

Telefon 233 - 23716  
Telefax 233 - 21797

**Referat für Stadtplanung  
und Bauordnung**  
Stadtentwicklungsplanung  
PLAN HA I/32-1

Telefon 233 - 27110  
Telefax 233 - 27106

**Kreisverwaltungsreferat**  
Straßenverkehr  
KVR – III/11

Telefon 233 - 61200  
Telefax 233 - 61205

**Baureferat**  
Tiefbau T2

**Parkraummanagement in München – Sektor II (Stadtbezirk 8 sowie Teilbereiche der Stadtbezirke 3, 4, 9 und 10)**

- a) **Einführung von 15 weiteren Parkraummanagementgebieten im Sektor II (8. Stadtbezirk Schwanthalerhöhe sowie Teilbereiche des 3. Stadtbezirks Maxvorstadt, des 4. Stadtbezirks Schwabing-West, des 9. Stadtbezirks Neuhausen-Nymphenburg und des 10. Stadtbezirks Moosach)**
- b) **Bereitstellung von Personal- und Sachmitteln**
- c) **Antrag und Empfehlungen**
  - ca) **Bedarfsgerechter Parkraum statt Parklizenzierung in Neuhausen-Nymphenburg sowie Erstellung eines schlüssigen Verkehrskonzeptes für dieses Stadtviertel  
Antrag Nr. 02-08 / A 04081 von Frau Stadträtin Elisabeth Schmucker vom 28.11.2007**
  - cb) **Erweiterung des Parklizenzbereichs „Schwabing-West“  
Empfehlung Nr. 02-08 / E 00858 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 04 – Schwabing West am 05.10.2007**
  - cc) **Kein Parklizenzgebiet im Bereich des 9. Stadtbezirkes  
Empfehlung Nr. 02-08 / E 00975 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 09 – Neuhausen-Nymphenburg am 22.11.2007**

Sitzungsvorlagen Nr. 02-08/V 11599

**Vorblatt zum Beschluss des gemeinsamen Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung, Kreisverwaltungs Ausschusses und Bauausschusses vom 05.03.2008 (VB)**  
Öffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis	Seite
<b>I. Vortrag der Referentinnen und des Referenten</b>	<b>2</b>
<b>1. Anlass und Sachstandsbericht</b>	<b>2</b>
<b>2. Beschreibung der Parkraummanagementgebiete</b>	<b>3</b>
2.1 Allgemeines	3
2.2 Beschreibung der Parkraummanagementgebiete in Sektor II	6
2.3 Umwandlung von Kfz-Stellplätzen in Fahrradstellplätze	19
2.4 Umsetzung der Maßnahme – zeitlicher Rahmen	19
<b>3. Beteiligung der Bezirksausschüsse und Verortung der Maßnahmen</b>	<b>20</b>
3.1 Beteiligung der Bezirksausschüsse gem. § 13 Abs. 2 der Bezirksausschuss-Satzung	20
3.2 Verortung der Maßnahmen	22
<b>4. Umsetzung</b>	<b>23</b>
4.1 Notwendige Voraussetzungen beim Referat für Stadtplanung und Bauordnung	23
4.2 Notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung beim Kreisverwaltungsreferat	24
4.3 Notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung beim Baureferat	28
4.4 Ergänzende Ausführungen der Stadtkämmerei	32
<b>5. Antrag und Empfehlungen</b>	<b>33</b>
5.1 Antrag Nr. 02-08 / A 04081 von Frau Stadträtin Elisabeth Schmucker vom 28.11.2007 – Bedarfsgerechter Parkraum statt Parklizenzierung in Neuhausen-Nymphen-burg sowie Erstellung eines schlüssigen Verkehrskonzeptes für dieses Stadtviertel	33
5.2 Empfehlung Nr. 02-08 / E 00858 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 04 – Schwabing West am 05.10.2007 – Erweiterung des Parklizenzbereichs „Schwabing West“	33
5.3 Empfehlung Nr. 02-08 / E 00975 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 09 – Neuhausen-Nymphenburg am 22.11.2007 – Kein Parklizenzgebiet im Bereich des 9. Stadtbezirkes	33
<b>II. Antrag der Referentinnen und des Referenten</b>	<b>35</b>
<b>III. Beschluss</b>	<b>40</b>

Telefon 233 - 23716  
Telefax 233 - 21797

Telefon 233 - 27110  
Telefax 233 - 27106

Telefon 233 - 61200  
Telefax 233 - 61205

**Referat für Stadtplanung  
und Bauordnung**

Stadtentwicklungsplanung  
PLAN HA /32-1

**Kreisverwaltungsreferat**

Straßenverkehr  
KVR – III/11

**Baureferat**

Tiefbau T2

**Parkraummanagement in München – Sektor II (Stadtbezirk 8 sowie Teilbereiche der Stadtbezirke 3, 4, 9 und 10)**

- a) **Einführung von 15 weiteren Parkraummanagementgebieten im Sektor II (8. Stadtbezirk Schwanthalerhöhe sowie Teilbereiche des 3. Stadtbezirks Maxvorstadt, des 4. Stadtbezirks Schwabing-West, des 9. Stadtbezirks Neuhausen-Nymphenburg und des 10. Stadtbezirks Moosach)**
- b) **Bereitstellung von Personal- und Sachmitteln**
- c) **Antrag und Empfehlungen**
  - ca) **Bedarfsgerechter Parkraum statt Parklizenzierung in Neuhausen-Nymphenburg sowie Erstellung eines schlüssigen Verkehrskonzeptes für dieses Stadtviertel  
Antrag Nr. 02-08 / A 04081 von Frau Stadträtin Elisabeth Schmucker vom 28.11.2007**
  - cb) **Erweiterung des Parklizenzbereichs „Schwabing-West“  
Empfehlung Nr. 02-08 / E 00858 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 04 – Schwabing West am 05.10.2007**
  - cc) **Kein Parklizenzgebiet im Bereich des 9. Stadtbezirkes  
Empfehlung Nr. 02-08 / E 00975 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 09 – Neuhausen-Nymphenburg am 22.11.2007**

Sitzungsvorlagen Nr. 02-08/V 11599

Anlagen: siehe Anlagenverzeichnis

**Beschluss des gemeinsamen Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung, Kreisverwaltungs Ausschusses und Bauausschusses vom 05.03.2008 (VB)**

Öffentliche Sitzung

## **I. Vortrag der Referentinnen und des Referenten**

Zuständig für die Entscheidung ist die Vollversammlung des Stadtrates gemäß § 4 Nr. 9b der Geschäftsordnung des Stadtrates der Landeshauptstadt München nach Vorberatung im gemeinsamen Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung, Kreisverwaltungsauusschuss und Bauausschuss.

### **1. Anlass und Sachstandsbericht**

Mit dem Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates „Parkraummanagement in München – Sektor I (Stadtbezirke 2 und 3 sowie Teilbereiche der Stadtbezirke 1, 4 und 12)“ vom 18.07.2007 blieben das Planungs-, Bau- und Kreisverwaltungsreferat beauftragt, die beschleunigte Einführung eines wie bisher bedarfsgerechten Parkraummanagements innerhalb des Mittleren Rings weiter umzusetzen.

Von den beschlossenen 16 Gebieten wurden im Dezember 2007 und im Februar 2008 bereits jeweils vier Parkraummanagementgebiete in Betrieb genommen. Die verbliebenen acht Gebiete werden noch bis Sommer 2008 umgesetzt.

Mit der Erarbeitung der Parkraumkonzepte für den nun zur Umsetzung anstehenden Sektor II (Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 25.04.2007, Parkraummanagement in München – Festlegung der 2. Priorität) wurden als Gutachter das Büro KHW-Ingenieure sowie die TU München, Lehrstuhl für Verkehrstechnik, die gemeinsam bereits die Parkraummanagementgebiete des Sektors I erarbeitet hatten, weiter beauftragt.

Die in den bereits realisierten Parkraummanagementgebieten verwendeten Bewirtschaftungsbausteine Bewohnerparken, Mischparken, Kurzzeitparken sowie Halt- und Parkverbote werden auch bei den neuen Gebieten angewandt. Diese Bausteine haben sich in den anderen Gebieten bewährt. Außerdem ist es sinnvoll, möglichst in allen Parkraummanagementgebieten einheitliche Regelungen zu verwenden. Zusätzlich werden an einigen Stellen bedarfsgerechte Sonderlösungen eingesetzt.

Der Bewirtschaftungszeitraum wird wie in den bereits bestehenden Gebieten auf Montag bis Samstag von 9 bis 23 Uhr festgelegt. Sonntags sind praktisch keine Verdrängungseffekte von Beschäftigten und Dauerparkern zu erwarten, so dass eine Bewirtschaftung hier nicht notwendig ist.

Die Parkgebühren werden außerdem analog zu den bestehenden Parkraummanagementgebieten auf 1 € pro Stunde bzw. 0,20 € je angefangene zwölf Minuten festgesetzt. In den Mischparkzonen ist die maximale Gebühr bei unbegrenzter Parkdauer auf 6 € pro 24 Stunden begrenzt.

Das Planungsreferat wurde mit dem Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates „Parkraummanagement in München – Beschleunigung der Umsetzung“ vom 26.10.2005 außerdem beauftragt, im Rahmen der Erarbeitung der Maßnahmenvorschläge zu erheben, in welchen Straßen, in denen laut Fahrradstellplatzkonzept vom Juni 2003 (beschlossen vom Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung am 19.05.2004) der Bedarf an Fahrradstellplätzen besonders groß ist und nicht auf Gehsteigen gedeckt werden kann, einzelne Pkw-Stellplätze in Fahrradstellplätze umgewandelt werden können. Die Umwandlung dieser Stellplätze soll dann mit der Einführung des Parkraummanagementkonzepts realisiert werden. Die Finanzierung dieser Fahrradstellplätze erfolgt aus der Radwegeschale.

Vom Baureferat wurde überprüft, inwieweit der Bedarf an Fahrradstellplätzen auf überbreiten bzw. ungenutzten Gehwegflächen oder Grünstreifen gedeckt werden kann. Vom Planungsreferat wurde daraufhin in Zusammenarbeit mit dem Gutachter ermittelt, wo aufgrund der Ergebnisse der Erhebungen zur Auslastung der Straßenrandparkplätze und aufgrund des zu erwartenden Rückgangs des Parkdrucks infolge der vorgeschlagenen Parkraummanagementmaßnahmen Kfz-Stellplätze ohne nachteilige Auswirkungen auf die Pkw-Nutzer in Fahrradstellplätze umgewandelt werden können. Die vorgeschlagenen Standorte werden in der Beschreibung der Parkraummanagementgebiete (vgl. 2.2) aufgeführt.

## **2. Beschreibung der Parkraummanagementgebiete**

### **2.1 Allgemeines**

Der Sektor II umfasst folgende insgesamt 15 neuen Parkraummanagementgebiete:

- Winzererstraße
- Barbarastraße
- Heßstraße
- Borstei
- Ebenau
- Volkartstraße
- Kasernenviertel
- Albrechtstraße
- St.-Benno-Viertel
- Marsfeld
- St.-Vinzenz-Viertel
- Theresienhöhe
- Schwanthalerhöhe
- Westend
- Ridlerstraße

Darüber hinaus gibt es die vier Gebiete Ackermannbogen, Rosa-Luxemburg-Platz, Arnulfpark und Bavariapark, in denen das Parkraummanagement in der bewährten Form aus rechtlichen Gründen nicht eingeführt werden kann. Es handelt sich dabei um Neubaugebiete mit überwiegender Wohnnutzung. Da hier kein Stellplatzdefizit für Bewohnerinnen und Bewohner vorherrscht, können keine Bewohnerlizenzen ausgegeben werden.

Durch Verdrängung von ruhendem Verkehr aus den angrenzenden neuen Parkraummanagementgebieten sowie ggf. aufgrund der Belastung durch Parksuchverkehr bei Großveranstaltungen könnte sich für diese Gebiete die Notwendigkeit einer Parkraumbewirtschaftung oder eines Event-Managements ergeben. Daher muss die Entwicklung des ruhenden Verkehrs in diesen Gebieten sorgfältig beobachtet werden, um dann ggf. zeitnah geeignete Gegenmaßnahmen ergreifen zu können.

Bei der Einteilung der Gebiete werden folgende Gesichtspunkte berücksichtigt:

- Die Grenzstraßen sollten möglichst über eine starke Trennwirkung (z.B. große Fahrbahnbreite, relativ hohe Verkehrsfrequenz) verfügen. Die Bewohnerinnen und Bewohner sollen im Umfeld ihrer Wohnung ein ausreichend großes Suchgebiet vorfinden. Um Probleme in den Randbereichen zu minimieren und natürliche Suchgebiete nicht zu beschneiden, ist die Trennwirkung der Grenzstraßen bei der Gebietsabgrenzung von wesentlicher Bedeutung.
- Die Ausdehnung der Gebiete darf gemäß den rechtlichen Vorgaben 1000 m nicht überschreiten. Dadurch lassen sich in Einzelfällen Zonengrenzen in Straßen mit geringer Trennwirkung nicht vermeiden.
- Die Stellplatzbilanz (private Stellplätze plus Stellplätze im öffentlichen Straßenraum minus gemeldete Kfz) sollte nach Möglichkeit positiv ausfallen. Anhand der Stellplatzbilanz kann die theoretische Nachfrage der Bewohnerinnen und Bewohner im öffentlichen Straßenraum abgeschätzt werden.
- Da die Parkraumbewirtschaftung bedarfsgerecht auf den gesamten Bereich innerhalb des Mittleren Rings ausgeweitet werden soll, ist bei der Einteilung der Gebiete zu berücksichtigen, dass in den verbleibenden Bereichen eine sinnvolle Gebietsfestlegung möglich bleibt.

Für die Bewohnerinnen und Bewohner der Grenzstraßen beschränkt sich das Suchgebiet normalerweise auf das zugehörige Parkraummanagementgebiet. Um den daraus resultierenden Nachteil, nur eine Straßenseite nutzen zu können, für diese Bewohner zu entschärfen, hat das Kreisverwaltungsreferat im Frühjahr 2005 in Absprache mit dem Polizeipräsidium München, Abteilung E4, Verkehr, eine Regelung zur Entlastung der Bewohnerinnen und Bewohner der Straßenzüge entlang aneinander grenzender Parkraummanagementgebiete entwickelt.

Dieser Regelung zur Folge ist es mittlerweile in allen Straßen, in denen unterschiedliche Parkraummanagementgebiete direkt aneinander grenzen, erlaubt, entlang beider Straßenseiten mit den Parkausweisen der jeweils angrenzenden Parkraummanagementgebiete zu parken. Diese Sonderregelung, die zur Vermeidung einer übergroßen und missverständlichen Beschilderung nicht ausgeschildert wird, wird den Bewohnerinnen und Bewohnern mit der Zusendung des jeweiligen Parkausweises erläutert. Aufgrund der Ortskenntnis der betroffenen Bewohnerinnen und Bewohner ist dieses Verfahren ausreichend. Die Regelung hat sich in den bestehenden Parkraummanagementgebieten bereits bewährt.

Folgende Maßnahmen werden in den Parkraummanagementgebieten eingesetzt:

- Lizenzparken: hier dürfen nur Fahrzeuge mit Bewohnerlizenz und einer Ausnahmege-  
nehmigung parken
- Parkgebühren
- Parkdauerbeschränkungen

Diese Maßnahmen werden in Form der folgenden Parkregelungen vornehmlich verwen-  
det (vgl. Anlage 2)

- Bewohnerparken: Parkerlaubnis nur für Bewohner mit Bewohnerlizenz und Inhaber ei-  
ner Ausnahmege-  
nehmigung – diese dürfen zeitlich unbeschränkt parken. Parken ohne  
Bewohnerlizenz (Ausnahmege-  
nehmigung) ist nicht zulässig.
- Mischparken: Sowohl Bewohner als auch Besucher dürfen parken. Für Bewohner gel-  
ten die Regeln des reinen Bewohnerparkens; Besucher und Gebietsfremde zahlen ei-  
ne Parkgebühr von 1 €/h. Die Parkdauer ist für beide Nutzergruppen unbegrenzt, die  
Maximalgebühr für Besucher und Gebietsfremde beträgt 6 €/24h.
- Kurzzeitparken: Sowohl Bewohner als auch Besucher und Gebietsfremde parken ge-  
bührenpflichtig: Die Maximalparkdauer beträgt 2 Stunden bei einer Gebühr von 1 €/h.
- Mischparken mit Parkscheibe: Sowohl Bewohner als auch Besucher dürfen parken.  
Für Bewohnerinnen und Bewohner gelten die Regeln des reinen Bewohnerparkens;  
Besucher und Gebietsfremde zahlen keine Gebühr, es gilt aber eine Parkdauerbe-  
schränkung mit Parkscheibe.
- Mischparken bis 18 Uhr; Bewohnerparken ab 18 Uhr
- Kurzzeitparken bis 18 Uhr; Mischparken ab 18 Uhr

Der Bewirtschaftungszeitraum erstreckt sich im Planungssektor II auf den Zeitraum werk-  
tags zwischen 9 Uhr und 23 Uhr. Eine Ausnahme davon stellt die Borstei dar. Der Bewirt-  
schaftungszeitraum endet hier bereits um 18 Uhr. Nachts zwischen 23 und 9 Uhr sowie  
an Sonn- und Feiertagen bleiben alle Parkstände unbewirtschaftet. Aktuell vorhandene  
absolute Halteverbote (AHV) werden übernommen, bei aktuell vorhandenen einge-  
schränkten Halteverboten (EHV) wird in Absprache mit dem Kreisverwaltungsreferat emp-  
fohlen, diese, soweit die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs es erlaubt, als zeitlich  
beschränkte Lieferzonen mit anschließender Bewirtschaftung oder zu dauerhaft bewirt-  
schafteten Straßenabschnitten umzuwandeln. Zeitlich beschränkte und unbeschränkte  
Taxistände, Behindertenstellplätze, Busstellplätze oder Hotelanfahrtszonen werden ge-  
mäß dem bisherigen Bestand übernommen.

