



Landeshauptstadt  
München  
**Referat für Stadtplanung  
und Bauordnung**

Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung  
Blumenstr. 28 b, 80331 München

An den Vorsitzenden des  
Bezirksausschusses 15 Trudering-Riem  
Herrn Stefan Ziegler  
Friedenstraße 40  
81660 München

**Stadtplanung  
PLAN-HAII-30V**

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

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

Datum

10. Feb. 2022

**Betreff**

BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 03138 des Bezirksausschusses 15 – Trudering-Riem  
vom 21.10.2021

Sehr geehrter Herr Ziegler,

der o.g. Antrag des Stadtbezirkes 15 - Trudering-Riem wurde dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung zur federführenden Bearbeitung zugeleitet.

In Ihrem Antrag fordern Sie die Verwaltung auf, den Nachweis der erforderlichen Stellplätze des künftigen 5. Bauabschnitts Wohnen Messestadt Riem nicht nur in Quartiersgaragen, sondern auch in blockweise Tiefgaragen zu prüfen. Beide Alternativen sollen im Auslobungstext des Wettbewerbs als mögliche Form des Stellplatznachweises aufgenommen und hinterlegt werden.

Begründet wird die Aufforderung durch die Erfahrungen aus den bisherigen Bauabschnitten Wohnen in der Messestadt: Die Parkhäuser im 1. Bauabschnitt Wohnen sind wenig ausgelastet und tragen nicht im vorgesehenen Maß zur Stärkung der Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums bei. Die zugeordneten (blockweise) Tiefgaragen in den 2.-4. Bauabschnitten Wohnen sind ausgelastet und stärken hiermit die Aufenthaltsqualität des Straßenraums.

Hierzu wird wie folgt Stellung genommen:

Die Auslobung des künftigen städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerbs wird sich an dem Aufstellungs- und Eckdatenbeschluss vom 09.06.2021 (RIS-Nr. 20-26 / V 02683) orientieren.

Hierin ist eine flächensparende Unterbringung der reduzierten, noch erforderlichen Stellplätze und der notwendigen Besucherstellplätze für das neue Quartier, den Riemer Park und den Kopfbau der Flughafentribüne, beispielsweise in Tief- und / oder Quartiersgaragen als planerisches Ziel formuliert.

Ferner ist in diesem Beschluss ausgeführt, dass sofern nicht ausreichend Besucherstellplätze im öffentlichen Straßenraum an der Entlastungsstraße oder an der Straße Am Mitterfeld hergestellt werden können, diese ebenfalls in Garagen, bevorzugt in Quartiersgaragen mit Zufahrt von der Entlastungsstraße aus, nachzuweisen sind.

Zudem wird im Antrag des Bezirksausschusses 15 mit der Nr. 20-26 / B 00353 vom 16.07.2020 u. a. die Festsetzung mehrerer Quartiersgaragen für das gesamte neue Siedlungsgebiet zu prüfen vorgetragen.

Im **Auslobungstext des Wettbewerbs** werden voraussichtlich bezüglich der Stellplatzversorgung folgende **Kernanforderungen** ausgeführt werden:

1. Die in Abhängigkeit einer möglichen Stellplatzreduzierung noch erforderlichen Stellplätze **sollen** in Quartiersgaragen untergebracht werden, um die Freibereiche möglichst wenig zu beeinträchtigen. Stellplätze im öffentlichen Straßenraum (Besucherstellplätze) sollen auch in Garagen, bevorzugt in Quartiersgaragen mit Zufahrt von der Entlastungsstraße aus nachgewiesen werden.

2. Aus städtebaulicher Sicht und aus Sicht der Eigentümergemeinschaft sollen, um flächensparend Bauland zu entwickeln, auch Tiefgaragen (sowohl als Quartiersgaragen als auch dem jeweiligen Wohnungsbau direkt zugeordnete Tiefgaragen) angeboten werden. Kompakte, zweigeschossige Tiefgaragen, die zu einer geringeren Freiflächenversiegelung beitragen, sind wegen des hoch anstehenden Grundwassers im Planungsgebiet wiederum aufwändig herzustellen. Wegen dieses Zielkonfliktes werden auch Konzeptansätze mit Quartiersgaragen als Hochbauten, vorzugsweise in Kombination mit anderen Nutzungen, begrüßt.

