

## Münchener Mobilitätskultur: Parkraummanagement. Die Lösung für den (ruhenden) Verkehr?

Die Veranstaltung fand 28. Januar um 18.30 Uhr im Deutschen Verkehrszentrum statt. Teilnehmer der Podiumsdiskussion waren:

- Gabrielle Hermann, European Section of the Institute for Transportation & Development Policy
- Diego Sazillo, Absolvent der TUM, Fachgebiet für Siedlungsstruktur und Verkehrsplanung
- Christine Weis-Hiller, Referat für Stadtplanung und Bauordnung, Landeshauptstadt München
- Dr. Markus Mailer, BMW Group, Verkehrstechnik und Verkehrsmanagement
- Paul Bickelbacher, Stadt- und Verkehrsplaner, FUSS e.V.

Moderiert wurde die Diskussion von **Marco Eisenack**.

Den ersten Teil der Veranstaltung bildeten die Beiträge von Gabrielle Hermann und Diego Sazillo zur thematischen Einführung in das Parkraummanagement auf europäischer Ebene und der Präsentation ausgewählter [Best-Practice-Beispiele](#), sowie die Präsentation von Christine Weis-Hiller zum [Parkraummanagement in München](#), als Teil der Gesamtkonzeption zum ruhenden Verkehr.

Bei der anschließend folgenden Diskussion vertraten die Diskussionsteilnehmer folgende Standpunkte:

### **Paul Bickelbacher:**

Herr Bickelbacher weist zunächst darauf hin, dass die Parkregelungen in München anfangs sehr umstritten waren. Erst das Forschungsprojekt Mobinet habe die Diskussion versachlicht und Politiker überzeugt. Er selbst habe maßgeblich drauf gedrungen, dass die Umsetzung des Parkraummanagements beschleunigt wird.

Insbesondere in den Bezirksausschüssen war man anfangs sehr zögerlich. Tatsächlich lässt sich mit dem Projekt auf zahlreiche Erfolge verweisen. U.a. sei der Parksuchverkehr deutlich zurückgegangen. Auf der

anderen Seite würden die Bürger mit der Parklizenz allerdings ermutigt sich ein Auto zuzulegen, weil sie nun besser parken können. Außerdem stünde ein Großteil der Tiefgaragen leer, da ein Stellplatz in der Innenstadt etwa 100,- Euro pro Monat kostet und eine Parklizenz für ein ganzes Jahr nur 30,- Euro. Des Weiteren gäbe es ein Problem mit Zweitwohnsitzen. Es ist noch nicht juristisch geklärt, ob diese Leute auch ein Recht auf eine Lizenz haben. Die Idee aus Amsterdam (Lizenz abgeben, ÖPNV Jahreskarte umsonst bekommen), die Gabrielle Hermann und Diego Sazillo in ihrem Vortrag vorgestellt haben, gefällt Paul Bickelbacher sehr gut. Ebenfalls ist er offen dafür, dass die Parkgebühren erhöht werden, wenn zu viele von außerhalb in den entsprechenden Lizenzgebieten parken. Paul Bickelbacher kommt zu dem Schluss, dass die Lizenz für das was man bekommt sehr günstig ist. Neben den Parkplätzen sei ein weiteres Problem, dass im nächsten Jahr die Luftinhaltebestimmungen der EU nicht eingehalten werden. Als Lösungsmöglichkeit dafür sieht Bickelbacher eine City-Maut, da sich die Luftwerte durch die Umweltzone nur leicht verbessert hat und insgesamt hinter den Erwartungen zurückgeblieben ist.

Beim Thema Radverkehr weist Bickelbacher darauf hin, dass der Radverkehr in der letzten Zeit deutlich gestiegen ist. Deshalb wurde ein Grundsatzbeschluss zum Radverkehr gefasst, der auch die Umwandlung von KFZ-Stellen für Fahrradfahrer vorsieht, um Konflikte mit Fußgängern zu vermeiden.



### **Christine Weis-Hiller:**

Frau Weis-Hiller antwortet auf die Frage ob man in München nicht genutzte Parkplätze umgestalten könne, dass dafür noch keine Akzeptanz da ist, das es rechtlich aber möglich wäre, anstatt der Parkplätze Radwege zu bauen oder den Gehsteig zu verbreitern. Auf den niedrigen Preis der Parkraumlizenzen angesprochen weist Frau Hiller darauf hin, dass die Verwaltungsgebühr für eben diese in der Bundesgebührenregelung auf knapp über 30 Euro festgelegt ist und man somit kommunal auf die Gebührenhöhe keine Einfluss habe und die Steuerungsfunktion hier leider zu kurz kommt. Die Gebühren am Parkscheinautomaten könne man natürlich anheben, dies sei in der Politik aber bisher noch kein Thema. Im Gegensatz zu den Parkraumlizenzen für Anwohner, besteht für die Kommune bei der Preisgestaltung der Parklizenzen für das Gewerbe jedoch gestalterische Freiheit.