Entsprechend einer vorteilhaften Zonenbeschilderung ist es nicht möglich, Straßenseiten  
derselben Straße unterschiedlich zu bewirtschaften, wenn die Bewirtschaftungsform „Be-  
wohnerparken“ betroffen ist. Zur Reduzierung des Beschilderungsaufwandes wird das  
reine Bewohnerparken grundsätzlich mittels einer Zonenbeschilderung für abgeschlosse-  
ne Straßenabschnitte angeordnet. Durch diese Variante der Beschilderung soll neben der  
Anzahl der Verkehrszeichen auch der Parksuchverkehr in den betroffenen Straßen redu-  
ziert werden. Die Bewirtschaftungsformen Kurzzeit- und Mischparken können an gegenü-  
berliegenden Straßenseiten und im Straßenverlauf abwechselnd angeordnet werden. Um  
Missverständnisse seitens der Autofahrerinnen und Autofahrer zu vermeiden, wird jedoch  
versucht, den Maßnahmenwechsel möglichst gering zu halten und an vorhandenen bauli-  
chen Einrichtungen, wie z.B. Einfahrten oder Bäumen, zu orientieren.

## 2.2 Beschreibung der Parkraummanagementgebiete in Sektor II

### 2.2.1 Parkraummanagementgebiet Winzererstraße (Anlage 2.1)

Grenzen: Ackermannstraße, Schleißheimer Straße, Hohenzollernstraße, Winzererstraße, Saarstraße, Deidesheimer Straße

Das Parkraummanagementgebiet „Winzererstraße“ schließt westlich an das bereits bestehende Gebiet „Bayernplatz“ an und wird von diesem durch die Schleißheimer Straße getrennt. Im Norden weist die Ackermannstraße als markante Grenzstraße eine hohe Trennwirkung auf. Die gesamte westliche Grenze und die betreffenden Grenzstraßen (Deidesheimer Straße, Saarstraße, Winzererstraße) werden beidseitig dem Parkraummanagementgebiet Winzererstraße zugeschlagen. Unmittelbar im Anschluss daran befinden sich bereits bestehende bzw. sich im Bau befindliche Neubaugebiete, welche jedoch von den Altbaubeständen durch Parks oder größere Wohn- und Verwaltungsbauten getrennt sind. Auch die Hohenzollernstraße im Süden besitzt aufgrund der stark unterschiedlichen Nutzung an beiden Straßenseiten eine gewisse Trennwirkung.

Die Straßenzüge verlaufen nahezu komplett in West-Ost-Richtung und Nord-Süd-Richtung. Die Größe der Baublöcke ist im Süden mit einer durchschnittlichen Länge von 120 bis 150 m gering, steigt jedoch weiter nördlich auf bis zu 300 m an. Straßenverbindungen zu den Neubaugebieten am Ackermannbogen gibt es nur auf Höhe der Saarstraße und der Ackermannstraße. Die Erreichbarkeit bzw. der Durchgang zu Fuß oder mit dem Fahrrad ist dennoch durch mehrere Wege möglich.

Die Struktur des Gebiets ist hinsichtlich der Bewohnerverteilung homogen. Im Bereich südlich der Saarstraße ist ein hoher Anteil an Verwaltungseinrichtungen (Bay. Oberlandesgericht, Staatliches Bauamt Freising – Fachbereich Straßenbau München, u.a.) festzustellen, nördlich davon jedoch kaum. Gewerbliche Einrichtungen für den täglichen Bedarf sowie weitere Einzelhandelläden gibt es nur an der Schleißheimer Straße auf gesamter Länge und in der Winzererstraße.

Aufgrund des Besucherverkehrs vor dem Oberlandesgericht und den angrenzenden städtischen bzw. staatlichen Einrichtungen sowie wegen der erhöhten Gewerbedichte wird empfohlen, an der Ostseite der Winzererstraße zwischen Clemensstraße und Herzogstraße und an der Westseite der Schleißheimer Straße zwischen Herzogstraße und Mitterwieserstraße bis 18 Uhr Kurzzeitparken einzurichten. So wird der Umschlag auf diesen Parkständen erhöht und damit eine gute Erreichbarkeit dieser Einrichtungen bewirkt.

Reine Bewohnerstraßen sind die Hildeboldstraße und Mitterwieserstraße auf gesamter Länge sowie die Winzererstraße zwischen der Ackermannstraße und der Hildeboldstraße. Hier befinden sich nahezu keine gewerblichen Einrichtungen, die die Aufnahme von Besucherverkehr erfordern – für Besucher der Wohnbevölkerung bestehen in den angrenzenden Straßen ausreichend Parkmöglichkeiten. Die Deidesheimerstraße wird mit Mischparken mit einer Parkscheibenregelung bewirtschaftet, die es Gebietsfremden erlaubt, kostenlos und maximal 4 Stunden dort zu parken. Bewohnerinnen und Bewohner mit Bewohnerlizenz können hier ebenso wie in den angrenzenden Straßenzügen unbegrenzt und kostenlos parken. Diese Regelung dient als Übergang zwischen der unbewirtschafteten Neubausiedlung am Ackermannbogen im Westen und dem bewirtschafteten (für Besucher kostenpflichtigen) Bereich im Osten. Im südlichen Bereich an der Schleißheimer Straße zwischen Mitterwieserstraße und Hohenzollernstraße sowie in der Hohenzollernstraße zwischen Winzererstraße und Schleißheimer Straße ist aufgrund der geringen Straßenbreite und des hohen Verkehrsaufkommens kein Parken möglich. Hier gilt in



der morgendlichen (6.30 Uhr bis 8.30 Uhr) und abendlichen (16 Uhr bis 19 Uhr) Hauptverkehrszeit ein absolutes Halteverbot und im übrigen Zeitraum ein eingeschränktes Halteverbot.

Die Anzahl der Stellplätze im öffentlichen Straßenraum beträgt 652 Stellplätze. Von 9 bis 18 Uhr wird der Anteil der nur für Bewohnerinnen und Bewohner vorbehaltenen Stellplätze 29,0% (189 Stellplätze) betragen, für Mischparken 46,8% und für Kurzzeitparken 5,4%. Nach 18 Uhr erhöht sich der Anteil der Mischparkplätze auf 52,1% (340 Stellplätze), während der Anteil für gebührenpflichtiges Kurzzeitparken auf 0% zurückgeht. Der reine Bewohneranteil wird in diesem Gebiet nach 18 Uhr nicht erhöht. Der Anteil der Parkscheibenregelung beträgt ganztags 13,3% (87 Stellplätze).

### **2.2.2 Parkraummanagementgebiet Barbarastraße (Anlage 2.2)**

Grenzen: Schwere-Reiter-Straße, Hohenzollernstraße, Schleißheimer Straße, Georgenstraße, Lothstraße, Infanteriestraße

Das Parkraummanagementgebiet grenzt im Osten und Süden an die bereits bestehenden Gebiete „West Schwabing“ und „Schleißheimer Straße“ an und wird von diesem durch die Schleißheimer Straße, Georgenstraße und Lothstraße getrennt. Im Südwesten wurde die Infanteriestraße als Grenzstraße nach dem Gesichtspunkt gewählt, nicht die maximale Gebietsausdehnung von 1000 m zu überschreiten. Im Norden sind die Schwere-Reiter-Straße und die Hohenzollernstraße auf beiden Straßenseiten die Gebietsgrenze.

Das Gebiet lässt sich durch eine inhomogene Baublockgröße, eine sehr unterschiedliche Bewohnerdichte und eine hohe Dichte an Gewerbe- und Verwaltungseinrichtungen charakterisieren. Je kleiner die Baublockgröße ist, umso mehr steigt die Bewohnerdichte an. Man muss daher das Gebiet in einen westlichen Teil und einen östlichen Teil aufteilen, deren Grenze die Winzererstraße ist. Westlich davon ist die Bewohnerdichte gering und die Baublöcke groß, östlich davon besteht eine ähnliche Struktur wie in den östlich angrenzenden Parkraummanagementgebieten: sehr hohe Bewohnerdichte bei gleichzeitig hoher Gewerbedichte und Altbaubestand.

Aus diesem Grund wird im gesamten westlichen Teil des Gebiets keine Straße für reines Bewohnerparken von 9 bis 23 Uhr vorgeschlagen, sondern für die Barbarastraße, den Theo-Prosel-Weg, den nördlichen Abschnitt der Kathi-Kobus-Straße und die Winzererstraße zwischen Elisabethstraße und Georgenstraße tagsüber Mischparken und erst am 18 Uhr Bewohnerparken empfohlen. Östlich der Winzererstraße sind aufgrund des bestehenden Parkdrucks die Agnesstraße und die Wormser Straße ganztags für Bewohner reserviert. Der deutlich negativen Stellplatzbilanz östlich der Winzererstraße wird aufgrund der Gebietsausdehnung in weniger dicht besiedelte Bereiche entgegengewirkt.

Das aktuell bestehende Kurzzeitparken mit Parkscheibe in der Schleißheimer Straße wird nicht in die Planungen integriert. Stattdessen wird empfohlen, diesen Bereich als Mischparken umzusetzen, um dem vorhandenen Parkdruck durch Bewohner Rechnung zu tragen. Die 28 Kurzzeitparkplätze auf der Ostseite der Schleißheimer Straße erscheinen aus Sicht des Gutachters für die vorhandene Nutzungsstruktur ausreichend (Einzelhandel). Es wird vorgeschlagen, die Nordseite der Schwere-Reiter-Straße auf gesamter Länge mit einer Parkscheibenregelung (4 Stunden) für Besucher und unbegrenztem kostenlosem Parken für Bewohner mit Lizenz zu bewirtschaften. So werden gebietsfremde Dauerparken sowie Anhänger und Wohnwagen aus dem Gebiet herausgehalten. Die übrigen Straßen des Parkraummanagementgebiets Barbarastraße werden als Mischparken vorge-

schlagen. So bleibt im gesamten Gebiet die Erreichbarkeit für alle Nutzergruppen vorhanden.

Der Anteil der Stellplätze, die ausschließlich Bewohnerinnen und Bewohnern vorbehalten ist, beträgt im Verhältnis zum Gesamtangebot von 9 bis 18 Uhr 6,2% (59 Stellplätze) und nach 18 Uhr 33,3% (315 Stellplätze). Im Parkraummanagementgebiet Barbarastraße werden keine gebührenpflichtigen Kurzzeitparkplätze geplant, d.h. alle im Straßenraum vorhandenen Stellplätze (945) sind mit Ausnahme der Taxistände, Behindertenplätze und Hotelanfahrtszonen für Bewohner zugänglich. Der Anteil des Mischparkens beträgt bis 18 Uhr 81,9% (774 Stellplätze) und ab 18 Uhr 54,8% (518 Stellplätze). Der Anteil der Parkscheibenregelung beträgt ganztags 6,5% (61 Stellplätze).

Aufgrund des zu erwartenden Rückgangs des Parkdrucks infolge der vorgeschlagenen Parkraummanagementmaßnahmen können grundsätzlich in der Schleißheimer Straße im Bereich der Schrägparkplätze auf der Nordseite (Gebiet West Schwabing) vor Haus-Nr. 126 (REWE-Markt) insgesamt zwei Kfz-Stellplätze ohne negative Beeinträchtigung in Fahrradstellplätze umgewandelt werden. Einer baulichen Umwandlung der Stellplätze steht aus technischer und stadtgestalterischer Sicht grundsätzlich nichts entgegen.

Der Bezirksausschuss 4 lehnte jedoch in seiner Sitzung am 12.12.2007 die Einrichtung von Fahrradabstellplätzen vor dem Haus Schleißheimer Straße 128 (REWE-Markt) mit Stimmgleichheit ab. Die Umwandlung der Kfz-Stellplätze in Fahrradstellplätze wird daher nicht umgesetzt.

### **2.2.3 Parkraummanagementgebiet Heßstraße (Anlage 2.3)**

Grenzen: Schwere-Reiter-Straße, Infanteriestraße, Lothstraße, Dachauer Straße

Das Parkraummanagementgebiet „Heßstraße“ wird im Südwesten durch die Dachauer Straße und im Nordwesten durch die Schwere-Reiter-Straße begrenzt. Beide Straßen weisen eine hohe Trennwirkung auf. Diese wird durch das hohe Verkehrsaufkommen und die Straßenbahntrassen (bzw. separate Busspur) verursacht. Die Grenze Lothstraße im Osten ergibt sich aus der Gebietsaufteilung bereits vorhandener Parkraummanagementgebiete des Planungssektors I. Im Nordosten wird die Infanteriestraße als Grenzstraße vorgeschlagen, um die vorgeschriebene Maximalausdehnung eines Gebiets von 1000 m zu berücksichtigen.

Das Gebiet besteht insgesamt nur aus zwei Baublöcken, die von der namensgebenden Heßstraße im südöstlichen Bereich getrennt werden. Diese Straße ist nur auf einer Länge von 300 m von der Lothstraße aus befahrbar. Die Erreichbarkeit des Gebiets wird durch zahlreiche Fußwege im gesamten Gebiet gewährleistet. Die Bewohnerdichte ist sehr gering, jedoch existieren auch sehr wenige Stellplätze für Bewohnerinnen und Bewohner auf privaten Grund, so dass für die ansässigen Bewohner dennoch ein Bedarf im öffentlichen Straßenraum besteht. Das Gebiet wird durch zahlreiche Gewerbe- und Bildungseinrichtungen dominiert (Fachhochschule München, ehem. geologisches Landesamt, Baureferat, Autobahndirektion Südbayern, u.a.).

Da die zu bewirtschaftenden Straßen mit Ausnahme der Heßstraße alle Grenzstraßen sind, wird empfohlen, diese mit Mischparken zu bewirtschaften. Die Heßstraße selbst wird mit Parkscheibenregelung (maximal 4 Stunden, kostenlos) bewirtschaftet, so dass kurze Aufenthaltsdauern für Gebietsfremde möglich sind, Dauerparken jedoch vermieden wird.

Bewohnerinnen und Bewohnern mit Bewohnerlizenz steht die Heßstraße mit unbegrenzter Parkdauer zur Verfügung.

Die Gesamtzahl der öffentlich zugänglichen Stellplätze beträgt 350. Hiervon entfallen auf Mischparken 83,7% (293 Stellplätze) und auf die Parkscheibenregelung 15,4% (54 Stellplätze). Die übrigen drei Stellplätze sind auch schon im Bestand als zeitlich beschränktes eingeschränktes Halteverbot ausgewiesen. Außerhalb dieser Zeiten ist dort Mischparken möglich.

#### **2.2.4 Parkraummanagementgebiet Borstei (Anlage 2.4)**

Grenzen: Lampadiusstraße, Hengelerstraße, Löfftzstraße, Sapporobogen, Postillonstraße, Homerstraße, Baldurstraße, Dachauer Straße

Das Parkraummanagementgebiet „Borstei“ wird an allen Grenzen nicht durch markante Grenzstraßen von umliegenden Gebieten getrennt, sondern durch einen abrupten Wandel der baulichen und strukturellen Nutzung. Der Übergang von intensiver Wohnnutzung zu Freizeiteinrichtungen (Dantebad, Sportplatz, Kleingartenanlage) und gewerblichen Einrichtungen (z.B. Zentrale der Stadtwerke München) und der im Norden des Gebiets liegende U-Bahnhof verursachen einen hohen Parkdruck durch Berufspendler (graues Park + Ride), Beschäftigte in den benachbarten Bereichen und durch Freizeitverkehre. Der erfasste hohe Anteil an Langzeitparkern am Tag und ein hohes Stellplatzdefizit für die Bewohnerinnen und Bewohner erfordern eine Bewirtschaftung des Gebietes.