Somit eröffnet sich den Wettbewerbsteilnehmer\*innen die Wahlmöglichkeit, beide Alternativen der Stellplatzversorgung in ihren Konzeptansätzen aufzugreifen und zu entwickeln. Im städtebaulichen Entwurf kann dadurch auf unterschiedliche Standorte und Bedarfe flexibel reagiert werden.

Um keine Konkurrenz zu den jeweiligen Garagen zu schaffen, sollen bei der Ausführung der künftigen öffentlichen Verkehrsflächen Besucherstellplätze im Straßenraum auf das Nötigste reduziert und die verfügbaren Flächen zugunsten des Fuß- und Radverkehrs und für eine bessere Aufenthaltsqualität verwendet werden.

Zur Verdeutlichung der im Aufstellungs- und Eckdatenbeschlusses vom 09.06.2021 ausgeführten planerischen Präferenz für Quartiersgaragen, werden Seitens der Stadtverwaltung folgende **Argumente aus heutiger Sicht für Sammel- bzw. Quartiersgaragen** ausgeführt:

Nach dem Beschluss „Quartiersgaragen für Neubaugebiete – Parken und Wohnen entkoppeln“ (Nr. 20-26 / V 00436) hat der Stadtrat beschlossen, dass die Landeshauptstadt München zukünftig in neuen Baugebieten Gemeinschafts-Quartiersgaragen prüfen möge.

### **Vorteile von Quartiersgaragen / Sammelgaragen im Vergleich zu privaten Tiefgaragen:**

Wirtschaftlich: Der Bau von Tiefgaragen ist sehr kostenintensiv für die jeweiligen Bauherr\*innen, insbesondere bei hohem Grundwasserstand, welcher im Stadtgebiet eine bauliche Umsetzung oftmals erschwert (Damit steigen auch die Wohnkosten für die Bewohner\*innen, einer Entwicklung, der in München entgegen zu treten gilt. Die Kosten von Tiefgaragen entsprechen durchschnittlich 10 % der Wohnbaukosten). Durch gemeinsame Quartiersgaragen kann die **Finanzierung** anteilig verringert werden. Zusätzlich können **Flächen optimiert** genutzt werden, da eine Unterbringung der Kfz platzsparender erfolgen kann. Ebenso können die Anzahl der Zu- und Abfahrten sowie die Dimensionierung von Baukörpern minimiert und damit größere zusammenhängende Flächen von einer Unterbauung freigehalten werden. Zudem können die Stellplätze eigentümerübergreifend wesentlich flexibler und effizienter genutzt werden (**Stellplatzmanagement**).

Ökologisch: In Quartiersgaragen können zudem mit höherer Akzeptanz & Sichtbarkeit **Besucherstellplätze** untergebracht werden und somit der öffentliche Raum zusätzlich entlastet werden.

Verkehrsplanerisch: In Quartiersgaragen bietet es sich an, neben der Unterbringung von Besucherstellplätzen zusätzliche Mobilitätsangebote vorzuhalten, wie etwa **Shared Mobility-Angebote**, die von Bewohner\*innen im Quartier genutzt werden können. Durch die Bündelung und neue Definition der Quartiersgaragen als sogenannter „**Mobilitätshub**“ kann verstärkt Sichtbarkeit für diese neuen Mobilitätsangebote geschaffen werden, wodurch die Nutzung des privaten Kfz reduziert werden soll. Darüber hinaus können dort auch weitere quartiersbezogene Nutzungen untergebracht und Synergien geschaffen werden, wie etwa durch die Integration eines Supermarktes. Dies ist insbesondere für Sammelgaragen als Hochbau mitzudenken.

Verkehrsplanerisch: Durch die Bündelung des ruhenden Verkehrs in Quartiersgaragen wird auch der fließende Verkehr im Quartier auf wenige Straßen verringert, wodurch weitgehend **autofreie Bereiche im Quartier** entstehen können.

