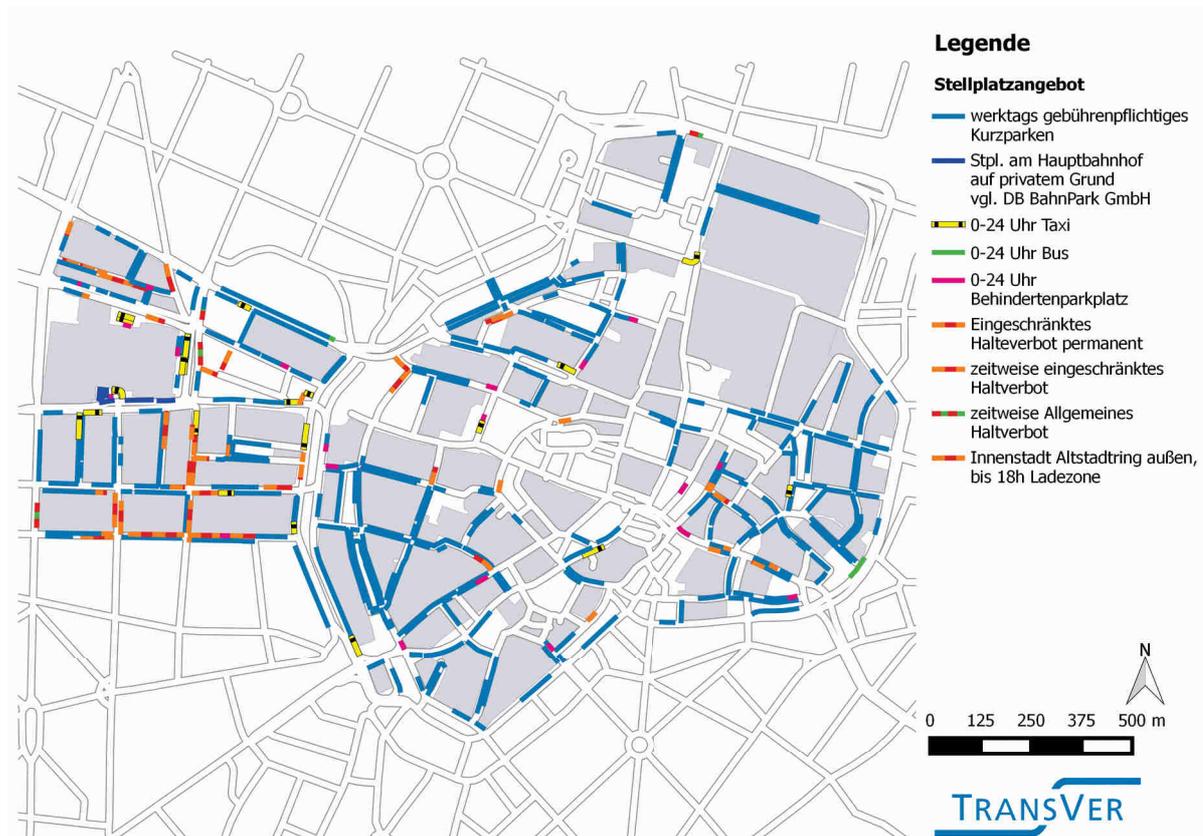


Abbildung 3.1: Angebot im öffentlichen Raum

Nutzung von Privatgrund am Hauptbahnhof u.a. für Taxi-Standplätze

Unmittelbar am Hauptbahnhof können Stellplätze auf Privatgrund genutzt werden. Hierzu zählen ca. 44 Pkw-Stellplätze an der Bayerstraße (vgl. auch Abschnitt 2.2) sowie weitere ca. 52 Taxi-Standplätze entlang der Bayer- und der Arnulfstraße. Auf der Seite des Bahnhofplatzes stehen zusätzliche ca. 26 Taxi-Standplätze auf öffentlichem Grund und sind somit in Tabelle 3.1 enthalten.

Tabelle 3.1: Parkraumangebot auf öffentlichem Grund im Untersuchungsgebiet

Halte-/Parkregel bzw. Nutzergruppe	Zeitraum	Sektor Hauptbahnhof	Sektor Altstadt-Nordwest	Sektor Altstadt-Ost	Sektor Altstadt-Süd	Summe
Taxi	0-24h	79	24	3	12	118
Bus	0-24h	0	0	4	0	4
Bus ^a	17-9h	5	0	0	0	5
Behindertenparkplatz	0-24h	16	12	11	14	53
Eingeschränktes Halteverbot / Laden & Liefern	0-24h	61	8	23	16	108
Eingeschränktes Halteverbot / Laden & Liefern	6-18h (Mo-Fr)	7				7
Eingeschränktes Halteverbot / Laden & Liefern	8:30h - 16h und 19h - 6:30h	169	4			173
Hotelanfahrtszone	0-24h	86	4	12	4	106
Hotelanfahrtszone	7-19h	6				6
Kurzzeitparken / Bewohnerparken	0-24h	740	657	595	753	2745
Kurzzeitparken / Bewohnerparken	18-6h bzw. 19-6:30h	165		10		175
Kurzzeitparken / Bewohnerparken	23-6h	2				2
Summe ^b	–	1336	709	658	799	3502

^a wahlweise auch Pkw frei

^b bedingt durch tageszeitlich unterschiedliche Regelungen liegt die arithmetische Summe höher als eine unter realistischen Annahmen nutzbare Summe tagsüber.

Die Auswertung erfolgte auf Basis eines GIS-Datensatzes. In der Praxis ist mit leichten Abweichungen o.g. Zahlen zu rechnen z.B. aufgrund von Fahrzeuggrößen oder Baustellen. Die Ergebnisse sind daher als Größenordnung zu verstehen.

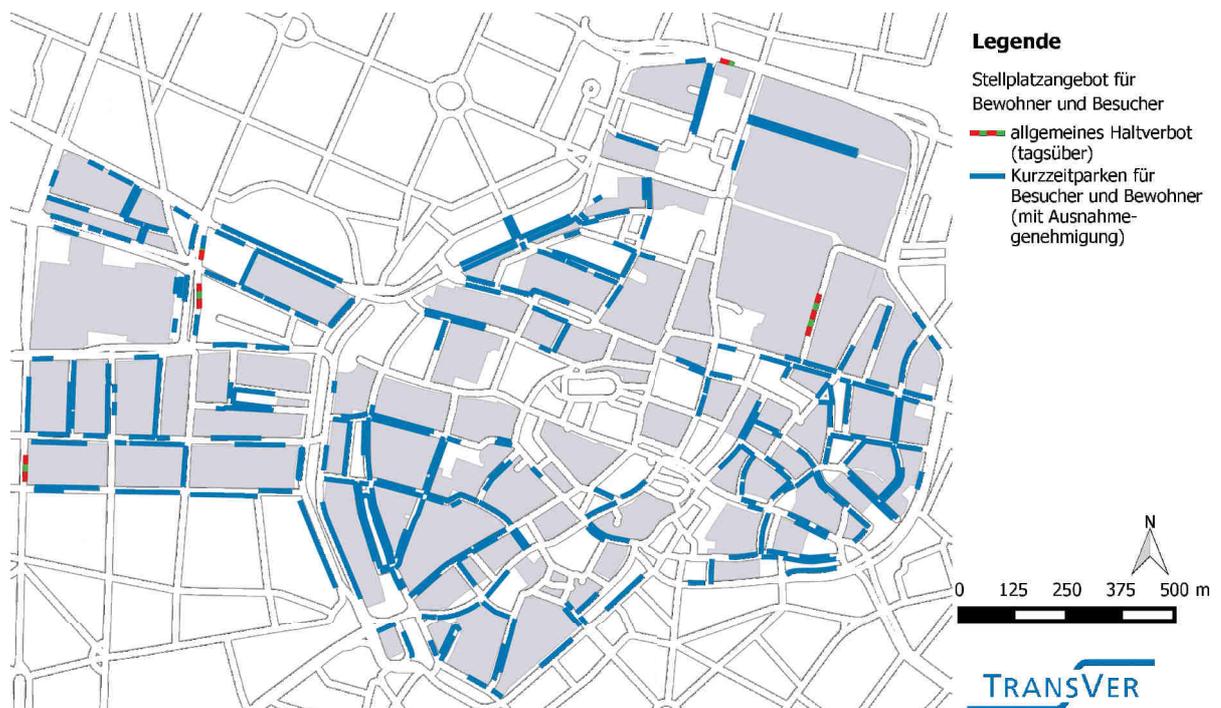


Abbildung 3.2: Stellplätze für Bewohner und Besucher auf öffentlichem Grund (tagsüber)

Angebot im öffentlichen Straßenraum für ausgewählte Nutzergruppen

Das Angebot an Kfz-Stellflächen im öffentlichen Straßenraum muss weiter nach Nutzergruppen mit einer Sonderregelung differenziert werden. Hierzu gehören z.B.:

- Behinderte (nach § 46 Abs. 1 Nr. 11 StVO)
- Lade- und Lieferverkehr bzw. Hotelanfahrtszonen mit eingeschränktem Haltverbot (VZ 286 StVO),
- Taxi (VZ 229 StVO),
- Krafträder sowie
- Busse.

Die Kfz-Stellflächen stehen der allgemeinen Nutzung ganztags oder zeitweise nicht zur Verfügung. Räumlich dargestellt sind die Bereiche in Abbildung 3.3.

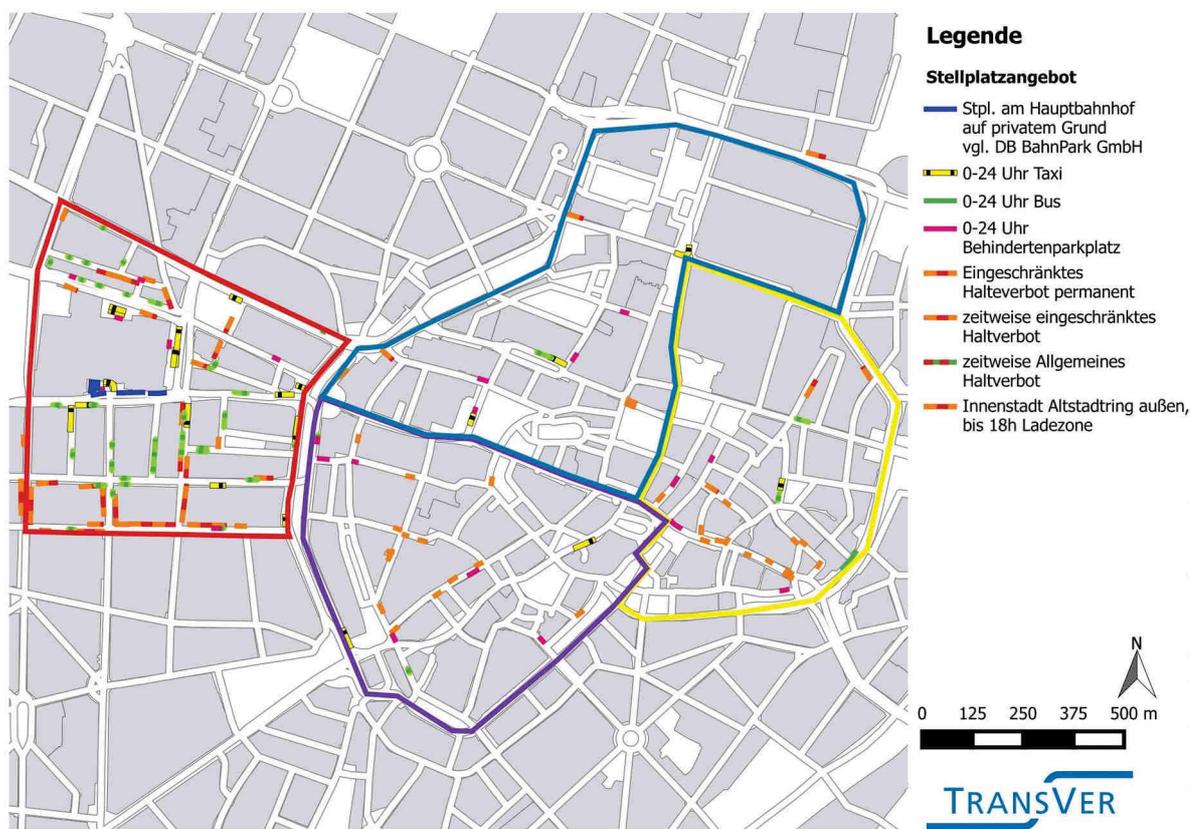


Abbildung 3.3: Stellplätze für Laden/Liefern, Behinderte, Taxis und Busse auf öffentlichem Grund

Stand: GIS Datensatz der LHM mit aktualisierten Lade- und Lieferzonen Mai/Juni 2016

3.3 Angebot auf privatem Grund (nicht öffentlich)

Das Angebot auf privatem Grund steht lediglich den Eigentümern bzw. Berechtigten zur Verfügung und kann *nicht* durch die allgemeine Öffentlichkeit genutzt werden. Für eine Bewertung des ruhenden Kfz-Verkehrs sind die Flächen insoweit von Interesse, da dort zugelassene Fahrzeuge durch ihre Nutzer abgestellt werden können und diese Fahrzeuge lediglich ausnahmsweise (z.B. zum Beladen) im öffentlichen Raum abgestellt werden.

In der Kartendarstellung wird unterschieden nach:

- Stellplätze für Besucher,

- Stellplätze für Bewohner und
- Stellplätze für Beschäftigte.

Stellplätze mit Mischnutzung für Beschäftigte (z.B. tagsüber) und Bewohner (z.B. nachts) sind aktuell nicht vorhanden.

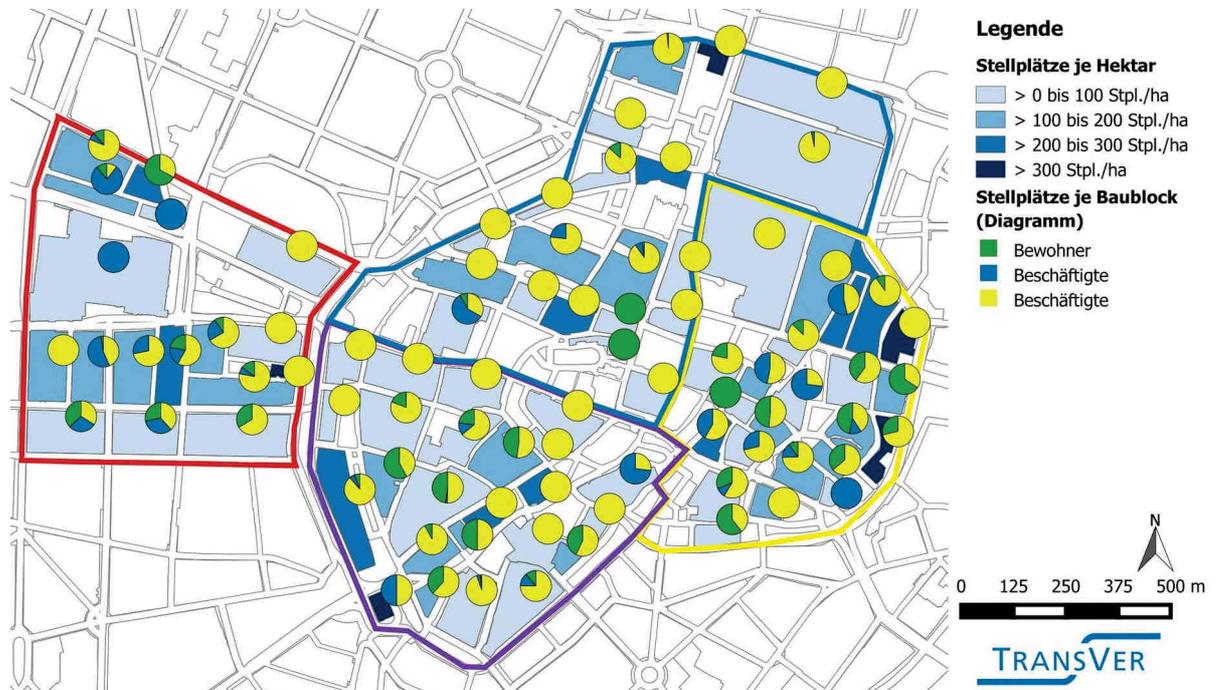


Abbildung 3.4: Stellplatzdichte und Nutzergruppe auf privatem Grund

3.4 Angebot in (öffentlich zugänglichen) Parkgaragen

Innerhalb des Untersuchungsgebiet stehen für den ruhenden Kfz-Verkehr ebenfalls Parkhäuser und Tiefgaragen zur Verfügung (vgl. Abbildung 1.2). Die Mehrzahl der öffentlich nutzbaren Parkgaragen ist dabei dem Parkleitsystem angeschlossen und konnte quantitative für die vorliegende Untersuchung berücksichtigt werden (vgl. Tabelle 3.2).

Tabelle 3.2: Übersicht über die im Parkleitsystem angeschlossenen Parkgaragen

Nr.	Name	Kapazität	davon Kurzzeitstellplätze ^a	Kurzzeitparken für 60 Minuten [€/h] ^b	Parken für 24h bzw. 1 Tag [€] ^b	Parken für 1 Monat [€] ^c
P01	PG Marsstrasse	750	350	2,50	20,00	100,00
P02	PH Elisenhof	399	270	3,00	20,00	160,65
P03	PH am Salvatorplatz	456	315	3,00	20,00	n.v.
P04	PG Marienplatz	260	208	3,00	20,00	300,00
P05	PH Rieger City	485	373	3,00	20,00	160,65
P06	PG Schranne	174	160	3,50	20,00	297,50
P07	PG Sonnenhof	85	85	3,00	18,00	190,00
P08	PG Pschorr-Garage	213	179	3,00	20,00	297,50
P09	TG Oberpollinger	400	390	3,50	28,00	199,00
P10	PH Hopfenpost	583	303	2,50	15,00	130,00 ^d
P11	PH am Hauptbahnhof (Arnulfstr.)	90	75	3,00	25,00	185,00
P12	TG am Hauptbahnhof	80	80	3,00	25,00	185,00
P13	TG Stachus Einkaufszentrum	702	450	2,00	10,00	220,15
P14	PH Oberanger	421	271	3,00	18,00	273,70
P15	PH Hofbräuhaus / Hildegardstraße	475	351	3,00	21,00	297,50
P16	TG Hotel Königshof	165	135	4,00	25,00	n.v.
P17	TG vor der Oper	427	427	4,00	25,00	297,50
P18	City-PH am Färbergraben	546	400	3,00	24,00	238,00
P19	Park One am Stachus	480	380	3,00	20,00	130,00 ^d
P20	TG Hotel ibis City	80	50	3,00	17,00	109,00
P21	PH Karstadt am Hbf	485	424	3,50	28,00	130,00
P22	PH Isarparkhaus	288	288	2,80	18,00	180,00
P23	Car Park Cristal	220	150	3,50	25,00	125,00
P24	PG Hauptbahnhof Süd, Sennefeldstraße	245	195	2,50	20,00	130,00
P25	PH am Hauptbahnhof (Bayerstr.)	90	75	2,00	25,00	150,00
Summe Stellplätze (gerundet)		8600	6400	–	–	–
Mittelwert Preis		–	–	3,01	21,08	195,48

^a Die Anzahl an Kurzzeitstellplätzen kann betreiberabhängig variabel sein.

^b Die Preisgestaltung der Betreiber weist Unterschiede auf. Der aufgeführte Preis versteht sich für einen Besucher ohne besondere Merkmale (wie z.B. Kaufhauskunde, Dauerparker, usw.) (Stand: Ortstermine Juni 2015).

^c Der Preis gilt für einen Stellplatz für einen Monat inkl. 19 % MwSt. Vergünstigungen z.B. durch eine Anmietung über einen langen Zeitraum oder eine aktuelle nicht-Verfügbarkeit (= Warteliste) werden nicht berücksichtigt. n.v. steht für nicht-verfügbar. (Stand: Juni 2015)

^d Der Preis gilt für eine freie Parkplatzwahl. Für einen dauerhaft zugewiesenen Stellplatz wird ein Aufpreis erhoben.

Bei den Parkgaragen ist zu beachten, dass sie – wie auch der öffentliche Straßenraum – durch verschiedene Nutzergruppen genutzt werden. Es gelten jedoch je nach Eigentümer unterschiedliche Regelungen. Dazu gehören üblicherweise:

- kostenpflichtiges Parken im Zeittarif (sogenannte Kurzzeitparker) und
- kostenpflichtiges Parken mit Pauschaltarif (sogenannte Dauerparker)

Je nach Verfügbarkeit werden durch die Parkgaragenbetreiber teilweise unterschiedlich viele Stellplätze für das Kurzzeitparken zur Verfügung gestellt.

Bei der Preisgestaltung sind zwischen den Parkgaragen Unterschiede vorhanden. Die in Tabelle 3.2 aufgeführten Preise sind durch jeden Besucher ohne besondere Merkmale für die aufgeführte Dauer zu entrichten. Einzelne Betreiber rechnen in kürzeren Zeitintervallen ab, bieten Rabatte für bestimmte Kundenkreise an oder reduzieren den Preis über Nacht, wodurch sich niedrigere Preise ergeben können.

Der Preis je Stunde beträgt in den meisten Parkgaragen 3,00 €/h, womit dieser tagsüber leicht und nachts deutlich über dem Preis für Parken im öffentlichen Raum liegt.

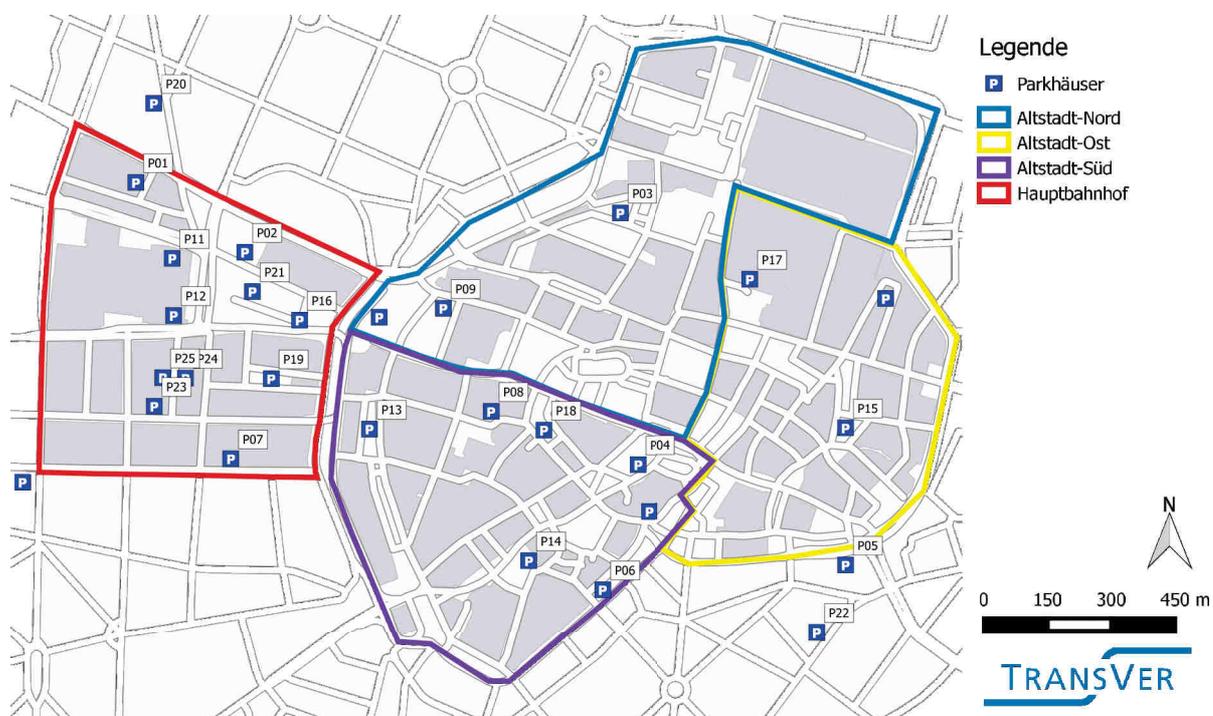


Abbildung 3.5: Lage und Nummerierung der dem Parkleitsystem angeschlossenen Parkgaragen

3.5 Zusammenfassung Angebot

Für den ruhenden Kfz-Verkehr steht ein vielfältiges Angebot zur Verfügung. Dies setzt sich wie folgt zusammen:

- Baulich realisiert sind ca. 8.600 Stellplätze in Parkgaragen, wovon ca. 6.400 als Kurzzeitstellplätze zur Verfügung gestellt werden.
- Insgesamt ca. 9.400 Stellplätze sind für Eigentümer und Nutzungsberechtigte auf privatem Grund errichtet.
- Nachts können im öffentlichen Straßenraum ca. 3.500 Stellplätze genutzt werden. Tagsüber stehen ca. 3.300 Stellplätze zur Verfügung. In diesen beiden Werten sind Behindertenparkplätze, Bereiche für Laden/Liefern, Taxistandplätze, Busparkplätze und Stellplätze für Krafträder enthalten. Nach Abzug dieser stehen nachts ca. 2.900 und tagsüber ca. 2.750 Stellplätze zum Kurz- und Bewohnerparken zur Verfügung.

In den nachfolgenden Abbildungen wird bei Betrachtungen im öffentlichen Raum der nächtliche Wert mit rund ca. 3.500 Stellplätze verwendet. Dabei ist zu beachten, dass insbesondere tagsüber Eingeschränkte Haltverbote zum Laden/Liefern ausgewiesen sind. Diese sind somit nur zeitlich beschränkten Vorgängen bis zu drei Minuten vorbehalten (vgl. § 12 StVO, Absatz 2).

Zusammensetzung des Angebots

Insgesamt können im Untersuchungsgebiet damit rund 21.500 Fahrzeuge abgestellt werden. Etwa die Hälfte der Stellplätze ist für die Allgemeinheit bzw. Öffentlichkeit zugänglich (= **blaue Datenreihen** in Abbildung 3.6), während die andere Hälfte für Besitzer bzw. Nutzungsberechtigte wie Bewohner und Beschäftigte vorgesehen sind (= **grüne Datenreihen** in Abbildung 3.6).

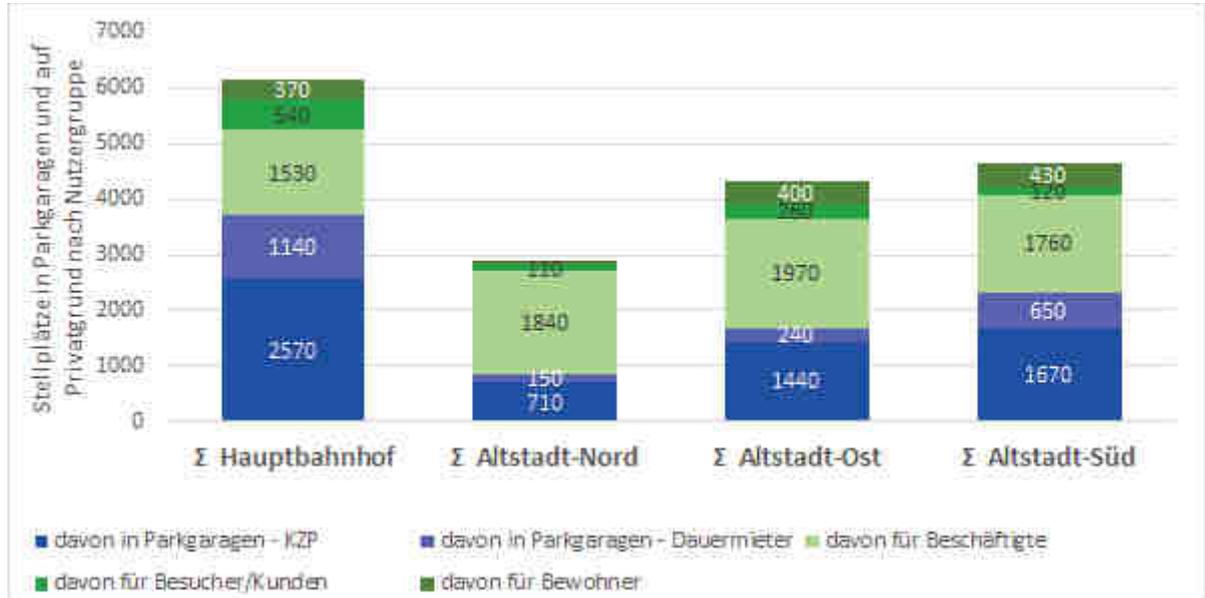


Abbildung 3.6: Zusammensetzung Pkw-Stellplätze auf privatem Grund in den vier Sektoren

Der Anteil an Kfz-Stellflächen auf öffentlichem Grund in allen vier Sektoren liegt bei unter 20 % (vgl. **gelbe Datenreihe** in Abbildung 3.7). Somit ist allen zu überprüfenden Maßnahmen daher festzustellen, dass der unmittelbare Einflussbereich der Landeshauptstadt München als Bau- lastträger bzw. Betreiber den kleinsten Teil des Angebotes an Stellplätzen beeinflusst.

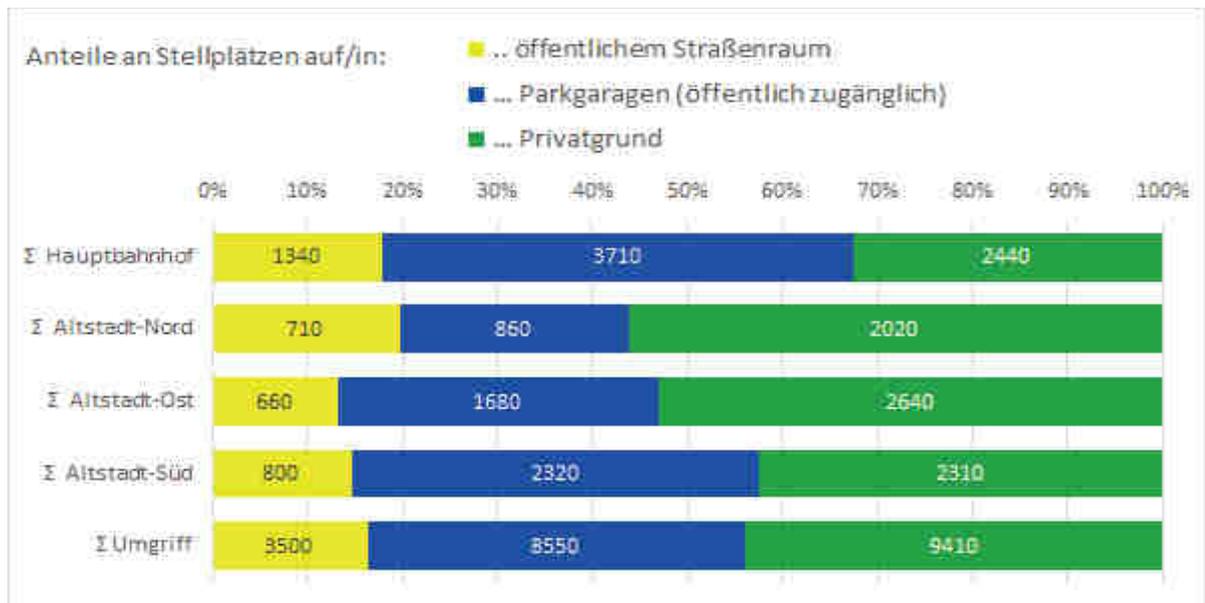


Abbildung 3.7: Anteile an Stellplätzen nach Sektor, Eigentümer und Nutzergruppe

4 Nachfrage durch Bewohner und Besucher

4.1 Überblick über die Nachfrage

Die Nachfrage wird durch drei unterschiedliche Quellen abgebildet. Diese sind:

- Erhebungen des ruhenden Kfz-Verkehrs im öffentlichen Straßenraum an einem Werktag und an einem Samstag,
- Auswertung der Daten des Parkleitsystems im Zeitraum Juli 2013 bis September 2015 sowie
- Strukturdaten der Landeshauptstadt bzgl. Einwohner und vor Ort zugelassene Kfz (Halter gewerblich/privat).

In den nachfolgend aufgeführten Abschnitten werden diese verschiedenen Datengrundlagen ausgeführt und bei Bedarf für die Zeiträume von Interesse dargestellt.

4.2 Erhebungen des ruhenden Kfz-Verkehrs im öffentlichen Straßenraum

Durch Fa. Schuh&Co. wurde in den Jahren 2013, 2014 und in 2015 umfassende Parkraumerhebungen durchgeführt. Es wurden an Werktagen und Samstagen jeweils um 6:00, 10:00, 15:00 und 20:00 u.a. Kennzeichen erfasst. Aufgrund der hohen Nachfrage in den Mittagsstunden wurde der Zeitraum um 12:30 im Oktober 2015 zusätzlich erhoben.

Die nachfolgenden Darstellungen stellen die Belegungsgrade im öffentlichen Raum in vier Abstufungen dar. Dabei gilt:

- **Auslastung von < 50 %** → Es treten keine Schwierigkeiten bei der Stellplatzsuche auf. Es sind keine Warte- bzw. Suchzeiten vorhanden. Es kann nah am Zielort geparkt werden.
- **Auslastung von 50 % bis 80 %** → Mit größeren Schwierigkeiten bei der Stellplatzsuche ist nicht zu rechnen. Es sind niedrige Warte- bzw. Suchzeiten vorhanden. Es kann in der Regel nah am Zielort geparkt werden.
- **Auslastung von 80 % bis 100 %** → Es ist mit Schwierigkeiten bei der Stellplatzsuche zu rechnen. Es sind merkliche Warte- bzw. Suchzeiten vorhanden. Einzelne Verkehrsteilnehmer halten in zweiter Reihe oder stellen ihr Fahrzeug regelwidrig ab. Ein zielortnahes Parken kann nicht mehr flächendeckend sichergestellt werden.
- **Auslastung von > 100 %** → Die Stellplatzsuche gestaltet sich schwierig. Es ist mit hohen Warte- bzw. Suchzeiten zu rechnen, wodurch Verkehrsteilnehmer ihr Fahrzeug in dafür nicht vorgesehenen Bereichen abstellen. Ein zielortnahes Parken ist nur noch ausnahmsweise noch möglich.

Aus Gründen der Übersichtlichkeit wird nachfolgend der Zeitraum werktags (vgl. Abbildung 4.1) und samstags (vgl. Abbildung 4.2) um 12:30 dargestellt, da dieser als maßgebend bzw. nachfragemaximal zu erachten ist. Die anderen Erfassungszeiträume sind weniger hoch ausgelastet und aus Gründen der Vollständigkeit dem Anhang beigelegt (vgl. Abschnitt 14.4).

Nachfrage des ruhenden Kfz-Verkehrs im öffentlichen Raum an Werktagen (Di., Mi., Do.)

Die Nachfrage an Werktagen ist morgens um 6 Uhr tendenziell niedrig. In nahezu allen Bereichen sind Stellplätze vorhanden und ohne Warte- und Suchzeiten auffindbar. Um 10 Uhr ist der öffentliche Raum flächendeckend hoch ausgelastet und ein Auffinden eines Stellplatzes ist mit merklichen Suchzeiten verbunden. Um 12:30 erreicht die Nachfrage ihr Maximum (vgl. Abbildung 4.1) und verbleibt für einige Stunden auf hohem Niveau. Es sind dabei flächende-

ckend alle Stellplätze belegt; teilweise wird aufgrund der geringen Fahrzeuggröße bzw. Fahrzeugabstände kompakter geparkt als rechnerisch erwartbar. Punktuell werden auch Flächen verwendet, welche die nicht für den ruhenden Kfz-Verkehr vorgesehen sind. Dieser Zustand ist mit dem Erhebungsintervall um 15 Uhr weitestgehend vergleichbar. Um 20 Uhr liegt der Belegungsgrad fast überall leicht unterhalb dem Niveau von 15 Uhr. Insgesamt verbleibt die Nachfrage jedoch weiterhin auf hohem Niveau. Bis in die Morgenstunden (um 6 Uhr) fahren deutlich mehr Fahrzeuge aus dem Untersuchungsgebiet weg als zufahren.

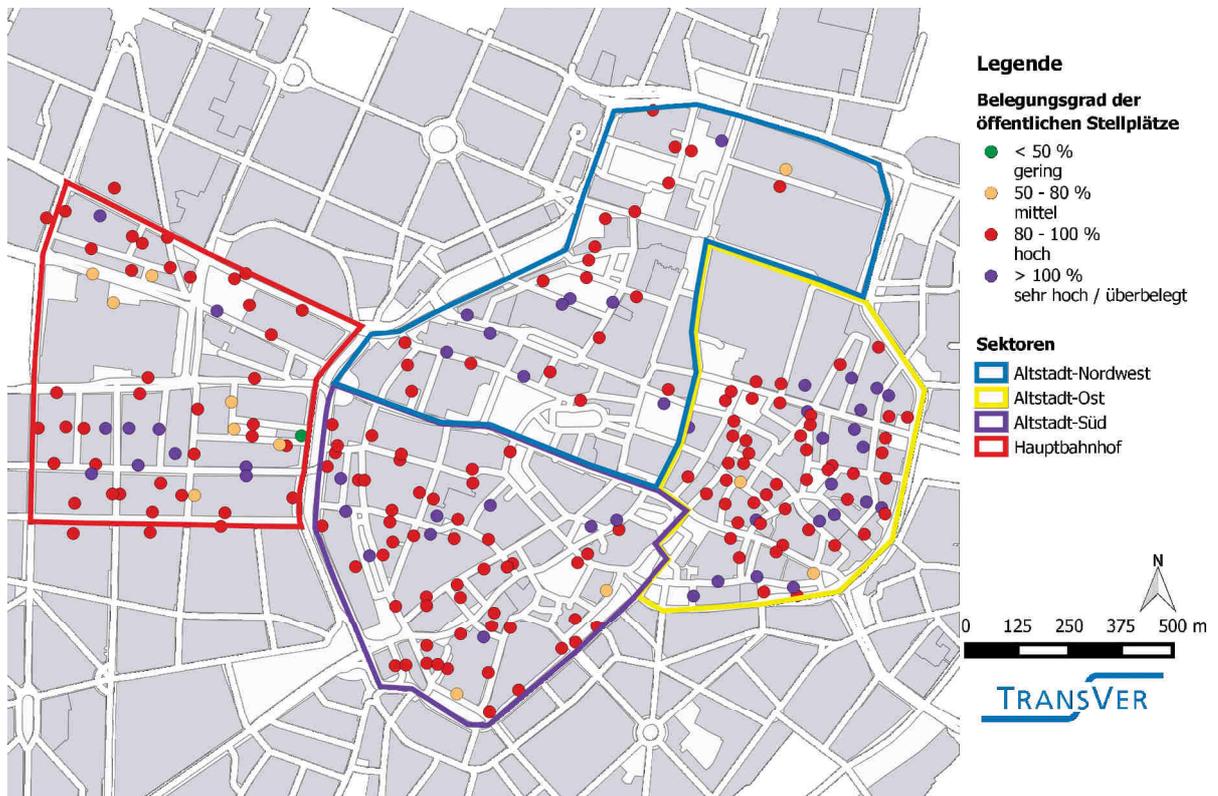


Abbildung 4.1: Belegungsgrad der Stellplätze im öffentlichen Raum an Werktagen (Di., Mi., Do.) um 12:30 (= Nachfragemaximum)

Nachfrage des ruhenden Kfz-Verkehrs im öffentlichen Raum an Samstagen

Am frühen Morgen um 6 Uhr ist die Nachfrage wie an Werktagen sehr verhalten und ein Auffinden eines Stellplatzes im öffentlichen Raum ist unproblematisch. Um 10 Uhr ist der öffentliche Raum für Kfz deutlich stärker belegt. Abschnittsweise sind Stellplätze noch auffindbar. Eine weitere Zunahme der Nachfrage ist bis um 12:30 Uhr zu beobachten (vgl. Abbildung 4.2). Der Einkaufsverkehr an Samstagen führt zu einer Vollbelegung des öffentlichen Straßenraumes; an einigen Stellen überschreitet der Belegungsgrad von 100 %. Um 15 Uhr ist die Nachfrage leicht rückläufig, jedoch ist der Straßenraum weiterhin hoch ausgelastet und es treten merkbare Suchzeiten auf. Um 20 Uhr nimmt die Verfügbarkeit von Stellplätzen im öffentlichen Raum im zentralen Bereich des Hackenviertels und nördlich des Hauptbahnhofs spürbar zu. Andere Gebiete verbleiben weiterhin hoch ausgelastet.

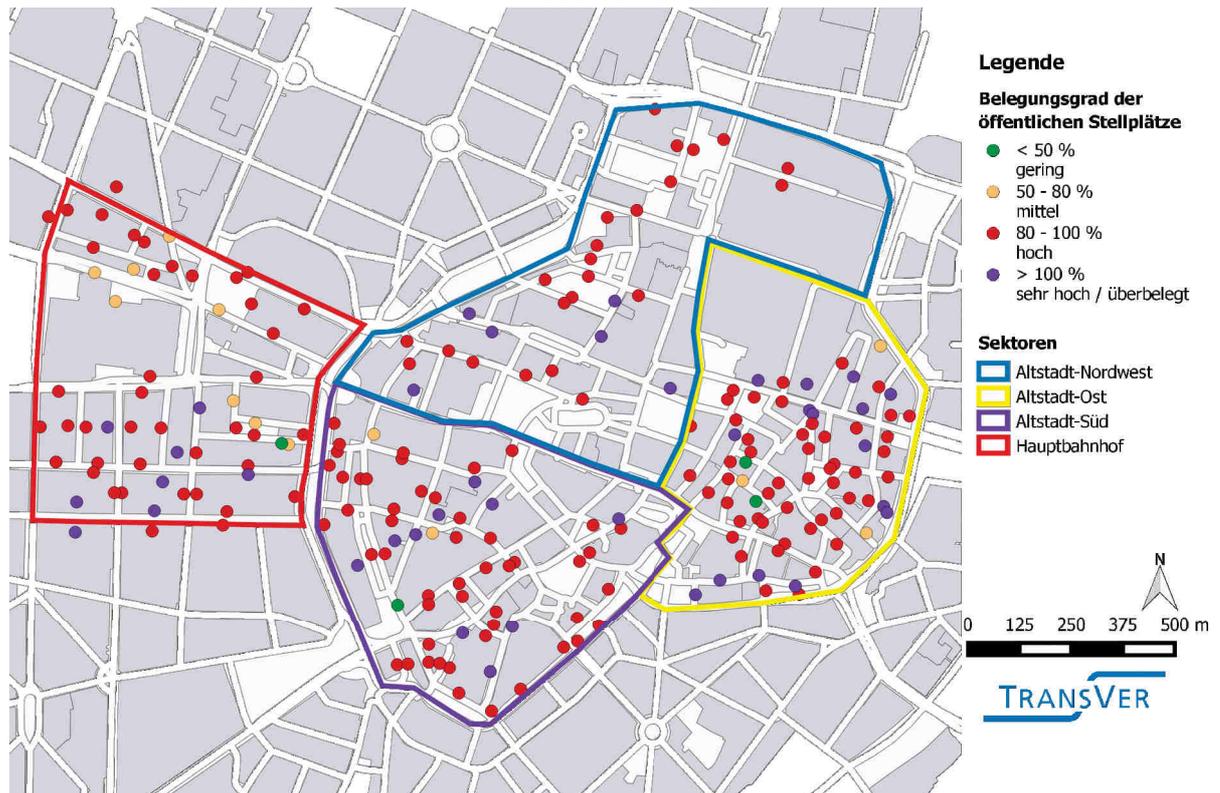


Abbildung 4.2: Belegungsgrad der Stellplätze im öffentlichen Raum an Samstagen um 12:30 (= Nachfragemaximum)

4.3 Fahrzeuge mit Anwohner-Ausnahmegenehmigung

Bei den Parkraumerhebungen wurde ebenfalls die Art des Ausweises beim Parken mit erfasst. Anhand dieser Information können Nutzergruppen abgeleitet werden, da lediglich Bewohner mit Wohnsitz im Umgriff ein Anrecht auf eine Ausnahmegenehmigung (nach §46 Absatz 1 StVO) haben (vgl. Abschnitt 2.1 und 2.2). Die aktive Nachfrage der Bewohner nach Stellplätzen im öffentlichen Raum kann daher durch Zählen der zum Erhebungszeitpunkt eingesetzten Ausnahmegenehmigungen ermittelt werden. In Tabelle 4.1 ist der Anteil über den gesamten Untersuchungsraum dargestellt. Morgens um 06:00 sowohl an Werktagen wie auch an Samstagen ist die Präsenz an Fahrzeugen mit Ausnahmegenehmigung sowohl in absoluten Werten wie auch in relativen Anteilen am höchsten. Daher wird dieser Zeitraum in den Abbildungen 4.7 und 4.8 als Karte dargestellt.

Ortsveränderungen von abgestellten Fahrzeugen mit Ausnahmegenehmigung

Die Fahrzeuge mit Ausnahmegenehmigungen können bei Standorterfassung über die vier Erhebungszeiträume (am Erhebungstag) verfolgt werden, wenn das Teilkennzeichen mit erfasst wird. Es ist damit möglich, festzustellen, zu welchem Zeitpunkt ein Fahrzeug mit Ausnahmegenehmigung und entsprechendem Teilkennzeichen abgestellt war oder im Vergleich zum davor liegenden Zeitraum weggefahren ist.

Rund die Hälfte der Fahrzeuge mit Ausnahmegenehmigung (ca. 350 Fahrzeuge) wurde am werktäglichen Erhebungstag nicht bewegt. Von der anderen Hälfte, werden rund 75 (von knapp 400 bewegten) Fahrzeuge abends in der gleichen Straße wieder abgestellt (**orangene Daten-**

reihe in Abbildung 4.3 und Abbildung 4.4). Somit kann festgestellt werden, dass trotz hohem Parkdruck rund ein Fünftel der bewegten Fahrzeuge mit Ausnahmegenehmigung am gleichen Ort wieder parken.

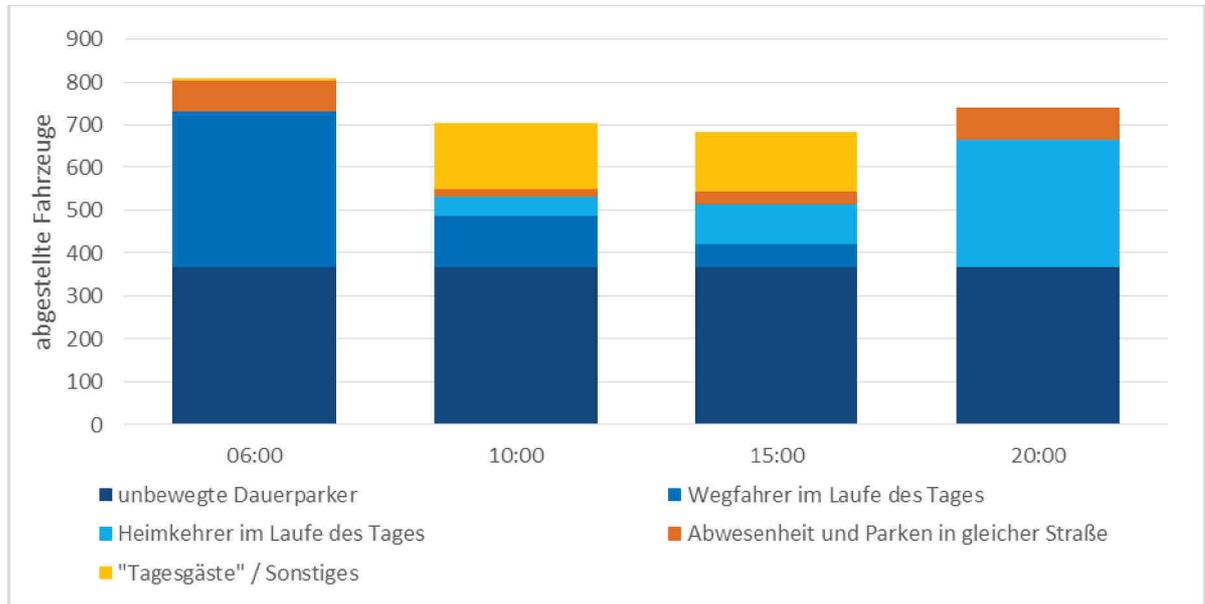


Abbildung 4.3: Ortsveränderungen von Fahrzeugen mit Ausnahmegenehmigung an Werktagen (Di., Mi., Do.) im Untersuchungsgebiet

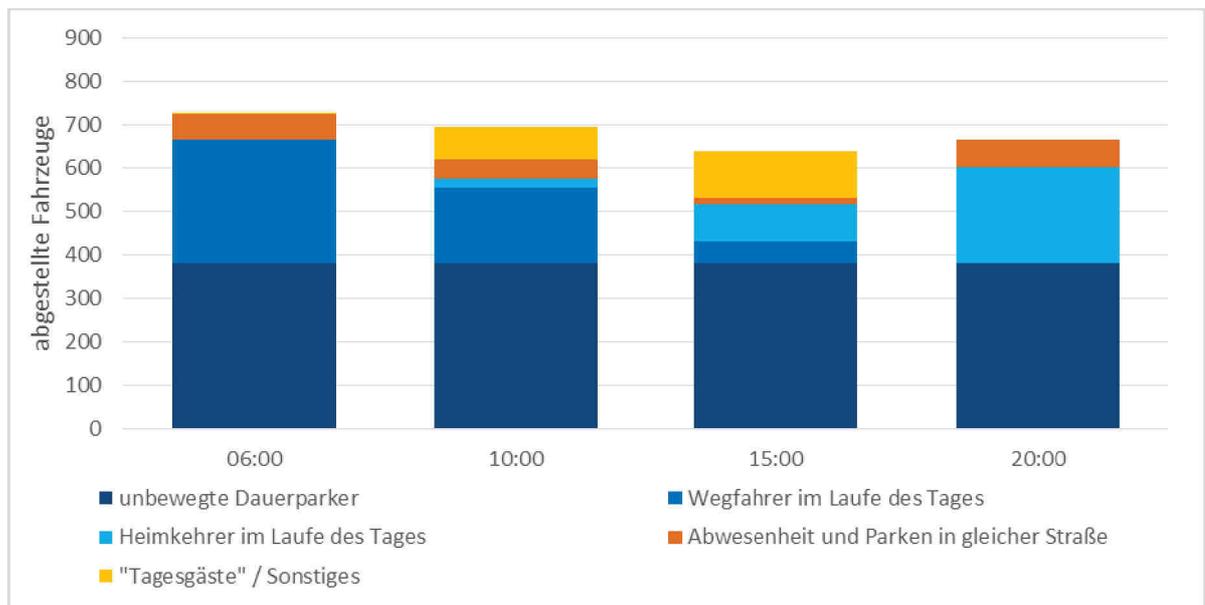


Abbildung 4.4: Ortsveränderungen von Fahrzeugen mit Ausnahmegenehmigung an Samstagen im Untersuchungsgebiet

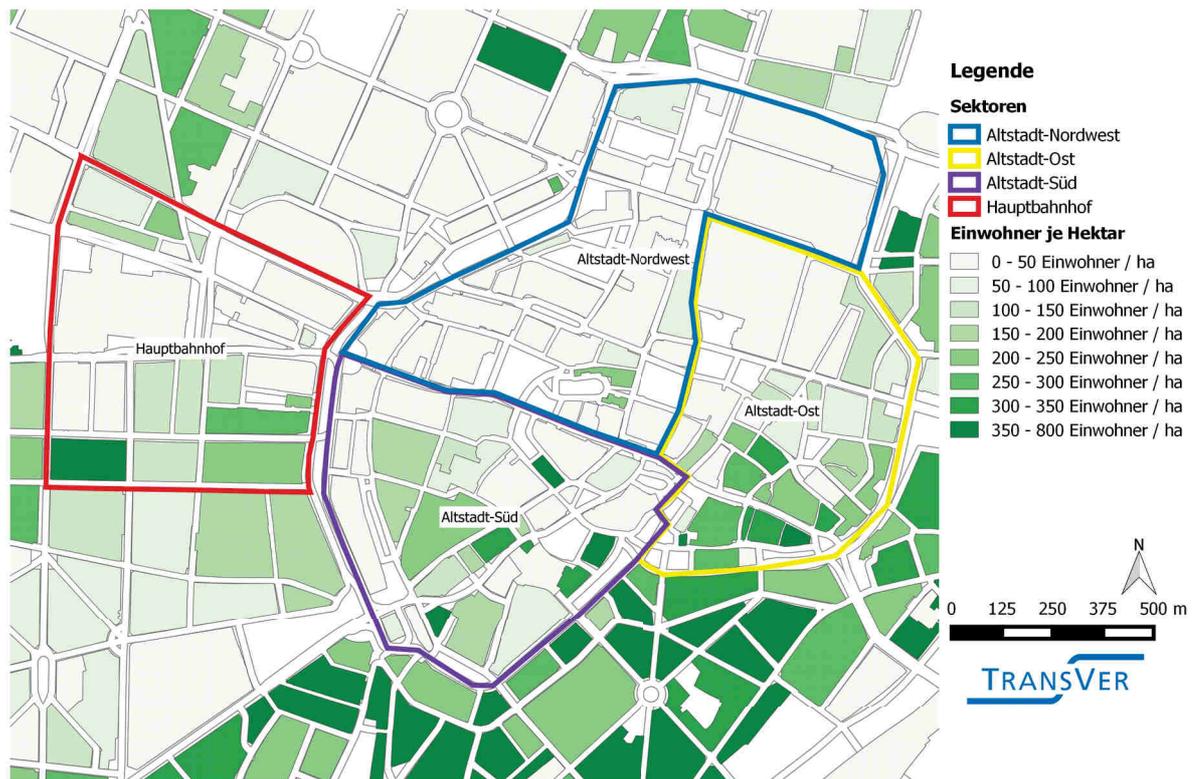


Abbildung 4.5: Einwohnerdichte in der Innenstadt Münchens

Einwohnerdichte

In Abbildung 4.5 ist die Einwohnerdichte im Zentrum der Landeshauptstadt München je Baublock dargestellt. Dabei gilt, je dunkler der Grünton, desto mehr Bewohner sind je Hektar gemeldet. Trotz weitestgehend durchgehender meist vier- bis sechsgeschossiger Bauweise in der Innenstadt ergeben sich deutliche Unterschiede bei der Bevölkerungsdichte. Dies sind:

- eine sehr geringe Bevölkerungsdichte flächendeckend in der **Altstadt-Nordwest**,
- eine im Norden nahe der Staatskanzlei niedrige Bevölkerungsdichte in der **Altstadt-Ost**, welche in Richtung südliches Lehel und Gärtnerplatz deutlich zunimmt. Mitunter werden hier vergleichbare Bevölkerungsdichten erreicht wie jenseits des Altstadtrings.
- In der **Altstadt-Süd** ergeben sich in einzelnen Baublöcken hohe Bevölkerungsdichten. Meistens – und insbesondere in Richtung Kaufinger Straße – dominieren eher niedrige Bevölkerungsdichten.
- Im Viertel um den **Hauptbahnhof** sind die Bevölkerungsdichten in Richtung Klinikviertel höher, während der Bereich um den Hauptbahnhof nur gering durch Wohnnutzung geprägt ist.