Das Gebiet selbst ist durch eine geringe Baublockgröße bei gleichzeitig hoher Einwohnerdichte gekennzeichnet. Bis auf wenige gewerbliche Einrichtungen zur Deckung des täglichen Bedarfs handelt es sich ausschließlich um Wohnstraßen. Die Zufahrt zum Gebiet erfolgt über die Dachauer Straße, die Baldurstraße und den Sapporobogen.

Um die Hauptfaktoren des ganztägigen Besucherverkehrs zu regulieren (v.a. Angestellte der Stadtwerke), empfiehlt der Gutachter, die Regelungen des Parkraummanagements an die dortigen Verhältnisse anzupassen. So wird vorgeschlagen, den Bewirtschaftungszeitraum an die Arbeitszeit der meisten Beschäftigten zu orientieren (9-18 Uhr).

Der Gutachter empfiehlt, den Bereich zwischen der Dachauer Straße, der Baldurstraße, der Homerstraße und der Postillonstraße mit Ausnahme des südlich der Dietrichstraße gelegenen Abschnitts der Homerstraße und dem dort gelegenen Parkplatz, die unbewirtschaftet bleiben, mit einer Mischparkregelung mit Parkscheibe mit einer maximalen Parkdauer von 2 Stunden anzuordnen. Eine längere maximale Parkdauer hätte auf die Besucher der Freizeiteinrichtungen in diesem Bereich kaum eine Wirkung.

Im Bereich der Borstei nordöstlich der Dachauerstraße wird ebenfalls ein Mischparken mit Parkscheibe vorgeschlagen. Hier soll die maximale Parkdauer jedoch 4 Stunden betragen. Lediglich in der Lampadiusstraße, dem Sapporobogen und auf der Nordseite der Dachauer Straße zwischen Voitstraße und Lampadiusstraße sowie zwischen Sapporobogen und Pickelstraße wird Mischparken bis 18 Uhr vorgeschlagen. Hier wird das Dauerparken gegen Gebühr für Besucher ermöglicht. Im Bereich des Ladenzentrums in der Franz-Marc-Straße wird eine Kurzparkzone mit einer Parkdauerbeschränkung mit Parkscheibe auf 2 Stunden eingerichtet.

Die Gesamtzahl der Stellplätze im öffentlichen Straßenraum beträgt 832; hiervon entfallen 15,4% (128 Stellplätze) auf Mischparken bis 18 Uhr. Der Anteil der Parkscheibenregelung mit einer Höchstparkdauer von 2 h beträgt 25,4% (211 Stellplätze), der Anteil mit einer

Höchstparkdauer von 4 h beträgt 34,6% (288 Stellplätze). Es stehen 11 kostenlose Kurzzeitplätze zur Verfügung, während 169 Stellplätze (20,3%) unbewirtschaftet bleiben.

### **2.2.5 Parkraummanagementgebiet Ebenau (Anlage 2.5)**

Grenzen: Landshuter Allee, Dachauer Straße, Leonrodplatz, Dom-Pedro-Straße

Das Parkraummanagementgebiet „Ebenau“ wird im Westen, Norden und Osten durch Grenzstraßen mit sehr hoher Trennwirkung (Mittelteiler bzw. Gleiskörper) und sehr hohem Verkehrsaufkommen begrenzt. Im Süden wird das Gebiet durch die Dom-Pedro-Straße begrenzt, welche eine geringe Trennwirkung aufweist, aber durch die 1000 m - Maximalausdehnung eines Gebiets als Grenzstraße erforderlich ist. Die Baublockgröße des Gebiets ist gering und wird nach Westen hin etwas größer, die Bewohnerdichte ist in allen Bereichen sehr hoch. Die bauliche Struktur besteht zu großen Teilen aus Altbauten ohne ausreichendes privates Stellplatzangebot. Die Trivastraße lässt als Einbahnstraße auf ganzer Länge nur Verkehr nach Nordwesten zu. Gewerbliche Einrichtungen befinden sich vor allem im Bereich der Dom-Pedro-Straße, der Trivastraße und der Heideckstraße.

Um der Bewohnerstruktur mit der sehr hohen Bewohnerdichte und dem hohen Parkraumbedarf der Bewohner Rechnung zu tragen, werden folgende Straßenzüge als reines Bewohnerparken vorgeschlagen: Merianstraße, Hartliebstraße, Saportastraße, Erhard-Auer-Straße, Sprunerstraße, Minerviusstraße sowie der Abschnitt der Heideckstraße westlich der Raglovichstraße. Für die Grenzstraßen und die wichtigsten Durchgangsstraßen zur bestmöglichen Erschließung des Gebiets für alle Nutzergruppen wird für die Trivastraße, die Heideckstraße und die Raglovichstraße ganztägig Mischparken empfohlen. Die Ebenauer Straße soll auf ganzer Länge tagsüber mit Mischparken und abends als Bewohnerparken bewirtschaftet werden. So wird die Tatsache berücksichtigt, dass dieser Straßenzug sowohl eine hohe Bewohnerdichte aufweist als auch Bestandteil einer wichtigen Durchgangsrouten für Gebietsfremde ist.

Der Privatparkplatz auf der Nordseite der Minerviusstraße zwischen Trivastraße und Dachauer Straße kann nicht bewirtschaftet werden, da es sich nicht um öffentlichen Straßenraum handelt. Das Parken auf der Ostseite der Raglovichstraße wird nach Einführung des Parkraummanagements legalisiert, da dies die Straßenbreite von 6,05 m zulässt. So kommen in diesem Gebiet 15 neue Stellplätze im öffentlichen Straßenraum hinzu.

Im gesamten Parkraummanagementgebiet sind 909 mögliche Stellplätze vorhanden, wobei tagsüber 317 Stellplätze (34,9%) allein den Bewohnerinnen und Bewohnern zur Verfügung stehen. Ab 18 Uhr erhöht sich der Anteil des Bewohnerparkens auf 43,2% (393 Stellplätze), während der Anteil des Mischparkens von 61,4% (558 Stellplätze) tagsüber auf 53,0% (482 Stellplätze) abends abnimmt.

## 2.2.6 Parkraummanagementgebiet Volkartstraße (Anlage 2.6)

Grenzen: Dom-Pedro-Straße, Leonrodplatz, Leonrodstraße, Landshuter Allee

Das Parkraummanagementgebiet „Volkartstraße“ ist im Westen durch die Landshuter Allee mit sehr hoher Trennwirkung begrenzt. Die südöstliche Grenze in der Leonrodstraße weist aufgrund der Fahrbahnbreite ebenfalls eine hohe Trennwirkung auf, welche durch die separate Straßenbahn- und Bustrasse noch verstärkt wird. Im südlichen Bereich verengt sich die Leonrodstraße aus baulichen Gründen, was sich auch auf die Bewirtschaftungsform auswirkt. Da hier keine Parkbuchten vorhanden sind, existieren tagsüber an dieser Stelle keine Stellplätze; es wird vielmehr dem hohen Verkehrsaufkommen durch eine zweite durchgängig befahrbare Fahrspur je Richtung Rechnung getragen. Von 19 Uhr bis 6.30 Uhr stehen die äußeren Spuren dem fließenden Verkehr nicht zur Verfügung. Stattdessen gibt es Parkmöglichkeiten auf ca. 50 Stellplätzen, welche mit Mischparken bewirtschaftet werden. Die Dom-Pedro-Straße wurde im Norden als Grenzstraße gewählt, um die gesetzlich vorgegebene Maximalausdehnung des Gebiets von 1000 m in der Diagonale nicht zu überschreiten.

Das Gebiet selbst ist hinsichtlich der Einwohnerverteilung, der Einwohnerdichte und der Baublockgröße weitgehend homogen. Lediglich nach Nordosten hin nimmt die Einwohnerdichte, welche sich hier ebenso wie in den Parkraummanagementgebieten „Ebenau“, „Albrechtstraße“ und „St.-Vinzenz-Viertel“ sowie im Stadtbezirk 8 (Schwanthalerhöhe) auf sehr hohem Niveau bewegt, geringfügig ab. Die wenigsten Baublöcke und Straßenzüge weisen reines Wohnen als Nutzungsstruktur auf, mehrheitlich sind die Straßen von Geschäften des täglichen Bedarfs und Einrichtungen mit mehrheitlich geringer Quadratmeteranzahl durchsetzt.

Als Straßenzüge mit reinem Bewohnerparken werden die Straßen vorgeschlagen, in welchen sich kaum Läden und Geschäfte befinden: die Fuetererstraße, Artilleriestraße, Rühlingsstraße, Volkartstraße östlich der Fasaneriestraße sowie die Maximilian-Wetzgerstraße. In der Fuetererstraße wird im Abschnitt nördlich der Hübnerstraße das halbseitige Parken auf dem Gehweg am östlichen Fahrbahnrand ermöglicht und somit das Parkraumangebot für Bewohnerinnen und Bewohner erweitert. Ganztags Mischparken wird dagegen in den übrigen Straßenzügen empfohlen, mit Ausnahme der südwestlichen Leonrodstraße (morgendliche (6.30 Uhr bis 8.30 Uhr) und abendliche (16 Uhr bis 19 Uhr) Hauptverkehrszeit absolutes Halteverbot, 8.30 bis 16 Uhr eingeschränktes Halteverbot). In der Landshuter Allee wird ebenso Mischparken empfohlen, jedoch wird die bestehende Regel übernommen, dass hier aufgrund der geringen Parkstandsbreite nur Pkw parken dürfen.

Im gesamten Parkraummanagementgebiet sind 881 Stellplätze im öffentlichen Straßenraum vorhanden, wobei die Mehrheit der Stellplätze (97,5%) ganztags für Bewohnerinnen und Bewohner zur Verfügung steht. Der Anteil des reinen Bewohnerparkens beläuft sich ganztags auf 27,0% (238 Stellplätze). Stellplätze mit Kurzparkregelungen werden nicht empfohlen, da sie aus Sicht des Gutachters nicht notwendig sind.

### 2.2.7 Parkraummanagementgebiet Kasernenviertel (Anlage 2.7)

Grenzen: Leonrodstraße, Dachauer Straße, Lazarettstraße, Albrechtstraße/Kapschstraße

Das „Kasernenviertel“ weist eine völlig andere Struktur als die umliegenden Parkraummanagementgebiete auf („Albrechtstraße“, „Volkartstraße“, „St.-Benno-Viertel“). Bis auf den kleinräumigeren Teil im Nordwesten des Gebiets (geringere Baublockgröße, mit den umliegenden Gebieten vergleichbar) handelt es sich um Baublöcke von sehr großem Ausmaß. Dies ist in der stadtgeschichtlichen Entwicklung und der früheren Nutzung des Geländes als Kaserne zu begründen. Die Einwohnerdichte ist verglichen mit den umliegenden Gebieten etwas geringer. Gewerbliche Einrichtungen befinden sich konzentriert am westlichen und am südöstlichen Rand des Gebiets. Im Nordosten und Osten befinden sich dagegen nur vereinzelt gewerbliche Einrichtungen.

Die Grenzstraßen im Norden und Westen (Dachauer Straße und Leonrodstraße) haben wegen der großen Fahrbahnbreiten eine hohe bis sehr hohe Trennwirkung, die durch die separate Straßenbahn- bzw. Bustrasse noch verstärkt wird. Die östliche Grenzstraße, die Lazarettstraße, hat aufgrund der unterschiedlichen Nutzungen an der Nord- und Südseite sowie der großen Baublockgröße eine gute Trennwirkung. Die Südgrenze verläuft nicht in der Straßenmitte der Albrechtstraße, sondern nördlich davon, so dass die Wohneinheiten in der nördlichen Albrechtstraße komplett dem Parkraummanagementgebiet Albrechtstraße zugeordnet werden. Ebenso wird die Kapschstraße dem Parkraummanagementgebiet Albrechtstraße zugeschlagen, um dem dort vorherrschenden Parkraumangel für Bewohnerinnen und Bewohner Rechnung zu tragen.

Aufgrund der großen Baublockgrößen und der bei der Anordnung von reinem Bewohnerparken entstehenden weiten Fußwege für Bewohnerinnen und Bewohner wird für annähernd den gesamten Bereich ganztägig Mischparken vorgeschlagen. So bleibt trotz der Baublockgröße und der in einigen Bereichen fehlenden Fußwege durch die Baublöcke eine gute Erreichbarkeit des Gebiets für alle Nutzergruppen gewährleistet. Als reines Bewohnerparken wird lediglich die Heldstraße ganztags und die Funkerstraße abends empfohlen. Für den südlichen Bereich des Leonrodplatzes wird wegen des Ladenzentrums von 9 bis 18 Uhr Kurzzeitparken empfohlen, welches ab 18 Uhr in Mischparken übergeht.

Die Summe der Stellplätze im gesamten Straßenraum beträgt 769 Stellplätze, hiervon entfallen auf das reine Bewohnerparken tagsüber 72 Stellplätze (9,4%) und abends 127 Stellplätze (16,5%). Dementsprechend befinden sich im Gebiet tagsüber 661 Stellplätze (86,0%) und abends 642 Stellplätze (83,5%), welche als Mischparken für Bewohner und Besucher vorgeschlagen werden. Weiterhin sind bis 18 Uhr 36 Stellplätze (4,7%) als Kurzzeitparken vorgesehen.

### **2.2.8 Parkraummanagementgebiet Albrechtstraße (Anlage 2.8)**

Grenzen: Albrechtstraße einschließlich Kapschstraße, Lazarettstraße, Nymphenburger Straße, Landshuter Allee, Leonrodstraße

Das Parkraummanagementgebiet „Albrechtstraße“ grenzt im Norden an das Parkraummanagementgebiet „Kasernenviertel“ und ist von einer sehr hohen Bewohnerdichte und einer hohen Anzahl an privaten KFZ bei gleichzeitig fehlenden privaten Stellplatzmöglichkeiten gekennzeichnet. Zudem befinden sich in vielen Straßen gewerbliche Einrichtungen und Läden des täglichen Bedarfs, so dass in der Planung auch die bestmögliche Erreichbarkeit durch Kunden und Besucher berücksichtigt werden muss. Lediglich im Südosten sowie im Bereich des Adolf-Weber-Gymnasiums an der Kapschstraße nehmen Bewohner- und Gewerbedichte etwas ab. Die meisten Straßen sind im gesamten Umgriff des Gebiets sehr eng.

Die südliche und westliche Grenzstraße (Nymphenburger Straße und Landshuter Allee) haben nicht zuletzt wegen des hohen Verkehrsaufkommens eine hohe bis sehr hohe Trennwirkung. Die Albrechtstraße als Nordgrenze sowie die Kapschstraße werden beidseitig dem Gebiet „Albrechtstraße“ zugeordnet. Aufgrund der geringen Bewohnerdichte auf der Nordseite der Albrechtstraße und in der Kapschstraße steht dieser Parkraum den Bewohnerinnen und Bewohnern des Parkraummanagementgebiets „Albrechtstraße“ als notwendiger Überlauf zur Verfügung.

Um im Gebiet die Parkmöglichkeit für Besucher zu gewährleisten, werden drei erschließende Straßenzüge als Mischparken vorgeschlagen: die Alfonsstraße, die Jutastraße und die Hedwigstraße. Die übrigen Straßenzüge innerhalb des Gebiets (Horemansstraße, Neustätterstraße, Olgastraße) werden als Bewohnerparken vorgeschlagen.

Im Parkraummanagementgebiet stehen im öffentlichen Straßenraum 876 Stellplätze zur Verfügung. Davon entfallen auf das reine Bewohnerparken 221 Stellplätze (25,2%), auf das Mischparken 73,9% (647 Stellplätze).

### **2.2.9 Parkraummanagementgebiet St.-Benno-Viertel (Anlage 2.9)**

Grenzen: Dachauer Straße, Nymphenburger Straße, Lazarettstraße

Das Parkraummanagementgebiet „St.-Benno-Viertel“ grenzt im Osten an die bereits bestehenden bzw. geplanten Gebiete „Schleißheimer Straße“ und „Königsplatz“, ist aber von diesen durch die Dachauer Straße getrennt. Diese Straße weist eine sehr hohe Trennwirkung und ein ähnlich hohes Verkehrsaufkommen wie die Nymphenburger Straße auf. Im Nordwesten wird das Gebiet durch die Lazarettstraße begrenzt.