Ökologisch/psychologisch: Das Verkehrsaufkommen in München wächst stetig und somit auch die erhöhten Flächenansprüche für den fließenden und ruhenden Verkehr. Der MIV-Anteil am Modal Split muss daher gesenkt werden und die Nahmobilität bzw. der öffentliche Verkehr gefördert werden. Dies wird durch die **attraktive Erreichbarkeit** der nachhaltigen Verkehrsmodi erreicht, indem der Zugang zum ÖPNV sowie zum Radverkehr wohnstandortnah bzw. innerhalb eines Radius von ca. 300 Metern (Busanbindung) gegeben sein soll. (**Priorisierung** des Fuß- und Radverkehrs sowie des ÖPNV – Vergleich Mobilitätsstrategie 2035 MOR). Eine ähnlich attraktive Erreichbarkeit für das private Kfz ist

nicht mehr zeitgemäß, weshalb eine Unterbringung in Quartiersgaragen das Verkehrsverhalten zusätzlich nachhaltiger gestalten soll. Ausgenommen hiervon sind Menschen mit Mobilitätseinschränkungen.

### **Zum Thema Parken in der Messestadt Riem / Parkraumbewirtschaftung:**

Problemstellung Messestadt Riem: Die Parkraumbewirtschaftung ist nicht im gesamten Gebiet gegeben, weshalb manche Bewohner\*innen ihr privates Kfz im öffentlichen Raum abstellen und keinen Stellplatz in der Tiefgarage anmieten. Der Straßenausbau bietet wohl genügend Raum dafür.

#### Parkraumbewirtschaftung Messestadt Riem 1. bis 4. Bauabschnitt (BA):

Die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung mit einer Parklizenz für Bewohner\*innen (nach § 45 der Straßenverkehrsordnung) ist an rechtliche Vorgaben geknüpft. So ist die Anordnung von Bewohnerbevorrechtigung für Parken nur dort zulässig, wo mangels privater Stellflächen und auf Grund eines erheblichen allgemeinen Parkdrucks die Bewohner\*innen des städtischen Quartiers regelmäßig keine ausreichende Möglichkeit haben, in ortsüblich fußläufig zumutbarer Entfernung von ihrer Wohnung aus, einen Stellplatz für ihr Kfz zu finden (vgl. Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung VwV-StVO).

Das bedeutet, dass es in einer Großstadt wie München durchaus akzeptabel ist, das Auto ein paar Straßen entfernt abstellen zu müssen. Auch bei Einführung einer Parkraumbewirtschaftung mittels Bewohnerparken lässt sich naturgemäß nicht für jede\*n Bewohner\*in die Möglichkeit schaffen, direkt vor der Haustür einen freien Stellplatz zu bekommen.

Bei der Messestadt-Riem handelt es sich um ein Neubaugebiet, für das ein planerisch ausreichendes Stellplatzangebot auf Privatgrund in den Tiefgaragen für die Bewohner\*innen vorhanden ist. Der Nachweis des Defizits an privaten Stellflächen kann damit nicht erbracht werden, sodass die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung mit einer Parklizenz für Bewohner\*innen in diesem Bereich nicht möglich ist.

Die Messestadt Riem wurde bewirtschaftet, da es durch Besucherverkehr zu Messerveranstaltungen, der Riem Arcaden und des Badesees zu erheblichem Andrang im Bereich des ruhenden Verkehrs kommt. Dieser Besucherverkehr soll über die dafür vorgesehenen Quartiersgaragen abgewickelt werden bzw. bei kurzer Besuchszeit auch auf öffentlichem Grund. Der öffentliche Grund ist nicht für die dauerhafte Abstellung der privaten Kfz gedacht.

Es handelt sich hier also um eine Parkraumbewirtschaftung ohne Bewohnerbevorrechtigung aufgrund des hohen Parkdrucks durch Messe, Riem Arcaden und Naherholung.

