



**Herrn
Oberbürgermeister
Christian Ude
Rathaus**

**München, den
21.10.2013**

Stellplatzsatzung flexibilisieren

Antrag

Die Verwaltung prüft die Möglichkeit einer Flexibilisierung der Stellplatzsatzung für Kleinstgewerbe

Begründung

Im Bereich von Kleinstgewerbe stellt die Stellplatzsatzung ein Investitionshindernis dar.

Bei Umwidmungen von kleinen Büroflächen, beispielsweise für ein Yoga-Studio oder der Erweiterung von Freischankflächen kleiner Cafés, werden nach der Stellplatzsatzung – unabhängig von der Lage – der Nachweis von Stellplätzen gefordert. Da diese hier meist nicht hergestellt werden können ist eine Ablöse fällig.

Insbesondere in gut erschlossenen integrierten Lagen ist durch Angebote, die sich meist an die Laufkundschaft richten, kein zusätzlicher PKW-Verkehr zu erwarten. Die Kosten für eine Stellplatzablöse machen diese Investitionen aber dort unrentabel, so dass diese – da den Kosten keinen wesentlichen Mehrwert schaffen – entweder gar nicht oder an nicht integrierten Standorten, getätigten werden.

Der öffentliche Raum und die lokale Ökonomie könnte mit einer flexibleren Lösung an vielen Stellen an Attraktivität gewinnen, sei es durch ein paar Bistrosche tagsüber zum Verweilen oder ein Yoga-Raum um die Ecke. Es sollte daher geprüft werden, inwieweit eine Flexibilisierung der Stellplatzsatzung, beispielsweise durch eine „Bagatellgrenze“ und einer entsprechenden Einzelfallprüfung, machbar ist.

Fraktion Die Grünen – rosa liste

Initiative:

Paul Bickelbacher
Sabine Nallinger
Sabine Krieger
Herbert Danner

Mitglieder des Stadtrates



**Herrn
Oberbürgermeister
Christian Ude
Rathaus**

21.10.2013

München, den

Wohnkosten senken und gleichzeitig zukunftsfähige Mobilität befördern II – Wohnen ohne (eigenem) Auto bei städtischen Gesellschaften

Antrag

1. Die städtischen Wohnbaugesellschaften realisieren künftig auch Projekte „Wohnen ohne (eigenes) Auto“ und kombinieren dies mit tragfähigen Mobilitätskonzepten (ähnlich dem Projekt „Mobilität aus einer Hand“).
2. Dies kommt insbesondere bei Projekten im Rahmen einer qualifizierten Nachver-dichtung zur Anwendung, bei der Stellplätze überproportional teuer wären oder Tiefgaragen nur auf Kosten eines wertvollen Baumbestandes zwischen den Gebäuden realisierbar wären.
3. Die günstigeren Wohnkosten ohne Stellplatz werden an den Mieter weitergegeben.
4. Möchte sich der Mieter in einer späteren Lebensphase ein eigenes Fahrzeug zulegen, wird ihm eine Wohnung mit Stellplatz oder das Anmieten eines Stellplatzes in einem benachbarten Objekt angeboten.

Begründung:

Die in Bundesrepublik Deutschland auf die Reichsgaragenordnung von 1939 zurück-gehende und derzeit gültige Regelung, dass Wohnungen ein oder mehrere PKW- Stellplätze zugeordnet werden, diese aber nicht kostendeckend verkauft oder vermietet werden können, führt zu einer Subventionierung des Kfz-Verkehrs über die Wohnkosten. Dies ist einer Stadt mit so hohen Wohnkosten wie München nicht hinnehmbar. Besonders paradox ist die Situation, wenn die Betriebskosten einer halb leerstehenden Tiefgarage in einem geförderten Wohnungsbau von autolosen Sozialmietern mitgetragen werden müssen.

Eine Möglichkeit auf kommunaler Ebene darauf zu reagieren sind Projekte zum Wohnen ohne (eigenes) Auto. Das Engagement städtischer Wohnbaugesellschaften in diesem Feld ist dazu geeignet das Thema aus der Nische zu holen, in der es sich derzeit befindet.

Mehrere Studien haben gezeigt (u.a. die Studie des von der BMW Group getragenen Instituts für Mobilitätsforschung, Quelle 1), dass in gut erschlossenen Großstädten die Autonutzung und vor allem der Kfz-Besitz in der Altersgruppe der bis 35-jährigen rück-läufig ist. Parallel steigt die Bereitschaft öffentliche

Verkehrsmittel oder das Fahrrad zu nutzen, und Car-Sharing-Systeme entwickeln sich dynamisch. Damit steigen auch die Chancen von Projekten zu Wohnen ohne (eigenes) Auto.

Insbesondere Wohnbauprojekte im Rahmen einer qualifizierten Nachverdichtung, die sonst wegen hoher Stellplatzkosten gar nicht oder nur auf Kosten wertvollen Baum-bestandes realisierbar wären, sind eine Chance für Wohnen ohne Auto.

Die städtischen Wohnbaugesellschaften haben auch die Möglichkeit alternative Wohnun-gen anzubieten, wenn sich Lebensentwürfe ändern oder wenn sich eine Mobilitätsein-schränkung einstellen sollte, die ggf. ein eigenes Kfz erfordert.

Wohnen ohne (eigenes) Auto sollte selbstverständlich unterstützt werden durch Alternativen zum eigenen Auto wie es das Gemeinschaftsprojekt Projekt von KVR, MVG, Wogeno, Stattauto und Fidelio aufzeigt (Quelle 2), in dem Car-Sharing-Autos, gemeinschaftliche Nutzung von ÖV-Tickets, Leih-Fahrradanhänger etc. zur Verfügung gestellt werden.

Quelle1: Institut für Mobilitätsforschung: Mobilität junger Menschen im Wandel – multimodaler und weiblicher. München 2011

www.ifmo.de/basif/pdf/publikationen/2011/ifmo2011_Mobilitaet_junger_Menschen.pdf

Quelle 2: Pilotprojekt Mobilität aus einer Hand

www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Kreisverwaltungsreferat/Wir-ueberuns/Pressemitteilungen/11-2012/Mobilit-t.html

Fraktion Die Grünen – rosa liste

Initiative:

Paul Bickelbacher

Sabine Nallinger

Sabine Krieger

Herber Danner

Mitglieder des Stadtrats



An den Oberbürgermeister
der Landeshauptstadt München
Herrn Dieter Reiter
Rathaus, Marienplatz 8
80331 München

München, 21.06.2023

Antrag:
Novellierung der Kfz-Stellplatzsatzung

Die Verwaltung bereitet eine Überarbeitung der städtischen Stellplatzsatzung (StellplatzS - StPiS) wie folgt vor:

1. Fahrradstellplätze sind auf die Zahl der notwendigen Kfz-Stellplätze bei wohnungsgenutzten und nichtwohnungsgenutzten Bauvorhaben anrechenbar. Die absolute Anzahl an notwendigen Kfz-Stellplätzen reduziert sich entsprechend einem zu definierenden Schlüssel.
2. Insofern wohnungsgenutzte Baugrundstücke sich in einer radialen Entfernung von 600 Metern von Haltepunkten der U- oder S-Bahn bzw. 400 Metern von Haltepunkten der Tram befindet, ist es ebenfalls möglich die Anzahl an notwendigen Kfz-Stellplätzen zu reduzieren.
3. Die Verpflichtung zur Schaffung von Kfz-Stellplätzen bei Häusern mit ein bis zwei Wohneinheiten kann unter Umständen komplett entfallen.
4. Bei Häusern im Bestand ist es möglich, bereits vorhandene Kfz-Stellplätze entsprechend zurückzubauen.

Begründung:

In der städtischen Stellplatzsatzung StPiS 926 wird die notwendige Mindest-Anzahl von Kfz-Stellplätzen geregelt. Diese darf nur unter bestimmten Umständen unterschritten werden. Bei wohnungsgenutzten Gebäuden ist dies derzeit kaum möglich. Außerhalb von Quartiersbauvorhaben sowie bei Gebäuden im Bestand ist eine Reduktion noch gar nicht vorgesehen. Eine solche Satzung ist nicht mehr zeitgemäß.

Der LT-Drucksache 18/29006 (Gesetzentwurf 1 zur Stärkung des Radverkehrs in Bayern, Bayerisches Radgesetz – BayRadG, Teil 3, Art. 13a, Abs 2) vom 11.05.2023 des Bayerischen Landtags ist zu entnehmen, dass den Gemeinden durch Änderung

¹ <https://www.bayern.landtag.de/parlament/dokumente/drucksachen?dokumentenart=Drucksache>

des Art. 81 Abs. 1 Nr. 4 der Bayerischen Bauordnung ermöglicht werden soll, im Rahmen ihrer örtlichen Bauvorschriften bei Bauvorhaben die Anrechnung von Fahrradstellplätzen auf die Zahl der nachzuweisenden Kfz-Stellplätze zuzulassen. Damit soll es den Gemeinden erleichtert werden, den bestehenden örtlichen Bedarf an Fahrradstellplätzen zu decken. Als eine Maßnahme zum fahrradfreundlichen Bauen können die Gemeinden auf diesem Weg dazu beitragen, den Radverkehr innerorts weiter zu stärken und den Umstieg auf das Rad zu fördern.

Im Wiener Garagengesetz (WGarG 2008) wurde bereits 2008 festgelegt, dass bei Häusern mit nur einer Wohneinheit keine Stellplatzpflicht besteht.²

Der Rückgang an oberirdischen Stellplätzen und Zufahrtswegen führt in der Regel zu einer geringeren Flächen-Versiegelung. Dies trägt nicht nur dem Umwelt- und Klimaschutzgedanken Rechnung, sondern schafft auch mehr Grünflächen als Erholungs- und Freizeitflächen.

Entsprechend soll die LH München mit gutem Beispiel voraus gehen und eine zeitgemäße Stellplatzsatzung erlassen, die weiteren Städten als Vorbild dienen kann.

Initiative:

Sonja Haider, stellv. Fraktionsvorsitzende, Mobilitätspolitische Sprecherin

Tobias Ruff, Fraktionsvorsitzender

Dirk Höpner, Stadtrat

Nicola Holtmann, Stadträtin

² <https://www.wko.at/service/w/verkehr-betriebsstandort/Stellplatzverpflichtung-in-Wien.html>

Anlage 4

Satzung der Landeshauptstadt München zur Einführung einer Pflicht zum Nachweis von notwendigen Stellplätzen für Kraftfahrzeuge (Stellplatzsatzung - StPIS)

vom

Die Landeshauptstadt München erlässt aufgrund des Art. 23 der Gemeindeordnung für den Freistaat Bayern (GO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 22.08.1998 (GVBl. S. 796, 797, BayRS 2020-1-1-I), zuletzt geändert durch Gesetz vom 09.12.2024 (GVBl. S. 573) und Art. 81 Abs. 1 Nr. 4 der Bayerischen Bauordnung (BayBO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14.08.2007 (GVBl. S. 588, BayRS 2132-1-B)), zuletzt geändert durch Gesetz vom 23.12.2024 (GVBl. S. 605) und durch Gesetz vom 23.12.2024 (GVBl. S. 619) folgende Satzung:

§ 1 Anwendungsbereich

- (1) Die Satzung gilt für die Errichtung, Änderung oder Nutzungsänderung von Anlagen im Sinne des Art. 1 Abs. 1 BayBO im Stadtgebiet München.
- (2) Regelungen in Bebauungsplänen oder anderen städtebaulichen Satzungen, die von den Regelungen dieser Satzung abweichen, haben Vorrang.

§ 2 Pflicht zur Herstellung von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge

- (1) Bei der Errichtung von Anlagen, für die ein Zu- und Abfahrtsverkehr mit Kraftfahrzeugen zu erwarten ist, sind Stellplätze für Kraftfahrzeuge herzustellen.
- (2) Bei der Änderung oder Nutzungsänderung von Anlagen sind Stellplätze für Kraftfahrzeuge herzustellen, wenn dadurch zusätzlicher Zu- und Abfahrtsverkehr zu erwarten ist. Ausgenommen hiervon sind Änderungen oder Nutzungsänderungen im Sinne des Art. 81 Abs. 1 Nr. 4b 2. Halbsatz BayBO.

§ 3 Zahl der notwendigen Stellplätze für Kraftfahrzeuge

- (1) Die Zahl der notwendigen Stellplätze für Kraftfahrzeuge ist aus Anlage 1, ausgefertigt am_____, zu ermitteln. Anlage 1 ist Bestandteil der Satzung. Ist eine Nutzung nicht in Anlage 1 aufgeführt, ist die Zahl der notwendigen Stellplätze in Anlehnung an eine oder mehrere vergleichbare Nutzungen der Anlage 1 zu ermitteln.
- (2) Ergibt sich bei der Ermittlung nach Abs. 1 ein Missverhältnis zu dem Zu- und Abfahrtsverkehr, der aufgrund besonderer, objektiv belegbarer Umstände für die jeweils beantragte Nutzung zu erwarten ist, ist die Zahl der notwendigen Stellplätze dem zu erwartenden Zu- und Abfahrtsverkehr entsprechend zu erhöhen oder zu verringern. Für Wohnnutzungen ist bei Vorlage eines qualifizierten Mobilitätskonzepts von einem reduzierten Stellplatzbedarf auszugehen.
- (3) Bei baulichen Anlagen, die unterschiedliche Nutzungsarten enthalten, wird die Zahl der notwendigen Stellplätze getrennt nach den jeweiligen Nutzungsarten ermittelt.
- (4) Ergibt sich bei der Ermittlung der Zahl der notwendigen Stellplätze ein Bruchteil, so ist dieser bei jedem Berechnungsschritt nach den Absätzen 1-3 nach kaufmännischen Grundsätzen auf eine ganze Zahl zu runden.

§ 4 Erfüllung der Stellplatzpflicht durch Herstellung und Ablöse der Stellplätze für Kraftfahrzeuge

- (1) Die nach § 3 ermittelten, notwendigen Stellplätze sind grundsätzlich auf dem Baugrundstück oder auf einem geeigneten Grundstück in der Nähe des Baugrundstücks herzustellen. Bei der Herstellung der Stellplätze auf einem geeigneten Grundstück in der Nähe des Baugrundstücks ist dessen Benutzung für diesen Zweck gegenüber dem Rechtsträger der Bauaufsichtsbehörde rechtlich zu sichern.
- (2) Die Inanspruchnahme derselben Stellplätze durch zwei oder mehrere Nutzungen mit unterschiedlichen Geschäfts- oder Öffnungszeiten (Wechselnutzung) kann zugelassen werden, wenn sichergestellt ist, dass keine Überschneidungen der Benutzung des Stellplatzes auftreten und keine negativen Auswirkungen auf den Verkehr in der Umgebung zu erwarten sind.
- (3) Für Nichtwohnnutzungen sind
 - (a) im Geltungsbereich der Zone I mindestens 50 %,
 - (b) im Geltungsbereich der Zone II mindestens 75 % und
 - (c) außerhalb der Geltungsbereiche der Zonen I und II bei radialer Entfernung des Baugrundstücks von 600 Metern zu den Haltepunkten der U- oder S-Bahn bzw. 400 Metern zu den Haltepunkten der Tram (jeweils gemessen vom Mittelpunkt des Bahnsteigs der jeweiligen Haltestelle) mindestens 75 %

der nach § 3 ermittelten Zahl an Stellplätzen herzustellen.

Die jeweiligen Geltungsbereiche ergeben sich aus den Anlagen 2 bis 7 der Satzung, ausgefertigt am _____, mit der Anlage 2 der Satzung im Maßstab 1 : 40.000 und den Anlagen 3 bis 7 der Satzung jeweils im Maßstab 1 : 10.000.

Die Anlagen 2 bis 7 sind Bestandteil der Satzung. Ergibt sich bei Ermittlung der Anzahl der herzustellenden Stellplätze ein Bruchteil, so gilt § 3 Abs. 4 entsprechend. § 4 Abs. 6 bleibt unberührt. Die nicht hergestellten, notwendigen Stellplätze sind durch Übernahme der Kosten für die Herstellung der Stellplätze in angemessener Höhe gegenüber der Gemeinde (Ablösevertrag) abzulösen (lagebedingte Ablöse).

- (4) Für Nichtwohnnutzungen außerhalb der Anwendungsbereiche von § 4 Abs. 3 kann die Pflicht zur Herstellung der Stellplätze auf Antrag auf bis zu 75 % der notwendigen Stellplätze abgesenkt werden, soweit der Nachweis erbracht wird, dass der zu erwartende Zu- und Abfahrtsverkehr auf andere Weise als durch Stellplätze auf dem Baugrundstück oder auf einem geeigneten Grundstück in Nähe des Baugrundstücks abgewickelt werden kann. Ergibt sich bei Ermittlung der Anzahl der herzustellenden Stellplätze ein Bruchteil, so ist § 3 Abs. 4 entsprechend anzuwenden. § 4 Abs. 6 bleibt unberührt. Die nicht hergestellten, notwendigen Stellplätze sind durch Übernahme der Kosten für die Herstellung der Stellplätze in angemessener Höhe gegenüber der Gemeinde (Ablösevertrag) abzulösen (einzelfallbezogene Ablöse).
- (5) Soweit die Unterbringung der Stellplätze, die herzustellen sind, auf dem Baugrundstück oder in der Nähe des Baugrundstücks nicht möglich ist, kann die Verpflichtung nach § 2 in besonderen Einzelfällen auf Antrag auch dadurch erfüllt werden, dass die Kosten für die Herstellung der notwendigen Stellplätze in angemessener Höhe gegenüber der Gemeinde (Ablösevertrag) übernommen werden (Ablöse wegen Unmöglichkeit der Herstellung).
- (6) Von den Ablösemöglichkeiten der Absätze 3 bis 5 sind Nutzungen ausgenommen, die für ihren geordneten Betriebsablauf darauf angewiesen sind, ihren Zu- und Abfahrtsverkehr durch Stellplätze auf dem Baugrundstück oder auf einem geeigneten Grundstück in der Nähe des Baugrundstücks abzuwickeln.

§ 5 Anforderungen an die Herstellung von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge

- (1) Für Stellplätze in Garagen gelten die baulichen Anforderungen der Garagen- und Stellplatzverordnung (GaStellV) vom 30.11.1993 (GVBl. S. 910, BayRS 2132-1-4-B), zuletzt geändert durch Gesetz vom 23.12.2024 (GVBl. S. 605) und durch Gesetz vom 23.12.2024 (GVBl. S. 619) in ihrer jeweils gültigen Fassung.
- (2) Im Übrigen sind Stellplätze in ausreichender Größe und in Abhängigkeit von der beabsichtigten Nutzung herzustellen.

§ 6 Abweichungen

Unter den Voraussetzungen des Art. 63 BayBO können Abweichungen zugelassen werden.

§ 7 Inkrafttreten

- (1) Diese Satzung tritt zum 01.10.2025 in Kraft.
- (2) Gleichzeitig tritt die Satzung der Landeshauptstadt München über die Ermittlung und den Nachweis von notwendigen Stellplätzen für Kraftfahrzeuge (Stellplatzsatzung – StPIS) vom 19.12.2007 (MüAbBl. 2008, Sondernummer 1, S. 1) außer Kraft.

Anlage 1**zur Satzung der Landeshauptstadt München zur Einführung einer Pflicht zum Nachweis von notwendigen Stellplätzen für Kraftfahrzeuge (Stellplatzsatzung - StPIS)**

Die Anlage 1 ist Bestandteil der Satzung.

Ziffer:	Nutzung:	Richtwert:

1.	Wohnen	
1.1	Wohnung	a) 1 Stellplatz je 1 Wohnung b) 0,5 Stellplätze je 1 Mietwohnung, für die eine Bindung nach dem Bayerischen Wohnraumförderungsgesetz (BayWoFG) besteht c) 0,8 Stellplätze je 1 Mietwohnung, für die eine Mietpreis- und Belegungsbindung außerhalb des BayWoFG, aber nach Vorgaben der Landeshauptstadt München besteht
1.2	Kinder-, Schüler- und Jugendwohnheim	1 Stellplatz je 20 Betten, mindestens 1 Stellplatz
1.3	Studentenwohnheim	1 Stellplatz je 5 Betten
1.4	Schwestern-/ Pflegerwohnheim, Arbeitnehmerwohnheim u. ä.	1 Stellplatz je 5 Betten
1.5	Altenwohnheim, Altenheim, Langzeit- und Kurzzeitpflegeheim, Tagespflegeeinrichtung u. ä.	1 Stellplatz je 15 Betten bzw. Pflegeplätze, mindestens 1 Stellplatz
1.6	Obdachlosenheim, Gemeinschaftsunterkunft für Leistungsberechtigte nach dem Asylbewerberleistungsgesetz	1 Stellplatz je 100 Betten, mindestens 2 Stellplätze
1.7	Wohnformen, denen ein besonderes, zielgruppenspezifisches Konzept zu Grunde liegt	nach jeweiligem Einzelfall

Ziffer:	Nutzung:	Richtwert:		
		Ausgangsrichtwert	Zone I	Zone II und vergleichbare Lagen

2.	Büro, Verwaltung, Praxis			
2.1	Büro- und Verwaltungsraum allgemein	1 Stellplatz je 45 m ² NUF ¹⁾	90 m ² NUF ¹⁾	60 m ² NUF ¹⁾
2.2	Räume mit erheblichem Besucher- verkehr (Schalter-, Abfertigungs- oder Beratungsraum, Arztpraxis und dergl.)	1 Stellplatz je 35 m ² NUF ¹⁾ , mindestens 1 Stellplatz	70 m ² NUF ¹⁾ , mindestens 1 Stellplatz	47 m ² NUF ¹⁾ , mindestens 1 Stellplatz

3.	Verkauf			
3.1	Laden	1 Stellplatz je 50 m ² Verkaufsfläche für den Kundenverkehr, mindestens 1 Stellplatz je Laden	100 m ² Verkaufsfläche für den Kundenverkehr, mindestens 1 Stellplatz je Laden	67 m ² Verkaufsfläche für den Kundenverkehr, mindestens 1 Stellplatz je Laden
3.2	Waren- und Geschäftshaus (einschließlich Einkaufszentrum, großflächiger Einzelhandelsbetrieb)	1 Stellplatz je 40 m ² Verkaufsfläche für den Kundenverkehr	80 m ² Verkaufsfläche für den Kundenverkehr	53 m ² Verkaufsfläche für den Kundenverkehr
3.3	Baustoffhandel für gewerblichen Bedarf	1 Stellplatz je 80 m ² Verkaufsfläche für den Kundenverkehr, sowohl überdacht als auch im Freiland	160 m ² Verkaufsfläche für den Kundenverkehr, sowohl überdacht als auch im Freiland	107 m ² Verkaufsfläche für den Kundenverkehr, sowohl überdacht als auch im Freiland
3.4	Möbelhaus über 800 m ²	1 Stellplatz je 60 m ² Verkaufsfläche für den Kundenverkehr	120 m ² Verkaufsfläche für den Kundenverkehr	80 m ² Verkaufsfläche für den Kundenverkehr

Ziffer:	Nutzung:	Richtwert:		
		Ausgangsrichtwert	Zone I	Zone II und vergleichbare Lagen

4.	Versammlung			
4.1	Versammlungsstätte von überörtlicher Bedeutung (z.B. Theater, Konzerthaus, Mehrzweckhalle)	1 Stellplatz je 10 Sitzplätze oder je 10 Besucher*innen	20 Sitzplätze oder je 20 Besucher*innen	13 Sitzplätze oder je 13 Besucher*innen
4.2	Sonstige Versammlungsstätte (z.B. Lichtspieltheater, Vortragssaal)	1 Stellplatz je 20 Sitzplätze oder je 20 Besucher*innen	40 Sitzplätze oder je 40 Besucher*innen	27 Sitzplätze oder je 27 Besucher*innen
4.3	Kirche, Gebetshaus	1 Stellplatz je 30 Sitzplätze	60 Sitzplätze	40 Sitzplätze

Ziffer:	Nutzung:	Richtwert:		
		Ausgangsrichtwert	Zone I	Zone II und vergleichbare Lagen