Insgesamt kann festgestellt werden, dass die Bevölkerungsdichten meist zwischen 0 und 150 Einwohner/ha liegen, lokal etwas darüber. Erwartungsgemäß deckt sich die Dichteverteilung der privat zugelassenen Kfz mit der Bevölkerungsdichte (vgl. Abbildung 4.6).

Im Vergleich zur unmittelbaren Umgebung mit Parkraumbewirtschaftung (z.B. im Lehel, in der Max- und Isarvorstadt) sind die Bevölkerungs- und privaten Kfz-Dichten merklich abgesenkt. Dominant ist innerhalb des Untersuchungsgebietes die kommerzielle Nutzung.

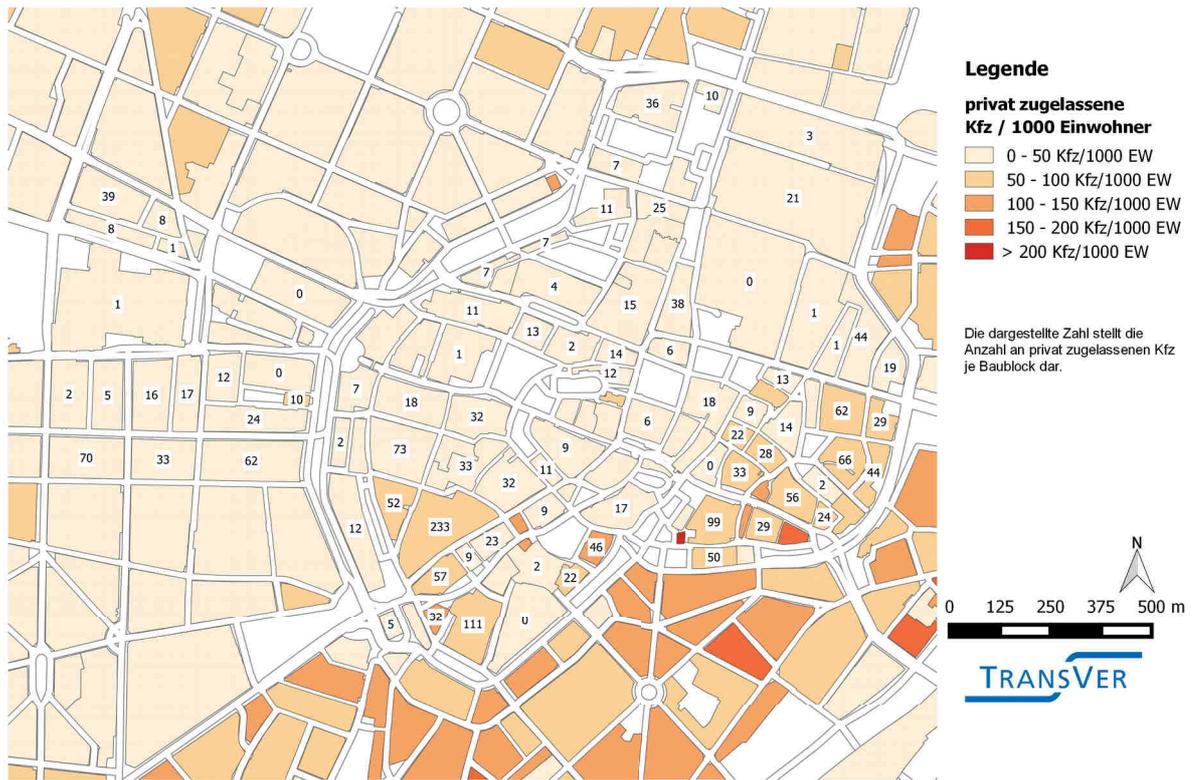


Abbildung 4.6: Absoluter und relativer Umfang an privat zugelassenen Kfz

Tabelle 4.1: Anteil der Fahrzeuge mit Ausnahmegenehmigung je Zeitintervall

Zeitintervall	Abgestellte Fahrzeuge mit Ausnahmegenehmigung	Abgestellte Fahrzeuge insgesamt	Anteil an Ausnahmegenehmigungen
06:00 an Werktagen	813	1258	0,65
10:00 an Werktagen	707	2567	0,28
15:00 an Werktagen	688	2662	0,26
20:00 an Werktagen	743	2546	0,29
06:00 an Samstagen	726	1230	0,59
10:00 an Samstagen	694	2189	0,32
15:00 an Samstagen	639	2832	0,23
20:00 an Samstagen	665	2573	0,26

Im separat erhobenen Zeitraum um 12:30 wurde auf die Erhebung der Art des Parkausweises verzichtet. Eine Auswertung entfällt daher.

Anteil an Fahrzeugen mit Ausnahmegenehmigung

Die beiden nachfolgenden Karten (vgl. Abbildung 4.7 und 4.8) stellen die Intensität der abgestellten Fahrzeuge mit Ausnahmegenehmigung an dem Angebot für den ruhenden Kfz-Verkehr dar.

Unschwer erkennbar ist dabei, dass mehr als > 50% des Angebots durch Fahrzeuge mit Ausnahmegenehmigung in den drei nachfolgenden Gebieten genutzt werden:

- südliches Hackenviertel / Altstadt-Süd (Roßmarkt, Unterer Anger),
- westliches Hackenviertel / Altstadt-Süd (Josephspitalstraße, Kreuzstraße) und

- Graggenuviertel / Altstadt-Ost (Hildegardstraße, Marienstraße, Westenriederstraße, Pflugstraße, Neuturmstraße).

Dies deckt sich weitestgehend mit der ebenfalls dargestellten privaten Kfz-Dichte aus Abbildung 4.6. Tagsüber sowohl an Werktagen wie auch an Samstagen nimmt der Anteil an Fahrzeugen mit Ausnahmegenehmigung ab (vgl. hierzu auch Tabelle 4.1).

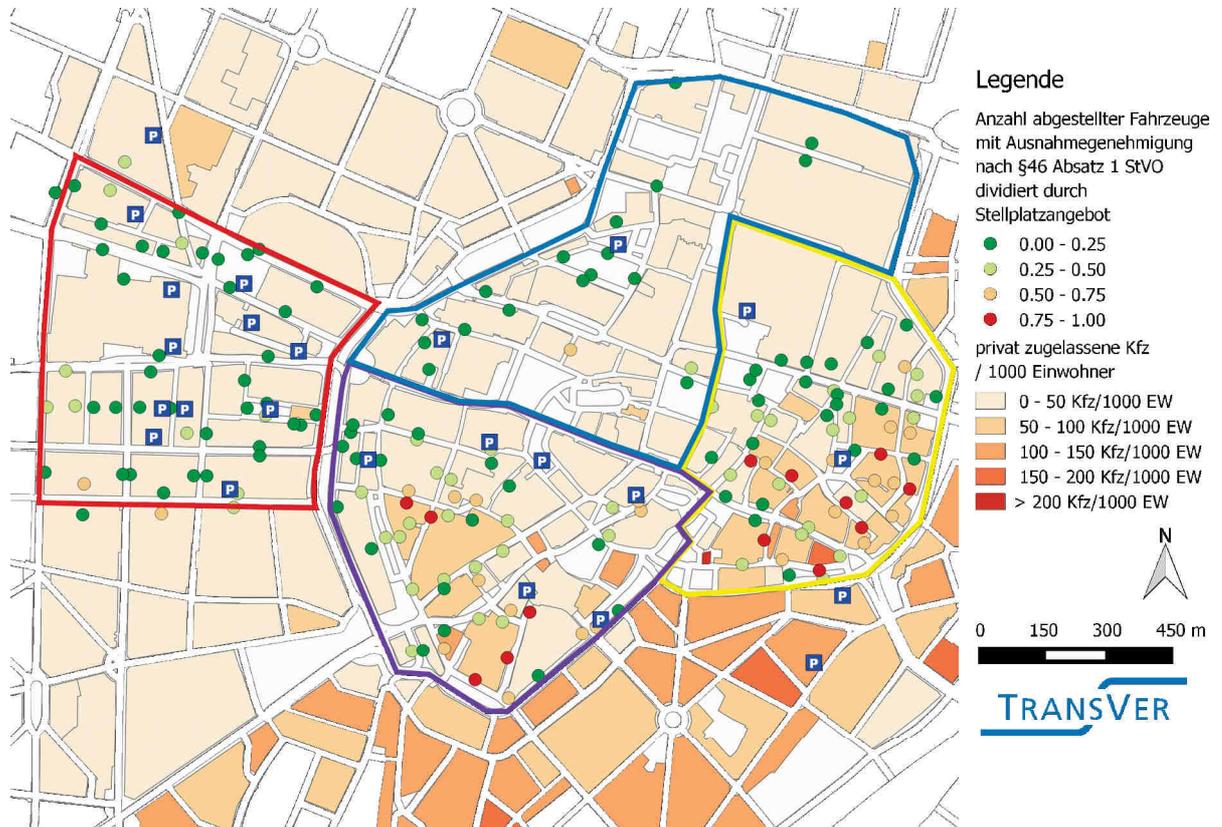


Abbildung 4.7: Anteil an abgestellten Fahrzeugen mit Ausnahmegenehmigung am Stellplatzangebot (Werktag 06:00)

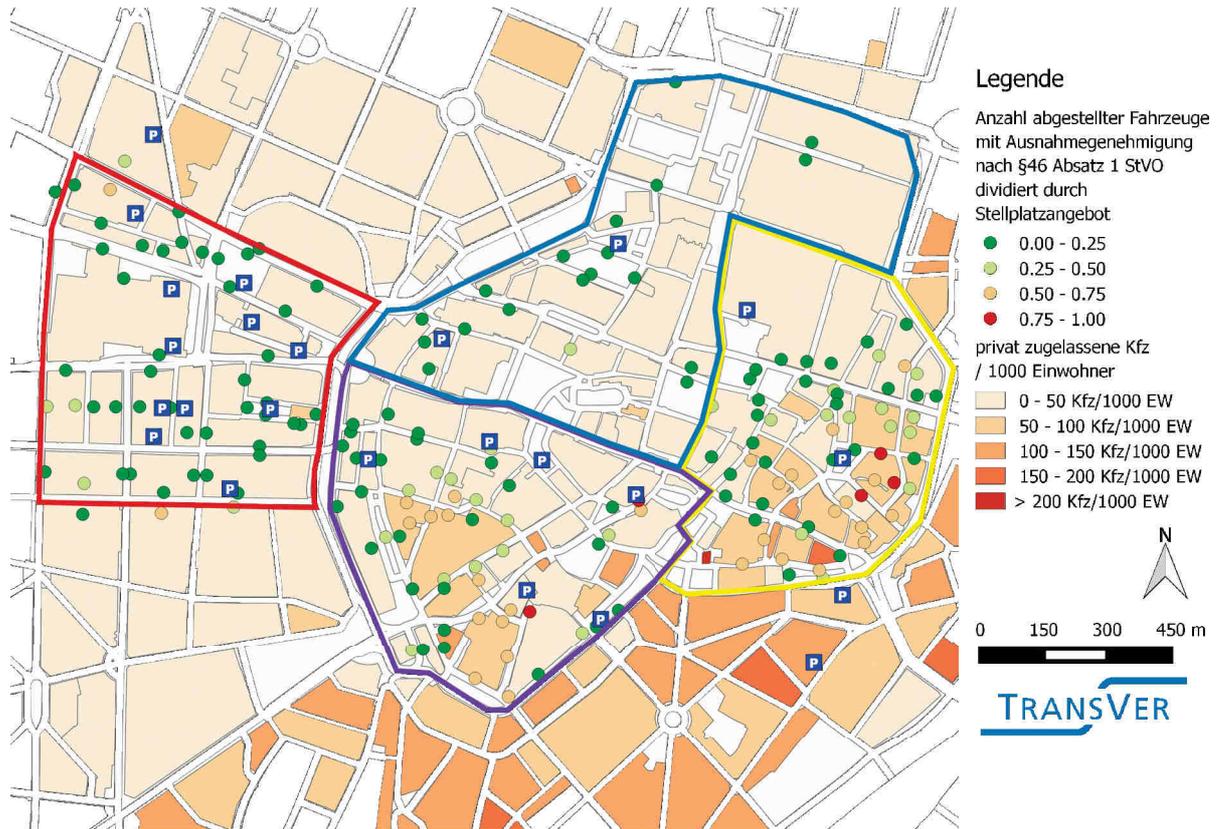


Abbildung 4.8: Anteil an abgestellten Fahrzeugen mit Ausnahmegenehmigung am Stellplatzangebot (Samstag 06:00)

4.4 Ordnungs- bzw. Regelwidriges Abstellen von Fahrzeugen

4.4.1 Definition

Abgestellte Fahrzeuge im öffentlichen Raum unterliegen verkehrsrechtlichen Regelungen. Hierzu zählen das **regelwidrige Halten und Parken**, welche durch §§12, 41 und 43 StVO festgelegt werden. Als Beispiele der Nichtbeachtung können innerstädtisch genannt werden:

- Parken 5 m vor und hinter Kreuzungen und Einmündungen,
- Halten in zweiter Reihe oder
- auf dafür nicht vorgesehenen Flächen.

In bewirtschafteten Bereichen ist zusätzlich das **ordnungswidrige Parken** (vgl. §§13, 41, 42 StVO) zu unterscheiden. Hierbei werden die ausgewiesenen Regeln der Parkraumbewirtschaftung missachtet. Dazu zählen beispielsweise:

- Überziehen der vorgesehenen Parkdauer,
- Parken ohne Parkschein⁴ oder
- Parken ohne Ausnahmegenehmigung.

Aus den Parkraumerhebungen der Fa. Schuh & Co. können sowohl Auswertungen zu regelwie auch ordnungswidrigem Parken im Untersuchungsgebiet durchgeführt werden.

4.4.2 Regelwidriges Halten und Parken

Im Bereich von absoluten Haltverboten wurde zum Zeitpunkt der Erhebung insbesondere nachmittags um 15:00 am häufigsten regelwidrig geparkt. Die Problemstellung ergibt sich insbesondere tagsüber im Sektor um den Hauptbahnhof und im Osten der Altstadt. Die absolute Zunahme an abgestellten Fahrzeugen tagsüber im Bereich von eingeschränkten Haltverboten ist bedingt durch die Lade- und Lieferzonen. Da die Dauer des Haltes nicht erfasst wurde, kann keine Aussage getroffen werden, ob ein regelwidriges Parken vorliegt. Parken auf Gehwegen wurde insgesamt selten festgestellt.

Regelwidriges Halten und Parken ist im Bezug auf die Gesamtanzahl an abgestellten Fahrzeugen von nachgeordneter Bedeutung. Bei regelwidrig abgestellten Fahrzeugen können sich jedoch überstarke Folgewirkungen für den fließenden Verkehr, für die Verkehrssicherheit und für die öffentliche Sicherheit z.B. im Sinne des Brandschutzes ergeben.

Planerisch fallen die Sektoren wie die Altstadt-Süd mit baulich gefassten Abstellanlagen für den ruhenden Kfz-Verkehr dabei positiv auf. Offenbar fällt es dort den Kfz-Lenkern leichter einen regelkonformen Abstellplatz für ihr Fahrzeug zu finden.

4.4.3 Ordnungswidrige Parken

Feststellbar ist bei der Art des Ausweises, dass sowohl Werk- wie auch Samstags in allen drei Zeiträumen und vier Sektoren überschlägig mindestens ein Viertel der abgestellten Fahrzeugen ordnungswidrig, d.h. ohne gültigen Parkschein abgestellt waren. Sehr hohe Anteile mit ordnungswidrigem Parken ergeben sich im Speziellen nachmittags und abends im Sektor um den Hauptbahnhof.

4 sofern zu dem Zeitpunkt erforderlich.

4.5 Statistische Auswertung von 24 öffentlich zugänglichen Parkgaragen

Die öffentlich zugänglichen Parkgaragen bieten in der Summe rund doppelt so viele Kurzzeitstellplätze an als insgesamt im öffentlichen Raum zur Verfügung stehen. Durch die Anbindung an das Parkleitsystem ist die Menge an freien Stellplätzen historisch ebenfalls über einen langen Zeitraum abruf- und auswertbar. Um eine möglichst umfassende und allgemeingültige Aussage zur Frequentierung der Parkgaragen tätigen zu können, wurden Daten eines Zeitraum von ca. zwei Jahre umfassend statistisch ausgewertet.⁵ Die Methode hierzu wurde bereits in Abschnitt 1.3.2 beschrieben. Abweichend von der sequenziellen Erhebung im öffentlichen Straßenraum ist hier zusammenfassend jeweils nur das 15. Perzentil der nachfragemaximalen Stunde⁶ grafisch dargestellt, welches eine ausreichende statistische Aussagekraft besitzt. Die weiteren Werte sind in den Tabelle 14.9 für Werktage und Tabelle 14.10 für Samstag aufgeführt.

4.5.1 Statistische Auswertung der PLS Daten an Werktagen (Di., Mi., Do.)

Empirisch ist beobachtbar, dass ab etwa 7 Uhr der Umfang an verfügbaren Kurzzeitstellplätzen bei den meisten Parkgaragen abnimmt, das Nachfragemaximum wird typischerweise zwischen 11 und 14 Uhr erreicht und danach nimmt die Anzahl an verfügbaren Kurzzeitstellplätze (KZP) wieder kontinuierlich zu. Von diesem allgemeinen Muster weichen einige wenige Parkgaragen ab.

⁵ Allgemeine Kennwerte hierzu sind in Tabelle 14.8 aufgeführt.

⁶ Aufgrund von tageszeitlichen Variationen verschiedener Parkgaragen wurde das Perzentil 15 jeweils je Stunde ermittelt. In Abbildung 4.9 und 4.10

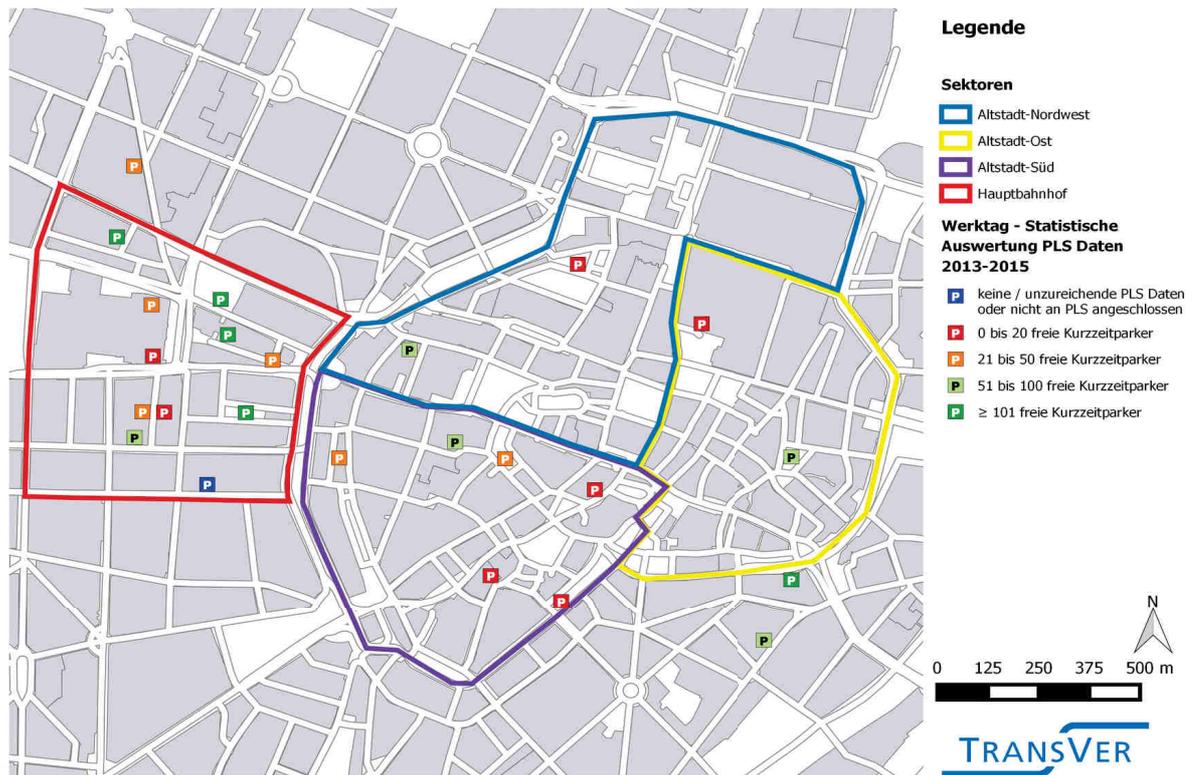


Abbildung 4.9: Verfügbarkeit von KZP in öffentlich zugänglichen Parkgaragen an Werktagen (Di., Mi., Do.)

Bei den angegebenen Werten stellt der erste Wert die Anzahl an freien Stellplätzen des höchsten Nachfragezeitpunkts im 15. Perzentil dar. Der zweite dargestellte Wert gibt die Kapazität wieder. Eine farbliche Veränderung von grün auf orange ergibt sich bei einer Unterschreitung von 20 freien Stellplätzen im 15. Perzentil.

In Abbildung 4.9 ist jeweils der minimale Stundenwert des 15. Perzentils dargestellt. Es wird damit der Zeitpunkt des Nachfragemaximums je Parkgarage abgebildet. Ab einem Unterschreiten von erfahrungsgemäß etwa 20 verfügbaren Stellplätzen ergeben sich Einschränkungen beim Auffinden von KZP. An Werktagen ist erkennbar, dass:

- die büronahen Parkgaragen in der Altstadt-Süd sehr stark nachgefragt sind,
- die Parkgarage am Salvatorplatz (PG03),
- die Parkgarage am Max-Joseph-Platz (P17) sowie
- PG12 und PG24 im unmittelbaren Umfeld des Hauptbahnhofs.

Auf die Parkgaragen mit ≤ 20 Kurzzeitstellplätze innerhalb eines 15. Perzentils wird visuell und verbal näher im Anhang eingegangen. Die statistische Auswertung ergab für alle weiteren Parkgaragen werktags durchgehend ein ausreichende Anzahl an freien Kurzzeitstellplätze.

4.5.2 Statistische Auswertung der PLS Daten an Samstagen

An Samstagen beginnt der Rückgang an freien KZP in den Parkgaragen etwa um 9 Uhr. Das Nachfragemaximum wird bei nahezu allen Parkgaragen zwischen 11 und 13 Uhr erreicht. Dabei ergibt sich innerhalb der Altstadt nahezu eine Vollausslastung der Parkgaragen.

Nachfolgend wird auf die Parkgaragen mit ≤ 20 Kurzzeitstellplätze innerhalb eines 15. Perzentils visuell und verbal näher eingegangen.

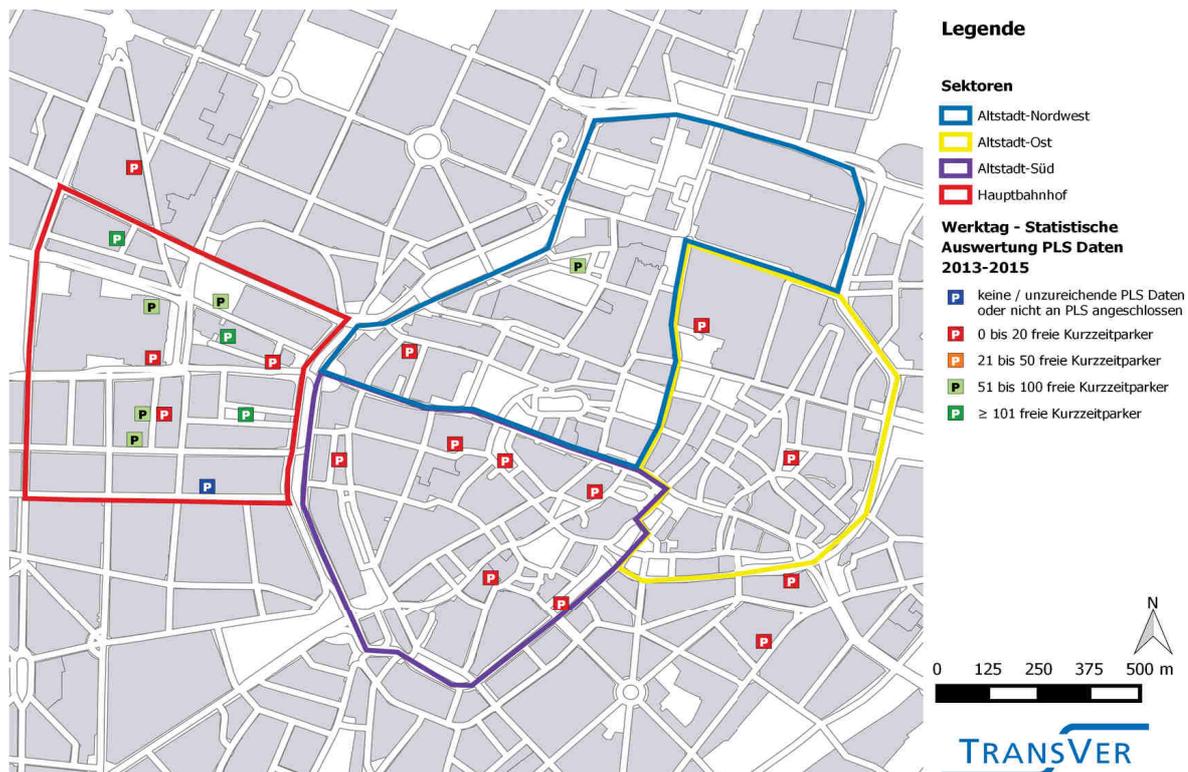


Abbildung 4.10: Verfügbarkeit von KZP in öffentlich zugänglichen Parkgaragen an Samstagen

4.5.3 Zusammenfassung der Statischen Auswertung der PLS Daten

Anhand der Auswertung der Parkgaragen kann gezeigt werden, dass in der überwiegenden Zahl der Zeiträume ausreichend Kapazitäten für Kurzzeitparker in den öffentlich zugänglichen Parkgaragen verfügbar sind. An **Werktagen** kann eine Verknappung an Stellplätzen in ausgewählten Parkgaragen auftreten. Hierzu zählen insbesondere die Parkgarage am Salvatorplatz (PG03), an der Schranne (PG06), am Oberanger (PG14) und an der Oper (PG17). In abgeschwächter Form ist auch das PG04 am Marienplatz hiervon betroffen. An Werktagen ist der Zeitraum mit sehr hoher Auslastung a) zeitlich kürzer und b) es sind im näheren Umfeld noch freie Kapazitäten in anderen Parkgaragen verfügbar.

An **Samstagen** bei dominantem Einkaufsverkehr wandelt sich das werktägliche Bild deutlich. Über einen Zeitraum ab dem späten Vormittag (ca. 11 Uhr) bis in den späten Nachmittag (ca. 16 bis 17 Uhr) operiert eine große Anzahl an Parkgaragen weitestgehend ohne freie KZP. Betroffen sind hiervon: die PG am Marienplatz (PG04), an der Schranne (PG06), im Joseph-Pschorr-Haus (PG08), am Oberpollinger (PG09), das Stachus-Einkaufszentrum (PG13), am Oberanger (PG14), die Parkgarage am Hofbräuhaus (PG15) sowie die Tiefgarage an der Oper (PG17). Diese Parkgaragen verfügen über mehrere Stunden samstags nur noch über eine sehr geringe Anzahl an freien KZP. Die Parkgaragen Rieger-City (PG05), der Färbergraben (PG18) und das Isarparkhaus (PG22) erreichen kurzzeitig einen niedrigen Wert an freien KZP. Aufgrund der zeitlichen Verzögerung gegenüber den zuvor genannten, hoch ausgelasteten Parkgaragen, ist davon auszugehen, dass diese drei Parkgaragen vorrangig Alternativen darstellen und daher nur kurz über eine geringe Anzahl an KZP verfügen.

Bei einer Betrachtung der Sektoren kann an Samstagen festgestellt werden, dass in fußläufiger Entfernung⁷ dennoch ausreichend Kurzzeitstellplätze zur Verfügung stehen. Dies gilt samstags z.B. für das PG am Elisenhof (PG02), PH Salvatorplatz (PG03), Park One am Stachus (PG19) oder im PH Karstadt am Hbf (PG21). In den Sektoren Altstadt-Ost sowie im östlichen Teil des Sektors Altstadt-Süd ist eine räumliche nahes Ausweichen auf andere Parkgaragen schwieriger dar.

4.6 Nachfrage durch Bewohner und ansässiges Gewerbe anhand zugelassener Kfz

Bewohner können für ihre Kraftfahrzeuge eine Ausnahmegenehmigung nach §46 Absatz 1 StVO beantragen und im öffentlichen Raum abstellen (vgl. Kapitel 2). Diese Fahrzeuge und ihre Parkdauer konnte – sofern sie anwesend waren – durch die Parkraumerhebung in Abschnitt 4.3 erhoben werden. In Abbildung 4.11 ist die absolute Anzahl an zugelassenen Fahrzeugen je Baublock differenziert nach privater und gewerblicher Zulassung dargestellt.

⁷ Hinterlegte Entfernungen zwischen 250 und 500 m je nach Attraktivität des Ziels.

Tabelle 4.2: Bewohner und zugelassene Kfz am 31.12.2013 je Sektor

	Bewohner am 31.12.2013	Private Kfz am 31.12.2013	Gewerbliche Kfz am 31.12.2013	Kfz am 31.12.2013
Altstadt-Ost	2714	842	1696	2538
Hauptbahnhof	4799	653	2019	2672
Altstadt-Süd	3211	963	2401	3364
Altstadt-Nordwest	685	269	1632	1901
Summe	11409	2727	7748	10475

Sonderfall: gewerblich zugelassene Kraftfahrzeuge

Einen Sonderfall bilden die gewerblich zugelassene Fahrzeuge. Unternehmen haben innerhalb des Umgriffs oftmals einen wichtigen Sitz, wodurch ihre gewerblichen Fahrzeuge dort zugelassen sein können. Allerdings verkehren diese Fahrzeuge bisweilen bundesweit, so dass sie lokal keinen Parkdruck ausüben müssen. Empirische Erkenntnisse bzgl. des Umfangs an Fahrzeugen und inwieweit auch Stellplätze auf privatem Grund genutzt werden liegen nicht vor.

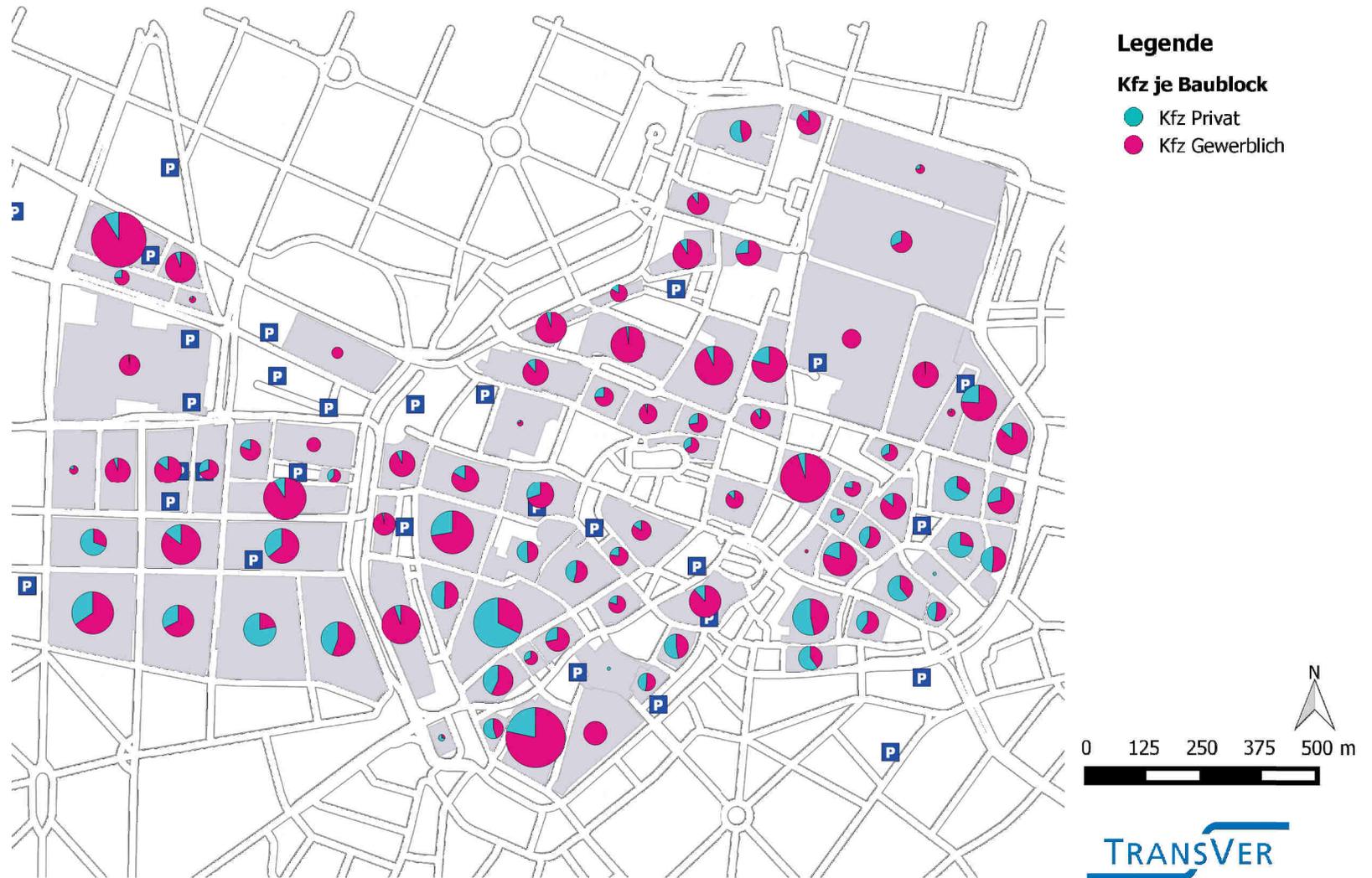


Abbildung 4.11: Zugelassenen private und gewerbliche Kfz je Baublock

4.7 Zusammenfassung Nachfrage

Die Nachfrage nach Parkraum durch Bewohner, Besucher, Lieferverkehr, etc. setzt sich aus drei Komponenten zusammen:

- Nachfrage nach Parkraum im öffentlichem Straßenraum (vgl. Abschnitt 4.2, 4.3 und 4.4)
- Nachfrage nach öffentlich zugänglichen Kurzzeitparkern in (privaten) Parkgaragen (vgl. Abschnitt 4.5) und
- Nachfrage aus Strukturdaten wie vor-Ort-zugelassenen Kfz (vgl. Abschnitt 4.6).

Der **öffentliche Straßenraum** im Untersuchungsgebiet ist **tagsüber flächendeckend hoch ausgelastet** bzw. teilweise überlastet, jedoch bereitet die Stellplatzsuche **nachts** weniger Schwierigkeiten⁸. Tagsüber sind Suchverkehre notwendig um einen freien Stellplatz zu finden, infolgedessen ist ein zielortnahes Parken des Kfz die Ausnahme. Frei werdende Stellplätze werden sehr schnell wieder belegt. Anhand von Ortsterminen konnte darüber hinaus festgestellt werden, dass Lieferzonen oftmals ordnungswidrig durch Besucher verwendet werden. Dabei ist auch beobachtbar, dass Fahrzeuge mit Strafzetteln (z.B. aufgrund einer Parkdauerüberschreitung oder eines Fehlens eines Parkscheins) oftmals deutlich länger als 2 h im Untersuchungsgebiet verweilen. Die geltende Parkraumbewirtschaftung und ihre Zielvorgaben (vgl. Abschnitt 2.1 und 2.2) wird somit in Teilen konterkariert.

Für **Bewohner** ist die Kenntnis der nachts leichteren Auffindbarkeit von Stellplätzen nur eingeschränkt hilfreich, da sie z.B. am frühen Abend bei der Heimkehr aufgrund des erst langsam nach Hause fahrenden Einkaufs- und Besucherverkehrs nur schwer einen Stellplatz finden. Möglicherweise deswegen und aufgrund der guten Erreichbarkeit im Umweltverbund wird etwa die Hälfte der Fahrzeuge mit Ausnahmegenehmigung nicht bewegt (vgl. Abschnitt 4.3).⁹

Im öffentlichen Raum werden **Fahrzeuge in nicht unerheblichen Maße ordnungswidrig**, meist jedoch regelkonform abgestellt (vgl. Abschnitt 4.4). Als ordnungswidrig gelten dabei z.B. ein überzogener oder nicht vorhandener Parkschein, während ein abgestelltes Fahrzeug auf dafür nicht vorgesehenen Flächen (z.B. in zweiter Reihe, auf dem Bürgersteig, usw.) regelwidrig ist.

Die öffentlich zugänglichen **Parkgaragen** weisen je nach Lage eine **deutlich variierende Nachfrage** sowohl werktags wie auch samstags auf, welche jedoch weitestgehend unabhängig von Stundenpreis ist. Maßgebend sind offenbar Lage, Zufahrt und mglw. auch die interne bauliche Ausgestaltung.

- **Werktags** ist eine Verknappung an Stellplätzen in ausgewählten Parkgaragen vorhanden. Hierzu zählen nachfolgende Parkgaragen: Salvatorplatz (PG03), Schranne (PG06), Oberanger (PG14) und an der Oper (PG17). In abgeschwächter Form gilt dies für das PG04 am Marienplatz. Im Vergleich zu Samstagen ist an Werktagen der Zeitraum mit sehr hoher Auslastung zeitlich kürzer und es sind im näheren Umfeld noch freie Kapazitäten in anderen Parkgaragen verfügbar.

8 sowohl gegenüber tagsüber im gleichen Gebiet als auch abends/nachts im Vergleich zu angrenzenden Parklizenzengebieten wie das Gärtnerplatzviertel, Südliches Lehel oder Pinakotheken.

9 sowohl werktags wie auch samstags werden rund 375 Fahrzeuge (bei maximal 813 abgestellten Fahrzeugen je Zeitintervall) mit Ausnahmegenehmigung nicht bewegt (vgl. Tabelle 4.1, Abbildung 4.3, Abbildung 4.4).

- An **Samstagen** bei dominantem Einkaufsverkehr sind ab dem späten Vormittag (ca. 11 Uhr) bis in den späten Nachmittag (ca. 16 bis 17 Uhr) bei vielen Parkgaragen oft keine freien Kurzzeitstellplätze mehr vorhanden. Betroffen sind hiervon: die PG am Marienplatz (PG04), an der Schranne (PG06), im Joseph-Pschorr-Haus (PG08), am Oberpollinger (PG09), das Stachus-Einkaufszentrum (PG13), am Oberanger (PG14), die Parkgarage am Hofbräuhaus (PG15) sowie die Tiefgarage an der Oper (PG17). Die Parkgaragen Rieger-City (PG05), der Färbergraben (PG18) und das Isarparkhaus (PG22) erreichen kurzzeitig einen niedrigen Wert an freien Kurzzeitstellplätze. Aufgrund der zeitlichen Verzögerung gegenüber den zuvor genannten, hoch ausgelasteten Parkgaragen, ist davon auszugehen, dass diese drei Parkgaragen vorrangig Alternativen darstellen und deswegen nur kurz über eine geringe Anzahl an freien Kurzzeitstellplätze verfügen.

Beobachtbar ist in der Praxis sowohl werktags wie auch samstags eine sequenzielle Abfolge der Annäherung der Auslastungsgrade auf öffentlichem Grund und auf privatem Grund. In der Regel nimmt die Anzahl an Fahrzeugen in Parkgaragen mit den Erreichen der Stellplatzkapazität im öffentlichen Raum zu. Die Entleerung der Parkgaragen findet ebenfalls früher statt bevor zeitverzögert abends Kfz-Stellflächen im öffentliche Raum frei gegeben werden.

5 Beschreibung des Status-Quo / Analysefall

5.1 Vergleich von Angebot und Nachfrage

Angebot für den ruhenden Kfz-Verkehr

In Kapitel 3 wurde der Umfang des Angebots für den ruhenden Kfz-Verkehr innerhalb des Untersuchungsgebiet untersucht und beschrieben. Es stellt sich zusammen aus:

- ca. 9.400 Stellplätzen auf Privatgrund, welche jedoch nur den Eigentümern bzw. Nutzungsberechtigten zur Verfügung stehen.
- insgesamt ca. 8.600 Stellplätzen auf Privatgrund in öffentlich zugänglichen Parkgaragen. Davon sind insgesamt ca. **6.400 als Kurzzeitstellplätze** ausgewiesen und bewirtschaftet. Diese können gegen entsprechendes Entgelt von allen Kraftfahrzeugkernern verwendet werden.
- **ca. 3.300 Stellplätze tagsüber bzw. ca. 3.500 Stellplätze nachts straßenbegleitend** im öffentlichen Raum. Hierbei gelten die Regeln der Parkraumbewirtschaftung (vgl. Abschnitt 2.1 und 2.2).

Nachfrage nach Anlagen für den ruhenden Kfz-Verkehr

Die Nachfrage kann analytisch in verschiedene Nutzergruppen unterteilt werden, welche jedoch bei Erhebungen nicht stets differenziert werden können. Folgende Nutzergruppen sind vorhanden:

- **Bewohner:** im Untersuchungsgebiet wohnhafte, natürliche Personen, welchen ihre Kraftfahrzeuge mit Ausnahmegenehmigung nach §46 Absatz 1 StVO zeitlich uneingeschränkt abstellen dürfen (vgl. Abschnitt 4.3). Insgesamt waren am 31.12.2015 11.409 Bewohner im Untersuchungsgebiet wohnhaft, welche 2.727 private Kfz angemeldet hatten.
- im Untersuchungsgebiet waren zum Stichtag am 31.12.2013 10.475 **gewerblich zugelassene Kraftfahrzeuge** registriert (vgl. Abschnitt 4.6).
- **Lieferverkehre** sind für eine wirtschaftlich funktionsfähige Innenstadt unerlässlich. Sie verwenden u.a. ausgewiesene Lieferzonen.
- Die vielfältigste und mutmaßlich umfangreichste Nutzergruppe sind die **Besucher**, welche zum Einkaufen, für Kultur- und Freizeitaktivitäten sowie dienstlich die Innenstadt Münchens mit dem Kfz aufsuchen.

Die verschiedenen Nutzergruppen generieren eine diffuse Nachfrage, welche auf den angebotenen Kfz-Stellflächen abgewickelt wird. Von Interesse sind für vorliegende Untersuchung die öffentlich zugänglichen Flächen, d.h. der öffentliche Raum einerseits und die der Öffentlichkeit zugänglichen Kurzzeitstellplätze in Parkgaragen andererseits. Die empirischen Erkenntnisse wurden in Kapitel 4 dargelegt.

5.2 Bewertung

5.2.1 Werktage

An Werktagen sind im Bestand folgende Charakteristika im Tagesverlauf flächendeckend zu beobachten:

- In den Morgenstunden (ca. 6:00 bis 7:00 Uhr) ist eine verhaltene Nachfrage bei gleichzeitig großem Angebot im öffentlichen Straßenraum sowie in den (geöffneten) Parkgaragen vorhanden. Zu diesem Zeitpunkt ist das Angebot für den ruhenden Kfz-Verkehr flächendeckend als ausreichend zu bewerten. Das Parken des eigenen Fahrzeuges ist komfortabel, nah am Zielort und preisgünstig für alle Nutzergruppen möglich.
- **Um 10 Uhr** sind ein Großteil der Stellplätze im öffentlichen Straßenraum belegt. Für Besucher gilt zu diesem Zeitpunkt eine Parkdauerbegrenzung auf 2 Stunden. Infolge der Verknappung an Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum erfolgt eine sukzessive Befüllung der Kurzzeitstellplätze in den Parkgaragen. Einige wenige, zentrale Parkgaragen sind werktags um 10 Uhr bereits nahe an einer Vollbelegung. Die meisten Parkgaragen jedoch verfügen zu diesem Zeitpunkt noch über ausreichend Kapazitäten. Insgesamt ist die Nachfrage eher als angespannt einzuschätzen. Weitere zufahrende Kfz suchen entweder nach einem Stellplatz im öffentlichen Straßenraum oder sie suchen zielstrebig eine Parkgarage nahe am Zielort auf.

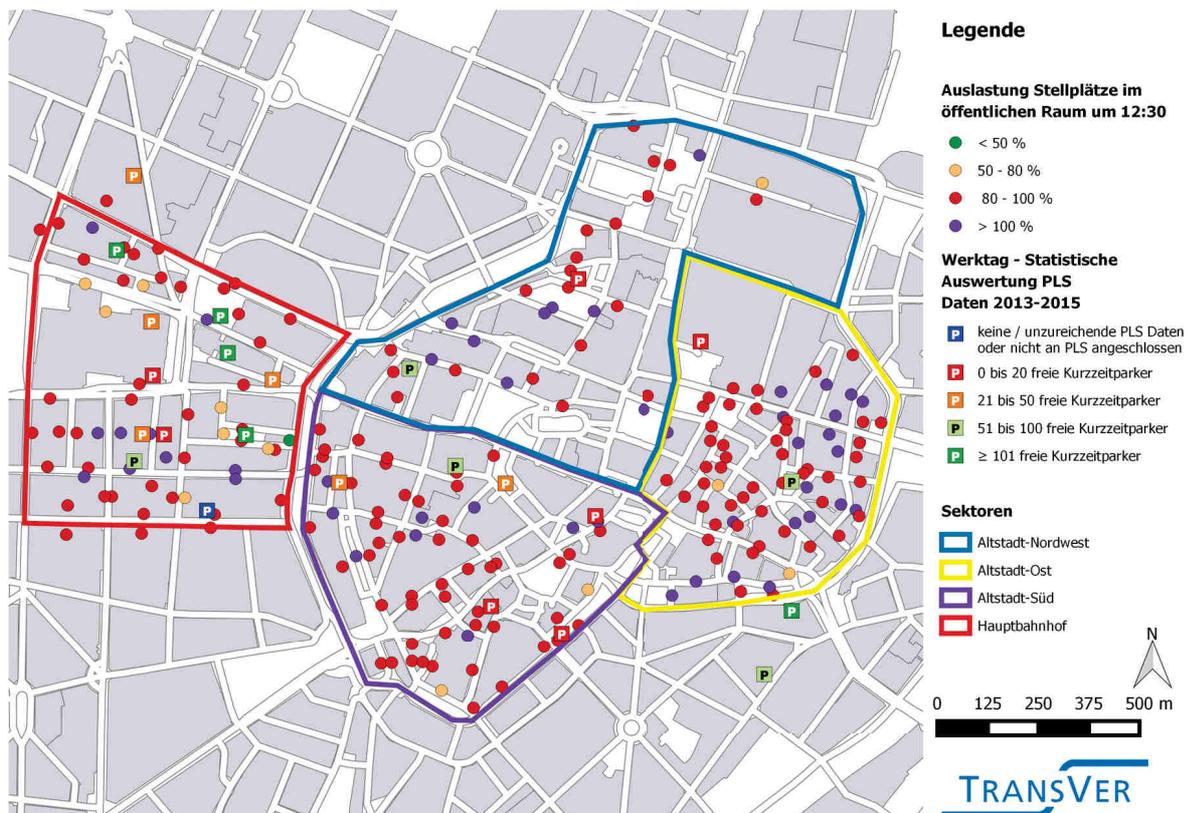


Abbildung 5.1: Zusammenfassung Ausgangszustand – Werktag

Anmerkungen: Detaillierte P-15 Werte für die Parkgaragen sind in Tabelle 14.9 dargestellt.

- Das **Nachfragemaximum** wird werktags etwa **zwischen 12:00 und 14:00** erreicht. Der öffentliche Straßenraum ist zu diesem Zeitpunkt durchgehend hoch ausgelastet. Teilweise werden im Seitenraum mehr Fahrzeuge abgestellt als rechnerisch darstellbar. Gründe hierfür sind einerseits kürzere Fahrzeuge und andererseits eine (Mit-)Ver-

wendung von Flächen, welche nicht für den ruhenden Kfz-Verkehr vorgesehen sind. Fünf Parkgaragen sind fast voll ausgelastet. Im gleichen Sektor sind noch jeweils Parkgaragen mit ausreichend freien Kapazitäten vorhanden.

Im öffentlichen Straßenraum kann nur durch ein kurz zuvor weggefahrenes Fahrzeug ein Stellplatz gefunden werden. Für zeitlich kurze Erledigungen erfolgen bisweilen Regel- und Ordnungswidrigkeiten durch die Verkehrsteilnehmer. Besucher weichen deshalb in die Parkgaragen aus.

- Im nachmittäglichen Zeitfenster **zwischen 15:00 und 17:00** steigt die angezeigte Kapazität aller Parkgaragen durchgehend. Ein Auffinden eines freien Kurzzeitstellplatzes ist im Laufe des Nachmittags an allen Parkgaragen ohne Schwierigkeiten möglich. Eine Ausnahme bildet hier die Parkgarage an der Oper (PG17), welche werktags in den frühen Abendstunden einen erneuten Rückgang an freien Kurzzeitstellplätzen aufweist. Im öffentlichen Straßenraum verbleibt die Nachfrage hoch bis sehr hoch und das Auffinden eines Stellplatzes ist weiterhin mit Suchen verbunden und nicht immer zielortnah möglich.
- Vor und mit **Ladenschluss um 20:00 Uhr** reduziert sich die Anzahl an abgestellten Fahrzeugen in den Parkgaragen deutlich. Die Verfügbarkeit von Kurzzeitstellplätzen ist mit Ausnahme der Tiefgarage an der Oper (PG17) werktags durchgehend gegeben. Im öffentlichen Straßenraum ist der Nachfragerückgang verhaltener. Als Gründe erscheinen hier rückkehrende Bewohner relevant sowie das Auslaufen der Parkdauerbeschränkung sowie die Preisreduktion auf 1,00 €/h um 19:00 Uhr. Das Abstellen eines Fahrzeuges ist ab 19:00 Uhr somit preisgünstiger als in Parkgaragen.

