

Parkraummanagement in München – Planung und Umsetzung

Andreas Hanitzsch, Andreas Hauenstein, Janos Korda und Melanie Grötsch

Verfasserschriften:
Dipl.-Geogr. A. Hanitzsch,
Technische Universität
München, Lehrstuhl für
Verkehrstechnik,
Arcisstraße 21,
80333 München,
andreas.hanitzsch@
vt.bv.tum.de;
Dr.-Ing. A. Hauenstein,
KHW-Ingenieure,
Rumfordstraße 29,
80469 München,
info@khwing.com;
Dipl.-Geogr. J. Korda,
janos.korda@muenchen.de,
Dipl.-Ing. M. Grötsch,
melanie.groetsch@
muenchen.de,
Landeshauptstadt München,
Referat für Stadtplanung
und Bauordnung,
Marienplatz 8,
80331 München

Seit 1999 erarbeiteten der Lehrstuhl für Verkehrstechnik der Technischen Universität München (TUM-VT), das Ingenieurbüro KHW und das Referat für Stadtplanung und Bauordnung der Landeshauptstadt München ein detailliertes Konzept zur bedarfsgerechten Parkraumbewirtschaftung in München. Um v.a. die Knappheit an Parkständen zu verringern und den Modal Split zugunsten des ÖPNV zu verschieben, wurde ein Regelungskonzept erarbeitet, welches sowohl kleinräumlich die Belange in den Quartieren berücksichtigt als auch ganzheitlich auf strukturelle und verkehrliche Problemstellungen einwirkt. Mit Hilfe einer digitalen Planungsbasis, Erhebungsdaten und Parkstandbilanzen wurden bis Anfang 2011 59 Parkraummanagementgebiete geplant und unter Beteiligung von Bürgern und politischen Gremien umgesetzt. Um Parkraummanagement langfristig durchführen zu können, ist ein kontinuierliches Qualitätsmanagement zu betreiben. So kann bei strukturellen und verkehrlichen Veränderungen schnell und kleinräumlich nachjustiert werden.

Since 1999 the chair of traffic engineering and control at Technische Universität München, the engineering consultants KHW and the department of urban planning and building regulation of the city of Munich developed a detailed concept concerning demand responsive parking space management. They worked out a concept of regulations to reduce the lack of parking lots and to raise the modal split towards public transport and cycling. These regulations take care of individual and collective demands in the urban districts as well as holistic structural policies of the city. Until the beginning of 2011 59 parking space management areas were planned with the aid of a digital planning basis, on-site investigations, balances of parking lots and, especially, with the cooperation of citizens of all user groups and the political scope. For a long-term parking space management it is important to operate with a quality management concept. So it is possible to readjust quickly and on a small-scale if there are changes of the structure and the traffic supply / demand.

1 Ausgangslage

In München stellt sich die Situation im ruhenden Verkehr in der Innenstadt und in innenstadtnahen Gebieten ebenso wie in vergleichbaren Ballungsräumen als problematisch dar. Vor allem die innenstadtnahen Gebiete weisen bei hoher Nutzungsdichte und -mischung meist nur ein geringes Angebot an Parkständen auf. Öffentliche Parkgaragen sind nur vereinzelt vorhanden. Die Folge ist eine Diskrepanz zwischen dem Parkraumbedarf und dem vorhandenen Angebot [Mobinet 2004]. Die Folgen für diese Gebiete sind eine eingeschränkte Erreichbarkeit, erhöhter Parksuchverkehr sowie illegale Parkvorgänge z.B. auf Geh- und Radwegen, in Kreuzungsbereichen und in der zweiten Reihe. Vor allem Bewohner und Gewerbetreibende, die auf Parkstände im öffentlichen Straßenraum angewiesen sind, werden dadurch beeinträchtigt. Darüber hinaus kommt es zu Beeinträchtigungen für den fließenden Verkehr (MIV und ÖPNV) und für den Fuß- und Radverkehr und zu einer zunehmenden Neigung der Verkehrsteil-

nehmer, Fahrten in derartige überlastete Gebiete zu vermeiden. Damit können eine verringerte Erreichbarkeit, die Schwächung der Wirtschaftskraft im Einzelhandel und das subjektive Empfinden der Bewohner einer verminderten Attraktivität ihres Viertels verbunden sein.

In der Innenstadt innerhalb des Altstadt-rings wurde bereits Ende der 1990er Jahre begonnen, das Konzept „Blaue Zone“ einzuführen. Dieses Konzept sieht eine flächendeckende Bewirtschaftung des öffentlichen Straßenraums mittels einer relativ hohen Parkgebühr (2,50 €/h) und einer Parkdauerbegrenzung auf maximal zwei Stunden vor. Wo notwendig, wurden Ladezonen eingerichtet. Bewohner können eine Ausnahmegenehmigung erwerben, für Langzeitparker stehen (gegen Gebühr) ausreichend Parkstände in öffentlichen Parkgaragen zur Verfügung. Eine Besonderheit stellt hier die blaue und orangefarbene Markierung der Parkstände auf der Fahrbahn dar (allgemein zugänglicher Parkstand bzw. Ladezone), welche die notwendige Beschilderung auf ein Minimum reduziert.

Bereits in den 1980er und 1990er Jahren wurden Parkraummanagementsysteme in Deutschland entwickelt und untersucht [Baier et al. 1997]. Darauf aufbauend wurde im Rahmen des vom Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) geförderten Forschungsprojekts Mobinet (Mobilität im Ballungsraum München, 1998 bis 2003) im Jahr 2001 in drei innenstadtnahen Modellgebieten Parkraummanagement (PRM) in Form einer flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung eingeführt und die Wirkungen detailliert untersucht. Daraus geht hervor, dass die Gesamtheit der öffentlichen Parkstände vor der Einführung von Parkraummanagement-Maßnahmen zwischen 9:00 und 20:00 Uhr um bis zu 15 % überlastet sind, nachher nur noch in den Abendstunden (18:00 bis 20:00 Uhr) eine Vollauslastung besteht [Mobinet 2004].

Durch diese Ausgangsfaktoren wurden die Grundlagen für das Parkraummanagement in München gelegt, wie die generelle Konzeption, das methodische Vorgehen sowie die praktische Umsetzung unter Hinzuziehung aller kommunalpolitischen Gremien

und Interessensgruppen (u.a. Bezirksausschüsse, Bewohner, Gewerbetreibende, Industrie- und Handelskammer (IHK), Hotel- und Gaststättenverband). Zuvor gab es bereits in zwei innenstadtnahen Stadtbezirken flächendeckende Parkzonen mit einer Bevorrechtigung für Anwohner (kleinere Bereiche waren für Kurzzeitparker ausgewiesen), die 1998 allerdings wegen des Ausschlusses der Allgemeinheit gerichtlich aufgehoben werden mussten.

