

# Protokoll



Bearbeiter gevas humberg & partner

Betrifft :  
**Verkehrsentwicklungsplan Gemeinde Karlsfeld – Arbeitskreis Parkraumkonzept**

Erledigen  
durch bis

Kunde: Gemeinde Karlsfeld

Datum: 18.11.2014

Zeit: 18:30 – 21:00

Ort: Gemeinde Karlsfeld

Teilnehmer:

Bürgerinnen und Bürger der Gemeinde Karlsfeld  
Vertreter der Gemeinde Karlsfeld  
Vertreter des Gemeinderats der Gemeinde Karlsfeld  
Vertreter von gevas humberg & partner

## 1 Einführung

Herr Handl, zweiter Bürgermeister von Karlsfeld, begrüßt die Teilnehmer und führt in das Thema ein. Anschließend wird die vorbereitete Präsentation von gevas humberg & partner vorgestellt. Die Präsentation wurde den Teilnehmern bereits vorab übermittelt. Herr Handl verlässt nach der Präsentation die Sitzung aus terminlichen Gründen.

## 2 Diskussion

Im Themenbereich Parkraumkonzept gibt es im Wesentlichen zwei Gebietsschwerpunkte, den Bereich um die „Neue Mitte“ und das Gebiet um den S-Bahnhof Karlsfeld.

### Bereich „Neue Mitte“

Im Bereich der „Neuen Mitte“ wird das Einrichten einer Bewohnerparkzone generell befürwortet. Wenn eine Parkraumbewirtschaftung eingerichtet wird, muss die Parkraumüberwachung verstärkt werden, damit die Regelung von den Parkraumnutzern auch eingehalten wird. Bei der Bewohnerparkzone sollte darauf geachtet werden, dass

## Protokoll



die Ausweisung spezieller Stellplätze, z.B. der für Bewohner reservierten Stellplätze oder Kurzparkzonen, je nach Nutzungsangebot der Straßen verteilt werden. Bei der Einführung einer Parkraumzone sollte darauf geachtet werden, dass nicht unnötig viele Schilder aufgestellt werden. Dies kann durch Parkraumbewirtschaftungszonen und Bündelung der für Bewohner reservierten Stellplätze geschehen.

Als Problem wird von den Bürgern angesprochen, dass viele Bewohner die privaten Stellplätze, wie zum Beispiel die eigene Garage, nicht als Stellplatz benutzen, sondern sich auf die öffentlichen Stellplätze an der Straße stellen. Bei Neubauten sollte eine Wohnung nur mit einem Stellplatz verkauft werden. Ein Bewohnerparkausweis sollte nur vergeben werden, wenn kein privater Stellplatz vorhanden ist.

Ein weiteres Problem sehen die Bürger darin, dass die Besucher der Karlsfelder Meile nicht das vorhandene Parkhaus nutzen. Das liegt laut der Bürger zum einen an der benutzerunfreundlichen Gestaltung der Parkgarage, zum Beispiel durch schmale Parkplätze und eine enge Verkehrsführung, die viele Rangiervorgänge benötigt. Zum anderen ist die Beschilderung und somit die Führung der Parksuchenden zur Parkgarage sehr schlecht und teilweise irreführend. Die Beschilderung sollte überarbeitet werden und es sollte gegebenenfalls über eine digitale Anzeige der freien Stellplätze oder ein statisches Parkleitsystem in Karlsfeld nachgedacht werden. Dies würde auch den Parksuchverkehr verringern. Die Gemeinde erläutert, dass hierzu schon Gespräche mit den Verantwortlichen geführt wurden. Dies sollte noch einmal wiederholt werden.

Viele Bürger beschwerten sich über die vielen Transporter und Lkw, die in den Wohnstraßen parken. Das Parken von Lkw über 7,5t ist schon verboten, müsste aber regelmäßiger kontrolliert werden. Um die Transporter am Parken zu hindern könnten einzelne kleine Parkbuchten für Pkw gebaut werden, die allerdings die Parkkapazitäten deutlich verringern würden. Durch Einrichtung der Bewohnerparkzone könnte ein Teil der Transporter, die anscheinend hauptsächlich Firmenwagen sind, aus dem Gebiet ferngehalten werden. Es wurde außerdem bemängelt, dass viele Lkw über 7,5 t, die mehrere Tage auf eine Abholung warten, überall im Gemeindegebiet parken und Dreck hinterlassen. Um dies zu verhindern müssten gezielte Lkw-Parkplätze ausgewiesen werden. Dazu sollte mit den ansässigen Firmen gesprochen werden.

### **Bereich S-Bahnhof Karlsfeld**

Im Bereich des S-Bahnhof Karlsfeld liegt das Problem des Parkraummangel daran, dass viele Pendler nach München mit dem Auto zum Bahnhof Karlsfeld fahren, da dieser noch

# Protokoll



in der Tarifzone Innenraum liegt, und man von dort günstiger mit der S-Bahn Richtung Innenstadt gelangt. Auf Münchner Stadtgebiet gibt es einen P+R Parkplatz, der allerdings gebührenpflichtig ist. Viele Pendler wollen sich das Geld sparen und Parken im öffentlichen Straßenraum der Gemeinde Karlsfeld.