### **Dr. Markus Mailer:**

Herr Dr. Mailer vergleicht das Parkraummodell von München mit dem in Wien. Dabei sei das Modell in München sehr differenziert, während es in Wien einfacher gestaltet ist. Dort gibt es innerhalb des Gürtels durchgehend Kurzparkzonen, mit Ausnahme für die Anwohner. Die zeitliche Beschränkung liegt bei 2 Stunden. Den Nachteil des differenzierten Systems in München sieht er darin, dass sich nicht-ortskundige bei der Parkplatzsuche schlechter zurecht finden. Außerdem weist Mailer darauf hin, dass BMW im Jahr 1995 nicht in die INZELL-Initiative eingestiegen ist, um den Autoabsatz zu fördern, sondern weil es damals schon klar war, dass man die Münchner Verkehrsprobleme nur im gemeinsamen Konsens lösen kann und man sich dafür auf 11 Grundsätze geeinigt hat. Einer dieser Grundsätze beinhaltete die Erarbeitung eines Parkraummanagements. Mit dem Ergebnis ist Mailer sehr zufrieden, da es sowohl gut gelungen sei Verkehrsprobleme in den Griff zu bekommen, als auch positive Impulse für den nicht motorisierten Verkehr zu geben. BMW suche ferner nach einer Lösung um Dauer- und Langzeitparker ganz aus der Stadt herauszubekommen und die Pendler dazu zu bekommen, auf öffentliche Verkehrsmittel zurückzugreifen. Daher sollte es einen großen Ausbau der Park & Ride Anlagen geben, welcher von vielen Gemeinden aber nicht umgesetzt wurde. Außerdem überlege man, wie man den Autofahrern aktuelle Informationen zu ihrer Wegstrecke besser zugänglich machen kann. Das Problem sei nämlich auch, dass viele attraktiv angebundene Park & Ride Plätze sehr schnell besetzt sind. Dies können durch die eingebaute Navigation über einen intermodalen Informationsdienst geschehen, bei der den Fahrern auf ihrem Weg vom Start bis zum Ziel auch alternative Verkehrsmittel angeboten werden könnten.



## **Zuschauerfragen:**

Bei den Zuschauerfragen kam unter anderen das Thema Car-Sharing zur Sprache. Ein Zuschauer würde gerne in Sendling, wo das Parkraummanagement im März gestartet wird, Fahrzeuge von „Stadttauto“ auf freie Parkplätze stellen, um das Car-Sharing bekannter zu machen. Frau Hiller rät zu einem Antrag, da sie dies für eine gute Sache hält, sich aber bisher mit diesem Thema noch nicht befasst habe. Im Zuge des Parkraummanagements würden außerdem neue Fahrradstellplätze geschaffen. Dort wo man auf den ein oder anderen Stellplatz verzichten kann, wurden auf Wunsch der Bezirksausschüsse Parkplätze umgewandelt. Aufgrund der Zunahme des Radverkehrs müssen nun aber schnelle Lösungen gefunden werden um entsprechende Stellplätze zu schaffen.

Herr Bickelbacher weist darauf hin, dass in Berg am Laim neue Abstellplätze für Bike and Ride geschaffen wurden. Im Grundsatzbeschluss stehe ferner, dass 2000 neue Fahrradständer in der Innenstadt und 400 in der Altstadt entstehen sollen, dort wo es keine Möglichkeiten gibt die Räder im Haus oder Hinterhof abzustellen.

Ferner sieht er es als Aufgabe auch grundsätzlich die Vorgaben der Stellplatzpflicht zu überdenken.

Auch die Frage nach der Verkehrsförderung für Dreiräder kommt auf. Frau Hiller antwortet, dass dies natürlich auch berücksichtigt werden müsse. Wenn man möchte, dass die Menschen mehr mit dem Fahrrad unterwegs sind, dann müssen z.B. auch Lasten und Kinder transportiert werden. Man muss für neue Fahrradtypen mitdenken und Parkplätze auch ausgestalten.

Die Frage nach der Umwidmung des Straßenraums ist aufgekommen, da nach Ansicht des Zuschauers jeder gepflanzte Baum mehr Nutzen bringt als ein Parkplatz. Die Freiheit der Verkehrsmittelwahl und die Erreichbarkeit der Innenstadt gehören zusammen und sollten seiner Meinung nach auch bei einer City-Maut berücksichtigt werden.