5.	Sport			
5.1	Sportplatz ohne Besucherplätze (z.B. Trainingsplatz)	1 Stellplatz je 300 m ² Sportfläche	600 m ² Sportfläche	400 m ² Sportfläche
5.2	Sportplatz und Sportstadion mit Besucherplätzen	1 Stellplatz je 300 m ² Sportfläche, zusätzlich 1 Stellplatz je 15 Besucherplätze	600 m ² Sportfläche, zusätzlich 1 Stellplatz je 30 Besucherplätze	400 m ² Sportfläche, zusätzlich 1 Stellplatz je 20 Besucherplätze
5.3	Turn- und Sporthalle ohne Besucherplätze	1 Stellplatz je 50 m ² Hallenfläche	100 m ² Hallenfläche	67 m ² Hallenfläche
5.4	Turn- und Sporthalle mit Besucherplätzen	1 Stellplatz je 50 m ² Hallenfläche, zusätzlich 1 Stellplatz je 15 Besucherplätze	100 m ² Hallenfläche, zusätzlich 1 Stellplatz je 30 Besucherplätze	67 m ² Hallenfläche, zusätzlich 1 Stellplatz je 20 Besucherplätze
5.5	Freibad und Freiluftbad	1 Stellplatz je 300 m ² Grundstücksfläche	600 m ² Grundstücksfläche	400 m ² Grundstücksfläche
5.6	Hallenbad ohne Besucherplätze	1 Stellplatz je 10 Kleiderablagen	20 Kleiderablagen	13 Kleiderablagen
5.7	Hallenbad mit Besucherplätzen	1 Stellplatz je 10 Kleiderablagen, zusätzlich 1 Stellplatz je 15 Besucherplätze	20 Kleiderablagen, zusätzlich 1 Stellplatz je 30 Besucherplätze	13 Kleiderablagen, zusätzlich 1 Stellplatz je 20 Besucherplätze
5.8	Tennisplatz, Squashanlage o.ä. ohne Besucherplätze	2 Stellplätze je 1 Spielfeld	1 Stellplatz je 1 Spielfeld	1,5 Stellplätze je 1 Spielfeld
5.9	Tennisplatz, Squashanlage o.ä. mit Besucherplätzen	2 Stellplätze je 1 Spielfeld, zusätzlich 1 Stellplatz je 15 Besucherplätze	1 Stellplatz je 1 Spielfeld, zusätzlich 1 Stellplatz je 30 Besucherplätze	1,5 Stellplätze je 1 Spielfeld, zusätzlich 1 Stellplatz je 20 Besucherplätze
5.10	Minigolfplatz	6 Stellplätze je Minigolfanlage	3 Stellplätze je Minigolfanlage	4,5 Stellplätze je Minigolfanlage
5.11	Kegel- und Bowlingbahn	4 Stellplätze je Bahn	2 Stellplätze je Bahn	3 Stellplätze je Bahn
5.12	Bootshaus und Bootsliegeplatz	1 Stellplatz je 5 Boote	10 Boote	7 Boote
5.13	Fitnesscenter	1 Stellplatz je 40 m ² Sportfläche	80 m ² Sportfläche	53 m ² Sportfläche

Ziffer:	Nutzung:	Richtwert:		
		Ausgangsrichtwert	Zone I	Zone II und vergleichbare Lagen

6.	Gaststätte und Beherbergungsbetrieb			
6.1	Gaststätte	1 Stellplatz je 10 m ² Gastfläche	20 m ² Gastfläche	13 m ² Gastfläche
	Freischankfläche, soweit insgesamt größer als 100 m ²	1 Stellplatz je 20 m ² Freischankfläche	40 m ² Freischankfläche	27 m ² Freischankfläche
6.2	Spiel- und Automatenhalle, Billard- Salon, sonst. Vergnügungsstätten	1 Stellplatz je 25 m ² NUF ¹⁾ , mindestens 1 Stellplatz	50 m ² NUF ¹⁾ , mindestens 1 Stellplatz	33 m ² NUF ¹⁾ , mindestens 1 Stellplatz
6.3	Hotel, Pension, Kurheim und andere Beherbergungsbetriebe	1 Stellplatz je 6 Betten, bei Restaurant- betrieb Zuschlag nach 6.1 oder 6.2	12 Betten, bei Restaurant- betrieb Zuschlag nach 6.1 oder 6.2	8 Betten, bei Restaurant- betrieb Zuschlag nach 6.1 oder 6.2
6.4	Jugendherberge	1 Stellplatz je 15 Betten	30 Betten	20 Betten

7.	Krankenanstalt			
7.1	Krankenanstalt	1 Stellplatz je 4 Betten	8 Betten	5 Betten
7.2	Sanatorium, Kuranstalt, Anstalt für langfristig Kranke	1 Stellplatz je 4 Betten	8 Betten	5 Betten
7.4	Ambulanz	1 Stellplatz je 35 m ² NUF ¹⁾ , mindestens 1 Stellplatz	70 m ² NUF ¹⁾ , mindestens 1 Stellplatz	47 m ² NUF ¹⁾ , mindestens 1 Stellplatz

Ziffer:	Nutzung:	Richtwert:		
		Ausgangsrichtwert	Zone I	Zone II und vergleichbare Lagen

8.	Schule, Betreuungs- und Fördereinrichtungen			
8.1	Schule, Berufsschule, Berufsfachschule	0,5 Stellplätze je Klasse, mindestens 5 Stellplätze	0,25 Stellplätze je Klasse, mindestens 5 Stellplätze	0,4 Stellplätze je Klasse, mindestens 5 Stellplätze
8.2	Hochschule	1 Stellplatz je 10 Studierende	20 Studierende	13 Studierende
8.3	Tageseinrichtung für mehr als 12 Kinder	1 Stellplatz je 30 Kinder, mindestens 1 Stellplatz	60 Kinder, mindestens 1 Stellplatz	40 Kinder, mindestens 1 Stellplatz
8.4	Tageseinrichtung für bis zu 12 Kinder	1 Stellplatz		
8.5	Jugendfreizeitheim und dergl.	1 Stellplatz je 60 Besucher*innen	120 Besucher*innen	80 Besucher*innen
8.6	Berufsbildungswerk, Ausbildungswerkstatt und dergl.	1 Stellplatz je 10 Auszubildende	20 Auszubildende	13 Auszubildende
8.7	Alten- und Service-Zentrum	1 Stellplatz je 200 m ² NUF ¹⁾ , mindestens 2 Stellplätze	400 m ² NUF ¹⁾ , mindestens 2 Stellplätze	267 m ² NUF ¹⁾ , mindestens 2 Stellplätze

9.	Gewerbe			
9.1	Handwerks- und Industriebetrieb	1 Stellplatz je 70 m ² NUF ¹⁾ oder 1 Stellplatz je 3 Beschäftigte	140 m ² NUF ¹⁾ oder 1 Stellplatz je 6 Beschäftigte	93 m ² NUF ¹⁾ oder 1 Stellplatz je 4 Beschäftigte
9.2	Lagerraum, -platz, Ausstellungs-, Verkaufsplatz	1 Stellplatz je 100 m ² NUF ¹⁾ oder 1 Stellplatz je 3 Beschäftigte	200 m ² NUF ¹⁾ oder 1 Stellplatz je 6 Beschäftigte	133 m ² NUF ¹⁾ oder 1 Stellplatz je 4 Beschäftigte
9.3	Kraftfahrzeugwerkstatt	6 Stellplätze je Wartungs- oder Reparaturstand	3 Stellplätze je Wartungs- oder Reparaturstand	4,5 Stellplätze je Wartungs- oder Reparaturstand
9.4	Tankstelle	Bei Einkaufsmöglichkeit über Tankstellenbedarf hinaus: Zuschlag nach 3.1		
9.5	Automatische Kfz-Waschanlage	5 Stellplätze je Waschanlage ²⁾	2,5 Stellplätze je Waschanlage ²⁾	4 Stellplätze je Waschanlage ²⁾
9.6	Kfz-Waschplatz zur Selbstbedienung	3 Stellplätze je Waschplatz	1,5 Stellplätze je Waschplatz	2 Stellplätze je Waschplatz
9.7	Autovermietung	1 Stellplatz je 2 Betriebs-Pkw	4 Betriebs-Pkw	3 Betriebs-Pkw

9.8	Taxiunternehmen	1 Stellplatz je 3 Taxis	6 Taxis	4 Taxis
9.9	Heimlieferservice (z.B. Pizza, Asia ...)	1 Stellplatz je 30 m ² NUF ¹⁾ , zusätzlich 1 Stellplatz für Lieferfahrzeug, mindestens 2 Stellplätze	60 m ² NUF ¹⁾ , zusätzlich 1 Stellplatz für Lieferfahrzeug, mindestens 2 Stellplätze	40 m ² NUF ¹⁾ , zusätzlich 1 Stellplatz für Lieferfahrzeug, mindestens 2 Stellplätze
9.10	Bordell	1 Stellplatz je je 1 Zimmer zusätzlich 1 Stellplatz je 20 m ² von Kund*innen genutzte weitere Flächen (Bar, Sauna etc.)	je 2 Zimmer zusätzlich 1 Stellplatz je 40 m ² von Kund*innen genutzte weitere Flächen (Bar, Sauna etc.)	je 1,5 Zimmer zusätzlich 1 Stellplatz je 27 m ² von Kund*innen genutzte weitere Flächen (Bar, Sauna etc.)

Ziffer:	Nutzung:	Richtwert:		
		Ausgangsrichtwert	Zone I	Zone II und vergleichbare Lagen

10.	Verschiedenes			
10.1	Kleingartenanlage	1 Stellplatz je 4 Kleingärten	8 Kleingärten	5 Kleingärten
10.2	Friedhof	1 Stellplatz je 1.500 m ² Grundstücksfläche, jedoch mindestens 10 Stellplätze	3.000 m ² Grundstücksfläche, jedoch mindestens 10 Stellplätze	2.000 m ² Grundstücksfläche, jedoch mindestens 10 Stellplätze

Erläuterungen:

Zone I:

Der Geltungsbereich der Zone I ist in der Übersichtskarte der Anlage 2 der Satzung und in der Detailkarte der Anlage 3 der Satzung dargestellt. Für Nichtwohnnutzungen in Zone I ist der Stellplatzbedarf aufgrund der hervorragenden Erschließung des Gebietes durch den öffentlichen Personennahverkehr reduziert. Hierfür wird eine Reduzierung des Stellplatzbedarfs auf 50 % angesetzt, die sich in den entsprechenden Richtwerten der Zone I wiederfindet. Für die Anwendung der Richtwerte der Zone I reicht es aus, dass Zone I das Baugrundstück berührt.

Zone II:

Der Geltungsbereich der Zone II ist in der Übersichtskarte der Anlage 2 der Satzung und in den Detailkarten der Anlagen 4 - 7 der Satzung dargestellt. Für Nichtwohnnutzungen der Zone II ist der Stellplatzbedarf aufgrund der flächendeckenden, guten Erschließung des Gebietes durch den öffentlichen Personennahverkehr reduziert. Hierfür wird eine Reduzierung des Stellplatzbedarfs auf 75 % angesetzt, die sich in den entsprechenden Richtwerten der Zone II wiederfindet. Dabei wurden die Richtwerte weitgehend auf ganze Zahlen gerundet. Für die Anwendung der Richtwerte der Zone I reicht es aus, dass Zone II das Baugrundstück berührt.

mit Zone II vergleichbare Lagen:

Für Nichtwohnnutzungen außerhalb der Geltungsbereiche von Zonen I und II ist bei einer radialen Entfernung des Baugrundstücks von

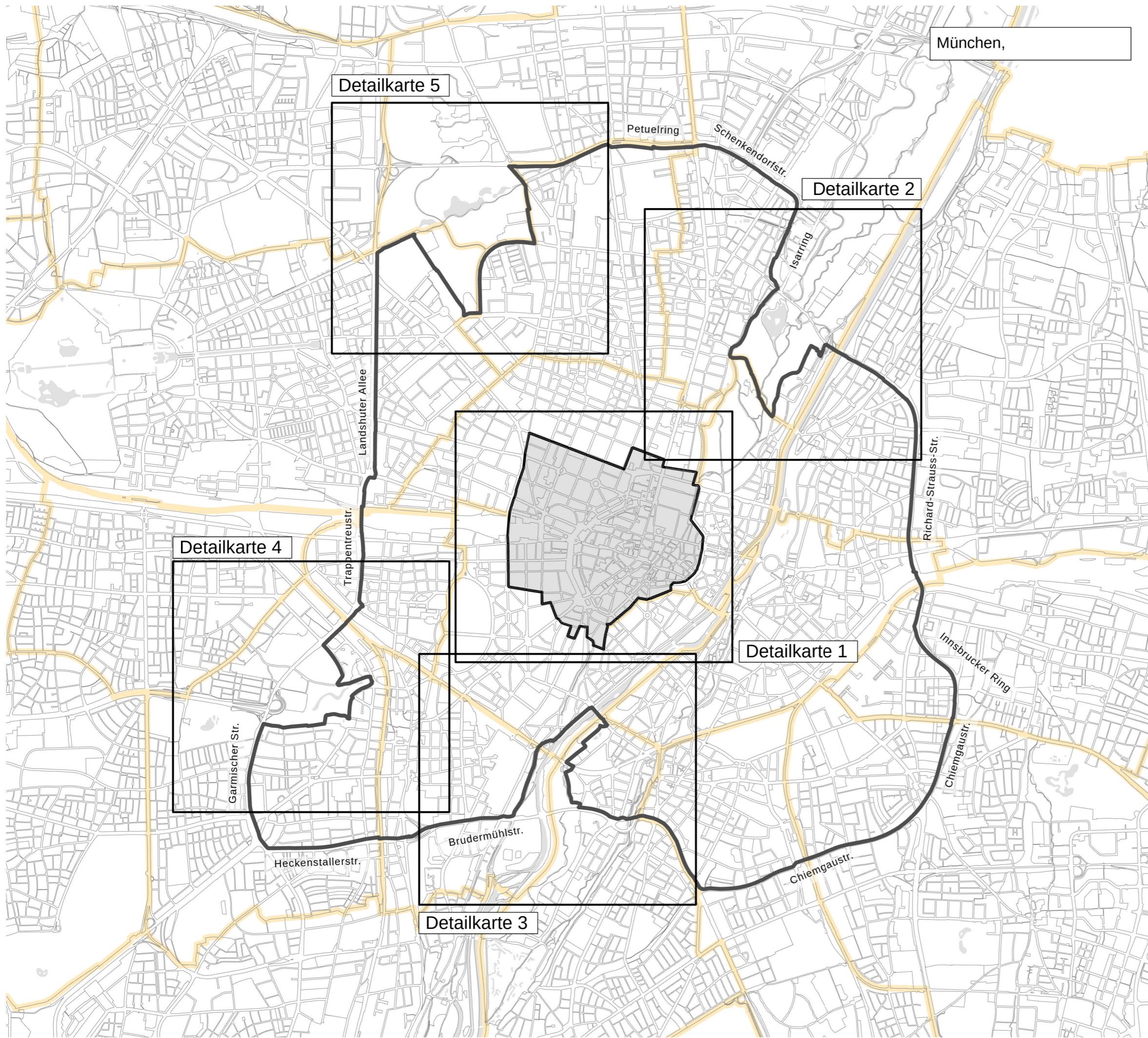
- 600 Metern von Haltepunkten der U- oder S-Bahn bzw.
- 400 Metern von Haltepunkten der Tram

(jeweils gemessen vom Mittelpunkt des Bahnsteigs der jeweiligen Haltestelle) der Stellplatzbedarf aufgrund der guten Erschließung durch den öffentlichen Personennahverkehr reduziert. Hierfür wird eine Reduzierung des Stellplatzbedarfs auf 75 % angesetzt, die sich in den entsprechenden Richtwerten wiederfindet. Dabei wurden die Richtwerte weitgehend auf ganze Zahlen gerundet.

Für die Anwendung der Richtwerte für mit Zone II vergleichbare Lagen reicht es aus, dass die mit Zone II vergleichbare Lage das Baugrundstück berührt.

¹⁾ NUF = Nutzfläche nach DIN 277

²⁾ Zusätzlich muss ein Stauraum für mindestens 10 Kfz vorhanden sein.

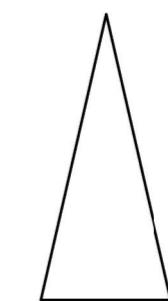


ANLAGE 2 ZUR STELLPLATZSATZUNG DER LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN, AUSGEFERTIGT AM

ÜBERSICHTSKARTE

- ZONE I
 - UMGRIFF DER ZONE II
 - AUSSCHNITTE DER DETAILKARTEN
 - STADTBEZIRKE

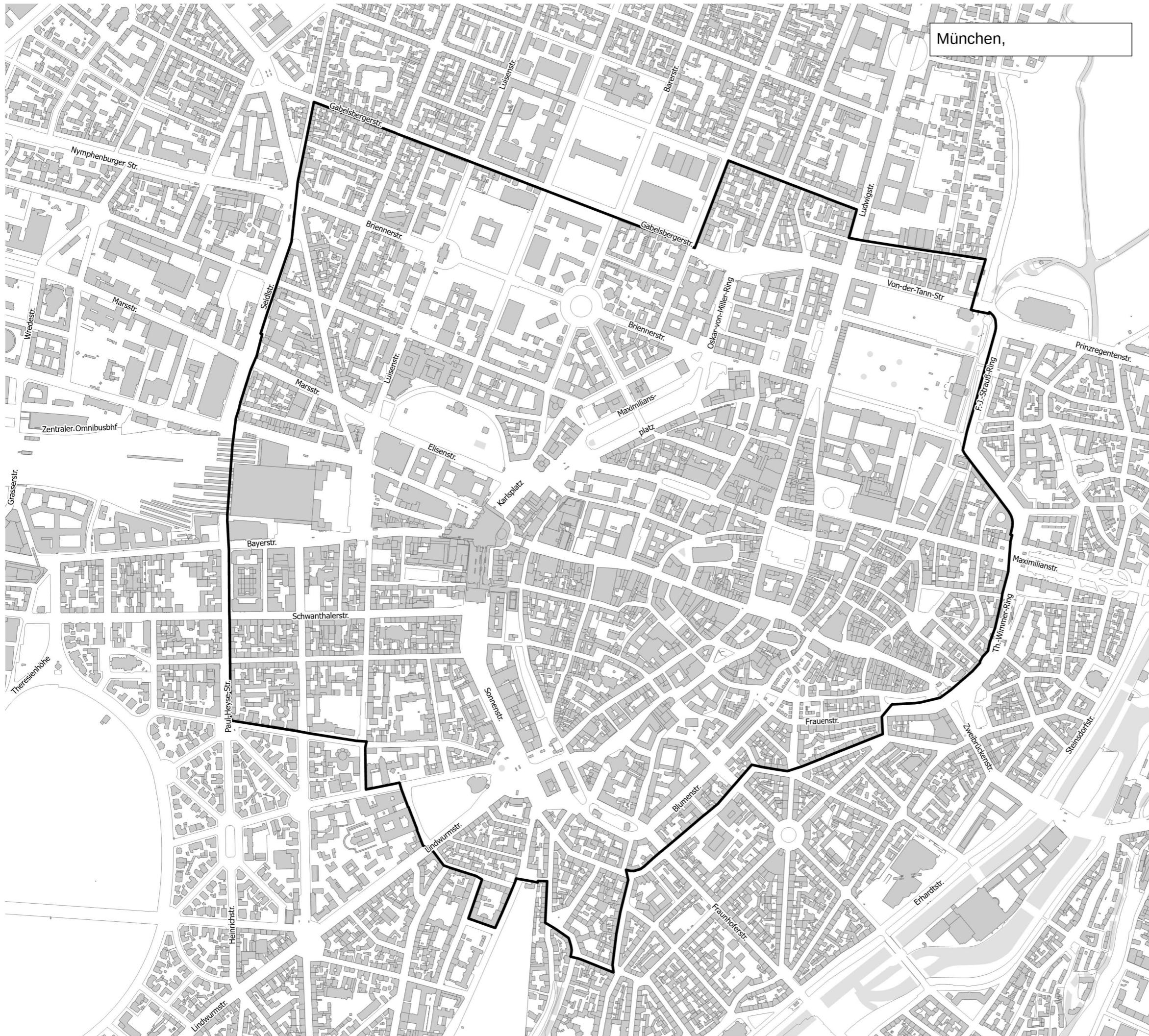
DIESER PLAN IST BESTANDTEIL
DER STELLENTSATZUNG DER
LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN,
AUSGEFERTIGT AM



M 1:40.000



LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN
REFERAT FÜR STADTPLANUNG
UND BAUORDNUNG HA II / 11



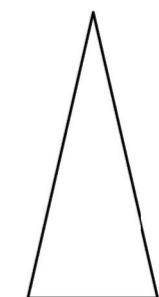
München,

ANLAGE 3 ZUR
STELLPLATZSATZUNG
DER LANDESHAUPTSTADT
MÜNCHEN,
AUSGEFERTIGT AM

DETAILKARTE 1

ZONE I

DIESER PLAN IST BESTANDTEIL
DER STELLPLATZSATZUNG DER
LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN,
AUSGEFERTIGT AM



M 1:10.000

0 250 500 Meter

LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN
REFERAT FÜR STADTPLANUNG
UND BAUORDNUNG HA II / 11



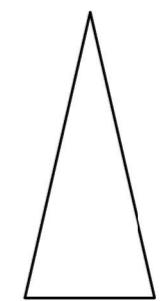
ANLAGE 4 ZUR
STELLPLATZSATZUNG
DER LANDESHAUPTSTADT
MÜNCHEN,
AUSGEFERTIGT AM

DETAILKARTE 2



UMGRIFF DER
ZONE II

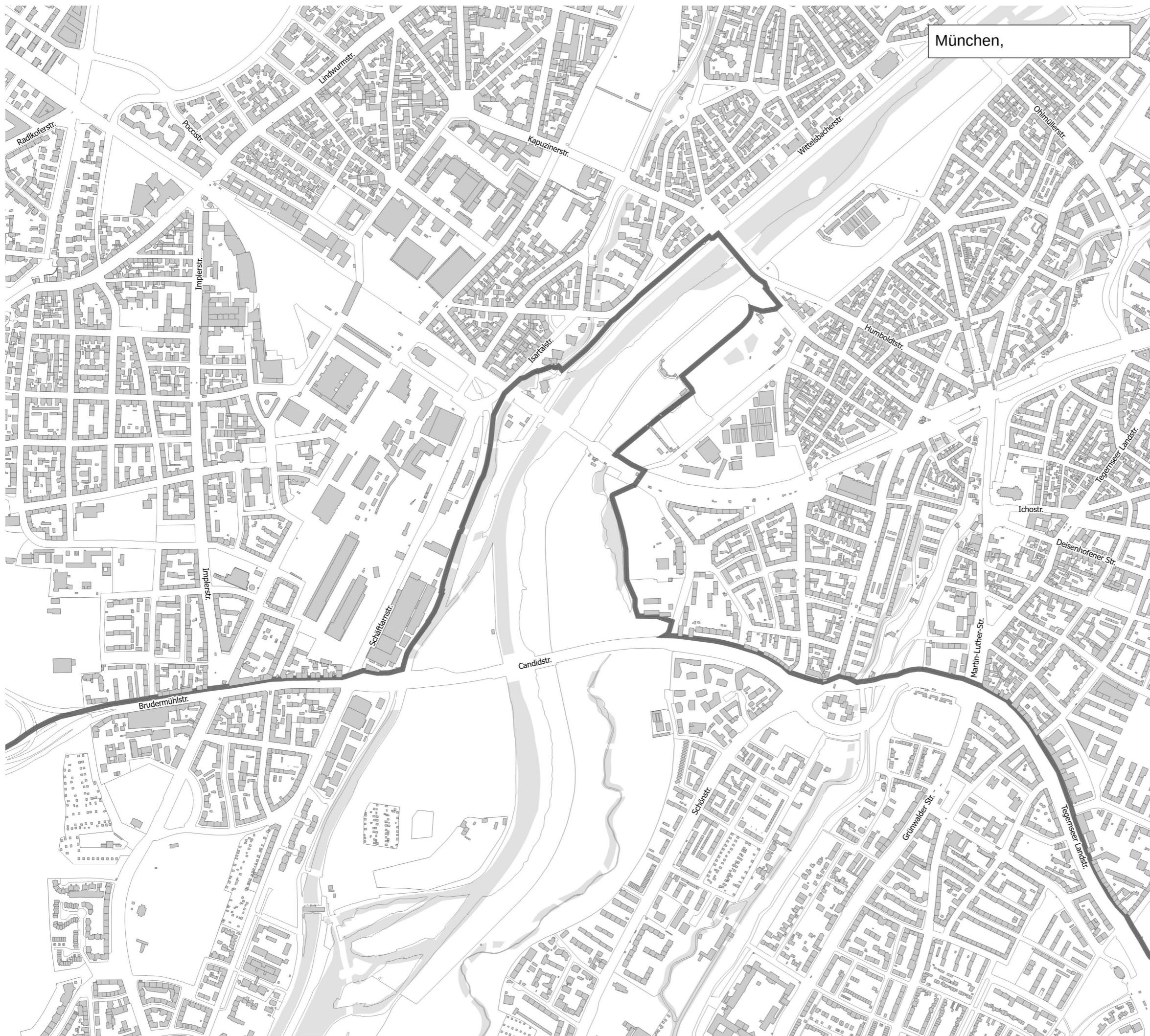
DIESER PLAN IST BESTANDTEIL
DER STELLPLATZSATZUNG DER
LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN,
AUSGEFERTIGT AM