Basierend auf dem Erfolg und der hohen Akzeptanz der Regelungen seitens der Bewohner [Höhnberg 2002; Mobinet 2004], der ortsansässigen Gewerbetreibenden, aber auch der Besucher, rückte das bereits 1999 im Rahmen der „Inzell-Initiative“ formulierte Ziel in den Vordergrund, eine für die einzelnen Nutzergruppen bedarfsgerechte flächendeckende Parkraumbewirtschaftung innerhalb des Mittleren Rings und strukturell ähnlichen Gebieten umzusetzen [Mobinet 2004].

Zur zielgerichteten Beeinflussung des ruhenden Verkehrs führte die LHM, zusammen mit den Gutachtern KHW Ingenieure und TUM-VT seit 2002 innerhalb und in ausgewählten Bereichen außerhalb des Mittleren Rings in mehreren Etappen bedarfsgerechte Parkraumbewirtschaftung ein (Bild 1). Wesentlicher Bestandteil des Planungsprozesses war eine kontinuierliche Beteiligung von Politik und Bürgern in jedem Planungsschritt, um schließlich bei der Umsetzung auf Akzeptanz durch den Entscheidungsträger (Stadtrat der LHM) stoßen zu können. Nach Abschluss der Planung 2010 ist die Umsetzung von 63 Parkraummanagementgebieten (PRM-Gebieten) im Herbst 2011 abgeschlossen worden. Dieser vergleichsweise lange Zeitraum kommt dadurch zustande, dass die

Planungen in vier Etappen (vier Planungssektoren) und nacheinander durchgeführt wurden. So konnten Planungsprozesse und das methodische Vorgehen von Planungssektor zu Planungssektor iterativ verbessert werden.

2 Zielsetzung

Die Ziele der Parkraumbewirtschaftung sind vielschichtig, können sich beeinflussen und stehen in Wechselwirkung zueinander:

- Verbesserung der Parksituation für die Bewohner ohne privaten Stellplatz.
- Verbesserung der Erreichbarkeit des Gebiets für Externe (Besucher, Einkaufs- und Erledigungsverkehr, ...).
- Erhalt der Wirtschaftskraft in den Quartieren.
- Verlagerung der Verkehrsströme, insbesondere des Pendlerverkehrs, vom mIV auf den ÖV oder weitere Verkehrsmittel des Umweltverbundes.
- Höhere Auslastung der privaten Stellplätze und, wenn möglich, Mehrfachnutzung der Parkstände im öffentlichen Straßenraum.

Das Parkraummanagement in Form einer Parkraumbewirtschaftung im öffentlichen Straßenraum dient dazu, die Parknachfrage bedarfsgerecht in dem Umfang zu steuern, wie sie angesichts des begrenzten Angebots an Parkständen bewältigt werden kann. Diese zielgerichtete Reduktion berücksichtigt eine Priorisierung der verschiedenen Nutzergruppen und deren Bedeutung für ein Quartier. Den Ansprüchen der einzelnen Nutzergruppen sollte daher wie folgt Rechnung getragen werden:

Der Parkbedarf der *Bewohner* und der *ortsansässigen Gewerbetreibenden* für ihre notwendigen Geschäftsfahrzeuge soll unter Berücksichtigung der vorhandenen privaten Stellplätze (gleichbleibende Zahl vor und nach der Einführung von Parkraummanagement-Maßnahmen im öffentlichen Straßenraum) möglichst in vollem Umfang gedeckt werden. Für *Dienstleister* und *Lieferanten* muss das Gebiet uneingeschränkt erreichbar und für *Besucher- und Kundenverkehr* zugänglich sein. Parkgebühren beeinträchtigen dabei nicht die Zugänglichkeit, sondern erhöhen den Grad der Mehrfachnutzung von Parkständen und somit die Erreichbarkeit eines Gebiets. Besucher und Kunden reagieren auf Parkgebühren weniger sensitiv als Berufspendler. In Ballungsräumen ist üblicherweise eine gute ÖV-Erreichbarkeit gegeben, so dass v.a.

Berufspendler (aber auch Einkaufs-, Erledigungs- und Freizeitverkehre) auf den öffentlichen Nahverkehr oder andere Verkehrsmittel der Nahmobilität verlagert werden können. Vor allem durch diese Verlagerung und die verstärkte Nutzung privaten Parkraums wird eine signifikante Entspannung der Parksituation erreicht [Kirchhoff 2002; Mobinet 2004].

Die Steuerung der Parkraumnachfrage durch Parkraummanagement im Sinne einer Bewirtschaftung im öffentlichen Straßenraum ist Teil der Gesamtkonzeption zum ruhenden Verkehr in München. Die weiteren Säulen dieses Konzepts sind die Beeinflussung des Angebotes (P+R-/B+R-Anlagen, Neubau von Anwohnergaragen) und das Management des vorhandenen Parkraumangebotes (Parkinformation, z.B. Parkleitsystem). Durch die Verlagerung des Pendlerverkehrs auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes stellt das Parkraummanagement einen wichtigen Teil des Luftreinhalteplans der LHM dar.

3 Planungsmethodik und -praxis

Die Einführung von PRM-Maßnahmen ist ein für die Öffentlichkeit sehr sensibles Thema. Als Voraussetzung für eine erfolgreiche Umsetzung werden rückblickend folgende zwei Aspekte gesehen:

1. Definition eines iterativen Planungsprozesses, der von Beginn an alle beteiligten städtischen Referate (in München: Referat für Stadtplanung und Bauordnung, Kreisverwaltungs- und Baureferat), die Gutachter und die Öffentlichkeit integriert.
2. Methodisch fundierter Maßnahmenentwurf mit zu jeder Zeit transparenter Darstellung der planungsrelevanten Einflussgrößen und Visualisierung der einzelnen Planungsstände.

Dem ersten Aspekt wurde durch Einrichtung einer regelmäßig tagenden Projektgruppe (städtische Referate, Gutachter) Rechnung getragen. In dieser Projektgruppe wurden die vom Gutachter erarbeiteten Planungsstände diskutiert, abgestimmt und die Öffentlichkeitsarbeit vorbereitet. So wurde ein Forum geschaffen, schnell, pragmatisch und ohne lange verwaltungstechnische Abstimmungswege auf Rückmeldungen aus der Öffentlichkeit oder neue aufgetretene Randbedingungen reagieren zu können.