Die durchschnittliche Bewohnerdichte ist sehr hoch, nur nach Südosten und Nordwesten nimmt sie etwas ab. Dort dominieren die Einrichtungen des Deutschen Herzzentrums und des Strafjustizzentrums. In den zentralen Bereichen des Gebiets um die Kirche St.-Benno ist die Bewohnerdichte sehr hoch. Aufgrund der geringen Straßenbreiten wird das Straßennetz durch zahlreiche Einbahnstraßen geprägt. Das gesamte Gebiet ist durchsetzt von kleineren Läden des täglichen Bedarfs. Weiter wird das Parkraummanagementgebiet „St.-Benno-Viertel“ durch zahlreiche Einrichtungen der Hochschule München und von Verwaltungseinrichtungen geprägt.

Um dem hohen Bewohneranteil und der gleichzeitig hohen Gewerbedichte optimal Rechnung tragen zu können, wurde von Seiten des Gutachters darauf geachtet, dass die Bewirtschaftungsformen baublockfein an die örtlichen Gegebenheiten angepasst sind. So

wird reines Bewohnerparken in der Loristraße nördlich des Ferdinand-Miller-Platzes, in der Gaiglstraße, Linprunstraße westlich der Erzgießereistraße sowie in der Thorwaldsenstraße östlich der Lothstraße vorgeschlagen. Bewohnerparken ab 18 Uhr wird für die Erzgießereistraße nördlich der Linprunstraße empfohlen, so dass der Bedarf für Bewohner trotz der erhöhten Ladendichte berücksichtigt wird. In den übrigen Straßenzügen wird ganztägig Mischparken empfohlen.

Die Gesamtzahl der Stellplätze im Parkraummanagementgebiet „St.-Benno-Viertel“ beläuft sich auf 1418 Parkstände, wovon 249 bis 18 Uhr nur für Bewohnerinnen und Bewohner mit Bewohnerlizenz zugelassen sind (17,6%), die nach 18 Uhr um 44 Stellplätze erweitert werden (Stellplätze für Bewohner ab 18 Uhr insgesamt 20,7%). Für Bewohner und Besucher zulässig sind tagsüber 1145 Stellplätze (80,7%) und abends 1103 Stellplätze (77,8%).

### **2.2.10 Parkraummanagementgebiet Marsfeld (Anlage 2.10)**

Grenzen: Nymphenburger Straße, Seidlstraße, Arnulfstraße, Deroystraße, Grünanlagenweg, Adamstraße

Die östliche Grenze des Parkraummanagementgebiets „Marsfeld“ ist durch den Planungssektor 1 bereits festgelegt. Im Süden wird die Arnulfstraße zwischen Paul-Heyse-Straße und Hackerbrücke beidseitig zu diesem Gebiet hinzugenommen, westlich davon verläuft die Grenze in der Mitte der Arnulfstraße. Die Nymphenburger Straße als nördliche Grenze hat aufgrund ihrer Breite und des hohen Verkehrsaufkommens eine starke Trennwirkung. Im Westen kann sich die Grenzziehung nicht ausschließlich an den Straßenzügen Deroys- und Adamstraße orientieren, sondern durchquert auch einen Baublock entlang des Fußweges in einer Grünanlage. Dies ist notwendig, um die Maximalausdehnung des Gebiets von 1000 m nicht zu überschreiten. Die Deroystraße wird beidseitig zum Gebiet Marsfeld hinzugenommen.

Das Parkraummanagementgebiet „Marsfeld“ zeichnet sich durch eine sehr inhomogene strukturelle Verteilung aus. Während eine hohe Bewohnerdichte lediglich im Nordwesten des Gebiets festzustellen ist, wird es vor allem von größeren gewerblichen Einrichtungen dominiert. Im Südwesten befinden sich ausgedehnte Verwaltungsbereiche der Finanzämter München II – IV sowie einige Schulen. Die Baublockgröße variiert stark, sie korreliert aber mit der Nutzung. In industriell geprägten Straßenzügen sind die Baublöcke größer, in den von Verwaltung und Wohnbebauung dominierten Bereichen geringer.

Aufgrund der Nutzungsstruktur wird vom Gutachter kein Bewohnerparken von 9 bis 23 Uhr vorgeschlagen. Lediglich in der Blumenburgstraße zwischen der Adamstraße und Pappenheimstraße sind die Stellplätze von 18 bis 23 Uhr ausschließlich für Bewohner reserviert. Der Bereich zwischen Deroystraße, Marsstraße, Zirkus-Krone-Straße und Arnulfstraße wird auf Empfehlung des Gutachters mit einer Mischparkregelung mit Parkscheibe mit einer Parkdauerbegrenzung auf maximal 4 Stunden ausgestattet. Inhaber einer Lizenz oder Ausnahmegenehmigung können hier unbegrenzt parken. In diesem Bereich fehlt der Bedarf für eine strengere Regulierung, wobei gleichzeitig das dauerhafte Parken, beispielsweise von Pendlern und sog. Graues Park and Ride, verhindert werden sollen. Für die übrigen Bereiche wird die Bewirtschaftungsform Mischparken vorgeschlagen. Die Westseite der Seidlstraße zwischen Marsstraße und Arnulfstraße unterliegt hierbei jedoch der Gebührenhöhe des Gebiets „Altstadt“ und „Hauptbahnhof“ mit 2,50 €/h (vgl. ParkgebührenV 309).



Die Gesamtzahl der Stellplätze im Parkraummanagementgebiet „Marsfeld“ beläuft sich auf 1434 Parkstände, wovon ab 18 Uhr 74 Stellplätze nur für Bewohnerinnen und Bewohner mit Bewohnerlizenz zugelassen sind (5,2%). Der Anteil der Stellplätze mit Parkscheibenregelung beträgt 33,4% (479 Stellplätze). Für Bewohner und Besucher sind tagsüber 914 Stellplätze (63,7%) zugelassen, abends verringert sich der Anteil auf 59,1% (847 Stellplätze).

### **2.2.11 Parkraummanagementgebiet St.-Vinzenz-Viertel (Anlage 2.11)**

Grenzen: Nymphenburger Straße, Adamstraße, Deroystraße, Arnulfstraße, Landshuter Allee

Das Parkraummanagementgebiet „St.-Vinzenz-Viertel“ ist von einer hohen Bewohnerdichte bei gleichzeitig hoher Gewerbedichte gekennzeichnet. Nach Westen und Südwesten nehmen Bewohner- und Gewerbedichte geringfügig ab. Bis auf das Neubaugebiet rund um den Therese-Danner-Platz und die Gabrielenstraße handelt es sich zu einem großen Teil um Altbauten mit einem sehr geringen Anteil an privaten Stellplätzen. Im zentralen Bereich des Gebiets ist die Baublockgröße gering und die Straßen sind so eng, dass sie an vielen Stellen keinen Begegnungsverkehr zulassen.

Im Süden ist das Gebiet durch die Arnulfstraße begrenzt, welche aufgrund der hohen Verkehrsbelastung und des in der Straßenmitte verlaufenden Gleiskörpers der Straßenbahn eine sehr hohe Trennwirkung hat. Die Landshuter Allee hat im Abschnitt zwischen Arnulfstraße und Nymphenburger Straße wegen der äußerst hohen Verkehrsbelastung sowie der baulichen Gegebenheiten (Rampenbauwerke, Mittelteiler) eine sehr hohe Trennwirkung. Die Nymphenburger Straße im Norden ist ebenfalls von einem hohen Verkehrsaufkommen geprägt und grenzt das Gebiet von den nördlich benachbarten Gebieten deutlich ab. Im Osten befindet sich keine Grenzstraße mit Trennwirkung, jedoch musste in der Planung berücksichtigt werden, dass die Parkraummanagementgebiete eine Maximalausdehnung von 1000 m nicht überschreiten dürfen. Die Gebietsgrenze verläuft hier entlang der Deroystraße, deren beide Straßenseiten zum Parkraummanagementgebiet „Marsfeld“ gehören, durch die Grünanlage im Baublock zwischen Mars- und Blutenburgstraße entlang eines Fußweges und nördlich davon durch die Adamstraße.

Wegen des hohen Parkraumbedarfs der Bewohnerinnen und Bewohner im öffentlichen Straßenraum vor allem im nördlichen Bereich werden zahlreiche Straßen im Norden und der Mitte des Parkraummanagementgebiets „St.-Vinzenz-Viertel“ als reine Bewohnerstraßen vorgeschlagen: die Maillingerstraße auf ganzer Länge sowie die Gümbelstraße, die Gabrielenstraße, Klarastraße und die Birkerstraße nördlich der Rupprechtstraße, die Elvirastraße zwischen Nymphenburger Straße und Blutenburgstraße. Ab 18 Uhr werden aufgrund des Bedarfs zusätzlich folgende Straßenabschnitte ausschließlich für Bewohnerinnen und Bewohner vorgeschlagen: die Weiglstraße zwischen Marsstraße und Klarastraße und die Elvirastraße zwischen Blutenburgstraße und Maillingerstraße. Bis auf den Parkplatz an der Südseite der Marsstraße, für den aufgrund der Lage ein Mischparken mit Parkscheibe befürwortet wird, wird für alle übrigen Straßen Mischparken empfohlen.

Im gesamten Parkraummanagementgebiet befinden sich 1213 Stellplätze im öffentlichen Straßenraum, wovon 235 (19,4%) tagsüber und 345 (28,4%) abends auf das reine Bewohnerparken entfallen. Ganztags stehen 37 Stellplätze mit Parkscheibenregelung zur Verfügung (3,1% des Gesamtangebots). Auf Mischparken entfallen tagsüber 933 Stellplätze (76,9%) und abends 823 Stellplätze (67,8%).

### 2.2.12 Parkraummanagementgebiet Theresienhöhe (Anlage 2.12)

Grenzen: Zentrale Bahnanlagen (DB), Kurt-Haertel-Passage, Martin-Greif-Straße, Straße Theresienhöhe, Alter Messeplatz, Heimeranstraße, Ganghoferstraße, Schrenkstraße, Max-Friedlaender-Bogen

Das Parkraummanagementgebiet „Theresienhöhe“ schließt an seiner Ostgrenze direkt an das bereits geplante Gebiet „St.Pauls-Viertel“ an und ist von diesem durch die Martin-Greif-Straße und den Bavariaring getrennt. Nach Norden bilden die zentralen Bahnanlagen die Abgrenzung, nach Süden das Neubaugebiet „Am Bavariapark“, welches im Bereich des ehemaligen Messegeländes entstanden ist. Als westliche Grenze empfiehlt der Gutachter die Ganghoferstraße / Schrenkstraße, um ein möglichst großes Gebiet zu definieren, welches sich noch innerhalb der Maximalausdehnung von 1000 m befindet.

Das Gebiet kann hinsichtlich seiner Struktur und seines Erscheinungsbildes in zwei unterschiedliche Bereiche aufgeteilt werden: Einerseits in den dicht bebauten Bereich im Westen, welcher vornehmlich aus Altbauten mit stark eingeschränkter Zahl privater Stellplätze besteht und von kleineren Läden durchsetzt ist. Andererseits in den im östlichen Bereich sowie den Bereich an der Landsberger Straße, wo sich größere gewerbliche Flächen befinden und wo die Bewohnerdichte geringer ist. Die Verkehrsführung innerhalb des Gebiets ist von zahlreichen Einbahnstraßen bestimmt, welche zum Ziel haben, den Durchgangsverkehr aus diesem Bereich herauszuhalten.

Um auf die starke Durchmischung der unterschiedlichen Nutzungsformen optimal reagieren zu können, wird hier eine möglichst kleinteilige Anordnung der Parkregelungen „Bewohnerparken“ und „Mischparken“ empfohlen. Es werden folgende Straßenabschnitte als Bewohnerparken vorgeschlagen: die Westendstraße östlich der Ligsalzstraße, Tulbeckstraße, Parkstraße zwischen Schwanthalerstraße und Gollierstraße sowie die Kazmairstraße zwischen Ligsalzstraße und Alter Messeplatz. Die Gollierstraße zwischen Schießstättstraße und Theresienhöhe wird von 18 bis 23 Uhr ausschließlich für Bewohnerinnen und Bewohner reserviert. Für die übrigen Straßenzüge wird entsprechend dem Bedarf Mischparken vorgeschlagen. Im Bereich der Schießstättstraße wird ebenfalls Mischparken vorgeschlagen, da die Kunden der östlich angrenzenden Warenhäuser die Möglichkeit haben, in den dortigen Parkhäusern einen Stellplatz zu finden.

Die Gesamtzahl der Stellplätze im öffentlichen Straßenraum beträgt 1229 Stellplätze. Hiervon sind ganztags 326 Stellplätze (26,5%) ausschließlich für Bewohnerinnen und Bewohner reserviert. Ab 18 Uhr kommen noch 51 Stellplätze für Bewohnerinnen und Bewohner hinzu, so dass sich dieser Anteil abends auf 30,7% erhöht. Für Bewohner und Besucher sind tagsüber 889 Stellplätze (72,3%) vorgesehen, abends verringert sich die Anzahl der Mischparkplätze auf 838 Stellplätze (68,2%).

Aufgrund des zu erwartenden Rückgangs des Parkdrucks infolge der vorgeschlagenen Parkraummanagementmaßnahmen kann in der Nordostecke der Kreuzung Gollierstraße – Ligsalzstraße (Nordseite Gollierstraße, vor Haus-Nr. 24, Tengelmänn-Markt) ein Kfz-Stellplatz ohne negative Beeinträchtigung in Fahrradstellplätze umgewandelt werden.

Die von den Gutachtern vorgeschlagene Umwandlung des Kfz-Stellplatzes in Fahrradstellplätze hat das Baureferat geprüft. Einer baulichen Umwandlung des Stellplatzes steht aus technischer und stadtgestalterischer Sicht nichts entgegen.

### **2.2.13 Parkraummanagementgebiet Schwanthalerhöhe (Anlage 2.13)**

Grenzen: Zentrale Bahnanlagen (DB), Max-Friedlaender-Bogen, Schrenkstraße, Ganghoferstraße, Kazmairstraße, Trappentreustraße, Donnersberger Brücke

Die Begrenzung des Parkraummanagementgebiets „Schwanthalerhöhe“ begründet sich vornehmlich in der Betrachtung des gesamten zu beplanenden Gebiets. So mussten die 1000 m-Maximalgrenze und der Gesichtspunkt einer möglichst gleichwertigen Ausgestaltung der Gebiete berücksichtigt werden. Daher haben mit Ausnahme des nördlichen Teils der Trappentreustraße und der Nordgrenze (zentrale Bahnanlagen) die Grenzstraßen keine hohe Trennwirkung. Dennoch wurden Grenzstraßen ausgewählt, in welchen keine Einbahnregelungen eingerichtet sind und die für die Erschließung des Quartiers eine wichtige Funktion haben (Verlauf von Buslinien, Nutzungsstruktur).

Ähnlich wie in den anderen Parkraummanagementgebieten südlich der Bahnanlagen (Theresienhöhe, Westend, Ridlerstraße) ist die Baublockgröße gering, die Einwohnerdichte sehr hoch und eine klare Trennung von Bewohnerbereichen und gewerblich dominierten Bereichen kaum festzustellen. Nur nach Norden hin nimmt die Bewohnerdichte etwas ab und der gewerblich bestimmte Charakter des Bereichs um die Landsberger Straße wird stärker sichtbar. Verglichen mit den Gebieten „Theresienhöhe“ und „Ridlerstraße“ ist in den dicht besiedelten Altbaubereichen eine geringere Ladendichte festzustellen.

Besonders im südlichen Teil des Gebiets werden größere Bewohnerbereiche vorgeschlagen, um dem hohen Parkraumbedarf der Bewohnerinnen und Bewohner, resultierend aus fehlenden privaten Stellplatzmöglichkeiten, Rechnung zu tragen. So wird für die Geroltstraße, Gollierstraße sowie den Gollierplatz und Kiliansplatz ganztägig Bewohnerparken vorgeschlagen, um den enormen Bedarf zu decken. Die Tulbeckstraße wird bis 18 Uhr als Mischparken und ab 18 Uhr als Bewohnerparken vorgeschlagen. Ebenso wird für die Bergmannstraße sowie die Bereiche nördlich der Tulbeckstraße Mischparken vorgeschlagen, um die Erreichbarkeit der Einrichtungen im Gebiet zu gewährleisten. In der Fäustlestraße ist es für Bewohner auch ab 18 Uhr möglich, dort mit alleinigem Vorrecht zu parken.