Im Bereich des Bahnhofes stehen keine öffentlichen Flächen zur Verfügung auf denen ein P+R Parkplatz auf Karlsfelder-Gebiet eingerichtet werden könnte. Eine Bewirtschaftung der vorhandenen Stellplätze im Straßenraum durch die P+R GmbH wäre laut deren Aussage nicht wirtschaftlich.

Da die Gemeinde das P+R nicht grundsätzlich verhindern will, sollte eine feste Anzahl an Stellplätzen zur Verfügung stehen. Um die Bewohner zu schützen, könnte auch im Umfeld des S-Bahnhofes eine Bewohnerparkzone eingeführt werden, sofern dort ein entsprechendes Parkraumdefizit nachgewiesen werden kann.

Da es zur Erhebungszeit noch möglich war, sein Fahrzeug auf dem privaten Grundstück des ehemaligen Bayerwerkgeländes abzustellen, hat sich der Parkdruck im heutigen Zustand nochmal erhöht. Um einen aktuellen Stand zu erhalten sollte das Gebiet nochmals erhoben werden.

Von den Bürgern wurde zusätzlich angemerkt, dass die Anzahl der Parker am Bahnhof verringert werden könnte, wenn das ÖPNV-Angebot verbessert werden würde. Hierfür findet im November ein weiterer Arbeitskreis statt, der sich mit dem Thema ÖPNV beschäftigt.

### **3 Zusammenfassung und Ausblick**

Nach Beendigung der Diskussion werden an alle Teilnehmer (mit Ausnahme der Mitarbeiter/innen der Gemeindeverwaltung und anwesenden Personen von gevas humberg & partner) Karten verteilt, auf die jeder Teilnehmer die fünf wichtigsten Maßnahmen zum Themenfeld Parkraumkonzept notieren kann. Die Karten werden dann eingesammelt, gewichtet und von gevas humberg & partner ausgewertet. Die erste Maßnahme erhält fünf Punkte, die zweite vier Punkte, die dritte drei Punkte, die vierte zwei Punkte und die fünfte einen Punkt. Gleiche Maßnahmen, die von verschiedenen Teilnehmern benannt wurden, werden zusammengefasst. Tabelle 1 zeigt die Ergebnisse

# Protokoll



der Auswertung.

Maßnahmen	Summe
Bewohnerparkzone (neue Mitte, Bahnhof)	53
Bewohnerparkzone allgemein	25
Bewohnerparkzone neue Mitte + Bahnhof	8
Bewohnerparkzone neue Mitte	13
Bewohnerparkzone Bahnhof	7
Lkw + Sprinter Parkverbot	17
spezielle Parkbuchten (Pkw durch kleine Parkbuchten, Behinderte, Frauen, Familien, Bringen und Holen)	13
Parksuchverkehr in Parkhaus leiten/Parkleitsystem (neue Mitte)	12
P+R erweitern (Bahnhof)	11
Oberirdische Parkplätze unattraktiv (Kosten, Parkdauer), Tiefgarage attraktiv (kostenlos, hell, Frauenparkplatz) gestalten (neue Mitte)	9
kostenpflichtige Parkraumbewirtschaftung	8
bessere Verkehrsüberwachung (ruhender Verkehr)	8
Lkw Parkplatz-Konzept	5
Mietwohnungen + Kaufobjekte nur mit Stellplatz/Garage zulassen	2
Reduzierung öffentl. Parkplätze (+Schutz angrenzender Wohngebiete)	2
Firmen + neue Familien über Parkplatzsituation informieren	1
Nutzung priv. Parkmöglichkeiten fördern	1
ÖPNV ausbauen, um Parkplätze zu sparen	ohne Wertung
Radwege ausweisen (dadurch evtl kein Parken mehr möglich)	ohne Wertung

**Tabelle 1 Ergebnisse der Maßnahmenauswertung**

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass die Mehrheit der Teilnehmer (53 Punkte) sich für das Errichten einer Bewohnerparkzone ausspricht. Dabei gaben die meisten (25 Punkte) nur allgemein die Maßnahme Bewohnerparkzone an. Mit 13 Punkten wird die Bewohnerparkzone an der neuen Mitte wichtiger angesehen als am Bahnhof (7 Punkte). An zweiter Stelle, mit 17 Punkten, wird das Problem der parkenden LKW und Sprinter in den Wohngebieten gesehen. Mit 13 Punkten sehen die Teilnehmer die Errichtung spezieller Parkplätze, für z.B. Pkw, Behinderte oder Familien als dritt wichtigste Maßnahme.

Nach den drei Arbeitskreisen, die bereits stattgefunden haben, wird ein weiterer Arbeitskreis zum Thema ÖPNV im November durchgeführt. Nach Abschluss der Arbeitskreissitzungen werden Gespräche mit zuständigen Behörden (z.B. Staatliches Bauamt) durchgeführt, um mögliche Maßnahmen zu besprechen und Stellungnahmen der zuständigen Behörden zu erhalten.

Danach wird entschieden, in welchen Arbeitskreisen erneute Sitzungen erforderlich werden. Die Maßnahmen werden anschließend im Rahmen des VEP einer Prioritätenreihung unterzogen und es wird – soweit als möglich – eine grobe Kostenschätzung erfolgen, damit der Gemeinderat eine fundierte Entscheidungsgrundlage erhält. Die Ergebnisse des VEP werden in einer abschließenden

**Protokoll**



Gemeinderatssitzung behandelt.

gevas humberg & partner  
Ingenieurgesellschaft für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik mbH