Die einzelnen Planungsphasen gliedern sich wie folgt:

- Aufbau einer digitalen Planungsbasis.



Bild 1: Untersuchungsgebiet für das Parkraummanagement in München [TUM-VT + KHW: Ergebnisberichte Parkraummanagementplanungen 2007 bis 2010]

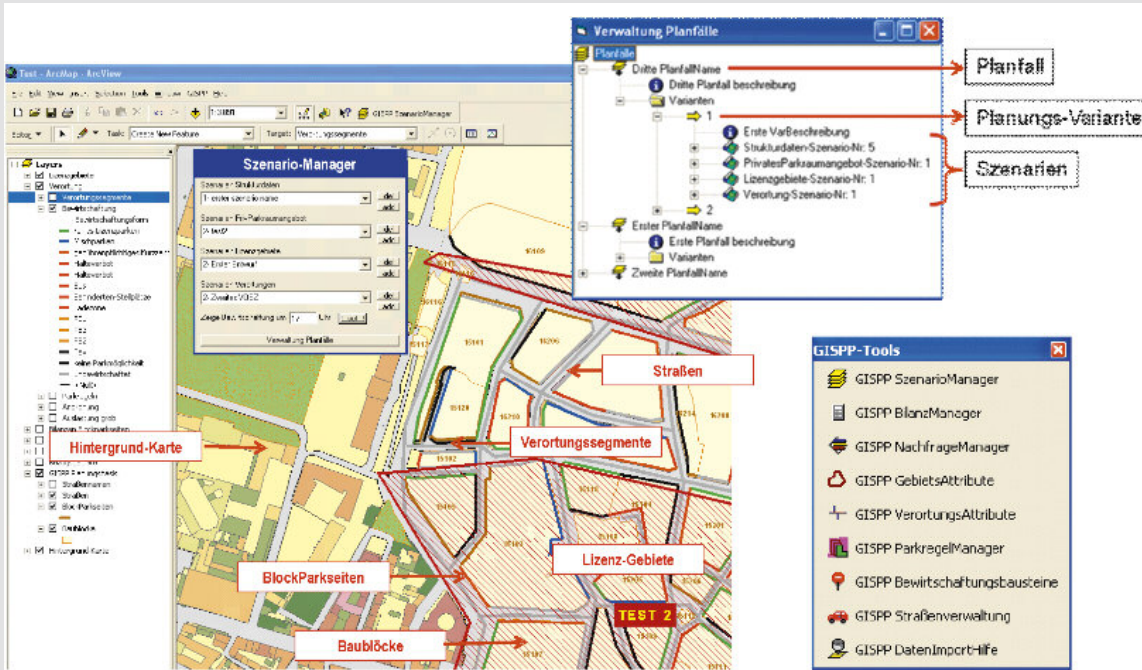


Bild 2: Digitale Planungsgrundlage und Toolbox

- Durchführung von Bilanz- und Strukturanalysen: Abschätzung möglicher Entlastungs- und Verlagerungseffekte durch PRM-Maßnahmen.
- Durchführung von Erhebungen: Abschätzung des theoretischen Bedarfs an öffentlichen Parkständen.
- Einteilung des Planungsgebiets in Parkraummanagementgebiete: Berücksichtigung lokaler und rechtlicher Randbedingungen, Abstimmungsprozesse.
- Erarbeitung eines Bewirtschaftungskonzepts für den öffentlichen Straßenraum.
- Konzeptabstimmung und Öffentlichkeitsarbeit: Iterativer Abstimmungs- und Verfeinerungsprozess zwischen der Projektgruppe und den Betroffenen/Öffentlichkeit.
- Politische Legitimation und Umsetzung.

3.1 Aufbau einer digitalen Planungsbasis

Zur Planung eines fundierten Bewirtschaftungskonzepts ist der Gutachter auf aussagekräftige Struktur- und Erhebungsdaten angewiesen. Folgende Daten wurden von der LHM in der notwendigen räumlichen Feinteiligkeit zur Verfügung gestellt bzw. nachträglich erhoben:

- Digitale Stadtgrundkarte in Form von ArcGIS-Shapefiles.
- Strukturdaten: Anzahl und Altersverteilung der Bewohner; Gebäudedatei mit nach Nutzungsart differenzierten Bruttogeschossflächen.
- Anzahl der zugelassenen Kfz; differenziert nach Halter „privat“ oder „gewerblich“ sowie nach Fahrzeugart.

- Parkraumangebot im öffentlichen Straßenraum (Umfang und evtl. Bewirtschaftung).
- Privates Parkraumangebot nach Anzahl, Ort und Aufstellungsart; unterteilt nach Nutzung durch Bewohner, Besucher und Beschäftigte, Angebot in öffentlich zugänglichen Parkgaragen.

Falls noch nicht vorhanden, wurden diese Daten georeferenziert und modelltechnisch zur Visualisierung und rechnergestützten Planung in das GISPP Planungstool eingespielt.

Zentrale Schaltstelle des GISPP-Planungstools ist der sog. *Szenario-Manager*. Über diesen kann der Planer schnell zwischen unterschiedlichen Planungsszenarien wechseln (bezogen auf Strukturdaten, privates Parkraumangebot, Lizenzgebiete, Verortungen) und diese in Planfällen organisieren (vgl. Benutzeroberfläche im Bild 2). Fachspezifische Anforderungen wie z.B. Bewirtschaftungsbausteine (Mischparken, Kurzzeitparken, etc.) zeitlich gestaffelt zu einzelnen Parkregeln zusammenführen und verwalten zu können, waren bei der Entwicklung des Planungstools

ebenso von Bedeutung wie Benutzerführung und Ergonomie. Als Vorgehensweise bei der strategischen und integrierten Planung werden Szenariotechniken, d.h. die Analyse von Trend-, Extrem- und Sonderfällen verwendet.