Im gesamten Parkraummanagementgebiet stehen 1056 Stellplätze zur Verfügung. Der Gutachter schlägt vor, bis 18 Uhr 30,6% (323 Stellplätze) als Bewohnerparken und 68,9% (728 Stellplätze) als Mischparken zu bewirtschaften. Nach 18 Uhr erhöht sich der Anteil an ausschließlich Bewohnerinnen und Bewohnern vorbehaltenen Stellplätzen auf 483 (45,7%).

### **2.2.14 Parkraummanagementgebiet Westend (Anlage 2.14)**

Grenzen: Zentrale Bahnanlagen (DB), Donnersberger Brücke, Trappentreustraße, Heimeranplatz, Garmischer Straße, DB-Südring

Das Parkraummanagementgebiet „Westendstraße“ befindet sich neben dem Gebiet „Borstei“ als einziges außerhalb des Mittleren Rings, ähnelt in seiner Struktur den östlich angrenzenden Gebieten aber so stark, dass auch hier ein deutlicher Bedarf an Stellplätzen für Bewohner im öffentlichen Straßenraum festzustellen ist. Die Bahnanlagen im Norden, Westen und Süden grenzen das Gebiet wegen ihrer sehr hohen Trennwirkung sehr gut von den Gebieten außerhalb ab. Im Osten ist die Grenze die Trappentreustraße, welche nördlich der Westendstraße und südlich der Kazmairstraße aufgrund der Rampen-

bauwerke des Mittleren Rings eine sehr hohe Trennwirkung hat. Im Bereich der Bahnanlagen ist die Nutzung von größeren gewerblichen Einrichtungen dominant, während innerhalb des Gebiets Ridlerstraße / Trappentreustraße / Landsberger Straße / Barthstraße eine hohe Bewohnerdichte festzustellen ist. Auch hier sind in nahezu jedem Straßenzug kleinere Läden und andere gewerbliche Einrichtungen vorhanden.

Der Gutachter empfiehlt unter Berücksichtigung der Nutzung und strukturellen Gegebenheiten, folgende Straßenzüge ausschließlich für Bewohner zuzulassen: die Kazmairstraße, Astallerstraße südlich der Westendstraße sowie nördlich der Guldeinstraße, die Guldeinstraße östlich der Astallerstraße sowie die Schnaderböckstraße. Die Westendstraße zwischen Barthstraße und Astallerstraße sowie die Guldeinstraße zwischen Astallerstraße und Schnaderböckstraße werden ab 18 Uhr ausschließlich für Bewohnerinnen und Bewohner reserviert. Vor der Ladenzeile in der Landsberger Straße zwischen Astallerstraße und Trappentreustraße wird die bestehende Kurzparkzone bis 18 Uhr übernommen. Für die übrigen Straßenzüge einschließlich der Grenzstraße wird ganztags Mischparken empfohlen.

Es stehen insgesamt 937 Stellplätze zur Verfügung. Bis 18 Uhr entfallen auf Bewohnerinnen und Bewohner 174 Stellplätze (18,6%); 16 Stellplätze (1,7%) sind mit Kurzzeitparken (Höchstparkdauer 2 h) bewirtschaftet und daher in diesem Zeitraum auch für Bewohner kostenpflichtig. Abends wird der hohen Bewohnerdichte im Quartier Rechnung getragen: Für Bewohner werden ab 18 Uhr 272 Stellplätze (29,0%) bereitgestellt.

### **2.2.15 Parkraummanagementgebiet Ridlerstraße (Anlage 2.15)**

Grenzen: Kazmairstraße, Ganghoferstraße, DB-Südring, Garmischer Straße Heimeranplatz, Trappentreustraße

Das Parkraummanagementgebiet „Ridlerstraße“ weist eine überdurchschnittlich hohe Bewohnerdichte bei gleichzeitig geringer Baublockgröße auf. In Richtung Westen nimmt die Anzahl kleinerer gewerblicher Einrichtungen zu. Südlich der Ridlerstraße dominieren größere Gewerbeeinrichtungen. Zwischen Ridlerstraße und Anglerstraße auf Höhe der Bergmannstraße befinden sich Bildungs- und Freizeiteinrichtungen. Die Grenzziehung des Gebiets ergibt sich sowohl aus der Lage der Bahnanlagen und des Neubaugebiets „Am Bavariapark“ als auch aus der möglichen Maximalausdehnung von 1000 m. Die Garmischer Straße sowie der DB-Südring haben eine hohe Trennwirkung. Die Kazmairstraße im Norden und die Ganghoferstraße im Osten sind als Sammelstraßen zu betrachten. Die Trappentreustraße im Bereich des Heimeranplatzes und die Ganghoferstraße weisen im Vergleich mit den benachbarten Straßenzügen eine geringfügige Trennwirkung auf.

Aufgrund der geringeren Gewerbedichte im östlichen Bereich des Gebiets wird in der Geroltstraße auf gesamter Länge sowie in der Sandtnerstraße ganztags Bewohnerparken vorgeschlagen, um den erheblichen Parkraumbedarf der Bewohnerinnen und Bewohner im öffentlichen Straßenraum zu decken. Ebenso wird für die Anglerstraße zwischen Heimeranstraße und Bergmannstraße ganztags Bewohnerparken empfohlen. Auf die übrigen Straßenabschnitte entfällt Mischparken.

Die Anzahl der Stellplätze, welche ganztags für Bewohnerinnen und Bewohner reserviert sind, beträgt 231 (29,9%). Für Bewohner und Besucher sind hingegen 352 Stellplätze reserviert (68,9%).

### **2.3 Umwandlung von Kfz-Stellplätzen in Fahrradstellplätze**

Die Umwandlung des von den Gutachtern vorgeschlagenen Kfz-Stellplatzes (Gebiet „Theresienhöhe“, Gollierstraße) in Fahrradstellplätze wird aus der Radwegpauschale finanziert und ist daher in der Kostenaufstellung des Baureferates in Anlage 4 nicht enthalten.

Die Umwandlung von Kfz-Stellplätzen in Fahrradstellplätze ist mit den betroffenen Bezirksausschüssen abgestimmt (siehe Punkt 3.2). Auf eine Anhörung der Bezirksausschüsse nach § 3 der Satzung für die Bezirksausschüsse durch das Baureferat bezüglich der einzelnen Tiefbauprojekte (je Stellplatz ein Projekt) kann deshalb verzichtet werden.

### **2.4 Umsetzung der Maßnahme – zeitlicher Rahmen**

Die Umsetzung der Teilgebiete des Sektors II wird voraussichtlich zwischen November 2008 und Juni 2009 in sieben Teilschritten erfolgen. Dieser Zeitplanung liegt ein sehr eng verzahnter Projektablaufplan der mit der Umsetzung befassten Referate – Baureferat und Kreisverwaltungsreferat – zu Grunde, der zu Gunsten einer schnellen Einführung des Parkraummanagements auf Pufferzeiten verzichtet.

Dies hat zur Folge, dass zum einen unvorhersehbare Verzögerungen z. B. im Rahmen der Personalgewinnung und der notwendigen Ausschreibungen für Sachmittel sowie bei den öffentlichen und EU-weiten Ausschreibungen für Bau- und Lieferleistungen eine Verzögerung des Gesamtprojekts bewirken.

Zum anderen ist in diesem Kontext ein besonderes Augenmerk auf die nun erstmalig herbeizuführenden Bezirksausschussentscheidungen bezüglich der detaillierten Aufstellorte der gesamten Beschilderung des Parkraummanagements sowie der einzelnen Parkscheinautomatenstandorte zu richten.

Der erforderliche Zeitbedarf für den Abstimmungsprozess ist derzeit vom Baureferat und Kreisverwaltungsreferat nicht abschätzbar. Es muss damit gerechnet werden, dass sich infolge der Abstimmungsprozesse die geplanten Umsetzungszeiträume für die einzelnen Parklizenzzgebiete verschieben.

### **3. Beteiligung der Bezirksausschüsse und Verortung der Maßnahmen**

#### **3.1 Beteiligung der Bezirksausschüsse gem. § 13 der Bezirksausschuss-Satzung**

Die von der Einführung des Parkraummanagements im Sektor II betroffenen Bezirksausschüsse des 3. Stadtbezirkes Maxvorstadt, des 4. Stadtbezirkes Schwabing-West, des 8. Stadtbezirkes Schwanthalerhöhe, des 9. Stadtbezirkes Neuhausen-Nymphenburg und des 10. Stadtbezirkes Moosach wurden bereits im Entwurfsstadium in die Maßnahmenplanung eingebunden und ihre Wünsche in der weiteren Planung berücksichtigt. Eine Vorstellung der geplanten Maßnahmen erfolgte in den zuständigen Unterausschüssen bzw. im Plenum. Den Bewohnerinnen und Bewohnern wurden die mit den Bezirksausschüssen abgestimmten Planungen in Einwohnerversammlungen vorgestellt. Dort gestellte Anträge wurden in Abstimmung mit dem jeweils zuständigen Bezirksausschuss, soweit möglich, berücksichtigt.

Der Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 11 Milbertshofen-Am Hart wurde über die an der Bezirksgrenze geplanten Maßnahmen des Parkraummanagements informiert und hat in seiner Sitzung am 17.10.2007 beschlossen, das Parkraummanagement – Sektor II lediglich zur Kenntnis zu nehmen.

##### **3.1.1 Stellungnahme des Bezirksausschusses des 3. Stadtbezirkes Maxvorstadt**

Die geplanten Maßnahmen des Parkraummanagements wurden dem zuständigen Unterausschuss Verkehr am 04.10.2007 vorgestellt und im Plenum am 13.11.2007 diskutiert. Alle strittigen Fragen wurden mit dem Bezirksausschuss einvernehmlich geklärt.

Der Bezirksausschuss stimmte in der Sitzung am 13.11.2007 den vorgelegten Planungen einstimmig zu.

Zugleich forderte der Bezirksausschuss das Referat für Stadtplanung und Bauordnung ausdrücklich auf, die weitere Entwicklung in diesem Bereich genau zu beobachten und sofort geeignete Gegenmaßnahmen zu ergreifen, wenn sich Probleme abzeichnen.

Konfliktträchtig ist nach Ansicht des Bezirksausschusses 3 besonders, dass das Neubaugebiet „Arnulfpark“ wegen der dort ausreichend vorhandenen Anwohnerstellplätze aus rechtlichen Gründen vom Parkraummanagement ausgenommen bleiben muss, obwohl bereits jetzt die S-Bahn-Stationen Pendlerverkehr anziehen. Nach Fertigstellung des Zentralen Busbahnhofs könnte sich dieses Problem noch verschärfen.

Den Bürgerinnen und Bürgern wurden die geplanten Maßnahmen am 03.12.2007 in einer gemeinsamen Einwohnerversammlung des Bezirksausschusses 3 und des Bezirksausschusses 9 vorgestellt.

##### **3.1.2 Stellungnahme des Bezirksausschusses des 4. Stadtbezirkes Schwabing-West**

Die geplanten Maßnahmen des Parkraummanagements wurden mit dem zuständigen Arbeitskreis Verkehr in seiner Sitzung am 15.10.2007 abgestimmt und im Plenum am 24.10.2007 diskutiert. Alle strittigen Fragen wurden mit dem Bezirksausschuss einvernehmlich geklärt.

Die Umwandlung von Kfz-Stellplätzen in Fahrradstellplätze wurde mit dem Bezirksausschuss erörtert und ein Standort in der Schleißheimer Straße zur Umwandlung vorge-

schlagen. Der Bezirksausschuss lehnte in seiner Sitzung am 12.12.2007 diese Stellplatzumwandlung jedoch mit Stimmengleichheit ab.

Den Bürgerinnen und Bürgern wurden die geplanten Maßnahmen am 15.11.2007 in einer Einwohnerversammlung vorgestellt. Seitens des Bezirksausschusses und der Einwohnerversammlung wurden keine grundsätzlichen Einwände gegen das Parkraummanagement erhoben.

Der Bezirksausschuss sieht jedoch dringenden Handlungsbedarf für das Gebiet Ackermannbogen, das wegen der dort ausreichend vorhandenen Anwohnerstellplätze aus rechtlichen Gründen vom Parkraummanagement ausgenommen bleiben muss. Veranstaltungen im Olympiapark führen bereits jetzt zu starken Belastungen. Durch Verdrängungsverkehr aus den angrenzenden neuen Parkraummanagementgebieten „Winzererstraße“ und „Barbarastraße“ wird eine zusätzliche Belastung des Gebietes durch Parksuchverkehr befürchtet. Der Bezirksausschuss wünscht daher zeitnah eine Sonderlösung für dieses Gebiet.

### **3.1.3 Stellungnahme des Bezirksausschusses des 8. Stadtbezirkes Schwanthalerhöhe**

Die geplanten Maßnahmen des Parkraummanagements wurden dem Unterausschuss Verkehr am 05.10.2007 im Detail vorgestellt und erläutert.

In seiner Sitzung am 09.10.2007 beschloss der Bezirksausschuss, dass das Parkraummanagement unbedingt die Stadtbezirksgrenzen umfassen und es im gesamten Stadtteil kein parklizenzfrees Gebiet geben sollte. Konkret bedeutete dies eine Ablehnung der vorgeschlagenen Erweiterung des Parkraummanagementgebietes „St.-Pauls-Viertel“ in den 8. Stadtbezirk hinein sowie den Wunsch nach Einbeziehung des vorerst nicht zur Bewirtschaftung vorgesehenen Gebietes „Bavariapark“ in die Parkraumbewirtschaftung.

In der Sitzung am 13.11.2007 wurden dem Bezirksausschuss daher nochmals die ursprüngliche Planung sowie eine – aus planerischer Sicht weniger günstige – Alternative ohne Einbeziehung des St.-Pauls-Viertels vorgestellt. Der Bezirksausschuss entschied sich mehrheitlich für die Alternative und stimmte den darin vorgeschlagenen Regelungen zum Parkraummanagement grundsätzlich zu, unter der Voraussetzung, dass Änderungen im Detail noch möglich sind.

Das Gebiet der Alten Messe (Gebiet „Bavariapark“) soll vorerst kein Lizenzgebiet werden mit der Auflage der späteren Prüfung und der Möglichkeit der unbürokratischen Nachbesserung.

Die Martin-Greif-Straße bildet die östliche Grenze der Parkraummanagementgebiete des 8. Stadtbezirkes. Das Parkraummanagementgebiet „St.-Pauls-Viertel“ wird nicht bis zur Schießstättstraße erweitert. Für das Parkraummanagementgebiet „Schwanthalerhöhe“ wurde alternativ zur Ostgrenze Ganghoferstraße eine Verschiebung der Gebietsgrenze nach Osten in die Ligsalzstraße geprüft. Die Gebietsgrenze in der Ganghoferstraße erwies sich dabei als günstiger und wird in Abstimmung mit dem Bezirksausschuss daher umgesetzt.

Die Umwandlung von Kfz-Stellplätzen in Fahrradstellplätze wurde mit dem Bezirksausschuss erörtert und ein Standort in der Gollierstraße zur Umwandlung vorgeschlagen.

Alle strittigen Fragen wurden mit dem Bezirksausschuss einvernehmlich geklärt.

Den Bürgerinnen und Bürgern des 8. Stadtbezirks wurden die Planungen in einer Einwohnerversammlung am 05.12.2007 vorgestellt.

#### **3.1.4 Stellungnahme des Bezirksausschusses des 9. Stadtbezirkes Neuhausen-Nymphenburg**

Der Unterausschuss Verkehr wurde bereits in seiner Sitzung am 10.07.2007 grundsätzlich über das geplante Parkraummanagement informiert. In der Sitzung am 09.10.2007 wurden die geplanten Maßnahmen im Detail vorgestellt und erläutert.

Die Umwandlung von Kfz-Stellplätzen in Fahrradstellplätze wurde mit dem Bezirksausschuss erörtert. Seitens des Bezirksausschusses wurde hierfür im Bereich Blutenburgstraße und Nymphenburger Straße keine Notwendigkeit gesehen.

Den Bürgerinnen und Bürgern wurden die geplanten Maßnahmen am 03.12.2007 in einer gemeinsamen Einwohnerversammlung des Bezirksausschusses 3 und des Bezirksausschusses 9 vorgestellt.

Der Bezirksausschuss stimmte in der Sitzung am 18.12.2007 den vorgelegten Planungen mehrheitlich zu.

#### **3.1.5 Stellungnahme des Bezirksausschusses des 10. Stadtbezirkes Moosach**

Die geplanten Maßnahmen des Parkraummanagements wurden dem Bezirksausschuss am 16.10.2007 im Unterausschuss Verkehr vorgestellt und erläutert. Alle strittigen Fragen wurden mit dem BA einvernehmlich geklärt.