M 1:10.000

0 250 500 Meter

LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN
REFERAT FÜR STADTPLANUNG
UND BAUORDNUNG HA II / 11

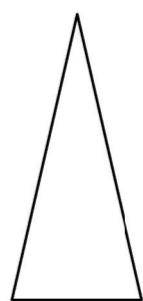


ANLAGE 5 ZUR
STELLPLATZSATZUNG
DER LANDESHAUPTSTADT
MÜNCHEN,
AUSGEFERTIGT AM

DETAILKARTE 3

 UMGRIFF DER
ZONE II

DIESER PLAN IST BESTANDTEIL
DER STELLPLATZSATZUNG DER
LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN,
AUSGEFERTIGT AM



M 1:10.000

0 250 500 Meter

LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN
REFERAT FÜR STADTPLANUNG
UND BAUORDNUNG HA II / 11



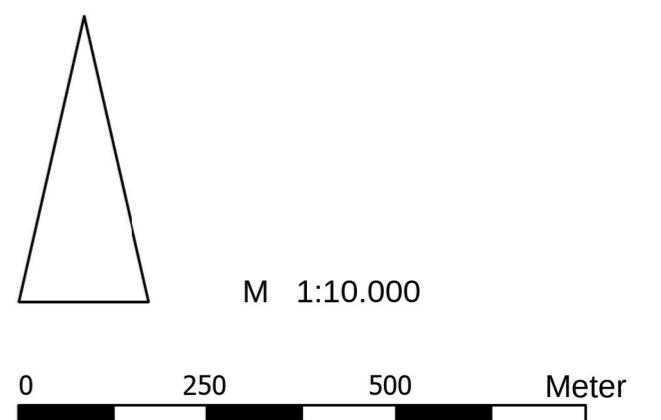


ANLAGE 7 ZUR
STELLPLATZSATZUNG
DER LANDESHAUPTSTADT
MÜNCHEN,
AUSGEFERTIGT AM

DETAILKARTE 5

 UMGRIFF DER
ZONE II

DIESER PLAN IST BESTANDTEIL
DER STELLPLATZSATZUNG DER
LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN,
AUSGEFERTIGT AM



Anlage 5

Teil 1:

Synopse des Satzungstextes

Derzeit gültige Münchner Stellplatzsatzung mit Bekanntmachung im Amtsblatt vom 02.01.2008		ENTWURF der künftigen Münchner Stellplatzsatzung	
<p>Satzungstext der <u>derzeit geltenden</u> Stellplatzsatzung (StPIS) mit Beschluss der Vollversammlung vom 19.12.2007, Sitzungsvorlage Nr. 02-08 / V 11225 und mit Bekanntmachung im Amtsblatt vom 02.01.2008</p>		<p>Entwurf des Satzungstextes der der Stellplatzsatzung (StPIS) 2025, (vorgesehene Änderungen im Vergleich zur Stellplatzsatzung 2007 farbig hervorgehoben)</p>	
<p>Satzung der Landeshauptstadt München über die Ermittlung und den Nachweis von notwendigen Stellplätzen für Kraftfahrzeuge (Stellplatzsatzung - StPIS)</p>		<p>Satzung der Landeshauptstadt München zur Einführung einer Pflicht zum Nachweis von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge (Stellplatzsatzung - StPIS)</p>	
<p>Die Landeshauptstadt München erlässt aufgrund des Art. 23 der Gemeindeordnung für den Freistaat Bayern (GO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 22.08.1998 (GVBl. S. 796, BayRS 2020-1-1-I), zuletzt geändert durch Gesetz vom 10.04.2007 (GVBl. S. 271) und Art. 81 Abs. 1 Nr. 4 BayBO in der Fassung der Bekanntmachung vom 14.08.2007 (GVBl. S. 588), folgende Satzung:</p>		<p>Die Landeshauptstadt München erlässt aufgrund des Art. 23 der Gemeindeordnung für den Freistaat Bayern (GO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 22.08.1998 (GVBl. S. 796, 797, BayRS 2020-1-1-I), zuletzt geändert durch Gesetz vom 09.12.2024 (GVBl. S. 573) und Art. 81 Abs. 1 Nr. 4 der Bayerischen Bauordnung (BayBO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14.08.2007 (GVBl. S. 588, BayRS 2132-1-B), zuletzt geändert durch Gesetz vom 23.12.2024 (GVBl. S. 605) und durch Gesetz vom 23.12.2024 (GVBl. S. 619) folgende Satzung:</p>	
Paragraf der StPIS	Satzungstext	Paragraf der StPIS	Satzungstext
§ 1 Anwendungsbereich	Die Satzung gilt für die Ermittlung und den Nachweis von notwendigen Stellplätzen für Kraftfahrzeuge nach Art. 47 BayBO im Stadtgebiet München. Regelungen in Bebauungsplänen oder sonstigen städtebaulichen Satzungen, die von den Regelungen dieser Satzung abweichen, haben Vorrang.	§ 1 Anwendungsbereich	<p>(1) Die Satzung gilt für die Errichtung, Änderung oder Nutzungsänderung von Anlagen im Sinne des Art. 1 Abs. 1 BayBO im Stadtgebiet München.</p> <p>(2) Regelungen in Bebauungsplänen oder anderen städtebaulichen Satzungen, die von den Regelungen dieser Satzung abweichen, haben Vorrang.</p>
§ 2 Zahl der notwendigen Stellplätze für Personenkraftwagen	<p>(1) Die Zahl der notwendigen Stellplätze im Sinne des Art. 47 Abs. 1 Satz 1 und 2 BayBO für Personenkraftwagen bemisst sich nach Anlage 1.</p> <p>(2) Ergibt sich bei der Ermittlung nach Abs. 1 ein Missverhältnis zu dem Zu- und Abfahrtsverkehr, der aufgrund besonderer, objektiv belegbarer Umstände für die jeweils beantragte Nutzung zu erwarten ist, ist die Zahl der notwendigen Stellplätze dem zu erwartenden Zu- und Abfahrtsverkehr entsprechend zu erhöhen oder zu verringern. Für Wohnnutzungen im geförderten Wohnungsbau ist dabei in der Regel von einem reduzierten Stellplatzbedarf auszugehen.</p> <p>(3) Für Nutzungen, die von Anlage 1 nicht erfasst sind, ist der Stellplatzbedarf in Anlehnung an eine oder mehrere vergleichbare Nutzungen der Anlage 1 zu ermitteln.</p>	§ 2 Pflicht zur Herstellung von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge	<p>(1) Bei der Errichtung von Anlagen, für die ein Zu- und Abfahrtsverkehr mit Kraftfahrzeugen zu erwarten ist, sind Stellplätze für Kraftfahrzeuge herzustellen.</p> <p>(2) Bei der Änderung oder Nutzungsänderung von Anlagen sind Stellplätze für Kraftfahrzeuge herzustellen, wenn da-durch zusätzlicher Zu- und Abfahrtsverkehr zu erwarten ist. Ausgenommen hiervon sind Änderungen oder Nutzungsänderungen im Sinne des Art. 81 Abs. 1 Nr. 4b 2. Halbsatz BayBO.</p>
§ 3 Zahl der notwendigen Stellplätze für Kraftfahrzeuge	<p>(1) Die Zahl der notwendigen Stellplätze für Kraftfahrzeuge ist aus Anlage 1, ausgefertigt am, zu ermitteln. Anlage 1 ist Bestandteil der Satzung. Ist eine Nutzung nicht in Anlage 1 aufgeführt, ist die Zahl der notwendigen Stellplätze in Anlehnung an eine oder mehrere vergleichbare Nutzungen der Anlage 1 zu ermitteln.</p> <p>(2) Ergibt sich bei der Ermittlung nach Abs. 1 ein Missverhältnis zu dem Zu- und Abfahrtsverkehr, der aufgrund besonderer, objektiv belegbarer Umstände für die jeweils beantragte Nutzung zu erwarten ist, ist die Zahl der notwendigen Stellplätze dem zu erwartenden Zu- und Abfahrtsverkehr entsprechend zu erhöhen oder zu verringern. Für Wohnnutzungen ist bei Vorlage eines qualifizierten Mobilitätskonzepts von einem reduzierten Stellplatzbedarf auszugehen.</p> <p>(-/-)</p>		

Anlage 5

Teil 1:

Synopse des Satzungstextes

<p>(4) Bei baulichen Anlagen, die unterschiedliche Nutzungsarten enthalten, erfolgt die Ermittlung getrennt nach den jeweiligen Nutzungsarten.</p> <p>(5) Die Ermittlung erfolgt gesondert für jede Nutzungseinheit. Dabei werden betrieblich erforderliche Nebennutzungen der Hauptnutzung zugeordnet.</p> <p>(6) Ergibt sich bei der Ermittlung der Anzahl der notwendigen Stellplätze ein Bruchteil, so ist dieser ab einer 5 an der ersten Dezimalstelle auf die nächsthöhere ganze Zahl aufzurunden. Es ist mindestens ein Stellplatz nachzuweisen.</p>	<p>(3) Bei baulichen Anlagen, die unterschiedliche Nutzungsarten enthalten, wird die Zahl der notwendigen Stellplätze getrennt nach den jeweiligen Nutzungsarten ermittelt.</p> <p>(-/-)</p> <p>(4) Ergibt sich bei der Ermittlung der Zahl der notwendigen Stellplätze ein Bruchteil, so ist dieser bei jedem Berechnungsschritt nach den Absätzen 1-3 nach kaufmännischen Grundsätzen auf eine ganze Zahl zu runden.</p>
<p>§ 3 Ermäßigung der Zahl der notwendigen Stellplätze für Personenkraftwagen</p> <p>(1) für Nichtwohnnutzungen sind in den Geltungsbereichen</p> <p>(a) der Zone I nur 50 %,</p> <p>(b) der Zone II nur 75 %</p> <p>der nach § 2 dieser Satzung ermittelten, gerundeten Zahl an Stellplätzen als notwendige Stellplätze im Sinne des Art. 47 Abs. 1 BayBO nachzuweisen. Die jeweiligen Geltungsbereiche ergeben sich aus Anlage 2 bis 7 der Satzung.</p> <p>(2) Für Nichtwohnnutzungen außerhalb der Geltungsbereiche von Zone I und II genügt es, nur 75 % der nach § 2 ermittelten, gerundeten Zahl an Stellplätzen als notwendige Stellplätze im Sinne des Art. 47 Abs. 1 BayBO nachzuweisen, wenn sich die Baugrundstücke in einer radialen Entfernung von</p> <ul style="list-style-type: none"> • 600 Metern von Haltepunkten der U- oder S-Bahn bzw. • 400 Metern von Haltepunkten der Tram <p>befinden. Gemessen wird dabei vom Mittelpunkt des Bahnsteigs der jeweiligen Haltestelle.</p> <p>(3) Ergibt sich bei der Ermittlung nach den Absätzen 1 und 2 ein Bruchteil, gilt § 2 Abs. 6 entsprechend.</p> <p>(4) Von den Ermäßigungen nach Absätzen 1 und 2 sind Nutzungen ausgenommen, die für ihren geordneten Betriebsablauf darauf angewiesen sind, ihren Zu- und Abfahrtsverkehr durch Stellplätze auf dem Baugrundstück oder auf einem geeigneten Grundstück in Nähe des Baugrundstücks abzuwickeln.</p>	
<p>§ 4 Nachweis der notwendigen Stellplätze für Personenkraftwagen durch Herstellung und Ablöse</p> <p>(1) Die notwendigen Stellplätze sind grundsätzlich auf dem Baugrundstück oder nach Maßgaben des Art. 47 Abs. 3 Nr. 2 BayBO auf einem Grundstück in Nähe des Baugrundstücks herzustellen. Art. 47 Abs. 1 Satz 3 BayBO bleibt unberührt.</p> <p>(2) Für Nichtwohnnutzungen sind</p> <p>(a) im Geltungsbereich der Zone I mindestens 25 %,</p> <p>(b) im Geltungsbereich der Zone II mindestens 50 % und</p>	<p>Erfüllung der Stellplatzpflicht durch Herstellung und Ablöse der Stellplätze für Kraftfahrzeuge</p> <p>(1) Die nach § 3 ermittelten, notwendigen Stellplätze sind grundsätzlich auf dem Baugrundstück oder auf einem geeigneten Grundstück in der Nähe des Baugrundstücks herzustellen. Bei der Herstellung der Stellplätze auf einem geeigneten Grundstück in der Nähe des Baugrundstücks ist dessen Benutzung für diesen Zweck gegenüber dem Rechtsträger der Bauaufsichtsbehörde rechtlich zu sichern.</p> <p>(2) Die Inanspruchnahme derselben Stellplätze durch zwei oder mehrere Nutzungen mit unterschiedlichen Geschäfts- oder Öffnungszeiten (Wechselnutzung) kann zugelassen werden, wenn sichergestellt ist, dass keine Überschneidungen der Benutzung des Stellplatzes auftreten und keine negativen Auswirkungen auf den Verkehr in der Umgebung zu erwarten sind.</p> <p>(3) Für Nichtwohnnutzungen sind</p> <p>(a) im Geltungsbereich der Zone I mindestens 50 %,</p> <p>(b) im Geltungsbereich der Zone II mindestens 75 % und</p>

Anlage 5

Teil 1:

Synopse des Satzungstextes

<p>(c) in den Ermäßigungsfällen des § 3 Abs. 2 dieser Satzung mindestens 50 %</p>	<p>(c) außerhalb der Geltungsbereiche der Zonen I und II bei radialer Entfernung des Baugrundstücks von 600 Metern zu den Haltepunkten der U- oder S-Bahn bzw. 400 Metern zu den Haltepunkten der Tram (jeweils gemessen vom Mittelpunkt des Bahnsteigs der jeweiligen Haltestelle) mindestens 75 %</p>
<p>der nach § 2 ermittelten, gerundeten Zahl an Stellplätzen herzustellen. Ergibt sich bei Ermittlung der Anzahl der herzustellenden Stellplätze ein Bruchteil, so gilt § 2 Abs. 6 entsprechend. Es ist mindestens ein Stellplatz herzustellen, § 4 Abs. 4 bleibt unberührt. Die nicht hergestellten, notwendigen Stellplätze sind durch Übernahme der Kosten für die Herstellung der Stellplätze in angemessener Höhe gegenüber der Gemeinde (Ablösevertrag) abzulösen (lagebedingte Ablöse).</p>	<p>der nach § 3 ermittelten, gerundeten Zahl an Stellplätzen herzustellen. Die jeweiligen Geltungsbereiche ergeben sich aus den Anlagen 2 bis 7 der Satzung, ausgefertigt am _____, mit der Anlage 2 der Satzung im Maßstab 1 : 40.000 und den Anlagen 3 bis 7 der Satzung jeweils im Maßstab 1 : 10.000. Die Anlagen 2 bis 7 sind Bestandteil der Satzung. Ergibt sich bei Ermittlung der Anzahl der herzustellenden Stellplätze ein Bruchteil, so gilt § 3 Abs. 4 entsprechend. § 4 Abs. 6 bleibt unberührt. Die nicht hergestellten, notwendigen Stellplätze sind durch Übernahme der Kosten für die Herstellung der Stellplätze in angemessener Höhe gegenüber der Gemeinde (Ablösevertrag) abzulösen (lagebedingte Ablöse).</p>
<p>(3) Für Nichtwohnnutzungen außerhalb der Anwendungsbereiche von § 3 Abs. 1 und 2 dieser Satzung kann die Pflicht zur Herstellung der Stellplätze auf Antrag auf bis zu 75 % der notwendigen Stellplätze abgesenkt werden, soweit der Nachweis erbracht wird, dass der zu erwartende Zu- und Abfahrtsverkehr auf andere Weise als durch Stellplätze auf dem Baugrundstück oder auf einem geeigneten Grundstück in Nähe des Baugrundstücks abgewickelt werden kann. Ergibt sich bei Ermittlung der Anzahl der herzustellenden Stellplätze ein Bruchteil, so ist § 2 Abs. 6 entsprechend anzuwenden. Es ist mindestens ein Stellplatz herzustellen, § 4 Abs. 4 bleibt unberührt. Die nicht hergestellten, notwendigen Stellplätze sind durch Übernahme der Kosten für die Herstellung der Stellplätze in angemessener Höhe gegenüber der Gemeinde (Ablösevertrag) abzulösen (einzelfallbezogene Ablöse).</p>	<p>(4) Für Nichtwohnnutzungen außerhalb der Anwendungsbereiche von § 4 Abs. 3 kann die Pflicht zur Herstellung der Stellplätze auf Antrag auf bis zu 75 % der notwendigen Stellplätze abgesenkt werden, soweit der Nachweis erbracht wird, dass der zu erwartende Zu- und Abfahrtsverkehr auf andere Weise als durch Stellplätze auf dem Baugrundstück oder auf einem geeigneten Grundstück in Nähe des Baugrundstücks abgewickelt werden kann. Ergibt sich bei Ermittlung der Anzahl der herzustellenden Stellplätze ein Bruchteil, so ist § 3 Abs. 4 entsprechend anzuwenden. § 4 Abs. 6 bleibt unberührt. Die nicht hergestellten, notwendigen Stellplätze sind durch Übernahme der Kosten für die Herstellung der Stellplätze in angemessener Höhe gegenüber der Gemeinde (Ablösevertrag) abzulösen (einzelfallbezogene Ablöse).</p>
<p>(4) Soweit die Unterbringung der Stellplätze, die herzustellen sind, auf dem Baugrundstück oder in Nähe des Baugrundstücks nicht möglich ist, kann die Verpflichtung nach Art. 47 Abs. 1 BayBO in besonderen Einzelfällen auf Antrag auch dadurch erfüllt werden, dass die Kosten für die Herstellung der notwendigen Stellplätze in angemessener Höhe gegenüber der Gemeinde (Ablösevertrag) übernommen werden (Ablöse wegen Unmöglichkeit der Herstellung).</p>	<p>(5) Soweit die Unterbringung der Stellplätze, die herzustellen sind, auf dem Baugrundstück oder in Nähe des Baugrundstücks nicht möglich ist, kann die Verpflichtung nach § 2 in besonderen Einzelfällen auf Antrag auch dadurch erfüllt werden, dass die Kosten für die Herstellung der notwendigen Stellplätze in angemessener Höhe gegenüber der Gemeinde (Ablösevertrag) übernommen werden (Ablöse wegen Unmöglichkeit der Herstellung).</p>
<p>(5) Von den Ablösemöglichkeiten der Absätze 2 bis 4 sind Nutzungen ausgenommen, die für ihren geordneten Betriebsablauf darauf angewiesen sind, ihren Zu- und Abfahrtsverkehr durch Stellplätze auf dem Baugrundstück oder auf einem geeigneten Grundstück in Nähe des Baugrundstücks abzuwickeln.</p>	<p>(6) Von den Ablösemöglichkeiten der Absätze 3 bis 5 sind Nutzungen ausgenommen, die für ihren geordneten Betriebsablauf darauf angewiesen sind, ihren Zu- und Abfahrtsverkehr durch Stellplätze auf dem Baugrundstück oder auf einem geeigneten Grundstück in der Nähe des Baugrundstücks abzuwickeln.</p>
<p>§ 5 Zahl der notwendigen Stellplätze für Lastkraftwagen und Kraftomnibusse Für bauliche Anlagen, die aufgrund ihrer Nutzung regelmäßig von Lastkraftwagen oder Kraftomnibussen angefahren werden, können zusätzliche notwendige Stellplätze für diese Fahrzeugarten verlangt werden.</p>	<p>(-/-)</p>
	<p>§ 5 Anforderungen an die Herstellung von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge</p> <p>(1) Für Stellplätze in Garagen gelten die baulichen Anforderungen der Garagen- und Stellplatzverordnung (GaStellV) vom 30.11.1993 (GVBl. S. 910, BayRS 2132-1-4-B), zuletzt geändert durch Gesetz vom 23.12.2024 (GVBl. S. 605) und durch Gesetz vom 23.12.2024 (GVBl. S. 619) in ihrer jeweils gültigen Fassung.</p> <p>(2) Im Übrigen sind Stellplätze in ausreichender Größe und in Abhängigkeit von der beabsichtigten Nutzung herzustellen.</p>

Anlage 5**Teil 1:****Synopse des Satzungstextes**

§ 6 Abweichungen Art. 63 BayBO bleibt unberührt.	§ 6 Abweichungen Unter den Voraussetzungen des Art. 63 BayBO können Abweichungen zugelassen werden.
§ 7 Inkrafttreten Die Satzung tritt am Tag nach ihrer Bekanntmachung in Kraft.	§ 7 Inkrafttreten (1) Diese Satzung tritt zum 01.10.2025 in Kraft. (2) Gleichzeitig tritt die Satzung der Landeshauptstadt München über die Ermittlung und den Nachweis von notwendigen Stellplätzen für Kraftfahrzeuge (Stellplatzsatzung – StPIS) vom 19.12.2007 (MüAbBl. 2008, Sondernummer 1, S. 1) außer Kraft.