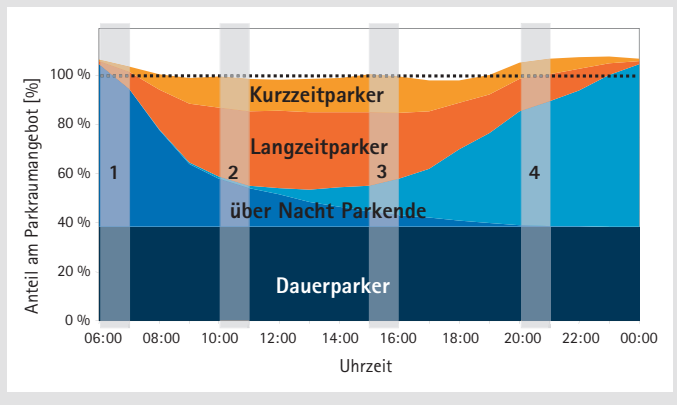
3.2 Durchführung von Bilanz- und Strukturanalysen

Um PRM-Planungen in den einzelnen Quartieren durchführen zu können, muss zunächst geklärt werden, ob und inwieweit ein Defizit an Parkständen gegeben ist. Mit Hilfe von GISPP lassen sich hierbei auf Strukturdatenbasis folgende Problemstellungen leicht und übersichtlich darstellen:

- Identifizierung von Blockseiten und Teilgebieten mit großem Defizit an Parkständen des privaten und öffentlichen Parkraumangebots unter Berücksichtigung der auf die Bewohner zugelassenen Kfz (für Bewohner und Gewerbe).
- Identifikation der dominierenden Nutzungsstruktur bzw. von Nutzungs-



Bild 3: Auslastungsdiagramm mit Erhebungszeitscheiben [Höhnberg 2002; Mobinet Abschlussbericht 2004]



schwerpunkten im Planungsgebiet (Einzelhandel, Wohnen, Gewerbe, Gastronomie, ...).

Es werden die zugelassenen Kfz je Bewohner mit auf Privatgrund vorhandenen Stellplätzen gegenübergestellt. Nicht im Gebiet zugelassene Kfz werden nicht berücksichtigt. Ist diese Bilanz in einem bestimmten Umgriff negativ, ist neben den Aussagen über die tatsächliche Gebietsauslastung (vgl. 3.3) eine wesentliche Voraussetzung für die Einleitung von Parkraummanagementmaßnahmen gegeben.

3.3 Durchführung von Erhebungen

Ziel der Erhebungen ist es, objektiv und quantitativ belastbare Aussagen über die Parknachfrage differenziert nach Auslastung und Nutzergruppen zu erhalten. Dazu wurden in allen Quartieren des Planungsraumes Stichprobenerhebungen in repräsentativen Straßenzügen und Zeitscheiben durchgeführt. Die Auswahl der Erhebungsgebiete erfolgte nach charakteristischen Straßenzügen, die repräsentativ die Zusammensetzung der Nutzungen abbildeten. Zudem sollten die Erhebungsgebiete in sich geschlossene Bereiche umfassen und ausreichend groß sein, um Fahrzeuge, die das Gebiet am Erhebungstag verlassen, bei möglicher Rückkehr wieder erfassen zu können.

Die Stichprobenerhebungen entwickelten sich seit dem Jahr 2002 aus dem Ziel, mit einem Minimum an Aufwand und Kosten möglichst große Gebiete zu erheben. Dabei wurden verschieden lange Intervalle, Zeitpunkte und räumliche Ausprägungen erprobt, in ihrer Aussagekraft bewertet und somit weiter fortgeschrieben. Letztendlich stellte sich eine Erfassung zu vier Zeitscheiben als die für diese Anforderung optimale Vorgehensweise heraus. Die Zeitpunkte dafür wurden so gewählt, dass möglichst viele Eigenschaften des alltäglichen Fahr- und Parkverhaltens mit auf-

genommen werden konnten: der vormittägliche Berufsverkehr (1), der vor- und nachmittägliche Einkaufs- und Erledigungsverkehr (2, 3) sowie der abendliche Berufsverkehr (4) (Bild 3). Dort wurde die Parknachfrage in 15- bzw. 30-Minuten-Intervallbegehungen erhoben. Zudem wiesen die drei Pilotgebiete gebietspezifische (Lage und Nutzungsstruktur) Merkmale auf, die eine Übertragbarkeit der Ergebnisse mittels Modellganglinien möglich machten. Durch Analogieschlüsse konnte die in vier Zeitscheiben erfasste Nachfrage zu Tagesganglinien der Nutzung des Parkraums ermittelt werden [Höhnberg 2002; Grötsch et al. 2004].

Anhand der Parknachfrage können bereits Wirkungen der geplanten Bewirtschaftung abgeschätzt werden. Überlastungen des Angebots im öffentlichen Straßenraum dienen dazu, den Bedarf an einer Bewirtschaftung zu bestätigen oder, bei fehlender Überlastung, zu verwerfen.

In Gebieten mit sehr hohem Parkdruck lässt sich häufig ein hoher Anteil an Dauerparkern feststellen. Wurde hier eine Abstellmöglichkeit für das eigene Kfz, bewegt man dieses möglichst wenig, um längere Wege bei einer Rückkehr zu vermeiden (möglicher Indikator einer mangelhaften Erreichbarkeit). In Gebieten, in denen man leichter eine Abstellmöglichkeit des eigenen Kfz findet, bewegt man dieses auch mit einer höheren Wahrscheinlichkeit wieder, d.h. die Mehrfachnutzung eines einzelnen Parkstands erhöht sich.

Die Ergebnisse der Bilanz- und Strukturanalysen sowie der Erhebungen zur tatsächlichen Parkraumnutzung und Auslastung dienen als Grundlage für die Feststellung, inwieweit PRM-Gebiete eingerichtet werden können und für die sich daraus ableitende Einteilung dieser Gebiete unter Berücksichtigung der strukturellen und rechtlichen Randbedingungen.

3.4 Einteilung des Planungsgebiets in Parkraummanagementgebiete

Sind in den Planungsgebieten Stellplatzdefizite (v.a. relevant für Bewohner) und Überlastungen des Parkraumangebots im öffentlichen Straßenraum nachgewiesen, werden die PRM-Gebiete nach folgenden Prinzipien ausgewiesen:

- Berücksichtigung der Lage und Ausdehnung vorhandener PRM-Gebiete.
- Klare Gebietsbegrenzung (Übersichtlichkeit vor Ort) an Haupt- und Sammelstraßen, Grünzügen, Bahnlinien, Geländekanten (Minimierung von Verdrängungseffekten).
- Durch die Regelungen beherrschbares Verhältnis zwischen zugelassenen Kfz und privaten/öffentlichen Stellplätzen innerhalb eines PRM-Gebiets (das Defizit darf nicht zu groß sein, da sonst die Regelungen nicht mehr greifen).
- Berücksichtigung eventueller zukünftiger Planungen (mögliche zukünftige Gebiete oder evtl. Gebietsausdehnungen sollen problemlos in die vorhandene Gebietsanordnung eingliederbar sein, ohne dass hier nachträgliche Grenzverschiebungen vorgenommen werden müssen).
- Berücksichtigung der rechtlichen Restriktionen wie z.B. max. Ausdehnung auf 1000 Meter.