Lösungsvorschlag: Ein Funktionieren von Sammel- und Quartiersgaragen basiert auf einer Einschränkung der Parkmöglichkeiten im öffentlichen Raum und entsprechend konsequent gestalteter Straßenräume.

Zielsetzung sollte es sein, das Parken nachhaltig und wirtschaftlich zu gestalten, wofür das MOR Quartiersgaragen und Mobilitätshäuser als nachhaltig und zukunftsweisend ansieht.

Das Ziel einer notwendigen Umsetzung eines **Parkraummanagements** im Rahmen des Neubaugebietes 5. BA Messestadt Riem wurde bereits im Rahmen des Beschlusses „**Verkehrliche Machbarkeitsuntersuchung - Wohnen am Riemer Park**“ (Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 03314) vom 19.05.2021 formuliert:

S. Kapitel 3.4: „Um die Entfaltung und Wirkung der Mobilitätskonzepte und von Quartiershochgaragen zu fördern, hält das Mobilitätsreferat eine Parkraumbewirtschaftung für notwendig. Die genaue Ausgestaltung erfolgt durch die referatsübergreifende Projektgruppe Parkraumbewirtschaftung.“

#### **Zum Thema Mobilitätshäuser als Hochbau:**

Hier wird beispielhaft als Referenz der 2. BA in Freiam aufgeführt, in dem die Stellplätze für Kfz der Bewohner\*innen in Sammelgaragen untergebracht werden sollen. Sie sollen in sogenannten Mobilitätshäuser mit multifunktionaler Nutzung als **Hochbau** umgesetzt werden. Dadurch sollen Synergien entstehen, wie das Beispiel der Seestadt Aspern in Wien bereits unter Beweis gestellt hat.

Die Umsetzung als Hochbau hat folgende **grün- und freiraumplanerische Vorteile:**

- Langlebige und große Bäume stellen durch ihre Beschattung und Verdunstungskühlung einen erheblichen Mehrwert für das Mikroklima dar. Durch den Verzicht auf Tiefgaragen können in den Innenhöfen Baumstandorte geschaffen werden, in denen für Großbäume eine ausreichende Bodenschicht vorhanden ist, um tief zu wurzeln.
- Hinzu kommt, dass Tiefgaragen in der Regel etwa alle 20-30 Jahre zur Sanierung abgeräumt werden. Das hat zur Folge, dass Bäume nicht langfristig erhalten werden können. Dadurch können Bäume ihre Klimawirkung nicht voll entfalten, die erst nach ca. 45-50 Jahren auftritt. Neben der Schaffung von langfristig gesicherten (Groß-)Baumstandorten ist es daher auch wichtig, den bestehenden Baumbestand bestmöglich zu erhalten, was i.d.R. nicht mit dem Bau von Tiefgaragen vereinbar ist.
- Zudem können durch den Verzicht auf Unterbauung der Innenhöfe hier verstärkt Flächen für die oberirdische Versickerung und Verdunstung angeboten werden.

Die Umsetzung als Hochbau hat **wirtschaftliche Vorteile:**

- Kostengünstigere Bauweise als ein Tiefbau
- Schneller Rückbau/Erweiterung bzw. Umnutzung des Gebäudes im Hinblick auf das sich verändernde Mobilitätsverhalten.

**Fazit:**

Im geplanten städtebaulichen und Landschaftsplanerischen Wettbewerb sind sowohl Quartiergaragen als auch dem jeweiligen Wohnungsbau direkt zugeordnete (blockweise) Tiefgaragen möglich. Den Wettbewerbsteilnehmer\*innen wird sich die Wahlmöglichkeit eröffnen, beide Alternativen der Stellplatzversorgung in ihren Konzeptansätzen aufzugreifen und zu entwickeln. Im städtebaulichen Entwurf kann dadurch auf unterschiedliche Standorte und Bedarfe flexibel reagiert werden.

Aus Sicht der Stadtverwaltung haben Quartiersgaragen / Sammelgaragen Vorzüge gegenüber blockweisen Tiefgaragen.

Dem Antrag Nr. 20-26 / B 03138 kann nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden. Er ist damit behandelt.

Mit freundlichen Grüßen