Weiter können jeweils je Sektor folgende Feststellungen und Beobachtungen getroffen werden:

- Der Sektor **Altstadt-Süd** verfügt werktags entlang der Achse Oberanger nur über sehr geringe Kapazitäten an Kurzzeitstellplätzen. Alle dort befindlichen Parkgaragen (PG04 Marienplatz, PG06 Schranne, und PG14 Oberanger) sind zeitweise fast voll ausgelastet. Räumlich nahe Parkgaragen wie der Färbergraben (PG18) oder die PG Pschorr (PG08) verfügen an Werktagen durchgehend über freie Kapazitäten. Der öffentliche Straßenraum ist tagsüber durchgehend mit über 80 % ausgelastet. Auslastungen von > 100% ergeben sich punktuell. Im direkten Vergleich zu anderen Sektoren sind die Überlastungen jedoch geringer. Dies kann eine Folge von einem baulich gut gefassten Raum¹⁰ sein, so dass ein Überparken des öffentlichen Raumes schwerer darstellbar ist. Im Bereich um die Brunnenstraße, Josephspitalstraße sowie Kreuzstraße wird der öffentliche Straßenraum stark mit Ausnahmegenehmigungen beparkt. Dies gilt ebenfalls für den Unteren Anger.
- Im Sektor **Altstadt-Ost** ist der öffentliche Straßenraum in besonderen Maße nachmittags ausgelastet. Ein leichter Verdrängungseffekt kann nach Betrachtung der räumlich nahe gelegenen Parkgaragen (PG05 und PG22) beobachtet werden, jedoch auf verhaltenerem Niveau als im PG am Hofbräuhaus (PG15). Dort reduzieren sich die freien Kurzzeitstellplätze nachmittags stärker und schneller. Jedoch bleiben auch hier Kapazitäten frei. Die Nachfrage in den PGs ergibt sich auch aus Besuchern, welche länger als 2 h in der Altstadt verbleiben möchten und daher ihr Fahrzeug nicht im öffentlichen

10 Schmale Fahrbahnen, markierte Flächen für den ruhenden Kfz-Verkehr, eindeutig abgegrenzte Grundstückszufahrten, Gehwegnasen, wenig beparkbare „Restflächen“, usw.

Straßenraum abstellen dürfen.

In der Altstadt-Ost werden Kfz entlang der Westenriederstraße, Pflugstraße, Marienstraße sowie in der Neuturmstraße vermehrt mit Ausnahmegenehmigung abgestellt.

- In der **Altstadt-Nordwest** ist die Nutzungsintensität tagsüber besonders ausgeprägt. Feststellbar ist dies sowohl durch den sehr hoch bis überlasteten öffentlichen Straßenraum als auch durch die werktägliche Vollauslastung der Parkgarage am Salvatorplatz. Im Bereich um den Promenadeplatz und die Prannerstraße sowie entlang der Maxburgstraße und Löwengrube überschreitet die Auslastung mittags die rechnerische Kapazität. Einzige Ausnahme ist die etwas abseits gelegene Galeriestraße. Bei den Parkgaragen steht der vollen PG Salvatorplatz eine PG am Oberpollinger gegenüber, welche werktags durchgehend über ausreichend freie Kapazitäten verfügt.

Aufgrund der niedrigen Bewohnerdichte wird der Straßenraum nur in geringem Maße von Ausnahmegenehmigungen von Bewohnern genutzt.

Vereinfachend kann daher festgestellt werden, dass in der Altstadt-Nordwest eine sehr ausgeprägte Nachfrage durch Besucher vorherrscht. Hier dürften oftmals geschäftliche Gründe dominieren, da dies der einzige der vier Sektoren ist bei welchem die werktägliche Intensität über der samstäglichen liegt.

- Im **Sektor** um den **Hauptbahnhof** sind die öffentlichen Stellplätze entlang der Einfallstraßen (Bayerstraße, Elisenstraße, Schwanthalerstraße) sowie der Bereich südlich des Hauptbahnhofes (Landwehrstraße, Goethestraße) sehr hoch ausgelastet bis überlastet. Entlang der Schwanthalerstraße liegt dies auch an der Verkehrsregelung mit Liefer- und Hotelanfahrtszonen, welche z.T. ordnungswidrig mit verwendet werden. Die Straßen abseits davon neigen dazu, eine leicht reduzierte, aber weiterhin hohe Auslastung zu besitzen.

Bei den Parkgaragen verfügt die Mehrzahl werktags über ausreichend Kapazität. Aufgrund der Vielzahl an Parkgaragen ist ein Auffinden eines nahen Kurzzeitstellplatzes an Werktagen weitestgehend als unproblematisch einzustufen.

Abgestellte Fahrzeuge mit Ausnahmegenehmigung der Bewohner sind überwiegend entlang der Landwehrstraße zu finden. Die restlichen Bereiche im Sektor Hauptbahnhof sind zu weniger als 25 % durch Anwohner geprägt. Es gibt hierbei eine hohe Übereinstimmung mit der Bevölkerungsdichte, welche im Süden deutlich erhöht ist. Insgesamt ist der Sektor um den Hauptbahnhof hoch ausgelastet, verfügt aber über ausreichend Kapazitäten in den Parkgaragen.

Zusammenfassung Werktage (Di., Mi., Do.)

Für Werktage kann gezeigt werden, dass:

- das Nachfragemaximum am frühen Nachmittag durch die Überlagerung von beruflichen/dienstlichen Wegezwecken sowie in geringerem Maße dem Einkaufsverkehr erreicht wird,
- die Nachfrage nach Flächen für den ruhenden Kfz-Verkehr im öffentlichen Raum tagsüber flächendeckend sehr hoch ist,
- mehrere zentral gelegene Parkgaragen kaum bis keine freien Kurzzeitstellplätze mehr anbieten können und
- es befinden sich jedoch in Gehentfernung¹¹ alternative Abstellmöglichkeiten für den ruhenden Kfz-Verkehr.

11 vgl. Fußnote 7 auf S. 32.

5.2.2 Samstag

Für den öffentlichen Straßenraum gilt tagsüber an Samstagen ein mit Werktagen durchaus vergleichbarer Zustand: eine sehr hohe Auslastung, welche abschnittsweise die Kapazität an Stellplätzen überschritten wird. Zum Zeitpunkt des Nachfragemaximums ist an Samstagen der Wert je nach Straßenzug geringfügig über oder unter dem Vergleichswert an Werktagen. Dies entspricht der üblichen Varianz bei verschiedenen Erhebungen und spiegelt keine grundlegend andere Verteilung wieder. Es ist tagsüber – wie auch an Werktagen – flächendeckend nur noch eine sehr geringe Anzahl an freien Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum vorhanden.

Die Feststellung der näherungsweise Deckungsgleichheit mit Werktagen bei der Nachfrage im nach Kfz-Stellplätzen im öffentlichen Raum gilt ebenfalls für die Standorte mit einem hohen Anteil an Ausnahmegenehmigungen (der Bewohner). Diese Standorte bleiben weitestgehend lagekonstant; in geringem Maße verschieben sie sich in benachbarte Straßenzüge. Dies ist jedoch kausal auf die separate Erhebung zurückzuführen. Dominant bleiben die Straßenzüge von der Westenriederstraße via Marienstraße zur Neuturmstraße in der Altstadt-Ost, die Kreuzstraße in der Altstadt-Süd und die Landwehrstraße im Sektor Hauptbahnhof, während sich in der Altstadt-Nordwest kein Schwerpunkt zeigt.

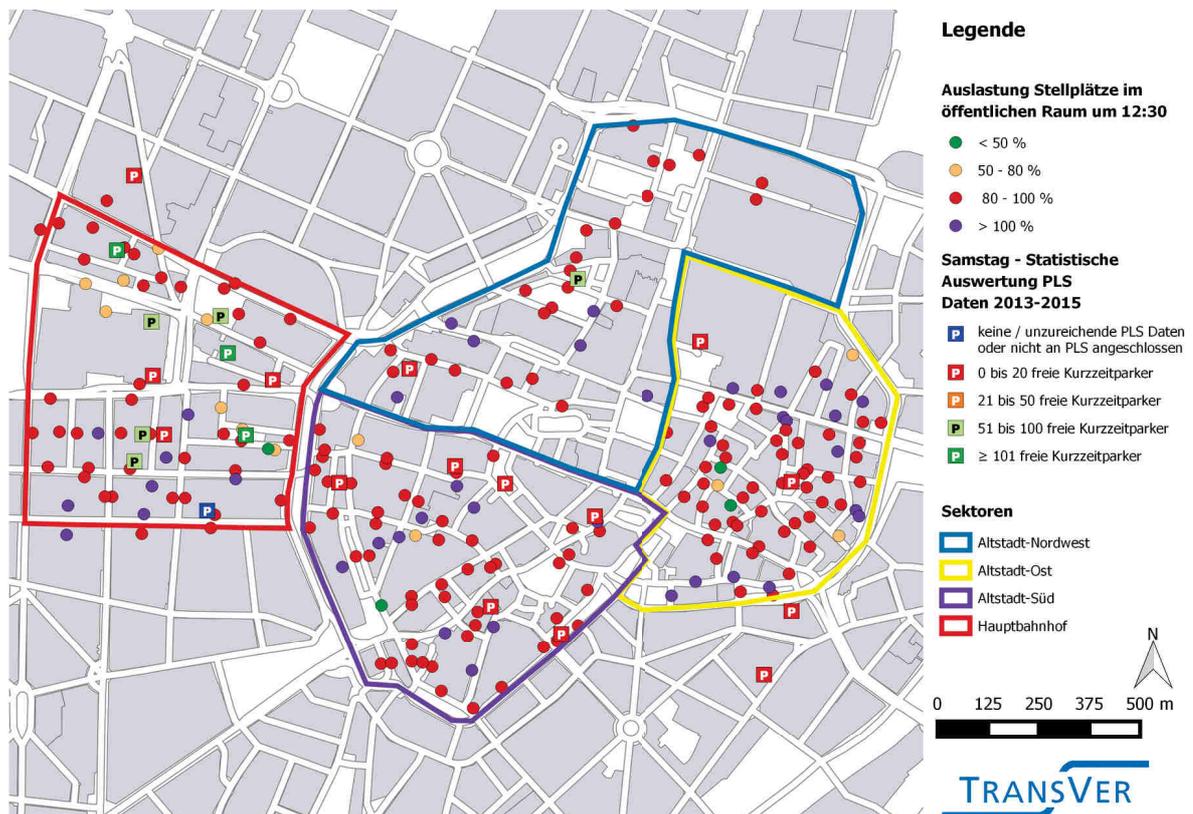


Abbildung 5.2: Zusammenfassung Ausgangszustand – Samstag

Anmerkungen: Detaillierte P-15 Werte für die Parkgaragen sind in Tabelle 14.10 dargestellt.

Unterschiede zu Werktagen sind an Samstagen vorrangig im Besucherkollektiv und der Nutzungsintensität der Parkgaragen zu finden. Das Besucherkollektiv setzt sich an Samstagen in überwiegendem Maße aus Einkaufsverkehr zusammen. Dies wird deutlich an der Auslastung der Parkgaragen im Parkleitsystem: je näher eine Parkgarage an den Schwerpunkten des Einzelhandels liegt, umso früher und stärker sinkt die Anzahl an verfügbaren Kurzzeitstellplätzen ab. Dies gilt durchgehend für alle Parkgaragen entlang einer Linie von Stachus bis zum Isartor sowie die an Parkgaragen Schranne (PG06), Oberanger (PG14) sowie an der Oper (PG17).

Insgesamt ergibt die statistische Analyse der Daten aus dem Parkleitsystem für Samstage ein Zeitraum mit sehr hoher Nachfrage, welcher von ca. 11:00 Uhr bis ca. 16:00 Uhr andauert. Die erste Parkgarage ohne freie KZP ist die PG06 Schranne, es folgen zeitlich: PG04 Marienplatz, PG14 Oberanger, PG17 an der Oper und das PG16 Königshof. Um 13:00 Uhr haben PG05 Rieger-City, PG08 Pschorr, PG09 Oberpollinger, PG12 TG am Hbf, PG13 Stachus, PG15 Hofbräuhaus und PG22 Isarparkhaus ebenfalls bei weniger als 20 freien Kurzzeitstellplätze (als Perzentil-15-Wert) erreicht. In guter fußläufiger Entfernung sind allerdings auch an Samstagen noch Kurzzeitstellplätze verfügbar. Dazu zählen PG02 Elisenhof (mit ≥ 64 KZP), PG03 Salvatorplatz (mit ≥ 54 KZP), PG19 Park One (mit ≥ 141 KZP) sowie PG21 Karstadt am Hbf (mit ≥ 197 KZP).

Im Vergleich mit Werktagen lässt sich daher folgendes konstatieren:

- Die Befüllung der Parkgaragen erfolgt an Samstagen zeitlich später als an Werktagen.
- Das Nachfragemaximum ist an Samstagen ausgeprägter als an Werktagen. Der Zeitpunkt der sehr hohen Nachfrage endet im Vergleich zu Werktagen früher. Die Abnahme an besetzten Kfz-Stellplätzen erfolgt an Samstagen jedoch weniger schnell als an Werktagen.
- Die Nachfrageintensität übersteigt bei den meisten, zentral gelegenen Parkgaragen den P15-Wert von Werktagen. Es erfolgt eine sehr starke Orientierung entlang des Einzelhandels in der Schützenstraße, Kaufingerstraße und im Tal.

Insgesamt ergibt sich an Samstagen ein Bild mit einer gesamtheitlichen höheren Nachfrage, welche jedoch im öffentlichen Raum auf mit Werktagen vergleichbaren Niveau erfolgt. Letzteres überwiegend, da die Kapazitäten erschöpft sind und eine Nutzung eines Stellplatzes ein Fortfahren eines anderen Fahrzeuges erfordert.

5.2.3 Zusammenfassung je Benutzergruppe

Nutzergruppe Bewohner

Nur etwa jedes zweite Kfz der Bewohner wird täglich bewegt. Sie können ihre Kfz überwiegend in der Nähe der Wohnschwerpunkte abstellen. Jedoch gestaltet sich das Auffinden eines Stellplatzes im öffentlichen Raum insbesondere vom späten Vormittag bis in die Abendstunden oftmals eher schwierig.

Nutzergruppe Besucher

Die Besucher stellen einen sehr großen Anteil der werk- und samstäglichem Nachfrager dar. Werktags verkehren viele aus geschäftlichen/dienstlichen Zwecken, wodurch Gebiete mit Büros und ihre nahen Parkgaragen stärker ausgelastet sind. Teilweise weisen Parkgaragen keine freien KZP mehr auf. Samstags dominiert der Einkaufsverkehr, welcher sich stark am Einzelhandel orientiert. Dabei kommt es zu einer insgesamt höheren Auslastung als an Werktagen.

Für die Besucher steht in absolutem Umfang eine sehr große Anzahl an Stellplätzen zur Verfügung, welche jedoch insbesondere an Samstagen teilweise zeitlich und räumlich sehr stark ausgelastet sind. Dieser Zustand bildet nicht den Idealzustand ab. Aufgrund der hohen Lagegunst des Untersuchungsgebietes ist von einer Ausweisung von weiteren Kfz-Stellflächen abzusehen. Die zeitweise Knappheit an Kfz-Stellflächen in Zeit und Raum ist daher aufgrund der Vielzahl an Mobilitätsalternativen vertretbar.

Nutzergruppe Lieferverkehr

Für den Lieferverkehr sind in der Innenstadt eingeschränkte Halteverbote ausgewiesen sowie separate Lieferzonen. Insbesondere letztere werden teilweise ordnungswidrig durch Besucher verwendet. Die derzeitige Regelung und Befolgung für den Lieferverkehr ist nicht zufriedenstellend.

6 Szenario mit beschlossenen Maßnahmen (PF0)

6.1 Liste an beschlossenen Maßnahmen

Bei den beschlossenen Maßnahmen werden Maßnahmen betrachtet, welche durch den Stadtrat der Landeshauptstadt München in den Jahren 2015 und davor beschlossen wurden. Eine Umsetzung dieser Beschlüsse ist im Gange oder ist in Kürze zu erwarten. Infolgedessen werden die Auswirkungen der Beschlüsse in naher Zukunft eintreten. Folgerichtig entspricht dies damit einem Prognoseullfall (PF0).

Die in Tabelle 6.1 aufgeführten Maßnahmen sind dabei für das Szenario zu berücksichtigen. Enthalten sind darin die Festlegungen des B-Plan 2018 für die beiden Teilbereiche an der Hildegardstraße und am Thomas-Wimmer-Ring.¹²

Tabelle 6.1: Liste an beschlossenen Maßnahmen

Maßnahme / Objekt	Lage	Anwohnerstellplätze	Kurzzeitstellplätze	Dauerparker	weitere Stellplätze ^a	Stellplätze für Behinderte	Bemerkung
Auflassung PG Hofbräuhaus / Hildegardstraße	Baublock 11322	0	-351	-124	0	0	—
Neubau PG Thomas-Wimmer-Ring	Thomas-Wimmer-Ring	+33 ^b	+329	+124	+21	+15	- Erfordernis von mindestens 256 KZP.
Neubau Tiefgarage an der Hildegardstraße	Baublock 11322	+67	0	0	+82	0	Stellplätze nur für Bewohner bzw. nach Stellplatzsatzung für Nachnutzung.
Öffnung Einbahnstraßen für Radverkehr	flächendeckend über gesamten Untersuchungsraum	0	-5	0	0	0	—
Radabstellplätze	flächendeckend über gesamten Untersuchungsraum	0	-5	0	0	0	—
Summe an Stellplätzen (brutto)		100	-32	0	103	15	—
Summe an Stellplätzen (netto) zur allgemeinen Verfügung ohne durch Neubebauung erforderliche Stellplätze (auf 10 gerundet)		30	-30	0	entfällt	entfällt	—
^a	unter weiteren Stellplätzen werden nicht öffentliche zugängliche Stellplätze verstanden, welche baulich errichtet, jedoch nicht durch die Allgemeinheit nutzbar sind. Ein Beispiel sind z.B. Stellplätze für die Straßenreinigung, Hotelgäste, Bewohner des Gebäudes, usw.						
^b	Die Anwohnerstellplätze kompensieren entfallende Stellplätze durch die Oberflächengestaltung des Bauvorhabens im PRM-Gebiet „südliches Lehel“.						

¹² Vorlagennr. 14-20 / V 02977 vom 06.05.2015. Verfügbar unter: https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/ris_vorlagen_detail.jsp?risid=3642005

6.2 Folgenabschätzung

Auswirkungen auf das Angebot

Das Angebot für den ruhenden Kfz-Verkehr wird im vorliegenden Szenario in der Summe um rund 100 Stellplätze erhöht. Die Auswirkungen sind jedoch je Nutzergruppe unterschiedlich:

- Für **Bewohner** stehen gegenüber heute zukünftig **insgesamt 100 Stellplätze** zusätzlich als Anwohnerstellplätze auf Privatgrund zur Verfügung. Errichtet werden davon 33 Stellplätze in der PG Thomas-Wimmer-Ring und weitere 67 Stellplätze in einer Bewohner Tiefgarage an der Hildegardstraße (= Σ 100 Kfz-Stellplätze).
Aufgrund der Oberflächengestaltung im Zuge des Bauvorhabens entfallen Stellplätze an der Oberfläche im PRM Gebiet „südliches Lehel“. Somit sind ergeben sich als tatsächlich neue Stellplätze rund 70 in der Tiefgarage an der Hildegardstraße.
- Das bestehende PG Hofbräuhaus verfügt baulich über 475 Kfz-Stellplätze. Für das Kurzzeitparken von **Besuchern und Tagesgästen** steht im Bestand aufgrund bestehender Nutzungsvereinbarungen eine deutlich reduzierte Anzahl von < 350 Kfz-Stellplätzen zur Verfügung (vgl. Abbildung 14.24). Es werden alle Stellplätze im Gebäude der PG Hofbräuhaus entfallen. Die Kurzzeitstellplätze werden in der PG Thomas-Wimmer-Ring neu errichtet. Der Betreiber sieht dort weiter eine Schaffung von Dauerparkern, Anwohnerparkern und evtl. weitere Kurzzeitstellplätze vor. Zusätzlich werden dort 15 Behindertenparkplätze ausgewiesen sowie weitere 21 Stellplätze für die Straßenreinigung, welche im Bestand im PG Hofbräuhaus untergebracht sind. Die Lageverschiebung ist im Hinblick auf die Nachfrage nach Kurzzeitstellplätzen durch Besucher folgenlos.
- Über das gesamte Untersuchungsgebiet entfallen aufgrund von diversen Einzelmaßnahmen für den Radverkehr aufgerundet 10 Kfz-Stellplätze.

Tabelle 6.2: Folgenabschätzung in Planfall 0 (Werte gerundet)

Halte-/Parkregel bzw. Nutzergruppe	Eigentümer	Sektor Hauptbahnhof	Sektor Altstadt-Nordwest	Sektor Altstadt-Ost	Sektor Altstadt-Süd	Summe	Bemerkung
Beginn AF							
Taxi	LHM	80	20	0	10	120	
Bus	LHM	20	20	10	10	50	
Behindertenparkplatz	LHM	20	10	10	10	50	
Eingeschränktes Halteverbot / Laden & Liefern	LHM	240	20	30	30	320	
Hotelanfahrtszone	LHM	90	10	20	10	130	
ganztägiges Kurzzeitparken	LHM	740	660	600	750	2750	
nachts verfügbare Stellplätze	LHM	170	170	10	10	360	
Σ öffentlicher Raum im Bestand	LHM	1350	910	680	840	3770	
Σ KZP in Parkgaragen im Bestand	privat	2570	710	1440	1670	6380	
Σ Stpl. auf Privatgrund in privater Nutzung im Bestand	privat	6150	2880	4320	4620	17950	
Σ öffentlich zugängliche Stellplätze im Bestand	LHM+privat	3920	1610	2120	2510	10160	
Beginn PFO							
Δ PFO im öffentlichen Straßenraum	LHM	0	0	0	0	-10 b	
Δ PFO auf KZP in Parkgaragen	privat	0	0	0	0	0	
Δ Anwohnerstellplätze auf privatem Grund	privat	0	0	70	0	70 a	
Σ öffentlicher Raum im PFO	LHM	1350	900	680	840	3770	
Σ KZP in Parkgaragen im PFO	privat	2570	710	1440	1670	6380	
Σ Stpl. auf Privatgrund in privater Nutzung im PFO	privat	6150	2880	4380	4620	18030	
Σ öffentlich zugängliche Stellplätze im PFO	LHM+privat	3920	1610	2120	2500	10150	
Δ PFO-AF bei Σ ruhender Kfz-Verkehr im öffentlichen Raum	LHM	0,0%	-1,1%	0,0%	0,0%	0,0%	
Δ PFO-AF bei Σ öffentlich zugängliche Stellplätze inkl. Parkgarage	LHM+privat	0,0%	0,0%	0,0%	-0,4%	-0,1%	
Δ PFO-AF bei Σ privaten Stellplätzen	privat	0,0%	0,0%	1,4%	0,0%	0,4%	
Bemerkungen							
a entfällt bei den Summen, da nicht öffentlich zugänglich. Es ist von ein Reduktion der Nachfrage im öffentlichen Raum auszugehen.							
b Reduktion Stellplätze im öffentlichen Raum durch unterschiedliche Maßnahmen der Nahmobilitätspauschale.							
Legende							
<i>kursiv</i> = Zwischensumme							
fett = Gesamtsumme							
grau dargestellte Zahlen sind nachrichtlich aufgeführt; sie sind nicht Bestandteil von Summenbildungen							
grau hinterlegte Zellen sind neue Werte, weiße Zellen sind Rechenergebnisse							

Verkehrliche Auswirkungen

In den Sektoren Hauptbahnhof, Altstadt-Süd und Altstadt-Nordwest führen die Maßnahmen für den Radverkehr zu keinen *wahrnehmbaren* Veränderungen. Die beschlossenen Maßnahmen führen somit ausschließlich im Sektor Altstadt-Ost zu verkehrlichen Auswirkungen. Diese sind wie folgt:

- Der Umfang an Kurzzeitstellplätzen in der neuen PG Thomas-Wimmer-Ring verbleibt identisch.¹³ Wie die statistische Analyse der PLS Daten zeigt (vgl. Abschnitt 4.5), kann die Nachfrage nach Kurzzeitstellplätzen durch die PG15 an Werktagen in guter Qualität abgedeckt werden. An Samstagen ergibt sich im Bestand nachmittags für rund drei Stunden ein knappes Angebot an Kurzzeitstellplätzen (vgl. Abbildung 14.24).
- Durch die Ortsverlagerung der Kurzzeitstellplätze kann sich je nach Ziel die Fußwegentfernung erhöhen. Für den Einkaufsverkehr z.B. im Tal ergibt sich hierdurch eine Verlängerung der Wege um bis zu 200 m. Die „normale“ Fußweg entlang des Thomas-Wimmer-Rings bis zum Isartor und dann ins Tal ist aufgrund der Verlärmung, der Touristenbusse und des Radverkehrs (einschließlich Ausweichens auf den Bürgersteig) eingeschränkt attraktiv.
- Bei den durch den Stadtrat beschlossenen Maßnahmen entfallen keine Taxistandplätze, Lieferzonen oder Behindertenparkplätze.
- Durch die Anwohnerstellplätze in der neuen Tiefgarage an der Hildegardstraße kann sich eine rückläufige Nachfrage nach Kfz-Stellflächen für das Parken im öffentlichen Raum mit Ausnahmegenehmigung einstellen.

Unter der Annahme einer unveränderten Nachfrage von Besuchern ergeben sich daher keine Änderungen im Bezug auf Auslastungsgrad und Parksuchverkehr gegenüber dem Bestand. Der Zielverkehr zum PG Hofbräuhaus wird durch Verkehr von Bewohnern zur TG Hildegardstraße in deutlich geringem Maße substituiert. Insgesamt ist daher von rückläufigen Verkehrsstärken im Umfeld des bisherigen PG Hofbräuhaus auszugehen. Die Lade- und Lieferzonen im Tal werden durch die genannten Maßnahmen nicht tangiert. Damit ist für diese Nutzergruppe ebenfalls von einer gleichbleibenden Qualität bzgl. der Verfügbarkeit auszugehen.

Für den öffentlichen Raum könnten sich aus oben genannten Gründen Möglichkeiten zum Überdenken der Aufteilung des Raumes ergeben, da die Nachfrage von Anwohnern nach Stellplätzen im öffentlichen Raum im östlichen Bereich der Altstadt-Ost sein könnte sowie der Quell- und Zielverkehr rückläufig sein wird. Eine fußläufige Aufwertung des öffentlichen Raumes erscheint überlegenswert, da mit einer Zunahme an Fußgänger vom Thomas-Wimmer-Ring in Richtung Tal zu rechnen ist.

13 Die Nutzung der Stellplätze in der PG Thomas-Wimmer-Ring kann variieren, da 256 Kurzzeitstellplätze eingerichtet werden müssen und die Zuweisung der verbleibenden 197 normalen Stellplätze im Ermessen des Betreibers liegt. Es könnten daraus Kurzzeitstellplätze, Dauerparker oder auch Anwohnerstellplätze errichtet werden.

7 Szenario mit geplanten Maßnahmen (PF1)

7.1 Liste an geplanten Maßnahmen

Die Nutzungsstruktur innerhalb des Untersuchungsgebietes unterliegt stetigen Veränderungen. Vorliegendes Szenario berücksichtigt die vier nachfolgend aufgeführten Maßnahmen:

- Auswirkungen von Veränderungen der **Parkgarage am Färbergraben** (PG18) durch den Aufstellungsbeschluss zum Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2102¹⁴,
- Einrichtung der **Nord-Süd-Querung** (NSQ) für Radfahrer über Hofgarten – Alfons-Goppel-Straße – Falkenturmstraße – Sparkassenstraße – Viktualienmarkt mit **Sperrung des Marienplatzes** für Radfahrer und Busse¹⁵,
- **Verkehrsversuch Sendlinger Straße**¹⁶ sowie
- Erweiterung des Nutzungsbereiches von **stationsungebundenem CarSharing**¹⁷ im Bereich der Innenstadt.

Die geplanten Maßnahmen haben unterschiedliche Auswirkungen auf das Angebot und Nachfrage des ruhenden Kfz-Verkehr.

7.2 Auswirkungen des Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 2102 Sattlerstraße (beiderseits) zwischen Fürstenfelder Straße und Färbergraben

Zusammenfassung des Beschlusses

Im Aufstellungsbeschluss zum Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2102 wird mit Bezug auf den ruhenden Kfz-Verkehr gefordert:

„Im Zusammenhang mit der Projektentwicklung soll die Größe der Tiefgarage mit den pflichtigen wie auch der Umgang mit den Stellplätzen aus dem Parkhaus planerisch offengelassen werden. Vor Abriss des Parkhauses am Färbergraben solle das Gesamtkonzept zum Parken in der Innenstadt fortentwickelt werden.“

Wirkungsabschätzung des Beschlusses

Daher gilt es zu bewerten, ob oder in welchem Umfang die öffentliche Parkgarage am Färbergraben aufgelassen werden kann. Hierbei kann die statistische Auswertung der verschiedenen Parkgaragen für Werktag und Samstag verwendet werden (vgl. Abschnitt 4.5).

Für **Werktag** kann folgendes festgestellt werden (vgl. Tabelle 14.9):

- Mit hoher Wahrscheinlichkeit sind um 12:00 noch mehr als 20 Kurzzeitparker als frei gemeldet.

14 Vorlagen-Nr. 14-20 / V 03481 vom 09.12.2015. Verfügbar unter: https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/ris_vorlagen_detail.jsp?risid=3693753

15 Vorlagen-Nr. 14-20 / V 04125 vom 19.11.2015. Verfügbar unter: https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/ris_vorlagen_detail.jsp?risid=3781602

16 Vorlagen-Nr. 14-20 / V 04380 vom 13.04.2016. Verfügbar unter: https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/ris_vorlagen_detail.jsp?risid=3809415

17 Vorlagen-Nr. 14-20 / V 04808 vom 16.12.2015. Verfügbar unter: https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/ris_vorlagen_detail.jsp?risid=3882759

- Bei 400 Kurzzeitparkern insgesamt sind somit rund 375 Stellplätze besetzt.

Die belegten Stellplätze sind nach Möglichkeit in den umliegenden Parkgaragen unter Berücksichtigung der dortigen Auslastung unterzubringen. Dies kann wie in Tabelle 7.1 dargestellt erfolgen. Mit Nutzung der PG19 Park One am Stachus sowie weiteren Parkgaragen in geringerem Maße kann die Nachfrage des PG18 Färbergraben an Werktagen abgedeckt werden.

Tabelle 7.1 Nachfragekompensation von PG18 an Werktagen in naheliegenden Parkgaragen

PG	Name	Luftlinien-entfernung (auf 50 m gerundet)	Kapazität (vgl. Tabelle 3.2)	Minima an freien Stellplätze * (vgl. Tabelle 14.9)	Beispielhafte Neu-belegung aus PG18
PG08	Pschorr	150 m	179	89	75
PG13	Stachus Einkaufszentrum	400 m	450	33	25
PG09	PG Oberpollinger	400 m	390	78	50
PG19	Park One am Stachus	650 m	380	242	225
	Summe	n.v.	1399	442	375

* Die Minima je Werktag erfolgen nicht zeitgleich. Durch eine Aufsummierung der Minima erfolgt daher eine Abschätzung zur sicheren Seite hin.

Analog kann an **Samstagen** festgestellt werden:

- Mit hoher Wahrscheinlichkeit sind um 14:00 noch mehr als 10 Kurzzeitstellplätze als frei gemeldet.
- Bei 400 Kurzzeitparker insgesamt sind mit rund 390 Stellplätze nahezu alle belegt.

Die belegten Stellplätze sind – wie an Werktagen – in den umliegenden Parkgaragen unter Berücksichtigung der dortigen Auslastung unterzubringen. An Samstagen ergibt sich der in Tabelle 7.2 aufgeführte Fall. Feststellbar ist dabei, dass die Parkgaragen im näheren Umfeld ebenfalls stark nachgefragt sind, so dass entsprechende Kapazitäten in entfernteren Parkgaragen genutzt werden müssen. Durch die Mitbenutzung von Kurzzeitparker im PG03 Salvatorplatz, PG19 Park One am Stachus, PG21 Karstadt am Hbf sowie dem PG02 Elisenhof kann die samstägliche Nachfrage abgedeckt werden.

Tabelle 7.2 Nachfragekompensation von PG18 an Samstagen in naheliegenden Parkgaragen

PG	Name	Luftlinien-entfernung (auf 50 m gerundet)	Kapazität (vgl. Tabelle 3.2)	Minima an freien Stellplätze * (vgl. Tabelle 14.10)	Beispielhafte Neu-belegung aus PG18
PG08	Pschorr	150 m	179	0	0
PG13	Stachus Einkaufszentrum	400 m	450	0	0
PG09	PG Oberpollinger	400 m	390	0	0
PG03	Salvatorplatz	550 m	315	54	50
PG19	Park One am Stachus	650 m	380	141	125
PG21	Karstadt am Hbf	750 m	424	197	175
PG02	Elisenhof	800 m	270	64	50
	Summe	n.v.	2408	456	400

* Die Minima je Samstag erfolgen nicht zeitgleich. Durch eine Aufsummierung der Minima erfolgt daher eine Abschätzung zur sicheren Seite hin. Minima mit ≤ 10 freie Stellplätze wurden auf 0 gesetzt.

Insgesamt ist daher feststellbar, dass ein vollumfängliches Auflösen der Kurzzeitparker auf dem Gelände des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2102 vom Grundsatz her vorstellbar ist. Die Verfügbarkeit an Kurzzeitparkern in den umliegenden Parkgaragen wird absinken; insbesondere an Samstagen werden freie Kurzzeitstellplätze in weiter entfernten Parkgaragen zwischen Stachus und Hauptbahnhof zu finden sein.

Die heute bauordnungsrechtlich gebundenen Stellplätze sollen laut Aufstellungsbeschluss in einer Tiefgarage unter dem künftigen Gebäude wiederhergestellt werden. Unter Berücksichtigung der Bedarfsabschätzung für Anwohner des Hackenviertels sowie der durch die Nachnutzung erforderlichen Stellplätze (nach Stellplatzsatzung) ist von einer Tiefgarage mit mehr als 200 Stellplätzen auszugehen.

7.3 Auswirkungen der Nord-Süd-Querung auf den ruhenden Kfz-Verkehr

Zusammenfassung des Beschlusses

Dem Beschluss zur Nord-Süd-Querung (NSQ) kann eine Maximalabschätzung bzgl. der Auswirkungen auf den ruhenden Kfz-Verkehr entnommen werden (vgl. Tabelle 7.3). Feststellbar ist, dass aus Gründen der Sichtbarkeit, der Verkehrssicherheit sowie des Verkehrsflusses eine Verlagerung oder Entfall von Kfz-Stellflächen erforderlich ist. Da die Flächen für das Laden und Liefern und die Wartebereiche für Taxis sowie die Behindertenstellplätze weitgehend erhalten bleiben sollen, ergibt sich eine Stellplatzreduktion zulasten der Kurzzeitparker (auf öffentlichem Grund).

Tabelle 7.3 Stellplatzbilanz aus Stadtratsbeschluss zur Nord-Süd-Querung

Örtlichkeit	Stellplatzbilanz „blau“ Besucher- und Anwohnerparken (Begründung in Klammern)	Stellplatzbilanz „orange“ Ladezone und beschränktes Anwohnerparken (Begründung in Klammern)
Odeonsplatz	ca. -5 bis ca. -10 (Ersatz für Taxistellplätze zur Verbesserung Verkehrssituation)	0
Querung Maximilianstraße	ca. -6 bis -8 (Verbesserung der Verkehrssicherheit)	0
Dienerstraße	ca. -10 (Einrichtung Fußgängerbereich)	-3 (Einrichtung Fußgängerbereich)
Schrammerstraße	ca. -15 (ca. -10 Verlagerung Taxi und ca. -5 Umwandlung in „orange“ zur Reduktion von Parksuchverkehr)	+5 (Umwandlung von „blau“ in „orange“ als Möglichkeit zum Parken für Anwohner und zur Reduktion von Parksuchverkehr)
Sparkassenstraße	maximal ca. -20 (Verbesserung des Verkehrsablaufs)	-2 bis +9 (+9 bei Umwandlung der Kfz-Stellplätze auf der Ostseite zwischen Tal und Ledererstraße von „blau“ zu „orange“ zur Verbesserung des Verkehrsablaufs)
Rosental	maximal ca. -16 (ca. -15 Verbesserung des Verkehrsablaufs und ggf. -1 wegen Verlagerung des Behindertenstellplatzes)	0
Summe	maximal ca. -54	-2 bis +9

Quelle: Beschluss zur NSQ, S. 22 und S. 23 mit Fortschreibungen.

Wirkungsabschätzung des Beschlusses

In der ersten Umsetzungsphase (Juli 2016) zur NSQ wurden auf der Ostseite der Sparkassenstraße insgesamt elf Stellplätze entfernt. Weiter entfielen ca. sechs Kfz-Stellplätze zur erleichterten Querung in der Maximilianstraße ebenso wie fünf bis zehn Kfz-Stellplätze am Odeonsplatz. Die weiter beschriebenen Maßnahmen können bei nicht-Erfüllung der Ziele laut Beschluss umgesetzt werden. Für den Knotenpunkt Rosental / Oberanger / Färbergraben mit möglichem Stellplatzentfall zugunsten von Fußgängerüberwegen sowie der Verbesserung der Abbiegemöglichkeit für Busse ist noch keine Detailplanung bekannt. Die Maßnahmen in der Dienerstraße und Schrammerstraße werden nach derzeitigem Kenntnisstand nicht umgesetzt.

Die oben aufgeführten Maßnahmen führen zu einer weiteren Verknappung an Kurzzeitstellplätze für Besucher im öffentlichen Raum. Bei rückläufigem Angebot an Kurzzeitstellplätzen ergibt sich bei konstanter Nachfrage eine Erhöhung des Nachfragedrucks.

Durch die Nord-Süd-Querung ist im Hinblick auf den ruhenden Kfz-Verkehr im öffentlichen Straßenraum der östliche Sektor des Untersuchungsgebietes besonders stark betroffen.

7.4 Auswirkungen des Verkehrsversuchs Sendlinger Straße auf den ruhenden Kfz-Verkehr

Zusammenfassung des Beschlusses

Im Sommer 2016 begann der Verkehrsversuch Sendlinger Straße. Dabei wird die Fußgängerzone aus der nordöstlichen Sendlinger Straße nach Südwesten bis zum Sendlinger-Tor-Platz verlängert. Die neue Fußgängerzone kann entlang der Hackenstraße / Hermann-Sack-Straße und Herzog-Wilhelm-Straße gequert werden.

Insgesamt entfallen dabei 81 Kfz-Stellplätze für Anwohner bzw. Besucher. Diese teilen sich räumlich wie folgt auf:

- 60 Kfz-Stellplätze in der Sendlinger Straße,
- 11 Kfz-Stellplätze in der Schmidstraße,
- 4 Kfz-Stellplätze in der Hermann-Sack-Straße, da der Taxistand verlegt wird und die Zufahrt zur neuen Tiefgarage des Anwesens am Oberanger 16 sichergestellt werden muss,
- 3 Kfz-Stellplätze in der Hackenstraße, da Behindertenparkplätze und Lieferzonen aus der Sendlinger Straße verlegt werden sowie
- 3 Kfz-Stellplätze in der Herzog-Wilhelm-Straße.

In der Sendlinger Straße entfallen ferner rund 45 Abstellplätze für Fahrräder. Diese werden an die Zugänge zur neuen Fußgängerzone verlegt und erweitert. Die Erweiterung erfolgt zulasten von insgesamt sechs Kfz-Stellplätzen, welche in obiger Bilanz bereits aufgeführt sind.

Wirkungsabschätzung des Beschlusses

Durch die Maßnahme werden die Abstellmöglichkeiten für den ruhenden Kfz-Verkehr um insgesamt 81 Stellplätze reduziert. Hierdurch wird das Auffinden eines Stellplatzes für Besucher tagsüber erschwert. Ein mögliches Ausweichen in die nahegelegenen Parkgaragen ist durch die Straßenführung gegeben. Da die umliegenden Parkgaragen¹⁸ im Nachfragemaximum sowohl an Werktagen wie auch an Samstagen nur noch über eine sehr geringe Anzahl an freien Kurzzeitparkern verfügen, müssen Besucher mit dem Kfz entferntere Parkgaragen im Bereich des Karlplatzes aufsuchen. Während den Tagesrandzeiten (vor 10h morgens bzw. nach 16h) sowohl werktags wie auch samstags ist in den drei unmittelbar anliegenden Parkgaragen eine kontinuierliche Nachfrageabnahme zu beobachten. Während diesen Zeiten ist daher von einem ausreichenden Angebot an verfügbaren Kurzzeitstellplätzen auszugehen.

Die Nachfrage durch Anwohner in der Sendlinger Straße und Schmidstraße kann durch die Auswertung der Ausnahmegenehmigungen im ruhenden Kfz-Verkehr ermittelt werden. Feststellbar ist dabei folgendes:

- von den 71 Kfz-Stellplätzen in Sendlinger Straße und Schmidstraße sind frühmorgens knapp die Hälfte der Stellplätze mit Fahrzeugen mit Ausnahmegenehmigung belegt.
- Im Laufe des Tages fährt ein Teil der Fahrzeuge mit Ausnahmegenehmigung weg und ist mit einem erschwerten Auffinden eines Stellplatzes bis nach 20h konfrontiert.
- Etwa 15 Stellplätze¹⁹ sind durch Anwohner dauerhaft belegt.

18 PG04 Marienplatz, PG14 Oberanger und PG18 Färbergraben

19 Bei der Erhebung werktags waren 12 Fahrzeuge unbewegt. Bei der Erhebung am Samstag wurden 16 unbewegte Fahrzeuge gezählt.

Die Evaluierung der Parkraumauslastung infolge des Verkehrsversuchs wird zeigen, wie sich die temporäre Verlängerung der Fußgängerzone auf den ruhenden Kfz-Verkehr auswirken wird. Zu erwarten ist, dass die Besucher in benachbarte Straßen und die Parkgaragen ausweichen, während die Anwohner abends in den benachbarten Straßen Stellplätze finden müssen. Ein besonderes Augenmerk ist auf zurückkehrende Anwohner vor Ladenschluss zu richten, da zu diesem Zeitpunkt der Straßenraum hoch ausgelastet ist. Für den Lieferverkehr wurden umfassende Regelungen in der Fußgängerzone eingeführt um die Erreichbarkeit sicherzustellen. Gegenüber dem bisherigen Zustand dürfte sich für den Lieferverkehr daher eine spürbare Verbesserung einstellen.

7.5 Auswirkungen der Freigabe der Innenstadt für stationsungebundenes CarSharing

Zusammenfassung des Beschlusses

Die Nutzung von CarSharing-Fahrzeugen in der Landeshauptstadt München wurde mit dem Beschluss „Car.Sharing in München: Durchführung von Pilotprojekten“ vom 16.03.2011 als fünfjähriges Pilotprojekt gestattet.²⁰ Durch das Kreisverwaltungsreferat wurde dabei die Nutzung evaluiert. Auf Basis der Ergebnisse der Evaluierung wurde am 16.12.2015 mit Beschluss „CarSharing in München“ der Vollversammlung des Stadtrates das System in den Dauerbetrieb überführt und gleichzeitig die Regelungen der Lizenzvergabe an die Anbieter angepasst. Die neue Regelung soll beobachtet und evaluiert werden und nach fünf Jahren dem Stadtrat wieder vorgelegt werden. CarSharing Fahrzeugen innerhalb des Altstadtrings und um den Hauptbahnhof erlaubt.

Wirkungsabschätzung des Beschlusses

Eine Wirkungsabschätzung ist aufgrund des kurzen Zeitraums seit der Änderung deskriptiv darstellbar. Grundsätzlich tritt durch die Geschäftsgebietserweiterung eine weitere Nutzergruppe innerhalb von Gebieten mit einem tageszeitlichem Nachfrageüberhang auf. Weiter ist festzustellen, dass die CarSharing-Fahrzeuge ausschließlich im öffentlichen Raum abgestellt werden können. Ein Ausweichen – wie bei den Kurzzeitparkern in die Parkgaragen – ist nicht möglich. Eine vorteilhafte Auswirkung der CarSharing-Fahrzeuge könnte sich über eine kürzere mittlere Parkdauer einstellen (gegenüber Kurzzeitparkern).

Anhand von mehrtagigen Stichproben im Juni 2016 über MVG multimobil²¹ konnte festgestellt werden, dass der Umfang an gleichzeitig abgestellten CarSharing-Fahrzeugen eher niedrig ist. Ein Überschreiten von mehr als 25 Fahrzeugen konnte werktags zwischen 08:00 und 18:00 nicht festgestellt werden.

Insgesamt ist daher davon auszugehen, dass die Auswirkung der Erweiterung der Geschäftsgebiete des stationsungebundenen CarSharings um die Altstadt und das Hauptbahnhofviertel zum derzeitigen Stand überwiegend gering ist.

20 Vorlagen-Nr. 08-14 / V 05883 vom 15.03.2011. Verfügbar unter: https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/ris_vorlagen_dokumente.jsp?risid=2232401

21 verfügbar unter: <https://carsharing.mvg-mobil.de/?loc=48.139254,11.579052>

7.6 Folgenabschätzung

In Tabelle 7.4 ist eine Abschätzung der Angebotsveränderungen durch den Prognosefall und den Planfall dargestellt. Die Werte für den Bestand sind den Tabellen 3.1 und 3.2 entnommen und zusammengefasst worden. Das Angebot an Stellplätzen kann jeweils je Sektor aufsummiert werden. Es wird nach öffentlicher Verkehrsfläche und privatem Grund differenziert. Grund hierfür ist die Errichtung von Anwohnergaragen, wodurch eine Umverteilung des Angebots an Kfz-Stellflächen von öffentlichem hin zu privatem Grund erfolgt. Diese Stellplätze werden nur nachrichtlich dargestellt, da sie für die Nutzung als Kurzzeitparker entfallen. Die positive Wirkung für den öffentlichen Raum ist durch eine Reduktion der Nachfrage gegeben, da Anwohner nun ihr Kfz nicht mehr dauerhaft im Straßenraum abstellen.

Beschreibung der Auswirkungen je Sektor

Durch die vorgenannten Maßnahmen verändert sich im Viertel um den **Hauptbahnhof** wenig. Eine wahrnehmbare Veränderung des Parkraumangebots ergibt sich daher nicht.

Im Sektor **Altstadt-Nordwest** entfallen durch die NSQ fünf bis zehn Kfz-Stellplätze am Odeonsplatz, da die Zufahrt in den Hofgarten umgestaltet wird und der Taxistand verschoben wird. Der Status-Quo wird weitestgehend erhalten.

Die umfangreichsten Veränderungen ergeben sich in der **Altstadt-Süd**. In Summe wird das Angebot für den ruhenden Kfz-Verkehr um ca. ein Fünftel reduziert. Durch das mögliche Auflösen der Kurzzeitparker in der Nachfolgenutzung der Parkgarage Färbergraben dürfte sich eine weitere Erhöhung der Nachfrage auf die öffentlichen Verkehrsflächen und naheliegende Parkgaragen ergeben. Der Verkehrsversuch Sendlinger Straße erfolgt zeitlich früher, so dass sich vor dem Auflösen der Parkgarage ein neues Gleichgewicht eingestellt haben wird. Aufgrund der angespannten Auslastungssituation ist der Bau von Anwohnerstellplätzen positiv zu sehen. In der Altstadt-Süd werden die Maßnahmen somit zu einem deutlichen Erschweren beim Auffinden von freien Kfz-Stellplätzen führen, sofern es nicht gelingt den Nachfrageüberhang zu reduzieren.

In der **Altstadt-Ost** führt die Umsetzung der NSQ zu einer Reduktion von bis zu ca. 4 % des Stellplatzangebotes im ruhenden Kfz-Verkehr. Angesichts der im Bestand hohen Auslastung, wird dies unweigerlich ebenfalls zu einer Verschlechterung gegenüber dem Bestand führen. Durch die mögliche Erweiterung bei den Kurzzeitparkern in der neuen Parkgarage am Thomas-Wimmer-Ring sowie den neuen Anwohnerstellplätzen in der neuen Parkgarage an der Hildegardstraße (beides Bestandteile des PF0 in Kapitel 6) ergibt sich nur eine geringe Änderung gegenüber dem Status-Quo.

Tabelle 7.4: Folgenabschätzung in Planfall 1 (Werte gerundet)

Halte-/Parkregel bzw. Nutzergruppe	Eigentümer	Sektor Hauptbahnhof	Sektor Altstadt-Nordwest	Sektor Altstadt-Ost	Sektor Altstadt-Süd	Summe	Bemerkung
Beginn AF							
Taxi	LHM	80	20	0	10	120	
Bus	LHM	20	20	10	10	50	
Behindertenparkplatz	LHM	20	10	10	10	50	
Eingeschränktes Halteverbot / Laden & Liefern	LHM	240	20	30	30	320	
Hotelanfahrtszone	LHM	90	10	20	10	130	
ganztägiges Kurzzeitparken	LHM	740	660	600	750	2750	
nachts verfügbare Stellplätze	LHM	170	170	10	10	360	
Σ öffentlicher Raum im Bestand	LHM	1350	910	680	840	3770	
Σ KZP in Parkgaragen im Bestand	privat	2570	710	1440	1670	6380	
Σ Stpl. auf Privatgrund in privater Nutzung im Bestand	privat	6150	2880	4320	4620	17970	
Σ öffentlich zugängliche Stellplätze im Bestand	LHM+privat	3920	1610	2120	2510	10160	
Beginn PF0							
Δ PF0 im öffentlichen Straßenraum	LHM	0	0	0	0	-10	b
Δ PF0 auf KZP in Parkgaragen	privat	0	0	0	0	0	
Δ Anwohnerstellplätze auf privatem Grund	privat	0	0	100	0	100	a
Σ öffentlicher Raum im PF0	LHM	1350	900	680	840	3770	
Σ KZP in Parkgaragen im PF0	privat	2570	710	1440	1670	6380	
Σ Stpl. auf Privatgrund in privater Nutzung im PF0	privat	6150	2880	4420	4620	18070	
Σ öffentlich zugängliche Stellplätze im PF0	LHM+privat	3920	1610	2120	2500	10150	
Beginn PF1							
Δ B-Plan 2102 bei KZP	privat	0	0	0	-400	-400	
Δ B-Plan 2102 bei Anwohnerparken	privat	0	0	0	50	50	a, e
Δ NSQ	LHM	0	-10	-30	-20	-50	d
Δ Sendlinger Straße	LHM	0	0	0	-80	-80	
Δ CarSharing	LHM	-5	-5	-5	-5	-20	c
Σ im öffentlichen Straßenraum im PF1	LHM	1340	890	650	730	3610	
Σ KZP in Parkgaragen im PF1	privat	2570	710	1440	1270	5980	
Σ Stpl. auf Privatgrund in privater Nutzung im PF1	privat	6150	2880	4420	4670	18120	
Σ öffentlich zugängliche Stellplätze im PF1	LHM+privat	3910	1590	2090	2000	9590	
Δ PF1-AF bei Σ ruhender Kfz-Verkehr im öffentlichen Raum	LHM	-0,7%	-2,2%	-4,4%	-13,1%	-4,2%	
Δ PF1-AF bei Σ öffentlich zugängliche Stellplätze inkl. Parkgaragen	LHM+privat	-0,3%	-1,2%	-1,4%	-20,3%	-5,6%	
Δ PF1-AF bei Σ privaten Stellplätzen	privat	0,0%	0,0%	2,3%	1,1%	0,8%	
Bemerkungen							
a	entfällt bei den Summen, da nicht öffentlich zugänglich. Es ist von ein Reduktion der Nachfrage im öffentlichen Raum auszugehen.						
b	Reduktion Stellplätze im öffentlichen Raum durch unterschiedliche Maßnahmen der Nahmobilitätszuschale.						
c	Nachfrageerhöhung durch neuen Nutzerkreis. Der Wert entspricht den höchsten beobachteten Belegungen je Sektor.						
d	Maximalwert ohne Gegenrechnung von Lieferzonen						
e	zzgl. Anwohnerstellplätze für neue Wohnungen und Nutzungen im Bereich der Hildegardstraße						
Legende							
<i>kursiv</i>	= Zwischensumme						
fett	= Gesamtsumme						
grau dargestellt	Zahlen sind nachrichtlich aufgeführt; sie sind nicht Bestandteil von Summenbildungen						
grau hinterlegte Zellen	sind neue Werte, weiße Zellen sind Rechenergebnisse						

8 Szenario im Bahnhofsviertel (PF2)

8.1 Maßnahmenkonzept Südliches Bahnhofsviertel

In einer Untersuchung aus dem Jahr 2014 zur Stärkung des Wohnens im südlichen Bahnhofsviertel wurden verschiedene Maßnahmen vorgeschlagen, welche Auswirkungen auf den ruhenden Kfz-Verkehr haben.