Diese Einflussfaktoren wirken unmittelbar auf die konkrete Planung ein. Der Erarbeitung mehrerer Einteilungsvorschläge mit negativen Bilanzen (sog. Lizenzgebieten-Szenarien) folgt die Abwägung von Vor- und Nachteilen in Zusammenarbeit mit der Projektgruppe und schließlich die Festlegung auf einen Einteilungsvorschlag, welcher in einem späteren Arbeitsschritt mit der Öffentlichkeit abgestimmt wird (vgl. Abschnitt 3.6).

Die Rahmenbedingungen des Nachweises eines Defizits an Parkständen, der Überlastungen im ruhenden Verkehr und der maximalen Ausdehnung eines PRM-Gebiets sind in der VwV-StVO vorgegeben [VwV-StVO 2001/2009].

3.5 Erarbeitung eines Bewirtschaftungskonzepts für den öffentlichen Straßenraum

Von Seiten der Planungsgruppe wurde ein möglichst einheitliches flächendeckendes Regelungskonzept angestrebt. Die Grundformen der verwendeten Maßnahmen wurden im Rahmen des Forschungsprojekts Mobinet entwickelt und dort auf ihre Wirkungen hin untersucht (Bild 4). Eine Be-

sonderheit dieser Grundregelungen war von Anfang an der Verzicht einer Parkdauerbegrenzung beim Mischparken mit Gebührenpflicht. Dies ermöglicht ebenso Langzeit-Parkvorgänge und schließt somit diese Nutzergruppe nicht aus. Die Steuerung der Parkvorgänge ohne Lizenz erfolgt hier ausschließlich über die Gebühr. Bei der Erarbeitung der Maßnahmenverordnung wurde versucht, ein ausgewogenes und den Gegebenheiten vor Ort bestmöglich angepasstes Maß an Steuerung der Parkraumnachfrage zu erreichen. Um sich der Nutzungsstruktur und den Anforderungen bestmöglich anzupassen, wurden die Regelungen nicht nur räumlich, sondern auch zeitlich differenziert. Dabei wurde ein Kompromiss zwischen Gerechtigkeit und Verständlichkeit der Regelungen gesucht. Die beiden Extreme „nicht genutzte Parkstände durch eine zu restriktive Regelung“ und „keine Reduzierung des Parkdrucks bei einer zu lockeren Bewirtschaftung“ sollten dadurch vermieden werden. Bei der Festlegung der Verortung, welche sich i.d.R. aus unterschiedlichen Verortungs-Szenarien ergeben hat, handelt es sich um einen Zuordnungs- und

	mit Lizenz	ohne Lizenz
Reines Lizenzparken	• 30 €/ Jahr • zeitlich unbegrenzt	• nicht zulässig
Mischparken mit Gebührenpflicht	• 30 €/ Jahr • zeitlich unbegrenzt	• 1 €/ h max. 6 €/ 24h • zeitlich unbegrenzt
Mischparken mit Parkscheibe	• 30 €/ Jahr • zeitlich unbegrenzt	• mit Parkscheibe • zeitlich begrenzt
Kurzzeitparken	• 1 €/ h • zeitlich begrenzt	

Bild 4: Überblick über die wichtigsten Parkregelungen [Mobinet Abschlussbericht 2004; TUM-VT + KHW: Ergebnisberichte Parkraummanagementplanungen 2007 bis 2010]

Abwägungsprozess, der in Abstimmung mit allen beteiligten Einrichtungen erfolgt und als Ziel ein ausgewogenes Gesamtkonzept hat. Im Bild 5 ist beispielhaft das Maßnahmenkonzept im Gebiet Silberhornstraße dargestellt, anhand dessen einige wesentliche Prinzipien der Verortung aufgezeigt werden können:

- Vermeidung von reinem Lizenzparken und Berücksichtigung von Kurzparken, Lieferzonen in Haupt- und Sammelstraßen sowie der Verkehrsführung.
- Vornehmlich periphere Lage von reinen Lizenzparkbereichen (abseits von Hauptverkehrsstraßen oder für ein Quartier bedeutsamen Verkehrsströmen).

- Wenn möglich Vermeidung von wechselnden Regelungen innerhalb einer Baublockseite und eines Straßenzuges (Übersichtlichkeit).
- Ausgewogene Verteilung der Regelungen über das gesamte Gebiet (Vermeidung langer Fußwege – Erreichbarkeit).

3.6 Konzeptabstimmung und Öffentlichkeitsarbeit

Im Anschluss an den Maßnahmenentwurf wurden neben zahlreichen Erörterungen auf Grundlage der digitalen Planungsbasis Begehungen durchgeführt, um sich zusammen vor Ort von den vorgeschlagenen Maßnahmen zu überzeugen und entschei-

Erfahrung · Kompetenz · Flexibilität · Innovation

VOLKMANN & ROSSBACH GmbH Co. KG
 Hohe Straße 9-17 • D-56410 Montabaur
 Tel.: +49 (0) 2602 135-0 • Fax: -490
www.volkmann-rossbach.de

Sie können gerne selbst markieren. Oder Sie fragen uns.