Anlage 1 der Stellplatzsatzung (StPIS)
mit Beschluss der Vollversammlung vom 19.12.2007,
Sitzungsvorlage Nr. 02-08 / V 11225 und
mit Bekanntmachung im Amtsblatt vom 02.01.2008

Anlage 1
zur Satzung der Landeshauptstadt München über die Ermittlung und den
Nachweis von notwendigen Stellplätzen für Kraftfahrzeuge
(Stellplatzsatzung - StPIS) vom 19.12.2007

Die Anlage 1 ist Bestandteil der Satzung

Ziffer:	Nutzung:	Richtwert:

1	Wohnen	
1.1	Wohnung	1 Stellplatz je 1 Wohnung
1.2	Kinder- und Jugendheim	1 Stellplatz je 20 Betten
1.3	Wohnheim für Studierende, Pflegepersonal, Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer etc.	1 Stellplatz je 5 Betten
1.4	Pflegeheim	1 Stellplatz je 15 Betten
1.5	Besondere Wohnformen für alte und betreuungsbedürftige Menschen	nach jeweiligem Einzelfall

2	Büro, Praxis	
2.1	Büro, Verwaltung	1 Stellplatz je 40 m ² anzurechnende Nutzfläche
2.2	Räume mit erheblichem Besucherverkehr: Schalter-, Abfertigungs-, Beratungsräume, Arztpraxen und dergleichen	1 Stellplatz je 30 m ² anzurechnende Nutzfläche

Änderungen der Anlage der GaStellV
aufgrund des Ersten Modernisierungsgesetzes Bayern
siehe: Gesetz- und Verordnungsblatt Nr. 24/2024, S. 616ff.
rot= Überschreitung der Obergrenzen der Stellplatzzahlen der Anlage der GaStellV durch die Richtwerte in der Anlage der StPIS LHM
blau= weitere Unterschiede der ab 01.10.2025 geltenden Anlage zur GaStellV zur Anlage LHM StPIS

Anlage GaStellV
mit Geltung ab dem 01.10.2025

Nr.	Verkehrsquelle	Zahl der Stellplätze	hier von für Besucher in %

1.	Wohngebäude		
1.1	Gebäude mit Wohnungen	2 Stellplätze je Wohnung, bei Mietwohnungen, für die eine Bindung nach dem Bayerischen Wohnraumförderungsgesetz besteht, 0,5 Stellplätze	k.A.
1.2	Kinder-, Schüler- und Jugendwohnheime	1 Stellplatz je 20 Betten, mindestens 2 Stellplätze	75
1.3	Studentenwohnheime	1 Stellplatz je 5 Betten	10
1.4	Schwestern-/ Pflegerwohnheime, Arbeitnehmerwohnheime u.ä.	1 Stellplatz je 4 Betten	10
1.5	Altenwohnheime, Altenheime, Langzeit- und Kurzzeitpflegeheime, Tagespflegeeinrichtungen u.ä.	1 Stellplatz je 15 Betten bzw. Pflegeplätze, mindestens 2 Stellplätze	50
1.6	Obdachlosenheime, Gemeinschaftsunterkünfte für Leistungsberechtigte nach dem Asylbewerberleistungsgesetz	1 Stellplatz je 30 Betten, mindestens 2 Stellplätze	10

Ziffer:	Nutzung:	Richtwert:

2.	Gebäude mit Büro-, Verwaltungs- und Praxisräumen		
2.1	Büro- und Verwaltungsräume allgemein	1 Stellplatz je 40m ² NUF ¹⁾	20
2.2	Räume mit erheblichem Besucherverkehr (Schalter-, Abfertigungs- oder Beratungs-räume, Arztpraxen und dergl.)	1 Stellplatz je 30m ² NUF ¹⁾ , mind. 3 Stellplätze	75

Entwurf der künftigen Anlage 1 der Stellplatzsatzung

braun= Abweichung in Benennung, Bezugsgröße oder Stellplatz-Richtwert der künftigen Anlage 1 der Stellplatzsatzung im Vergleich zu der derzeit geltenden Fassung

ENTWURF Anlage 1
zur Satzung der Landeshauptstadt München über die Pflicht zur Herstellung von Stellplätzen, die Zahl von Stellplätzen sowie die Erfüllung der Stellplatzpflicht für Kraftfahrzeuge (Stellplatzsatzung - StPIS) vom XX.XX.2025

Die Anlage 1 ist Bestandteil der Satzung

Ziffer:	Nutzung:	Richtwert:

1.	Wohnen	
1.1	Wohnung	a) 1 Stellplatz je 1 Wohnung b) 0,5 Stellplätze je 1 Mietwohnung, für die eine Bindung nach dem Bayerischen Wohnraumförderungsgesetz (BayWoFG) besteht c) 0,8 Stellplätze je 1 Mietwohnung, für die eine Mietpreis- und Belegungsbindung außerhalb des BayWoFG, aber nach Vorgaben der Landeshauptstadt München besteht
1.2	Kinder-, Schüler- und Jugendwohnheim	1 Stellplatz je 20 Betten, mindestens 1 Stellplatz
1.3	Studentenwohnheim	1 Stellplatz je 5 Betten
1.4	Schwestern-/ Pflegerwohnheim, Arbeitnehmerwohnheim u.ä.	1 Stellplatz je 5 Betten
1.5	Altenwohnheim, Altenheim, Langzeit- und Kurzzeitpflegeheim, Tagespflegeeinrichtungen u.ä.	1 Stellplatz je 15 Betten bzw. Pflegeplätze, mindestens 1 Stellplatz
1.6	Obdachlosenheim, Gemeinschaftsunterkunft für Leistungsberechtigte nach dem Asylbewerberleistungsgesetz	1 Stellplatz je 100 Betten, mindestens 2 Stellplätze
1.7	Wohnformen, denen ein besonderes, zielgruppen-spezifisches Konzept zu Grunde liegt	nach jeweiligem Einzelfall

Ziffer:	Nutzung:	Richtwert	
	Ausgangsrichtwert:	Zone I:	Zone II und vergleichbare Lagen:

2.	Büro, Verwaltung, Praxis		
2.1	Büro- und Verwaltungsräume allgemein	1 Stellplatz je 45m ² NUF ¹⁾	90 m ² NUF ¹⁾ 60 m ² NUF ¹⁾
2.2	Räume mit erheblichem Besucherverkehr (Schalter-, Abfertigungs- oder Beratungsraume, Arztpraxen und dergl.)	1 Stellplatz je 35m ² NUF ¹⁾ , mindestens 1 Stellplatz	70 m ² NUF ¹⁾ , mindestens 1 Stellplatz 47 m ² NUF ¹⁾ , mindestens 1 Stellplatz

Anlage 1 der Stellplatzsatzung (StPIS) mit Beschluss der Vollversammlung vom 19.12.2007, Sitzungsvorlage Nr. 02-08 / V 11225 und mit Bekanntmachung im Amtsblatt vom 02.01.2008
--

Anlage 1 zur Satzung der Landeshauptstadt München über die Ermittlung und den Nachweis von notwendigen Stellplätzen für Kraftfahrzeuge (Stellplatzsatzung - StPIS) vom 19.12.2007
--

Die Anlage 1 ist Bestandteil der Satzung

Ziffer:	Nutzung:	Richtwert:
---------	----------	------------

3	Verkauf	
3.1	Laden bis 400 m ² Verkaufsnutzfläche ¹⁾	1 Stellplatz je 50 m ² Verkaufsnutzfläche
3.2	Laden über 400 m ² Verkaufsnutzfläche, großflächige Einzelhandelsbetriebe ¹⁾	1 Stellplatz je 30 m ² Verkaufsnutzfläche
3.3	Einkaufszentrum gemäß § 11 Abs. 3 Bau NVO ¹⁾	1 Stellplatz je 20 m ² Verkaufsnutzfläche
3.4	SB-Baumarkt mit Angebot für Hobbyhandwerker, Gartencenter ¹⁾	1 Stellplatz je 30 m ² Verkaufsnutzfläche, Verkaufsflächen im Freien sind zur Hälfte anzurechnen
3.5	Baustoffhandel für gewerblichen Bedarf ¹⁾	1 Stellplatz je 80 m ² Verkaufsnutzfläche und Lagernutzfläche, sowohl überdacht als auch im Freiland
3.6	Möbelhaus über 800 m ² ¹⁾	1 Stellplatz je 60 m ² Verkaufsnutzfläche

¹⁾ Zugeordnete Lagerfläche: bis 20 % der Verkaufsnutzfläche ohne
Anrechnung, darüber hinaus: zusätzlich 1 Stellplatz je 80 m² Nutzfläche

Änderungen der Anlage der GaStellV aufgrund des Ersten Modernisierungsgesetzes Bayern siehe: Gesetz- und Verordnungsblatt Nr. 24/2024, S. 616ff.
--

rot= Überschreitung der Obergrenzen der Stellplatzzahlen der Anlage der GaStellV durch die
Richtwerte in der Anlage der StPIS LHM
blau= weitere Unterschiede der ab 01.10.2025 geltenden Anlage zur GaStellV zur Anlage
LHM StPIS

Anlage GaStellV mit Geltung ab dem 01.10.2025
--

Nr.	Verkehrsquelle	Zahl der Stellplätze	hiervon für Besucher in %
-----	----------------	----------------------	---------------------------------

Entwurf der künftigen Anlage 1 der Stellplatzsatzung
--

braun= Abweichung in Benennung, Bezugsgröße oder Stellplatz-Richtwert der künftigen Anlage 1 der Stellplatzsatzung
im Vergleich zu der derzeit geltenden Fassung

ENTWURF Anlage 1 zur Satzung der Landeshauptstadt München über die Pflicht zur Herstellung von Stellplätzen, die Zahl von Stellplätzen sowie die Erfüllung der Stellplatzpflicht für Kraftfahrzeuge (Stellplatzsatzung - StPIS) vom XX.XX.2025
--

Die Anlage 1 ist Bestandteil der Satzung

Ziffer:	Nutzung:	Richtwert
	Ausgangsrichtwert:	Zone I: Zone II und vergleichbare Lagen:

3.	Verkaufsstätten	
3.1	Läden	1 Stellplatz je 40 m ² Verkaufsfläche für den Kundenverkehr, mindestens 2 Stellplätze je Laden
3.2	Waren- und Geschäftshäuser (einschließlich Einkaufszentren, großflächigen Einzelhandels- betrieben)	1 Stellplatz je 40 m ² Verkaufsfläche für den Kundenverkehr
3.3	Baustoffhandel für gewerblichen Bedarf ¹⁾	1 Stellplatz je 80 m ² Verkaufsfläche für den Kundenverkehr sowohl überdacht als auch im Freiland
3.4	Möbelhaus über 800 m ²	1 Stellplatz je 60 m ² Verkaufsfläche für den Kundenverkehr

Text der derzeit geltenden Fassung der Anlage 1 der Stellplatzsatzung (StPIS) mit Beschluss der Vollversammlung vom 19.12.2007, Sitzungsvorlage Nr. 02-08 / V 11225 und mit Bekanntmachung im Amtsblatt vom 02.01.2008
--

Anlage 1
zur Satzung der Landeshauptstadt München über die Ermittlung und den
Nachweis von notwendigen Stellplätzen für Kraftfahrzeuge
(Stellplatzsatzung - StPIS) vom 19.12.2007

Die Anlage 1 ist Bestandteil der Satzung

Ziffer:	Nutzung:	Richtwert:
---------	----------	------------

4	Versammlung	
4.1	Versammlungsstätte 1 Stellplatz je 10 Besucher (Bemessung der Besucher über die Flächen entsprechend der VStättV)	
4.2	Gemeindekirche Gebetshaus 1 Stellplatz je 30 Besucherplätze	
4.3		nach jeweiligem Einzelfall

5	Sport
5.1	Sportplatz ²⁾ 1 Stellplatz je 300 m ² Sportfläche
5.2	Turn- und Sporthalle ²⁾ 1 Stellplatz je 50 m ² Sportnutzfläche
5.3	Freibad und Freiluftbad ²⁾ 1 Stellplatz je 300 m ² Grundstücksfläche
5.4	Hallenbad ²⁾ 1 Stellplatz je 10 Kleiderablagen
5.5	Tennis- und Squashanlage ²⁾ 2 Stellplätze je Spielfeld

Änderungen der Anlage der GaStellV aufgrund des Ersten Modernisierungsgesetzes Bayern siehe: Gesetz- und Verordnungsblatt Nr. 24/2024, S. 616ff.
rot= Überschreitung der Obergrenzen der Stellplatzzahlen der Anlage der GaStellV durch die Richtwerte in der Anlage der StPIS LHM
blau= weitere Unterschiede der ab 01.10.2025 geltenden Anlage zur GaStellV zur Anlage LHM StPIS

Anlage GaStellV mit Geltung ab dem 01.10.2025
--

Nr.	Verkehrsquelle	Zahl der Stellplätze	hierfür Besucher in %
-----	----------------	----------------------	-----------------------------

4.	Versammlungsstätten (außer Sportstätten), Kirchen		
4.1	Versammlungsstätten von überörtlicher Bedeutung (z.B. Theater, Konzerthäuser, Mehrzweckhallen)	1 Stellplatz je 5 Sitzplätze	90
4.2	Sonstige Versammlungsstätten (z.B. Lichtspieltheater, Schulaulen, Vortragssäle)	1 Stellplatz je 10 Sitzplätze	90
4.3	Kirchen	1 Stellplatz je 30 Sitzplätze	90

5.	Sportstätten		
5.1	Sportplätze ohne Besucherplätze (z.B. Trainingsplätze)	1 Stellplatz je 300 m ² Sportfläche	k.A.
5.2	Sportplätze und Sportstadien mit Besucherplätzen	1 Stellplatz je 300 m ² Sportfläche, zusätzlich 1 Stellplatz je 15 Besucherplätze	k.A.
5.3	Turn- und Sporthallen ohne Besucherplätze	1 Stellplatz je 50 m ² Hallenfläche	k.A.
5.4	Turn- und Sporthallen mit Besucherplätzen	1 Stellplatz je 50 m ² Hallenfläche; zusätzlich 1 Stellplatz je 15 Besucherplätze	k.A.
5.5	Freibäder und Freiluftbäder	1 Stellplatz je 300 m ² Grundstücksfläche	k.A.
5.6	Hallenbäder ohne Besucherplätze	1 Stellplatz je 10 Kleiderablagen	k.A.
5.7	Hallenbäder mit Besucherplätzen	1 Stellplatz je 10 Kleiderablagen, zusätzlich 1 Stellplatz je 15 Besucherplätze	k.A.
5.8	Tennisplätze, Squashanlagen o.ä. ohne Besucherplätze	2 Stellplätze je Spielfeld	k.A.

Entwurf der künftigen Anlage 1 der Stellplatzsatzung
braun= Abweichung in Benennung, Bezugsgröße oder Stellplatz-Richtwert der künftigen Anlage 1 der Stellplatzsatzung im Vergleich zu der derzeit geltenden Fassung

ENTWURF Anlage 1 zur Satzung der Landeshauptstadt München über die Pflicht zur Herstellung von Stellplätzen, die Zahl von Stellplätzen sowie die Erfüllung der Stellplatzpflicht für Kraftfahrzeuge (Stellplatzsatzung - StPIS) vom XX.XX.2025
Die Anlage 1 ist Bestandteil der Satzung

Ziffer:	Nutzung:	Ausgangsrichtwert:	Richtwert	Zone I:	Zone II und vergleichbare Lagen:
---------	----------	--------------------	-----------	---------	-------------------------------------

4.	Versammlung			
4.1	Versammlungsstätte von überörtlicher Bedeutung (z.B. Theater, Konzerthäuser, Mehrzweckhalle)	1 Stellplatz je 10 Sitzplätze oder je 10 Besucher*innen	20 Sitzplätze oder je 20 Besucher*innen	13 Sitzplätze oder je 13 Besucher*innen
4.2	Sonstige Versammlungsstätte (z.B. Lichtspieltheater, Vortragssaal)	1 Stellplatz je 20 Sitzplätze oder je 20 Besucher*innen	40 Sitzplätze oder je 40 Besucher*innen	27 Sitzplätze oder je 27 Besucher*innen
4.3	Kirche, Gebetshaus	1 Stellplatz je 30 Sitzplätze	60 Sitzplätze	40 Sitzplätze

5.	Sport			
5.1	Sportplatz ohne Besucherplätze (z.B. Trainingsplätze)	1 Stellplatz je 300 m ² Sportfläche	600 m ² Sportfläche	400 m ² Sportfläche
5.2	Sportplatz und Sportstadien mit Besucherplätzen	1 Stellplatz je 300 m ² Sportfläche, zusätzlich 1 Stellplatz je 15 Besucherplätze	600 m ² Sportfläche, zusätzlich 1 Stellplatz je 30 Besucherplätze	400 m ² Sportfläche, zusätzlich 1 Stellplatz je 20 Besucherplätze
5.3	Turn- und Sporthalle ohne Besucherplätze	1 Stellplatz je 50 m ² Hallenfläche	100 m ² Hallenfläche	67 m ² Hallenfläche
5.4	Turn- und Sporthalle mit Besucherplätzen	1 Stellplatz je 50 m ² Hallenfläche, zusätzlich 1 Stellplatz je 15 Besucherplätze	100 m ² Hallenfläche, zusätzlich 1 Stellplatz je 30 Besucherplätze	67 m ² Hallenfläche, zusätzlich 1 Stellplatz je 20 Besucherplätze
5.5	Freibad und Freiluftbad	1 Stellplatz je 300 m ² Grundstücksfläche	600 m ² Grundstücksfläche	400 m ² Grundstücksfläche
5.6	Hallenbad ohne Besucherplätze	1 Stellplatz je 10 Kleiderablagen	20 Kleiderablagen	13 Kleiderablagen
5.7	Hallenbad mit Besucherplätzen	1 Stellplatz je 10 Kleiderablagen, zusätzlich 1 Stellplatz je 15 Besucherplätze	20 Kleiderablagen, zusätzlich 1 Stellplatz je 30 Besucherplätze	13 Kleiderablagen, zusätzlich 1 Stellplatz je 20 Besucherplätze
5.8	Tennisplatz, Squashanlage o.ä. ohne Besucherplätze	2 Stellplätze je Spielfeld	1 Stellplatz je 1 Spielfeld	1,5 Stellplätze je 1 Spielfeld

5.6	Minigolfplatz	6 Stellplätze je Minigolfanlage
5.7	Kegel- und Bowlingbahn	4 Stellplätze je Bahn
5.8	Billard	1 Stellplatz je 20 m ² anzurechnende Nutzfläche
5.9	Fitnesscenter	1 Stellplatz je 20 m ² Sportfläche, mindestens 3 Stellplätze
5.10	Sauna (gewerblich)	1 Stellplatz je 15 m ² Saunafläche

2) mit Besucherplätzen: zusätzlich 1 Stellplatz je 15 Besucherplätze

5.9	Tennisplätze, Squashanlagen o.ä. mit Besucherplätzen	2 Stellplätze je Spielfeld, zusätzl. 1 Stellplatz je 15 Besucherplätze	k.A.
5.10	Minigolfplätze	6 Stellplätze je Minigolfanlage	k.A.
5.11	Kegel-, Bowlingbahnen	4 Stellplätze je Bahn	k.A.
5.12	Bootshäuser und Bootsliegeplätze	1 Stellplatz je 5 Boote	k.A.
5.13	Fitnesscenter	1 Stellplatz je 40 m ² Sportfläche	k.A.

5.9	Tennisplatz, Squashanlage o.ä. mit Besucherplätzen	2 Stellplätze je 1 Spielfeld, zusätzlich 1 Stellplatz je 15 Besucherplätze	1 Stellplatz je 1 Spielfeld, zusätzlich 1 Stellplatz je 30 Besucherplätze	1,5 Stellplätze je 1 Spielfeld, zusätzlich 1 Stellplatz je 20 Besucherplätze
5.10	Minigolfplatz	6 Stellplätze je Minigolfanlage	3 Stellplätze je Minigolfanlage	4,5 Stellplätze je Minigolfanlage
5.11	Kegel- und Bowlingbahn	4 Stellplätze je Bahn	2 Stellplätze je Bahn	3 Stellplätze je Bahn
5.12	Bootshaus und Bootsliegeplatz	1 Stellplatz je 5 Boote	10 Boote	7 Boote
5.13	Fitnesscenter	1 Stellplatz je 40 m ² Sportfläche	80 m ² Sportfläche	53 m ² Sportfläche

6	Gaststätte, Beherbergung, Krankenanstalt	
6.1	Gaststätte	1 Stellplatz je 10 m ² Gasträumfläche
	Freischankfläche, soweit größer als die zugehörige anzurechnende Nutzfläche der Gaststätte	1 Stellplatz je 20 m ² Freischankfläche
	Kantine	bei ausschließlicher Nutzung durch die Beschäftigten kein eigener Stellplatzbedarf
6.2	Hotel, Pension, Kurheim und andere Beherbergungsbetriebe	1 Stellplatz je 2 Zimmer zuzüglich Zuschlag nach Ziffer 6.1 für zugehörigen Restaurationsbetrieb
6.3	Motel	1 Stellplatz je 1 Zimmer
6.4	Jugendherberge	1 Stellplatz je 10 Betten
6.5	Krankenhaus	1 Stellplatz je 4 Betten

6.	Gaststätten und Beherbergungsbetriebe	
6.1	Gaststätten	1 Stellplatz je 10 m ² Gastfläche 75
6.2	Spiel- und Automatenhallen, Billard- Salons, sonst. Vergnügungsstätten	1 Stellplatz je 20 m ² NUF ¹⁾ , mindestens 3 Stellplätze 90
6.3	Hotels, Pensionen, Kurheime und andere Beherbergungsbetriebe	1 Stellplatz je 6 Betten, bei Restaurantbetrieb Zuschlag nach 6.1 oder 6.2 75
6.4	Jugendherbergen	1 Stellplatz je 15 Betten 75

6.	Gaststätte und Beherbergungsbetrieb	
6.1	Gaststätte	1 Stellplatz je 10 m ² Gastfläche 20 m ² Gastfläche 13 m ² Gastfläche
	Freischankfläche, soweit insgesamt größer als 100 m ²	1 Stellplatz je 20 m ² Freischankfläche 40 m ² Freischankfläche 27 m ² Freischankfläche
6.2	Spiel- und Automatenhalle, Billard- Salon, sonst. Vergnügungsstätten	1 Stellplatz je 25 m ² NUF ¹⁾ , mindestens 1 Stellplatz 50 m ² NUF ¹⁾ , mindestens 1 Stellplatz 33 m ² NUF ¹⁾ , mindestens 1 Stellplatz
6.3	Hotel, Pension, Kurheim und andere Beherbergungsbetriebe	1 Stellplatz je 6 Betten, bei Restaurantbetrieb Zuschlag nach 6.1 oder 6.2 12 Betten, bei Restaurantbetrieb Zuschlag nach 6.1 oder 6.2 8 Betten, bei Restaurantbetrieb Zuschlag nach 6.1 oder 6.2
6.4	Jugendherberge	1 Stellplatz je 15 Betten 30 Betten 20 Betten

Text der derzeit geltenden Fassung
der Anlage 1 der Stellplatzsatzung (StPiS)
mit Beschluss der Vollversammlung vom 19.12.2007,
Sitzungsvorlage Nr. 02-08 / V 11225 und
mit Bekanntmachung im Amtsblatt vom 02.01.2008

Änderungen der Anlage der GaStellV
aufgrund des Ersten Modernisierungsgesetzes Bayern
siehe: **Gesetz- und Verordnungsblatt Nr. 24/2024, S. 616ff.**

Entwurf der künftigen Anlage 1 der Stellplatzsatzung

Anlage 1
zur Satzung der Landeshauptstadt München über die Ermittlung und den
Nachweis von notwendigen Stellplätzen für Kraftfahrzeuge
(Stellplatzsatzung - StPlS) vom 19.12.2007

Ziffer:	Nutzung:	Richtwert:
---------	----------	------------

Nr.	Verkehrsquelle	Zahl der Stellplätze	hier von Besuchern in %
-----	----------------	----------------------	-------------------------

Ziffer:	Nutzung:	Richtwert		
		Ausgangsrichtwert:	Zone I:	Zone II und vergleichbare Lagen:

7.	Krankenanstalten		
7.1	Krankenanstalten von überörtlicher Bedeutung	1 Stellplatz je 4 Betten	60
7.2	Krankenanstalten von örtlicher Bedeutung	1 Stellplatz je 6 Betten	60
7.3	Sanatorien, Kuranstalten, Anstalten für langfristig Kranke	1 Stellplatz je 4 Betten	25
7.4	Ambulanzen	1 Stellplatz je 30 m ² NUF ¹⁾ , mindestens 3 Stellplätze	75

7.	Krankenanstalt			
7.1	Krankenanstalt	1 Stellplatz je 4 Betten	8 Betten	5 Betten
7.2	Sanatorium, Kuranstalt, Anstalt für langfristig Kranke			
7.3	Ambulanz	1 Stellplatz je 35 m ² NUF ¹⁾ , mindestens 1 Stellplatz	70 m ² NUF ¹⁾ , mindestens 1 Stellplatz	47 m ² NUF ¹⁾ , mindestens 1 Stellplatz

7	Schulen	
7.1	Grund-, Haupt-, Förder-, Real-, städt., staatl., staatl. genehmigte Wirtschaftsschule, Gymnasium, sonstige allgemeinbildende Schulen, Fachoberschulen, Berufs- und Berufsfachschule	1 Stellplatz je 1 Klasse nzimmer
7.2	Förderschule für Behinderte	1 Stellplatz je 15 Schüler
7.3	Hochschule	1 Stellplatz je 10 Studierende
7.4	Berufsbildungswerk, Ausbildungswertstatt, Berufsoberschulen, Fachakademien, Fachschulen und Ähnliches	1 Stellplatz je 10 Auszubildende Schüler
zu 7.1 bis 7.4	Schulsportanlage, Schulaula	bei Wechselnutzung mit dem Schulbetrieb keine eigene Anforderung

8.	Schulen, Einrichtungen der Jugendförderung		
8.1	Schulen, Berufsschulen, Berufsfachschulen	1 Stellplatz je Klasse, zusätzl. 1,0 StPl/ 10 Schüler über 18 Jahre	10
8.2	Hochschulen	1 Stellplatz je 10 Studierende	k.A.
8.3	Tageseinrichtungen für mehr als 12 Kinder	1 Stellplatz je 30 Kinder, mindestens 2 Stellplätze	k.A.
8.4	Tageseinrichtungen für bis zu 12 Kinder	1 Stellplatz	k.A.
8.5	Jugendfreizeitheime und dergl.	1 Stellplatz je 15 Besucherplätze	k.A.
8.6	Berufsbildungswerke, Ausbildungswerkstätten und dergl.	1 Stellplatz je 10 Auszubildende	k.A.

