

Datum: 25.04.2023

Telefon: [REDACTED]

Telefax: [REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

Mobilitätsreferat

Verkehrsraummanagement

(MOR-GB1.23)1

MOR-GB1.23

StR-Antrag 20-26 / A 02982 "Autoreduzierte Altstadt braucht Lösungen II - Städtische Stellplätze umnutzen" vom 28.07.2022

Hier: Stellungnahme des MOR

An KR-IM-VB-KOS, [REDACTED]

Vorbemerkung:

Grundsätzlich wird mit der Lokalbaukommission einzelfallbezogen abzustimmen sein, wie viele pflichtige Stellplätze für das jeweilige Verwaltungsgebäude errichtet wurden und wie mit diesen zukünftig aus baurechtlichen Gesichtspunkten verfahren werden kann, z.B. ob es eine Neubewertung hinsichtlich des Stellplatzschlüssels geben kann oder pflichtige Stellplätze außerhalb der Bürozeiten auch einer Wechselnutzung unterzogen werden können. Zusätzlich wird zu prüfen sein, ob in den Verwaltungsgebäuden darüber hinaus auch Stellplätze errichtet wurden, die keiner baurechtlichen Bindung unterliegen und damit potenziell auch als Anwohnerstellplätze genutzt werden könnten.

Zu den einzelnen Fragestellungen können wir Ihnen folgendes mitteilen:

a) Vorhandensein von Mobilitätskonzept(en) für Mitarbeitende

Dazu liegen dem MOR keine Kenntnisse vor. Aufgrund der oft sehr verschiedenen, individuellen Anforderungen der einzelnen Dienststellen läge aus Sicht des MOR die Verantwortung für Konzeption, Umsetzung und Erfolgskontrolle in erster Linie bei den einzelnen Dienststellen oder zentral beim POR. Zusätzlich wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

b) Umwandlung von Stellplätzen in städtischen Gebäuden in Anwohnerstellplätze

Gerade in den hochverdichteten innerstädtischen Bereichen erscheint wegen des strukturellen Stellplatzmangels die Schaffung von Anwohnerstellplätzen sinnvoll. In der Praxis scheidet dies jedoch häufig durch den Mangel an geeigneten Flächen. Eine Umnutzung (eines Teils) bisheriger Stellplätze städtischer Dienstgebäude für diesen Zweck wäre daher zu begrüßen. Je nach Standort ist es notwendig, das Umwandlungspotential zu ermitteln und dieses mit einer Bedarfsabschätzung zu spiegeln. Ggf. erforderliche finanzielle Mittel für bauliche Anpassungen (investiv) der Garagen könnten nach gültiger Beschlussfassung aus Stellplatzablösemitteln refinanziert werden, wenn eine dingliche Sicherung der Anwohnerstellplätze für mindesten 25 Jahre sichergestellt werden kann und diese Stellplätze zusätzlich zum bisherigen Angebot von öffentlichen und privaten Stellplätzen geschaffen werden. Die im Antrag beschriebene Verlagerung von Stellplätzen von der Oberfläche in eine Parkieranlage wäre damit nicht aus Stellplatzablösemitteln förderfähig, da keine zusätzlichen Stellplätze geschaffen werden und somit nur aus dem städtischen Hoheitshauhalt finanzierbar.

c) Kooperation P+R Park & Ride GmbH als Serviceunternehmen der Landeshauptstadt München für den Bereich Parken

Die P+R Park & Ride GmbH betreibt derzeit im Auftrag der LHM 10 Anwohnergaragen. Eine Kooperation beim Betrieb von Anwohnerstellplätzen unter städtischen Dienstgebäuden ist nach Auffassung des MOR generell vorstellbar. Auch die P+R Park & Ride GmbH hat zum Ausdruck gebracht, dass sie eine Integration derartiger Stellplätze in die bereits bestehende betriebliche Struktur grundsätzlich für gut möglich hält. Dies bedarf jedoch einer genauen gebäudespezifischen Einzelfallprüfung, denn selbst bei entsprechendem Umwandlungspotential und Bedarf wird nicht jede Tiefgarage wegen der baulichen Verflechtung zum ursprünglichen Betriebszweck als Anwohnergaragenstandort geeignet sein. In einem ersten Schritt sind hier die baulichen Gegebenheiten hinsichtlich der Ein- und Ausgänge sowie der Fluchtwege zu prüfen. Diese werden vermutlich häufig in das jeweilige Dienstgebäude führen, so dass die Anwohner*innen de facto keinen Zugang außerhalb von Dienstzeiten hätten. Technisch wäre weiter zu prüfen, ob die vorhandenen Zugangsmedien, d.h. Schranken und Türöffner auf eine weitere Gruppe, d.h. die Anwohner*innen erweiterbar sind oder ob zusätzliche Medien notwendig wären. Während die Thematik der Zugangsmedien mutmaßlich mit überschaubarem Aufwand lösbar ist, können die baulichen Gegebenheiten dazu führen, dass eine derartige Nutzung nicht mit den Sicherheitsinteressen des Referats vereinbar ist bzw. baulich nicht möglich oder nur mit unverhältnismäßig hohen Umbaukosten realisierbar.

gez.
Georg Dunkel
Berufsmäßiger Stadtrat
Mobilitätsreferent