Teststreckenmarkierung mit High-Solid-Farbe

Stahlschutzwände von VR:

- MINI-GUARD®, Aufhaltestufe T1 bis T3
- VARIO-GUARD®, Aufhaltestufe T3 bis H2
- GuardVOX®, Aufhaltestufe T3, H1
- MAXI-WALL®, Aufhaltestufe H2
- SOLO-GUARD®, Aufhaltestufe H1
- VARIO-GATE®, Aufhaltestufe H2

Rückhaltesysteme von VR:

- Standardsysteme gemäß RAL / TL-SP
- EASYRAIL, Aufhaltestufe N2, H1
- SAFETY-RAIL®, Aufhaltestufe H2
- SUPER-RAIL®, Aufhaltestufe H2, H4b
- SUPER-RAIL® ECO, Aufhaltestufe H2
- MAXI-RAIL®, Aufhaltestufe H4b
- BRIDGE-GUARD®, Aufhaltestufe H4b

Übergänge von VR:

- BeStCONNECT EDSP, ER, ECO, SR
- Aufhaltestufe H1 - H2

Fahrbahnmarkierung von VR:

- Heiß- und Kaltplastik
- Kaltspritz- und Farbmarkierungen
- Kalt- und Heißplastikagglomerate
- Markierungsfolien- Nägel

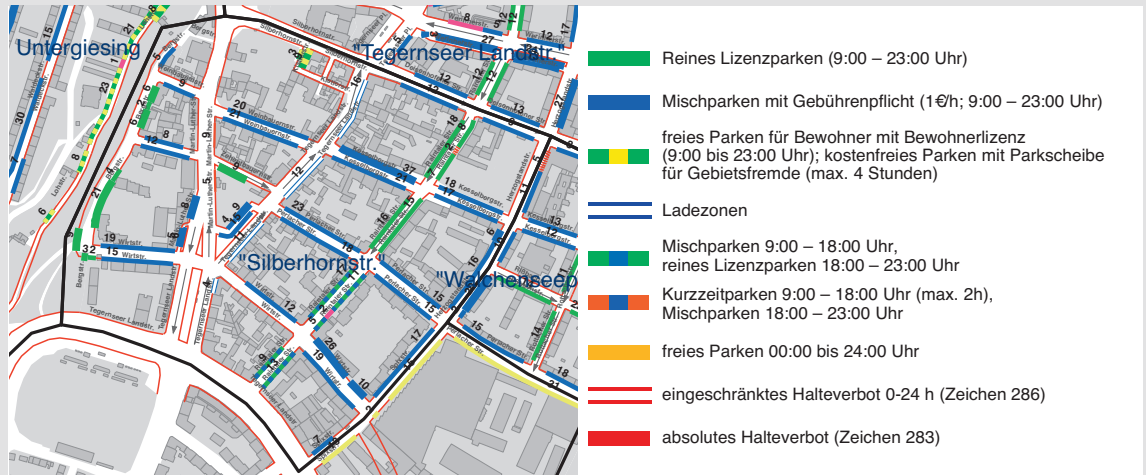
Weitere Produktbereiche von VR:

- Motorrad-Unterfahrschutz
- Amphibienschutz
- Anpralldämpfer (VECU-STOP®)
- Telematik-ParkDetek
- Anfahrtschutz
- Stahlkomponenten für Solaranlagen

Straßenverkehrstechnik 8.2012

485

Bild 5: Maßnahmenverortung im PRM-Gebiet Silberhornstraße [TUM-VT + KHW: Ergebnisbericht Parkraummanagementplanungen Sektor 4 2010]



dende Punkte ebenfalls vor Ort zu diskutieren. Änderungen, die im Rahmen der Begehungen abgestimmt wurden, flossen in die Planungen mit ein.

Entscheidend für die Beschlussfassung im Stadtrat sowie für die Akzeptanz des erarbeiteten Konzepts durch die Politik und letztendlich durch die Nutzer war eine ausführliche und transparente Öffentlichkeitsarbeit. Daher wurde die Öffentlichkeit bereits während des Planungsprozesses eingebunden. Dies erfolgte im Wesentlichen in zwei Phasen.

In einer ersten Phase wurde die Planung mit den jeweils zuständigen Bezirksausschüssen (Stadtteilparlamenten) koordiniert. Dazu wurde der verwaltungsintern abgestimmte Maßnahmenvorschlag den Unterausschüssen „Verkehr“ bzw. „Planen und Bauen“ der jeweiligen Bezirksausschüsse in einem oder mehreren Terminen vorgestellt und detailliert diskutiert. Änderungswünsche, die sich aus den Erfahrungen der Lokalpolitiker ergaben, hat man nach Möglichkeit in das Konzept mit aufgenommen. Soweit dies gewünscht

war, ist die Planung vor dem Plenum des Bezirksausschusses vorgestellt worden. Nachdem sich die Bezirksausschüsse grundsätzlich mit der abgestimmten Planung einverstanden erklärt hatten, wurde diese in einer zweiten Phase in Einwohnerversammlungen den betroffenen Bürgern vorgestellt. Auch hier bestand die Möglichkeit, Änderungswünsche einzubringen. Die Entscheidung darüber, welche Änderungswünsche durch den Gutachter geprüft und, wenn möglich, berücksichtigt werden sollten, traf der jeweilige Bezirksausschuss.

Zum Abschluss der Öffentlichkeitsphase stimmten die beteiligten Bezirksausschüsse der Umsetzung der geplanten PRM-Maßnahmen zu oder lehnten diese ab. Obwohl die endgültige Entscheidung über die Einführung von Parkraummanagement bei der Vollversammlung des Stadtrats der LHM liegt, herrschte im Sinne einer möglichst großen Akzeptanz unter den beteiligten Akteuren Konsens, das Parkraummanagement nicht gegen den ausdrücklichen Willen eines Bezirksausschusses

einzuführen. Daher wurde bei den vier geplanten PRM-Gebieten, deren Umsetzung die betroffenen Bezirksausschüsse ihre Zustimmung verweigerten, vom Stadtrat lediglich die Planung beschlossen, die Umsetzung jedoch ausgesetzt. Diese Gebiete sind im Bild 8 (Abschnitt 4) gelb dargestellt.

Abschließend wurden die Planungen für die einzelnen Planungssektoren der Vollversammlung des Stadtrats jeweils in einer gemeinsamen Beschlussvorlage der beteiligten Referate zur Beschlussfassung vorgelegt.

Etwa zwei bis drei Monate vor Einführung neuer PRM-Gebiete wurden gemeinsam mit der IHK Informationsveranstaltungen für die durch die Planungen vor Ort betroffenen Gewerbetreibenden durchgeführt, in denen die geplanten Gebiete detailliert vorgestellt, die Voraussetzungen für die Beantragung von Ausnahmegenehmigungen für betriebseigene Fahrzeuge erläutert und weitere Fragen der Gewerbetreibenden beantwortet wurden. Etwa sechs bis acht Wochen vor der tat-

Bild 6: Informationsflyer für die Bewohner und Gewerbetreibenden [Kreisverwaltungsreferat München]

sächlichen Inbetriebnahme der Gebiete wurden die betroffenen Bewohner durch Postwurfsendungen (Flyer) nochmals über die Maßnahmen in ihrem Gebiet sowie über das Verfahren zur Beantragung der Bewohnerlizenz informiert (Bild 6).