KURZE WEGE IM VIERTEL	SICHERHEIT IM VERKEHRSABLAUF	AUFENTHALTSQUALITÄT + OPTIMIERUNG PARKEN
<p>Verkehrliche Zielvorstellungen</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Kurze Wege für den nicht motorisierten Verkehr - Durchlässigkeit für den Radverkehr verbessern ○ Anbindung der Wohngebiete verbessern zur Vermeidung von Umwegfahrten im Viertel ○ Erreichbarkeit des Bahnhofs sicherstellen ○ Erreichbarkeit der Grünzüge und Grünflächen im Umfeld sicherstellen <p>Verkehrliche Maßnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung ○ Ausnahme des Radverkehrs von Fahrtrichtungsgeboten ○ Direkte Ausfahrt für Radfahrer am Sendlinger-Tor-Platz zur Sonnenstraße in Richtung Süden ○ Direkte Ausfahrt aus dem Wohngebiet an der Mathildenstraße über die Landwehrstraße zur Sonnenstraße Richtung Norden (Radverkehr + Kfz) und zur Josepshospitalstraße (Radverkehr) ○ Zufahrt des Bahnhofs von Süden über die Paul-Heyse- und Bayerstraße nach Sperrung des Bahnhofsvorplatzes 	<p>Verkehrliche Zielvorstellungen</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Verbesserung der aktiven Sicherheit durch Geschwindigkeitsdämpfung und Verstetigung des Verkehrsflusses bei Erhalt der Leistungsfähigkeit ○ Mehr Radverkehr – weniger Kfz-Verkehr ○ Miteinander statt gegeneinander; Prinzip der gegenseitigen Rücksichtnahme stärker in den Vordergrund rücken ○ Vorrangige Berücksichtigung des Fußgänger- und Radverkehrs, Beurteilung der Leistungsfähigkeit aus Sicht aller Verkehrsteilnehmer ○ Verbesserung der Querbarkeit für den Fußverkehr, insbesondere in Geschäftsstraßen ○ Schaffung multifunktionaler Verkehrsflächen bei starker Nutzungsüberlagerung und knappem Flächenangebot <p>Verkehrliche Maßnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Überprüfung der Signalisierung hinsichtlich Notwendigkeit und Signalzeiten ○ Trennung der Verkehrsarten wo nötig, Mischprinzip wo möglich ○ Angleichung der Geschwindigkeitsniveaus im Mischverkehr ○ Geschwindigkeitsdämpfung im Streckenverlauf und Verstetigung des Verkehrsflusses durch Reduzierung der Querschnitte auf das technisch/verkehrlich notwendige Maß ○ Geschwindigkeitsdämpfung im Knotenpunktbereich und Verstetigung des Verkehrsflusses durch Umgestaltung der Knotenpunkte und Verzicht auf Signalisierung, soweit technisch/verkehrlich möglich ○ Fußgängerquerungen auch im Streckenverlauf ermöglichen, z.B. durch niedrige Geschwindigkeiten und Mittelstreifen ○ Umgestaltung der Schwanthalerstraße zur Hauptgeschäftstraße ○ Unterbrechung des Durchgangsverkehrs in der Landwehrstraße (Höhe St. Paul) 	<p>Ziele der Straßenraumgestaltung</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Verbesserung der Straßengestaltung im Hinblick auf eine höhere Aufenthaltsqualität, die Gestaltung bestimmt die Funktion ○ Mehr „Bewegungsraum“ für Fußgänger und Radfahrer im Straßenraum ○ Umgestaltung von Straßenkreuzungen zu „Straßenplätzen“, Schaffung von „grünen“ Plätzen – neue Plätze für das Viertel ○ „Entschleunigung“ des Verkehrs ○ Optimierung der Parkregelungen entsprechend den Nutzungsansprüchen des Straßentyps (räumlich, zeitlich und nutzungsspezifische Flexibilisierung) ○ Stellplatzmanagement mit dem Ziel einer Reduzierung der Flächen für Besucherparken, Parkhäuser zu Wohnhäuser ○ Bewohnerparken auch am Rande des Quartiers <p>Verkehrliche Maßnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Sperrung des Hauptbahnhofvorplatzes für den Kfz-Verkehr ○ Umfeldgestaltung Schule an der Schwanthalerstraße mit Schulhoferweiterung ○ Umfeldgestaltung im Bereich der Uni-Kliniken ○ Platzgestaltung um die St. Paul-Kirche ○ Gestaltung eines temporären „Marktbereichs“ in der Goethestraße ○ Straßenbäume in der Schwanthalerstraße und Umgestaltung als Geschäftsstraße ○ Rückbau des Bavariarings auf je eine Richtungsfahrbahn, Nutzung der Flächenpotenziale zum Radfahren und Parken ○ Umnutzung des Parkhauses in der Adolf-Kolping-Straße zu Wohnen mit Anwohnerstellplätzen

Abbildung 8.1: Maßnahmen mit Bezug zum Verkehr

Quelle: Auszug aus Endbericht zur „Stärkung des Wohnens im südlichen Bahnhofsviertel“, S. 25.

Bedingt durch die Vielzahl an städtebaulichen Überlegungen und Gestaltungsvorschlägen wird vorliegend eine Bandbreite entwickelt, um umfangreiche die Auswirkungen auf das Angebot im ruhenden Kfz-Verkehr bewerten zu können. Es wird davon ausgegangen, dass:

- die Schwanthalerstraße deutlich entschleunigt, der Radverkehr gefördert sowie die Querung für den nicht motorisierten Verkehr erleichtert wird,
- die Paul-Heyse-Straße abschnittsweise begrünt wird sowie
- eine punktuelle Begrünung von Goethe-, Schiller und Landwehrstraße erfolgt.

Hierdurch kommt es zu einer Reduktion von rund 60 Kfz-Stellplätzen wie Tabelle 8.1 zeigt. Auf der Paul-Heyse-Straße können laut dem damaligen Maßnahmenkonzept außerhalb der Hauptverkehrszeiten bis zu 40 zeitlich eingeschränkte Kfz-Stellplätze eingerichtet werden. Je nach Straßenraumgestaltung wird durch die Autoren des Gutachtens zum südlichen Bahnhofsviertel für die westliche Schwanthalerstraße zwischen

Paul-Heyse-Straße und Bavariaring ebenfalls Möglichkeiten der Erhöhung der Kfz-Stellplatzanzahl gesehen. In einer Detailplanung soll geprüft werden, wie Sonderparkzonen kombinierbar sind, z.B. Hotelanfahrtszonen mit Lieferzonen in der Schwanthaler- und Landwehrstraße. Durch die Autoren wird ebenfalls eine Verkürzung der zulässigen Höchstparkdauer von 120 Minuten auf 90 Minuten angeregt.

Tabelle 8.1: Grobabschätzung Veränderungen im Parkraumangebot im südlichen Bahnhofsviertel

Straße	Straßenseite	Δ Stellplätze
Schwanthalerstraße	Nordseite	-13
Schwanthalerstraße	Südseite	-12
Landwehrstraße	Nordseite	-7
Landwehrstraße	Südseite	-5
Goethestraße	Westseite	-9
Goethestraße	Ostseite	-8
Schillerstraße	Westseite	-6
Summe (gerundet)		-60

Quelle: Anhang 7.2 im Bericht zur Stärkung des Wohnens im südlichen Bahnhofsviertel

8.2 Fahrzeuge mit Ausnahmegenehmigung im südlichen Bahnhofsviertel

Auf den rund 700 straßenbegleitenden Kfz-Stellplätzen im südlichen Bahnhofsviertel werden werktags bis zu 100 Fahrzeuge und samstags ca. 80 Fahrzeuge mit Ausnahmegenehmigung abgestellt (vgl. Abbildung 8.1 und 8.2).

Der Anteil an abgestellten Fahrzeugen mit Ausnahmegenehmigung ist im südlichen Bahnhofsviertel niedrig. Die (im Vergleich) niedrige Einwohnerdichte ist hierfür verantwortlich. Durch die „Stärkung des Wohnens im südlichen Bahnhofsviertel“ ist von einem steigenden Bedarf an Stellplätzen für Bewohner auszugehen. Die Stellplätze sollten entsprechend der Stellplatzsatzung auf Privatgrund nachgewiesen werden.

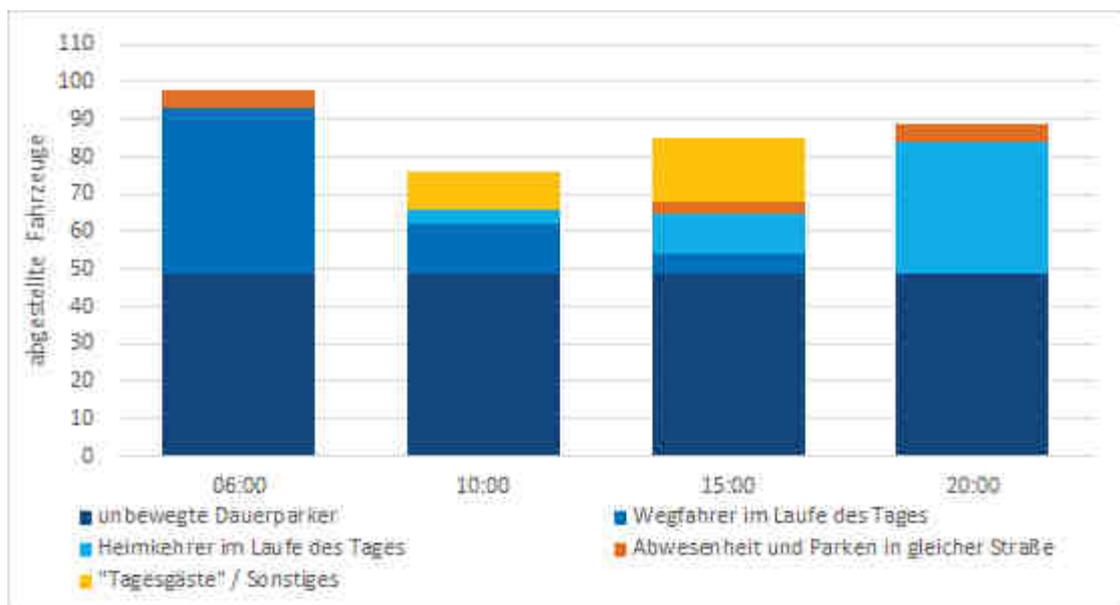


Abbildung 8.2: Ortsveränderungen von Fahrzeugen mit Ausnahmegenehmigung an Werktagen (Di., Mi., Do.) im südlichen Bahnhofsviertel

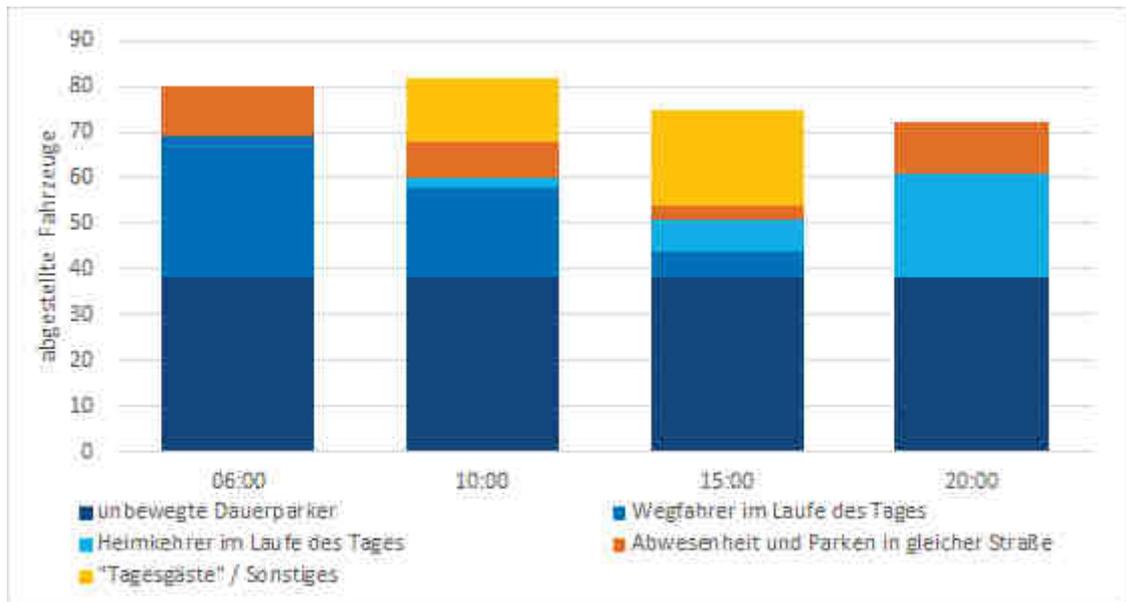


Abbildung 8.3: Ortsveränderungen von Fahrzeugen mit Ausnahmegenehmigung an Samstagen im südlichen Bahnhofsviertel

8.3 Umbau Hauptbahnhof mit Auswirkungen auf den Bahnhofsvorplatz

Durch den Neubau des Münchener Hauptbahnhofes ergeben sich nach Fertigstellung neue verkehrliche Randbedingungen. Umstritten ist dabei, ob der Bahnhofsvorplatzes für den motorisierten Verkehr noch zugänglich sein wird. Im Sinne einer **Abschätzung zur ungünstigen Seite** wird nachfolgend angenommen, dass die Kfz-Stellplätze an der Oberfläche lokal ersatzlos entfallen, die Zugänglichkeit zu den dort situierten Parkgaragen erhalten bleibt. Im Falle einer Zugänglichkeit des Bahnhofsvorplatzes für den motorisierten Individualverkehr, besteht die Möglichkeit eines geringeren Rückgangs an Kfz-Stellplätzen.

Die in Tabelle 8.2 dargestellten Kfz-Stellplätze bzw. durch Kfz genutzten Flächen entfallen im ungünstigen Fall. Die Flächen mit eingeschränktem Haltverbot bzw. Hotelanfahrtszone in der westlichen Schützenstraße entfallen im Sinne der beschriebenen Ungunstfallbetrachtung ebenfalls, da sie nur unter erheblichem Aufwand anfahrbar wären, wenn der Bahnhofsvorplatz gesperrt würde.

Tabelle 8.2: Grobabschätzung Veränderungen im Parkraumangebot im Umfeld Bahnhofsvorplatz

Straße	Straßenseite	Nutzergruppe	Δ Stellplätze
Bahnhofsvorplatz	Westseite	Kurzparker	-31
Bahnhofsvorplatz	Westseite	Behinderte	-5
Bahnhofsvorplatz	Westseite	Taxis	-26
Bahnhofsvorplatz	Ostseite	Kurzparker	-6
Bahnhofsvorplatz	Ostseite	Busse	-3
Schützenstraße	Südseite	Laden und Liefern (eingeschränktes Halteverbot)	-7
Schützenstraße	Südseite	Hotelanfahrt	-3
Summe (gerundet)			-80

Quelle: GIS Daten zum Angebot des ruhenden Kfz-Verkehrs, vgl. Kapitel 3.

8.4 Folgenabschätzung

Das Gebiet ist bedingt durch die Nähe zum Verkehrsknotenpunkt Hauptbahnhof ausgezeichnet im Umweltverbund angebunden. Dies wird durch die große Anzahl an zu Fuß gehenden unterstrichen. Morgens ist ein sehr ausgeprägter Querungsbedarf u.a. auch auf Höhe der Mittererstraße beobachtbar. Auf Höhe der Schillerstraße queren in der abendlichen Spitzenstunde rund 2.000 Menschen die Schwanthalerstraße (vgl. Zählung aus 2014). Dennoch ist das Gebiet in erheblichen Maße vom ruhenden und fließenden Kfz-Verkehr geprägt. Diese starke Prägung ist – so das Ziel der Untersuchung zur Stärkung des Wohnens im südlichen Bahnhofsviertel – mittelfristig stadtverträglicher zu gestalten. Hierzu ist eine Betrachtung des ruhenden Kfz-Verkehrs unerlässlich.

Angebot in Parkgaragen

Die Parkgaragen um den Hauptbahnhof verfügen in der Regel über eine eher umfangreiche Anzahl an freien Stellplätzen. Die statistische Analyse (vgl. Abschnitt 4.5) ergab, dass fußläufig in den nahe gelegenen Parkgaragen stets ausreichend Stellplätze frei sind (vgl. Tabelle 8.3).

Tabelle 8.3: Anzahl freier Kfz-Stellplätze in den umliegenden Parkgaragen

PG	Name der Parkgarage	Lage	Minimale Anzahl an freien Kfz-Stellplätzen an:	
			Werktagen (aus Tabelle 14.9) *	Samstagen (aus Tabelle 14.10) *
PG02	Elisenhof	Unmittelbare Nähe zum Bahnhofsvorplatz	101	64
PG19	Park One am Stachus	sehr nah an der Schwanthalerstraße	228	141
PG21	Karstadt am Hauptbahnhof	Unmittelbare Nähe zum Bahnhofsvorplatz	204	197
PG23	Car Park Cristal	an der Schwanthalerstraße	83	97
PG24	TG Senefelderstraße	sehr nah an der Schwanthalerstraße & Hbf	15	6
PG25	Goethe-Center	sehr nah an der Schwanthalerstraße & Hbf	45	54

Quelle: Ergebnisse der Statistische Analyse (vgl. Abschnitt 4.5)
 * Die aufgeführten Minima sind nicht zeitgleich.

Tabelle 8.4: Folgenabschätzung in Planfall 2 (Werte gerundet)

Halte-/Parkregel bzw. Nutzergruppe	Eigentümer	Sektor Hbf	Bemerkung
Beginn AF			
Taxi	LHM		80
Bus	LHM		20
Behindertenparkplatz	LHM		20
Eingeschränktes Halteverbot / Laden & Liefern	LHM		240
Hotelanfahrtszone	LHM		90
ganztägiges Kurzzeitparken	LHM		740
nachts verfügbare Stellplätze	LHM		170
Σ öffentlicher Raum im Bestand	LHM		1350
Σ KZP in Parkgaragen	privat		2570
Σ Stpl. auf Privatgrund in privater Nutzung im Bestand	privat		6150
Σ öffentlich zugängliche Stellplätze im Bestand	LHM+privat		3920
Beginn PF0			
Δ PF0 im öffentlichen Straßenraum	LHM		0
Δ PF0 auf KZP in Parkgaragen	privat		0
Δ Anwohnerstellplätze auf privatem Grund	privat		0
Σ öffentlicher Raum im PF0	LHM		1350
Σ KZP in Parkgaragen im PF0	privat		2570
Σ Stpl. auf Privatgrund in privater Nutzung im PF0	privat		6150
Σ öffentlich zugängliche Stellplätze im PF0	LHM+privat		3920
Beginn PF2			
Δ Schwanthaler Straße, Landwehrstraße, Schillerstraße und Goethestraße	LHM		-60 a
Δ Bahnhofsvorplatz - Kurzparker	LHM		-40
Δ Bahnhofsvorplatz - Behinderte	LHM		-5 b
Δ Bahnhofsvorplatz - Taxis	LHM		-30 b
Δ Bahnhofsvorplatz - Busse	LHM		-3 b
Δ Bahnhofsvorplatz - Laden & Liefern sowie Hotelanfahrt	LHM		-10 c
Δ CarSharing	LHM		-5
Σ im öffentlichen Straßenraum im PF2	LHM		1210
Σ KZP in Parkgaragen im PF2	privat		2570
Σ Stpl. auf Privatgrund in privater Nutzung im PF2	privat		6150
Σ öffentlich zugängliche Stellplätze im PF2	LHM+privat		3780
Δ PF2-AF bei Σ ruhender Kfz-Verkehr im öffentlichen Raum	LHM		-10,4%
Δ PF2-AF bei Σ öffentlich zugängliche Stellplätze inkl. Parkgaragen	LHM+privat		-3,6%
Δ PF2-AF bei Σ privaten Stellplätzen	privat		0,0%
Bemerkungen			
a ohne Differenzierung nach Nutzungsart und ohne vorgeschlagene Kompensationsmaßnahmen auf dem Bavariaring, Paul-Heyse-Straße und westl. Schwanthaler Straße			
b Vorstellbar ist eine Wiederherstellung an anderem Ort im näheren Umfeld ggf. zulasten von KZP			
c wie b, jedoch könnte dies auch in der Fußgängerzone Schützenstraße erfolgen.			
Legende			
<i>kursiv = Zwischensumme</i>			
fett = Gesamtsumme			
grau dargestellte Zahlen sind nachrichtlich aufgeführt; sie sind nicht Bestandteil von Summenbildungen			
grau hinterlegte Zellen sind neue Werte, weiße Zellen sind Rechenergebnisse			

Angebot und Nachfrage im öffentlichen Straßenraum

Das Angebot an Kfz-Stellflächen im öffentlichen Raum ist – bedingt durch die Nutzungsüberlagerung und Flächenknappheit – heterogen strukturiert. Die Nachfrage ist während des Tages hoch bis sehr hoch. Ein Auffinden eines Kfz-Stellplatzes gestaltet sich in der Praxis oftmals schwierig. Als Folge hiervon kommt es abschnittsweise zu Einschränkungen für den fließenden Verkehr. Dies gilt in besonderem Maße für die richtungsgebundene Landwehrstraße.

Die angedachten Maßnahmen in der Schwanthalerstraße und auf dem Bahnhofsvorplatz führen zu:

- einer unmittelbaren Reduktion von rund 100 Kurzzeitstellplätzen (vgl. Tabellen 8.1 und 8.2), welche jedoch in den umliegenden Parkgaragen ein durchgehend ausreichendes Angebot gegenübersteht,

- einem Entfall von eingeschränktem Haltverbot sowie Hotelanfahrt in der Schützenstraße, welche je nach zukünftiger Planung flächenneutral im Bereich der bestehenden Fußgängerzone mit zeitlicher Freigabe erhalten werden kann,
- einem Entfall von drei Warteplätzen für Busse,
- einer Reduktion von ca. 30 Taxi-Standplätzen (vgl. Tabelle 8.2) sowie
- einer Reduktion von fünf Parkplätzen für Behinderte.

Festzustellen ist beim Angebot im ruhenden Kfz-Verkehr, dass die Parkgaragen im südlichen Bahnhofsviertel über ein ausreichendes Angebot verfügen. Nominell ist ein räumliches Verlagern der Nachfrage aus dem öffentlichen Raum auf privaten Grund im südlichen Bahnhofsviertel gut darstellbar.

Aus bauordnungsrechtlichen Gründen und Gründen der Erreichbarkeit mit Taxis und für Behinderte ist davon auszugehen, dass diese neu hergestellt werden zulasten von rund 30 Kurzzeitstellplätzen im öffentlichen Raum. Insgesamt ergibt sich somit eine Verknappung der Stellplätze für Kurzzeitparker um ca. 130 bis 140 Kfz-Stellplätze. Da die umliegenden Parkgaragen i.d.R. über ausreichend freie Kapazitäten verfügen (vgl. Tabelle 8.3), erscheint ein Entfall vertretbar.

Fahrzeuge mit einer Ausnahmegenehmigung (von Anwohnern) sind im Vergleich zu anderen Sektoren eher anteilig geringer. Durch die gewünschte Zunahme an Wohnbevölkerung ist von einer Zunahme an privat zugelassenen Kfz auszugehen. Diese sollten nach Möglichkeit auf privatem Grund abgestellt werden.

Ein Teil der für die Begrünung und die Radverkehrsinfrastruktur entfallenden Kfz-Stellplätze in der Schwanthaler Straße kann laut den Autoren der Planungsgruppe 504 im Bereich des Bavariarings, der Paul-Heyse-Straße sowie westlichen Schwanthalerstraße kompensiert werden.

9 Szenario am Max-Joseph-Platz (PF3)

9.1 Fragestellung

In den vergangenen Jahren wurden vermehrt Diskussionen in der Öffentlichkeit geführt, ob und wie der Max-Joseph-Platz städtebaulich aufgewertet werden kann. Die aktuelle Verkehrsführung zerteilt den innerstädtischen Platz, wodurch ein sehr funktional geprägter Stadtraum entsteht. Das städtebauliche Ziel ist den Stadtraum zukünftig besser erlebbar zu machen. Daher ist die Führung der Pkw in der Zu- und Ausfahrt zur Parkgarage sowie die Wartebereiche von Bussen und Taxis von großer Wichtigkeit und nach Möglichkeit anzupassen.

Durch das Baureferat wurde ein Erhalt der bestehenden Parkgarage mit neuer Zu- und Ausfahrt in die Goppelstraße geprüft und verworfen. Für die hier vorliegende Bewertung ergeben sich damit zwei grundsätzliche Varianten:

- andere Verkehrsführung über den Max-Joseph-Platz durch eine Neuanlage von Zu- und Ausfahrtsrampen (Variante 1 – vgl. Abschnitt 9.2) bzw.
- Ausbildung eines Alternativstandortes für eine neue Parkgarage (Variante 2 und 3 – vgl. Abschnitt 9.3).

Allenfalls vorstellbar ist auch eine Kombination der beiden Varianten z.B. mit einer Teilauffassung der bestehenden Parkgarage bzw. einer Anpassung des Nutzerkreises, so dass die Anzahl an täglichen Kfz-Fahrten und somit das städtebauliche Störpotential reduziert wird bei zeitgleicher Neuerstellung einer Parkgarage.

9.2 Verlegung der Zu- und Ausfahrt in die Maximilianstraße

Es ist angedacht die Zu- und Ausfahrt zur Parkgarage in die Maximilianstraße zu verlegen. Die Rampen sind dann in der Maximilianstraße zwischen Hofgraben und Falkenturmstraße situiert.

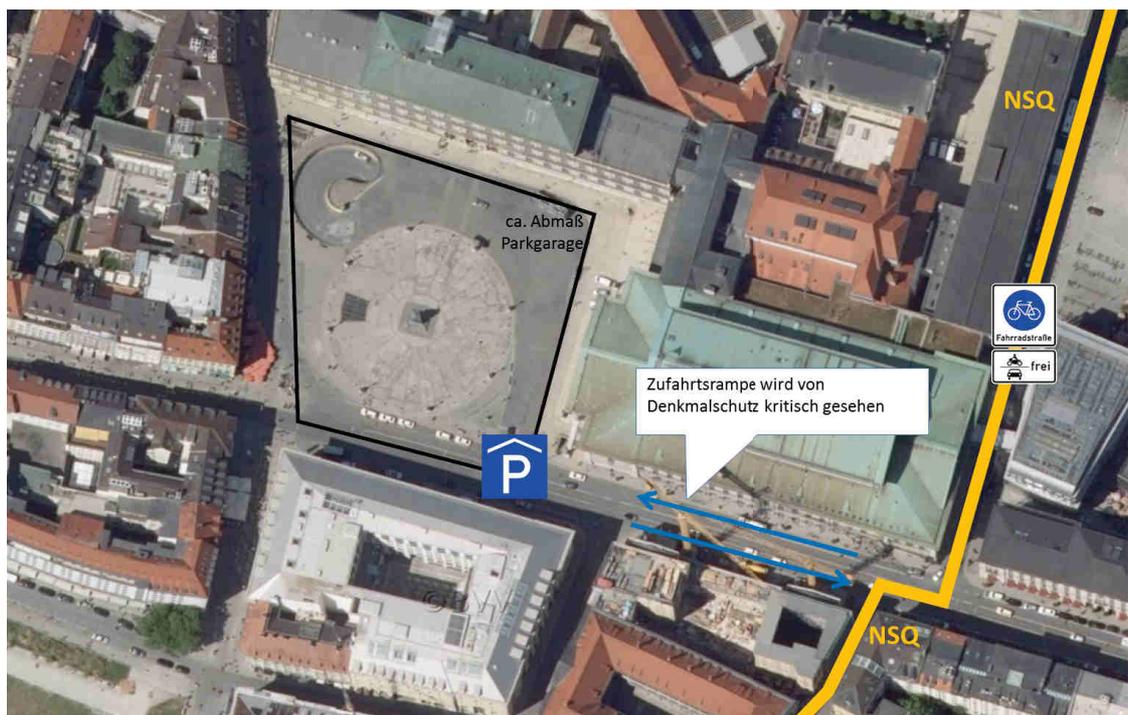


Abbildung 9.1: Neuanlage von Rampen in der Maximilianstraße

Unbestimmt ist dabei die Verkehrsführung der Ausfahrtrampe mit der nahen NSQ mit den neu angelegten Abbiegehilfen in Richtung Falkenturmstraße bzw. Alfons-Goppel-Straße für Radfahrende. Die Rampenanlage, wie in obiger Abbildung dargestellt, wird durch das Landesamt für Denkmalpflege kritisch gesehen.

9.3 Neubau einer Parkgarage

Mögliche Standorte und Gehentfernungen

Als mögliche neue Standorte bieten sich aufgrund der Eigentumsrechte sowie der im Bestand überbauten Fläche derer zwei an:

- Marstallplatz (Variante 2) oder
- Karl-Scharnagl-Ring (Variante 3).

Die drei Varianten sind in Abbildung 9.2 dargestellt.

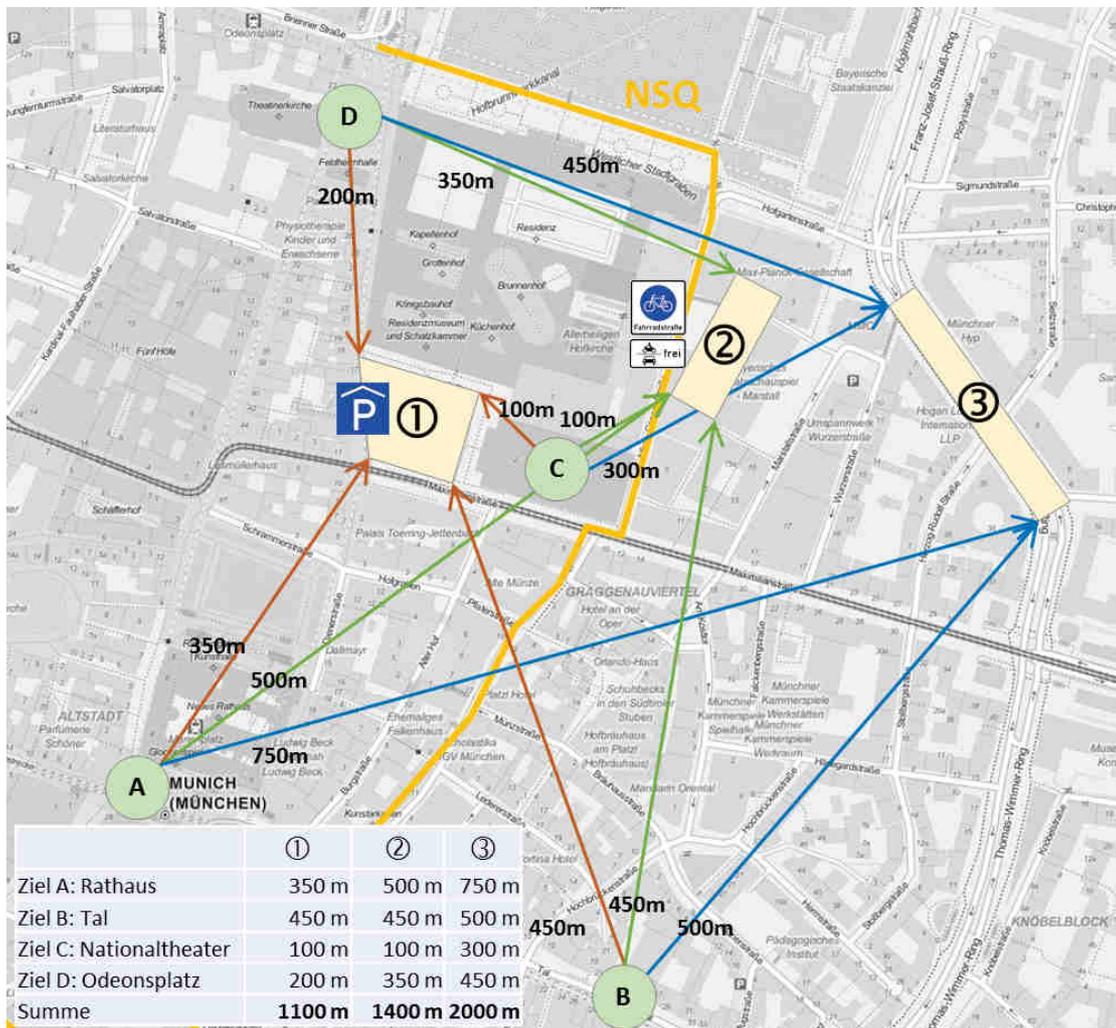


Abbildung 9.2: Luftlinienentfernung zwischen möglichen PG-Standorten und typischen Zielen in der Innenstadt

Eine Parkgarage am Marstallplatz (Variante 2) könnte evtl. über die bestehende Tiefgaragenzufahrt der Max-Planck-Gesellschaft erschlossen werden. Dies wäre durch das Baureferat ggf. näher zu prüfen. Unvorteilhaft für diesen Standort ist die Anbindung an die Nord-Süd-Querung für Radfahrende. Beim Karl-Scharnagl-Ring (Variante 3) kann eine Erschließung über Rampen parallel zum Altstadttring erfolgen. Der Umgang mit den im

Bestand vorhandenen Stellplätzen für Busse an der Oberfläche ist dabei zu klären. Möglicherweise lassen diese analog zum Vorhaben am Thomas-Wimmer-Ring in den Bereich nach der Zufahrtsrampe anlegen (vgl. Bebauungsplan 2018).

Akzeptanz eines Alternativen Standortes

Mit Linien sind in Abbildung 9.2 Entfernungen zu Zielen mit hohem Publikumsverkehr dargestellt. Anhand der Summe der Entfernungen kann eine ungewichtete Wertung vorgenommen werden. Standort 2 am Marstallplatz ist vergleichbar zentral wie die bestehende Tiefgarage am Max-Jopsehs-Platz. Der Standort am Karl-Scharnagl-Ring ist aus Sicht der Innenstadt der peripherste der drei Standorte.

Für die Bewertung der Akzeptanz ist jeweils die Alternative mit zu berücksichtigen. Eine fehlende Alternative führt zu einer mindestens befriedigenden Standortakzeptanz einer neuen Parkgarage. Dies ist durch die Auffassung des PG Hildegardstraße für Kurzzeitparker bei der PG Thomas-Wimmer-Ring der Fall. Mit einem Erhalt der Parkgarage am Max-Josephs-Platz ist mit einer geringeren Akzeptanz zu rechnen, da eine Mehrzahl der Besucher bestrebt sein wird, die zentralere Parkgarage anzufahren.

9.4 Folgenabschätzung für den Ruhenden Kfz-Verkehr im Bestand

Verlegung der Rampen in die Maximilianstraße

Durch eine Verlegung der Rampen könnte der Max-Joseph-Platz weitestgehend vom Kfz-Verkehr befreit werden. Zugleich würden durch die beiden Rampenbauwerke rund zwei Pkw-Stellplätze sowie ca. fünf Behindertenparkplätze auf der Nordseite der Maximilianstraße entfernt. Diese wären an anderer Stelle wieder vorzusehen. Für die Rampe auf der Südseite der Maximilianstraße entfallen gegenüber heute keine Kfz-Stellplätze, da sich dort eine Baustelle befindet. Im Geoinformationssystem sind hierfür zwölf Kfz-Stellplätze für Kurzzeitparker eingetragen. Nach Beendigung der Baustelle ist von einer Bushaltestelle für Sightseeing-Busse auszugehen.

Neubau einer Parkgarage am Marstallplatz

Für den ruhenden Kfz-Verkehr ergeben sich mangels öffentlicher Kfz-Stellplätze entlang der Alfons-Goppel-Straße sowie Hofgartenstraße unabhängig von der Erschließung einer möglichen Tiefgarage am Marstallplatz keine Auswirkungen sofern der Umfang an Kurzzeitstellplätzen in gleichem Umfang errichtet werden kann.

Neubau einer Parkgarage unter dem Karl-Scharnagl-Ring

Die Zu- und Ausfahrtsrampen für eine Anlage unter dem Karl-Scharnagl-Ring verringern die Anzahl an Kfz-Stellplätzen an der Oberfläche. Auf der Westseite des Karl-Scharnagl-Ring sind dies 14 Stellplätze für Pkw sowie fünf Stellplätze für Busse (tagsüber). Die entfallenen Stellplätze für Pkw können unterirdisch neu erstellt werden. Für Busse ist ein Alternativstandort zu finden; möglicherweise können diese durch eine kluge Anordnung der Rampen oberirdisch erhalten bleiben. Hierfür ist jedoch eine detaillierte Planung erforderlich. Auf der Ostseite würden rund 28 Kfz-Stellplätze des PRM-Gebietes mittleres Lehel entfallen, welche ebenfalls unterirdisch neu errichtet werden könnten.

Bei einem Neubau am Karl-Scharnagl-Ring wird auf Sicherheitsbelange der Bayerischen Staatskanzlei Rücksicht zu nehmen sein.

Ersatzloses Auflassen der PG Max-Joseph-Platz

Die stärkste Auswirkung ergäbe sich von einem Auflassen der PG Max-Joseph-Platz ohne Ersatzbauwerk. Die Parkgarage am Thomas-Wimmer-Ring ist nicht ausreichend um den daraus resultierenden Parkdruck aufzunehmen. Es würde der bereits hoch ausgelastete öffentliche Straßenraum noch stärker in Anspruch genommen.

Tabelle 9.1: Folgenabschätzung in Planfall 3 (Werte gerundet)

Halte-/Parkregel bzw. Nutzergruppe	Eigentümer	Sektor Altstadt-Ost	Bemerkung
Beginn AF			
Σ öffentlicher Raum im Bestand	LHM		680
Σ KZP in Parkgaragen im Bestand	privat		1440
Σ Stpl. auf Privatgrund in privater Nutzung im Bestand	privat		4320
Σ öffentlich zugängliche Stellplätze im Bestand	LHM+privat		2120
Beginn PF0			
Δ PF0 im öffentlichen Straßenraum	LHM		0 b
Δ PF0 auf KZP in Parkgaragen	privat		0
Δ Anwohnerstellplätze auf privatem Grund	privat		100 a
Σ öffentlicher Raum im PF0	LHM		680
Σ KZP in Parkgaragen im PF0	privat		1440
Σ Stpl. auf Privatgrund in privater Nutzung im PF0	privat		4420
Σ öffentlich zugängliche Stellplätze im PF0	LHM+privat		2120
Beginn PF1			
Δ B-Plan 2102 bei KZP	privat		0
Δ B-Plan 2102 bei Anwohnerparken	privat		0 c
Δ NSQ	LHM		-50 f
Δ Sendlinger Straße	LHM		0
Δ CarSharing	LHM		-5 e
Σ im öffentlichen Straßenraum im PF1	LHM		620
Σ KZP in Parkgaragen im PF1	privat		1440
Σ Stpl. auf Privatgrund in privater Nutzung im PF1	privat		4420
Σ öffentlich zugängliche Stellplätze im PF1	LHM+privat		2060
Beginn PF3			
Δ bei Verlegung der Rampen zu PG17 in die Maximilianstraße - Kurzzeitparker	LHM		-10 g
Δ bei Verlegung der Rampen zu PG17 in die Maximilianstraße - Behindertenparkplätze	LHM		-10
Δ bei Neubau einer Parkgarage am Marstallplatz	LHM		0
Δ bei Neubau einer PG am Karl-Scharnagl-Ring - Westseite: Kurzzeitparker	LHM		-10
Δ bei Neubau einer PG am Karl-Scharnagl-Ring - Ostseite: Mischparker	LHM		-30
Δ bei Neubau einer Parkgarage am Karl-Scharnagl-Ring - Bus-Parken	LHM		-10
Σ im öffentlichen Straßenraum im PF3	LHM		600 h
Σ KZP in Parkgaragen im PF3	privat		1440 + x
Σ Stpl. auf Privatgrund in privater Nutzung im PF3	privat		4420 + x
Σ öffentlich zugängliche Stellplätze im PF3	LHM+privat		2040 + x
Δ PF3-AF bei Σ ruhender Kfz-Verkehr im öffentlichen Raum	LHM		-11,8%
Δ PF3-AF bei Σ öffentlich zugängliche Stellplätze inkl. Parkgaragen	LHM+privat		-3,8%
Δ PF3-AF bei Σ privaten Stellplätzen	privat		2,3%
Bemerkungen			
a entfällt bei den Summen, da nicht öffentlich zugänglich. Es ist von ein Reduktion der Nachfrage im öffentlichen Raum auszugehen.			
b Reduktion Stellplätze im öffentlichen Raum durch unterschiedliche Maßnahmen der Nahmobilitätspauschale.			
c entfällt bei den Summen, da nicht öffentlich zugänglich. Es ist von ein Reduktion der Nachfrage im öffentlichen Raum auszugehen.			
d Reduktion Stellplätze im öffentlichen Raum durch unterschiedliche Maßnahmen der Nahmobilitätspauschale.			
e Nachfrageerhöhung durch neuen Nutzerkreis. Der Wert entspricht den höchsten beobachteten Belegungen je Sektor.			
f Maximalwert ohne Gegenrechnung von Lieferzonen			
g bedingt durch die Baustelle auf der Südseite vor der Maximilianstraße 6 und 8 entfallen dort rechnerisch 12 Stellplätze, welche jedoch aktuell nicht angeboten werden. Sie wurden aus Konsistenzgründen mit der Datengrundlage dennoch berücksichtigt.			
h in die Gesamtbilanz fließt die PG Karl-Scharnagl-Ring ein. In den beiden anderen Ausführungen entfallen weniger Kfz-Stellflächen an der Oberfläche.			
+ x KZP in den PGs kann zum derzeitigen Zeitpunkt nicht näher bestimmt werden			
Legende			
<i>kursiv</i> = Zwischensumme			
fett = Gesamtsumme			
grau dargestellte Zahlen sind nachrichtlich aufgeführt; sie sind nicht Bestandteil von Summenbildungen			
grau hinterlegte Zellen sind neue Werte, weiße Zellen sind Rechenergebnisse			

Zusammenschau

Aufgrund der hohen gemessenen Nachfrage in der Parkgarage Oper (PG17) erscheint ein Verzicht ohne vergleichbaren Ersatz nicht darstellbar. Bezüglich der Stellplatzbilanz im öffentlichen Raum ergeben sich für eine Lageänderung der Rampen eine Abnahme von rund 14 Pkw-Stellplätzen, welche nicht kompensierbar sein dürften. Für einen Neubau einer Parkgarage ergeben sich beim Bau am Karl-Scharnagl-Ring ein höherer Verlust an Kfz-Stellplätzen als beim Standort Marstallplatz. Die ca. 40 Pkw-Stellplätze können im Falle eines Neubaus unterirdisch neu erstellt werden. Für die fünf Busstellplätze sollte je nach Rampenanordnung eine sinnvolle, räumlich nahe Lösung im Rahmen der Detailplanung entwickelt werden.

Im Bezug auf die Akzeptanz eines neuen Standortes ist zwischen zwei Fällen zu differenzieren:

- Fall A: vollumfänglicher Ersatz der Parkgarage an der Oper durch einen Neubau (analog zum Vorhaben Thomas-Wimmer-Ring in Kapitel 6).
- Fall B: Modifikationen in der Parkgarage an der Oper im Bezug auf Nutzerkreis und/oder Umfang an Stellplätzen mit Ersatzbau am Marstallplatz oder Karl-Scharnagl-Ring.

Fall A erscheint in der Tendenz eher unkritisch, da der Neubau der Parkgarage die (einzige) Alternative darstellt und dies durch die Benutzer akzeptiert werden wird. Es ergibt sich dann eine Verlängerung des fußläufigen Zugangs.

Fall B ist kritischer einzuschätzen. Bei einer zeitgleichen Weiterführung der Parkgarage an der Oper mit dem bestehenden Nutzerkreis ist von einem Obsiegen der Gewohnheit auszugehen, d.h. die Parkgarage an der Oper wird im Warteschlagen-Verfahren befüllt während der Alternativstandort weniger gut angenommen wird.²² Ein Neubau einer Parkgarage wäre somit kein Gewinn für die städtebauliche Erlebbarkeit des Max-Joseph-Platz, weshalb im Falle einer Weiternutzung der Parkgarage an der Oper an eine Modifikation der Nutzergruppen (z.B. Behinderte, Anwohner, Radabstellplätze, usw.) gedacht werden sollte. Es würden sich folgende Vorteile ergeben:

- rückläufige Quell- und Zielverkehre der Parkgarage an der Oberfläche,
- hierdurch Ermöglichung einer städtebaulichen Erlebbarkeit des Max-Joseph-Platzes,
- die Besucher der Altstadt können eine moderne und gut anfahrbare Parkgarage (am Karl-Scharnagl-Ring) benutzen und
- ggf. könnten weitere Flächen des ruhenden Kfz-Verkehrs in den Untergrund verlagert werden (analog zum historischen Kompromiss der Stadt Zürich, vgl. Abschnitt 11.4).

Die baulichen Randbedingungen im Bezug auf eine Umsetzung wären bei Bedarf durch das Baureferat näher zu prüfen.

22 Als Beispiel dient die Erfahrung aus Zürich mit dem neuen PG City Parking (620 Stpl.) ggü. der älteren Parkgarage Jelmoli (222 Stpl.) bei einer Entfernung von ca. 250 m (<http://www.pls-zh.ch/parkhaus/cp.jsp?pid=cp>).

10 Szenario: Resultierende Potentiale zur Inwertsetzung des Öffentlichen Raumes (PF4)

In vorliegendem Szenario sollen die Möglichkeiten aufgezeigt werden, welche sich auf Basis des Status-Quo und der zu erwartenden Entwicklung möglich erscheinen. Der Status-Quo wurde dabei in Kapitel 5 bereits umfassend beschrieben. Die zu erwartenden Entwicklungen sind in den bilanzierten Szenarien zwischen Kapitel 6 bis 9 ausgeführt. Die vorliegende Szenario baut – wie Tabelle 10.1 zeigt – auf die vorangegangenen Berechnungen auf und aggregiert sie über alle vier Sektoren. Unterstellt ist dabei stets die *ungünstigste Ausprägung* für Kfz-Stellflächen im öffentlichen Raum, d.h. in Planfall 2 mit Sperrung des Bahnhofsvorplatz für Kfz sowie in Planfall 3 mit Neuanlage einer Parkgarage am Karl-Scharnagl-Ring.

Angebot im ruhenden Kfz-Verkehr

Alle Maßnahmen zusammen reduzieren das **Angebot für den ruhenden Kfz-Verkehr im öffentlichen Raum** in der Innenstadt um rund 10 %. Gründe hierfür sind u.a. Maßnahmen im Rahmen der Nord-Süd-Querung (ca. -50 Kfz-Stellplätze), der Verkehrsversuch Sendlinger Straße (ca. -80 Kfz-Stellplätze) sowie die Maßnahmen im Hauptbahnhofviertel für Radverkehrsinfrastruktur, Kfz-freier Bahnhofsvorplatz und stärkere Begrünung (ca. -150 Kfz-Stellplätze). Für die Begrünung werden außerhalb des hier verwendeten Untersuchungsgebietes Kompensationsmaßnahmen am Bavariaring und an der westlichen Schwanthalerstraße vorgeschlagen. Für eine Veränderung der Parkgarage am Max-Josephs-Platz können in Untersuchungsgebiet bis zu 30 Kfz-Stellplätze entfallen.

Durch die Auflassung der Parkgarage am Färbergraben reduziert sich das **Angebot an Kurzzeitparkern** in den Parkgaragen des Parkleitsystems um ca. 6 %. Je nach tatsächlichem Stellplatzumfang in der neuen Parkgarage Thomas-Wimmer-Ring sowie einer neuen Parkgarage im Osten der Altstadt kann dabei ein positiver Beitrag zu den Kurzzeitparkern privatem Grund geschaffen werden.

Durch die Errichtung von **Anwohnerparkgaragen** in der Altstadt-Ost sowie Altstadt-Süd erhöht sich das Angebot an Kfz-Stellplätzen auf privatem Grund ohne öffentliche Zugänglichkeit. Erstrebenswert ist dabei das Verschieben der privaten Kfz aus dem öffentlichen Verkehrsraum in den privaten Raum. Es werden hierdurch Dauerparker an der Oberfläche reduziert und die Nutzung durch Besucher als Kurzzeitparker ermöglicht.