8.	Schulen, Betreuungs- und Fördereinrichtungen			
8.1	Schule, Berufsschule, Berufsfachschule	0,5 Stellplätze je Klasse, mindestens 5 Stellplätze	0,25 Stellplätze je Klasse, mindestens 5 Stellplätze	0,4 Stellplätze je Klasse, mindestens 5 Stellplätze
8.2	Hochschule	1 Stellplatz je 10 Studierende	20 Studierende	13 Studierende
8.3	Tageseinrichtung für mehr als 12 Kinder	1 Stellplatz je 30 Kinder, mindestens 1 Stellplatz	60 Kinder, mindestens 1 Stellplatz	40 Kinder, mindestens 1 Stellplatz
8.4	Tageseinrichtung für bis zu 12 Kinder	1 Stellplatz		
8.5	Jugendfreizeitheim und dergl.	1 Stellplatz je 60 Besucher*innen	120 Besucher*innen	80 Besucher*innen
8.6	Berufsbildungswerk, Ausbildungswerkstatt und dergl.	1 Stellplatz je 10 Auszubildende	20 Auszubildende	13 Auszubildende
8.7	Alten- und Service- Zentrum	1 Stellplatz je 200 m ² NUF ¹⁾ , mindestens 2 Stellplätze	400 m ² NUF ¹⁾ , mindestens 2 Stellplätze	267 m ² NUF ¹⁾ , mindestens 2 Stellplätze

Text der derzeit geltenden Fassung der Anlage 1 der Stellplatzsatzung (StPIS) mit Beschluss der Vollversammlung vom 19.12.2007, Sitzungsvorlage Nr. 02-08 / V 11225 und mit Bekanntmachung im Amtsblatt vom 02.01.2008
--

Anlage 1 zur Satzung der Landeshauptstadt München über die Ermittlung und den Nachweis von notwendigen Stellplätzen für Kraftfahrzeuge (Stellplatzsatzung - StPIS) vom 19.12.2007
--

Die Anlage 1 ist Bestandteil der Satzung

Ziffer:	Nutzung:	Richtwert:
---------	----------	------------

8	Tageseinrichtungen	
8.1	Jugendfreizeitheime und dergleichen	1 Stellplatz je 50 m² anzurechnende Nutzfläche
8.2	Altenservicezentrum	1 Stellplatz je 40 m² anzurechnende Nutzfläche, jedoch mindestens 2 Stellplätze
8.3	Tageseinrichtungen für Kinder wie Kindergärten, Kindertagesstätten, Kooperationseinrichtungen (Haus für Kinder), Kinderkrippen	1 Stellplatz je 30 Kinder , jedoch mindestens 2 Stellplätze

9	Gewerbe	
9.1	Handwerks- und Industriebetrieb	1 Stellplatz je 60 m² anzurechnende Nutzfläche
9.2	Lagerräume, Lagerplätze	1 Stellplatz je 80 m² anzurechnende Nutzfläche
9.3	Ausstellungshallen, -plätze	1 Stellplatz je 50 m² anzurechnende Nutzfläche
9.4	Kraftfahrzeugwerkstatt	6 Stellplätze je Wartungs- oder Reparaturstand
9.5	Tankstelle	1 Stellplatz je 50 m² Verkaufsnutzfläche
9.6	Automatische Kfz-Waschstraße	5 Stellplätze je Waschstraße zuzüglich Stauraum für 15 Kraftfahrzeuge
9.7	Kfz-Waschplätze zur Selbstbedienung	3 Stellplätze je Waschplatz
9.8	Autovermietung	1 Stellplatz je 2 Betriebs-Pkw
9.9	Taxiunternehmen	1 Stellplatz je 3 Taxis
9.10	HeimlieferService (z.B. Pizza, Asia ...)	1 Stellplatz je 25 m² „Küchennutzfläche“, zusätzlich 1 Stellplatz für Lieferfahrzeug, mindestens 2 Stellplätze

Änderungen der Anlage der GaStellV aufgrund des Ersten Modernisierungsgesetzes Bayern siehe: Gesetz- und Verordnungsblatt Nr. 24/2024, S. 616ff.
--

rot= Überschreitung der Obergrenzen der Stellplatzzahlen der Anlage der GaStellV durch die

Richtwerte in der Anlage der StPIS LHM
blau= weitere Unterschiede der ab 01.10.2025 geltenden Anlage zur GaStellV zur Anlage

LHM StPIS

Anlage GaStellV mit Geltung ab dem 01.10.2025
--

Nr.	Verkehrsquelle	Zahl der Stellplätze	hiervon für Besucher in %
-----	----------------	----------------------	---------------------------------

9.	Gewerbliche Anlagen	
9.1	Handwerks- und Industriebetrieb	1 Stellplatz je 70 m² NUF ¹⁾ oder 1 Stellplatz je 3 Beschäftigte
9.2	Lagerräume, -plätze, Ausstellungs-, Verkaufsplätze	1 Stellplatz je 100 m² NUF ¹⁾ oder 1 Stellplatz je 3 Beschäftigte
9.3	Kraftfahrzeugwerkstatt	6 Stellplätze je Wartungs- oder Reparaturstand
9.4	Tankstellen	Bei Einkaufsmöglichkeit über Tankstellenbedarf hinaus: Zuschlag nach 3.1 (ohne Besucheranteil)
9.5	Automatische Kfz-Waschanlagen	5 Stellplätze je Waschanlage ²⁾

Entwurf der künftigen Anlage 1 der Stellplatzsatzung
--

braun= Abweichung in Benennung, Bezugsgröße oder Stellplatz-Richtwert der künftigen Anlage 1 der Stellplatzsatzung
im Vergleich zu der derzeit geltenden Fassung

ENTWURF Anlage 1 zur Satzung der Landeshauptstadt München über die Pflicht zur Herstellung von Stellplätzen, die Zahl von Stellplätzen sowie die Erfüllung der Stellplatzpflicht für Kraftfahrzeuge (Stellplatzsatzung - StPIS) vom XX.XX.2025
--

Die Anlage 1 ist Bestandteil der Satzung

Ziffer:	Nutzung:	Richtwert		
		Ausgangsrichtwert:	Zone I:	Zone II und vergleichbare Lagen:

9.	Gewerbe	
9.1	Handwerks- und Industriebetrieb	1 Stellplatz je 70 m² NUF ¹⁾ oder 1 Stellplatz je 3 Beschäftigte
9.2	Lagerraum, -platz, Ausstellungs-, Verkaufsplatz	1 Stellplatz je 100 m² NUF ¹⁾ oder 1 Stellplatz je 3 Beschäftigte
9.3	Kraftfahrzeugwerkstatt	6 Stellplätze je Wartungs- oder Reparaturstand
9.4	Tankstelle	Bei Einkaufsmöglichkeit über Tankstellenbedarf hinaus: Zuschlag nach 3.1
9.5	Automatische Kfz-Waschanlage	5 Stellplätze je Waschanlage ²⁾
9.6	Kfz-Waschplatz zur Selbstbedienung	3 Stellplätze je Waschplatz
9.7	Autovermietung	1 Stellplatz je 2 Betriebs-Pkw
9.8	Taxiunternehmen	1 Stellplatz 3 Taxis
9.9	HeimlieferService (z.B. Pizza, Asia ...)	1 Stellplatz je 30 m² NUF ¹⁾ , zusätzlich 1 Stellplatz für Lieferfahrzeug, mindestens 2 Stellplätze
9.10	Bordell	1 Stellplatz je 1 Zimmer, zusätzlich 1 Stellplatz je 20 m ² von Kund*innen genutzte weitere Flächen (Bar, Sauna, etc.)

Text der derzeit geltenden Fassung
der Anlage 1 der Stellplatzsatzung (StPIS)
mit Beschluss der Vollversammlung vom 19.12.2007,
Sitzungsvorlage Nr. 02-08 / V 11225 und
mit Bekanntmachung im Amtsblatt vom 02.01.2008

Anlage 1
zur Satzung der Landeshauptstadt München über die Ermittlung und den
Nachweis von notwendigen Stellplätzen für Kraftfahrzeuge
(Stellplatzsatzung - StPIS) vom 19.12.2007

Die Anlage 1 ist Bestandteil der Satzung

Ziffer:	Nutzung:	Richtwert:
10	sonstige gewerbliche Nutzung	

10.1	Spiel- und Automatenhalle, Videokabinen, sonst. Vergnügungsstätten	1 Stellplatz je 20 m ² anzurechnende Nutzfläche
10.2	Bordell	1 Stellplatz je 1 Zimmer zusätzlich je 20 m ² von Kunden genutzte weitere Flächen (Bar, Sauna, etc)

11	Sonstiges	
11.1	Kleingartenanlage	1 Stellplatz pro 4 Kleingärten
11.2	Friedhof	1 Stellplatz pro 1500 m ² Grundstücksfläche, mindestens 10 Stellplätze
11.3	Flohmarkt	in Hallen: 1 Stellplatz je 30 m ² Verkaufsnutzfläche auf Freiflächen: 1 Stellplatz je 15 laufende Meter Verkaufstisch

Änderungen der Anlage der GaStellV aufgrund des Ersten Modernisierungsgesetzes Bayern
siehe: Gesetz- und Verordnungsblatt Nr. 24/2024, S. 616ff.

rot= Überschreitung der Obergrenzen der Stellplatzzahlen der Anlage der GaStellV durch die Richtwerte in der Anlage der StPIS LHM
blau= weitere Unterschiede der ab 01.10.2025 geltenden Anlage zur GaStellV zur Anlage LHM StPIS

Anlage GaStellV
mit Geltung ab dem 01.10.2025

Nr.	Verkehrsquelle	Zahl der Stellplätze	hierfür Besucher in %

10.	Verschiedenes	
10.1	Kleingartenanlagen	1 Stellplatz je 3 Kleingärten
10.2	Friedhöfe	1 Stellplatz je 1500 m ² Grundstücksfläche, jedoch mindestens 10 Stellplätze

Anmerkungen:

¹⁾ NUF = Nutzfläche nach DIN 277

²⁾ Zusätzlich muss ein Stauraum für mindestens 10 Kfz vorhanden sein

Erläuterungen zur Ermittlung der anzurechnenden Flächen:

Anzurechnende Nutzfläche = Nutzfläche ohne

- Flächen für haustechnische Anlagen (z.B. Heizungsräume, Technikräume, Räume für Ver- und Entsorgungseinrichtungen),
- Flächen für die Erschließung des Gebäudes und seiner Räume (wie z.B. Flure, Treppenräume und sonstige Zuwegungen),
- Flächen für Sanitäre Anlagen, Abstellräume und Stellplätze.

Bewegungsflächen innerhalb von Räumen sind dagegen anzurechnen. Lagerflächen sind nach Maßgabe der Ziffern 3 und 9.2 anzurechnen.

Entwurf der künftigen Anlage 1 der Stellplatzsatzung

braun= Abweichung in Benennung, Bezugsgröße oder Stellplatz-Richtwert der künftigen Anlage 1 der Stellplatzsatzung im Vergleich zu der derzeit geltenden Fassung

ENTWURF Anlage 1
zur Satzung der Landeshauptstadt München über die Pflicht zur Herstellung von Stellplätzen, die Zahl von Stellplätzen sowie die Erfüllung der Stellplatzpflicht für Kraftfahrzeuge (Stellplatzsatzung - StPIS) vom XX.XX.2025

Die Anlage 1 ist Bestandteil der Satzung

Ziffer:	Nutzung:	Richtwert	
	Ausgangsrichtwert:	Zone I:	Zone II und vergleichbare Lagen:

10.	Verschiedenes	
10.1	Kleingartenanlage	1 Stellplatz je 4 Kleingärten
10.2	Friedhof	1 Stellplatz je 1.500 m ² Grundstücksfläche, jedoch mindestens 10 Stellplätze

¹⁾ NUF = Nutzfläche nach DIN 277

²⁾ Zusätzlich muss ein Stauraum für mindestens 10 Kfz vorhanden sein

Erläuterungen:

Zone I:	Der Geltungsbereich der Zone I ist in der Übersichtskarte der Anlage 2 der Satzung und in der Detailkarte der Anlage 3 der Satzung dargestellt. Für Nichtwohnnutzungen in Zone I ist der Stellplatzbedarf aufgrund der hervorragenden Erschließung des Gebietes durch den öffentlichen Personennahverkehr reduziert. Hierfür wird eine Reduzierung des Stellplatzbedarfs auf 50 % angesetzt, die sich in den entsprechenden Richtwerten der Zone I wiederfindet. Für die Anwendung der Richtwerte der Zone I reicht es aus, dass Zone I das Baugrundstück berührt.
Zone II:	Der Geltungsbereich der Zone II ist in der Übersichtskarte der Anlage 2 der Satzung und in den Detailkarten der Anlagen 4 - 7 der Satzung dargestellt. Für Nichtwohnnutzungen der Zone II ist der Stellplatzbedarf aufgrund der flächendeckenden, guten Erschließung des Gebietes durch den öffentlichen Personennahverkehr reduziert. Hierfür wird eine Reduzierung des Stellplatzbedarfs auf 75 % angesetzt, die sich in den entsprechenden Richtwerten der Zone II wiederfindet. Dabei wurden die Richtwerte weitgehend auf ganze Zahlen gerundet. Für die Anwendung der Richtwerte der Zone I reicht es aus, dass Zone II das Baugrundstück berührt.

Verkaufsnutzfläche
= Nutzfläche aller dem Kundenverkehr dienenden Räume ³⁾

Sportnutzfläche
= Nutzfläche aller dem Kundenverkehr dienenden Räume ³⁾

Gastrumfläche
= Nutzfläche aller Gasträume, einschließlich Thekenbereich ³⁾

Freischankfläche
= Aufstellfläche für Tische und Stühle ³⁾

³⁾ Die Maßgaben zur Ermittlung der anzurechnenden Nutzfläche geltend entsprechend

mit Zone II vergleichbare Lagen:

Für Nichtwohnnutzungen außerhalb der Geltungsbereiche von Zonen I und II ist bei einer radialen Entfernung des Baugrundstücks von

- 600 Metern von Haltepunkten der U- oder S-Bahn bzw.
- 400 Metern von Haltepunkten der Tram

(jeweils gemessen vom Mittelpunkt des Bahnsteigs der jeweiligen Haltestelle) der Stellplatzbedarf aufgrund der guten Erschließung durch den öffentlichen Personennahverkehr reduziert. Hierfür wird eine Reduzierung des Stellplatzbedarfs auf 75 % angesetzt, die sich in den entsprechenden Richtwerten wiederfindet. Dabei wurden die Richtwerte weitgehend auf ganze Zahlen gerundet. Für die Anwendung der Richtwerte für mit Zone II vergleichbare Lagen reicht es aus, dass die mit Zone II vergleichbare Lage das Baugrundstück berührt.

**Evaluation der Satzung der Landeshauptstadt München über die
Ermittlung und den Nachweis von notwendigen Stellplätzen für Kraftfahrzeuge vom
19.12.2007 (Stellplatzsatzung - StPIS)**

Inhaltsverzeichnis	Seite
Evaluation der Satzung der Landeshauptstadt München über die Ermittlung und den Nachweis von notwendigen Stellplätzen für Kraftfahrzeuge vom 19.12.2007 (Stellplatzsatzung – StPlS) 4	
1. Stellplatzablöse	5
1.1. Rückmeldungen aus dem Beteiligungsverfahren.....	5
1.2. Stellungnahme des Referats für Stadtplanung und Bauordnung	6
2. Mobilitätskonzepte und -angebote.....	9
2.1. Rückmeldungen aus dem Beteiligungsverfahren.....	9
2.2 Stellungnahme des Referats für Stadtplanung und Bauordnung	15
3 Nachrüstbarkeit anstelle von Realherstellung von Kfz-Stellplätzen / Versiegelung .	18
3.1 Rückmeldungen aus dem Beteiligungsverfahren.....	18
3.2 Stellungnahme des Referats für Stadtplanung und Bauordnung	19
4 Quartierskonzepte und -garagen	20
4.1 Rückmeldungen aus dem Beteiligungsverfahren.....	20
4.2 Stellungnahme des Referats für Stadtplanung und Bauordnung	21
5 E-Mobilität / E-Ladesäulen	23
5.1 Rückmeldungen aus dem Beteiligungsverfahren.....	23
5.2 Stellungnahme des Referats für Stadtplanung und Bauordnung	24
6 Mehrfachnutzung von Stellplätzen und Parkraummanagement.....	25
6.1 Rückmeldungen aus dem Beteiligungsverfahren.....	25
6.2 Stellungnahme des Referates für Stadtplanung und Bauordnung	28
7 Ansätze und Erfahrungen anderer Städte	29
7.1 Rückmeldungen aus dem Beteiligungsverfahren.....	29
7.2 Stellungnahme des Referats für Stadtplanung und Bauordnung	31
8 Vereinfachung der Stellplatzsatzung	32
8.1 Rückmeldungen aus dem Beteiligungsverfahren.....	32
8.2 Stellungnahme des Referats für Stadtplanung und Bauordnung	33
9 Richtwerte für Wohnen.....	33
9.1 Rückmeldungen aus dem Beteiligungsverfahren.....	33
10 Richtwerte für Nichtwohnnutzungen	44
10.1 Rückmeldungen aus dem Beteiligungsverfahren.....	44
10.2 Stellungnahme des Referats für Stadtplanung und Bauordnung	48
11 Anforderungen an Stellplätze hinsichtlich Größe, Barrierefreiheit und Begrünung..	48
11.1 Rückmeldungen aus dem Beteiligungsverfahren.....	48
11.2 Stellungnahme des Referats für Stadtplanung und Bauordnung	51
12 Fahrradabstellplätze.....	52
12.1. Rückmeldungen aus dem Beteiligungsverfahren.....	52

12.2. Stellungnahme des Referats für Stadtplanung und Bauordnung	54
13. Ergänzende Einzelthemen und Forderungen an die Politik	54
13.1 Rückmeldungen aus dem Beteiligungsverfahren.....	54
13.2 Stellungnahme des Referats für Stadtplanung und Bauordnung	55

Evaluation der Satzung der Landeshauptstadt München über die Ermittlung und den Nachweis von notwendigen Stellplätzen für Kraftfahrzeuge vom 19.12.2007 (Stellplatzsatzung – StPlS)

Ab dem Jahr 2021 führte das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nach Maßgabe des Auftrags der Vollversammlung des Stadtrates vom 19.12.2007 ein Beteiligungsverfahren zur Evaluation der Münchener Stellplatzsatzung durch, das neben den Trägern öffentlicher Belange, anerkannten Interessenverbände sowie Bezirksausschüsse auch die betroffenen städtischen Fachreferate einbezog.

Im Folgenden werden die Rückmeldungen, Anregungen, Fragen und Stellungnahmen aus dem Beteiligungsverfahren und deren Behandlung durch das Referat für Stadtplanung und Bauordnung bzw. durch das Mobilitätsreferat im Detail dargestellt. Dabei wurden die Rückmeldungen – soweit möglich – thematisch sortiert. Vorschläge und Anregungen, die Einzelaspekte und/oder politische Forderungen enthalten, die über das kommunale Stellplatzrecht hinaus gehen, wurden gebündelt unter Ziffer 13 der Anlage 6 dargestellt.

Zu beachten ist, dass das o.g. Beteiligungsverfahren auf Basis der damaligen und noch bis zum 30.09.2025 geltenden Rechtslage durchgeführt wurde. Diverse Stellungnahmen, Anregungen und Änderungsvorschläge zur Münchener Stellplatzsatzung bezogen sich daher auf Modalitäten des kommunalen Stellplatzrechts, für deren Regelung künftig (d.h. aufgrund der zum 01.10.2025 in Kraft tretenden Änderungen an der Bayerischen Bauordnung) eine Ermächtigungsgrundlage fehlt.

Im Einzelnen gingen folgende Rückmeldungen, Anregungen, Fragen und Stellungnahmen im Referat für Stadtplanung und Bauordnung ein:

Fehlende Betroffenheit / Einverständnis mit dem bisherigen Stellplatzrecht:

Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten (AELF) Ebersberg hatte keine Einwände oder Anregungen zu Münchener Stellplatzsatzung.

Die Bayerische Eisenbahngesellschaft GmbH (BEG) als Bestellerin der Schienenpersonennahverkehrsleistungen in Bayern konnte (im Rahmen ihrer Zuständigkeit) keine Erfahrungen mit der Münchener Stellplatzsatzung einbringen.

Die Bundeswehr München sah keine Belange der Bundeswehr berührt. Vorbehaltlich einer gleichbleibenden Sach- und Rechtslage bestehen seitens der Bundeswehr als Träger öffentlicher Belange keine Einwände an der Münchener Stellplatzsatzung.

Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) gab an, dass es als zuständige Planfeststellungsbehörde für die Betriebsanlagen und die Bahnstromfernleitungen (Eisenbahninfrastruktur) der Eisenbahnen des Bundes und damit als Träger öffentlicher Belange „lediglich“ prüft, ob die zur Stellungnahme vorgelegten Planungen bzw. Vorhaben die Aufgaben nach § 3 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes berühren. Dem EBA lagen keine Erfahrungen mit der Münchener Stellplatzsatzung vor.

Auch das **Erzbischöflichen Ordinariat Ressort Grundsatzfragen und Strategie** konnte mangels eigener Erfahrungen mit der Münchener Stellplatzsatzung im Rahmen ihrer Evaluation keine Anregungen abgeben.

Das Staatliche Bauamt Freising - Servicestelle München sah aus den gleichen Gründen von einer Stellungnahme zur Münchener Stellplatzsatzung ab.

Der **BA 13 (Bogenhausen)** stimmte einer Evaluation der Münchener Stellplatzsatzung zu.

Der **BA 19 (Thalkirchen-Obersendling-Forstenried-Fürstenried-Solln)** beschloss, keine Stellungnahme zur Evaluation der Münchener Stellplatzsatzung abzugeben.

Aus Sicht des **Kreisverwaltungsreferates/Branddirektion München** waren keine weiteren Anforderungen in Bezug auf die Münchener Stellplatzsatzung zu stellen. Belange des abwehrenden Brandschutzes seien an dieser Stelle nicht betroffen.

Themenspezifische Rückmeldungen:

1. Stellplatzablöse

1.1. Rückmeldungen aus dem Beteiligungsverfahren

Die **GEWOFAG Holding GmbH** (ab 01.01.2024 fusioniert mit der GWG Städtische Wohnungsgesellschaft München mbH zur Münchener Wohnen GmbH) und die **VdW – Die Wohnungswirtschaft Bayern** regten wortgleich an, dass die Möglichkeiten zur Nutzung der finanziellen Stellplatzablöse weiter ausgebaut werden sollte, wenn dies aus städtischer Sicht für eine Quartiersentwicklung oder für die Schaffung von gefördertem Wohnraum von Nutzen oder angesichts der verkehrlichen Gesamtsituation gerechtfertigt sei. Dies käme insbesondere bei autofrei geplanten Quartieren oder Nachverdichtungen in gut versorgten innerstädtischen Lagen in Betracht. Finanzmittel aus der Stellplatzablöse sollten aus Sicht der GEWOFAG Holding GmbH und der VdW zweckgebunden für alternative Mobilität verwendbar gemacht werden. Dahinter stehe ihrerseits die Annahme, dass Mittel für alternative Mobilitätsangebote auf Quartiersebene oft wirksamer seien, als wenn dies auf Baufeldebene durch einzelne Eigentümer*innen mit womöglich geschlossenen Benutzer*innengruppen geschehe. Einsatzmöglichkeiten seien die Befüllung eines quartiersbezogenen oder stadtweiten Mobilitätsfonds, der Bau- und Betrieb von Quartiersgaragen, der Ausbau der Radinfrastruktur, der Aufbau einer öffentlichen Lastenradinfrastruktur, der Aufbau eines auf Quartiers- und Stadtbene einheitlichen und Baustein übergreifenden Informations-, Buchungs-, Schließ- und Bezahlsystems.

Das **Staatliche Bauamt München 1** ergänzte zur Ablösethematik, dass sich im Zuge der allgemeinen Raumnot nicht selten Bedarf zur Nachverdichtung seitens der Nutzer*innen ergebe, der technisch und funktional kaum umsetzbar sei. Im Verlauf von Machbarkeitsuntersuchungen und den einhergehenden Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen stelle sich die Realisierung von Stellplätzen oder deren Ablöse als wirtschaftliches Regulativ dar, das durchaus zu Entscheidungen hin zu kostengünstigeren sinnvoller Alternativen für die Realisierung der erforderlichen baulichen Infrastruktur führen könne.

Wohnen ohne Auto c/o VCD (WOA) informierte darüber, dass „Autofrei Wohnen 4“ Stellplatzablösen zahlen und einen Stellplatz real herstellen musste. Die Kosten dafür lagen, nach Angabe von WOA, bei ca. 60.000 - 65.000 Euro. Die Eigentümer*innengemeinschaft sei aber nach wie vor 100 % autofrei.

Der **städtische Beraterkreis für barrierefreies Planen und Bauen** betonte, dass sich sowohl bei Wohnnutzungen als auch bei Nutzungen mit Publikumsverkehr (v.a. Arztpraxen und Einzelhandel) eine Ablöse oder Reduzierung von Stellplätzen nicht auf die barrierefreien Stellplätze auswirken dürfe.

Unter dem Schlagwort „Flexibilisierung der Ablöse“ bat der **BA 1 (Altstadt-Lehel)** darum, die Ablöse durch Entbürokratisierung zu erleichtern (ggf. mit einer Reduzierung des Stellplatzschlüssels bei Beteiligung an Car-Sharing-Stationen) sowie die Höhe der Ablösebeträge anzupassen (aber maßvoll, nicht dass zu viele gebaut werden).

Der **BA 2 (Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt)** schloss sich dem Gedanken der Erleichterung der Ablöse von Stellplätzen in Bezug auf Bestandsgebiete an, die in größerem Maße als bisher für die Förderung des Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehrs eingesetzt werden könnten. Zudem schlug er die Umbenennung der Stellplatzablöse in „Mobilitätsabgabe/-ablöse“ vor.