Die frühzeitige Einbindung der Öffentlichkeit in das Planungsverfahren hat sich sehr bewährt. Sowohl über die gewählten Bezirksausschüsse als auch direkt im Rahmen der Einwohnerversammlungen bestand für die Bewohner die Möglichkeit, sich umfassend über die geplanten Maßnahmen zu informieren und eigene Anregungen in die Planung einzubringen.

3.7 Politische Legitimation und Umsetzung

Die Umsetzung der vom Stadtrat beschlossenen PRM-Gebiete erfolgt gemeinsam durch das Bau- und das Kreisverwaltungsreferat. Das Baureferat ist dabei zuständig für die Installation der Parkscheinautomaten, die Beschilderung und den fortlaufenden Unterhalt.

In der Zuständigkeit des Kreisverwaltungsreferats liegen die verkehrsrechtliche Anordnung der Beschilderung, der Internet-Auftritt zum Parkraummanagement sowie die Erstellung und Verteilung der Informationsflyer, die Ausgabe der Bewohnerlizenzen und Ausnahmegenehmigungen und die Parkraumüberwachung durch die kommunale Verkehrsüberwachung (KVÜ) mit Ausnahme der Gebiete, deren Überwachung durch die Polizei erfolgt. Im Laufe des Umsetzungsprozesses wurde es erforderlich, ab der Umsetzung des Planungssektors II die Bezirksausschüsse bei der genauen Festlegung der Standorte für Beschilderung und Parkscheinautomaten zusätzlich einzubinden. Grund hierfür war eine Erweiterung der Entscheidungsbefugnisse der Bezirksausschüsse durch die LHM.

Der Zeitraum zwischen Beschlussfassung durch den Stadtrat und Inbetriebnahme der ersten PRM-Gebiete betrug minimal fünf Monate. Dies war u.a. dadurch bedingt, dass eine europaweite Ausschreibung der Parkscheinautomaten erforderlich war. Meist ergaben sich jedoch längere Umsetzungszeiträume, da während der Frostperiode im Winter die Arbeiten im Gelände ruhten und die Inbetriebnahme von PRM-Gebieten nur außerhalb von Schulferien erfolgen sollte. Insgesamt wurden im Rahmen der Parkraumbewirtschaftung in München ca. 82.200 Parkstände neu bewirtschaftet. Dies sind 78,8 % aller sich im im Bild 1 dargestellten

Planungsumgriff befindlichen Parkstände im öffentlichen Straßenraum (ca. 104.200 Parkstände).

4 Zeitlicher Ablauf der Planung und Umsetzung in München

Basierend auf den Ergebnissen des Forschungsprojekts Mobinet und den Erkenntnissen aus den drei Pilotgebieten wurden gemäß Münchner Stadtratsbeschluss vom Juli 2003 bis 2005 16 PRM-Gebiete in den Stadtteilen Schwabing, Au, Haidhausen und Lehel umgesetzt. Bereits im Oktober 2005 beschloss der Münchner Stadtrat darüber hinaus, das Parkraummanagement innerhalb von fünf Jahren beschleunigt und bedarfsgerecht auf das Gebiet innerhalb des Mittleren Rings auszuweiten. So wurde 2005 das gesamte verbliebene Planungsgebiet in vier Planungssektoren unterteilt, welche nacheinander bis Sommer 2010 untersucht wurden und bis Herbst 2011 umgesetzt werden sollen. Das Planungsergebnis ist in den Bildern 7 und 8 zu sehen [vgl. TUM-VT + KHW 2007 bis 2010].

Auch außerhalb des Mittleren Rings ist eine bereichsweise Einführung weiterer PRM-Gebiete vorgesehen. Derzeit bereitet die Verwaltung eine weitere Beschlussvorlage vor, mit der festgelegt werden soll, welche Bereiche außerhalb des Mittleren Rings auf die Notwendigkeit und Umsetzbarkeit von Parkraummanagement hin untersucht werden sollen. In einem weiteren Schritt wird für die Bereiche, in denen Notwendigkeit und Umsetzbarkeit gegeben sind, eine entsprechende Umsetzungsplanung erfolgen.

5 Qualitätsmanagement

Um die im Prozess der Maßnahmenentwicklung abgeschätzten Wirkungen zu untersuchen und bei Bedarf Nachbesserungen durchführen zu können, wird empfohlen, ca. ein Jahr nach Inbetriebnahme der jeweiligen Gebiete Nachheruntersuchungen durchzuführen. Es ist nämlich davon auszugehen, dass erst nach einigen Monaten eine gewisse Eingewöhnung bezüglich der Akzeptanz sowie Vertrautheit mit den Regelungen und dem System eingetreten ist, und sich das Parkverhalten der Nutzergruppen an die neue Situation angepasst hat.

Der ruhende Verkehr ist in der Regel keine stabile Größe, sondern unterliegt den Ver-

Sichere Leitlinien

Autobahnen | Straßen | Radwege



Der Spezialist für Kaltplastiken

Preco-Markierungen gewährleisten jederzeit eine hohe Verkehrssicherheit – ob am Tage oder bei Nacht, Nässe oder Hitze. Bei jedem Wetter und jeder Witterung ist die Funktionstüchtigkeit der Markierung dauerhaft und zuverlässig gegeben.

Objektreferenzen aus fast 20 Jahren beweisen die Qualität der Triflex-Produkte. Nutzen Sie diese Vorteile!

Triflex®

Triflex GmbH & Co. KG
Karlstraße 59 | D-32423 Minden
Tel. +49 571 38780-0
Fax +49 571 38780-738
info@triflex.de | www.triflex.de
Ein Unternehmen der Follmann-Gruppe

Planungssektor	Quartier	Anzahl Gebiete	Planungszeitraum	Umsetzungszeitraum
I	Maxvorstadt, West-Schwabing, Ludwigsvorstadt, Isarvorstadt	16	11/06 bis 07/07	10/07 bis 07/08
II	Westend, Schwanthalerhöhe, Borstei, Neuhausen, West-Schwabing	15	10/07 bis 05/08	09/08 bis 11/09
III	West-Schwabing, Untersending, Untergiesing	11 (9)*	09/08 bis 05/09	11/09 bis 07/10
IV	Obersending, Obergiesing, Ramersdorf, Berg am Laim	6 (4)*	07/09 bis 07/10	11/10 bis vsl. Herbst 2011

* Die erste Zahl ist die Anzahl der vom Gutachter vorgeschlagenen Gebiete, die Zahl in Klammern ist die Anzahl der tatsächlich umgesetzten Gebiete. Die übrigen Gebiete wurden auf Wunsch des jeweils zuständigen Bezirksausschusses zurückgestellt.