Tabelle 10.1: Folgenabschätzung über Planfälle und Sektoren

Halte-/Parkregel bzw. Nutzergruppe	Eigentümer	Sektor Hauptbahnhof	Sektor Altstadt-Nordwest	Sektor Altstadt-Ost	Sektor Altstadt-Süd	Summe	Bemerkung
Beginn AF							
Taxi	LHM	80	20	0	10	120	
Bus	LHM	20	20	10	10	50	
Behindertenparkplatz	LHM	20	10	10	10	50	
Eingeschränktes Halteverbot / L. Laden & Lieferrn	LHM	240	20	30	30	320	
Hotelanfahrtszone	LHM	90	10	20	10	130	
ganztägiges Kurzzeitparken	LHM	740	660	600	750	2750	
nachts verfügbare Stellplätze	LHM	170	170	10	10	360	
Σ öffentlicher Raum im Bestand	LHM	1350	910	680	840	3770	
Σ KZP in Parkgaragen im Bestand	privat	2570	710	1440	1670	6380	
Σ Stpl. auf Privatgrund in privater Nutzung im Bestand	privat	6150	2880	4420	4620	17960	
Σ öffentlich zugängliche Stellplätze im Bestand	LHM+privat	3920	1610	2120	2510	10160	
Beginn PF0							
Δ PF0 im öffentlichen Straßenraum	LHM	-2	-2	-2	-2	-10	b
Δ PF0 auf KZP in Parkgaragen	privat	0	0	0	0	0	
Δ Anwohnerstellplätze auf privatem Grund	privat	0	0	100	0	100	a
Σ öffentlicher Raum im PF0	LHM	1350	900	680	840	3770	
Σ KZP in Parkgaragen im PF0	privat	2570	710	1440	1670	6380	
Σ Stpl. auf Privatgrund in privater Nutzung im PF0	privat	6150	2880	4420	4620	16060	
Σ öffentlich zugängliche Stellplätze im PF0	LHM+privat	3920	1610	2120	2500	10150	
Δ PF0-AF bei Σ ruhender Kfz-Verkehr im öffentlichen Raum	LHM	0,0%	-1,1%	0,0%	0,0%	0,0%	
Δ PF0-AF bei Σ öffentlich zugängliche Stellplätze inkl. Parkgaragen	LHM+privat	0,0%	0,0%	0,0%	-0,4%	-0,1%	
Δ PF0-AF bei Σ privaten Stellplätzen	privat	0,0%	0,0%	2,3%	0,0%	0,6%	
Beginn PF1							
Δ B-Plan 2102 bei KZP	privat	0	0	0	-400	-400	c
Δ B-Plan 2102 bei Anwohnerparken	privat	0	0	0	50	50	a, l
Δ NSQ	LHM	0	-10	-30	-20	-50	e
Δ Sendlinger Straße	LHM	0	0	0	-80	-80	
Δ CarSharing	LHM	-5	-5	-5	-5	-20	d
Σ im öffentlichen Straßenraum im PF1	LHM	1340	890	650	730	3610	
Σ KZP in Parkgaragen im PF1	privat	2570	710	1440	1270	5980	
Σ Stpl. auf Privatgrund in privater Nutzung im PF1	privat	6150	2880	4420	4670	16110	
Σ öffentlich zugängliche Stellplätze im PF1	LHM+privat	3910	1560	2090	2000	9590	
Δ PF1-AF bei Σ ruhender Kfz-Verkehr im öffentlichen Raum	LHM	-0,7%	-2,2%	-4,4%	-13,1%	-4,3%	
Δ PF1-AF bei Σ öffentlich zugängliche Stellplätze inkl. Parkgaragen	LHM+privat	-0,3%	-1,2%	-1,4%	-20,3%	-5,6%	
Δ PF1-AF bei Σ privaten Stellplätzen	privat	0,0%	0,0%	2,3%	1,1%	0,8%	
Beginn PF2							
Δ Schwanthaler Straße, Landwehrstraße, Schillerstraße und Goethestraße	LHM	-60					f
Δ Bahnhofsvorplatz - Kurzparken	LHM	-40					
Δ Bahnhofsvorplatz - Behinderte	LHM	-10					g
Δ Bahnhofsvorplatz - Taxis	LHM	-30					g
Δ Bahnhofsvorplatz - Busse	LHM	0					g
Δ Bahnhofsvorplatz - Laden & Lieferrn sowie Hotelanfahrt	LHM	-10					h
Σ im öffentlichen Straßenraum im PF2	LHM	1210					
Σ KZP in Parkgaragen im PF2	privat	2570					
Σ Stpl. auf Privatgrund in privater Nutzung im PF2	privat	6150					
Σ öffentlich zugängliche Stellplätze im PF2	LHM+privat	3780					
Δ PF2-AF bei Σ ruhender Kfz-Verkehr im öffentlichen Raum	LHM	-10,4%					
Δ PF2-AF bei Σ öffentlich zugängliche Stellplätze inkl. Parkgaragen	LHM+privat	-3,6%					
Δ PF2-AF bei Σ privaten Stellplätzen	privat	0,0%					
Beginn PF3							
Δ bei Verlegung der Rampen zu PG17 in die Maximilianstraße - Kurzzeitparken	LHM				-10		i
Δ bei Verlegung der Rampen zu PG17 in die Maximilianstraße - Behindertenparkplätze	LHM				-5		
Δ bei Neubau einer Parkgarage am Marsfeldplatz	LHM				0		
Δ bei Neubau einer PG am Karl-Schamagel-Ring - Westseite: Kurzzeitparken	LHM				-10		
Δ bei Neubau einer PG am Karl-Schamagel-Ring - Ostseite: Mischparken	LHM				-30		
Δ bei Neubau einer Parkgarage am Karl-Schamagel-Ring - Bus-Parken	LHM				-5		
Σ im öffentlichen Straßenraum im PF3	LHM				600		j
Σ KZP in Parkgaragen im PF3	privat				1440		+ x
Σ Stpl. auf Privatgrund in privater Nutzung im PF3	privat				4420		+ x
Σ öffentlich zugängliche Stellplätze im PF3	LHM+privat				2040		+ x
Δ PF3-AF bei Σ ruhender Kfz-Verkehr im öffentlichen Raum	LHM				-11,8%		
Δ PF3-AF bei Σ öffentlich zugängliche Stellplätze inkl. Parkgaragen	LHM+privat				-3,8%		
Δ PF3-AF bei Σ privaten Stellplätzen	privat				2,3%		
Beginn PF4							
Σ im öffentlichen Straßenraum im PF4 (= ZPF0 bis PF3)	LHM	1200	890	600	730	3420	k
Σ KZP in Parkgaragen im PF4 (= ZPF0 bis PF3)	privat	2570	710	1440	1270	5980	+ x
Σ Stpl. auf Privatgrund in privater Nutzung im PF4 (= ZPF0 bis PF3)	privat	6150	2880	4420	4670	16110	+ x
Σ öffentlich zugängliche Stellplätze im PF4 (= ZPF0 bis PF3)	LHM+privat	3770	1560	2030	2000	9400	+ x
Δ PF4-AF bei Σ ruhender Kfz-Verkehr im öffentlichen Raum	LHM	-11,1%	-2,2%	-11,8%	-13,1%	-9,3%	
Δ PF4-AF bei Σ öffentlich zugängliche Stellplätze inkl. Parkgaragen	LHM+privat	-3,8%	-1,2%	-4,2%	-20,3%	-7,5%	
Δ PF4-AF bei Σ privaten Stellplätzen	privat	0,0%	0,0%	2,3%	1,1%	0,8%	
Bemerkungen							
a: nicht öffentlich zugängliche Stellplätze. Es ist von einer Reduktion der Nachfrage im öffentlichen Raum auszugehen.							
b: Reduktion Stellplätze im öffentlichen Raum durch unterschiedliche Maßnahmen der Nahmobilitätspauschale.							
c: Nachweis der Nachfrageabwicklung in Abschnitt 7.2.							
d: Nachfrageerhöhung durch neuen Nutzerkreis. Der Wert entspricht den höchsten beobachteten Belegungen je Sektor.							
e: Maximalwert ohne Gegenrechnung von Lieferzonen							
f: ohne Differenzierung nach Nutzungsart und ohne vorgeschlagene Kompensationsmaßnahmen auf dem Bavariaring, Paul-Heyse-Straße und westl. Schwanthaler Straße							
g: Vorstellbar ist eine Wiederherstellung an anderem Ort im näheren Umfeld ggf. zulasten von KZP							
h: wie g, jedoch könnte dies auch in der Fußgängerzone Schützenstraße erfolgen.							
i: bedingt durch die Baustelle auf der Südseite vor der Maximilianstraße 6 und 8 entfallen dort rechnerisch 12 Stellplätze, welche jedoch aktuell nicht angeboten werden. Sie wurden aus Konsistenzgründen mit der Datengrundlage dennoch berücksichtigt.							
j: in die Gesamtbilanz fließt die Variante 3 ein. In Variante 1 + 2 entfallen weniger Kfz-Stellflächen an der Oberfläche							
k: Verwendung des Ungünstigsten in Planfall 3 in Variante 3							
l: zzgl. Anwohnerstellplätze für neue Wohnungen und Nutzungen im Bereich der Hildegardstraße							
+ x: KZP in den PGs kann zum derzeitigen Zeitpunkt nicht näher bestimmt werden							
Legende							
<i>Kursiv</i> = Zwischensumme							
fett = Gesamtsumme							
grau dargestellte Zahlen sind nachrichtlich aufgeführt, sie sind nicht Bestandteil von Summenbildungen							
grau hinterlegte Zellen sind neue Werte, weiße Zellen sind Rechenergebnisse							

Nachfrage nach Kfz-Stellflächen

Die **Nachfrage von Anwohnern** nach Kfz-Stellflächen auf öffentlichem Grund kann durch die Errichtung von Anwohnerparkgaragen rückläufig sein, da weniger Ausnahmegenehmigungen verwendet werden. Da diese Fahrzeuge teilweise unbewegt über eine längere Dauer im öffentlichen Verkehrsraum stehen, ergeben sich hierdurch indirekt Möglichkeiten die Auslastung durch Besucher abzumindern.

Die Nachfrage von Besuchern nach Kfz-Stellflächen auf öffentlichem Grund ist im Bestand hoch. Ohne Maßnahmen zur Begrenzung der Nachfrage ist nicht davon auszugehen, dass sich eine rückläufige Nachfrage einstellen wird. Daher ist bei einem reduzierten Angebot davon auszugehen, dass sich der Auslastungsgrad der Kfz-Stellplätze im öffentlichen Raum weiter erhöht bzw. sich die Nachfrage teilweise in die Parkgaragen verschiebt. In geringerem Maße könnten auch Kfz-Fahrten entfallen. Zur Abminderung der hohen Nachfrage (und damit eine Reduktion des Auslastungsgrades) ist über eine Anpassung der Parkdauer und des Preisniveaus intensiver nachzudenken. Erforderlich ist daher eine Änderung der rechtlichen Grundlage, da §10 der Zuständigkeitsverordnung (ZustV) „höchstens 1,30 € je angefangener halber Stunde“ in Gebieten mit besonderem Parkdruck gestattet.

Verbleibende Potentiale zur Inwertsetzung des Öffentlichen Raumes

Durch die Verknappung des Angebotes bei der Annahme einer konstanter Nachfrage ist festzustellen, dass de facto keine Potentiale zur Inwertsetzung des Öffentlichen Raumes verbleiben. Ursächlich ist hierfür der Nachfrageüberhang. Vereinfachend kann die Situation im Bestand zu Rate gezogen werden, welche tagsüber weitestgehend flächendeckend über eine sehr hohe Auslastung verfügt (vgl. Abschnitt 4.2).

Zur Ermöglichung von neuen Potentialen sind daher Maßnahmen zu einer räumlichen Verschiebung der Nachfrage bzw. zu dessen lokaler Begrenzung zwingend erforderlich. Infrage kommen dabei:

- Veränderung der zulässigen Parkdauer
Bei regelkonformen Verhalten ist eine Reduktion der Parkdauer zu einem Verschieben der Nachfrage für Erledigungen längerer Dauer in die Parkgaragen auszugehen. Eine Parkdauerreduktion führt bei Nachfrageüberhang somit zu einem erhöhten Umschlag je Stellplatz. In Summe können somit mehr Besucher mit kürzerer Dauer ihre Bedürfnisse befriedigen.
- Veränderung der Parkgebühr
Die Parkgebühr führt zu ökonomischen Abwägung, 1. ob die Erledigung notwendig ist und 2. ob sie an diesem Ort zu erfüllen ist. Bei einer durchgehenden Bejahung wird abgewogen ob das Verkehrsmittel dem Preis angemessen ist. Der Preis hat somit eine direkte Wirkung auf das handelnde Subjekt. Es stellt sich eine rationale ökonomische Handlung ein. Für eine gute Wirkung ist eine intensive Parkraumüberwachung und entsprechender Vollzug durch die kommunale Verkehrsüberwachung des Kreisverwaltungsreferats unbedingt notwendig.
- Reduktion der Fahrzeuge mit längerer Parkdauer

Das Angebot wird durch Fahrzeuge, welche über längere Zeiträume abgestellt sind, zusätzlich verknappt.²³ Diese Stellplätze stehen für die Nachfrage durch Besucher nicht zu Verfügung. Die Bestrebungen sind daher dahingehend zu forcieren, dass lediglich ein notwendiges Mindestmaß an Ausnahmegenehmigungen für Anwohner vergeben wird. Nach Möglichkeit sind für die Kfz der Anwohner private Abstellflächen zu verwenden.

Die oben skizzierten Elemente zur Beeinflussung der Nachfrage können – je nach Örtlichkeit – intelligent kombiniert werden. Sinnvoll erschienen dabei Kombinationen wie Kurzparkzonen mit einer Parkdauerbeschränkung von 30 min z.B. vor Geschäften des täglichen Bedarfs und Hotels, nachfragegerechte (vormittägliche) Lade- und Lieferzonen sowie Besucherparken mit erhöhtem Entgelt auf dem Preisniveau der umliegenden Parkgaragen. Zugleich ist jedoch darauf zu achten, dass die ausgewiesenen Regelungen möglichst einheitlich und für alle Beteiligten leicht verständlich sind. Die Umsetzung der Blauen Zone in der Altstadt sowie die Parklizenzgebiete können hierfür als gelungene Beispiele dienen.

Im Rahmen der Inwertsetzung des Öffentlichen Raumes durch eine Reduktion des Nachfrageüberhangs des ruhenden Kfz-Verkehrs wird die Abwicklung für den Lieferverkehr in guter Funktionalität auszugestalten sein. Die Inwertsetzung des Öffentlichen Raumes hat eine Zunahme der Anzahl an Personen im Umweltverbund zur Folge. Aufgrund der hohen Auslastungsgrade im ÖPNV ergibt sich dabei das Erfordernis bzw. die Bereitschaft zur Angebotsausweitung um die Erreichbarkeit der Innenstadt zu erhalten.

23 Von 750 durch Anwohner abgestellte Fahrzeuge wurden 350 an den Erhebungstagen nicht bewegt. Somit sind ca. 10% des Angebotes permanent durch Anwohner gebunden. Zusätzlich werden weitere 400 Fahrzeuge mutmaßlich länger als die Parkdauerbeschränkung von 2 h abgestellt. Folglich wird das Angebot an Stellplätzen im Untersuchungsgebiet an Werktagen rechnerisch um überschlägig mindestens 10 % und maximal 20 % zusätzlich verknappt.

11 Szenario: Best Practice Beispiele in Kernstädten (PF5)

11.1 Szenariobeschreibung

In Planfall 4 (in Kapitel 10) kann gezeigt werden, dass die Möglichkeiten zur Inwertsetzung des Öffentlichen Raumes durch die Nachfrage nach Kfz-Stellplätzen im öffentlichen Raum begrenzt sind. Die Vorgehensweise von anderen Großstädten mit dem Themenkomplex ruhender Kfz-Verkehr in Kernstädten soll neue Ideen und Möglichkeiten aufzeigen.

Es wurden daher Mitarbeiter der Verwaltung in (der City of) **London, Wien und Zürich** befragt. Der Interviewleitfaden ist als Anlage beigefügt. Die Auswahl der drei Städte erfolgte auf Basis einer gewissen Vergleichbarkeit mit München in Bezug auf Größe, historischer Altstadt, Nutzung sowie ökonomischem Erfolg.

11.2 Steckbrief: City of London

Randbedingungen für den ruhenden Kfz-Verkehr

Die Großstadt London ist unterteilt in verschiedene, eigenständige Bezirke. Zur City of London gehört dabei das Finanz- und Geschäftszentrum mit teilweise historischer, enger Bebauung sowie mit großen Bürogebäuden. Innerhalb des Gebiets gibt es ein normales Maß an Einzelhandel. Die großen Einkaufsstraßen liegen u.a. in der City of Westminster. In der City of London wohnen auf den 2,90 km² rund 9.000 Einwohner.

Die Kfz-Verkehrszusammensetzung in der City of London besteht im Wesentlichen aus Taxis, Lieferfahrzeugen sowie Busse. Klassische private Kfz-Fahrten sind deutlich unterrepräsentiert. Hierdurch ist die Notwendigkeit von Kfz-Stellflächen reduziert. Aufgrund der engen Bebauung wird nach Möglichkeit der Lieferverkehr auf privatem Grund abgewickelt. Bedingt durch das geringe Platzangebot und die Bestandserschließung sind Behinderungen im Verkehrsablauf jedoch an der Tagesordnung.

An der Oberfläche sind insgesamt rund 850 öffentlich nutzbare Stellplätze zum Preis von £ 4/h mit einer Parkdauerbeschränkung tagsüber von 4h ausgewiesen. Die Anzahl ist seit einigen Jahren rückläufig. Dauerparker können Season Tickets für £ 740 für 23 Wochen erwerben, welches – auch im Vergleich zu anderen Bereichen Londons – sehr hochpreisig ist. In den Parkgaragen stehen weitere rund 2.500 Stellplätze in eigenen und privaten Parkgaragen zur Verfügung, welche aus historischen Gründen mehrheitlich am Rande der City of London liegen. Das Preisniveau liegt dabei mit mehrheitlich £ 2,50/h unterhalb der des Preises für Kfz-Stellplätze auf öffentlichem Grund.

Zusammenfassung verschiedener Maßnahmen zum ruhenden Kfz-Verkehr

Mangels verfügbarer Flächen waren in der City of London Stellplätze für private Kfz schon immer rar. Die überwiegende Mehrzahl der Beschäftigten benutzt Öffentliche Verkehrsmittel bzw. in geringem Maße auch Taxis. Eine **Stellplatzverordnung** ist nicht vorhanden. In Policy DM 16.5 legt die City of London fest:

«Developments in the City should be car-free except for designated Blue Badge spaces. Where other car parking is exceptionally provided it must not exceed London Plan's standards.» (Local Plan 2015, S. 141)

(Entwicklungen in der City sollen bis auf Stellplätze für Behinderte autofrei erfolgen. An Orten mit Stellplätzen dürfen diese die Vorgaben des London Plan nicht übersteigen.)

Folglich werden neue Gebäude wie 22 Bishopsgate (mit rund 120.000 m² BGF für ca. 11.650 Beschäftigte) ohne eigene Stellplätze errichtet. Die Baugenehmigung sieht für das Gebäude insgesamt vier Behindertenstellplätze vor. Der Investor möchte rund 1.600 Fahrradabstellplätze errichten; die City of London erwägt aktuell hingegen rund 2.300.

Da die Parkgaragen über freie Kapazitäten verfügen, sind Neubauten durch Policy DM 16.6 unterbunden. Darin wird ein Auflassen einer Parkgarage gestattet, wenn nachgewiesen werden kann, dass diese nicht mehr benötigt wird.

Die Busse der Transport for London verfügen über CCTV (Videoüberwachung). Die Videoaufzeichnungen werden nach Rückkehr in den Betriebshof auf falsch abgestellte Fahrzeuge z.B. auf Busspuren überprüft und als Ordnungswidrigkeit geahndet.

Stationsungebundenes Car-Sharing wird in der City of London aktuell nicht erlaubt (dafür im benachbarten Islington), da aktuell keine begründbare Aussicht auf eine Substitution von privat genutzten und dauerhaft abgestellten Fahrzeugen besteht.

Die **London Congestion Charge** (= Innenstadtmaut) war zum Zeitpunkt ihrer Einführung in 2003 aufgrund von Gerechtigkeitsfragen leicht kontrovers. Indes haben sich die Diskussionen um die Sinnhaftigkeit der Innenstadtmaut verflüchtigt und sie genießt insgesamt eine gute Akzeptanz. Sie wirkt flankierend auf verschiedene Verkehrsfragen positiv ein; hierzu zählen die Flüssigkeit des Verkehrs, die Verfügbarkeit von Kfz-Stellflächen und die Ziele der Luftreinhaltung.

Insgesamt herrscht um die Thematik von Kfz-Stellplätzen in der City of London großer Konsens und der eingeschlagene Weg wird politisch mitgetragen.

11.3 Steckbrief: Wien

Randbedingungen für den ruhenden Kfz-Verkehr

Der erste Bezirk in Wien hat eine Fläche von 2,9 km² und wird von 16.339 Einwohnern bewohnt. Zugelassen sind dabei 16.906 Kfz. Innerhalb des Gebietes sind rund 100.000 Personen beschäftigt (vgl. Taxacher & Lehart 2016). Geparkt werden kann im öffentlichen Raum innerhalb von Kurzparkzonen mit einer Parkdauerbeschränkung von 2 h für 2,00 €/h. Anwohner können für eine Jahresgebühr von €120 zzgl. Verwaltungs- und Bundesabgabe ein Parkpickerl für ihren gesamten Bezirk käuflich erwerben. In Parkgaragen stehen stadtweit rund 54.400 Kfz-Stellplätze zur Verfügung. Der Preis in den Parkgaragen liegt innerstädtisch bei rund €3,50/h bis €4,00/h (vgl. www.parken.at). In den P+R Parkgaragen kann für eine Tagespauschale von €3,40 ein Fahrzeug abgestellt werden.

Marktwirtschaftliche Maßnahmen im ruhenden Kfz-Verkehr

Der Ansprechpartner in der Magistratsabteilung MA18 verfolgt eine marktwirtschaftliche Betrachtung der Nutzung von öffentlichen Flächen für abgestellte Kfz. Hierbei stellte er eingangs zwei Erkenntnisse fest:

- Raum bzw. Fläche ist ein knappes Gut.
- Das Abstellen von Kfz im öffentlichen Raum ist eine Ausnahme vom grundsätzlichen Verbot Privatgegenstände ebenda zu lagern.

Bei einer fehlgeleiteten Anreizsetzung ist die Gesellschaft unweigerlich mit der Allmendeproblematik betroffen. Dies gilt im Besonderen in dichten und durch die Nutzung attraktiven Gebieten. Für die Allokation von knappen Gütern stehen in einem Rechtsstaat grundsätzlich drei verschiedene Methoden zur Verfügung:

- die Warteschlange (= Parkplatzsuchverkehr),
- die Rationierung (= Beschränkung der Parkdauer) sowie
- der Preis (= Parkgebühr).

Die Parkraumbewirtschaftung hat sich dabei als zeitgemäßes und intelligentes Mittel zur Güterallokation bewährt. Somit sind im Grundsatz die im Bestand beklagten Schwierigkeiten mit den aufgeführten Erkenntnissen und Methoden korrigierbar. Hierfür müssen die Flächen im öffentlichen Raum dabei nach Angebot und Nachfrage bepreist werden. Die volkswirtschaftlichen Wohlfahrtsverluste werden minimiert, da die Warteschlange reduziert wird. Der Preis ist dabei bei lokal hoher Nachfrage soweit zu erhöhen, dass sich ein Auslastungsgrad von z.B. 85 % einstellt. Dabei findet jeder mit entsprechender Zahlungsbereitschaft zielortnah einen Kfz-Stellplatz.

Zur Zielerreichung sind hierfür ggf. Maßnahmen zur Erhöhung des Befolgungsgrades vorzunehmen. Die zusätzlichen Einkünfte aus der Bewirtschaftung sind dem Verkehrssystem z.B. in Form von Parkgaragen wieder zuzuführen. Die Stellplätze im öffentlichen Raum für Anwohner sind mittelfristig ebenfalls höher zu bepreisen, langfristig im öffentlichen Raum zu reduzieren und entsprechend der Forderung des Baurechts auf Privatgrund nachzuweisen.

Grundsätzliches Ziel ist dabei ebenfalls die auf dem Verursacherprinzip basierende Bewirtschaftung. Dabei wägt jedes Individuum zwischen den Vorteilen und den Kosten des eigenen Handelns ab. Eine – wie im Bestand häufig angetroffene – Aufteilung zwischen Entscheidungsträger (= Kfz-Lenker und Kfz-Stellplatznachfrager) und Kostenträger (= Allgemeinheit über ökonomische Zuwendungen und ggf. Opportunitätskosten) führt zwangsläufig zu volkswirtschaftlichen Wohlfahrtsverlusten.

Zu dem oft aufgeführten Argument der sozialen Ausgrenzung durch hohe Preise ist festzustellen, dass dies keine Aufgabe für die städtischen Verkehrspolitik ist. Kernaufgabe der städtischen Verkehrspolitik ist die Sicherstellung der Erreichbarkeit mit Erhalt der Flüssigkeit des Verkehrs ebenda.

Das oben aufgeführte Prinzip wird in Amsterdam eingesetzt. Dort werden im Zentrum €5,00/h ohne Parkdauerbeschränkung erhoben. Der stündliche Preis ist zum Stadtrand hin abfallend. Am Stadtrand sind P+R Garagen verfügbar, an welchen bei einer Zufahrt bis 10:00 an Werktagen ein Betrag von €8,00/24h erhoben wird. Nach 10:00 und an Wochenende wird eine Pauschale von €1,00/24h abgerechnet.

Der Ansprechpartner ist bestrebt den oben aufgezeichneten Weg in Wien zu begehen. Nachdem das kostenfreie Abstellen von Fahrzeugen im öffentlichen Raum Jahrzehnte geduldet wurde, ist eine Trendumkehr in kleinen Schritten und auf lokaler Ebene sukzessive zu vollziehen.

11.4 Steckbrief: Zürich

Randbedingungen für den ruhenden Kfz-Verkehr

Die Altstadt Zürichs (Kreis 1) ist in Bezug auf Umfang und Nutzung der Münchener Innenstadt nicht unähnlich: auf einer Fläche von 1,80 km² ist eine hohe Dichte an Büro- und Einzelhandelsflächen vorhanden. Die Einwohnerdichte ist im Vergleich zu angrenzenden Stadtviertel niedriger, aber dennoch auf hohem Niveau. Stadtweit werden zwei grundsätzliche Parkregelungen unterschieden:

- eine **weiße Zone** in der Altstadt für Kurzparker mit variierender Höchstparkdauer und
- eine **blaue Zone** in den anderen Stadtviertel für Anwohner.

Der Parkdruck ist überwiegend hoch mit einem prekären Niveau an Samstagen in der Altstadt. Es gibt keine expliziten Lieferzonen. Eine Zufahrt von Lieferfahrzeugen in der Fußgängerzone ist vormittags gestattet. Die Stadt Zürich besitzt einige wenige Parkgaragen, betreibt diese jedoch nicht selbst. Alle weiteren sind in privatem Eigentum. Grundsätzlich werden alle Car-Sharing Fahrzeuge auf privatem Grund abgestellt.

Zusammenfassung verschiedener Maßnahmen zum ruhenden Kfz-Verkehr

In der Stadt Zürich liegen zum Stadtverkehr allgemein und zum ruhenden Kfz-Verkehr in der Innenstadt zwei durch das Volk gutgeheißene Mandate vor, welche durch das Tiefbauamt der Stadt Zürich auszuführen sind.

Am 04. September 2011 wurde die **Volksinitiative** «Zur Förderung des öV, Fuss- und Veloverkehrs in der Stadt Zürich» angenommen.²⁴ Die Umsetzung der Volksinitiative erfolgt im Programm „**Stadtverkehr 2025**“. Dabei ist das Ziel den Anteil des Umweltbundes von 64 % um 10 % auf 74 % anzuheben. Infolgedessen wird ein vielseitiger Maßnahmenplan umgesetzt, wozu auch Maßnahmen im ruhenden Kfz-Verkehr gehören. Hierzu zählen eine **Angleichung der Tarifstruktur** der weiß markierten Kfz-Stellplätze an die Parkgaragen sowie eine **Kompensation der Parkplätze** in den blauen Zonen **auf Privatgrund**. Hierdurch werden aufwertbare Flächen im öffentlichen Raum geschaffen. Die Stadt Zürich bietet weiter Mobilitätsberatungen an, welche in letzter Zeit überwiegend an Schulen und in kleinen und mittelständischen Unternehmen erfolgen.

In den frühen 1990er wurde der **historische Parkplatzkompromiss** entwickelt und durch eine Volksabstimmung angenommen. Der Kompromiss basiert auf folgendem Grundstein:

«Auf städtebaulich empfindlichen Plätzen und Strassen können die bestehenden oberirdischen allgemein zugänglichen Parkplätze aufgehoben und durch unterirdische Parkierungsanlagen ersetzt werden. Die damit freigestellten Verkehrsflächen sind in Fussgänger-, Velo- und Grünbereiche umzugestalten. In der City (Stadtkreis 1) und den citynahen Gebieten soll die Anzahl der allgemein zugänglichen Parkplätze auf dem heutigen Stand bleiben». (Fellmann et al. 2009, S. 4)

Eine Stellplatzbilanzierung erfolgt alljährlich und ist im Internetangebot der Stadt einsehbar (Stadt Zürich 2016). Seitens der Stadt Zürich ist das Ziel, eine moderat positive Stellplatzbilanz zu erhalten. Dies ermöglicht eine Flexibilität, da in Parkgaragen öffentliche Stellplätze bisweilen in private Stellplätzen umgewandelt werden oder Stellplätze an der Oberfläche durch Baustellen längerer Dauer temporär entfallen.

24 Die Volksinitiative und ihr Gegenvorschlag wurden beide mit 52,4 % bzw. 64,3 % angenommen. In der Stichfrage votierten 50,6 % für die Volksinitiative. Abstimmungsergebnis verfügbar unter: https://www.stadt-zuerich.ch/portal/de/index/politik_u_recht/abstimmungen_u_wahlen/vergangene_termin/110904/resultate.html?path=sg_resultate_vorlage1001&context=standalone

Mittlerweile sind alle neu errichteten Parkgaragen in Betrieb und die Oberfläche wurde entsprechend umgestaltet. Entsprechend dem damals geschlossenen Kompromiss sind für eine weitere Umgestaltung der Oberfläche somit neue unterirdische Stellplätze erforderlich. Der Kompromiss wird nicht infrage gestellt, da insgesamt gute Erfahrungen damit gemacht wurden.

Tabelle 11.1: Bilanzierung Historischer Parkplatzkompromiss der Stadt Zürich

Jahr	1990	1995	2000	2003	2006	2009	2012	2015
City (Stadtkreis 1)								
Strassen-PP bis max. 3h	1921	1809	1831	1839	1604 ^a	1593 ^a	1361	1352
Kunden-PP in Parkhaus	1732	1792	1828	1829	2129	2137	2360	2363
Summe City	3653	3601	3659	3668	3733 ^a	3730 ^a	3721	3715
citynahe Gebiete								
Strassen-PP bis max. 3h	2684	2774	2724	2660	2567	2445	2358	2326
Kunden-PP in Parkhaus	1285	1445	1471	1440	1453 ^b	1596 ^b	1619	1705
Summe citynahe Gebiete	3969	4219	4195	4100	4020 ^b	4041 ^b	3977	4031
City + citynahe Gebiete								
Strassen-PP bis max. 3h	4605	4583	4555	4499	4171 ^a	4038 ^a	3719	3678
Kunden-PP in Parkhaus	3017	3237	3299	3269	3582 ^b	3733 ^b	3979	4068
Summe City + citynahe Gebiete	7622	7820	7854	7768	7753 ^{a, b}	7771 ^{a, b}	7698	7746
Bilanz		198	232	146	131	149	76	124
^a inkl. 14 rechtskräftig zur Aufhebung vorgesehener Abstellplätze am Talacker. Die noch nicht aufgehobenen 14 Strassenparkplätze am Talacker befinden sich zwischen Sihlporte und Pelikanplatz. Sie <i>müssten seit Eröffnung des Parkhauses Gessnerallee aufgehoben sein</i> . Deshalb sind sie 2004 in der Bilanz abgezogen worden. Die Aufhebung wurde allerdings, obwohl sie rechtskräftig ist, wegen einer hängigen Aufsichtsbeschwerde der 4 Geschäfte der IG Pelikan noch nicht vollzogen. Sie erscheinen deshalb ab 2005 wieder in der Bilanz. ^b inkl. Pilotprojekt «Hochhaus zur Palme» (73 Parkplätze)								
Quelle: Fellmann et al. (2009) sowie Stadt Zürich (2016)								

Tabelle 11.2: Beispielhafter Vergleich des Stellplatznachweises

Umfang	Wohnen 10 Wohneinheiten mit jeweils 120 m ²	Büro 1000 m ²	Einzelhandel 2000 m ² VKF
München allgemein	10	25	67
Zürich allgemein	10	6	20
Nach Anwendung des Faktors für den Geltungsbereich der Innenstadt bzw. Kreis 1			
München (= Zone I mit Faktor 50% für Nichtwohnen)	10	13	34
Zürich (= Gebiet B mit minimal 25% und maximal 45%)	min. 3 bis max. 5	min. 2 bis max. 3	min. 5 bis max. 9
Berechnungsgrundlage: München: Anlage 1 der Stellplatzsatzung vom 15.11.2007 Zürich: Art.5 der Verordnung über private Fahrzeugabstellplätze vom 7. Juli 2010			

Ein weiterer Baustein in der Stadt Zürich ist die **Verordnung über private Fahrzeugabstellplätze**. Abweichend von der Münchener Stellplatzsatzung wird in Zürich die *minimal erforderliche und maximal zulässige Zahl an Abstellplätzen* geregelt (vgl. Art. 1).

In Zürich ist ebenfalls eine Möglichkeit für autoarmes Wohnen geschaffen worden. Dabei ist durch den Antragsteller der Nachweis zu erbringen, weshalb dies von Dauer sein wird.

Die **Förderung des Umweltverbundes** ist in Zürich ein erklärtes Ziel der städtischen Verkehrspolitik. Eine unmittelbare Verknüpfung mit den Herausforderungen des ruhenden Kfz-Verkehrs in der Innenstadt wird jedoch nicht vorgenommen, da die Verwendung des Kraftfahrzeuges im Zu- und Abgang zur Innenstadt im Bestand nicht mangels Alternativen erfolgt, sondern überwiegend aus Gewohnheit. Ein Rückgang an Kfz-Fahrten aufgrund einer Angebotsausweitung im Umweltverbund im Zu- und Abgang zur bereits sehr gut erschlossenen Innenstadt wird daher nicht erwartet.

Die Züricher Stadtpolitik setzt im Umgang mit dem ruhenden Kfz-Verkehr in der Innenstadt auf eine basisdemokratisch legitimierte **Kontinuität**, welche das bestehende Konsensprinzip nicht in Frage stellt. Es ist insgesamt betrachtet eine Entwicklung, welche vom Gedanken der attraktiven Stadtraumgestaltung getragen wird.

11.5 Zusammenfassung und Übertragbarkeit auf München

Die drei befragten Großstädte gehen mit dem ruhenden Kfz-Verkehr in ihrer Kernstadt jeweils spürbar unterschiedlich um. Stark vereinfacht lassen sich nachfolgende Aussagen tätigen:

- Die **City of London** verfolgt eine Kfz-zugangsbeschränkte, stellplatzordnungsbefreite Innenstadtentwicklung welche nicht in Frage gestellt wird, da eine sehr gute Erschließung der Innenstadt gegeben ist.
- In **Wien** wird verwaltungsseitig die schrittweise Entwicklung zu einer marktwirtschaftlichen Beeinflussung von Kfz-Stellplätzen im öffentlichen Raum angestrebt.
- Die Bürger der Stadt **Zürich** haben ihrer Kommune zu erreichende Leitziele vorgegeben. Hierdurch ergibt sich eine konsensorientierte Entwicklung statt eine Revolution.

Allen Gesprächspartnern sind die Überlastungserscheinungen wohl bekannt. Konsens herrscht über die Rückverlagerung von Kfz-Stellflächen von öffentlichem auf privaten Grund und die Sicherstellung der Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem Kfz. Passend hierzu ist ein Zitat aus einer aktuellen Publikation:

«Der Pkw kann in Städten (...) kein Hauptverkehrsmittel sein. Er muss sich hier auf die Ergänzungsfunktionen beschränken. **Diese Ergänzungsfunktionen** – wie etwa der Transport von schweren oder sperrigen Gütern, die Beförderung Gehbehinderter sowie Fahrten in Gebiete oder zu Zeiten ohne (attraktiven) öffentlichen Verkehr – **sind jedoch sehr wichtig.**» (Riedel (2014))

Weiter sind alle drei Gesprächspartnern einig, dass es keine einzelne Maßnahme gibt, welche der Komplexität der Problematik gerecht wird. Stattdessen ist eine Summe an örtlich abgestimmten, politisch akzeptierten Schritten notwendig, welche sich an einem Fernziel orientieren und langfristig dahingehend wirken. Unmittelbar wirkende Maßnahmen wie die Bepreisung, die Sicherstellung der Regelbefolgung sowie eine Kontinuität in der Kommunikation werden dabei als sehr wichtig erachtet. Zur Förderung von Alternativen stellten die Gesprächspartner fest, dass diese wichtig zur Sicherstellung der Erreichbarkeit sind, jedoch dies üblicherweise nicht die Fragestellung in der Innenstadt ist. Vielmehr ist die Nutzung des Kfz bedingt durch Gewohnheit und nicht aufgrund einer Ermangelung von Alternativen. Vorstellbar erscheint hier auch ein System mit niedrig bepreistem P+R wie in Amsterdam.

Der Landeshauptstadt München ist die Entwicklung einer städtebaulichen Zielvorstellung für den Umgang mit Abstellanlagen für individuelle Mobilität nahezulegen. Nachfolgend sind dann Maßnahmen festzulegen um die städtebauliche Zielvorstellung in Einzelmaßnahmen über ein bis zwei Jahrzehnte sukzessive zu erreichen. Das gesellschaftliche

Klima scheint hierfür gut geeignet, da die Ausübung der Mobilität aktuell in einem Zustand des Umbruches befindet. Beispielsweise nahm der Anteil des Umweltverbundes im Binnenverkehr der Bewohner der Inneren Stadt Berlins binnen fünf Jahren in Abbildung 11.1 zulasten des motorisierten Individualverkehrs um rund 5 % zu.²⁵ Zu bestimmen ist dabei, in welchem Maße sich hierdurch Möglichkeiten zu Anpassungen beim ruhenden Kfz-Verkehr ergeben können.

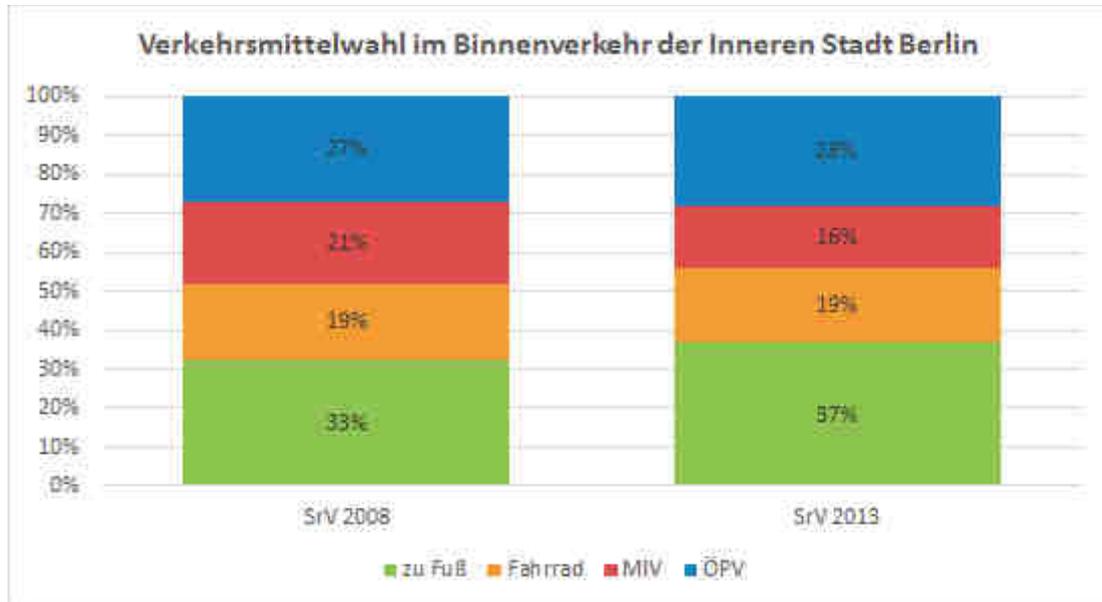


Abbildung 11.1: Entwicklung der Verkehrsmittelwahl im Binnenverkehr der Inneren Stadt Berlin

Quelle: Auszüge aus der SrV 2008 nach

http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik_planung/zahlen_fakten/download/4_SrV_berlin_werktag_innen.pdf (Tab. 5.3) und Auszüge der SrV 2013 nach http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik_planung/zahlen_fakten/download/SrV_2013_Berlin_Steckbrief_innere.pdf (S. 4)

25 Aus der Datengrundlage ist nicht entnehmbar, ob die absolute Anzahl an Kfz-Fahrten der Bewohner tatsächlich rückläufig ist.

12 Handlungsempfehlungen und Fazit

Rahmenbedingungen

Das Untersuchungsgebiet wird begrenzt durch den Altstadttring sowie die westliche Erweiterung um den Hauptbahnhof, welche durch die Straßenzüge Landwehrstraße, Paul-Heyse-Straße sowie Mars- bzw. Elisenstraße umschlossen wird (vgl. Abbildung 1.1). Das Gebiet ist hochverdichtet mit – im Vergleich zu den meisten benachbarten Gebieten – einer sehr ausgeprägten Büronutzung, eher weniger Wohnnutzung sowie einem hohem Besatz an Einzelhandel und an kulturellen Einrichtungen. Es überlagern sich hier kernstadttypische, tageszeitliche Nutzungen.

Für die Betrachtung wurde das Gebiet in vier Sektoren unterteilt, welche werktags während des Tageszeitraumes der Parkraumbewirtschaftung mit einer Parkdauerbeschränkung sowie einem einheitlichen Stundenpreis von 9:00 bis 19:00 von 2,50€/h unterliegen.

Kurzbeschreibung des Status-Quo (vgl. Kapitel 5)

Im Bestand ist feststellbar, dass dem **Angebot** an Kfz-Stellplätzen eine sehr ausgeprägte Nachfrage gegenüber steht. Insgesamt sind rund 21.000 Kfz-Stellplätze im Untersuchungsgebiet vorhanden. Sie sind jedoch nicht alle für die Öffentlichkeit zugänglich. Sie unterteilen sich in:

- *Stellplätze auf öffentlichem Grund*, welche durch die verkehrsrechtlichen Maßnahmen der Landeshauptstadt beeinflusst werden (können). Dies umfasst rund 3.500 Stellplätze.
- *Stellplätze auf privatem Grund mit einer Zugänglichkeit für die Öffentlichkeit*. 6.400 Stellplätze sind als Kurzzeitparker in Parkgaragen ausgewiesen. Weitere 2.200 Stellplätze sind untervermietet und stehen daher der Öffentlichkeit nicht zur Verfügung.
- weitere ca. 9.400 Stellplätze sind in *privatem Eigentum* und können nur durch Nutzungsberechtigte verwendet werden. Sie stehen somit der Öffentlichkeit nicht zur Verfügung.

Im Untersuchungsgebiet sind somit rund 9.900 Kfz-Stellplätze für die Allgemeinheit vorhanden.

Die **Nachfrage** ist tagsüber aufgrund von Besuchern hoch bis sehr hoch. Hierdurch ergibt sich eine sehr hohe Auslastung auf Kfz-Stellplätzen im öffentlichen Raum. In einigen, zentralen Parkgaragen ist die Auslastung werktags und samstags tagsüber ebenfalls sehr hoch. Die Nachfrage durch Anwohner ist ebenfalls relevant, jedoch auf im Vergleich zu den Besuchern, auf niedrigerem Niveau.

Kurzbeschreibung der untersuchten Planfälle und Gesamtschau

Die verschiedenen Maßnahmen führen insgesamt zu einer weiteren Verknappung des Kfz-Stellplatzangebotes. Dies stellt sich je nach Sektor leicht unterschiedlich dar. Insgesamt reduziert sich das Angebot auf öffentlichem Grund um ca. 10 % (vgl. Tabelle 10.1). Ein geringer Teil wird als Anwohnerstellplätze bzw. kann als neue Kurzzeitparker in neuen Parkgaragen neu nachgewiesen werden.

In Summe 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 des nicht im öffentlichen Raum bedienten Nachfrageüber-

hangs nahegelegene Parkgaragen aufsuchen und dort ebenfalls die Auslastung anheben wird. In vielen Parkgaragen sind hierfür noch freie Stellplätze vorhanden (z.B. P01, PG10, PG19, PG21 und PG23).

Perspektivisch sind Maßnahmen zur Abbau des Nachfrageüberhangs, eine Ausweitung des Angebotes oder eine Kombination beider anzudenken und auszuführen.

Tabelle 12.1: Wirkungsabschätzung je Zielgruppe und Untersuchungsfall

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 verkehrsregulierenden 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.

Handlungsempfehlungen

Die Herausforderung in der Parkraumentwicklung in der Innenstadt München ist das Finden eines adäquaten Verhältnis zwischen der sehr eingeschränkten Möglichkeit das Angebot im ruhenden Kfz-Verkehr auszuweiten und zugleich dem Nachfrageüberhang bei zeitgleich zunehmenden Anspruch an den öffentlichen Raum gerecht zu werden.

Aufgrund der hohen Nutzungskonkurrenz um Flächen im öffentlichen Raum und der aktuellen Bevölkerungsentwicklung weiter zunehmenden Knappheit an freien Flächen ist hier von einem tendenziell **rückläufigen Parkraumangebotsentwicklung** auszugehen. **Angebotsausweitungen** werden daher mangels Freiflächen zukünftig **nur auf Privatgrundstücken** und überwiegend unterhalb der Geländeoberkante erfolgen können.

Eine Verbesserung der Verfügbarkeit ist durch die Schaffung von Anwohnerstellplätzen (auf privatem Grund) zu erwarten, da damit Dauerparker im öffentlichen Raum entfallen. Das Angebot kann in geringem Maße auch durch eine Neuordnung an ausgewiesenen Flächen für den ruhenden Kfz-Verkehr im öffentlichen Raum beeinflusst werden. Zu erwarten ist dabei allerdings, dass – sofern überhaupt – nur eine geringe Angebotsausweitung und nur zeitlich beschränkt außerhalb der Zeiten des Nachfrageüberhangs erfolgen kann.

Angesichts der hohen Auslastung im Untersuchungsgebiet ist festzustellen, dass ein relevanter **Nachfrageüberhang tagsüber** (ca. 9 bis 20 h) vorhanden ist. Dieser Überhang ist im gesamten Untersuchungsgebiet ausgeprägt. Daher ist zu konstatieren, dass *trotz* ausgezeichneter Erschließung durch den Umweltverbund die Nachfrage weitgehend konstant ist. **Lösbar** ist dies lediglich **durch** eine (weitere) **Rationierung** und/oder eine **Preisanpassung** um auf die Nachfrage einzuwirken. Das Ziel ist dabei, den Nachfrageüberhang dauerhaft abzusenken bzw. räumlich zu verlagern.

Durch die Art der Anordnung an den Parkregelungen lässt sich jedoch die Nachfrage räumlich besser steuern und gestalten. Notwendig ist dabei eine möglichst einfache und einheitliche Regelung bei intensiver Parkraumüberwachung zum Zwecke eines hohen Befolgungsgrades. Gelungene Beispiele in München sind dabei die blaue Zone und die Parklizenzzgebiete. Die Park- und Haltregelungen um den Hauptbahnhof scheinen im Vergleich uneinheitlicher.

Aus obigen Feststellungen und dem Bericht können kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmen abgeleitet werden.

Kurzfristig kann durch eine Umwandlung von Kfz-Stellplätzen in Abstellplätze für Radfahrer ein alternatives Angebot geschaffen werden.

Mittelfristig sind dies:

- Die Überarbeitung der Parkregelung um den Hauptbahnhof u.a. mit einer einheitlichen Ausweisung von Lade- und Lieferzonen analog zur Blauen Zone.
- Bei der Anpassung der Parkregelung ist weiter abzuwägen, ob die Flüssigkeit des Verkehrs sichergestellt und um der „Schilderwald“ reduziert werden kann, wenn Park- und Haltverbote durch Markierungen hervorgehoben werden können.²⁶

26 Im angelsächsische Raum sowie in Wien wird hier mit gelben Linien gearbeitet (<https://www.wien.gv.at/verkehr/parken/gelbe-linien.html>)

- Eine Preisanpassung beim Kurzzeitparken im öffentlichen Raum auf ein Niveau, welches mindestens mit den umliegenden Parkgaragen vergleichbar ist, um den Nachfrageüberhang im öffentlichen Raum abzubauen. Begrenzend wirkt dabei §10 der Zuständigkeitsverordnung (ZustV) mit einer seit den 90er Jahren unveränderten Preisobergrenze von 1,30€/30 min. Durch die LHM ist eine Änderung anzuregen.
- Die Intensivierung der Parkraumüberwachung um den Befolungs- und Wirkungsgrad der Parkraumbewirtschaftung zu erhöhen. Dabei ist eine Erhöhung der Verwarngebühren durch die Verwaltung zu prüfen.
- Die Beauftragung des Baureferates mit der Prüfung einer weiteren Parkgarage im Osten der Altstadt als Ersatzstandort für die Parkgarage am Max-Josephs-Platz.
- Durchführung von regelmäßigen Erhebungen von Angebot und Nachfrage im öffentlichen Raum.
- Eine Verbesserung in der Außenkommunikation zur Nutzung von großen, bestehenden P+R Anlagen am Stadtrand, da z.B. ein Parken in Fröttmaning und eine Tageskarte bereits bei einem Aufenthalt von 3 h kostengünstiger ist als ein Parken in der Innenstadt. Profitieren können hiervon auch andere Stadtbezirke.

Bei den **längerfristig wirksamen Maßnahmen** sind aufzuführen:

- Um den Umfang an Fahrzeugen mit längerer Parkdauer auf öffentlichen Flächen zu reduzieren, sind Anwohnerstellplätze auf privatem Grund zu errichten. Hierdurch wird die Erreichbarkeit für Besucher erhöht und die Allokation des knappen Gutes im Sinne der Parkraumbewirtschaftung verbessert.
- Das Abstellen von Fahrzeugen bzw. der Stellplatznachweis ist stets auf Privatgrund sicherzustellen.

Auch nach erfolgreicher Umsetzung aller skizzierten Maßnahmen ist zu erwarten, dass der Parkdruck und die Auslastung auch zukünftig hoch bleiben werden. Ursächlich sind hierfür im wesentlichen die hohe Attraktivität der Münchener Innenstadt und die Gewohnheit von Verkehrsteilnehmern. Die Auswirkungen der neuen Nutzergruppen durch stationsungebundene CarSharing-Fahrzeuge sowie elektrisch angetriebene Kraftfahrzeuge sind abzuwarten und noch näher auszugestalten.

13 Quellenverzeichnis

- Riedel, Roman (2014): Grundsätze der Stadtplanung im "Ruhenden Verkehr". In: Zeitschrift für Verkehrsrecht 12a, S. 453 - 461.
- City of London (2015): City of London - Local Plan, URL: <http://www.cityoflondon.gov.uk/services/environment-and-planning/planning/planning-policy/local-plan/Documents/local-plan-2015.pdf>, zuletzt abgerufen am: 08.07.2016.
- I. Taxacher & G. Lebhart (2016): Wien – Bezirke im Fokus. Statistiken und Kennzahlen. , URL: <https://www.wien.gv.at/statistik/pdf/bezirke-im-fokus-1.pdf>, zuletzt abgerufen am: 05.04.2016.
- Andy Fellmann, Ruedi Ott, Erich Willi (2009): Der Historische Kompromiss von 1996 - Erläuterungen zu Entstehung und Umsetzung, URL: https://www.stadt-zuerich.ch/content/dam/stzh/ted/Deutsch/taz/Verkehr/Publicationen_und_Broschueren/Bericht_Historischer_Kompromiss.pdf, zuletzt abgerufen am: 04.07.2016.
- Stadt Zürich (2016): Historischer Parkplatzkompromiss - Bilanz per Ende 2015, URL: https://www.stadt-zuerich.ch/content/dam/stzh/ted/Deutsch/taz/Verkehr/Publicationen_und_Broschueren/16_06_21_Faktenblatt_HistKomp2015.pdf, zuletzt abgerufen am: 04.07.2016.