Den Bürgern wurden die geplanten Maßnahmen am 29.11.2007 im Rahmen einer Einwohnerversammlung vorgestellt. Die Einwohner stimmten auf Antrag der Einführung des Parkraummanagements mit Mehrheit grundsätzlich zu.

Der Bezirksausschuss stimmte den geplanten Maßnahmen in seiner Sitzung am 10.12.2007 grundsätzlich zu und beschloss folgende Änderung:

Die Homerstraße wird zwischen der Baldurstraße und der Dietrichstraße mit der Regelung Mo-Sa, 9-18 Uhr mit Parkscheibe max. 2h, Bewohner mit Lizenz frei bewirtschaftet. Aus Sicht des Planungsreferates und der Gutachter ist diese Änderung vertretbar und wird so in die Planung übernommen.

### **3.2 Verortung der Maßnahmen**

Im Rahmen der Verortung der einzelnen Verkehrszeichen im Straßenraum können abschließend geringfügige Änderungen hinsichtlich der Verteilung der Bewirtschaftungsmaßnahmen notwendig werden. Diese Änderungen dienen zur Vermeidung einer auch unter gestalterischen Gesichtspunkten nicht vertretbaren Beschilderungsdichte oder zur Detailanpassung an örtliche Gegebenheiten. Der Grundcharakter der Konzepte wird dabei nicht verändert.



## 4. Umsetzung

### 4.1 Notwendige Voraussetzungen beim Referat für Stadtplanung und Bauordnung

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung benötigt für die weitere Umsetzung Sachmittel für Öffentlichkeitsarbeit. Es hat sich gezeigt, dass den Bezirksausschüssen in ihrem eigenen Budget nicht ausreichend Geldmittel zur Finanzierung von Bekanntmachung und Raummieten für die im Rahmen der Umsetzung des Parkraummanagements erforderlichen zusätzlichen Einwohnerversammlungen zur Verfügung stehen. Daher müssen entsprechend zusätzliche Geldmittel für die erforderlichen Veranstaltungen im Rahmen der Planung und Umsetzung der Sektoren III und IV bereitgestellt werden.

Außerdem können die Raummieten für die Veranstaltungen zur Information der Gewerbetreibenden von der IHK München und Oberbayern künftig nicht mehr übernommen werden. Eine Durchführung dieser Veranstaltungen ist jedoch für die Akzeptanz des Parkraummanagements unverzichtbar.

Folgende Kosten in Höhe von 13.000 €, verteilt auf voraussichtlich 3 Jahre, ab 2008 ff, sind daher zu veranschlagen:

<b>Sachkosten für Öffentlichkeitsarbeit</b>		
Sektor II	2 – 3 Info-Veranstaltungen für Gewerbetreibende (IHK)	<b>1.000,-- €</b>
Sektor III	Plakate, Handzettel und Saalmieten für Einwohnerversammlungen	<b>5.000,-- €</b>
	2 – 3 Info-Veranstaltungen für Gewerbetreibende (IHK)	<b>1.000,-- €</b>
Sektor IV	Plakate, Handzettel und Saalmieten für Einwohnerversammlungen	<b>5.000,-- €</b>
	2 – 3 Info-Veranstaltungen für Gewerbetreibende (IHK)	<b>1.000,-- €</b>
<b>Gesamt</b>		<b>13.000,-- €</b>

Im Hinblick auf die Einführung des Produktorientierten Haushalts wird im Rahmen der Anlage 8 der Produktbezug der im einzelnen betroffenen Haushaltsstellen dargestellt.

## **4.2 Notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung beim Kreisverwaltungsreferat**

### **4.2.1 Vorbemerkung**

Hinsichtlich der künftigen Überwachung der 15 neuen Gebiete wurde zwischen dem Polizeipräsidium München und dem Kreisverwaltungsreferat die Übereinkunft erzielt, dass von der Polizei lediglich die beiden Gebiete St.-Benno-Viertel und St.-Vinzenz-Viertel überwacht werden. Die Überwachung der übrigen 13 Bereiche übernimmt die Verkehrsüberwachung.

### **4.2.2 KVR III/13 – Verkehrsüberwachung und KVR-I/12 – Zentrale Bußgeldstelle**

#### **4.2.2.1 Personalbedarf und Sachkosten**

Für den Sektor 2 sind im Kreisverwaltungsreferat Zug um Zug insgesamt 45 Stellen im Außendienst und 15 Stellen im Innendienst der Verkehrsüberwachung sowie 2 Stellen bei der zentralen Bußgeldstelle neu einzurichten (vgl. Anlage 3).

Von den bisherigen Bemessungsgrundlagen für den Personalbedarf pro Lizenzgebiet, die im Grundsatzbeschluss des Stadtrates vom 26.10.2005 dargelegt wurden, wird teilweise nach unten abgewichen, da die Gebiete im Sektor 2 aufgrund ihrer Größe mit weniger Personal überwacht werden können.

Dagegen bedarf es für den Bereich der Parklizenz einer Verlängerung der Befristung von 2 Stellen der Sachbearbeitung (gemäß Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 05.04.2006 „Parkraummanagement in München Schwabing - 4. und 12. Stadtbezirk“) um weitere 2 Jahre.

Die zu erfüllenden Aufgaben bei Einführung eines oder mehrerer Lizenzgebiete sind nach erstmaliger Erteilung der beantragten Genehmigungen bei weitem nicht in dem Umfang abgeschlossen wie zum damaligen Zeitpunkt angenommen. Zudem sind die jährlichen Verlängerungen analog einer Erstgenehmigung zu prüfen und nach wie vor manuell zu erstellen. Mit einer spürbaren Entlastung ist erst nach der Einführung des sich derzeit noch in der Entwicklungsphase befindenden automatisierten EDV-Verfahren zu rechnen (anvisierter Effektiveinsatz Ende 2009).

#### **4.2.2.2 Wirtschaftlichkeit / Prognose der zu erwartenden Einnahmen im KVR**

Bei Betrachtung der Wirtschaftlichkeit und der Prognose der zu erwartenden Einnahmen ist die originäre Aufgabenstellung der Verkehrsüberwachung, nämlich „Überwachung des ruhenden Verkehrs“, von der aus ablauforganisatorischen Gründen zugewiesenen Aufgabe „Ausstellung von Parklizenzen“ zu trennen.

#### **Überwachung des ruhenden Verkehrs**

Für die Überwachung des ruhenden Verkehrs werden neben den Sachkosten bereits im Jahr 2008 Personalmittel i.H.v. rund 559.000 € und ab 2009 laufende Personalkosten i.H.v. rund 1.848.000 € benötigt. Diesen Ausgaben stehen aus Verwarnungen und Bußgeldern 2008 keine Einnahmen und 2009 prognostizierte Einnahmen von rund 875.000 € gegenüber, weil die ersten für den Sektor 2 einzustellenden Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter voraussichtlich erst im September 2008 ihre mehrmonatige Ausbildung beginnen. Für das Jahr 2010 wird nach heutigem Kenntnisstand zwar mit erheblich höheren Einnahmen gerechnet, da davon ausgegangen wird, dass bis dahin alle in Rede stehenden Lizenzgebiete eingerichtet sind. Ob jedoch die Einnahmen aus Verwarnungen und Bußgeldern die Kosten der Überwachung tragen, bleibt abzuwarten. Anhand der bisherigen

Ergebnisse der seit Mitte 2006 eingeführten Kostenträgerrechnung und der damit verbundenen größeren Kostentransparenz sind Zweifel angebracht. Dies wird auch aus der vom Stadtrat im Grundsatzbeschluss vom 26.10.2005 in Auftrag gegebenen Wirtschaftlichkeitsuntersuchung bestärkt. Das Ergebnis befindet sich derzeit im verwaltungsinternen Abstimmungsverfahren. Sowohl aus der Sicht der beteiligten Referate als auch von Seiten des externen Gutachters kommt der Überwachung aber eine zentrale Rolle im Parkraummanagement zu. Nur durch eine konsequente Überwachung können eine hohe Akzeptanz der Maßnahmen im Parkraummanagement erreicht werden, sowie die prognostizierten Einnahmen aus der Lizenzvergabe und den Parkscheinautomaten erzielt werden.

Da ein Teil der neuen Gebiete voraussichtlich noch 2008 realisiert wird, fallen je nach Anzahl der noch heuer realisierbaren Gebiete bereits 2008 anteilige Kosten an.

<b>Anteilige oder einmalige Kosten für die Überwachung 2008</b>	<b>Dauerhafte Kosten für die Überwachung 2009</b>
<b>Personal</b>	
<b>Anteilige Personalkosten 2008</b>	<b>Dauerhafte Personalkosten ab 2009</b>
<b>558.910 €</b>	<b>1.849.320 €</b>
<b>Sachmittel</b>	
<b>Einmalige Sachkosten 2008</b>	<b>Einmalige Sachkosten ab 2009</b>
<b>641.600 €</b>	<b>keine</b>
<b>Laufende Sachkosten 2008</b>	<b>Laufende Sachkosten ab 2009</b>
Die ersten Außendienstkräfte werden voraussichtlich im September 2008 eingestellt. Der Effektiveinsatz der neuen Dienstkräfte erfolgt Anfang 2009, nach abgeschlossener Einarbeitung. Somit fallen im Jahr 2008 keine laufenden Sachkosten an (siehe auch Anlage 3, Seite 3). Die Aufwendungen für Schulung und Erstausrüstung der neuen Außendienstmitarbeiter/innen sind in den einmaligen Sachkosten eingearbeitet und können der Anlage 3, Seite 2, entnommen werden. Für den Innendienst und die zentrale Bußgeldstelle fallen in 2008 keine nennenswerten laufenden Sachkosten an. Die Aufwendungen für die Erstausrüstungen der Dienstkräfte gehen aus der Anlage 3, Seite 2, hervor.	Die in der Anlage 3 auf Seite 3 aufgeführten laufenden Sachkosten für Außen- und Innendienst der Kommunalen Verkehrsüberwachung des Kreisverwaltungsreferates können von den Fachdienststellen und der Geschäftsleitung zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht beziffert werden. Sobald dem Referat belastbare Zahlen vorliegen, werden diese dem Stadtrat, je nach Wertgrenze der grünen Anordnungen zum Haushalt, auf dem Wege einer Büroverfügung der Kämmerei, eines Einzelbeschlusses im zuständigen Gremium des Stadtrates oder als Meldung zum Nachtragshaushalt vorgelegt.
<b>Anteilige oder einmalige Einnahmen 2008</b>	<b>Dauerhafte Einnahmen 2009 (Prognose)</b>
<b>keine</b>	<b>875.000,- €</b>

Die detaillierte Gliederung der Kosten und Einnahmen ist in der Anlage 3, Kosten / Finanzierung, enthalten. Im Hinblick auf die Einführung des Produktorientierten Haushalts wird im Rahmen der Anlage 8 der Produktbezug der im einzelnen betroffenen Haushaltsstellen dargestellt.

### **Parklizenzen**

Die Ausgabe der Parklizenzen gehört nicht zu den originären Aufgaben der Verkehrsüberwachung. Ausschließlich aus ablauforganisatorischen Gründen wurde dieses Aufgabenfeld der Verkehrsüberwachung zugeordnet. Daher können diese Einnahmen und Ausgaben nicht unmittelbar der Verkehrsüberwachung bei einer Wirtschaftlichkeitsbetrachtung in Bezug auf die Überwachungstätigkeit zugerechnet werden. Eine objektive Bewertung der Wirtschaftlichkeit der Verkehrsüberwachung wäre bei Einbeziehung der Überschüsse aus der Ausgabe der Parklizenzen nicht mehr gegeben, so dass diese beiden Bereiche sinnvoller Weise getrennt betrachtet werden müssen.

<b>Anteilige oder einmalige Kosten für die Ausgabe von Lizenzen 2008</b>	<b>Dauerhafte Kosten für die Ausgabe von Lizenzen 2009</b>
<b>Personal</b>	
<b>Anteilige Personalkosten 2008</b>	<b>Dauerhafte Personalkosten ab 2009</b>
<b>168.740 €</b>	<b>429.060 €</b>
<b>Sachmittel</b>	
<b>Einmalige Sachkosten 2008</b>	<b>Einmalige Sachkosten ab 2009</b>
<b>45.000 €</b>	<b>keine</b>
<b>Laufende Sachkosten 2008</b>	<b>Laufende Sachkosten ab 2009</b>
Für den Bereich der Parklizenz fallen in 2008 keine nennenswerten laufenden Sachkosten an. Die Aufwendungen für die Erstausrüstungen der Dienstkräfte gehen aus der Anlage 3, Seite 2, hervor	Die in der Anlage 3 auf Seite 3 aufgeführten laufenden Sachkosten für die Ausgabe der Lizenzen bei der Verkehrsüberwachung des Kreisverwaltungsreferates können von den Fachdienststellen und der Geschäftsleitung zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht beziffert werden. Sobald dem Referat belastbare Zahlen vorliegen, werden diese dem Stadtrat, je nach Wertgrenze der grünen Anordnungen zum Haushalt, auf dem Wege einer Büroverfügung der Kämmerei, eines Einzelbeschlusses im zuständigen Gremium des Stadtrates oder als Meldung zum Nachtragshaushalt vorgelegt.
<b>Anteilige oder einmalige Einnahmen 2008</b>	<b>Dauerhafte Einnahmen ab 2009</b>
<b>234.000 €</b>	<b>877.500 €</b>

#### **4.2.2.3 Raumbedarf**

Im Hinblick auf die zur künftigen Aufgabenerledigung notwendige Schaffung von Stellen im Innendienst der Verkehrsüberwachung ist festzustellen, dass das Personal, für dessen Zuschaltung mit diesem Beschluss die Voraussetzungen geschaffen werden, nicht mehr in den vorhandenen Räumlichkeiten untergebracht werden kann.

Konkret bedeutet dies, dass jetzt die Anmietung neuer Räumlichkeiten für den Innendienst notwendig geworden ist. Es gilt geeignete, möglichst im bzw. in unmittelbarer Nähe des bestehenden Verwaltungsgebäudes Implerstr. / Kapellenweg gelegene Räumlichkeiten zu finden (vgl. hierzu die im Grundsatzbeschluss des Stadtrates vom 26.10.2005 getroffenen Aussagen zu den ggf. maximal notwendigen Personalmehrungen in den nächsten Jahren).

Bei den künftig entstehenden Kosten für anzumietende Liegenschaften sind darüber hinaus auch Vernetzungskosten zu berücksichtigen, die je nach den örtlichen Gegebenheiten unterschiedlich hoch ausfallen können.

### 4.3 Notwendige Voraussetzungen für die Umsetzung beim Baureferat

Für die zusätzlichen 15 Gebiete in Sektor II werden aufgrund von Schätzungen ca. 840 Parkscheinautomaten benötigt.

Neben den finanziellen Mitteln für die Parkscheinautomaten (PSA) wird zusätzliches Personal (s. Anlage 4a) für zwei Aufgabenbereiche benötigt:

- Meister mtechD (EGr 8) ab 01.06.2008

Im Zeitraum von 2008 bis 2010 wird Personal für die Durchführung und Überwachung der Baumaßnahmen im Sektor III bis IV benötigt. Der Verkehrszeichenbetrieb übernimmt momentan ca. 1000 neue PSA pro Jahr in den Unterhalt. Dies bindet alle bereits vorhandenen personellen Ressourcen. Parallel dazu laufen die Baumaßnahmen, die eine Koordinierung und Überwachung seitens des Verkehrszeichenbetriebs erfordern.

Ab 2010 wird nach Abschluss der Umsetzung das Personal für den Unterhalt und Betrieb des Parkraummanagement benötigt. Nach der baulichen Realisierung der Parkraummanagementgebiete wird der Verkehrszeichenbetrieb im Endzustand ca. 4.500 bis 5.000 Parkscheinautomaten überwachen, die Geldkassetten regelmäßig wechseln, Funktionsstörungen beseitigen und kontrollieren. Aufgrund dieses enormen Aufwands wird der Arbeitsbereich Parkraummanagement neu strukturiert und das gesamte Parklizenzgebiet in zwei Arbeitseinheiten aufgeteilt.

- Servicemonteur (E 5) ab 01.06.2008

Für die Wartung und Reparatur der zusätzlichen Parkscheinautomaten ist beim Baureferat eine weitere Stelle für eine Servicemonteurin/einen Servicemonteur zu schaffen.