Der **BA 3 (Maxvorstadt)** meldete zurück, dass es – da die Realherstellung von Stellplätzen und Ablöse eines Stellplatzes gleichberechtigt seien – für die Maxvorstadt wünschenswert sei, dass bei allen Bauvorhaben, die zu einer weiteren Verdichtung in der Maxvorstadt führen, von der Möglichkeit der Ablöse von Stellplätzen Gebrauch gemacht werde. Damit könne teilweise der Bau von Tiefgaragen verhindert werden, der maßgeblich dazu beitrage, dass Bäume und grüne Freiflächenstrukturen in Hinterhöfen zerstört werden würden.

Die **GRÜNEN-Fraktion des BA 4 (Schwabing West)** sprach sich zum einen dafür aus, die Ablöse zu erleichtern bzw. zu entbürokratisieren und zum anderen dafür aus, die Höhe der Ablösebeträge anzupassen (um einerseits einen Anreiz schaffen, auf Stellplätze zu verzichten; andererseits sollte diese nicht zu hoch angesetzt werden, damit nicht der Mehrwert durch die Schaffung von Stellplätzen überwiege und dadurch keine abgelöst werde). Für die **CSU-Fraktion im BA 4** machte es Sinn, die Stellplatzsituation differenziert zu betrachten, auch hinsichtlich der Ablöse von Stellplätzen. Die **LINKEN-Fraktion des BA 4** bewertete eine zweckgebundene Stellplatzablöse dagegen als positiv, da die Kommune dann über Mittel verfüge, um nach Maßgabe und unter Berücksichtigung der Kriterien für die Umwelt eine urbane, menschenfreundliche Stadt mit reduziertem Parkraum zu schaffen bzw. den ÖPNV auszubauen.

Der **BA 7 (Sendling-Westpark)** befürwortete eine Fortdauer der Sonderregelung zur Stellplatzablöse für Dachgeschossausbauten.

Der **BA 15 (Trudering-Riem)** bat um Mitteilung der aktuellen Höhe, Verwendung und des jährlichen Zuwachs bei den Stellplatzablösemitteln.

Vom **BA 16 (Ramersdorf-Perlach)** wurde die derzeitige Stellplatzablöse als zu niedrig erachtet. Für die Ablösung eines Stellplatzes sollten höhere Beträge verlangt werden, die dann vorzugsweise für den Bau von Anwohner*innen(tief)garagen bzw. der Förderungen kombinierter privater und öffentlich nutzbarer Tiefgaragen zur Freihaltung des öffentlichen Raums von parkenden Autos verwendet werden könnten. Gerade am Pfanzeltplatz sei eine derartige Maßnahme möglicherweise sehr hilfreich.

Nach Vorschlag des **BA 17 (Obergiesing-Fasangarten)** sollte künftig auf eine Stellplatzablöse bei nachträglichem Dachgeschossausbau für Wohnungen im sozialen Wohnungsbau und bei Baugenossenschaften verzichtet werden, wenn sich die Eigentümer*innen im Gegenzug zu einer dauerhaft niedrigeren Miete unterhalb des Mietspiegels für die neuen Wohnungen verpflichten.

Der **BA 18 (Untergiesing-Harlaching)** bat um eine Erleichterung der Ablösemöglichkeit, die Überprüfung hinsichtlich einer moderaten Erhöhung der Ablöse sowie darum, mehr Baum- und Grundwasserschutz durch eine restriktive Genehmigung bzw. der Möglichkeit einer Ablöse zu bewirken.

Auch die **SPD-Fraktion des BA 21 (Pasing-Obermenzing)** plädierte dafür, dass bei Stellplatzreduzierungen generell eine angepasste Ablöse erhoben werden sollte.

1.2. Stellungnahme des Referats für Stadtplanung und Bauordnung

Anwendungsbereich und Höhe der Stellplatzablöse

Mit Beschluss der Vollversammlung vom 19.12.2007 „Anpassung des Münchener Stellplatzrechts für Kraftfahrzeuge an die BayBO-Novelle 2007“ (siehe Sitzungsvorlage Nr. 02-28 /

V 11225) wurden die Beträge zur Ablöse eines Stellplatzes (ausgehend von den durchschnittlichen Herstellungskosten und unter Berücksichtigung der Angemessenheit) und gestaffelt nach der jeweiligen Lage wie folgt festgelegt:

Geltungsbereich:	Ablösebetrag:	Ermäßiger Ablösebetrag (Dachgeschoßausbau):
Zone I	12.500 €	7.800 €
Zone II und vergleichbare Lagen (§ 3 Abs. 2 StPIS)	10.000 €	6.700 €
Übriges Stadtgebiet	7.500 €	5.600 €

Die (derzeit noch geltende) Münchener Stellplatzsatzung sieht eine generelle (lagebedingte) Ablösemöglichkeit von notwendigen Stellplätzen nur für Nichtwohnnutzungen vor. Lediglich beim Dachgeschoßausbau oder im Falle der Unmöglichkeit der Herstellung von Stellplätzen ist auch bei Wohnnutzungen eine Ablöse vorgesehen (siehe § 4 StPIS).

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung und das Mobilitätsreferat stimmen mit den o.g. Interessensverbänden, Fachstellen und Bezirksausschüssen überein, dass die bislang im Münchener Stellplatzrecht vorgesehenen Ablöseregelungen hinsichtlich etwaiger Anpassungsmöglichkeiten geprüft bzw. überprüft werden sollten. Die hierzu bereits verwaltungsintern geleisteten Vorarbeiten wurden jedoch mit Beginn des Gesetzgebungsverfahrens zum Ersten Modernisierungsgesetz Bayern (vorerst) nicht (mehr) weiterverfolgt, da nicht abgeschätzt werden konnte, welche Änderungen das Stellplatzrecht der Bayerischen Bauordnung durch das Erste Modernisierungsgesetz Bayern erfahren würde. Diese Vorarbeiten werden nun wieder aufgegriffen und von einer umfassenden Prüfung der Ablösethematik begleitet. Daher erscheint es nicht sachgerecht, zum jetzigen Zeitpunkt, d.h. für die vorliegend zum Erlass vorgeschlagene Münchener Stellplatzsatzung, einzelne Aspekte der Ablöseregelung vorgezogen zu behandeln, sondern diese in den Gesamtkontext zu stellen. In der sog. Phase 2 (siehe hierzu A) Ziffer 3 im Vortrag der Referentin) werden daher die Ablöseregelungen im Hinblick auf deren Anwendungsbereich, d.h. die unterschiedlichen Nutzungsarten (Stichwort: Ablöse von Stellplätzen auch für Wohnnutzungen), die Ablösehöhe und die zweckgebundene Verwendung der Ablösemittel (Stichwort: Fortschreibung des Gesamtkonzepts zur Verwendung von Stellplatzablösemitteln) überprüft.

Dabei ist zu beachten, dass die Kommunen hinsichtlich der Festlegung der Ablösehöhe Beschränkungen unterliegen, vgl. hierzu die Ausführungen des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr hinsichtlich der Ablösehöhe nach Art. 81 Abs. 1 Nr. 4c BayBO neu: „*Bei der Festlegung der Höhe des Ablösebetrages ist die Gemeinde nicht frei. Art. 81 Abs. 1 Nr. 4c BayBO neu zieht auch hier eine Obergrenze bei den tatsächlichen Kosten für die Herstellung des entsprechenden Stellplatzes. Eine Unterschreitung ist selbstverständlich möglich.*“¹ Eine Umbenennung der Stellplatzablöse in „Mobilitätsabgabe/-ablöse“ ist aus Rechtsgründen nicht zulässig. Art. 81 Abs. 1 Nr. 4c BayBO neu ermächtigt die Gemeinden zum Erlass von Regelungen zur Erfüllung der Stellplatzpflicht, dabei wird die „Übernahme der Kosten für die Herstellung der Stellplätze durch den Bauherrn gegenüber der Gemeinde (Stellplatzablöse)“ als eine Möglichkeit der Erfüllung der Stellplatzpflicht genannt. Der Begriff „Mobilitätsabgabe/-ablöse“ würde diese Bezugnahme, d.h. den direkten Zusammenhang zwischen Stellplatzpflicht und Ablöse, nicht herstellen.

Dachgeschoßausbau zu Wohnzwecken

Bereits in den vergangenen Jahren wurden bei Nachverdichtungen, insbesondere bei Änderungen im Bestand, die Anwendung von Ablösemöglichkeiten für Bauherr*innen erleichtert. Hierzu wird u.a. auf den Beschluss der Vollversammlung vom 02.10.2024, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 11344², „Wohnungsbauoffensive: Erleichterungen für den Wohnungsbau und Opti-

¹ Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr „Fragen und Antworten zur Änderung im gemeindlichen Sitzungsrecht durch die Änderung der BayBO – Erstes Modernisierungsgesetz Bayern (LT-Drs: 19/3023)“, Stand vom 20.02.2025, Ziffer 4, abrufbar unter: https://www.stmb.bayern.de/assets/stmi/buw/baurechtundtechnik/24_fragenkatalog-aenderung-satzungsrecht.pdf

² Beschluss der Vollversammlung vom 02.10.2024, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 11344,

mierung Bebauungsplanverfahren“ verwiesen, der das Referat für Stadtplanung und Bauordnung damit beauftragte, „*künftig bei Bauvorhaben, die Änderungen und Nutzungsänderungen von Dachgeschossen zu Wohnzwecken (zusätzlicher Wohnraum) einschließlich die Errichtung von Dachgauben zum Gegenstand haben und die innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile liegen, keine Ablöseverträge anzubieten, wenn die Herstellung der pflichtigen Stellplätze unmöglich ist, nicht mehr als fünf Wohneinheiten betroffen sind und das Vorhaben im Freistellungsverfahren durchgeführt wird*“.

Ab 01.10.2025 ist es den Gemeinden gemäß Art. 81 Abs. 1 Nr. 4 b, 2. HS BayBO neu verwehrt, in einer kommunalen Satzung eine Stellplatzpflicht für Nutzungsänderungen, den Ausbau von Dachgeschossen und für Aufstockungen von Wohngebäuden vorzusehen, wenn diese Maßnahmen jeweils zur Wohnzwecken erfolgen.

In Anbetracht der zum 01.10.2025 in Kraft tretenden Gesetzesänderung des Art. 81 BayBO wurde mit Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 12.02.2025 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 15815, Ziffer 5.5) dargestellt, dass im Bauvollzug (d.h. auf Baugenehmigungsebene) vorgezogen auf die neue Rechtslage bereits seit 01.01.2025 keine Stellplätze mehr für die o.g. Maßnahmen verlangt werden. Dies, um zu verhindern, dass Bauanträge sonst später gestellt oder zurückgenommen werden, um in den Genuss der o.g. Regelung zu kommen und so die Schaffung von neuem Wohnraum verzögert wird.

Bei Nutzungsänderungen, dem Dachgeschossausbau und bei Aufstockungen zu Wohnzwecken wirken sich daher seit dem 01.01.2025 Stellplatzthemen und diesbzgl. Kostenfragen nicht mehr auf das Bauvorhaben aus.

Verwendung(szweck) der Ablösemittel

Nach Maßgabe der bisherigen (Art. 47 Abs. 4 BayBO) und auch künftigen (Art. 81 Abs. 1 Nr. 4 c, 2. HS BayBO neu) Rechtslage hat die Gemeinde den Geldbetrag der Ablöse „*für die Herstellung zusätzlicher oder die Instandhaltung, die Instandsetzung oder die Modernisierung bestehender Parkeinrichtungen einschließlich der Ausstattung mit Elektroladestationen, für den Bau und die Einrichtung von innerörtlichen Radverkehrsanlagen, für die Schaffung von öffentlichen Fahrradabstellplätzen und gemeindlichen Mietfahrradanlagen einschließlich der Ausstattung mit Elektroladestationen oder für sonstige Maßnahmen zur Entlastung der Straßen vom ruhenden Verkehr einschließlich investiver Maßnahmen des öffentlichen Personennahverkehrs*“ zu verwenden. Im Hinblick auf die Stellungnahmen und Anregungen aus dem o.g. Beteiligungsverfahren zum Verwendungszweck der Ablösemittel ist darauf hinzuweisen, dass der Verwendungszweck bereits gesetzlich vorgegeben ist und die Kommunen nur in diesem Rahmen einen Gestaltungsspielraum besitzen.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wurde erstmals mit Beschluss der Vollversammlung vom 23.11.2005 (siehe Sitzungsvorlagen Nr. 02-08 / V 07064) „Strukturelles Umsetzungskonzept für die Verwirklichung verkehrlicher Maßnahmen“ beauftragt, dem Stadtrat regelmäßig über die Realisierung von verkehrlichen Maßnahmen und Projekten durch den Einsatz von Stellplatzablösemitteln zu berichten. Die letzte Berichterstattung erfolgte im Rahmen des Beschlusses der Vollversammlung vom 23.10.2019, Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 14870, in dem über die Entwicklung der zur Verfügung stehenden Stellplatzablösemittel und der Darstellung der konkret anstehenden und geplanten Vorhaben im Verwendungszeitraum 2019 mit 2023 samt des dafür eingeplanten Mitteleinsatzes informiert wurde. Für gezielte Informationen wird auf diese Sitzungsvorlage verwiesen. Die nächste Berichterstattung ist durch das – hierfür nunmehr zuständige – Mobilitätsreferat vorgesehen.

In der Landeshauptstadt München koordiniert die referatsübergreifende „Lenkungsgruppe für die Verwirklichung verkehrlicher Maßnahmen unter Verwendung von Stellplatzablösemitteln“ (kurz: Lenkungsgruppe Stellplatzablöse) die zu finanzierenden Vorhaben und stellt die zweckentsprechende Verwendung der Stellplatzablösemittel sicher.

2. Mobilitätskonzepte und -angebote

2.1. Rückmeldungen aus dem Beteiligungsverfahren

Der **Landesverband Bayern e.V. Mittelständische Immobilienwirtschaft** (BFW) gab an, dass moderne Mobilitätskonzepte berücksichtigt und Car-Sharing-Stellplätze generell als vollwertige Stellplätze angerechnet werden sollten.

Der **Katholischen Siedlungswerk München GmbH** lagen zur Anwendung von Mobilitätskonzepten in der Bewirtschaftungsphase in ihrem Hause bislang noch keine praktischen Erfahrungen vor. Es befinden sich aber mehrere Projekte in der Planungsphase bei denen sie Mobilitätskonzepte zur Anwendung bringen werden. Derartige Modelle sollten aus ihrer Sicht weiter ausgebaut werden.

Wohnen ohne Auto (WOA) verwies darauf, dass ihre autofreien Projekte in den vergangenen 26 Jahren ohne Mobilitätskonzepte entstanden seien. Menschen, die schon lange autofrei gelebt haben und Menschen, die erst für den Einzug in die autofreien Projekte ihr Auto abschafften, würden gemeinsam planen. Aus Sicht von WOA sei zudem die Schaffung der Nähe zum ÖPNV – als weitere Voraussetzung der Stellplatzreduktion – Aufgabe der SWM und nicht die der Hausgemeinschaften. Die Bewohner*innen seien bereit, auch längere Wege als 600 m zur nächsten U-Bahn zurückzulegen. Auf einen wichtigen Punkt habe WOA schon früher hingewiesen, nämlich dass Fußwege zur Haltestelle „schön“ sein müssen, abwechslungsreich und mit Grün, nicht verlärm, gerne mit Sitzgelegenheiten unterwegs und kleinen „Spielangeboten“ für Kinder und auf jeden Fall ohne Gefahrenstellen. Jede U-Bahn-Station brauche überdachte Fahrradständer. Jede Haltestelle brauche zumindest gute Fahrradständer, an denen sich Räder sichern lassen. An der Tram-/Bus-Station zähle die Qualität des Wartebereichs (Regen- und Spritzwasserschutz, Sitzgelegenheiten) und die Etablierung von Fahrgastinformation, da es immer noch Haltestellen gebe, die keine Anzeige haben, wann das nächste Fahrzeug komme. Hinzu komme, laut WOA, als Aufgabe der Landeshauptstadt München der Aufbau einer Mobilitätsstation im Stadtviertel, wobei nach Geeignetheit der Fortbewegungsmittel unterschieden werden müsse:

- Car-Sharing mit „Stattauto“ biete – aus Sicht von WOA als zurzeit einziger relevante Anbieter an stationsgebundenem Car-Sharing in der Landeshauptstadt München – ein relativ dichtes Netz an Stationen. Car-Sharing müsse dem Viertel, nicht den Wohnprojekten zugeordnet werden. Um Lücken zu schließen, solle die Landeshauptstadt München, wo notwendig, Parkplätze anbieten. Auch Car-Sharing-Stationen sollten durch die konkrete Ausgestaltung (gut sichtbar, leicht zugänglich) zum Anreiz beitragen, sich kein eigenes Auto zu kaufen. Car-Sharing-Plätze in Tiefgaragen seien bislang wenig einladend und lassen mögliche Nutzer*innen zurückschrecken.
- Lastenräder, Anhänger, Rikschas u. ä. gehören nach Ansicht von WOA ebenfalls in die Mobilitätsstation, nicht in das eigene Haus.
- Pedelec oder E-Bike seien hingegen keine geeigneten Fahrzeuge für schwindendes körperliches Geschick und Reaktionsfähigkeit und seien demzufolge gerade nicht die Mobilitätsgarantie für den Krisenfall.
- Auch Rollatoren und Rollstühle müssten mitbedacht werden. Die entsprechenden Wohneinheiten müssten daher ebenerdig oder per Lift erreichbar sein (auch für Kinderwagen und andere wetterempfindliche Mobilitätshilfen). Fahrradschuppen und über flache Rampen erreichbare Kellerräume sollten mit demselben Komfort, den auch Autofahrer*innen erwarten (Fernbedienung der Tür, Licht mit Bewegungsmelder) ausgestattet werden sowie komfortable Radständer mit genug Platz vorgesehen werden, um auch Spezialräder unterzubringen.

Ergänzend merkte **Wohnen ohne Auto (WOA)** an, dass autofreie Wohnprojekte als Modellprojekte und als Leuchttürme den Weg zu einer Stadtplanung mit mehr Lebensqualität, weniger Kosten und mehr Fläche für verschiedene Aktivitäten von Menschen im Wohnumfeld weisen. Als Nachteile einer Realherstellung von Stellplätzen (auch in kleinen Tiefgaragen) sah WOA die entstehenden Kosten an, die jeweils die ganzen Wohnprojekte belastet haben. Durch die Unterbauung von Wohnhäusern mit Tiefgaragen sei die Nutzbarkeit der teuer bezahlten

Geschossfläche weniger flexibel oder teurer. Zudem entstünden (neben oder über der Tiefgarageneinfahrt) Wohnungen mit geringerer Wohnqualität
Nach Einschätzung von WOA behindern drei Vorgaben diejenigen Wohnprojekte, die weitgehend autofrei bauen möchten:

- Erstens der sog. „Mobilitätsfaktor“, der nur bis 0,3 abgesenkt werden könne. Die eigenen Projekte haben laut Angabe von WOA einen Stellplatzschlüssel von 0,0 bis 0,2.
- Zweitens bei einem Mobilitätsfaktor von <0,5 der Umstand, dass eine Nachrüstbarkeit auf 0,5 vorgesehen werden müsse. Das bedeute in den meisten Fällen, dass diese nachzurüstenden Stellplätze schon von Anfang an betoniert werden müssten.
- Drittens, dass Projekte mindestens 10 Wohneinheiten haben müssten, um durch die Vorlage von Mobilitätskonzepten eine Reduzierung des Stellplatzschlüssels erreichen zu können.

Als Anreiz und – aus Sicht von WOA – auch Aufgabe der Landeshauptstadt München zum Thema „Parken von Privatautos“ regte WOA an, dass in einer zunehmend dichter bewohnten Stadt private Kfz nicht länger im öffentlichen Raum parken, sondern diese auf eigene oder bewirtschaftete private Stellplätze mit kostendeckenden Parkgebühren verwiesen werden sollten. Zudem sollten Parkhäuser bzw. Vorhalteflächen für Parkhäuser am Rand einer im Inneren autofreien Siedlung verortet werden. Die Vorteile werden von WOA darin gesehen, dass die autofreie Qualität einer Siedlung offensichtlich werde, was wiederum dazu führen könne und solle, dass weitere Menschen sich ein autofreies Leben vorstellen können und die Wohnqualität und finanziellen Vorteile zu weiterer Nachfrage führe. Zudem könne hier mit Grund- und Baukosten sparsam umgegangen werden. WOA stellte in den Raum, ob nicht besser gleich autofreie Quartiere entwickelt werden sollten.

Die **Bayerische Architektenkammer** schlug vor, Mobilitätskonzepte auch für weitere Typologien zu ermöglichen. Die Möglichkeit, anhand des Nachweises von Mobilitätskonzepten notwendige Stellplätze bedarfsgerecht zu reduzieren, solle neben dem Wohnungsbau auch auf weitere Nutzungen ausgeweitet werden. So sollten auch Unternehmen und Gewerbe die Möglichkeit nutzen können, auf ein sich veränderndes Mobilitätsverhalten der Mitarbeiter*innen und Gäste zu reagieren. Unternehmen könnten alternative Mobilitätsformen durch die Substitution von Pkw-Stellplätzen gezielt fördern, mögliche bauliche Investitionskosten reduzieren und diese Mittel für alternative Angebote (Job-Ticket, Job Fahrrad usw.) einsetzen.

Die **DIBAG Industriebau AG** gab an, dass sie in den vergangenen Jahren größtenteils positive Erfahrungen mit der Münchener Stellplatzsatzung gesammelt habe. Die Möglichkeit, den Stellplatzschlüssel mit einem plausiblen Mobilitätskonzept zu senken, erweise sich bis zu einem Mobilitätsfaktor von 0,8 in der Bewertung der Umsetzung als praktikabel und konnte bei den aktuellen Projekten gut angewandt werden. Auch die Senkung des Stellplatzschlüssels um einen niedrigeren Faktor als 0,8 wurde seitens der DIBAG Industriebau AG klar befürwortet. Gleichzeitig warf die DIBAG Industriebau AG folgende Fragen auf bzw. sah Verbesserungspotential bei:

- den Mindestanforderungen an Mobilitätskonzepte (für den Mobilitätsfaktor 0,8):
Bereitstellung von Sharing-Angeboten (Fläche und gemeinsame Fahrzeuge):
 - Fläche = 6 m² je 10 WE, aber mind. 12 m²
→ Realisierung in der Tiefgarage oder in anderen überdachten Bereichen der Wohnanlage möglich.
 - Fahrzeuge: mind. bedarfsgerechte Anzahl von gemeinsamen Transportfahrrädern, aber mindestens ein Transportfahrzeug (Lastenfahrrad, Lastenpedelec und/ oder Fahrradanhänger).
- den zusätzlichen Anforderungen für Mobilitätskonzepte (für einen Mobilitätsfaktor < 0,8):
 - mehr Flächen für Car-Sharing-Angebote
 - der Ermittlung des sog. Flächengewinns. Hier seien die Bemessungsgrundlagen zu unbestimmt, stattdessen sei eine genaue Quadratmeterangabe pro Stellplatz hilfreich.
 - Optionen/Wahlpflichtbestandteile (je nach Umfang der Reduzierung eine oder mehrere Flächen für Car-Sharing-Angebote)

rere zu erfüllen): Angebot von Leihfahrrädern (v.a. für Besucher*innen), Fahrradservice (Reparaturraum bzw. Fahrradservicestation), Ermöglichung zentraler Paketzustellung, Bereitstellung eines übertragbaren ÖPNV-Tickets, sonstige eigene Angebote. Hier wird um konkrete Angaben gebeten, wie sich der Umfang der Reduzierung des Stellplatzschlüssels auf hierfür zu erfüllenden zusätzlichen Anforderungen auswirkt. Die Erarbeitung einer allgemeingültigen Checkliste könnte dabei sehr nützlich sein.

Die Anforderungen an Mobilitätskonzepte wurden seitens der Doblinger Unternehmensgruppe insbesondere im Bereich der Nachverdichtung der Siedlungen der **Wohnungs- und Siedlungsbau Bayern (WSB)** als schwierig bzw. schlecht realisierbar eingeschätzt. Dies sei zum Teil auf die in der Satzung festgesetzten Inhalte zurückzuführen, welche stellenweise noch unklar definiert seien. Daher bat der WSB um eine Weiterentwicklung und Konkretisierung der Vorgaben, um die Umsetzung der Münchener Stellplatzsatzung zu erleichtern.

Das **Erzbischöfliche Ordinariat München – Ressort Bauwesen und Kunst (EOM)** würde gerne bei neuen Objekten auch die Möglichkeit von Mobilitätskonzepten nutzen und anhand konkreter Bauprojekte diskutieren.