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1.1: Umgriff des Untersuchungsraumes um Hauptbahnhof und Altstadt.....	1
Abbildung 1.2: Erweiterter Boxplot mit den Perzentilen 15, 25, 50, 75 und 85.....	5
Abbildung 1.3: Sektoren in der Innenstadt mit dem Parkleitsystem angeschlossenen Parkgaragen.....	7
Abbildung 2.1: Beschilderung der Blauen Zone.....	9
Abbildung 2.2: Verkehrsregelungen der Blauen Zone in der Altstadt.....	10
Abbildung 2.3: Sonderregelung auf Privatgrund.....	10
Abbildung 2.4: Parkraumbewirtschaftung am Hauptbahnhof.....	11
Abbildung 3.1: Angebot im öffentlichen Raum.....	13
Abbildung 3.2: Stellplätze für Bewohner und Besucher auf öffentlichem Grund (tagsüber).....	14
Abbildung 3.3: Stellplätze für Laden/Liefern, Behinderte, Taxis und Busse auf öffentlichem Grund.....	15
Abbildung 3.4: Stellplatzdichte und Nutzergruppe auf privatem Grund.....	16
Abbildung 3.5: Lage und Nummerierung der dem Parkleitsystem angeschlossenen Parkgaragen.....	18
Abbildung 3.6: Zusammensetzung Pkw-Stellplätze auf privatem Grund in den vier Sektoren.....	20
Abbildung 3.7: Anteile an Stellplätzen nach Sektor, Eigentümer und Nutzergruppe.....	20
Abbildung 4.1: Belegungsgrad der Stellplätze im öffentlichen Raum an Werktagen (Di., Mi., Do.) um 12:30 (= Nachfragemaximum).....	22
Abbildung 4.2: Belegungsgrad der Stellplätze im öffentlichen Raum an Samstagen um 12:30 (= Nachfragemaximum).....	23
Abbildung 4.3: Ortsveränderungen von Fahrzeugen mit Ausnahmegenehmigung an Werktagen (Di., Mi., Do.) im Untersuchungsgebiet.....	24
Abbildung 4.4: Ortsveränderungen von Fahrzeugen mit Ausnahmegenehmigung an Samstagen im Untersuchungsgebiet.....	24
Abbildung 4.5: Einwohnerdichte in der Innenstadt Münchens.....	25
Abbildung 4.6: Absoluter und relativer Umfang an privat zugelassenen Kfz.....	26
Abbildung 4.7: Anteil an abgestellten Fahrzeugen mit Ausnahmegenehmigung am Stellplatzangebot (Werktag 06:00).....	27
Abbildung 4.8: Anteil an abgestellten Fahrzeugen mit Ausnahmegenehmigung am Stellplatzangebot (Samstag 06:00).....	28
Abbildung 4.9: Verfügbarkeit von KZP in öffentlich zugänglichen Parkgaragen an Werktagen (Di., Mi., Do.).....	30
Abbildung 4.10: Verfügbarkeit von KZP in öffentlich zugänglichen Parkgaragen an Samstagen.....	33
Abbildung 4.11: Zugelassenen private und gewerbliche Kfz je Baublock.....	37
Abbildung 5.1: Zusammenfassung Ausgangszustand – Werktag.....	41
Abbildung 5.2: Zusammenfassung Ausgangszustand – Samstag.....	44
Abbildung 8.1: Maßnahmen mit Bezug zum Verkehr.....	58
Abbildung 9.1: Neuanlage von Rampen in der Maximilianstraße.....	63
Abbildung 9.2: Luftlinienentfernung zwischen möglichen PG-Standorten und typischen Zielen in der Innenstadt.....	64
Abbildung 14.1: Auslastungsgrade je Straßenseite an Werktagen 06:00.....	88
Abbildung 14.2: Auslastungsgrade je Straßenseite an Werktagen 10:00.....	88
Abbildung 14.3: Auslastungsgrade je Straßenseite an Werktagen 15:00.....	89
Abbildung 14.4: Auslastungsgrade je Straßenseite an Werktagen 20:00.....	89
Abbildung 14.5: Auslastungsgrade je Straßenseite an Samstagen 06:00.....	90
Abbildung 14.6: Auslastungsgrade je Straßenseite an Samstagen 10:00.....	90
Abbildung 14.7: Auslastungsgrade je Straßenseite an Samstagen 15:00.....	91
Abbildung 14.8: Auslastungsgrade je Straßenseite an Samstagen 20:00.....	91
Abbildung 14.9: P15, P50 und P85 an Werktagen in PG03: Parkgarage am Salvatorplatz.....	92
Abbildung 14.10: P15, P50 und P85 an Werktagen in PG04: Parkgarage Marienplatz.....	93
Abbildung 14.11: P15, P50 und P85 an Werktagen in PG06: Parkgarage Schranne.....	93
Abbildung 14.12: P15, P50 und P85 an Werktagen in PG12: Tiefgarage am Hauptbahnhof.....	94
Abbildung 14.13: P15, P50 und P85 an Werktagen in PG14: Parkgarage Oberanger.....	95
Abbildung 14.14: P15, P50 und P85 an Werktagen in PG17: Tiefgarage vor der Oper.....	96
Abbildung 14.15: P15, P50 und P85 an Werktagen in PG24: Tiefgarage Senefelderstraße.....	96
Abbildung 14.16: P15, P50 und P85 an Werktagen in PG04: Parkgarage Marienplatz.....	97
Abbildung 14.17: P15, P50 und P85 an Werktagen in PG05: Parkgarage Rieger City.....	98

Abbildung 14.18: P15, P50 und P85 an Werktagen in PG06: Parkgarage Schranne.....	99
Abbildung 14.19: P15, P50 und P85 an Werktagen in PG08: Parkgarage Joseph-Pschorr-Haus... 100	
Abbildung 14.20: P15, P50 und P85 an Werktagen in PG09: Tiefgarage KARSTADT-Oberpollin- ger.....	101
Abbildung 14.21: P15, P50 und P85 an Werktagen in PG12: Tiefgarage am Hauptbahnhof.....	101
Abbildung 14.22: P15, P50 und P85 an Werktagen in PG13: Tiefgarage Stachus-Einkaufs- zentrum.....	102
Abbildung 14.23: P15, P50 und P85 an Werktagen in PG14: Parkgarage Oberanger.....	103
Abbildung 14.24: P15, P50 und P85 an Werktagen in PG15: Parkgarage am Hofbräuhaus.....	104
Abbildung 14.25: P15, P50 und P85 an Werktagen in PG16: Königshof-Parking.....	105
Abbildung 14.26: P15, P50 und P85 an Werktagen in PG17: Tiefgarage vor der Oper.....	106
Abbildung 14.27: P15, P50 und P85 an Werktagen in PG18: City-Parkgarage am Färbergraben... 107	
Abbildung 14.28: P15, P50 und P85 an Werktagen in PG20: Tiefgarage Hotel ibis City.....	108
Abbildung 14.29: P15, P50 und P85 an Werktagen in PG22: Parkgarage Ch. Böhringer.....	108
Abbildung 14.30: P15, P50 und P85 an Werktagen in PG24: Tiefgarage Senefelderstraße.....	109
Abbildung 14.31: Regelkonformität beim Parkvorgang werktags.....	111
Abbildung 14.32: Regelkonformität beim Parkvorgang samstags.....	111
Abbildung 14.33: Ordnungswidriges Parken während der bewirtschafteten Zeit je Sektor an Werktage.....	112
Abbildung 14.34: Ordnungswidriges Parken während der bewirtschafteten Zeit je Sektor an Samstagen.....	112

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1.1: Berücksichtigte Anzahl an Tagen und Meldungen je Parkgarage.....	4
Tabelle 1.2: Übersicht der verschiedenen Szenarien.....	8
Tabelle 3.1: Parkraumangebot auf öffentlichem Grund im Untersuchungsgebiet.....	14
Tabelle 3.2: Übersicht über die im Parkleitsystem angeschlossenen Parkgaragen.....	17
Tabelle 4.1: Anteil der Fahrzeuge mit Ausnahmegenehmigung je Zeitintervall.....	26
Tabelle 4.2: Perzentil 15-Werte des Parkleitsystems an Werktagen je Parkgarage und Stunde..	32
Tabelle 4.3: Perzentil 15-Werte des Parkleitsystems an Samstagen je Parkgarage und Stunde.	34
Tabelle 4.4: Bewohner und zugelassene Kfz am 31.12.2013 je Sektor.....	36
Tabelle 6.1: Liste an beschlossenen Maßnahmen.....	47
Tabelle 6.2: Umfang an Stellplätzen in TG Thomas-Wimmer-Ring.....	48
Tabelle 6.3: Folgenabschätzung in Planfall 0 (Werte gerundet).....	49
Tabelle 7.1 Nachfragekompensation von PG18 an Werktagen in naheliegenden Parkgaragen. .	52
Tabelle 7.2 Nachfragekompensation von PG18 an Samstagen in naheliegenden Parkgaragen.	52
Tabelle 7.3 Stellplatzbilanz aus Stadtratsbeschluss zur Nord-Süd-Querung.....	53
Tabelle 7.4: Folgenabschätzung in Planfall 1 (Werte gerundet).....	57
Tabelle 8.1: Grobabschätzung Veränderungen im Parkraumangebot im Umfeld Schwanthaler- straße.....	59
Tabelle 8.2: Grobabschätzung Veränderungen im Parkraumangebot im Umfeld Bahnhofsvorplatz	59
Tabelle 8.3: Anzahl freier Kfz-Stellplätze in den umliegenden Parkgaragen.....	60
Tabelle 8.4: Folgenabschätzung in Planfall 2 (Werte gerundet).....	61
Tabelle 9.1: Folgenabschätzung in Planfall 3 (Werte gerundet).....	66
Tabelle 10.1: Folgenabschätzung über Planfälle und Sektoren.....	69
Tabelle 11.1: Bilanzierung Historischer Parkplatzkompromiss der Stadt Zürich.....	75
Tabelle 11.2: Beispielhafter Vergleich des Stellplatznachweises.....	75
Tabelle 14.1: Eingesetzte Software je Arbeitsschritt.....	84
Tabelle 14.2: Technische Arbeitsschritte inkl. kurzer Beschreibung.....	84
Tabelle 14.3: Auszug des Kalenders mit verschiedenen Ausschlusskriterien in den drei Wochen bis einschließlich Ostersonntag 2015.....	85
Tabelle 14.4: SQL Statement für die Erzeugung der verschiedenen Perzentilen an relevanten Werktagen.....	86
Tabelle 14.5: SQL Statement für Zählung der Anzahl Einträge an relevanten Werktagen.....	86
Tabelle 14.6: SQL Statement für die Erzeugung der verschiedenen Perzentilen an relevanten Samstagen.....	87
Tabelle 14.7: SQL Statement für Zählung der Anzahl Einträge an relevanten Samstagen.....	87

14 Anlagen

14.1 Angewandte Methodik bei der Ermittlung der Nachfrage bei Parkgaragen im PLS

Technische Erläuterung

In den Tabelle 14.1 sind die in den verschiedenen Arbeitsschritten angewendeten Softwareprodukte aufgeführt. Die verschiedenen Arbeitsschritte zur ganzheitlichen statischen Auswertung sind in Tabelle 14.2 sequenziell dargestellt. Die dabei in der Datenbank angewandten SQL-Statements sind in den Tabellen 14.4 bis 14.7 dokumentiert. Die Tabelle mit allen Einträgen wird dabei nach relevanten Tagen gefiltert (vgl. Beispiel in Tabelle 14.3), je Parkgarage und Stunde gruppiert und das jeweilige Perzentil hinzugefügt.

Tabelle 14.1: *Eingesetzte Software je Arbeitsschritt*

Arbeits-schritt	Software
1-0	PostgreSQL 9.4.5 on x86_64-unknown-linux-gnu, compiled by gcc (Debian 4.9.2-10) 4.9.2, 64-bit
2-0	pgAdmin 1.20.0 PostgreSQL Tools Client
3-0	pgAdmin 1.20.0 PostgreSQL Tools Client
4-0	Microsoft Excel 2015 (Versionsnummer: 15.0.4771.1004)

Tabelle 14.2: *Technische Arbeitsschritte inkl. kurzer Beschreibung*

Arbeits-schritt	Beschreibung
1-0	Einrichten / Installieren von Software
1-1	Installation der PostgreSQL 9.4.5 Datenbank
1-2	Installation einer Software zum Abfragen der Datenbank, hier: pgAdmin 1.20.0 PostgreSQL Tools Client
2-0	Erstellung Datenfilter über Daten
2-1	Es wurde eine Kalenderübersicht erstellt, in welcher zur Auswertung kommende Werktage / Samstage selektiert werden. Kriterien hierfür sind:
2-1a	kein Feiertag
2-1b	keine Sonderereignisse wie Messe / Oktoberfest / ...
2-1c	keine Schulferien
2-1d	kein Samstag unmittelbar vor Schulferien
2-1e	keine Adventszeit
3-0	Einlesen der verschiedenen Daten in die Datenbank
3-1	Import der Kalenderübersicht in PostgreSQL Datenbank (mit 3 Feldern: Datum, Werktag, Samstag)
3-2	Import der PLS Rohdaten über den gesamten Zeitraum in PostgreSQL Datenbank (mit 4 Feldern: PG_ID, Datum, Uhrzeit, freie_Stpl)
3-3	Erweiterung der PLS Rohdaten um Feld "Stunde", welches aus dem Stundenwert des Feldes Uhrzeit besteht
4-0	Arbeiten mit der Datenbank

Arbeits-schritt	Beschreibung
4-1	Anmerkung: Min, Max, Median (= Perzentil 50), Perzentile 15,25,75,85
4-2	Ausführung der SQL Statements für Werktage und Samstage
5-0	Arbeiten mit MS Excel als Aufbereitung (Ausführung jeweils für Werktage und Samstage separat)
5-1	Import der Ergebnisse für Werktage/Samstage in MS Excel
5-3	Erstellung von Pivottabelle für Werktage/Samstage in MS Excel
5-4	Kopieren der Pivottabelle für Samstage mit Anpassung der Datenanbindung
5-5	Erzeugung der Auswertungstabelle mit relativen Bezug auf die Pivottabelle
5-6	Darstellung jeweils je PG: in umfangreicher Datenreihe, verkürzte Datenreihe und als Grafik
5-7	Erzeugung von kurzen, prägnanten textlichen Beschreibungen je PG

Tabelle 14.3: Auszug des Kalenders mit verschiedenen Ausschlusskriterien in den drei Wochen bis einschließlich Ostersonntag 2015

Datum	Werktag	Samstag	verschiedene Ausschlusskriterien / Bedingungen			
			Wochentag	Schulferien_B Y	Feiertag_BY	Veranstaltungen München
16.03.2015	0	0	1	0	0	0
17.03.2015	1	0	2	0	0	0
18.03.2015	1	0	3	0	0	0
19.03.2015	1	0	4	0	0	0
20.03.2015	0	0	5	0	0	0
21.03.2015	0	1	6	0	0	0
22.03.2015	0	0	7	0	0	0
23.03.2015	0	0	1	0	0	0
24.03.2015	1	0	2	0	0	0
25.03.2015	1	0	3	0	0	0
26.03.2015	1	0	4	0	0	0
27.03.2015	0	0	5	0	0	0
28.03.2015	0	0	6	1	0	0
29.03.2015	0	0	7	1	0	0
30.03.2015	0	0	1	1	0	0
31.03.2015	0	0	2	1	0	0
01.04.2015	0	0	3	1	0	0
02.04.2015	0	0	4	1	0	0
03.04.2015	0	0	5	1	1	0
04.04.2015	0	0	6	1	0	0
05.04.2015	0	0	7	1	1	0

Anmerkung: 1 = true, 0 = false. Bei Wochentagen entspricht 1 Montag und 7 Sonntag.

SQL Statements

In den Tabellen 14.4 bis 14.7 sind die eingesetzten SQL-Statements aufgeführt. Die Unterscheidung zwischen Werk- und Samstagen wird dabei in einem Filter getroffen, in welchem auf die vollständige Tabelle 14.3 zurückgegriffen wird.

Tabelle 14.4: SQL Statement für die Erzeugung der verschiedenen Perzentilen an relevanten Werktagen

SQL Statement
<pre>SELECT substring(t.pg_id from 2 for 2) as PG, t.stunde, COUNT(*) AS Anzahl, MIN(t.freie_stpl) AS min, percentile_disc(0.05) WITHIN GROUP (ORDER BY t.freie_stpl) AS p_05, percentile_disc(0.15) WITHIN GROUP (ORDER BY t.freie_stpl) AS p_15, percentile_disc(0.25) WITHIN GROUP (ORDER BY t.freie_stpl) AS p_25, percentile_disc(0.50) WITHIN GROUP (ORDER BY t.freie_stpl) AS p_50, percentile_disc(0.75) WITHIN GROUP (ORDER BY t.freie_stpl) AS p_75, percentile_disc(0.85) WITHIN GROUP (ORDER BY t.freie_stpl) AS p_85, percentile_disc(0.95) WITHIN GROUP (ORDER BY t.freie_stpl) AS p_95, MAX(t.freie_stpl) AS max FROM pls_2014 as t JOIN kalender as cal ON t.datum = cal.datum WHERE cal.werksstag = 1::bit(1) GROUP BY pg, t.stunde ORDER BY pg asc, t.stunde asc ;</pre>

Tabelle 14.5: SQL Statement für Zählung der Anzahl Einträge an relevanten Werktagen

SQL Statement
<pre>create temporary table tmp_table as select t.pg_id as PG, t.datum, COUNT(t.datum) AS Anzahl from kalender as cal left outer join pls_2014 as t on t.datum = cal.datum WHERE cal.werksstag = 1::bit(1) GROUP BY t.datum, pg ORDER BY pg asc ; select pg, count(datum) as anzahl from tmp_table group by pg ORDER BY pg asc;</pre>

Tabelle 14.6: SQL Statement für die Erzeugung der verschiedenen Perzentilen an relevanten Samstagen

SQL Statement
<pre>SELECT substring(t.pg_id from 2 for 2) as PG, t.stunde, COUNT(*) AS Anzahl, MIN(t.freie_stpl) AS min, percentile_disc(0.05) WITHIN GROUP (ORDER BY t.freie_stpl) AS p_05, percentile_disc(0.15) WITHIN GROUP (ORDER BY t.freie_stpl) AS p_15, percentile_disc(0.25) WITHIN GROUP (ORDER BY t.freie_stpl) AS p_25, percentile_disc(0.50) WITHIN GROUP (ORDER BY t.freie_stpl) AS p_50, percentile_disc(0.75) WITHIN GROUP (ORDER BY t.freie_stpl) AS p_75, percentile_disc(0.85) WITHIN GROUP (ORDER BY t.freie_stpl) AS p_85, percentile_disc(0.95) WITHIN GROUP (ORDER BY t.freie_stpl) AS p_95, MAX(t.freie_stpl) AS max FROM pls_2014 as t JOIN kalender as cal ON t.datum = cal.datum WHERE cal.samstag = 1::bit(1) GROUP BY pg, t.stunde ORDER BY pg asc, t.stunde asc ;</pre>

Tabelle 14.7: SQL Statement für Zählung der Anzahl Einträge an relevanten Samstagen

SQL Statement
<pre>create temporary table tmp_table as select t.pg_id as PG, t.datum, COUNT(t.datum) AS Anzahl from kalender as cal left outer join pls_2014 as t on t.datum = cal.datum WHERE cal.samstag = 1::bit(1) GROUP BY t.datum, pg ORDER BY pg asc ; select pg, count(datum) as anzahl from tmp_table group by pg ORDER BY pg asc;</pre>

14.2 Umfang an Tagen und Meldungen für die statistische Auswertung der Parkgaragen

Tabelle 14.8: Berücksichtigte Anzahl an Tagen und Meldungen je Parkgarage

Parkgarage	Anzahl berücksichtigter Werktage	Anzahl berücksichtigter Samstage	Anzahl berücksichtigter Meldungen an Werktagen	Anzahl berücksichtigter Meldungen an Samstagen
P1 PG Marsstrasse	208	62	80687	21254
P2 PH Elisenhof	208	62	55807	20843
P3 PH am Salvatorplatz	206	62	103909	26541
P4 PG Marienplatz	205	61	104819	30080
P5 PH Rieger City	208	62	91008	34382
P6 PG Schranne	208	62	92905	26041
P8 PG Pschorr-Garage	186	53	59010	21206
P9 TG Oberpollinger	187	56	107112	31213
P10 PH Hopfenpost	208	62	79023	29637
P11 PH am Hauptbahnhof (Arnulfstr.)	177	50	49228	13970
P12 TG am Hauptbahnhof	210	59	29175	9131
P13 TG Stachus Einkaufszentrum	203	60	115106	35776
P14 PH Oberanger	191	56	123369	34775
P15 PH Hofbräuhaus / Hildgardstraße	202	60	115580	34448
P16 TG Hotel Königshof	208	62	62631	19834
P17 TG vor der Oper	208	61	133228	36679
P18 City-PH am Färbergraben	208	62	97207	30520
P19 Park One am Stachus	194	57	71012	27275
P20 TG Hotel ibis City	180	52	18394	3977
P21 PH Karstadt am Hbf	163	48	50731	17800
P22 PH Isarparkhaus	208	62	67808	22472
P23 Car Park Cristal	208	62	33063	12835
P24 PG Hauptbahnhof Süd, Sennefeldstraße	208	62	58120	16359
P25 PH am Hauptbahnhof (Bayerstr.)	177	50	57830	15173

14.3 Ergebnistabellen der Statistischen Auswertung der PLS Daten

Tabelle 14.9: Perzentil 15-Werte des Parkleitsystems an Werktagen je Parkgarage und Stunde

PG	PG01	PG02	PG03	PG04	PG05	PG06	PG08	PG09	PG10	PG11	PG12	PG13	PG14	PG15	PG16	PG17	PG18	PG19	PG20	PG21	PG22	PG23	PG24	PG25
Name	PG Mar- sstrasse	PH Eli- senhof	PH Sal- vator- platz	PG Mari- enplatz	PH Rie- ger City	PG Schran- ne	PG Pschorr	TG Kar- stadt Oberpol- linger	PH Hop- fenpost	PH am Haupt- bahnhof	TG am Haupt- bahnhof	TG Sta- chus Ein- kaufszen- trum	PH Oberan- ger	PH Hof- braeu- haus	TG Hotel Koenigs- hof	TG Oper	PH Faer- Park bergra- ben	PH One am Stachus	TG Hotel ibis City	PH Kar- stadt am Hbf	PH Isar- parkhaus	Car Park Cristal	TG Sen- nefeld- straÙe	PG Goethe- Center
Sektor	Hbf	Hbf	Nord	Süd	Ost	Süd	Süd	Nord	Hbf	Hbf	Hbf	Süd	Süd	Ost	Hbf	Ost	Süd	Hbf	Hbf	Hbf	Ost	Hbf	Hbf	Hbf
7 h	338	166	161	154	227	128	164	330	253	58	30	328	219	284	68	342	186	282	30	276	136	88	15	70
8 h	347	159	130	134	219	123	157	301	230	52	28	276	187	270	58	304	169	285	28	266	135	84	22	67
9 h	351	146	77	94	200	102	144	239	205	46	25	177	125	234	49	212	135	278	33	252	125	83	27	61
10 h	353	126	17	45	170	60	120	161	186	41	19	101	39	182	41	75	74	264	33	234	105	86	28	54
11 h	354	110	1	20	141	20	100	108	182	38	16	55	2	131	32	2	35	252	32	219	87	88	30	50
12 h	362	105	0	7	116	3	90	82	183	36	13	38	2	80	26	0	27	245	33	208	77	89	28	48
13 h	363	102	1	8	103	4	89	78	186	35	10	33	3	52	24	0	33	242	31	204	79	88	24	45
14 h	362	101	2	13	105	9	89	85	191	36	12	35	6	60	23	3	40	243	31	212	81	90	22	48
15 h	364	107	4	23	118	19	94	104	197	37	12	51	10	89	27	14	53	244	31	216	91	91	20	51
16 h	362	119	12	30	133	33	101	133	204	40	15	71	28	121	32	41	75	250	31	228	95	87	25	54
17 h	361	132	30	46	148	47	107	170	208	44	19	102	51	150	34	67	96	248	30	241	104	85	26	59
18 h	360	144	47	63	152	53	115	198	210	49	23	149	74	161	41	21	120	246	30	248	102	89	25	62
19 h	347	150	54	81	139	40	122	225	216	55	26	204	92	126	42	3	152	233	31	232	95	99	33	67
20 h	335	153	69	108	140	38	136	265	240	61	31	264	125	111	42	19	181	228	31	221	91	101	28	71

Tabelle 14.10: Perzentil 15-Werte des Parkleitsystems an Samstagen je Parkgarage und Stunde

PG	PG01	PG02	PG03	PG04	PG05	PG06	PG08	PG09	PG10	PG11	PG12	PG13	PG14	PG15	PG16	PG17	PG18	PG19	PG20	PG21	PG22	PG23	PG24	PG25
Name	PG Mar- sstrasse	PH Eli- senhof	PH Sal- vator- platz	PG Mari- enplatz	PH Rie- ger City	PG Schran- ne	PG Pschorr	TG Kar- stadt Oberpol- linger	PH Hop- fenpost	PH am Haupt- bahnhof	TG am Haupt- bahnhof	TG Sta- chus Ein- kaufszen- trum	PH Oberan- ger	PH Hof- braeu- haus	TG Hotel Koenigs- hof	TG Oper	PH Faer- bergra- ben	Park One am Stachus	TG Hotel ibis City	PH Kar- stadt am Hbf	PH Isar- parkhaus	Car Park Cristal	TG Sen- nefeld- straße	PG Goethe- Center
Sektor	Hbf	Hbf	Nord	Süd	Ost	Süd	Süd	Nord	Hbf	Hbf	Hbf	Süd	Süd	Ost	Hbf	Ost	Süd	Hbf	Hbf	Hbf	Ost	Hbf	Hbf	Hbf
7 h	325	176	160	151	226	117	158	250	256	86	48	341	239	267	54	345	184	264	26	288	118	97	10	92
8 h	320	171	147	137	223	108	158	328	213	83	46	344	232	260	52	331	182	263	28	282	124	99	13	90
9 h	318	161	132	89	203	72	147	296	182	78	43	283	201	232	48	255	152	253	28	274	112	98	15	85
10 h	337	145	99	28	153	8	108	212	162	72	36	156	77	174	41	111	84	237	28	252	93	102	18	80
11 h	342	125	68	6	86	0	67	128	143	70	29	79	3	105	29	9	43	216	26	231	67	104	17	72
12 h	347	100	70	1	39	0	29	71	142	68	24	26	0	25	16	0	23	196	29	229	39	105	11	67
13 h	345	82	99	0	16	0	5	18	143	68	18	8	0	6	9	0	24	171	29	214	19	110	10	59
14 h	335	64	94	1	4	0	3	1	146	65	14	8	0	6	6	0	16	148	22	197	8	122	8	54
15 h	338	68	70	1	9	1	4	1	155	66	14	9	1	9	7	1	21	141	22	201	11	127	7	55
16 h	348	73	54	4	31	3	9	6	170	67	18	16	5	31	10	8	45	142	19	210	37	121	8	59
17 h	369	79	60	16	72	9	34	43	186	69	23	42	32	79	11	24	91	147	26	222	72	119	9	59
18 h	367	105	71	26	105	24	62	110	200	75	31	91	79	113	18	14	137	160	20	229	96	121	8	66
19 h	359	125	87	60	113	36	94	187	216	77	40	136	120	119	19	10	187	155	23	216	100	132	6	70
20 h	348	145	105	105	121	46	125	257	248	78	44	208	152	133	21	31	234	151	18	218	96	125	8	75

14.4 Erhebungen des ruhenden Kfz-Verkehrs im öffentlichen Straßenraum

14.4.1 An Werktagen (Di., Mi., Do.)

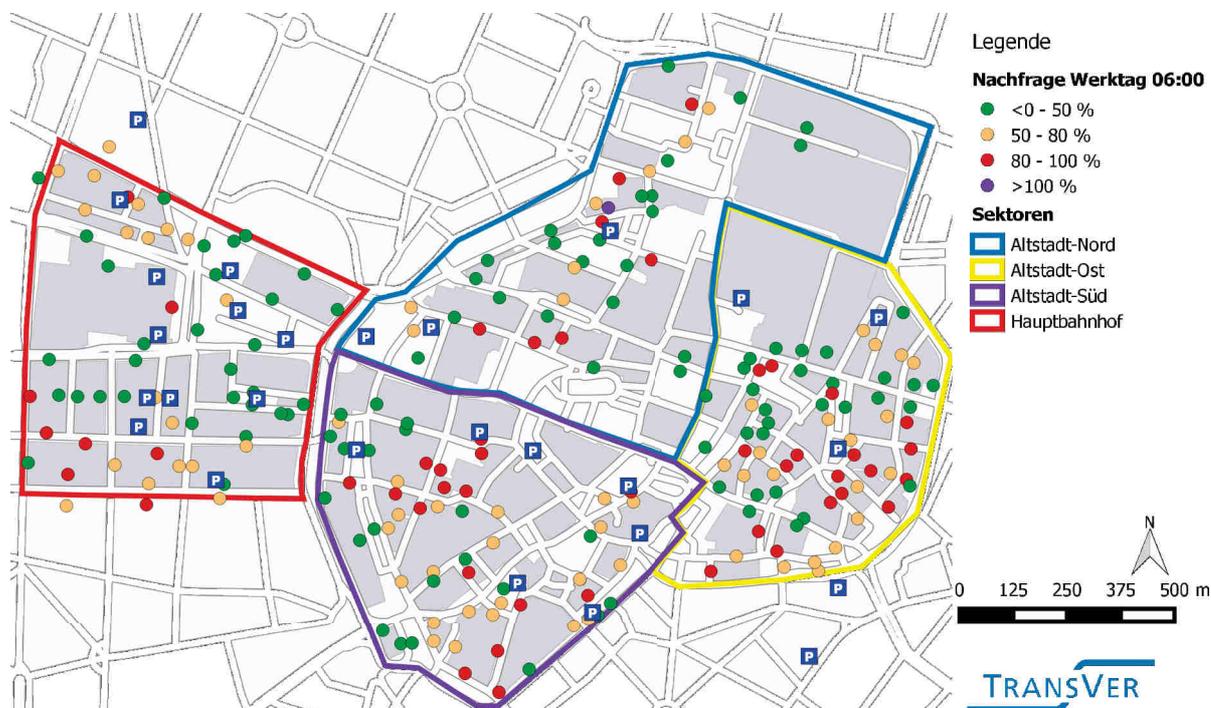


Abbildung 14.1: Auslastungsgrade je Straßenseite an Werktagen 06:00

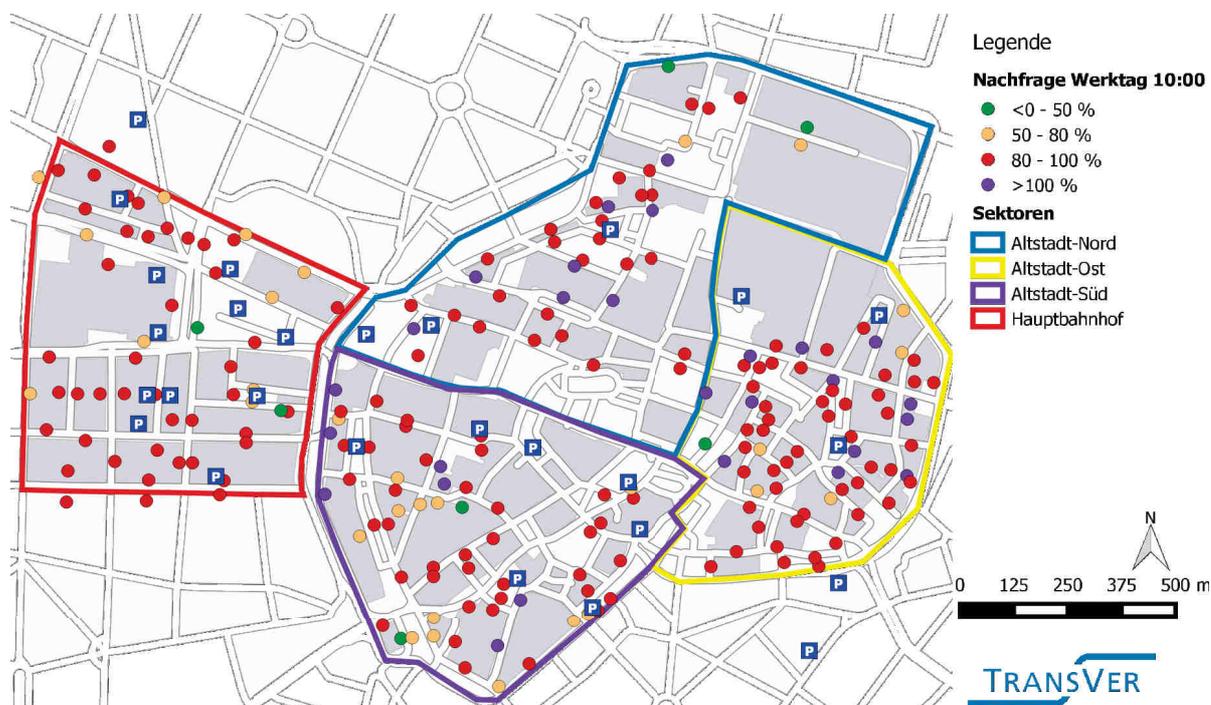


Abbildung 14.2: Auslastungsgrade je Straßenseite an Werktagen 10:00

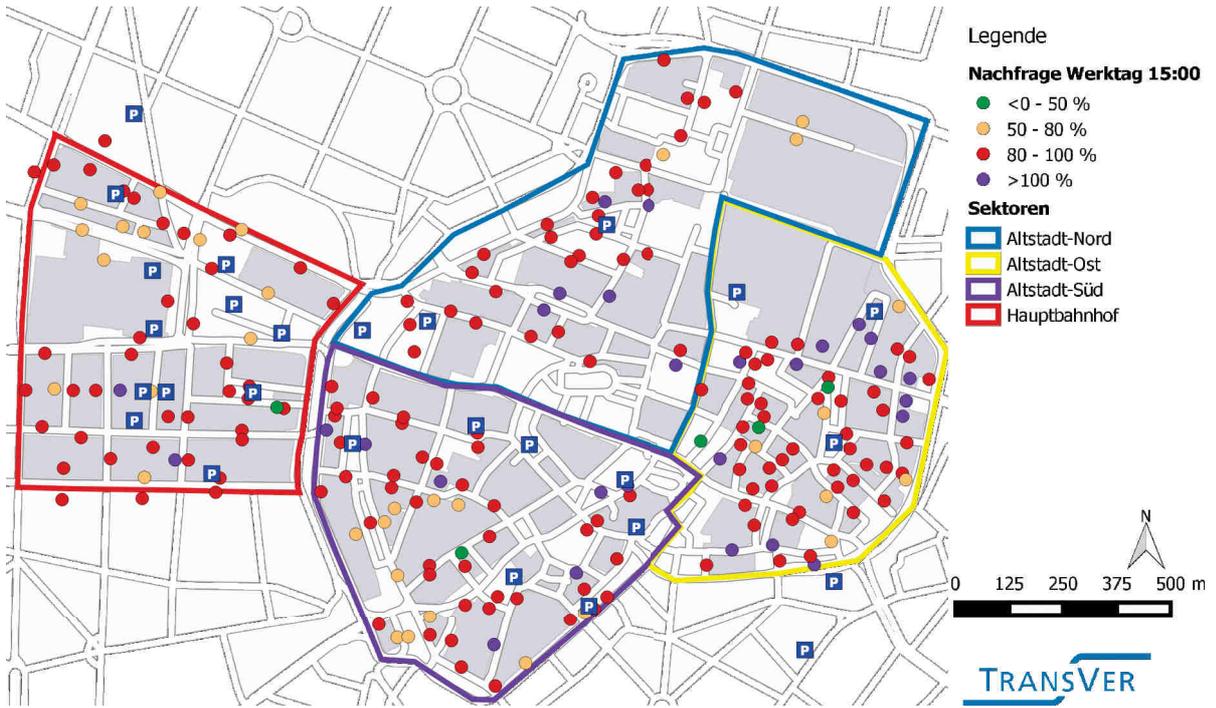


Abbildung 14.3: Auslastungsgrade je Straßenseite an Werktagen 15:00

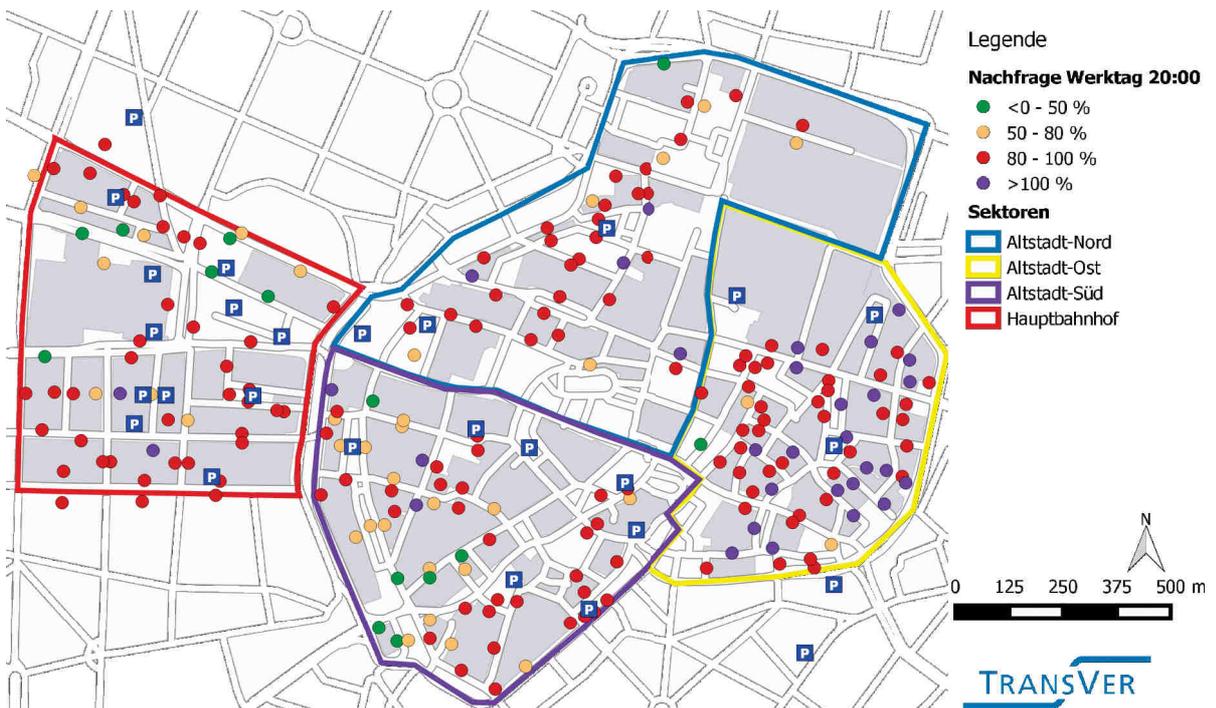


Abbildung 14.4: Auslastungsgrade je Straßenseite an Werktagen 20:00

14.4.2 An Samstagen

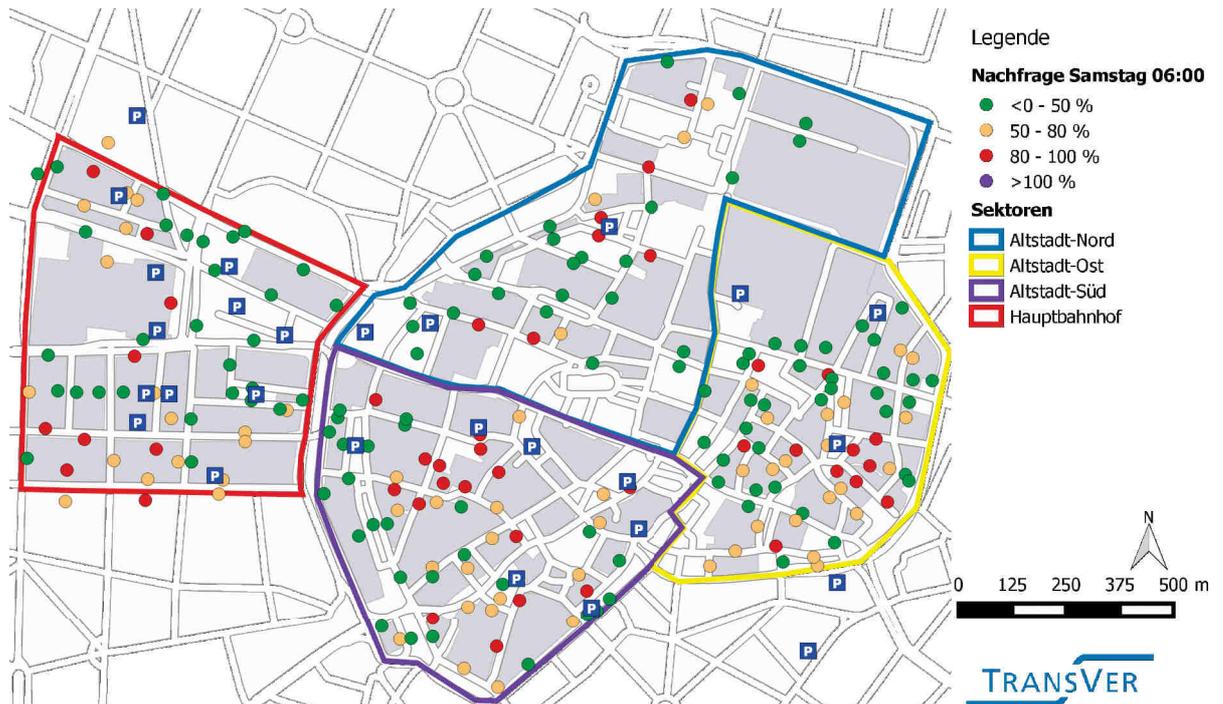


Abbildung 14.5: Auslastungsgrade je Straßenseite an Samstagen 06:00

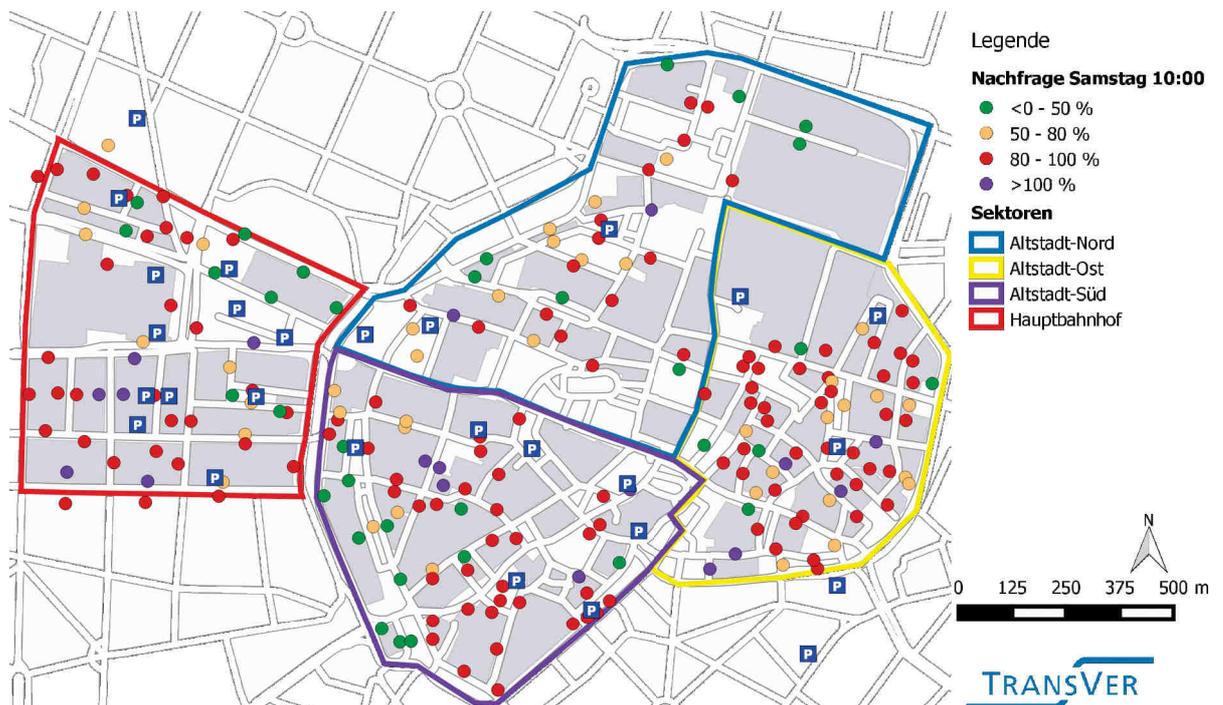


Abbildung 14.6: Auslastungsgrade je Straßenseite an Samstagen 10:00

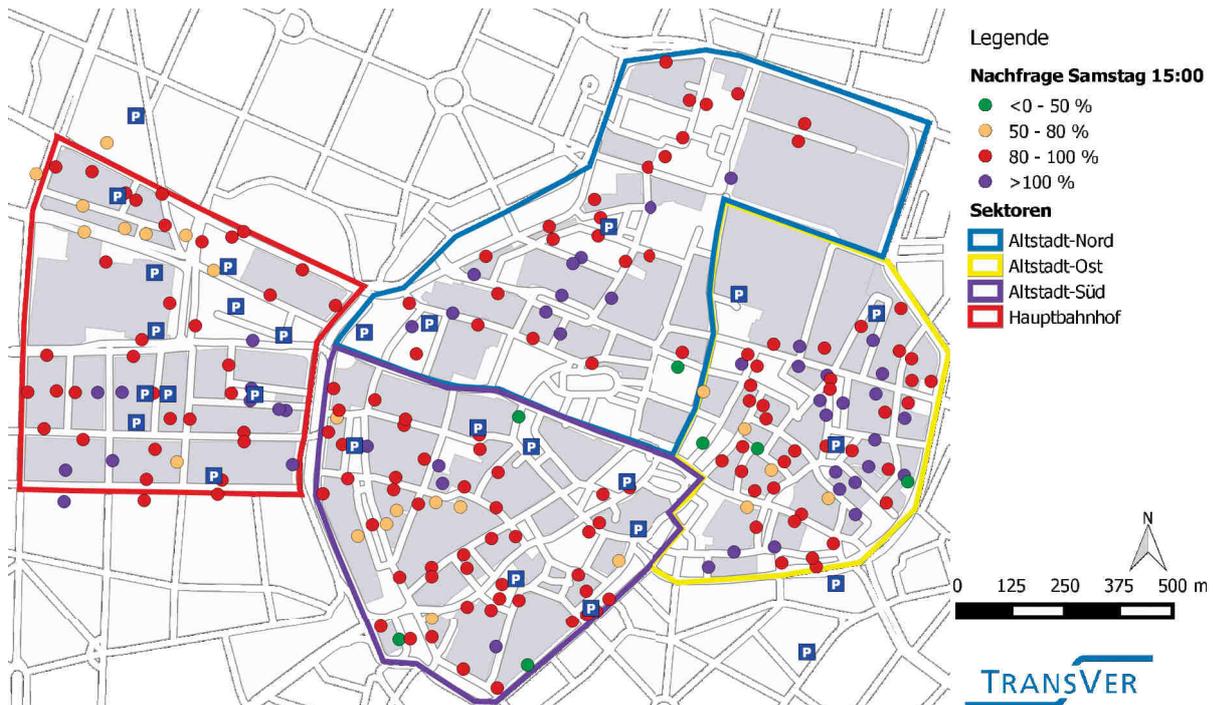


Abbildung 14.7: Auslastungsgrade je Straßenseite an Samstagen 15:00

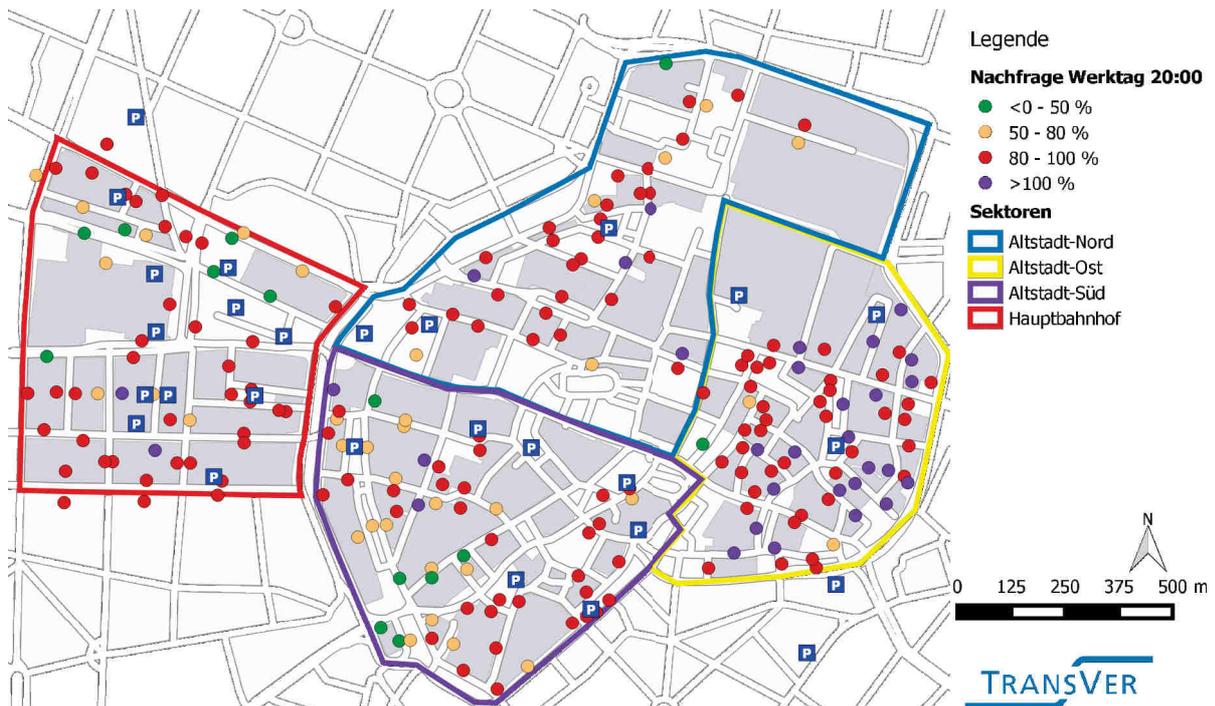


Abbildung 14.8: Auslastungsgrade je Straßenseite an Samstagen 20:00

14.1 Textliche und grafische statistische Auswertung der PLS Daten an Werktagen (Di., Mi., Do.)

PG03: Parkgarage am Salvatorplatz

Die PG03 weist an Werktagen eine sehr markante Charakteristik auf. Bis ca. 7:00 Uhr sind alle ca. 180 KZP verfügbar. Im Laufe des Vormittags werden nur noch vereinzelt freie KZP gemeldet (< 10 KZP). Ab etwa 15:00 Uhr nimmt die gemeldete Anzahl an freien

Stellplätzen wieder deutlich zu. Abends um ca. 18:00 Uhr sind typischerweise um 80 KZP verfügbar, um ca. 22:00 Uhr etwa 150 KZP. Unter Verwendung der Perzentile 15 und 85 kann festgestellt werden, dass das schnelle Befüllen vormittags sehr typisch ist. Der Umfang an frei gemeldeten Stellplätzen nachmittags variiert stärker, jedoch ohne den Trend des Entleerens zu unterbrechen. Für das PG03 ist daher festzustellen, dass es an typischen Werktagen von etwa 11:00 Uhr bis gegen 16:00 Uhr über keine freie Kapazitäten mehr verfügt. Etwa mit Beginn des Feierabends um 16:00 bis 17:00 Uhr entspannt sich die Situation in der Parkgarage und neue Kurzzeitparker können wieder zufahren.

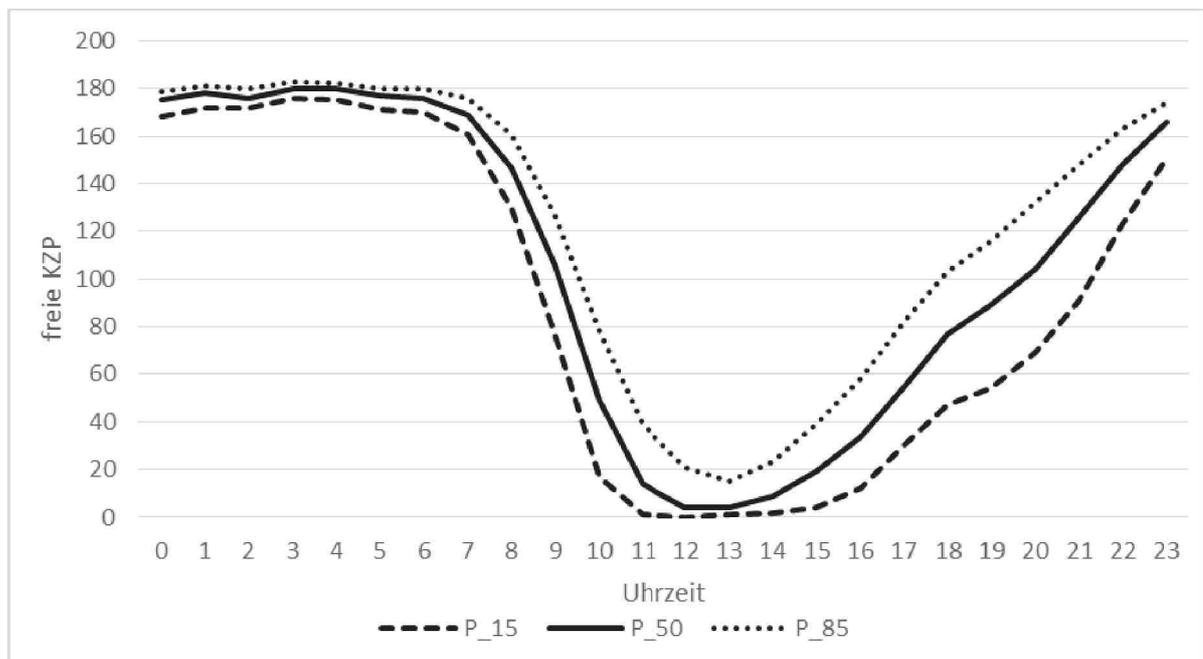


Abbildung 14.9: P15, P50 und P85 an Werktagen in PG03: Parkgarage am Salvatorplatz

PG04: Parkgarage Marienplatz

Am PG04 ist werktags eine typische Entwicklung der KZP zu beobachten: ca. um 7h nimmt die Anzahl an freien KZP langsam ab, fällt im Zeitraum zwischen 8h und 10h deutlich und erreicht ein Minimum um die Mittagszeit. I.d.R. werden zu diesem Zeitpunkt nur noch etwa 20 KZP frei gemeldet. Ab 14h nimmt die Anzahl an freien KZP langsam wieder zu, erreicht ca. 100 freie KZP um 18h. Von diesem Schema wird üblicherweise nur gering abgewichen wie die Perzentile 15 und das Perzentil 85 zeigen. Während der Mittagszeit ist im PG04 meistens nur noch eine sehr geringe Anzahl an KZP verfügbar.