- Sachbearbeitung gVD (A 11) ab 01.04.2008 bei der Stabsstelle

Da sich mit jedem neuen Lizenzgebiet die Einnahmen deutlich erhöhen und die zu vereinnahmenden Parkgebühren allein für Sektor I mit ca. 12.600.000 € und für Sektor II mit ca. 8.467.000 € jährlich veranschlagt werden, muss zusätzlich die Einnahmenüberwachung neu geregelt werden. Diese Einnahmen werden ergänzt durch die geplanten Sektoren III und IV (Bei den angegebenen Summen sind die Einnahmen aus dem Gebiet Altstadt und den bereits vor dem Parkraummanagement in Betrieb genommenen 19 Gebieten nicht berücksichtigt.).

Hierzu ist es zunächst erforderlich, das Einnahmencontrolling konzeptionell zu überarbeiten, um eine revisionssichere Handhabung zu gewährleisten. Dabei ist ein laufender Abgleich der vom Automaten beim Geldkassettenwechsel registrierten Geldmenge mit der gezahlten Geldmenge durchzuführen, Abweichungen sind festzustellen und die Ursachen (z. B. Stromausfall, mechanische Störung etc.) sind aufzuklären. Auch hieraus sind Steuerungsmaßnahmen abzuleiten und entsprechende Konzepte für die Reduzierung der Ausfälle bzw. Abweichungen zu erarbeiten

Bisher wurde diese Aufgabe entsprechend einer Dienstanweisung der Stadtkämmerei im Verkehrszeichenbetrieb direkt erledigt. Zukünftig müssen aber bis zu 5.000 Automaten erfasst, ausgewertet und hinterfragt werden und zwingend eine Trennung zwischen ausführender und überwachender Stelle herbeigeführt werden.

Diese Aufgaben werden deshalb künftig der Stabsstelle (Grundsatzangelegenheiten, Vergabestelle 6) übertragen. Die Stabsstelle ist bei der Abteilung Straßenunterhalt und –betrieb angegliedert und direkt dem Abteilungsleiter zugeordnet.

Zusätzlich erfolgt bei der Stabsstelle eine Innenrevision für den gesamten Parkraummanagementbereich.

Zur Vorlage bei der Stadtkämmerei wird über die Einnahmenentwicklung für jeden Parkscheinautomaten und jedes Lizenzgebiet jährlich ein Bericht erstellt.

Für diese zusätzlich anfallenden insbesondere konzeptionellen und verantwortungsvollen Aufgaben im Rahmen der Korruptionsprävention und der Innenrevision des Parkraummanagements wird ab dem 01.04.2008 bei der Stabsstelle (Grundsatzangelegenheiten, Vergabestelle) die unbefristete Einrichtung einer Stelle des gehobenen Verwaltungsdienstes in BesGr. A 11 erforderlich.

Der Verkehrszeichenbetrieb erarbeitet momentan ein Konzept zur weiteren Straffung der Arbeitsabläufe und Optimierung der Datenhaltung. Grund hierfür ist die stetig steigende Anzahl an PSA und der damit einhergehenden steigenden Datenmengen. Der Verkehrszeichenbetrieb möchte der Sensibilität der Daten noch mehr gerecht werden und strebt daher ein neu einzurichtendes Software-System an. Dieses neue System muss folgende Punkte abdecken:

- Straffung der Arbeitsabläufe und Unterstützung bei der Arbeitsvorbereitung
- Dokumentation der Historie eines jeden Parkscheinautomaten
- Ersatzteileinsatz bzw. Bedarfsermittlung
- Schaffung von hard- und softwareseitigen Rückfallebenen zur Vermeidung von Datenverlusten

Zur Anschaffung dieser Software inklusiver aller hardwareseitigen Erfordernissen werden 350.000 EUR bereitgestellt. Die Kosten sind in der Anlage 4b dargestellt.

Durch die personelle Aufstockung als auch die erhöhten Ansprüche an die Datensicherung benötigt der Verkehrszeichenbetrieb neue Räumlichkeiten. Momentan ist die Parkraumbewirtschaftung in drei Containern auf dem Betriebshof untergebracht. Diese werden ersetzt und zusätzlicher Raum für neue Arbeitsplätze sowie der besonders ausgestattete Serverraum werden durch drei weitere, aufgesetzte Container geschaffen. Die neuen 6 Container sind mit 350.000 EUR veranschlagt (Anlage 4b).

Die Verortung hat gezeigt, dass in 8 Straßen die Fahrbahnbreiten ein Beibehalten des beidseitigen Parkens (meist nicht genehmigt, aber von der Polizei geduldetes Gehwegparken) nicht ermöglichen. Der Erhalt der bisherigen Stellplatzzahlen ist nur möglich, wenn auch weiterhin auf den Gehwegen geparkt werden kann.

Dazu wurden vom Kreisverwaltungsreferat einige Entwürfe erarbeitet, deren Umsetzung die Einführung des Parkraummanagements erst möglich macht:

- Soweit Randsteinhöhen und Gehwegbreiten ausreichen, wird Gehwegparken angeordnet;
- Parkfelder für Gehwegparken werden nur einseitig auf den Gehwegen markiert;
- Parkfelder werden nur mit einer Strichstärke von maximal 10 cm markiert;
- Bei höheren Randsteinabstichen wird das Randsteinniveau abgesenkt;
- Die Beschilderung wird auf ein Minimum reduziert;
- In einzelnen Straßenabschnitten werden die Restgehwegbreiten auf 1,20 m reduziert.

Aus Sicht des Straßenbaulastträgers kann, um Regressansprüchen bei Beschädigungen von Reifen und Spoilern usw. vorzubeugen, das Gehwegparken nur bei Randsteinabstichen bis maximal 10 cm zugelassen werden. Sollte das Gehwegparken trotz höherer

Bordsteinhöhen offiziell zugelassen werden, so müssen die Bordsteine abgesenkt werden. Zusätzlich muss in mehreren Gehbahnen der Kunststeinplattenbelag verstärkt werden, um unzulässige Verdrückungen zu vermeiden. Die detaillierte Straßenliste und Kostenaufstellung ist in Anlage 4d enthalten.

Daraus ergeben sich folgende einmalige und laufende Kosten:

<b>Einmalige Kosten</b>	<b>Dauerhafte Kosten</b>
<b>Personal</b>	
	jährliche Personalkosten ab 2008 <b>124.260,-- €</b>
	davon anteilig 2009 <b>79.345,-- €</b>
<b>Investitionskosten und Sachmittel</b>	
Einmalige Beschaffung und Aufstellung Parkscheinautomaten sowie einmalige Anpassungsarbeiten an den Gehwegen 2008/2009 <b>7.890.000,-- €</b>	jährlicher Unterhalt und Betrieb ab 2009 <b>685.000,-- €</b>
davon anteilig 2008 <b>2.580.000,-- €</b>	davon anteilig 2008 <b>40.000,-- €</b>
davon anteilig 2009 <b>5.310.000,-- €</b>	
	<b>Dauerhafte Einnahmen</b>
	geschätzte Einnahmen in den neuen Gebieten jährlich (Einnahmen je Auto- mat jährlich 10.080,- €) ab 2010 <b>8.467.000,-- €</b>
	anteilig 2008 <b>250.000,-- €</b>
	anteilig 2009 <b>6.900.000,-- €</b>

Die detaillierte Gliederung der Kosten und Einnahmen ist in den Anlagen 4 a – d enthalten.

Für die Maßnahme „Parkraummanagement in München – Sektor II“ sind im Haushaltsplan 2008 keine Mittel enthalten.

Die im Haushaltsjahr 2008 benötigten Ausgabemittel und die für 2009 benötigten Verpflichtungsermächtigungen (VE) gemäß nachstehender Tabelle können im Haushaltsjahr 2008 bereitgestellt werden:

Haushaltsstelle	Bezeichnung	Mittel 2008	VE 2009
6800.935.9330.8	Parkraummanagement im Stadtgebiet	2.300.000 €	5.020.000 €
6800.935.9364.7	DV-Anlagen, Software	150.000 €	200.000 €
6800.505.1000.6	Unterhaltsaufw. Maßn.- Parkraummanagem.	105.000 €	



Die Deckung erfolgt durch Entnahme aus der allgemeinen Rücklage (Haushaltsstelle 9100.310.0000.3) in Höhe von 2.450.000,-- € sowie aus Haushaltsstelle 9100.850.0000.8 „Sonstige allgemeine Finanzwirtschaft; Deckungsreserve gem. §11 KommHV“ in Höhe von 105.000,-- €

Zum Ausgleich für die Bereitstellung der Verpflichtungsermächtigungen kann die, im Haushaltsplan 2008 bei Hhst. 6600.950.1300.0 „Bundes- und Staatsstraßen, Ortsdurchfahrten, Mittlerer Ring Ost – Baukosten“ veranschlagte Verpflichtungsermächtigung 2009 um 5.220.000,-- € gekürzt werden. Damit bleibt der Gesamtbetrag der im Haushaltsplan veranschlagten Verpflichtungsermächtigungen unverändert.

Die Anordnungsbefugnis wird dem Baureferat (AD 6021) übertragen. Die Mittelbereitstellung ist in der Stadtkämmerei unter Nr. 1003/8 vorgemerkt.

Da im Mehrjahresinvestitionsprogramm 2007 – 2011 beim Unterabschnitt 6800 bisher keine Ansätze für die Beschaffung und Aufstellung der Parkscheinautomaten sowie für die notwendigen DV-Anlagen/Software für den Sektor II enthalten sind, ist dieses wie im Antrag aufgezeigt, zu ändern.

Das Baureferat wird weiterhin ermächtigt bei Haushaltsstelle 6800.505.1000.6 „Unterhaltungsw. Maßn.-Parkraummanagem.“ Aufträge zu Lasten des Haushaltsjahres 2009 in Höhe von 90.000,-- € zu erteilen. Im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung 2009 sind dem Baureferat einmalig 90.000,-- € in das Budget einzustellen.

Die Bereitstellung der Mittel 2008 gem. nachstehender Tabelle erfolgt im Büroweg mit Deckung aus Haushaltsstelle 9100.850.0000.8 „Sonstige allgemeine Finanzwirtschaft; Deckungsreserve gem. §11 KommHV“:

Haushaltsstelle	Bezeichnung	Mittel 2008
6300.520.0000.1	Einrichtungs-, Ausstattungsgegenstände	25.000 €
6800.570.1000.0	Verbrauchsmittel	10.000 €
6800.650.0000.1	Geschäftsausgaben	30.000 €

Die ab 2009 erforderlichen Mittel für den laufenden Betrieb in Höhe von 685.000,-- € sind im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung 2009 dauerhaft in das Budget des Baureferates einzustellen.

Das Baureferat wird im Benehmen mit dem Personal- und Organisationsreferat und der Stadtkämmerei die unbefristete Einrichtung der zur Erfüllung des Parkraummanagements im Sektor II notwendigen Stellen sowie der Stelle im Bereich Stabsstelle (Grundsatzangelegenheiten, Vergabestelle) veranlassen. Die Bereitstellung der notwendigen Mittel in Höhe von 79.390,-- € für 2008 erfolgt im Büroweg. Die ab 2009 erforderlichen Mittel in Höhe von 124.680,-- € sind im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung 2009 dauerhaft in das Budget des Baureferates einzustellen.

Die für 2008 prognostizierte Einnahmenverbesserung in Höhe von 250.000,-- € wird zum Nachtragshaushalt 2008 angemeldet, die Veranschlagung der Einnahmenverbesserung in Höhe von 6.900.000,-- € ab 2009 bzw. 8.467.000 € ab 2010 erfolgt im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung für die jeweiligen Jahre.

Im Hinblick auf die Einführung des Produktorientierten Haushalts wird im Rahmen der Anlage 8 der Produktbezug der im einzelnen betroffenen Haushaltsstellen dargestellt.

#### 4.4 Ergänzende Ausführungen der Stadtkämmerei

##### Personalkosten

Das Kassen- und Steueramt benötigt nach vorliegenden Berechnungen pro 10 zusätzlichen Außendienstmitarbeiterinnen und Mitarbeitern bei der kommunalen Verkehrsüberwachung eine zusätzliche Stelle zur Erhebung und Zwangsvollstreckung der Bußgelder.

45 zusätzliche Stellen im Außendienst der Verkehrsüberwachung lösen folglich einen Bedarf von 4,5 Stellen aus. Bei der Wertigkeit BesGr A 9 S/Entgeltgruppe 9 ist von Personalkosten (Jahresmittelbeträge ohne Versorgungs- und Beihilfeanteil) von 34.920 € bzw. 53.220 € pro Stelle auszugehen.

Die Stellen werden zwei Monate nach der Einstellung des Personals bei der Verkehrsüberwachung benötigt. Die Aktivierung der Stellen ist jedoch noch von der tatsächlichen Steigerung der erlassenen Bußgeldbescheide abhängig. Diese kann erst nach Auswertung der Zahlen abgeschätzt werden, die im Verlauf des Jahres 2008 bei der sukzessiven Umsetzung der Gebiete des Sektors I entstehen.

##### Sachkosten

Die laufenden Kosten setzen sich aus Sachkosten i.H.v. 5.279 € (BesGr A 9 S) bzw. 6.041 € (Entgeltgruppe 9) pro Stelle und TUI-Kosten in Höhe von 4.090 € pro Stelle zusammen.

Daraus ergeben sich folgende einmalige und laufende Kosten:

Anteilige oder einmalige Kosten	Dauerhafte Kosten
<b>Personal</b>	
---	jährliche Personalkosten <b>198.315,-- €</b> (Mittelwert aus BesGr A 9 S und Entgeltgruppe 9)
<b>Sachmittel</b>	
---	jährliche Sachkosten <b>43.875,-- €</b> (Mittelwert aus BesGr A 9 S und Entgeltgruppe 9)

## **5. Antrag und Empfehlungen**

### **5.1 Antrag Nr. 02-08 / A 04081 von Frau Stadträtin Elisabeth Schmucker vom 28.11.2007 – Bedarfsgerechter Parkraum statt Parklizenzierung in Neuhausen-Nymphenburg sowie Erstellung eines schlüssigen Verkehrskonzeptes für dieses Stadtviertel**

Mit dem o.g. Antrag wird die Einführung des Parkraummanagements im Stadtbezirk 09 Neuhausen-Nymphenburg abgelehnt und stattdessen die bedarfsgerechte Bereitstellung von Parkraum aus Mitteln der Stellplatzabläse und der Kfz-Steuer sowie ein schlüssiges Verkehrskonzept für Neuhausen und Nymphenburg gefordert.

Der Bezirksausschuss des 9. Stadtbezirks Neuhausen-Nymphenburg hat in seiner Sitzung am 18.12.2007 der Einführung des Parkraummanagements mehrheitlich zugestimmt. Dem Antrag kann hinsichtlich der Forderung, „kein Parklizenzgebiet in Neuhausen-Nymphenburg“ zu schaffen, daher nicht entsprochen werden.

Die Forderungen nach bedarfsgerechter „Bereitstellung von Parkraum“ und nach einem „Verkehrskonzept für Neuhausen und Nymphenburg“ werden gesondert im Stadtrat behandelt.

Dem Antrag wird nach Maßgabe des vorstehenden Vortrages nicht entsprochen bzw. entsprochen.

### **5.2 Empfehlung Nr. 02-08 / E 00858 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 04 – Schwabing West am 05.10.2007 – Erweiterung des Parklizenzbereichs „Schwabing West“**

Mit der o.g. Empfehlung wurde die Erweiterung des bereits bestehenden Parkraummanagementgebietes „West Schwabing“ auf den Bereich westlich der Schleißheimer Straße beantragt.

Mit der Einführung des neuen Parkraummanagementgebietes Barbarastraße (siehe Ausführungen im Abschnitt 2.2.2 des Vortrages) wird dieser Empfehlung im Grundsatz entsprochen.

### **5.3 Empfehlung Nr. 02-08 / E 00975 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 09 – Neuhausen-Nymphenburg am 22.11.2007 – Kein Parklizenzgebiet im Bereich des 9. Stadtbezirkes**

Mit der o.g. Empfehlung wird die Einführung des Parkraummanagements im Stadtbezirk 09 Neuhausen-Nymphenburg abgelehnt und stattdessen die bedarfsgerechte Bereitstellung von Parkraum aus Mitteln der Stellplatzabläse und der Kfz-Steuer sowie ein schlüssiges Verkehrskonzept für Neuhausen und Nymphenburg gefordert.

Der Bezirksausschuss des 9. Stadtbezirks Neuhausen-Nymphenburg hat in seiner Sitzung am 18.12.2007 der Einführung des Parkraummanagements mehrheitlich zugestimmt. Der Empfehlung kann hinsichtlich der Forderung, „kein Parklizenzgebiet in Neuhausen-Nymphenburg“ zu schaffen, daher nicht entsprochen werden.

Die Forderungen nach bedarfsgerechter „Bereitstellung von Parkraum“ und nach einem „Verkehrskonzept für Neuhausen und Nymphenburg“ werden gesondert im Stadtrat behandelt.