Green City e.V. meldete zurück, dass Bauträger*innen und Investor*innen zum Thema „Mobilitätskonzepte“ oftmals noch nicht ausreichend informiert fühlen, um geeignete Mobilitätskonzepte im Wohnungsbau zu erarbeiten. Aus Sicht des Green City e.V. werden dadurch Chancen vertan und Möglichkeiten nicht voll ausgeschöpft. Green City e.V. forderte, bei einer Fortschreibung der Stellplatzsatzung eine Änderung der planungsrechtlichen Rahmenbedingungen zugunsten einer weiteren Reduktion von Stellplätzen (bis zu einem Verzicht auf Stellplätze bei entsprechenden Mobilitätskonzepten und Wohnformen) mitzudenken. Green City e.V. wies zudem darauf hin, dass mit der Fortschreibung des Stellplatzschlüssels im Wohnungsbau (Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 29.06.2016, Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 13593) eine Leitlinie für Mobilitätskonzepte zur Reduktion der Kfz-Stellplätze durch die Verwaltung der Landeshauptstadt München in Aussicht gestellt wurde und forderte daher die Verwaltung auf, diese Leitlinie als wichtigen Baustein der Verkehrswende auch externen zur Verfügung zu stellen.

Für die **GWG – städtische Wohnungsgesellschaft München mbH** (GWG; fusioniert mit GEWOFAG Holding GmbH zur Münchener Wohnen GmbH zum 01.01.2024) entstehen durch den Ausbau von übergeordneten zusätzlichen Mobilitätsangeboten und -hilfen wie Fahrräder, Lastenräder, Einkaufs Trolleys oder PKW und Kleintransporter als Sharing-Angebote für alle Bewohner*innen des Quartiers praxisnahe Alternativen zum eigenen Pkw. Ergänzend solle über eine flexible Nutzung von Stellplätzen, auch bereits existierende, für Kraftfahrzeuge, Lastenräder, Fahrräder nachgedacht werden. Hier können, aus Sicht der GWG, Bedarfe, die sich aus dem gesellschaftlichen Wandel und der demographischen Entwicklung der Bevölkerung im Quartier ergeben, schnell und unkompliziert abgedeckt werden. Oft sei der Wunsch nach einem eigenen Pkw, Fahrrad etc., vom Lebensalter und Familienstand abhängig und verändere sich im Laufe des Lebens. Die GWG schlug weiter vor, die Angebote an unterschiedlichen und nutzer*innenfreundlichen Mobilitätsangeboten weiter auszubauen und die vorhandene Flächenressource nicht nur einem Verkehrsmittel (Pkw) zur Verfügung zu stellen. Dieser Ansatz solle stadtplanerisch übergeordnet und vernetzt weiterverfolgt werden.

Die **Hines Immobilien GmbH** hält grundsätzlich Mobilitätskonzepte für ein geeignetes Mittel, um den Verkehr (besonders auch den ruhenden) neu zu erfassen und zu kontingentieren, selbst wenn sich diese Konzepte in Details wie der Berechnung und Bilanzierung von Mobilitäts-Elementen oder auch aus steuerlichen Gründen in der Umsetzung bei komplexen und langfristigen Projekten als kompliziert herausstellen. Die Hines Immobilien GmbH machte sich weiter für eine Stellplatzreduzierung durch Mobilitätskonzepte generell sowie auch für eine Übertragung auf gewerbliche Bauvorhaben stark. Zudem sollte die Möglichkeit der Wechselnutzung von Stellplätzen in der Satzung verankert werden (mit Anrechnung auf die

baurechtlich notwendigen Stellplätze).

Der **BUND Naturschutz in Bayern e.V. (BN)** forderte eine umgehende Verkehrswende, bei der die Reduzierung des Stellplatzschlüssels und die Umwandlung von Parkraum in Frei- und Grünflächen erfolgen sollte. Des Weiteren müssten aus Sicht des BN alternative Standorte für andere Mobilitätsformen geschaffen werden. Eine Verringerung bedinge außerdem weniger Tiefgaragen, sodass mehr Platz für Bäume geschaffen werde und geringere Baukosten anfallen. Der BN bat um die Berücksichtigung dieser Vorschläge und Einwände und forderte eine Reduzierung des Stellplatzschlüssels, den Bau von Quartiersgaragen sowie eine gerechte Verteilung der öffentlichen Fläche auf alle Fortbewegungsarten und Grünausstattung durch eine angepasste Bepreisung des Parkraums.

Hinsichtlich des Klimawandels und des städtebaulichen Anpassungsbedarfes gab der BN an, der Klimawandel werde durch den Verkehr und den Raum, der damit beispielsweise durch Tiefgaragen eingenommen werde, weiter befeuert. Dadurch ergeben sich, nach Ansicht des BN, weitere Nachteile wie geringe oder bebaute Grünflächen innerhalb des Stadtgebiets, zusätzliche Emissionen bei der Nutzung von Beton beim Bau sowie Einflüsse auf das Grundwasser. Der Bau von Tiefgaragen verhindere die Pflanzung großer Bäume und eine differenzierte, die Biodiversität fördernde Gestaltung der Oberfläche. Große Bäume seien unerlässlich für eine ausreichende Beschattung und Kühlung innerhalb des Stadtgebiets. Die veröffentlichte Studie vom ifo-Institut „Verkehrliche Wirkungen einer Anti-Stau-Gebühr in München“ aus dem Jahr 2020 belege, dass eine Innenstadt-Maut („Anti-Stau-Gebühr“) in München möglich sei. Die tägliche Bepreisung automobiler Nutzung führe, nach Angaben des BN, zu einem reduzierten Verkehrsaufkommen und einer Verlagerung auf die Fortbewegungsmittel des Umweltverbunds. Die Einnahmen aus der Gebühr sollten zu 100 % in den Ausbau des ÖPNVs fließen. Für Liefer- und Handwerksverkehr müssten kontrollierte Parkbereiche geschaffen und das Gewerbe würde finanziell durch die verringerten Staumengen profitieren. Ebenfalls sollten für finanziell schwache oder mobilitätsabhängige Personen Ermäßigungen im ÖPNV ermöglicht werden. Der BN forderte die Berücksichtigung und Erarbeitung einer Innenstadt-Maut bei zukünftigen Umsetzungen von Mobilitätskonzepten.

Die **GEWOFAG Holding GmbH** und der **VdW** schlugen vor, die Bindung von Stellplätzen an Wohneinheiten neben Mobilitätskonzept unter bestimmten Bedingungen zuzulassen. Derzeit dürfe der Stellplatzschlüssel über ein Mobilitätskonzept nur weiter abgesenkt werden, wenn die Stellplätze nicht an konkrete Wohnungen gebunden seien. In der Praxis habe sich das z.T. als kontraproduktiv erwiesen. So gebe es bei einem Neubau von geförderten Wohnungen bei voll bezogenen Wohneinheiten einen Leerstand von fast 40 % (VdW; bei GEWOFAG: 38 % am Beispiel der Carl-Wery-Straße) in den Tiefgaragen, weil die Bewohner*innen in den umliegenden Straßen oder auf sonstigen freien Flächen parken, auf welche die Wohnungsunternehmen keinen Zugriff haben. Das dortige Parken sei zum Teil legal, zum Teil werden Parkverstöße im öffentlichen Raum schlichtweg nicht geahndet. Dieses Phänomen sei typisch und wurde beidseits bereits in der Vergangenheit bei vergleichbaren Situationen mehrfach beobachtet.

Bei Neubauvorhaben sollte zumindest ein Teil der Stellplätze gebunden sein dürfen, z.B. an einkommensstärkere Wohnformen oder Familienwohnungen. Die Bindung eines Stellplatzes an eine Wohnung sollte zudem nach ein paar Jahren wieder möglich werden, z.B. in der Wiedervermietung, wenn eine mangelnde Auslastung der Tiefgarage vorliege oder wenn eine Evaluierung hier Defizite belege. Denkbar wäre es auch, die Bindung von Lagekriterien abhängig zu machen: So könnte in Stadtrandlagen ohne Parkraumbewirtschaftung und großem Flächenangebot eine Bindung der Stellplätze an die Wohnung zielführend sein, in hoch verdichteten Lagen mit Parkraumbewirtschaftung hingegen könnte eine Bindung, zumindest in der Anfangsphase, nicht gestattet werden.

Die **Regierung von Oberbayern** ergänzt aus städtebaulicher Sicht, dass die Evaluierung der Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt München bzgl. Mobilitätskonzepten und der Anwendung eines reduzierten Stellplatzschlüssels auch Bedeutung für die Bauleitplanung der Landeshauptstadt München habe. Diese Ergebnisse können der besseren Beurteilung des zu erwartenden zukünftigen Verkehrsaufkommens bei Neuausweisungen dienen.

Der **BA 1 (Altstadt-Lehel)** sah die Entwicklung standortgerechter Mobilitätskonzepte und die Errichtung flächendeckender Mobilitätsstationen als Teil der Ziele einer neuen Stellplatzsatzung. Eine aktive Reduzierung von Stellplätzen müsste möglich sein, ohne dass dies auf den Stellplatzschlüssel umgelegt werden könne. Es müsste grundsätzlich für alle Bauvorhaben, nicht nur wie bisher bei größeren Wohnungsbauten, die Möglichkeit bestehen, durch Kompensation über ein fundiertes Mobilitätskonzept den Stellplatzschlüssel bis auf null reduzieren zu können. Angeregt wurde, dass die Landeshauptstadt München und ihre Tochtergesellschaften Vorbilder bei eigenen Bauvorhaben alternative Mobilitätskonzepte entwickeln sollten, bei denen nicht das Auto im Mittelpunkt steht. Zudem wurden Sonderbezirke mit Mobilitätsstationen/-konzepten angeregt.

Der **BA 2 (Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt)** schlug eine Umsetzung von Mobilitätskonzepten auf Quartiers- und auch auf Gebäudeebene vor sowie die Übertragung der Erfahrungen mit Mobilitätskonzepten beim Wohnungsneubau zum einen auf das Wohnen im Bestand und zum anderen auf Nichtwohnnutzungen wie Büros, Läden, Schulen, und Freizeiteinrichtungen.

Die Möglichkeit, die Stellplatzzahl bei Vorlage eines Mobilitätskonzeptes reduzieren zu können, wurde vom **BA 3 (Maxvorstadt)** begrüßt. Zugleich forderte der BA 3, die Voraussetzungen für die Anwendung der für die innerstädtischen Stadtbezirke zu modifizieren, um die Reduzierung der Anzahl der Stellplätze auch ohne Car-Sharing-Angebote zu ermöglichen.

Die **GRÜNEN-Faktion des BA 4 (Schwabing-West)** konnte sich eine Reduzierung des Stellplatzschlüssels bei einer Beteiligung an Car-Sharing-Stationen vorstellen. Der **BA 4** regte zudem an, mit einer Neufassung der Stellplatzsatzung auch aktuelle Themen wie E-Mobilität und moderne Mobilitätskonzepte (z.B. Sharing-Angebote) zu unterstützen.

Der **BA 9 (Neuhausen-Nymphenburg)** meldete zurück, der bisherige Stellplatzschlüssel werde in immer mehr Neubauprojekten durch ein Mobilitätskonzept abgelöst. Auch autofreie oder autoarme Vorhaben nehmen zu. Um sowohl Bau- als auch weitere Kosten und den administrativen Aufwand zu reduzieren, schlug der BA 9 vor, dass § 3 der Stellplatzsatzung zum Regelfall werde. In Parklizenzzonen mit hohem Parkdruck könne davon, d.h. auf Antrag der*des Vorhabenträger*in, abgewichen werden, um unter Berücksichtigung des ÖPNV einen höheren Stellplatzschlüssel zu genehmigen. Bei Vorhaben mit guter ÖPNV-Anbindung könnten aus Sicht des BA 9 ggf. auch weiter angepasste Stellplatzschlüssel zur Anwendung kommen, insbesondere bei Bürogebäuden, Kultureinrichtungen sowie Einzelhandels- bzw. Praxisflächen, die der Nahversorgung dienen. Die Bewertung der ÖPNV-Anbindung sollte durch ein transparentes Punktesystem sichergestellt werden.

Der **BA 10 (Moosach)** regte einstimmig die nachstehenden und unter Anlage 6 Ziffern 3.1 und 9.1 genannten Empfehlungen (Erfahrungen und Anregungen, Ergänzungs- und Anpassungsbedarf) an. Als Gründe für eine mögliche Verringerung des Stellplatzschlüssels für Wohngebäude unter dem Stichwort „Mobilitätskonzept“ kämen in Betracht:

- die Nähe des Wohngebäudes zu einer Haltestation des komfortabel ausgebauten (taktverdichteten, LZA-bevorzugten, schnellen) ÖPNV;
- eine attraktive Infrastruktur (Nahversorgung, Ärztezentrum, Schulen, soziale Einrichtungen) in fußläufig- bzw. mit dem Fahrrad erreichbarer Entfernung zum Wohngebäude;
- die Errichtung und Unterhaltung barrierefreier, überdachter und einbruchsicherer Fahrradabstellplätze im/am Wohngebäude;
- die Errichtung und Unterhaltung von Mobilitätszentren (Leih- bzw. Lastenfahrräder, Car-Sharing) zur Verfügung der Bewohner*innen im/am Wohngebäude.

Liegen diese Voraussetzungen bei einem Wohngebäude vor, sei ein Verzicht auf ein eigenes Fahrzeug für Bewohner*innen, aus Sicht des BA 10, attraktiv.

In die Evaluation müssten nach Ansicht des **BA 12 (Schwabing-Freimann)** – neben den Ausführungen unter Anlage 6 Ziffer 9.1 – eine Reihe von zwischenzeitlichen Entwicklungen berücksichtigt werden, die bei dem Entwurf der Satzung vom Beschluss der Vollversammlung des Stadtrats vom 19.12.2007 (Sitzungsvorlage Nr. 02-08 / V 11225) sowie beim Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 29.06.2016 (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 13593) noch nicht abzusehen gewesen seien:

- (Nach-)Verdichtung der Altbauviertel mit vielfach auch hochpreisigen Wohnungen
- Wegfall/Sperrung von öffentlichen Parkplätzen durch Dauerbaustellen im Quartier
- Umbau des öffentlichen Raumes zugunsten des ÖPNV, des Rad- oder Fußgängerverkehrs
- Ausbau von Elektroladestationen für E-Autos
- Etablierung von Fahrradstell- und E-Scooterstell- sowie Car-Sharing-Plätzen (Shared Mobility)
- Erweiterung von gastronomischen Außenflächen (Schanigärten).

Des Weiteren schlug der BA 12 vor, dass für die durch Neubau dominierten Viertel vielfältige, attraktive, niederschwellige Alternativangebote zum eigenen PKW unterbreitet werden sollten (Car-Sharing, Nachbarschaftsautos auch für größere Familien, E-Roller, [Lasten-] Räder etc.), vgl. etwa Modellprojekte im Domagkpark Süd. Aufgrund der für alle zeitlich begrenzten Parkmöglichkeiten, der guten ÖPNV-Anbindung (U-Bahn, Expressbusse und Tram) und der vielfältigen Alternativangebote verzichten dort die Anwohner*innen vielfach auf ein eigenes Auto.

Der BA 12 bat die Stadtverwaltung darüber hinaus um Prüfung, ob für Gebiete mit angespannter Parkraumsituation (im BA 12 speziell innerhalb der Parklizenzzgebiete Altschwabing, Giselastraße und Schwabing) eine innovative Nutzung von leerstehenden Tiefgaragenplätzen via einer digitalen Stellplatzbörse gelingen könne. Die Nutzung leerstehender Stellplätze könne hier sowohl den Parkdruck nehmen als auch innovative neue Mobilitätskonzepte fördern.

Durch die Bereitstellung von Mobilitätsstationen in Privatgaragen, die zum Beispiel Lastenräder und Nachbarschaftsautos beinhalten sollen, könnte die Notwendigkeit von individuellen Parkplätzen reduziert und der Parkdruck verringert werden.

Nach Auffassung des **BA 15 (Trudering-Riem)** sollten in sämtlichen neuen Siedlungsprojekten Mobilitätskonzepte eingefordert und autofreie Wohnformen gefördert werden – planerisch, logistisch und finanziell. Zudem müsste für Haushalte ohne eigenes Auto das Mobilitätsangebot im Flächenstadtbezirk Trudering-Riem deutlich ausgeweitet werden, etwa durch den Ausbau des ÖPNV und Car-Sharings sowie ein attraktives Wegenetz und Abstellplatzangebot für den Radverkehr. Die Zweckentfremdung von Vorgärten in Kfz-Stellplätze müsse systematisch unterbunden werden. Der BA 15 verlangte, dass die Landeshauptstadt München für einige typische Quartiere, den Stellplatzbedarf mustermäßig ermitteln sollte. Dabei sei insbesondere ein Augenmerk gerade auf diejenigen Quartiere zu legen, die am Stadtrand liegen (Gartentäder) und mit dem ÖPNV schlecht bzw. unversorgt seien.

Für den **BA 16 (Ramersdorf-Perlach)** müssten für Mobilitätskonzepte zur Reduzierung der Stellplatzschlüssel klare und transparente sowie effektive Vorgaben in der Stellplatzsatzung vorgeschrieben werden. Der Rahmen, der für ein Mobilitätskonzept gelte, müsste festgeschrieben sein. Es genüge hier nicht, nur ein MVV-Ticket bereitzustellen und möglicherweise 2 Lastenräder vorzuhalten. Zudem sollten die Mobilitätskonzepte, die von den Bauträger*innen zur Verringerung des notwendigen Stellplatzangebots umgesetzt wurden, ebenfalls evaluiert werden. Zu klären sei hier, ob diese Mobilitätskonzepte tatsächlich dazu geführt haben, dass die Bewohner*innen weniger Fahrzeuge als die von der Stellplatzsatzung angenommenen Fahrzeuge zugelassen haben und nutzen.

Nach Meinung des **BA 18 (Untergiesing-Harlaching)** sollten Mobilitätskonzepte bei größeren Bauprojekten eingefordert werden. Der BA 18 wies zudem darauf hin, dass Mobilitätskonzepte mit der Förderung von Car-Sharing, Lastenfahrrädern und gemeinsam nutzbare ÖPNV-Tickets ein neues Potenzial bieten würden.

Nach Rückmeldung der **SPD-Fraktion des BA 21 (Pasing-Obermenzing)** sollten die Bauherr*innen mit Einführung einer Experimentierklausel einen Anreiz bekommen, damit diese mit einem überzeugenden Mobilitätskonzept weniger Stellplätze nachweisen müssen und gegebenenfalls die Ablöse angepasst werde.

Die **CSU-Fraktion des BA 21** sah die Notwendigkeit der Differenzierung der erforderlichen Stellplatzanzahl vor. In Innenstädten mit guter ÖPNV-Anbindung könnten sogar 0,5 Stellplätze je freifinanzierter Wohnung ausreichend sein. In Stadtrandlagen müssten aber 1,0 Stellplatz je Wohnung gebaut werden, zudem nach Wohnungsgröße gestaffelt werden, z.B. ab 60 m² 1,2 Stellplätze, ab 80 m² 1,4 und ab 100 m² 1,5 Stellplätze. Nach Auffassung der CSU-Fraktion des BA 21 sollte/n der Öffentliche Dienst, Behörden sowie Beschäftigte in Großraumbüros angehalten sein, den ÖPNV zu benutzen. Die Bereithaltung von Stellplätzen für diese Personengruppen sollte der Ausnahmefall sein. Die CSU-Fraktion des BA 21 schlug darüber hinaus vor, ein schlüssiges Mobilitätskonzept solle/könne zu einer Reduzierung der geforderten Stellplätze führen. Dringend berücksichtigt werden müssen außerdem Car-Sharing-Angebote mit den dazu notwendigen Stellplätzen und Stellplätze für Lastenfahrräder, E-Scooter, Leihräder u.a.

Die **Fraktion Bündnis 90 / Die GRÜNEN des BA 21** merkte an, dass für eine Stellplatzreduzierung im Zuge von Mobilitätskonzepten nicht nur zusätzliche, d.h. über die nach Fahrradabstellplatzsatzung hinausgehende Anzahl von Fahrradabstellplätzen gefordert werden sollten, sondern auch Abstellflächen für Lastenräder und überdachte und abgeschlossene Fahrradabstellanlagen. Dies sei insbesondere aufgrund der zunehmenden Verbreitung hochwertiger Fahrräder bzw. Pedelecs und E-Bikes erforderlich.

Der **BA 22 (Aubing-Lochhausen-Langwied)** meldete, – neben den Ausführungen unter Anlage 6 Ziffer 9.1 – dass bei einem Mobilitätskonzept rechtzeitig darauf geachtet werden sollte, dass die Geh- und Radwege durch geeignete Maßnahmen nicht zugeparkt werden können. Der Stadtbezirk 22 sei durch seine Außenlage bzw. durch den hohen MIV-Anteil hiervon besonders betroffen.

2.2 Stellungnahme des Referats für Stadtplanung und Bauordnung

Anwendungsbereich und Ausgestaltung von Mobilitätskonzepten im Baugenehmigungsverfahren

Bereits in der Sitzungsvorlage „Stellplatzschlüssel im Wohnungsbau“ für den Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung vom 29.06.2016 (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 13593) wurde dem Stadtrat dargestellt, dass der Stellplatzbedarf für Wohnnutzungen unter gewissen Voraussetzungen und bei Vorlage eines (qualifizierten) Mobilitätskonzeptes verringert ist. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wurde daher beauftragt, nach Maßgabe der in der Sitzungsvorlage dargelegten Voraussetzungen und Nachweise den Stellplatzschlüssel für Wohnnutzungen entsprechend zu reduzieren. Anknüpfungspunkt hierfür war (und ist noch) § 2 Abs. 2 Satz 1 StPIS, demnach „*die Zahl der notwendigen Stellplätze dem zu erwartenden Zu- und Abfahrtsverkehr entsprechend zu erhöhen oder zu verringern ist, wenn ein Missverhältnis zu dem (tatsächlichen) Zu- und Abfahrtsverkehr aufgrund besonderer, objektiv belegbarer Umstände für die jeweils beantragte Nutzung zu erwarten ist*“.

Diesem Auftrag kam das Referat für Stadtplanung und Bauordnung zeitnah nach und entwickelte nach Maßgabe des o.g. Beschlusses ein Antragsformular für Bauherr*innen zur Vorlage von Mobilitätskonzepten im Baugenehmigungsverfahren einschließlich entsprechender Checklisten und Ausfüllhilfen.

Mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 02.10.2024 „Wohnungsbauoffensive – Erleichterungen für den Wohnungsbau und Optimierung Bebauungsplanverfahren“ (Sitzungsvorlage Nr. 20 - 26 / V 11344) wurden die Rahmenbedingungen für die Anwendung eines re-

duzierten Stellplatzschlüssels bei Vorlage (qualifizierter) Mobilitätskonzepte angepasst. Seitdem ist die Mindestgröße von 10 Wohneinheiten, die ein Bauvorhaben umfassen musste, um ein (qualifiziertes) Mobilitätskonzept vorlegen zu können, keine zwingende Voraussetzung mehr. Gleichzeitig wurde der Möglichkeit eröffnet, in begründeten Einzelfällen auch eine Reduzierung des Stellplatzschlüssels auf bis zu 0,1 Stellplätze je Wohnung zuzulassen.

Die Rückmeldungen aus dem o.g. Beteiligungsverfahren, dass sich Bauträger*innen und Investor*innen zum Thema „Mobilitätskonzepte“ oftmals noch nicht ausreichend informiert fühlen, um geeignete Mobilitätskonzepte im Wohnungsbau zu erarbeiten, können aus Sicht des Referats für Stadtplanung und Bauordnung und des Mobilitätsreferats nicht nachvollzogen werden. Aktuelle Erläuterungen zur praktischen Anwendung von Mobilitätskonzepten im Wohnungsbau sowie das Antragsformular zum Mobilitätskonzept sind etwa im Internetauftritt der Landeshauptstadt München unter <https://stadt.muenchen.de/infos/mobilitaetskonzept.html> abrufbar. Für Abstimmungen im Vorfeld der Einreichung eines Bauantrags steht das Mobilitätsreferat zur Verfügung.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung und das Mobilitätsreferat stimmen jedoch über ein, dass unter Transparenzaspekten ein konkreter Hinweis im Satzungstext oder in der Begründung der derzeit geltenden Münchner Stellplatzsatzung, mittels Vorlage eines (qualifizierten) Mobilitätskonzeptes den Stellplatzschlüssel reduzieren zu können, förderlich wäre. U.a. aus diesem Grund wurde im vorliegenden Entwurf der neuen Münchner Stellplatzsatzung in § 3 Abs. 2 StPIS-E eine entsprechende Regelung explizit aufgenommen.