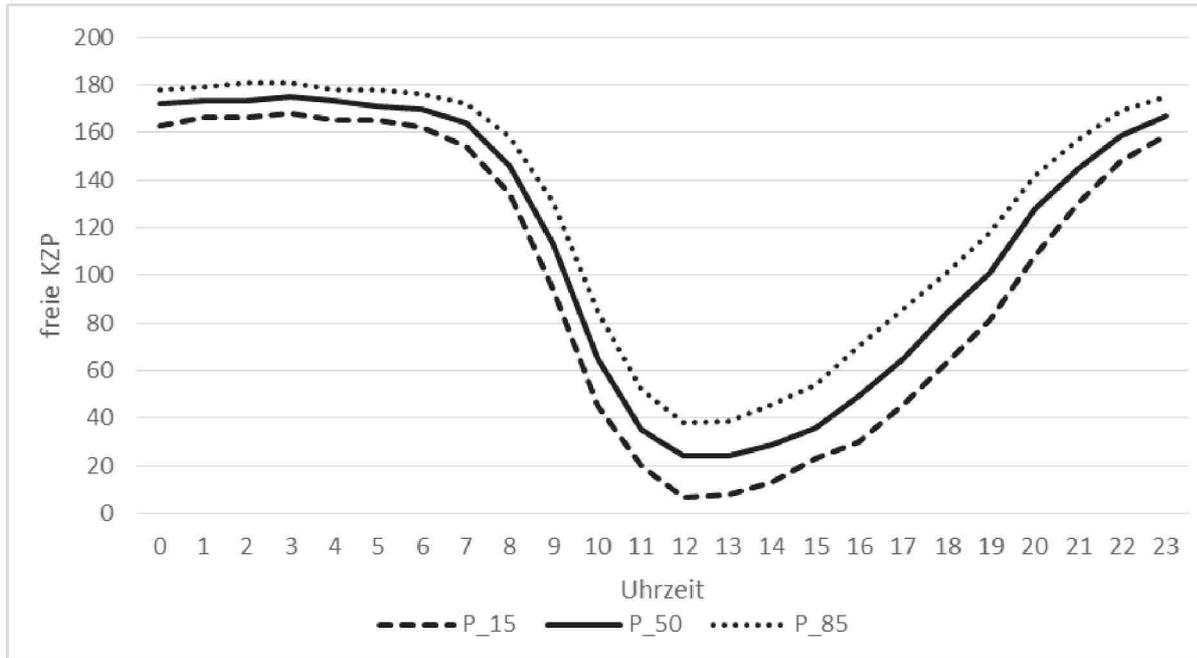


Abbildung 14.10: P15, P50 und P85 an Werktagen in PG04: Parkgarage Marienplatz

PG06: Parkgarage Schranne

Das PG06 weist eine innenstadttypische Ganglinie bei der Anzahl an freien KZP auf. Diese wird durch eine deutliche Abnahme der Anzahl an verfügbaren KZP ab 7h gekennzeichnet. Im Laufe des späten Vormittags wird nur noch eine geringe Anzahl an freien KZP gemeldet mit einem Minimum um ca. 13h. Ein Anstieg an freien Stellplätzen kann danach bis etwa 18h beobachtet werden, bevor die Parkgarage erneut eine leichte Abnahme an freien KZP meldet. Zu diesem Zeitpunkt stehen jedoch wieder rund 50 KZP zur Verfügung. Nach Ladenschluss nimmt die Anzahl an KZP wieder stetig zu. Im PG06 ist folglich mittags an Werktagen typischerweise nur noch eine sehr geringe Anzahl an KZP verfügbar, während nachmittags und abends leicht ein KZP zu finden ist.

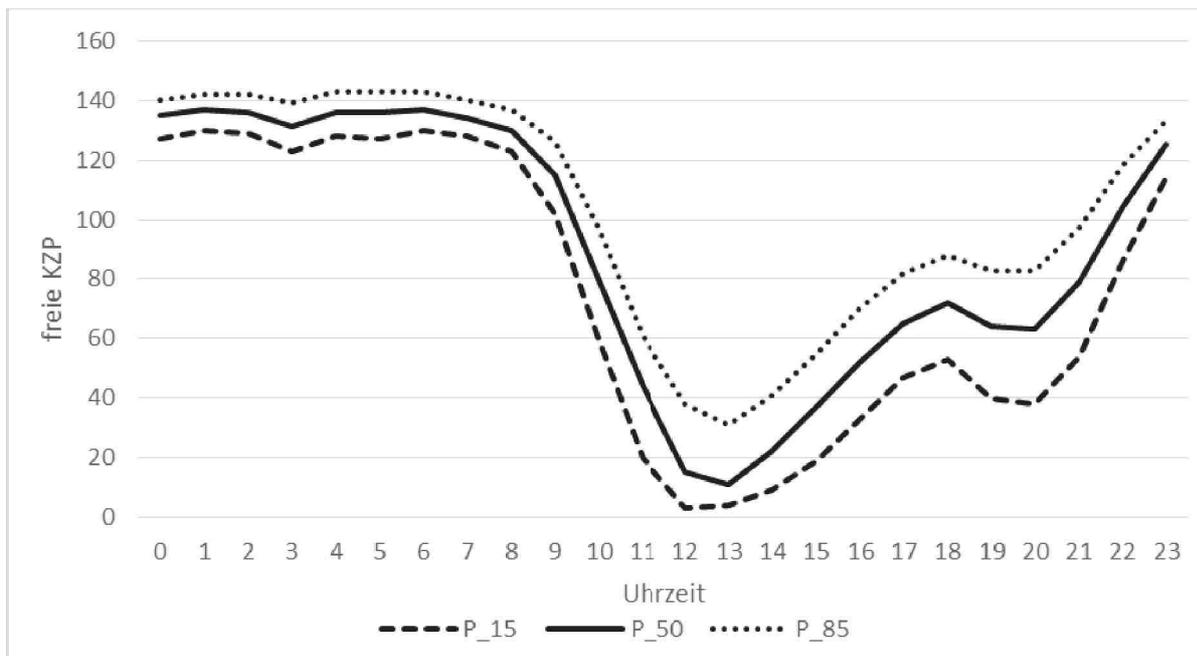


Abbildung 14.11: P15, P50 und P85 an Werktagen in PG06: Parkgarage Schranne

PG12: Tiefgarage am Hauptbahnhof

Das PG12 verfügt insgesamt über eine vergleichsweise geringe Anzahl an KZP, so dass die Tagesganglinie unruhiger ist. Ähnlich wie beim nahegelegenen P11 nimmt die Anzahl an freien KZP bereits in der Nacht ab, erreicht mittags um 13h ein Minimum und nimmt danach sukzessive wieder zu. Zum Zeitpunkt des Minimums sind ca. 10 bis 30 KZP noch verfügbar. Somit kann in der überwiegenden Anzahl der Fälle an Werktagen auch zu Stoßzeiten im PG12 noch ein freier KZP verwendet werden.

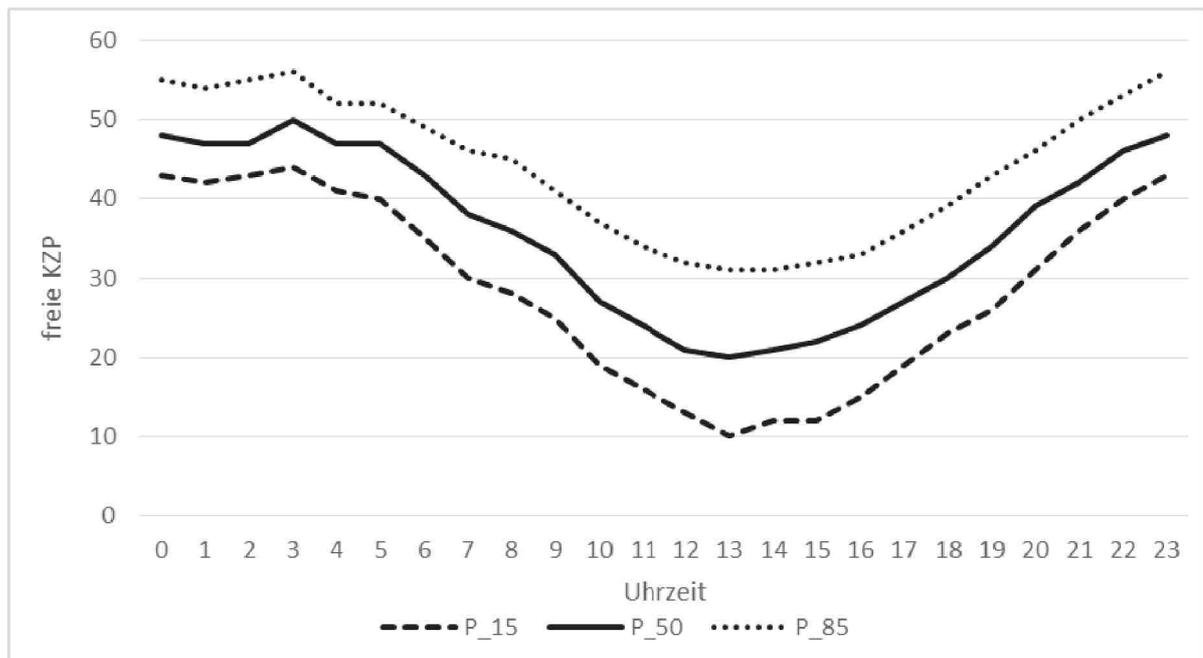


Abbildung 14.12: P15, P50 und P85 an Werktagen in PG12: Tiefgarage am Hauptbahnhof

PG14: Parkgarage Oberanger

Das PG14 am Oberanger verfügt über eine der charakteristischen und steilsten Ganglinien: ab 7h nimmt die Anzahl an freien KZP rapide ab und etwa um 11h sind kaum mehr freie KZP anzutreffen. Dieser Zustand hält bis gegen 15h an bevor die Anzahl an freien KZP wieder stetig zunimmt. Das PG14 ist somit von ca. 11h bis gegen 15h nahezu ohne freie KZP. Anders als an dem ebenfalls früh und hoch ausgelasteten PG06 Schranne verändert sich am PG14 abends die Steigung nicht. Somit erscheint das PG14 weniger interessant für den abendlichen Einkaufsverkehr bzw. für abendliche Freizeitaktivitäten.

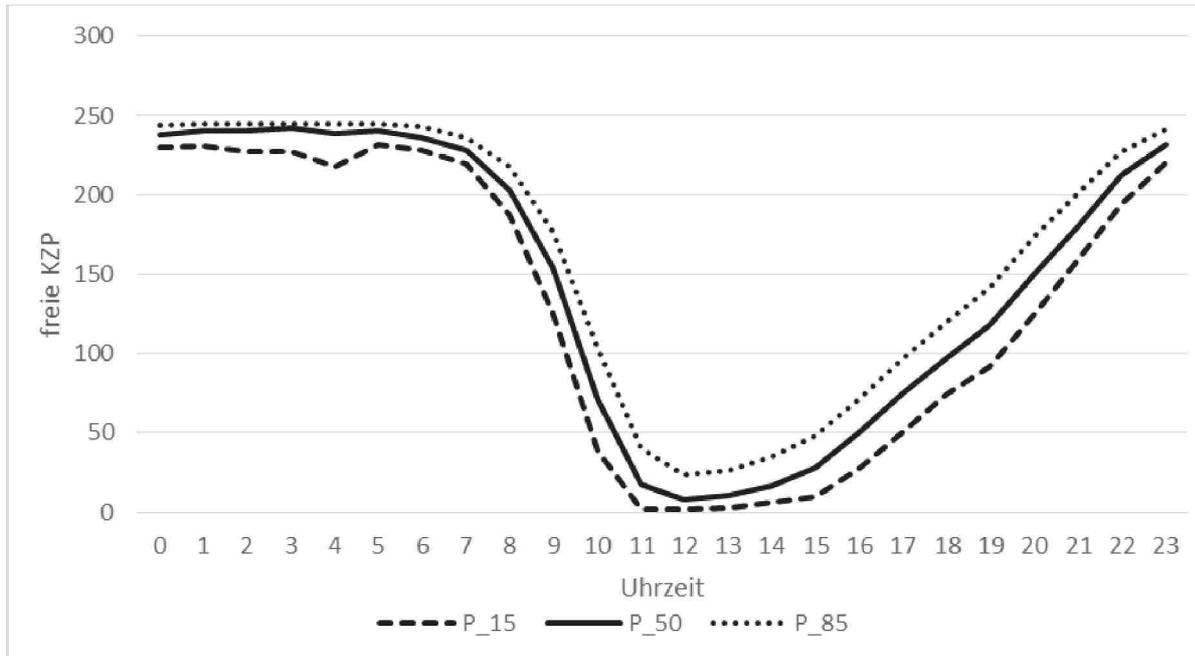


Abbildung 14.13: P15, P50 und P85 an Werktagen in PG14: Parkgarage Oberanger

PG17: Tiefgarage vor der Oper

Das PG17 verfügt über die ausgeprägteste Tagesganglinie mit insgesamt zwei Minima. Ab 8h nimmt die Anzahl an freien KZP rapide ab und bereits um 11h sind kaum bis keine KZP mehr vorhanden. Bis gegen 14h meldet das PG17 an Werktagen typischerweise keine freien KZP bzw. diese werden umgehend wieder belegt. Danach nimmt die Anzahl an freien KZP bis gegen 17h wieder zu. An Normalwerktagen nimmt ab 17h die Anzahl an freien KZP wieder spürbar ab. Typischerweise verfügt das PG17 um 19h über keine KZP mehr, allerdings liegt der Median um 19h bei noch rund 50 freien KZP. Somit dürften die Verknappung auf Abende mit Nutzung des Nationaltheaters zurückzuführen sein. Ab 21h nimmt die Anzahl an frei gemeldeten KZP wieder deutlich zu. Für das PG17 ist somit festzustellen, dass es an Werktagen von 11h bis 14h, oftmals sogar bis gegen 20h, nur noch über eine äußerst geringe Anzahl freien KZP verfügt.

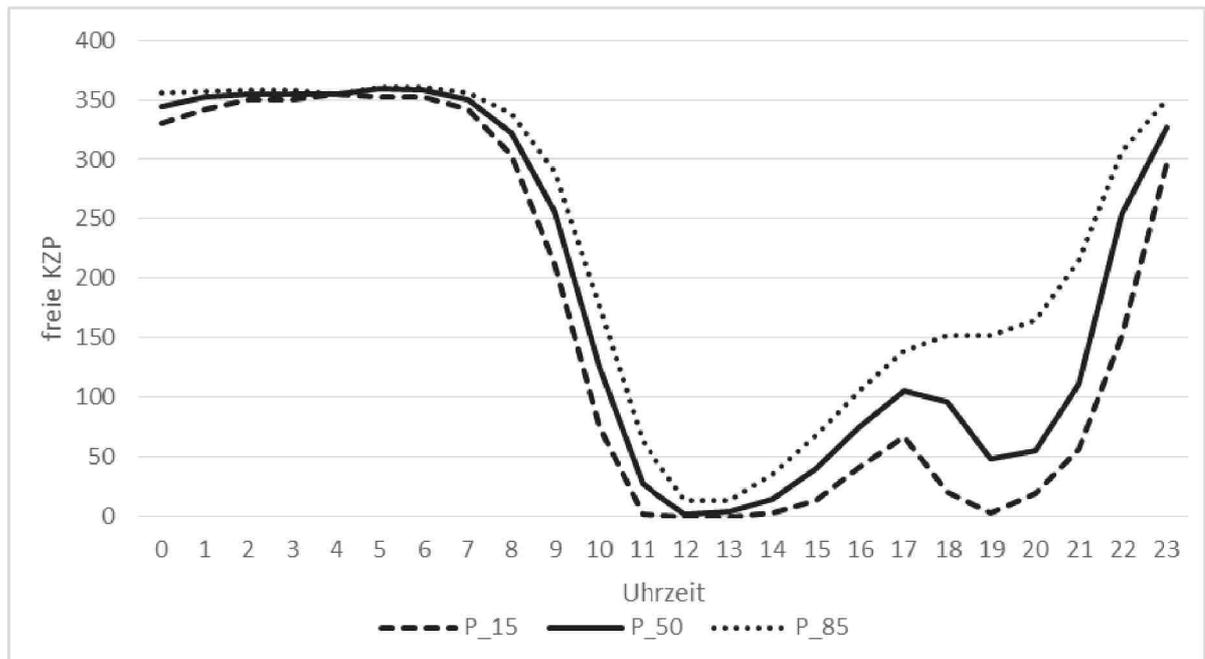


Abbildung 14.14: P15, P50 und P85 an Werktagen in PG17: Tiefgarage vor der Oper

PG24: Tiefgarage Senefelderstraße

Im PG24 sind analog zum PG23 keine charakteristische Schwankungen vorhanden. Es ist ein Minimum nachmittags beobachtbar, jedoch liegt dies rund 10 KZP unter dem Maxima. Das 15te Perzentil stellt uhrzeitunabhängig ein knappes Angebot an KZP fest. Außerhalb von Tagen mit Sondernutzung verfügt das PG24 somit stets über ausreichend freie KZP.

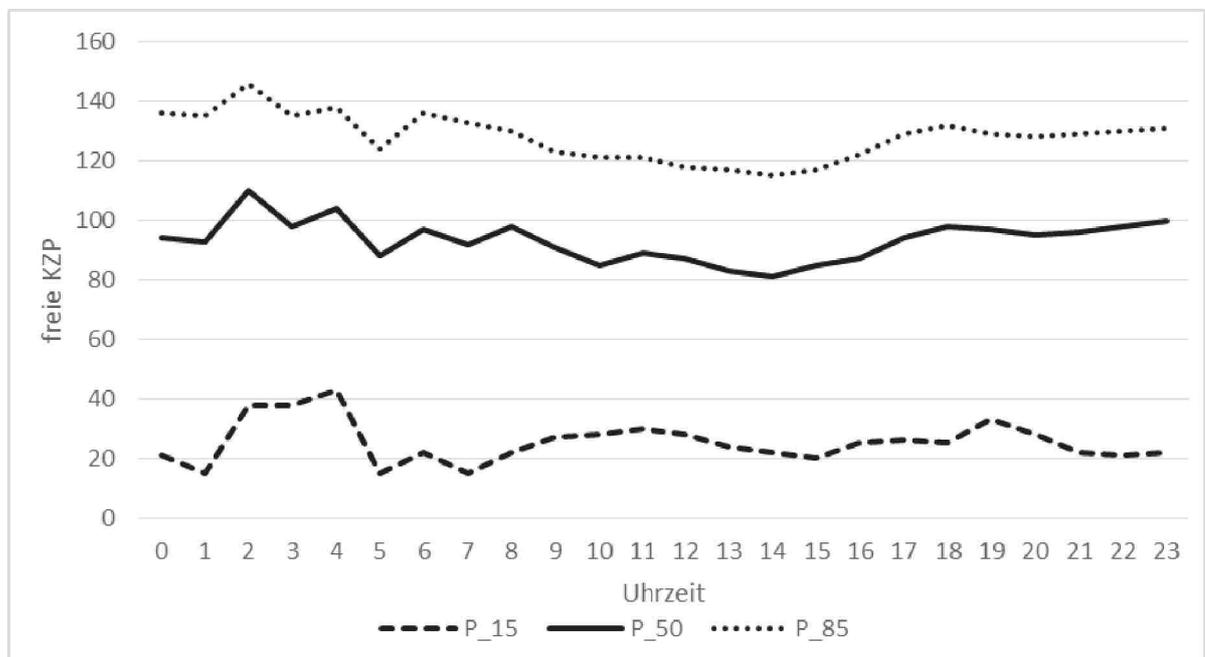


Abbildung 14.15: P15, P50 und P85 an Werktagen in PG24: Tiefgarage Senefelderstraße

14.2 Textliche und grafische statistische Auswertung der PLS Daten an Samstagen

PG04: Parkgarage Marienplatz

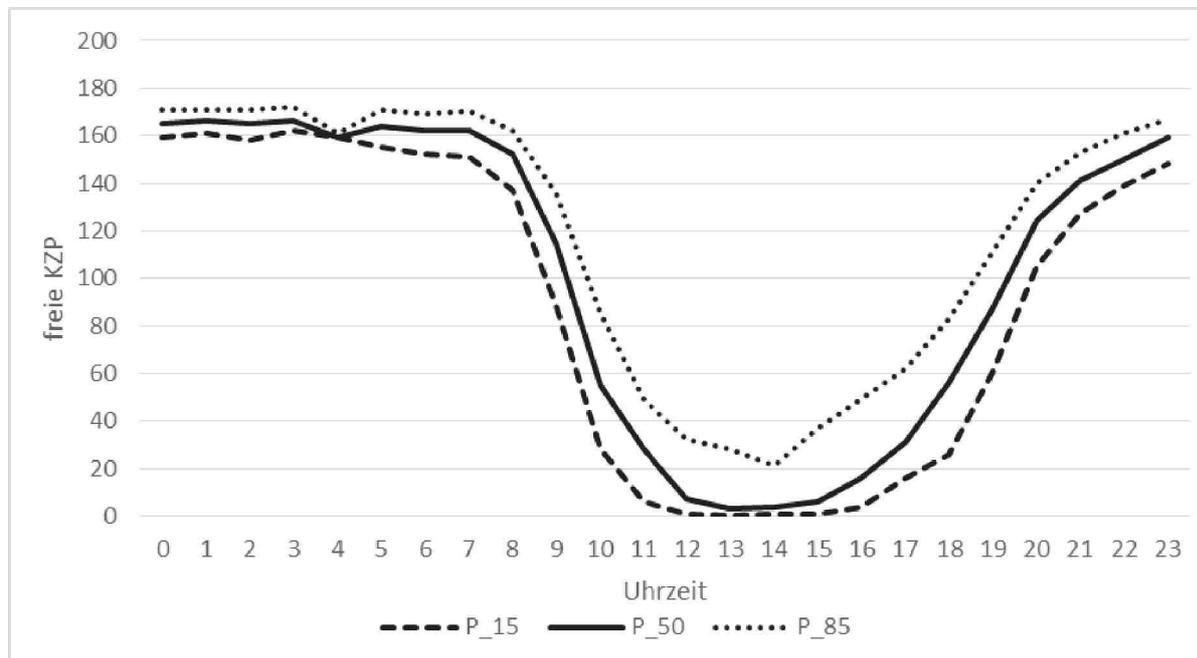


Abbildung 14.16: P15, P50 und P85 an Werktagen in PG04: Parkgarage Marienplatz

Beim PG04 nimmt die Anzahl an verfügbaren KZP samstags ab ca. 8 Uhr ab. Während der nächsten zwei Stunden nimmt die Anzahl an verfügbaren Kurzzeitparker stark ab und erreicht kurz nach 10 Uhr weniger als 20 KZP. Ein Auffinden von einem freien Stellplatz ist ab dieser Uhrzeit nur noch erschwert möglich. Der Zustand mit kaum bis keinen freien KZP hält bis gegen 16 Uhr an. Danach entleert sich das PG04 recht schnell. Im PG04 ist somit vom späten Vormittag bis gegen Ende Nachmittag an Samstagen die Kapazität erreicht.

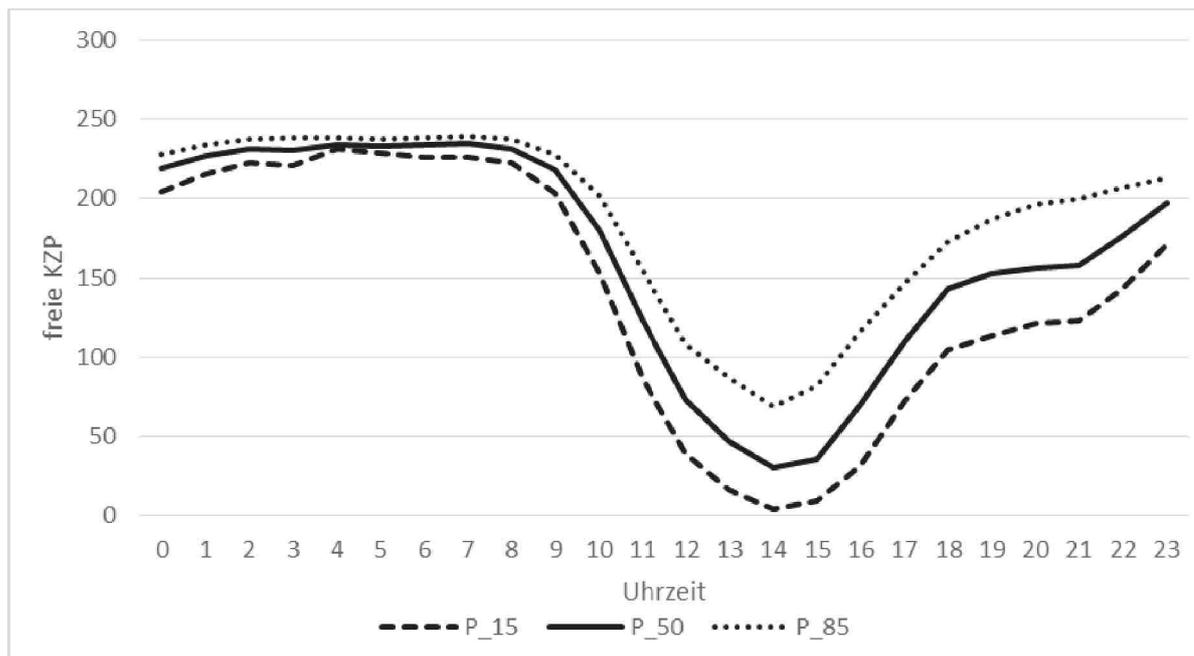
PG05: Parkgarage Rieger City

Abbildung 14.17: P15, P50 und P85 an Werktagen in PG05: Parkgarage Rieger City

Das PG05 verfügt über eine konstante Anzahl an freien KZP bis gegen 8 Uhr an Samstagen. Es setzt dann ein Rückgang an freien Stellplätzen ein, welcher bis gegen 14 Uhr anhält. Zu diesem Zeitpunkt wird typischerweise eine eher knappe Verfügbarkeit an freien Stellplätzen gemeldet. Dies hält bis gegen 15 Uhr an. Danach nimmt die Anzahl an freien KZP wieder deutlich zu. Abends stellt sich eine leichte Plafonierung zwischen 18 und 20 Uhr ein. Insgesamt ergibt sich somit ein Erreichen der Kapazität am frühen Nachmittag an Samstagen im PG05. Die Tagesganglinie ist jener aus dem nahen PG22 (Isarparkhaus) sehr ähnlich. Bei beiden PGs ist daher zu vermuten, dass es sich hierbei mehrheitlich um Ausweichverkehre von bereits ausgelasteten Parkgaragen wie dem PG04, PG06, PG14, PG15 und PG17 handelt. Das PG05 ist damit als wichtige Alternative einzustufen.

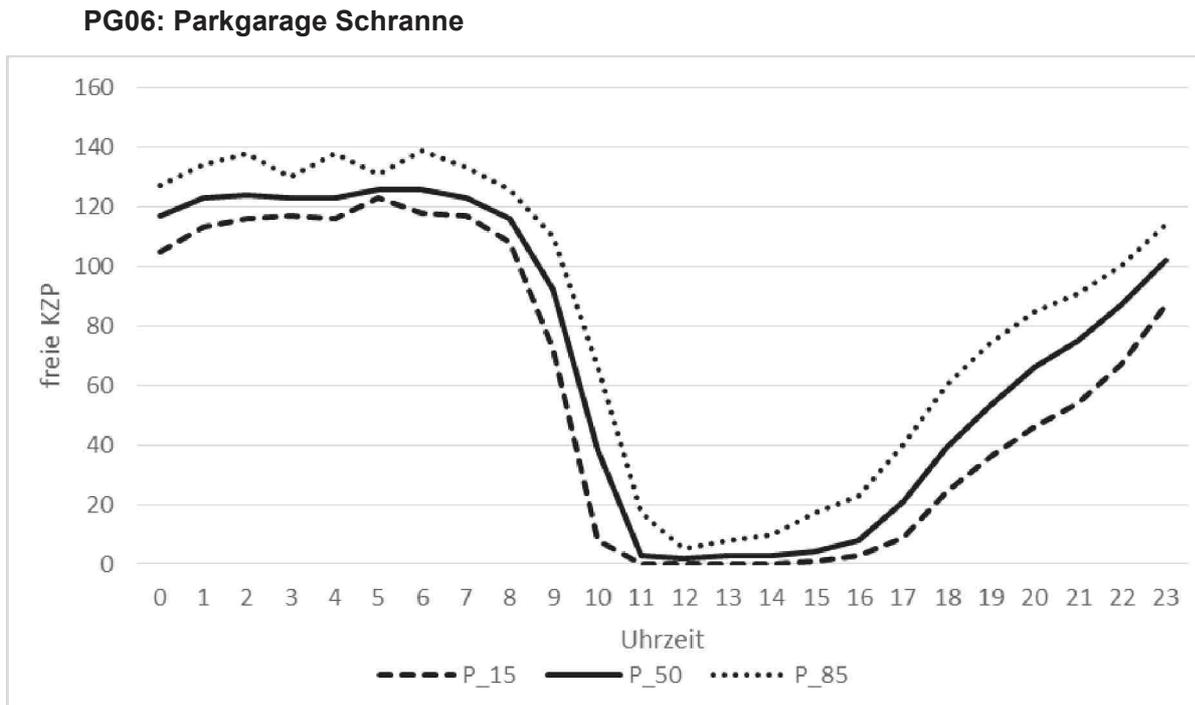


Abbildung 14.18: P15, P50 und P85 an Werktagen in PG06: Parkgarage Schranne

In der PG06 an der Schranne ist eine typische Befüllungskurve für den samstags dominanten Einkaufsverkehr erkennbar: ab 8 Uhr nimmt die Anzahl an freien KZP leicht ab, beschleunigt sich um 9 Uhr und erreicht bereits um 10 Uhr ein Niveau, in welchem nahezu alle freien KZP vergeben sind. Dieses Niveau wird nahezu unverändert bis gegen 16 Uhr gehalten. Danach setzt eine sanfte, aber kontinuierliche Zunahme an freien KZP ein. Somit operiert das PG06 samstags vom späten Vormittag bis in die fortgeschrittenen Nachmittagsstunden an seiner Kapazitätsgrenze. Ein zweites Minima in den Abendstunden wie an Werktagen kann an Samstagen nicht beobachtet werden.

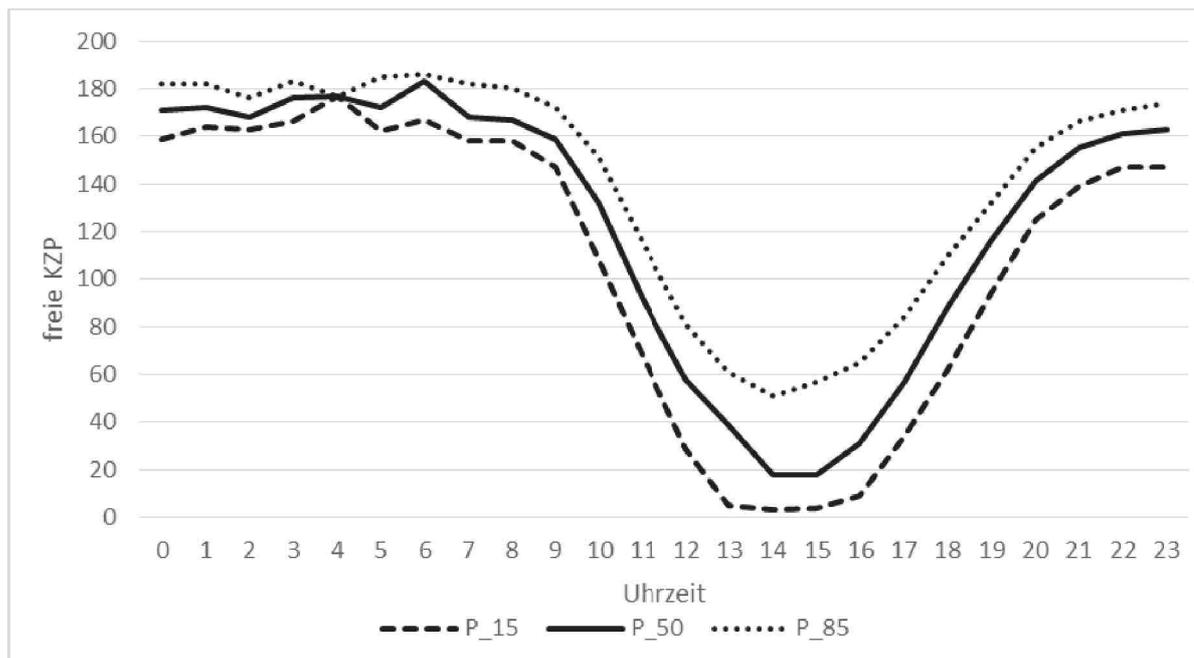
PG08: Parkgarage Joseph-Pschorr-Haus

Abbildung 14.19: P15, P50 und P85 an Werktagen in PG08: Parkgarage Joseph-Pschorr-Haus

Die neue PG im Joseph-Pschorr-Haus ist samstags in starkem Maße durch den Einkaufsverkehr frequentiert. Die Anzahl an freien KZP beginnt gegen 10 Uhr zu sinken und ab ca. 12 Uhr werden nur noch wenige freie KZP gemeldet. Ab 16 Uhr nimmt dann die Anzahl an freien KZP an Samstagen wieder gleichmäßig zu. Es stellt sich somit am frühen Nachmittag an Samstagen eine weitgehende Vollausslastung ein.

PG09: Tiefgarage KARSTADT-Oberpollinger

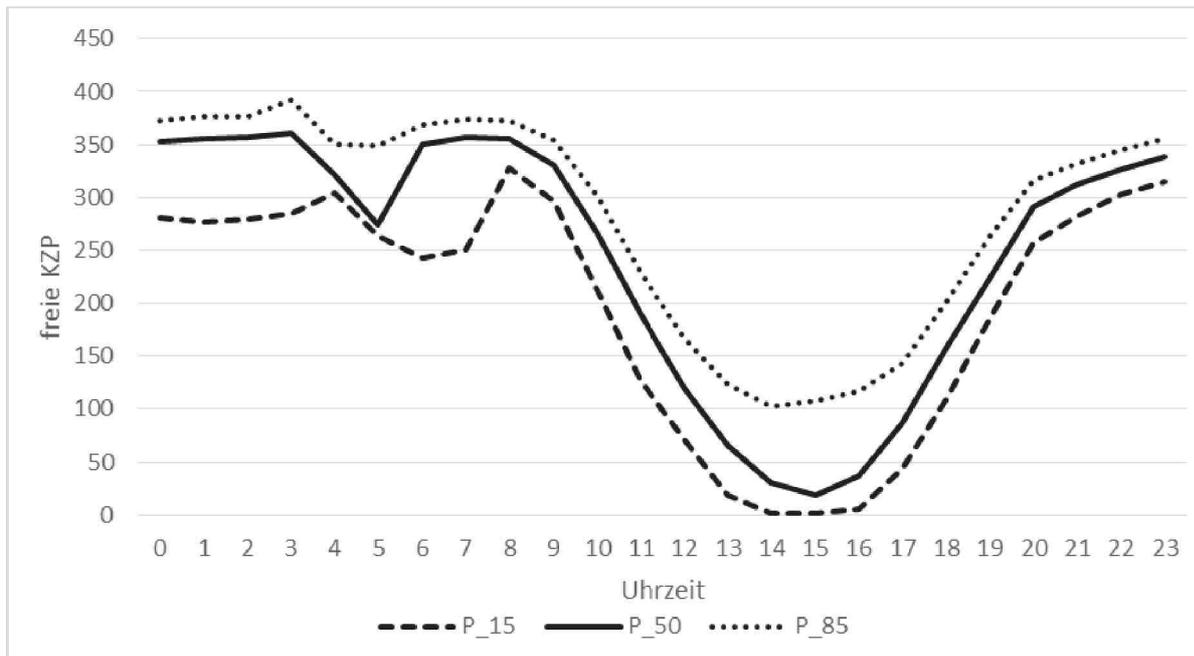


Abbildung 14.20: P15, P50 und P85 an Werktagen in PG09: Tiefgarage KARSTADT-Oberpollinger

Die PG am Oberpollinger ist samstags durch Einkaufsverkehr geprägt. Sie erreicht - ähnlich wie das nahegelegene PG08 am Joseph-Pschorr-Haus - zeitlich etwas verzögert eine geringe Anzahl an freien KZP um etwa 13 Uhr. Bereits um 16 Uhr nimmt die Anzahl an freien KZP wieder gleichmäßig zu. An typischen Samstagen ist somit für rund 3 Stunden am frühen Nachmittag die Anzahl an freien KZP unterhalb von 20.

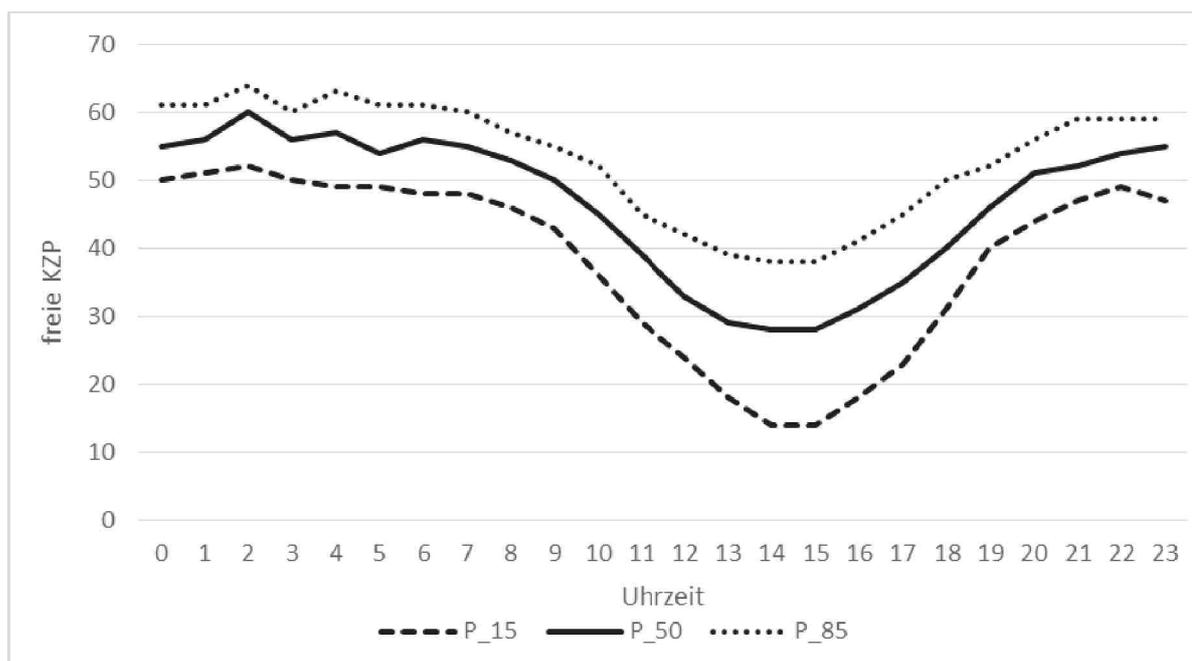
PG12:Tiefgarage am Hauptbahnhof

Abbildung 14.21: P15, P50 und P85 an Werktagen in PG12:Tiefgarage am Hauptbahnhof

Das PG12 verfügt samstags gegen die Mittagzeit über eine rückläufige Anzahl an KZP. Aufgrund seiner geringen Gesamtkapazität unterschreitet der P-15 Wert ab 13 Uhr den Schwellwert von nur noch 20 verfügbaren KZP. Im Vergleich zu anderen PG ist die PG12 vom Einkaufsverkehr an Samstagen jedoch schwächer betroffen und es sind auch um 14 Uhr bei der maximalen Nachfrage noch rund 14 KZP verfügbar. Es stellt sich daher nur eine Annäherung an die Kapazitätsgrenze ein.

PG13: Tiefgarage Stachus-Einkaufszentrum

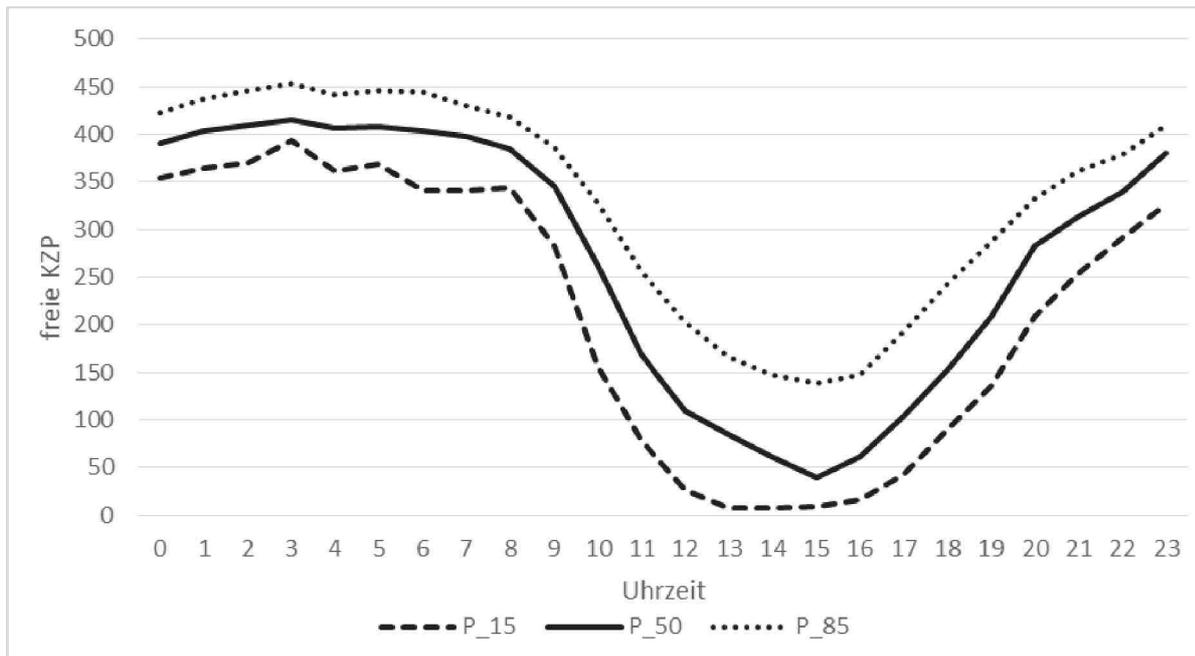


Abbildung 14.22: P15, P50 und P85 an Werktagen in PG13: Tiefgarage Stachus-Einkaufszentrum

Das neu renovierte PG13 im Bauwerk am Stachus hat eine hohe Akzeptanz an Samstagen. Ab ca. 8 Uhr nimmt die Anzahl an freien KZP deutlich anzunehmen und unterschreitet gegen 12 Uhr den Grenzwert von noch 20 verfügbaren KZP. Diese hält bis gegen 16 Uhr an bevor zunehmend wieder mehr freie KZP gemeldet werden. Ab Mittags wird somit an Samstagen im PG13 die Grenze an freien KZP dauerhaft unterschritten. Als räumliche nahe Alternative steht das PG19 (Park One am Stachus) gegenüber zur Verfügung. Es verfügt auch samstags über ausreichend Kapazitäten.

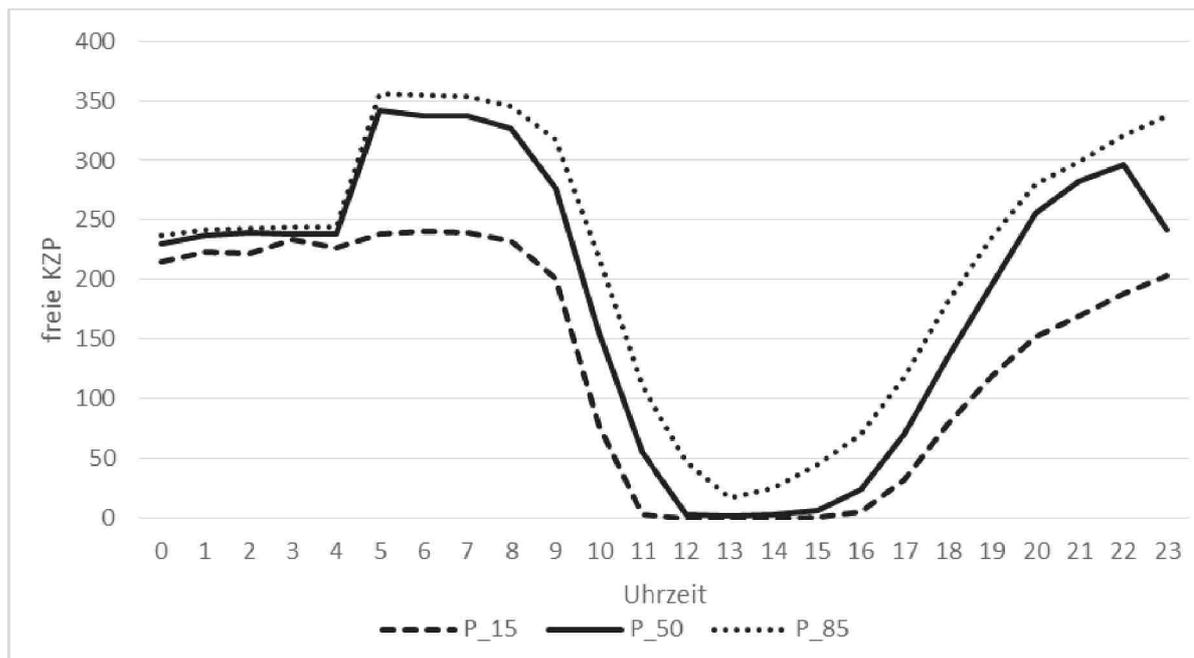
PG14: Parkgarage Oberanger

Abbildung 14.23: P15, P50 und P85 an Werktagen in PG14: Parkgarage Oberanger

Im PG14 werden in der Nacht auf Samstag meist rund 100 zusätzliche KZP dazugeschaltet. Empirisch ist feststellbar, dass ab 8 Uhr - analog zum PG an der Schranne - die Anzahl an freien KZP spürbar absinkt. Um 11 Uhr sind alle freien KZP belegt. Dieser Zustand hält unverändert bis etwa 16 Uhr an. Nachfolgend nimmt die Anzahl an freien KZP sukzessive wieder zu. Das PG Oberanger ist vom späten Samstagvormittag bis in den späten Nachmittag vollständig ausgelastet.

PG15: Parkgarage am Hofbräuhaus

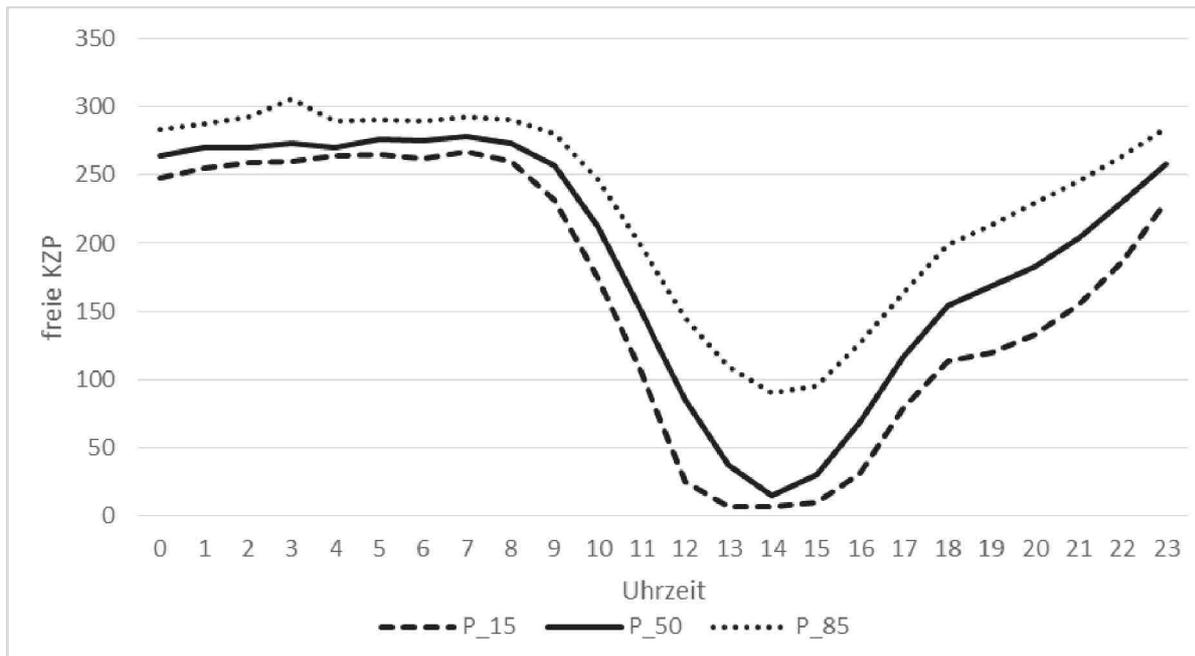


Abbildung 14.24: P15, P50 und P85 an Werktagen in PG15: Parkgarage am Hofbräuhaus

Die PG am Hofbräuhaus verfügt samstags über eine für dominanten Einkaufsverkehr typische Ganglinie: ab ca. 9 Uhr beginnt die Anzahl an freien KZP zu sinken und erreicht gegen 12 Uhr den Grenzwert von 20 freien KZP. Bis einschließlich 15 Uhr sind die KZP dann belegt, bevor sich ab 16 Uhr sich wieder kontinuierlich leeren. Etwa um 18 Uhr verändert sich die Steigung des Entleerung, was möglicherweise auf abendliche Veranstaltungen in räumlicher Nähe zurückzuführen ist. Samstags erreicht das PG15 somit in der Mittagszeit seine Kapazitätsgrenze.

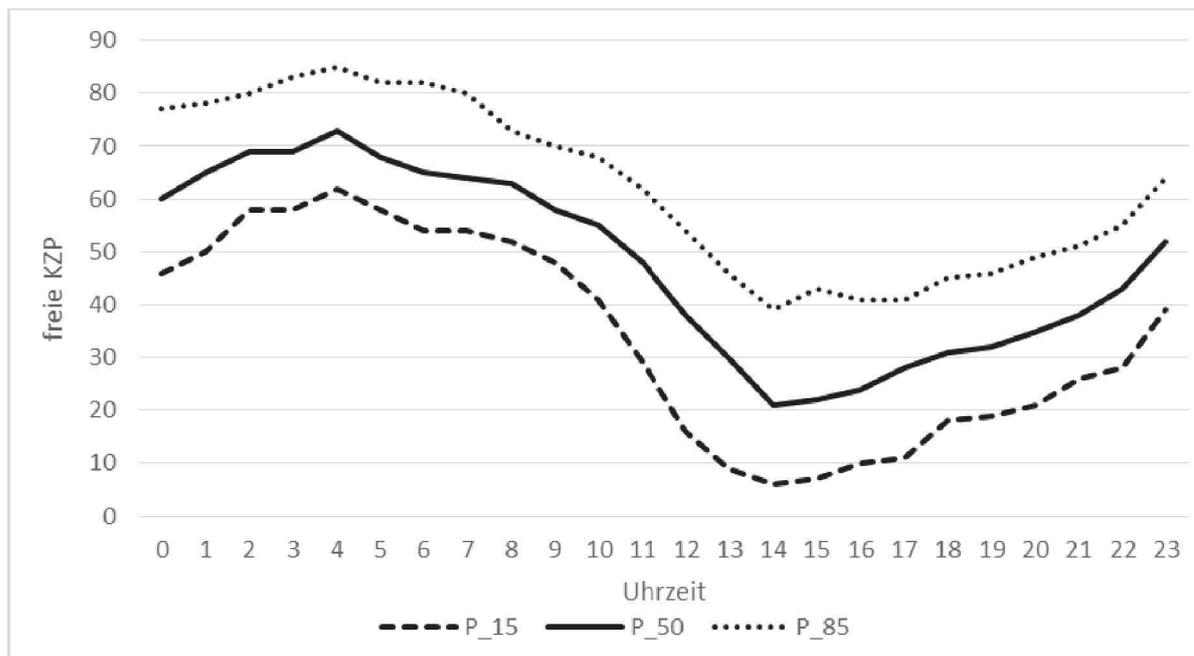
PG16: Königshof-Parking

Abbildung 14.25: P15, P50 und P85 an Werktagen in PG16: Königshof-Parking

Die vergleichsweise kleine PG am Königshof ist durch den Einkaufsverkehr an Samstagen ähnlich wie das PG12 am Hauptbahnhof betroffen. Es ist ein Rückgang an freien KZP belegbar und unterschreitet im P-15 Wert ab 11 Uhr den Grenzwert von 20 verbleibenden freien KZP. Dieser Zustand hält bis gegen 18 Uhr an. Trotz seiner geringen Größe wird im Regelfall jedoch auch an Samstagnachmittagen noch ein freies KZP auffindbar sein. Eine spürbare Annäherung an die Kapazitätsgrenze findet statt.