Der Empfehlung wird nach Maßgabe des vorstehenden Vortrages nicht entsprochen bzw. entsprochen.

Die betroffenen Bezirksausschüsse der Stadtbezirke 3, 4, 8, 9, 10 und 11 wurden durch die Übermittlung von Abdrucken der Sitzungsvorlage unterrichtet.

Die Bezirksausschüsse der Stadtbezirke 6 und 7 wurden durch die Übermittlung von Abdrucken der Sitzungsvorlage unterrichtet, da sie durch die dem Sektor II folgende Umsetzung der Sektoren III und IV des Parkraummanagements betroffen sein werden.

Die gemeinsame Vorlage ist mit dem Personal- und Organisationsreferat und der Stadtkämmerei abgestimmt.

Eine fristgerechte Vorlage gem. Ziffer 2.7.2 AGAM war nicht möglich, da die umfangreichen verwaltungsinternen Abstimmungen nicht rechtzeitig abgeschlossen werden konnten. Eine Behandlung in der heutigen Sitzung ist aber erforderlich, um die gesetzte Terminplanung der beschleunigten Umsetzung des Parkraummanagements innerhalb des Mittleren Rings nicht zu verzögern.

Der Korreferent des Planungsreferates, Herr Stadtrat Zöllner und der zuständige Verwaltungsbeirat Herr Stadtrat Podiuk, die Korreferentin des Kreisverwaltungsreferates, Frau Stadträtin Scheuble-Schaefer und der zuständige Verwaltungsbeirat Herr Stadtrat Altmann, der Korreferent des Baureferates, Herr Stadtrat Reissl und die zuständige Verwaltungsbeirat Frau Stadträtin Köstler haben einen Abdruck der Sitzungsvorlage erhalten.

## II. Antrag der Referentinnen und des Referenten

Wir beantragen Folgendes:

1. Das Kreisverwaltungsreferat wird gemeinsam mit dem Baureferat beauftragt, das Gesamtprojekt zur Einführung des Parkraummanagements in den Gebieten Winzererstraße, Barbarastraße, Heßstrasse, Borstei, Ebenau, Volkartstraße, Kasernenviertel, Albrechtstraße, St.-Benno-Viertel, Marsfeld, St.-Vinzenz-Viertel, Theresienhöhe, Schwanthalerhöhe, Westend und Ridlerstraße im 3., 4., 8., 9. und 10. Stadtbezirk baldmöglichst umzusetzen.
2. Die im Haushaltsjahr 2008 benötigten Ausgabemittel und die für 2009 benötigten Verpflichtungsermächtigungen werden gem. nachstehender Tabelle im Haushaltsjahr 2008 bereitgestellt:

Haushaltsstelle	Bezeichnung	Mittel 2008	VE 2009
6800.935.9330.8	Parkraummanagement im Stadtgebiet	2.300.000 €	5.020.000 €
6800.935.9364.7	DV-Anlagen, Software	150.000 €	200.000 €
6800.505.1000.6	Unterhaltsaufw. Maßn.-Parkraummanagem.	105.000 €	

Die Deckung erfolgt durch Entnahme aus der allgemeinen Rücklage (Haushaltsstelle 9100.310.0000.3) in Höhe von 2.450.000,-- € sowie aus Haushaltsstelle 9100.850.0000.8 „Sonstige allgemeine Finanzwirtschaft; Deckungsreserve gem. §11 KommHV“ in Höhe von 105.000,-- €

Zum Ausgleich für die Bereitstellung der Verpflichtungsermächtigungen wird die, im Haushaltsplan 2008 bei Hhst. 6600.950.1300.0 „Bundes- und Staatsstraßen, Ortsdurchfahrten, Mittlerer Ring Ost – Baukosten“ veranschlagte Verpflichtungsermächtigung 2009 um 5.220.000,-- € gekürzt.

Die Anordnungsbefugnis wird dem Baureferat (AD 6021) übertragen.

Das Baureferat wird weiterhin ermächtigt, bei Haushaltsstelle 6800.505.1000.6 „Unterhaltsaufw. Maßn.-Parkraummanagem.“ Aufträge zu Lasten des Haushaltsjahres 2009 in Höhe von 90.000,-- € zu erteilen. Im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung 2009 sind dem Baureferat einmalig 90.000,-- € in das Budget einzustellen.

Die Bereitstellung der Mittel 2008 gem. nachstehender Tabelle erfolgt im Büroweg mit Deckung aus Haushaltsstelle 9100.850.0000.8 „Sonstige allgemeine Finanzwirtschaft; Deckungsreserve gem. §11 KommHV“:

Haushaltsstelle	Bezeichnung	Mittel 2008
6300.520.0000.1	Einrichtungs-, Ausstattungsgegenstände	25.000 €
6800.570.1000.0	Verbrauchsmittel	10.000 €
6800.650.0000.1	Geschäftsausgaben	30.000 €

Die ab 2009 erforderlichen Mittel für den laufenden Betrieb in Höhe von 685.000,-- € sind im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung 2009 dauerhaft in das Budget des Baureferates einzustellen.

Das Baureferat wird beauftragt, im Benehmen mit dem Personal- und Organisationsreferat und der Stadtkämmerei die unbefristete Einrichtung der zur Erfüllung des Parkraummanagements im Sektor II notwendigen Stellen sowie der Stelle bei der Stabsstelle (Grundsatzangelegenheiten, Vergabestelle) zu veranlassen. Die Bereitstellung der notwendigen Mittel in Höhe von 79.345,-- € für 2008 erfolgt im Büroweg. Die ab 2009 erforderlichen Mittel in Höhe von 124.260,-- € sind im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung 2009 dauerhaft in das Budget des Baureferates einzustellen.

Die für 2008 prognostizierte Einnahmenverbesserung in Höhe von 250.000,-- € wird zum Nachtragshaushalt 2008 angemeldet, die Veranschlagung der Einnahmenverbesserung in Höhe von 6.900.000,-- € ab 2009 bzw. 8.467.000 € ab 2010 erfolgt im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung für die jeweiligen Jahre.

3. Das Kreisverwaltungsreferat wird beauftragt, im Benehmen mit dem Personal- und Organisationsreferat und der Stadtkämmerei die Einrichtung der zur Einführung des Parkraummanagements im Sektor 2 notwendigen Stellen gemäß Ziffer 4.2.2 des Vortrages zu veranlassen. Die erforderlichen Mittel in Höhe von 727.650 € sind entsprechend der in Ziffer 4.2.2.2 des Vortrages dargestellten Aufteilung im Wege des 2. Nachtragshaushalts 2008 einmalig in das Budget des Kreisverwaltungsreferates einzustellen.

Die ab 2009 erforderlichen Mittel in Höhe von 2.278.380 € sind im Rahmen der Haushaltsplanaufstellung für 2009 dauerhaft in das Budget des Kreisverwaltungsreferates einzustellen.

Für die einmalig anfallenden Sachkosten (vgl. Ziffer 4.2.2) sind dem Kreisverwaltungsreferat ebenfalls im Rahmen des 2. Nachtragshaushalts 2008 (MIP 2008 – 2012, Investitionsliste 1) bzw. im Bürowege Ausgabemittel in Höhe von 641.600 € in das Budget des Kreisverwaltungsreferates einzustellen.

Die laufenden Sachkosten für 2009 sind der Höhe nach noch nicht bezifferbar (vgl. Ziffer 4.2.2). Sobald dem Referat belastbare Zahlen vorliegen, werden diese dem Stadtrat, je nach Wertgrenze der grünen Anordnungen zum Haushalt, auf dem Wege einer Büroverfügung der Kämmerei, eines Einzelbeschlusses im zuständigen Gremium des Stadtrates oder als Meldung zum Nachtragshaushalt vorgelegt.

Die für das Jahr 2008 prognostizierten Einnahmeverbesserungen in Höhe von 234.000 € werden zum 2. Nachtragshaushaltsplan 2008 angemeldet. Die für das Jahr 2009 prognostizierten Einnahmeverbesserungen in Höhe von 1.752.500 € werden im Rahmen des Schlussabgleichs zur Haushaltsplanaufstellung 2009 eingestellt.

4. Das Planungsreferat wird beauftragt, gemeinsam mit dem Kreisverwaltungsreferat und dem Baureferat die weitere verkehrliche Entwicklung in den Gebieten „Ackermannbogen“, „Rosa-Luxemburg-Platz“, „Arnulfpark“ und „Bavariapark“, die derzeit nicht in das Parkraummanagement einbezogen werden können, zu beobachten und gegebenenfalls zeitnah adäquate Lösungen zu entwickeln und umzusetzen.
5. Die Stadtkämmerei wird beauftragt, im Benehmen mit dem Personal- und Organisationsreferat und der Stadtkämmerei, HA-II Haushaltswirtschaft die Einrichtung der zur Einführung des Parkraummanagements im Sektor II notwendigen Stellen gemäß Ziffer 4.4 des Vortrages zu veranlassen. Die erforderlichen Mittel sind dauerhaft in das Budget der Stadtkämmerei, UA 0300, einzustellen.
6. Die Stadtkämmerei wird beauftragt dem Planungsreferat die anfallenden Sachkosten für Öffentlichkeitsarbeit (vgl. Ziffer 4.1) in Höhe von 13.000 € im Bürowege (Haushaltsstelle 6101.602.0000.8) in das jeweilige Referatsbudget einzustellen.
7. Der Antrag Nr. 02-08 / A 04081 von Frau Stadträtin Elisabeth Schmucker vom 28.11.2007 – Bedarfsgerechter Parkraum statt Parklizenzierung in Neuhausen-Nymphenburg sowie Erstellung eines schlüssigen Verkehrskonzeptes für dieses Stadtviertel – ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
8. Die Empfehlung Nr. 02-08 / E 00858 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 04 – Schwabing West am 05.10.2007 – Erweiterung des Parklizenzbereichs „Schwabing West“ – ist damit nach Art. 18 Abs. 4 der Gemeindeordnung behandelt.
9. Die Empfehlung Nr. 02-08 / E 00975 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 09 – Neuhausen-Nymphenburg am 22.11.2007 – Kein Parklizenzgebiet im Bereich des 9. Stadtbezirkes – ist damit nach Art. 18 Abs. 4 der Gemeindeordnung behandelt.

10. Das Mehrjahresinvestitionsprogrammes 2007 – 2011 wird in Investitionsliste 1 beim Unterabschnitt 6800 wie folgt geändert:

**alt:**

Parkraummanagement im Stadtgebiet

IL 1, Unterabschnitt 6800, Maßnahme-Nr .6800.9330, Rangfolge-Nr. 301

	GRZ	Gesamtkosten in 1.000 €	bisher finanziert	Programmzeitraum 2007-2011	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Restfinanzierung 2013 ff
	935	13.093	0	13.093	7.050	6.043	0	0	0	0	0
B	Summe	13.093	0	13.093	7.050	6.043	0	0	0	0	0
G	Summe										
Z	Summe										
St.A.		<b>13.093</b>	<b>0</b>	<b>13.093</b>	<b>7.050</b>	<b>6.043</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

**neu:**

Parkraummanagement im Stadtgebiet

IL 1, Unterabschnitt 6800, Maßnahme-Nr .6800.9330, Rangfolge-Nr. 301

	GRZ	Gesamtkosten in 1.000 €	bisher finanziert	Programmzeitraum 2007-2011	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Restfinanzierung 2013 ff
	935	20.413	0	20.413	7.050	8.343	5.020	0	0	0	0
B	Summe	20.413	0	20.413	7.050	8.343	5.020	0	0	0	0
G	Summe										
Z	Summe										
St.A.		<b>20.413</b>	<b>0</b>	<b>20.413</b>	<b>7.050</b>	<b>8.343</b>	<b>5.020</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

**alt:**

DV-Anlagen, Software

IL 1, Unterabschnitt 6800, Maßnahme-Nr .6800.9364, Rangfolge-Nr. 302

	GRZ	Gesamtkosten in 1.000 €	bisher finanziert	Programmzeitraum 2007-2011	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Restfinanzierung 2013 ff
	935	100	0	100	0	100	0	0	0	0	0
B	Summe	100	0	100	0	100	0	0	0	0	0
G	Summe										
Z	Summe										
St.A.		<b>100</b>	<b>0</b>	<b>100</b>	<b>0</b>	<b>100</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>



**neu:**

DV-Anlagen, Software

IL 1, Unterabschnitt 6800, Maßnahme-Nr .6800.9364, Rangfolge-Nr. 302

	GRZ	Gesamt- kosten in 1.000 €	bisher finan- ziert	Programm- zeitraum 2007-2011	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Rest- finan- zierung 2013 ff
	935	450	0	450	0	250	200	0	0	0	0
B	Summe	450	0	450	0	250	200	0	0	0	0
G	Summe										
Z	Summe										
St.A.		<b>450</b>	<b>0</b>	<b>450</b>	<b>0</b>	<b>250</b>	<b>200</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

11. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

### III. Beschluss

nach Antrag

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

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der Vorsitzende

Die Referentin

Ude  
Ober-/Bürgermeister

Dr. (I) Merk  
Stadtbaurätin

Der Referent

Die Referentin

Dr. Blume-Beyerle  
berufsm. Stadtrat

Rosemarie Hingerl  
berufsm. Stadträtin

IV. Abdruck von I. mit III.  
über den Stenographischen Sitzungsdienst  
an das Direktorium HA II/V 1  
an das Direktorium HA II/V 2 (6x)  
Direktorium HAI/Rechtsabteilung (3-fach)  
an das Direktorium – Dokumentationsstelle (4x)  
an das Revisionsamt  
an die Stadtkämmerei  
an die Stadtkämmerei KSF 3  
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

V. WV Planungsreferat SG 3  
zur weiteren Veranlassung.

- zu V.: 1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdruckes mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An die Bezirksausschüsse 3, 4, 6, 7, 8, 9, 10 und 11
  3. An das Baureferat
  4. An das Kreisverwaltungsreferat
  5. An das Personal- und Organisationsreferat
  6. An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
  7. An das Referat für Gesundheit und Umwelt
  8. An die Stadtwerke München GmbH
  9. An die MVV GmbH
  10. An das Planungsreferat HA I, I/11-1, I/3, I/31, I/31-1, I/32, I/32-1,
  11. An das Planungsreferat HA I/01-BVK
  12. An das Planungsreferat HA II
  13. An das Planungsreferat HA III
  14. An das Planungsreferat HA IV
  15. An das Planungsreferat SG1
  16. An das Planungsreferat SG2
  17. An das Planungsreferat SG3
  
  18. Mit Vorgang zurück zum Planungsreferat HA I/32-1

Am .....  
Planungsreferat SG 3  
I.A.

## **Anlagenverzeichnis**

- 1.1 Übersichtsplan Parkraummanagement
- 1.2 Umgriffe und Benennungen der neuen Parkraummanagementgebiete im Sektor II
2. Legende Parkregeln
  - 2.1 Verortung der Maßnahmen im Gebiet Winzererstraße
  - 2.2 Verortung der Maßnahmen im Gebiet Barbarastraße
  - 2.3 Verortung der Maßnahmen im Gebiet Heißstraße
  - 2.4 Verortung der Maßnahmen im Gebiet Borstei
  - 2.5 Verortung der Maßnahmen im Gebiet Ebenau
  - 2.6 Verortung der Maßnahmen im Gebiet Volkartstraße
  - 2.7 Verortung der Maßnahmen im Gebiet Kasernenviertel
  - 2.8 Verortung der Maßnahmen im Gebiet Albrechtstraße
  - 2.9 Verortung der Maßnahmen im Gebiet St.-Benno-Viertel
  - 2.10 Verortung der Maßnahmen im Gebiet Marsfeld
  - 2.11 Verortung der Maßnahmen im Gebiet St.-Vinzenz-Viertel
  - 2.12 Verortung der Maßnahmen im Gebiet Theresienhöhe
  - 2.13 Verortung der Maßnahmen im Gebiet Schwanthalerhöhe
  - 2.14 Verortung der Maßnahmen im Gebiet Westend
  - 2.15 Verortung der Maßnahmen im Gebiet Ridlerstraße
  - 2.16 Stellplatzbilanz der Parkraummanagementgebiete
3. Kosten und Finanzierung – KVR
  - 4.a Personalkosten – BAU
  - 4.b einmalige/laufende Kosten – BAU
  - 4.c Einnahmen – BAU
  - 4.d Kosten Gehweganpassung – BAU
5. Antrag Nr. 02-08 / B 04081
6. Empfehlung Nr. 02-08 / E 00858
7. Empfehlung Nr. 02-08 / E 00975
8. Übersicht über Haushaltsstellen und Produktbezug