Bild 7: Planungsetappen [TUM-VT + KHW 2007 bis 2010]

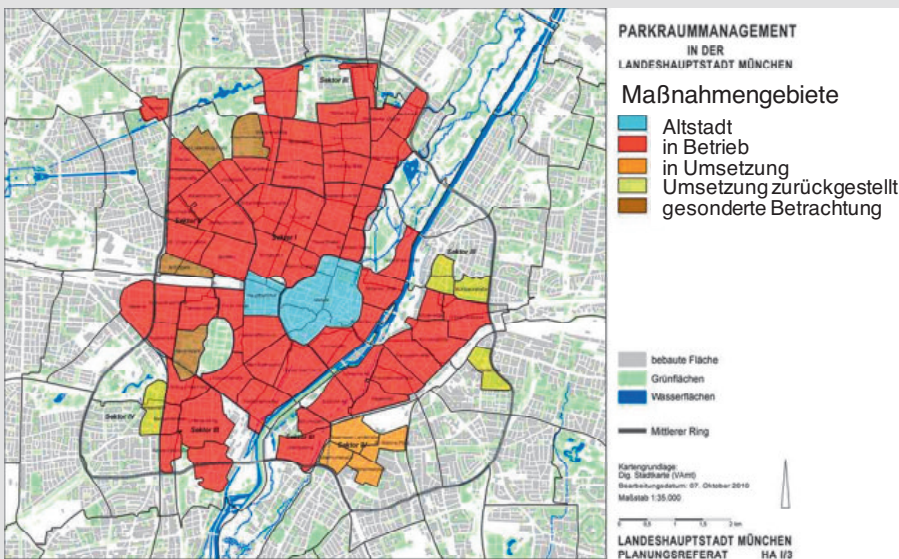


Bild 8: Überblick über die Gesamtkonzeption [TUM-VT + KHW: Ergebnisbericht Parkraummanagementplanungen Sektor 4 2010; Referat für Stadtplanung und Bauordnung München]

änderungen von örtlichen Nutzungsstrukturen und von wirtschaftlichen und verkehrlichen Randbedingungen. Auch die Parkraumbewirtschaftung selbst kann für eine sich stetig verändernde Nachfrage die Ursache sein. Um die erreichten Ziele durch die Einführung der PRM-Maßnahmen dadurch nicht zu schwächen und die Funktionalität und Akzeptanz des Parkraummanagements dauerhaft aufrecht zu erhalten, müssen die PRM-Maßnahmen hinsichtlich ihrer Wirksamkeit kontinuierlich beobachtet und bei Bedarf an Veränderungen und neue Randbedingungen angepasst werden.

6 Fazit und Ausblick

Durch die Einführung von Parkraummanagement in München ist der Parkraummanagementmangel in den stark belasteten Gebieten deutlich verringert worden. Durch die kleinräumliche Anordnung der Parkregelungen wurden der Bedarf und die Bedürfnisse der einzelnen Nutzergruppen in hohem Maße berücksichtigt sowie die Erreichbarkeit der Quartiere ebenfalls gewährleistet. Aufgrund der Beteiligung der Bevölkerung und der Politik während des gesamten Planungsprozesses ist die Akzeptanz des gesamten Maßnahmenpa-

kets sehr hoch. Eine erhöhte Mehrfachnutzung der Parkstände im Gegensatz zum Vorherzustand wurde anhand von Kennzeichenerfassungen für jedes einzelne Parkraummanagementgebiet nachgewiesen [Mobinet 2004; TUM-VT + KHW 2007 bis 2010].

Für weitere Untersuchungen außerhalb des Mittleren Rings kommen ausschließlich Bereiche in Frage, die ähnliche strukturelle und verkehrliche Gegebenheiten wie die Gebiete innerhalb des Mittleren Rings mit Parkraummanagement aufweisen. Die mögliche Beplanung dieser Gebiete erfordert ebenfalls eine Überprüfung der Struktur- und Parkraumdaten, ggf. sogar eine Neuerhebung. Letzteres betrifft v.a. die Daten zum privaten Parkraumangebot und die zugelassenen Kfz je Baublockseite. Hierfür wird ein erneuter Stadtratsbeschluss erforderlich sein. Mit der konkreten Planung könnte dann ab Sommer 2012 begonnen werden.

Literaturverzeichnis

Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) vom 26.1.2001, zuletzt geändert am 17.7.2009.

Baier, R.; Braun, W.; Peter, C.; Wagener A. (1997): Auswirkungen des Anwohnerparkens. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen. Reihe Verkehrstechnik. Heft V 39. Bremerhaven.

Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt 2000): Gesamtwirkungsanalyse zur Parkraumbewirtschaftung. Heft V 75. Bergisch Gladbach.

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV, 2005): Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs: EAR 05. Köln.

Grötsch, M.; Höhnberg, G.; Kirchhoff, P. (2004): Parkraumbewirtschaftung in innenstadtnahen Mischgebieten. In: Internationales Verkehrswesen, Heft 3/2004.

Höhnberg, G. (2002): Empirie-basiertes Entwurfsverfahren für die Parkraumbewirtschaftung in innenstadtnahen Mischgebieten. Veröffentlichungen des Lehrstuhls für Verkehrs- und Stadtplanung der Technischen Universität München. Dissertation. München.

KHW-Ingenieure (Hrsg.) (2005): Handbuch für die Nutzung des Planungstools GISPP. Internes Dokument. München.

Kirchhoff, P. (2002): Städtische Verkehrsplanung. Konzepte - Verfahren - Maßnahmen. Teubner Verlag. Wiesbaden.

Mobinet, Arbeitsbereich A (Hrsg.) (2004): Abschlussbericht: Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl der Pendler. Federführende Bearbeitung: Lehrstuhl für Verkehrstechnik der Technischen Universität München. München.

Technische Universität München, Lehrstuhl für Verkehrstechnik; KHW-Ingenieure (Hrsg.) (2007 bis 2010): Parkraumkonzepte München. Ergebnisberichte Parkraummanagementplanungen. Planungssektoren I bis IV. München.

Besuchen Sie uns
im Internet unter

www.strassenverkehrstechnik-online.de

**Straßen-
verkehrstechnik**