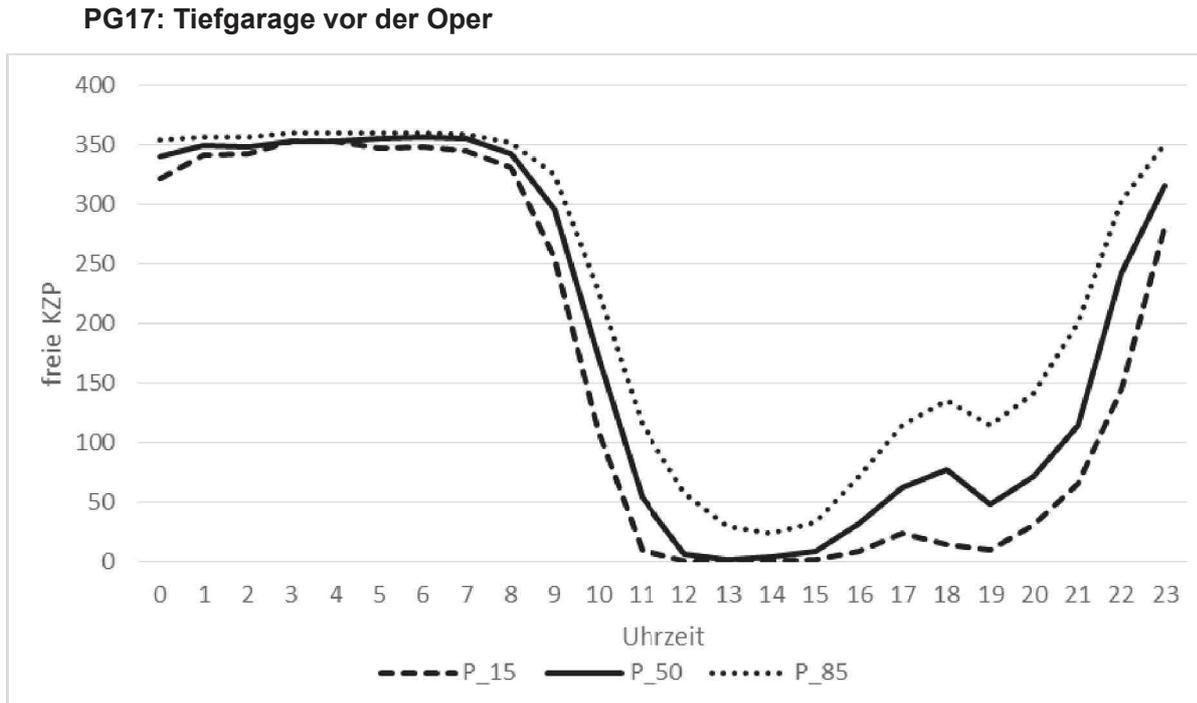


Abbildung 14.26: P15, P50 und P85 an Werktagen in PG17: Tiefgarage vor der Oper

Die Parkgarage an der Oper ist an Samstagen im Vergleich zu allen anderen PGs meistens am höchsten ausgelastet. Bis gegen 8 Uhr werden näherungsweise 350 KZP gemeldet. Ab etwa 9 Uhr sinkt dieser Wert zunehmend ab und unterschreitet bereits um 11 Uhr den Grenzwert von 20 noch verfügbaren KZP. Bis gegen 16 Uhr werden nahezu keine freien KZP mehr gemeldet. Die verfügbare Kapazität wird somit vollständig genutzt. Ab 16 Uhr steigt die Anzahl an freien KZP an Samstagen kurzfristig bis 17 Uhr bevor sie um 19 Uhr wieder leicht rückläufig ist. Es ist davon auszugehen, dass dies eine Auswirkung des nahen Nationaltheaters ist, da mit Schließen der Geschäfte ab 20 Uhr die verfügbaren KZP wieder beständig ansteigen. Für das PG17 gilt somit, dass es ab dem späten Vormittag bis in die Abendstunden an Samstagen sehr stark frequentiert ist.

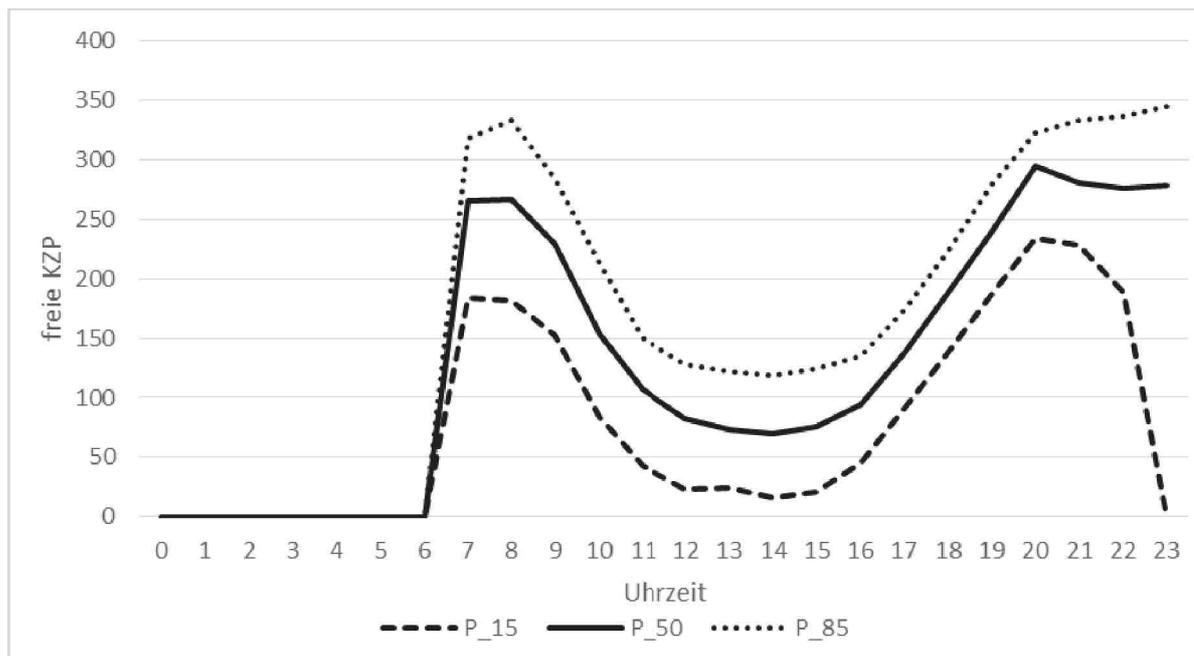
PG18: City-Parkgarage am Färbergraben

Abbildung 14.27: P15, P50 und P85 an Werktagen in PG18: City-Parkgarage am Färbergraben

Die Parkgarage am Färbergraben (PG18) öffnet an Samstagen um 7 Uhr. Hierdurch ist der Sprung um 7 Uhr in der Anzahl an freien KZP erklärbar. Bis 8 Uhr verbleibt die Anzahl an freien KZP weitestgehend unverändert. Gegen 9 Uhr ist eine leichte Abnahme zu verzeichnen, welche sich nachfolgend bis um 12 Uhr beschleunigt. Der Grenzwert von weniger als 20 freien KZP als P-15-Wert unterschreitet die Parkgarage am Färbergraben samstags lediglich um 14 Uhr. Danach nimmt die Anzahl an freien KZP wieder deutlich zu. Die Parkgarage am Färbergraben ist somit durch den samstäglichen Einkaufsverkehr gut frequentiert, es stellt sich jedoch ein im Vergleich zu räumlich naheliegenden PG (wie das PG04, PG06 oder PG14) niedriges Auslastungsmaß ein. Dies zeigt sich insbesondere in der Dauer der sehr hohen Auslastung, welche am Färbergraben samstags bei rund 1 Stunde liegt.

PG20: Tiefgarage Hotel ibis City

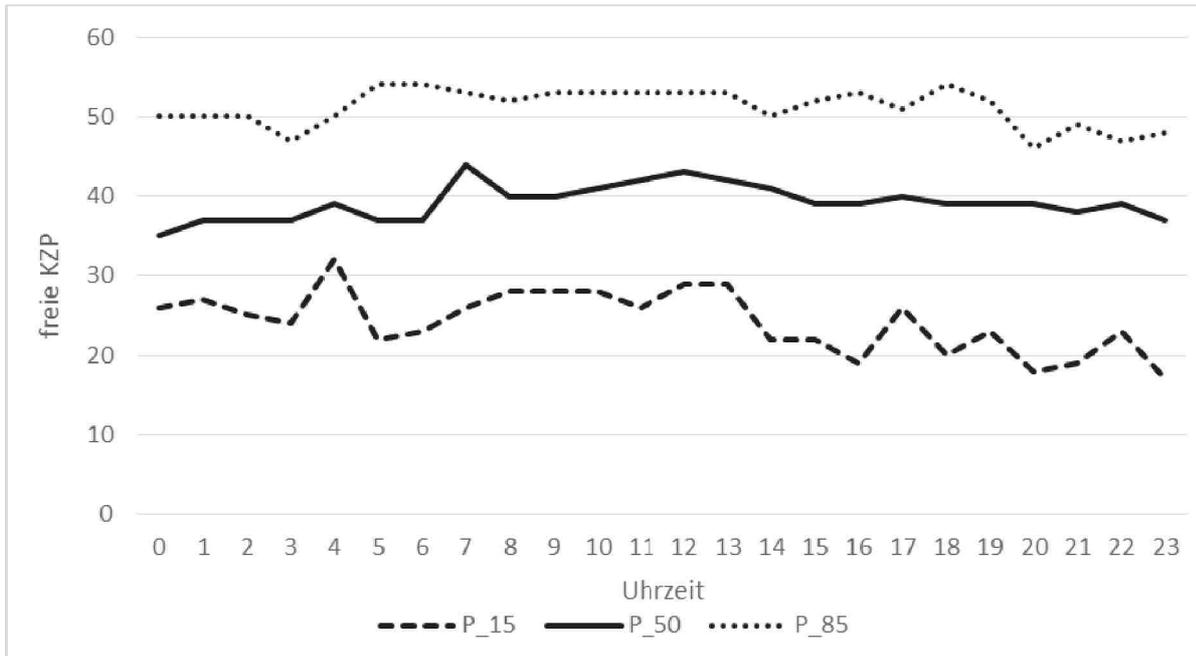


Abbildung 14.28: P15, P50 und P85 an Werktagen in PG20: Tiefgarage Hotel ibis City

Das PG im Ibis Hotel ist an das Parkleitsystem angeschlossen und wird vorliegend aufgrund der Unterschreitung der 20 freien KZP an Samstagen im P-15-Wert behandelt. Der Wert wird spät abends unterschritten, womit dies außerhalb der üblichen Verknappung an KZP liegt. Aufgrund der geringen Kapazität der Tiefgarage und des Zeitpunkts ist das Unterschreiten dies nicht als kritisch zu erachten.

PG22: Parkgarage Ch. Böhringer / Isarparkhaus

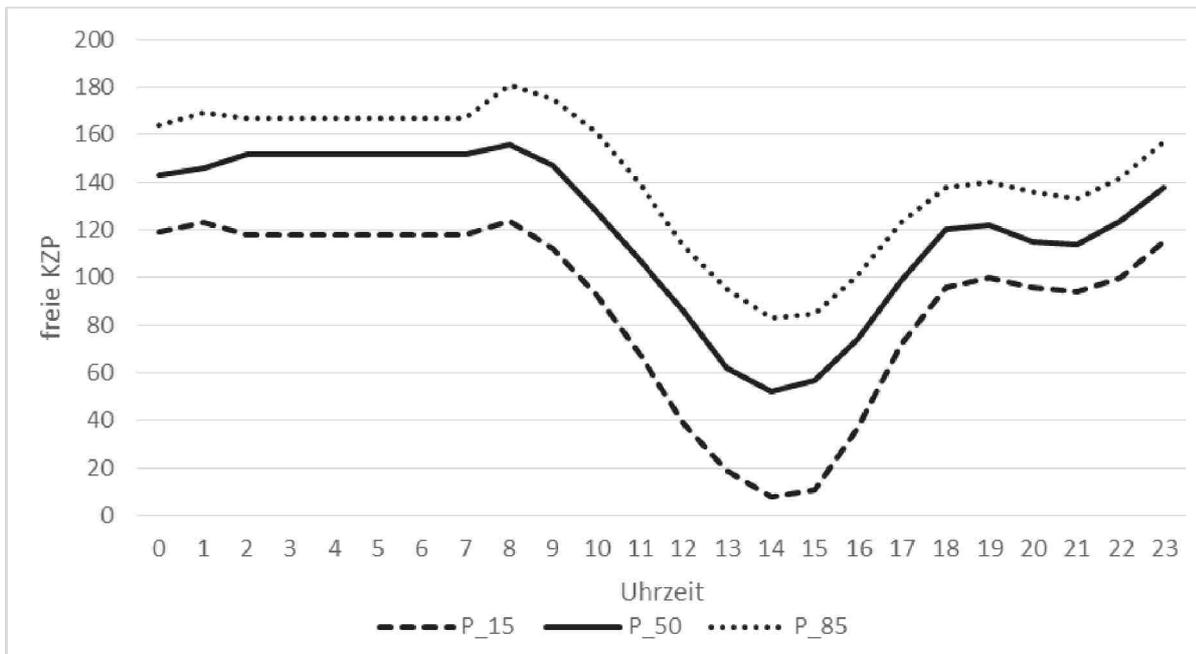


Abbildung 14.29: P15, P50 und P85 an Werktagen in PG22: Parkgarage Ch. Böhringer

Die Parkgarage Ch. Böhringer / Isarparkhaus liegt in Gehentfernung zum Tal. Infolgedessen ist sie verzögert von der hohen Auslastung der dortigen Parkgaragen betroffen. Bis gegen 10 Uhr sind über 100 KZP verfügbar. Bis etwa 14 Uhr sinkt der Wert an verfügba-

ren KZP deutlich. Bereits ab 16 Uhr steigt die Anzahl an freien KZP stark an und erreicht um 18 Uhr wieder etwa 100 verfügbare KZP. Es ist zu vermuten, dass die verzögerte Befüllung des PG22 eine Ausweichbewegung von den anderen - bereits ausgelasteten - Parkgaragen im südlichen und östlichen Altstadtbereich ist. Die vorliegende Ganglinie an Samstagen verfügt über eine starke Ähnlichkeit zum PG05. Damit ist das PG22 als wichtige Alternative zu anderen Parkgaragen zu bewerten, welche samstags sehr stark nachgefragt sind.

PG24: Tiefgarage Senefelderstraße

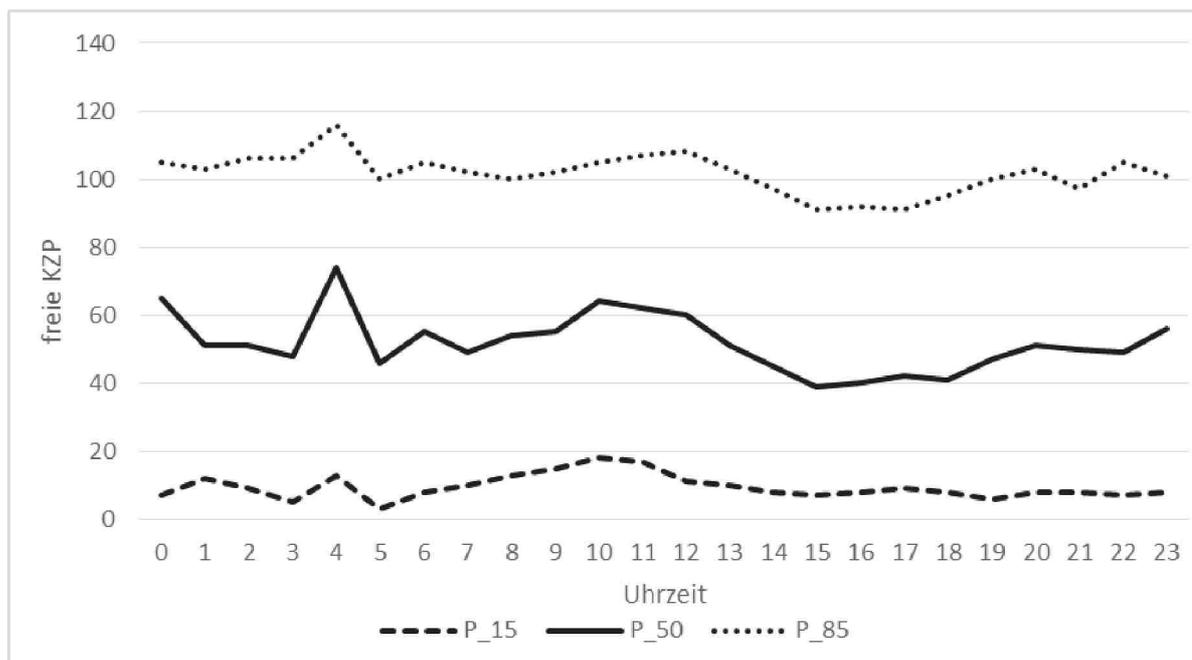


Abbildung 14.30: P15, P50 und P85 an Werktagen in PG24: Tiefgarage Senefelderstraße
In der PG24 an der Senefelderstraße die meist vorhandene Tagesganglinie mit einem deutlichen Absinken der verfügbaren freien KZP gegen Mittag und einer Zunahme dieser gegen Abend nicht erkennbar. Es ist daher davon auszugehen, dass die hohe Auslastung in den P-15-Werten auf andere, nicht näher begründbare Effekte zurückzuführen ist.

14.3 Ordnungs- bzw. Regelwidriges Abstellen von Fahrzeugen

14.3.1 Definition

Abgestellte Fahrzeuge im öffentlichen Raum unterliegen verkehrsrechtlichen Regelungen. Hierzu zählen das **regelwidrige Halten und Parken**, welche durch §§12, 41 und 43 StVO festgelegt werden. Als Beispiele der Nichtbeachtung können innerstädtisch genannt werden:

- Parken 5 m vor und hinter Kreuzungen und Einmündungen,
- Halten in zweiter Reihe oder
- auf dafür nicht vorgesehenen Flächen.

In bewirtschafteten Bereichen ist zusätzlich das **ordnungswidrige Parken** (vgl. §§13, 41, 42 StVO) zu unterscheiden. Hierbei werden die ausgewiesenen Regeln der Parkraumbewirtschaftung missachtet. Dazu zählen beispielsweise:

- Überziehen der vorgesehenen Parkdauer,
- Parken ohne Parkschein²⁷ oder
- Parken ohne Ausnahmegenehmigung.

Aus den Parkraumerhebungen der Fa. Schuh & Co. können sowohl Auswertungen zu regel- wie auch ordnungswidrigem Parken im Untersuchungsgebiet durchgeführt werden.

14.3.2 Regelwidriges Halten und Parken

Im Bereich von absoluten Haltverboten wurde zum Zeitpunkt der Erhebung insbesondere nachmittags um 15:00 am häufigsten regelwidrig geparkt. Die Problemstellung ergibt sich insbesondere tagsüber im Sektor um den Hauptbahnhof und im Osten der Altstadt. Die absolute Zunahme an abgestellten Fahrzeugen tagsüber im Bereich von eingeschränkten Haltverboten ist bedingt durch die Lade- und Lieferzonen. Da die Dauer des Haltes nicht erfasst wurde, kann keine Aussage getroffen werden, ob ein regelwidriges Parken vorliegt. Parken auf Gehwegen wurde insgesamt selten festgestellt.

Regelwidriges Halten und Parken ist im Bezug auf die Gesamtanzahl an abgestellten Fahrzeugen von nachgeordneter Bedeutung. Bei regelwidrig abgestellten Fahrzeugen können sich jedoch überstarke Folgewirkungen für den fließenden Verkehr, für die Verkehrssicherheit und für die öffentliche Sicherheit z.B. im Sinne des Brandschutzes ergeben.

Planerisch fallen die Sektoren wie die Altstadt-Süd mit baulich gefassten Abstellanlagen für den ruhenden Kfz-Verkehr dabei positiv auf. Offenbar fällt es dort den Kfz-Lenkern leichter einen regelkonformen Abstellplatz für ihr Fahrzeug zu finden.

27 sofern zu dem Zeitpunkt erforderlich.

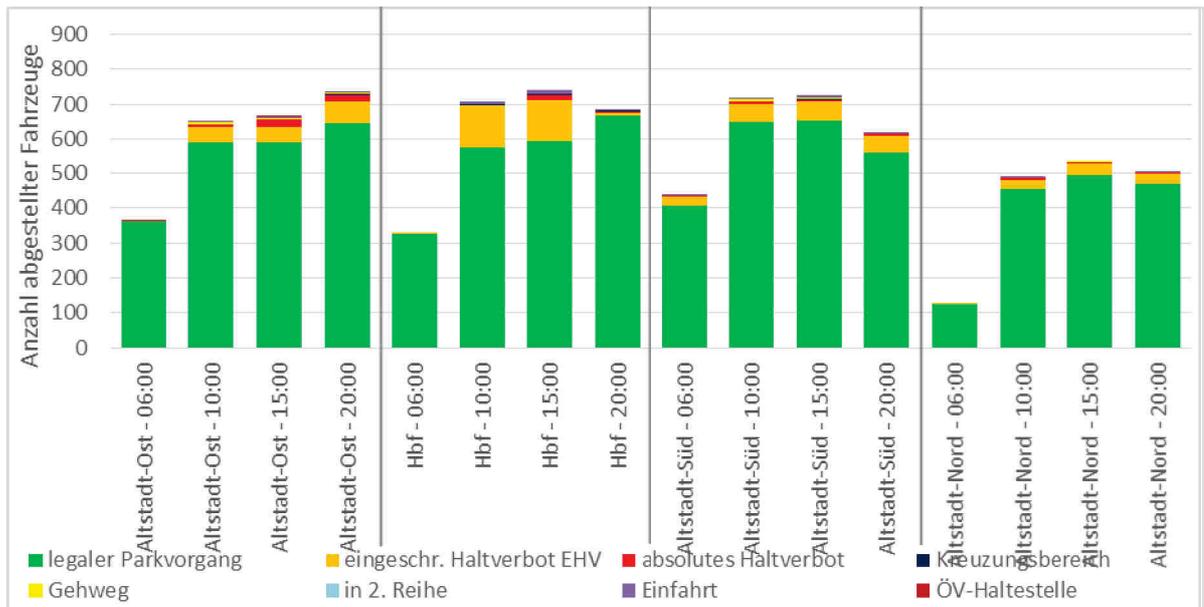


Abbildung 14.31: Regelkonformität beim Parkvorgang werktags

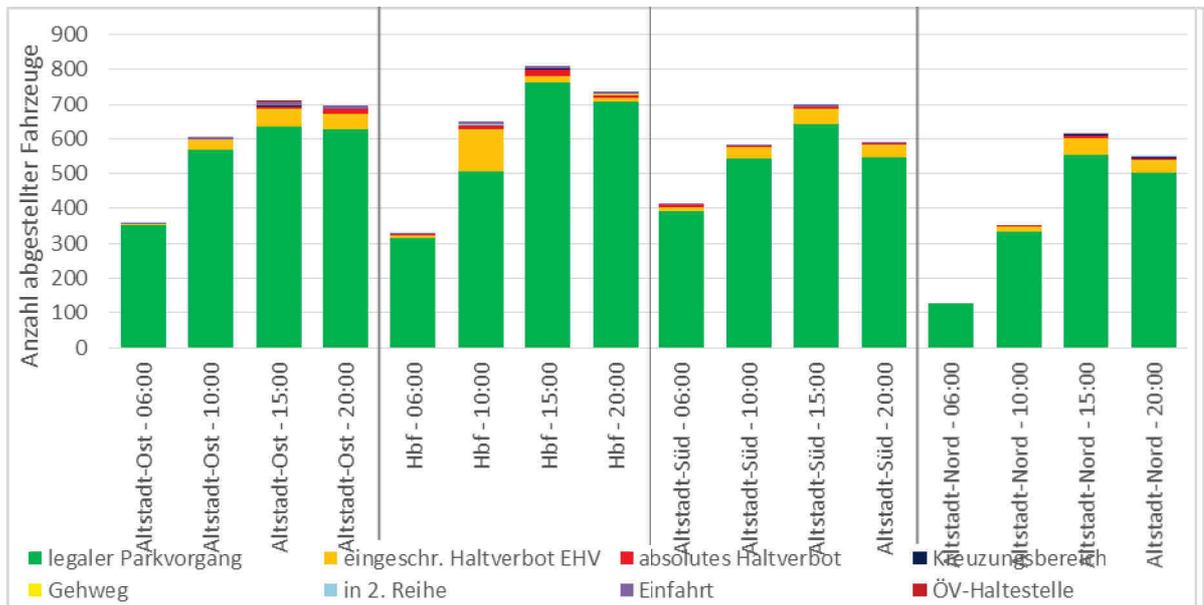


Abbildung 14.32: Regelkonformität beim Parkvorgang samstags

14.3.3 Ordnungswidriges Parken

Beim ordnungswidrigen Parken sind im Bereich der Altstadt und am Hauptbahnhof die Zeitraum mit Parkraumbewirtschaftung von 9:00 bis 23:00 Uhr von Interesse. Folglich wird in den nachfolgenden Grafiken auf die Darstellung um 6:00 verzichtet.

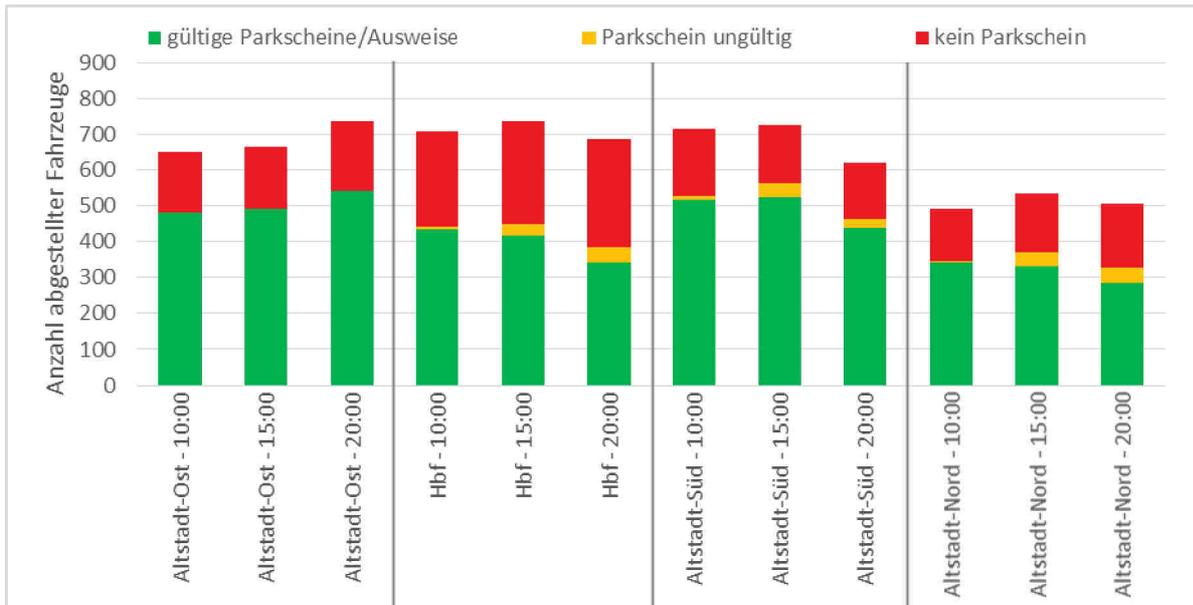


Abbildung 14.33: Ordnungswidriges Parken während der bewirtschafteten Zeit je Sektor an Werktagen

Anmerkungen: unter „gültige Parkscheine/Ausweise“ wurden ordnungsgemäße Parkscheine, Ausnahmegenehmigungen, Benutzer von Behindertenparkplätzen usw. zusammengefasst. In der Altstadt-Ost sind in allen Zeitfenstern keine ungültigen Parkscheine erhoben worden.

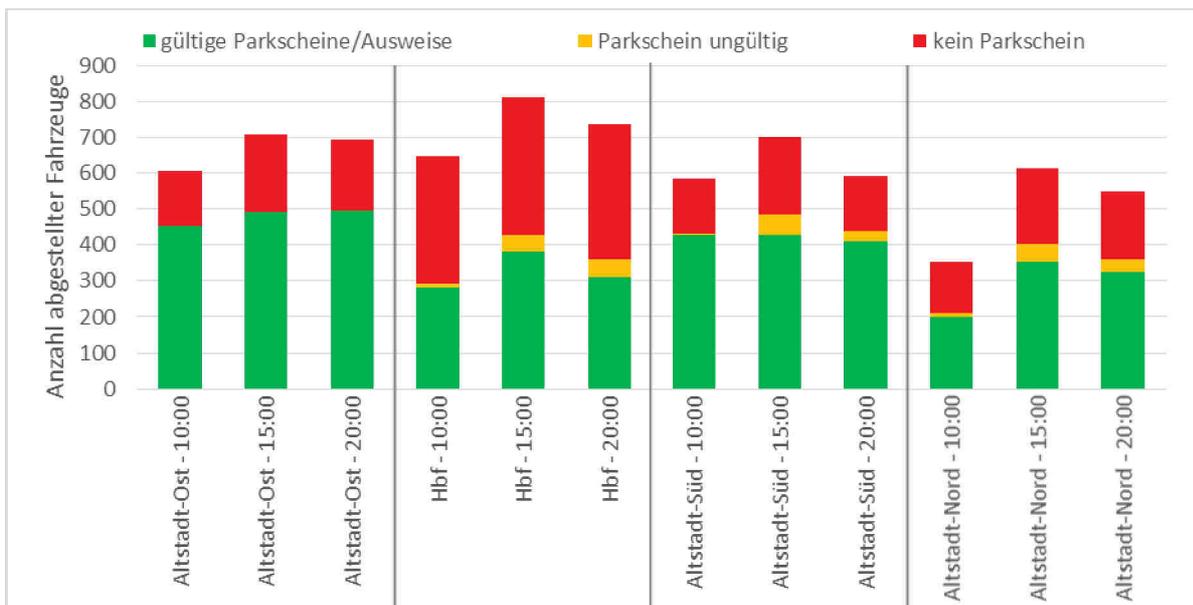


Abbildung 14.34: Ordnungswidriges Parken während der bewirtschafteten Zeit je Sektor an Samstagen

Anmerkungen: unter „gültige Parkscheine/Ausweise“ wurden ordnungsgemäße Parkscheine, Ausnahmegenehmigungen, Benutzer von Behindertenparkplätzen usw. zusammengefasst. In der Altstadt-Ost sind in allen Zeitfenstern keine ungültigen Parkscheine erhoben worden.

Feststellbar ist bei der Art des Ausweises, dass sowohl Werk- wie auch Samstags in allen drei Zeiträumen und vier Sektoren überschlägig mindestens ein Viertel der abgestellten Fahrzeugen ordnungswidrig, d.h. ohne gültigen Parkschein abgestellt waren. Sehr hohe Anteile mit ordnungswidrigem Parken ergeben sich im Speziellen nachmittags und abends im Sektor um den Hauptbahnhof.

14.4 Interviewleitfaden

Allgemeine Angaben zur Stadt (Statistik)

Thema/Teilthema/Frage	Antwort	Ggf. Aufteilung in:
Fläche:	km ²	Evtl. Aufteilung Gesamtstadt und Innenstadt
Einwohner:	Anzahl	s.o., ggf. Zweitwohnsitze separat
angemeldete Kfz:	Anzahl	gewerblich/privat
Innerstädtischer Modal Split		
Nutzungsstruktur in der Innenstadt	Büro, Wohnen, Tourismus, Kultur, Einkaufen, ...	
Entwicklung von innerstädtischen Kfz-Verkehrsmengen im Laufe der letzten beiden Jahrzehnten		ggf. mit Begründung

Darstellung von erfolgten Maßnahmen zum ruhenden Kfz-Verkehr in der Innenstadt

Thema/Teilthema/Frage	Antwort	Ggf. Aufteilung in:
Ausführung und Ziele der Parkraumbewirtschaftung		
Einheitliche Regelung über große Gebiete	ja/nein	
Umfang an städtischer Parkraumbewirtschaftung	flächendeckend/ punktuell	
Preisniveau stadtwweit einheitlich?	ja/nein	Heutiges Preisniveau, Preis kleinräumig variabel oder einheitlich für gesamten Bezirk?
Anpassungen am Preisniveau		Veränderungen im Tagesverlauf? In den vergangenen Jahren?
Parkdauerbeschränkung		Dauer mit Tageszeit
Erhöhung des Umschlags	ja/nein	
Unterbindung Dauerparkern	ja/nein	
Anwohnerparken ermöglichen	ja/nein	
Preis für Anwohnerparken		je Fahrzeug und Monat/Jahr
Ausnahmegenehmigungen für bestimmte Nutzerkreise		Besucher, Anwohner, Lieferverkehr, Motorrad, Busse, ...
separate Lieferzonen vorhanden	ja/nein	Eingeschränktes Haltverbot?
Allgemeine Akzeptanz der Parkraumbewirtschaftung	gut/schlecht	
<i>weitere Aspekte / Ideen</i>		
Nutzung von (öffentlich nutzba- ren) Parkgaragen		
im Eigentum der Kommune?	alle/einige/keine	
Höhe des Preisniveaus		Stunden- und Tagespreis
ungefährer Auslastungsgrad	## %	Idealerweise differenziert nach Sektor / Parkgarage
hoher Anteil Dauerparker?	% / ja / nein	
Parkleitsystem vorhanden	ja/nein	Sind alle Parkgaragen angeschlossen?
Umfang Stellplätze im öffentlichen Raum zu Stellplätze auf	Anzahl	bzw. Verhältnis zueinander

Privatgrund Existieren Anreize für Bewohner ihre Kfz in PG anzustellen? Zumutbarkeit Gehentfernung von/zu einem PG <i>weitere Aspekte / Ideen</i>		
Ausweitung des Angebots im ruhenden Kfz-Verkehr		
Neubau/Erweiterung von Anwohner Tiefgaragen	nein / ja, abgeschlossen/ im Bau/geplant	wenn ja: Bauherr und Kostenträger
Neubau/Erweiterung von Parkgaragen für Besucher / Kurzzeitparker	nein / ja, abgeschlossen/ im Bau/geplant	wenn ja: Bauherr und Kostenträger
Lage		Nahe der Nachfrage oder auf freien Flächen
Verknappung an Angebot im öffentlichen Raum	ja/nein	zeitgleiche Reduktion an der Oberfläche?
<i>weitere Aspekte / Ideen</i>		

Zeitgleich flankierende Maßnahmen

Thema/Teilthema/Frage	Antwort	Ggf. Aufteilung in:
Aufbau / Förderung von Alternativen Ausbau/Ausweitung Öffentlicher Verkehr Einführung Verbundticket Einführung JobTicket Einführung von „zweite Person kostenneutral mitnehmen“ o.ä.. Kombitickets mit ÖV zu Oper, Konzerten, Stadion usw. Förderung P+R und B+R Leitsystem für Fußgänger Leitsystem/Wegweisung für Radfahrer Erweiterung Radabstellanlagen Luftpumpen / Radschnellwege / usw. Aufbau/Ausbau von Radverkehrsrouten rückläufige (relative) Relevanz der Innenstadt (z.B. für Einkäufen durch Aufbau an neuen Zentren)		Grundgedanke: Veränderung Modal Split Neue Infrastruktur, Erhöhung Takt-dichte, ... und weitere Ausprägungen im Tarifsystem zur Nutzungsanimierung in der Stadt / im Umland mit Rückbau von Pkw-Stellplätzen? mit Rückbau von Pkw-Stellplätzen?
Car-Sharing		
<i>weitere Aspekte / Ideen</i>		
Verwaltungsrechtliche/politische/kommunikative Maßnahmen		
Öffentlichkeitsarbeit / öffentliche		Mobilitätsmanagement, Medienkam-

<p>Kommunikation / Volksentscheide</p> <p>Einbindung von Stakeholders (Einzelhändler, Anwohner, Unternehmer, ...)</p> <p>Temporäre Umwidmungen</p> <p>Unterstützung von mobilitätseingeschränkten Personen (z.B. Taxipreisreduktion)</p> <p>Veränderungen am Stellplatzschlüssel</p> <p>Förderung kleiner Fahrzeuge (Kei-Car)</p> <p>Förderung von Lieferdiensten mit Fahrrad</p> <p>Politische Gestaltung</p> <p>Sind Parkgaragenbetreiber für kommunale Wünsche empfänglich?</p> <p>Betonung von städtebaulichen Chancen</p> <p><i>weitere Aspekte / Ideen</i></p>		<p>pagne, Neubürgerpakete, ...</p> <p>z.B. durch Verkehrsversuche, Ausnahmegenehmigungen, Bürgerveranstaltungen, Mehrheitsbeschlüsse durch Gremien/Bezirke, ...</p> <p>z.B. als Verkehrsversuch über Monate</p> <p>z.B. Innenstadtbonus aufgrund guter ÖV Erschließung</p> <p>Überwindung der Blockade durch hohe Auslastung durch politische Gestaltungs- und Überzeugungskraft</p> <p>Historisches Beispiel: Fußgängerzonen halfen der Innenstadt mehr als sie ihr schadeten.</p>
<p>Veränderungen im motorisierten Individualverkehr</p> <p>Verknappung an Kapazität (z.B. durch Einbau Radverkehrsanlagen, Straßenbahn, ...)</p> <p>Ausweitung der Kapazität (z.B. durch neue Tunnels, Zufahrten, Straßenausbau, ...)</p> <p>Neubau tangentialer Straßen/Autobahnring zur Entlastung der Innenstadt</p> <p>Kfz-Zufahrtsbeschränkungen (Congestion Charge, Durchfahrtsverbote, Umweltzone, ...)</p> <p>Verkehrssteuerung infolge von Überlastungen (u.a. umweltsensitive Verkehrssteuerung)</p> <p>Umfassendere Nutzung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen</p> <p>Umwandlung Straßenraum in den vergangenen Jahren (z.B. mit Parkraumverknappung)</p> <p><i>weitere Aspekte / Ideen</i></p>		<p>Fahrradstraße, „Shared Space“, Begegnungszone, Radfahren entgegen der Einbahnstraße, usw.)</p>
<p>Entwicklungen bei neuen Verkehrsangeboten</p> <p>(Free-Floating) Car-Sharing</p>		<p>Ggf. mit Einschränkungen</p>

Bike-Sharing (inkl. Abstellanlagen?)
 Beteiligung der Kommune an Verkehrsinformationen (z.B. auf Mobiltelefonen)
weitere Aspekte / Ideen

Zukunftsvorstellungen / Entwicklung von strategischen Bündeln

Thema/Teilthema/Frage	Antwort	Ggf. Aufteilung in:
elektrisch angetriebene Fahrzeuge (E-Tankstellen im öffentlichen Raum)		
(weitere) Ausbauprojekte/Taktverdichtung Öffentlicher Verkehr		
Kommunale Modifikationen bei der Stellplatzordnung		
Umgang mit städtebaulichen Visionen für den Stadtraum		
Neubau von Parkgaragen	eher ja / nein	
Sicherstellung einer Aufwärtskompatibilität		z.B. mit selbstfahrenden Fahrzeugen
Zuwachs der Fahrzeugabmaße		
<i>weitere Aspekte / Ideen</i>		

Diskussion und Entwicklungspfade

Thema/Teilthema/Frage	Antwort	Ggf. Aufteilung in:
Wie wurden in ihrer Stadt verschiedene Bausteine kombiniert und kommuniziert?		
Welche strategische Maßnahmenbündel und Überzeugungswege sehen Sie für den Umgang mit dem ruhenden Kfz-Verkehr in den nächsten Jahren?		
Empfehlungen für stadträumlich erstrebenswerte Entwicklungspfade bei Mobilitätsthemen		
Förderung von Umweltverbund vs. Restriktive Maßnahmen beim mIV		
Welche Anreize lassen sich schaffen um:		
- die Nachfrage von Besuchern abzusenken?		z.B. Nutzung von CarSharing
- die Nachfrage durch Anwohner abzusenken?		z.B. Erhöhung der Preise für Anwohner-Ausnahmegenehmigungen
- wie können Fahrzeuge aus dem öffentlichen Raum in den privaten Raum „verschoben“ werden?		

- wie kann der Flächenbedarf des ruhenden Kfz-Verkehrs abgesenkt werden?		
- Darf (oder muss) der öffentliche Raum preisgünstiger sein als Parkgaragen?		
- Welchen maximalen Auslastungsgrad sollte man in PG regelmäßig nicht überschreiten?		
- Wo erreicht ein Parkleitsystem seine „natürliche Grenze“?		
- Relevanz von Sanktionsmaßnahmen		
<i>weitere Aspekte / Ideen</i>		

Verordnung zur Änderung der Verordnung über Parkgebühren in Bereichen mit Parkscheinautomaten in der Landeshauptstadt München

(Parkgebührenordnung)

vom _____

Die Landeshauptstadt München erlässt auf Grund von § 6 a Abs. 6 des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 05.03.2003 (BGBl. I, S. 310, ber. S. 919), zuletzt geändert durch Gesetz vom 20.11.2019 (BGBl. I, S. 1626), i. V. m. § 10 der Zuständigkeitsverordnung (ZustV) vom 16.06.2015 (GVBl. S. 184, BayRS 2015-1-1-V), zuletzt geändert durch Verordnung vom 12.11.2019 (GVBl. S. 634) folgende Verordnung:

§ 1

Die Verordnung über Parkgebühren in Bereichen mit Parkuhren und Parkscheinautomaten in der Landeshauptstadt München (Parkgebührenordnung) vom 16.05.2018 (MüABI. S. 206), wird wie folgt geändert:

1. § 4 Abs. 1 Ziffer 2 wird wie folgt neu gefasst:

„Parkzone 1 „Altstadt“:

Im Gebiet innerhalb der Altstadt gilt der Gebührensatz 1 von 08.00 Uhr bis 23.00 Uhr.“

2. § 4 Abs. 1 Ziffer 2 Buchstabe b) entfällt.

§ 2

Die Verordnung tritt am Tag nach ihrer Bekanntmachung in Kraft.

Telefon: 233-
Telefax: 233-

Referat für Arbeit und Wirtschaft

Wirtschaftsförderung
Grundlagen der Wirtschafts-
politik

Mitzeichnung der Beschlussvorlage

„Autofreie Altstadt“

Parkraumkonzept Innenstadt

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

Nr. 14-20 / V14976

An das PLAN-HAI-33

Das Referat für Arbeit und Wirtschaft bittet darum, folgende Sachverhalte, die in der Sitzungsvorlage bislang offen bleiben, noch kurz darzustellen:

Aus der Vorlage geht nicht hervor, welche Planungen es für die Operntiefgarage gibt und wie in diesem Zusammenhang die verkehrsrechtlichen Regelungen in der Maximilianstraße aussehen sollen.

Unklar bleibt auch, wie sich im beschriebenen Untersuchungsgebiet die Teilräume Altstadt-Ost und Altstadt-Süd abgrenzen und welche Parkgaragen konkret die Nachfrage durch wegfallende Parkplätze an der Oberfläche aufnehmen sollen.

Ebenso fehlen Informationen, inwieweit die Entscheidung zum Ausbau des Altstadt-Radrings in der Vorlage bereits berücksichtigt ist.

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. Vor allem die innerstädtischen Gastronomiebetriebe würden hier von profitieren.

Das Referat für Arbeit und Wirtschaft zeichnet o.g. Beschlussvorlage vorbehaltlich folgender Änderungen mit:

Für die Zeit zwischen 20:00 und 23:00 Uhr wird ein Stundenpreis in Höhe von 1,00 € festgelegt.

Es wird darum gebeten, die Stellungnahme des Referates für Arbeit und Wirtschaft der Sitzungsvorlage als Anlage beizufügen.

Mit freundlichen Grüßen

Clemens Baumgärtner

Bezirksausschuss des 1. Stadtbezirkes
Altstadt-Lehel



Landeshauptstadt
München

Landeshauptstadt München, Direktorium,
BA-Geschäftsstelle Mitte, Tal 13, 80331 München

An das
Referat für Stadtplanung
und Bauordnung
Stadtplanung

Vorsitzende:
Andrea Stadler-Bachmaier

E-Mail:

Geschäftsstelle:
Tal 13, 80331 München
Telefon: 089/29165154
Telefax: 089/22802674
E-Mail: bag-mitte.dir@muenchen.de

München, den 20.10.2020

„Autofreie Altstadt“ - Parkraumkonzept Innenstadt
Anhörung der betroffenen Bezirksausschüsse zum Entwurf einer Beschlussvorlage des
Referats für Stadtplanung und Bauordnung
Beschluss des BA1 - Altstadt-Lehel
Unser Zeichen: 2020.10 C 3.2.1

Sehr geehrte
Sehr geehrte
Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für die Fristverlängerung zur Ausgabe der Stellungnahme des BA1.

Der Bezirksausschuss 21 Altstadt – Lehel befasste sich in seiner Sitzung am
20.10.2020 mit o.g. Angelegenheit und hat einstimmig folgende Stellungnahme beschlossen:

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.

Mit freundlichen Grüßen

Andrea Stadler-Bachmaier
Vorsitzende des BA 1 Altstadt-Lehel

Bezirksausschuss des 2. Stadtbezirks
Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt



Landeshauptstadt
München

Landeshauptstadt München, Direktorium,
BA-Geschäftsstelle Mitte, Tal 13, 80331 München

Vorsitzender
Benoît Blaser

E-Mail:

Referat für Stadtplanung und Bauordnung

Geschäftsstelle:
Tal 13, 80331 München
Telefon: 089/22802673
Telefax: 089/22802674
ba2@muenchen.de

München, den 25.09.2020

„Autofreie Altstadt“ - Parkraumkonzept Innenstadt
Anhörung der betroffenen Bezirksausschüsse zum Entwurf einer Beschlussvorlage des
Referats für Stadtplanung und Bauordnung
Stellungnahme des BA 2
Unser Zeichen: 20.09 B 3.2.4

Sehr geehrte

der Bezirksausschuss 2 Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt befasste sich in seiner Sitzung am
22.09.2020 mit o.g. Angelegenheit und hat mehrheitlich folgende Stellungnahme beschlossen:

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 Gehstegie 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 tangenzial herum zu führen, so dass um den Altstadtring ein dichtes Haltestellennetz entsteht, vom dem aus die Altstadt auf kurzen Wege 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.

Mit freundlichen Grüßen



Benoît Blaser
Vorsitzender

Bezirksausschuss des 3. Stadtbezirkes

**Maxvorstadt**Landeshauptstadt
MünchenLandeshauptstadt München, Direktorium
Tal 13, 80331 MünchenAn das
Referat für Stadtplanung und Bauordnung**Vorsitzende****Dr. Svenja Jarchow-Pongratz**1. stellv. Vors. Gerhard Pischel
2. stellv. Vors. Gesche Hoffmann-Weiss**Geschäftsstelle:**

Tal 13, 80331 München

Telefax: 2280 2674

E-Mail: bag-mitte.dir@muenchen.de

München, 14.10.2020

„Autofreie Altstadt“
Parkraumkonzept Innenstadt
Anhörung zum Entwurf der Beschlussvorlage
TOP C 2.1.1/10 2020

Sehr geehrte

der Bezirksausschuss 3 Maxvorstadt befasste sich in seiner Sitzung am 13.10.2020 mit der o.g. Angelegenheit und beschloss zum Entwurf der Beschlussvorlage einstimmig folgende Stellungnahme:

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 Innenstadttrandbezirke ist zu vermeiden. Auch in den Innenstadttrandbereichen 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.

Mit freundlichen Grüßen


Dr. Svenja Jarchow-Pongratz
Vorsitzende

**Facharbeitskreis
Mobilität**

Vorsitzende:
Brigitte Neumann-Latour

An das
Referat für
Stadtplanung und Bauordnung

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

Ihr Schreiben vom Ihr Zeichen

Datum
17.08.2020

**Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V14976
„Autofreie Altstadt“
Parkraumkonzept Innenstadt**

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

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Facharbeitskreis Mobilität im Behindertenbeirat der LHM nimmt, in Abstimmung mit dem Behindertenbeauftragten, Herrn Oswald Utz, die Beschlussvorlage zum Anlass erneut eine Ausweisung von Behindertenstellplätze zu fordern, die nicht gebührenpflichtig sind. 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 ist (barrierefreier ÖPNV ist trotz unseres Engagements nicht in Sicht), muss die Stadt die Teilhabe am öffentlichen Leben durch die Einrichtung umfangreicher gebührenfreier Behindertenstellplätze gewährleisten.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

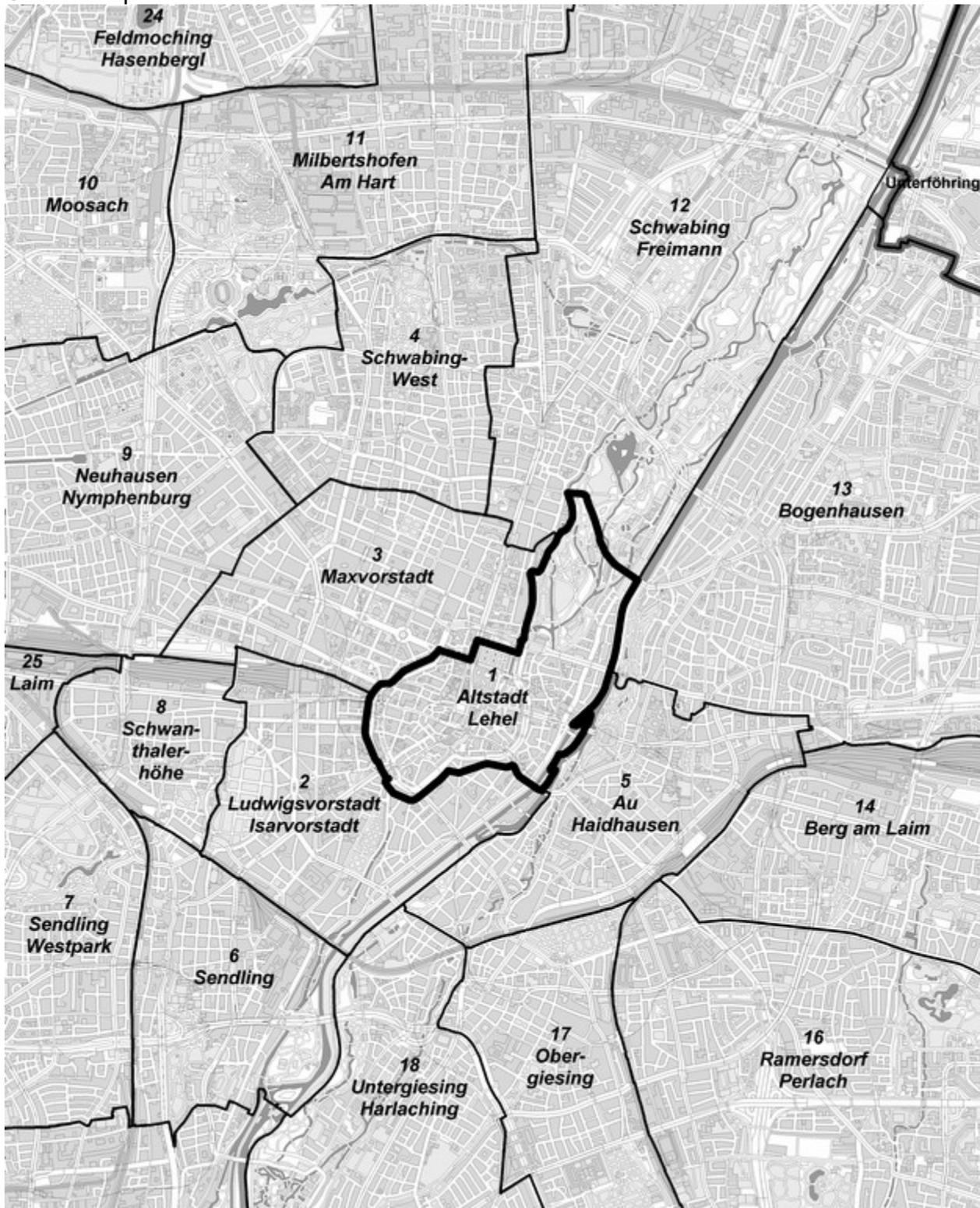
Brigitte Neumann-Latour
Vorsitzende

gez.

Bernhard Claus
Stellvertreter

Übersichtsplan

Stadtbezirk 1



(Quelle: LHM)