Wie bereits unter A) Ziffer 3 dieser Sitzungsvorlage ausgeführt, wird das Mobilitätsreferat im Benehmen mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung in der sog. Phase 2 bis zum 31.12.2026 die fachliche Weiterentwicklung der Mobilitätskonzepte (zur Reduzierung des Stellplatzbedarf) sowohl für Wohn- und als auch (erstmals) Nichtwohnnutzungen umfassend (auch im Hinblick auf notwendige Sicherungs- bzw. Nachrüstungsmaßnahmen) prüfen. Basis hierfür soll ein digitalisiertes und vereinfachtes Anwendungstools mit Baukastensystem sein, welches sowohl den Aufwand für den Planungsprozess, den Vollzug, das Monitoring und die Evaluation der Mobilitätskonzepte reduziert.

Die umfangreichen, vielschichtigen und detaillierten Forderungen, Anregungen und Empfehlungen des o.g. Beteiligungsverfahrens zum Anwendungsbereich und zur konkreten Ausgestaltung der Mobilitätskonzepte im Baugenehmigungsverfahren werden in diese Prüfung einbezogen.

Mobilitätskonzepte im Bebauungsplanverfahren

Bereits mit Beschluss der Vollversammlung vom 20.10.2021, „Klimaneutrales München bis 2035 Ziele und Umsetzungsstrategie des Referats für Stadtplanung und Bauordnung“, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 03873³, wurde das Referat für Stadtplanung und Bauordnung beauftragt, „zukünftig bei allen städtebaulichen Planungen und Bebauungsplanverfahren Energiekonzepte, Mobilitätskonzepte sowie Stadtclima-Konzepte verpflichtend vorzusehen (sog. „Klimafahrplan“). Zudem wurde in dem vorgenannten Beschluss das Mobilitätsreferat gebeten, „als zuständiges Fachreferat den Klimafahrplan bezüglich der mobilitätsbezogenen Inhalte zu begleiten.“ Als gängige Praxis werden seitdem in allen Verfahren der Landeshauptstadt München auf Ebene der Bebauungsplanung Mobilitätskonzepte für den Wohnungsbau eingefordert.

Im Rahmen der sog. Phase 2 (siehe unter A) Ziffer 3 dieser Sitzungsvorlage) wird geprüft, ob vor dem Hintergrund der o.g. Weiterentwicklung der Mobilitätskonzepte (auch verknüpft mit der Frage, ob die Voraussetzungen und Bausteine von Mobilitätskonzepten künftig im Satzungstext einer kommunalen Stellplatzsatzung im Detail benannt werden sollten) das Erfor-

³ Beschluss der Vollversammlung vom 20.10.2021, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 03873, abrufbar unter: <https://risi.muenchen.de/risi/sitzungsvorlage/detail/6678562>

dernis der Vorlage von Mobilitätskonzepten in Teilen oder in Gänze entbehrlich sein könnte.

Weitere Forderungen im Zusammenhang mit Mobilitätskonzepten

Einige Vorschläge und Hinweise aus dem Beteiligungsverfahren wurden im Zusammenhang mit Mobilitätskonzepten vorgebracht, können jedoch – aus unterschiedlichen Gründen – im Rahmen einer Evaluation bzw. eines Neuerlasses einer kommunalen Stellplatzsatzung (als Ortsatzung im Sinne des Art. 81 Abs. 1 Nr. 4 BayBO) keine Berücksichtigung finden.

So kann etwa die Gestaltung der Wegeverbindungen zu Haltestellen des Öffentlichen Personennahverkehrs, die Qualität dessen Wartebereichs und die konkrete Ausstattung der Haltestellen mangels entsprechender Rechtsgrundlage nicht mittels einer Ortssatzung nach Art. 81 BayBO geregelt werden. Zu beachten ist hierbei zudem, dass für Anlagen des öffentlichen Verkehrs sowie ihrer Nebenanlagen und Nebenbetriebe die Bayerische Bauordnung keine Anwendung findet.

Die Größe, Beschaffenheit und Ausstattung (etwa mit E-Ladestationen) der – auch im Kontext der Mobilitätskonzepte – nachzuweisenden Stellplätze kann von einer Gemeinde künftig nicht mehr verbindlich festgelegt werden. Mit Inkrafttreten der Änderungen im Stellplatzrecht aufgrund des Ersten Modernisierungsgesetzes Bayern zum 01.10.2025 wurde die entsprechende Ermächtigungsgrundlage in der Bayerische Bauordnung gestrichen.

Auch die Ausweitung von öffentlich zugänglichen Mobilitätspunkten sowie diesbzgl. Standortfragen lassen sich nicht über das Stellplatzrecht regeln bzw. lösen. Entsprechende Angebote, mit denen den Bürger*innen der Zugang zu vielfältigen Angeboten von geteilter Mobilität in München erleichtert werden soll, werden unabhängig von der Frage des Stellplatzbedarfs, der durch Wohnbauvorhaben ausgelöst wird, zur Verfügung gestellt. Informationen zu den Münchner Mobilitätspunkten können im Internet unter: <https://muenchenunterwegs.de/mp> abgerufen werden.

Für den Ausbau des Öffentlichen Personennahverkehrs, die Prüfung einer Innenstadt-Maut und Ermäßigungen für finanziell schwache oder mobilitätsabhängige Personen im öffentlichen Personennahverkehr ist das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nicht zuständig.

Auch Vorgaben zur verpflichtenden Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs durch bestimmte Berufsgruppen (u.a. Pendler*innen im öffentlichen Dienst) mit der Folge eines geringeren Stellplatzbedarfs bei Büro-/Verwaltungsgebäuden können in einer kommunalen Stellplatzsatzung nicht getroffen werden.

Sowohl dem Mobilitätsreferat als auch dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung ist bewusst, dass es auch in Gebieten mit angespannter Parkraumsituation aus diversen Gründen Tiefgaragen mit (tages- und wochenzeitabhängigen) Leerständen gibt. Innovative Ansätze zur Nutzung dieser Stellplätze im Bestand, beispielsweise über eine digitale Stellplatzbörse, lassen sich jedoch nicht mittels einer kommunale Stellplatzsatzung regeln. Auch der Umstand, dass private Tiefgaragenstellplätze in Wohngebieten zu Lasten von (kostenfreien) Parkplätzen im öffentlichen Straßenraum nicht genutzt werden, kann nicht durch bauordnungsrechtliche Ortssatzungen behoben werden (hierzu darf auf die weiteren Ausführungen in Anlage 6, Ziffer 6 verwiesen werden).

Der Zusammenhang zwischen der Errichtung von Quartiersgaragen und (multimodalen) Mobilitätskonzepten wurde bereits in der Sitzungsvorlage „Quartiersgaragen für Neubaugebiete – Parken und Wohnen entkoppeln“ für den Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung vom 01.07.2020 (siehe Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 00436) ausführlich dargestellt. Dabei wurde das Referat für Stadtplanung und Bauordnung durch den Stadtrat beauftragt, „*in neuen Plangebieten jeweils zu prüfen, ob Quartiersgaragen im Zusammenhang mit multimodalen Mobilitätskonzepten errichtet werden können.*“ Der o.g. Anregung im Beteiligungsverfahren, Quartiersgaragen zu bauen, wird damit im vorgenannten Sinn Rechnung getragen.

Soweit die o.g. Anregungen, Empfehlungen und Stellungnahme des Beteiligungsverfahrens in den Zuständigkeitsbereich anderer städtischer Dienststellen und Fachreferate, der Stadtwerke München etc. fallen, werden sie den betroffenen Stellen zur Verfügung gestellt.

3 Nachrüstbarkeit anstelle von Realherstellung von Kfz-Stellplätzen / Versiegelung

3.1 Rückmeldungen aus dem Beteiligungsverfahren

Der **Green City e.V.** setzte sich in seiner Rückmeldung für eine Flexibilisierung der Vorhalteflächen ein. Die planungsrechtlichen Rahmenbedingungen für Bauvorhaben sehen nach Ansicht des Green City e.V. oftmals Vorhalteflächen für eine eventuell spätere Herstellung von Kfz-Stellplätzen vor. Aus Sicht des Green City e.V. werde hiermit schon impliziert, dass die Projekte scheitern können. Es liegen aber mittlerweile gute Erfahrungen mit langjährigen autoreduzierten und autofreien Wohnprojekten vor, sodass diese Regelungen deutlich flexibler gehandhabt werden sollen. Dies könnte durch eine zeitliche Flexibilisierung bei größeren Bauvorhaben geschehen. Die Vorhalteflächen können aber auch durch innovative Systeme wie vertikales Parken, zum Beispiel mit Projekten von VePa Vertical Parking GmbH und Maxiparking GmbH, deutlich reduziert werden. Damit werde wertvolles Bauland mobilisiert und Kosten für Vorhalteflächen minimiert.

Der **BA 1 (Altstadt-Lehel)** sprach sich für die Möglichkeit der Nachrüstung von Stellplätzen (und Vorhaltung entsprechender Flächen) anstelle der vollständigen Herstellung aller Stellplätze aus.

Auch die **GWG** gab an, dass sich die geforderte Nachrüstung bei der möglichen Reduzierung von Stellplätzen im Rahmen eines Baugenehmigungsverfahrens in der Umsetzung als schwierig herausstelle. Oft gebe es Beschränkungen aufgrund der Grundstücksgröße oder des vorhandenen Bestandes, die eine nachträgliche Errichtung einer Tiefgarage unmöglich machen. Eine Nachrüstung könne oftmals nur durch eine Vorrüstung von Parkpaletten erfolgen. Die Baukosten für den Rohbau seien, nach Angabe der GWG, deutlich höher als für eingeschossige Tiefgaragen, da das erforderliche Volumen für die Parkpaletten bereits im Vorfeld errichtet werden müsse. Sollte der Grundwasserstand hoch sein, seien hier zusätzlich Wasserhaltung während der Bauphase erforderlich und Abdichtungsmaßnahmen (weiße Wanne) in der Ausführung, die zusätzliche Kosten verursachen. Stellplätze auf Parkpaletten können aus Sicht der GWG kaum vermietet werden, diese werden nicht nachgefragt und oft abgelehnt. Daher solle auf eine entsprechende Nachrüstpflicht verzichtet werden.

Wohnen ohne Auto (WOA) warf die Frage auf, warum in autofreien Projekten dennoch Stellplätze gebaut werden müssen und teilweise auch Bewohner*innen mit Autos aufgenommen werden können/dürfen. In der Messestadt Riem, 1. Bauabschnitt, bedeutete das, dass bei der Parkraum Riem GmbH Baukostenzuschüsse für Stellplätze in der Gemeinschaftsgarage teilweise zu bezahlen, teilweise eine zukünftige Bezahlung durch eine Hypothek zu sichern sei. Bei anderen autofreien Projekten mussten, laut WOA, sowohl die bei Wohnungsbezug als herzustellenden als auch die nachzurüstenden Stellplätze „real betont“ werden. Um die Kosten für die geforderten Stellplätze wieder einzuspielen, wurden einige Wohnungen an Autobesitzende vergeben. Einen anderen Weg ging „Wohnen ohne Auto 3“ am Ackermannbogen, die als 100 % autofreie Baugemeinschaft antraten und auch heute noch 100 % autofrei seien, obwohl sie eine Tiefgarage für ca. 200.000 Euro erstellen mussten. Ein realer Bedarf bestehe vielmehr an Fahrradabstellplätzen für 13 Haushalte. Zum Thema „Tiefgaragen“ ergänzte WOA, dass die oft weit über die Grundfläche des Hauses hinausgehenden Tiefgaragen Flächen versiegeln, die eigentlich der Begrünung und der Versickerung dienen sollen. Für tiefer wurzelnde Bäume, die auch wasserspeichernden Boden brauchen, seien Innenhöfe damit entwertet.

Der **BA 3 (Maxvorstadt)** bezweifelte, ob die bestehenden Tiefgaragen in der Maxvorstadt immer genutzt werden. Denn gerade bei Schnee sei eine deutlich geringere Auslastung der öffentlichen Parkplätze zu beobachten. Deshalb sei der Bau jeder neuen Tiefgarage zu hinterfragen, da dadurch wieder mehr Fläche in der Maxvorstadt versiegelt werde. Um diese Versiegelung möglichst gering zu halten, sollen, nach Ansicht des BA 3, in den innerstädtischen Stadtbezirken – wenn möglich und sinnvoll – Duplexstellplätze geschaffen werden.

Als weitere Gründe für mögliche Verringerungen des Stellplatzschlüssels für Wohngebäude gab der **BA 10 (Moosach)** an, dass der Bau von Tiefgaragen zur Versiegelung der Grundstücke führe und der Bau von Parksystemen (sog. Duplexparker*innen) zur Einhaltung des Stellplatzschlüssels erforderlich werde. Sowohl Unterhalt als auch Erneuerung dieser sehr anfälligen Systeme seien teuer. Viele Nutzer*innen verzichten dann auf die Investition in Parksysteme und lassen die Stellplätze ungenutzt.

Der **BA 18 (Untergiesing-Harlaching)** meldete zurück, dass in Bestandsgebieten häufig eine an sich sinnvolle Innenentwicklung und Nachverdichtung durch die Stellplatzsatzung erschwert werde. Im Bestand sei die Erstellung von Stellplätzen ohne Abriss und Neubau häufig nicht möglich, auch wenn bestehende Parkplätze nicht genutzt werden. Im Bestand und im Neubau werden häufig Tiefgaragen in grünen Höfen situiert, die Baumfällungen zur Folge haben. Häufig falle den Stellplätzen mehr wertvoller Baumbestand zum Opfer als dem Wohnungsbau selbst. Vor allem gehe es um die Realisierung individueller Präferenzen der Mobilität. Vorschlagen werde mehr Flexibilität für Kommunen für die Umsetzung variabler Konzepte sowie eine Differenzierung nach Lagekriterien (MVG, Nahversorgung etc.) und Bedürfnissen der Anwohner*innen, z.B. von autolosen Wohnprojekten.

Die **CSU-Faktion des BA 21 (Pasing-Obermenzing)** regte an, bei größeren Parkplätzen (Discounter, Baumärkte, o.ä.) den Versiegelungsgrad zu reduzieren.

3.2 Stellungnahme des Referats für Stadtplanung und Bauordnung

Diverse Rückmeldungen aus dem Beteiligungsverfahren haben sich mit der Frage beschäftigt, ob und wenn ja in welchem Umfang im Rahmen der Reduzierung des Stellplatzschlüssels bei Vorlage von (qualifizierten) Mobilitätskonzepten sog. „Vorhalteflächen“ bereitzustellen sind. Derartige Flächen dienen dazu, für den Anteil an real herzustellenden Stellplätzen, der (in Abhängigkeit von der konkreten Ausgestaltung des jeweiligen Mobilitätskonzeptes) bislang regelmäßig widerruflich gestundet wird, eine Nachrüstungsmöglichkeit sicherzustellen.

Das Mobilitätsreferat wird – wie bereits unter A) Ziffer 3 dieser Sitzungsvorlage ausgeführt – im Benehmen mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung in der sog. Phase 2 die fachliche Weiterentwicklung der Mobilitätskonzepte zur Reduzierung des Stellplatzbedarf prüfen. Dies umfasst auch die Analyse und Bewertung, welche (weiteren) Sicherungsmaßnahmen (neben der Vorhaltung von Nachrüstungsmöglichkeiten und Ersatzzahlungen für den Fall des Scheiterns des Projekts) in Betracht kommen könnten und in welchem Umfang diese aus fachlichen Gründen gewährt werden können. Denkbar erscheint hier auch eine Kombination aus verschiedenen Sicherungsvarianten. Die Anregungen und Empfehlungen aus dem Beteiligungsverfahren werden dabei in die sog. Phase 2 einbezogen.

Dagegen lässt sich in einer kommunalen Stellplatzsatzung (mangels entsprechender Rechtsgrundlage) nicht regeln, in welcher Form (oberirdisch, Tiefgaragen mit/ohne Duplexparkplätzen bzw. unter Einführung von Parksystemen) Stellplätze real herzustellen sind.

Auch im Rahmen der Nachverdichtung von Bestandsgebieten kann sich der Stellplatzbedarf bei Wohnnutzungen durch Vorlage (qualifizierter) Mobilitätskonzepte reduzieren. Seit dem o.g. Beschluss der Vollversammlung vom 02.10.2024 „Wohnungsbauoffensive – Erleichterungen

für den Wohnungsbau und Optimierung Bebauungsplanverfahren“ wird keine Mindestgröße mehr gefordert (zuvor: von 10 Wohneinheiten), die ein Bauvorhaben umfassen muss, um ein (qualifiziertes) Mobilitätskonzept vorlegen zu können. Zudem trägt die Änderung der Bayerischen Bauordnung, die Nutzungsänderungen, den Dachgeschossausbau und Aufstockungen (jeweils zu Wohnzwecken) von der Stellplatzpflicht ausnehmen, dazu bei, Nachverdichtungsmaßnahmen ohne finanzielle Aufwände für die*den Bauherr*in durch die Pflicht, Stellplätze nachzuweisen, zu ermöglichen.

4 Quartierskonzepte und -garagen

4.1 Rückmeldungen aus dem Beteiligungsverfahren

Der **Facharbeitskreis Mobilität des Behindertenbeirats der Landeshauptstadt München** (FAK Mobilität) meldete in seiner Stellungnahme vom 27.06.2024 zurück, dass bei der Planung von zentralen Quartiersgaragen zu berücksichtigen sei, dass Personen mit Mobilitätseinschränkungen keine längeren Wege zurücklegen können. Für sie seien entsprechende Angebote in unmittelbarer Nähe ihrer Wohnung vorzusehen.

Die **GEWOFAG Holding GmbH** und der **VdW** meldeten zurück, aktuell beziehe sich die Münchner Stellplatzsatzung ebenso wie die Rechtsgrundlage in Art. 47 BayBO auf die einzelne bauliche Anlage. Künftig solle hier jedoch ein quartiersbezogener und ganzheitlicher Ansatz gewählt und bereits jetzt die städtischen Möglichkeiten soweit möglich ausgeschöpft werden. Die GEWOFAG Holding GmbH ergänzt und betont hierzu den ökologischen Mehrwert durch weniger unterbaute Flächen. Weniger Flächen mit Tiefgaragen zu unterbauen sei, nach Ansicht der GEWOFAG Holding GmbH, aus ökologischer Sicht aus zweierlei Gründen sinnvoll. Es werde zum einen weniger Beton verbaut, der in der Ökobilanz einen schlechten Wert aufweise und es werden zum anderen mehr Flächen zur Wasserhaltung und Versickerung erhalten, auf denen beispielsweise auch Großbäume gepflanzt werden können. Die GEWOFAG Holding GmbH und der VdW begrüßten die in der Bayerkaserne und im 2. Realisierungsabschnitt Freiham vorgesehenen Lösungen zu Quartiersgaragen. Nach Ansicht der GEWOFAG Holding GmbH müssen diese jedoch bereits sehr frühzeitig und vorausschauend vor einer Grundstücksvergabe erfolgen. So könne verhindert werden, dass sich Bauherr*innen notgedrungen frühzeitig auf eigene Mobilitätslösungen festlegen und vielleicht sogar vertraglich mit Dienstleister*innen binden, die dann einheitliche Quartierslösungen verhindern.

Die **P+R Park & Ride GmbH** (P+R GmbH) regte im Zusammenhang mit der Planung neuer, größerer Baugebiete die Konzentration des Parkens von Pkw in mehreren oberirdischen vernetzten Mobilitätshäusern an. Stellplätze in Tiefgaragen der Wohngebäude sollten aus ihrer Sicht hingegen möglichst verhindert werden. Nach Ansicht der P+R GmbH sei die Zukunft städtischer Mobilität und damit auch der Bedarf an Pkw-Stellplätzen ungewiss. Ein oberirdisches Parkhaus könne bei seiner Errichtung so geplant werden, dass bei einem Rückgang des Bedarfs in der Zukunft, die Umnutzung zu anderen Zwecken bereits vorgesehen sei. Bei den weit verbreiteten Tiefgaragen unter Wohnhäusern sei dies kaum möglich. Auf künftig entstehende Leerstände könne also kaum reagiert werden. Zudem könne durch die Vernetzung der Mobilitätshäuser unterschiedlichen Stellplatzbedürfnissen der Bewohner*innen und Besucher*innen flexibler Rechnung getragen werden. Zugleich können diese Mobilitätshäuser als ein Sammelpunkt für die unterschiedlichen Mobilitätsangebote im Quartier dienen.

Der **BN** forderte den Bau von Quartiersgaragen und schlug zugleich vor, den motorisierten Individualverkehr durch Anreize auf die Nutzung des öffentlichen Verkehrs umzuleiten. So solle die erste ÖPNV-Haltestelle näher an der Wohnung sein als eine Quartiers- bzw. Tiefgarage für das Auto. Ziel dabei sei, die Fortbewegungsmittel des Umweltverbunds, d. h. ÖPNV, Rad und Fußverkehr attraktiver und präsenter zu gestalten.

Der **Green City e.V.** begrüßte ausdrücklich den Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 01.07.2020, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 00436, zu Quartiersgaragen für Neubaugebiete. Quartiersgaragen spielen nach Ansicht des Green City e.V. eine wichtige Rolle für Mobilitätskonzepte, können Stellplätze flexibilisieren und somit auf wechselnde Bedarfe reagieren. Aus diesem Grund seien sie sowohl in Neubaugebieten als auch in Bestandsquartieren ein elementarer Baustein für eine eventuelle Fortschreibung der Münchner Stellplatzsatzung. Wichtig sei hierbei zu betonen, dass die Rahmenbedingungen, wie attraktive Wegebeziehungen zu den Quartiersgaragen, eine gute Anbindung an den ÖPNV sowie Kombinationen mit Mobilitätsstationen und flexiblen Nutzungen (zum Beispiel für Nachbarschaftstreffs) mitgeplant werden müssen. Durch schrittweise Umsetzung der Quartiersgaragen in einzelnen Bauabschnitten bei großen Bauvorhaben, wie z.B. in Freiham, aber auch in den Stadtentwicklungsmaßnahmen München Nord und Nordost, könne darüber hinaus flexibel auf die Bedarfe reagiert werden. So wurde, nach Angabe des Green City e.V., z.B. in Freiburg die dritte Quartiersgarage im Vauban-Viertel nicht realisiert, weil sich der Bedarf als deutlich geringer herausstellte als zu Beginn der Planungen angenommen.

Auch die **GWG** schlug die Errichtung von Quartiersgaragen vor. Bei Quartiersbetrachtungen könnten bei der Neuordnung von Bestandsquartieren Flächen von Garagenhöfen oder oberirdischen Stellplätzen für neue Nutzungen im Freiraum zur Verfügung gestellt werden und auch im Kontext mit Nachverdichtungspotentialen, wie unter Anlage 6 Ziffer 2.1 beschrieben, für den übergeordneten Stellplatzbedarf ein geordnetes Parkraumangebot geschaffen werden. Die Flexibilisierung der Stellplatzsatzung durch die Zulässigkeit der Mehrfachnutzung von Parkraum könne sowohl im Bestandsgebiet als auch in neuen Gebieten in einer Quartiersgarage optimal gesteuert werden.

Der **BA 3 (Maxvorstadt)** berichtete von den Erfahrungen in der Maxvorstadt, in der sich die Anwohnergarage am Josephsplatz befindet. Diese habe den Stellplatzbedarf im Umfeld deutlich reduziert. Deshalb sollte bei Nachverdichtungen, Aufstockungen oder Neubau nach Abriss die Nähe zur Anwohnergarage bei der Festlegung des Stellplatzbedarfes berücksichtigt werden.

Der **BA 18 (Untergiesing-Harlaching)** sah eine Anpassung der Stellplatzsatzung als dringend erforderlich an. Für Neubaugebiete wie z.B. das Osramgelände biete das Konzept der Quartiersgarage konstruktive Ansätze. Daher schlug der BA 18 den Bau von Quartiersgaragen in größeren Neubaugebieten vor.

Der **BA 20 (Hadern)** regte an, die Möglichkeit zur Schaffung von Quartiersgaragen statt hausbezogener Garagen in die Stellplatzsatzung aufzunehmen. Grundsätzlich stimmte der BA 20 der Stellplatzsatzung zu, da es zurzeit keine alternativen Möglichkeiten gebe. Diese sollen aber durch das Mobilitätsreferat entwickelt und dann die Satzung nochmals überarbeitet werden.

4.2 Stellungnahme des Referats für Stadtplanung und Bauordnung

Im Hinblick auf die verschiedenen Stellungnahmen des Beteiligungsverfahrens, die sich intensiv mit den Vorteilen von Quartiergaragen beschäftigt haben, wird auf die Begriffsdefinition in der Sitzungsvorlage des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 01.07.2020 „Quartiersgaragen für Neubaugebiete – Parken und Wohnen entkoppeln“ verwiesen. Dies, um abzugrenzen, in welchem Ausmaß die Schaffung von Quartiersgaragen in einer kommunalen Stellplatzsatzung überhaupt Berücksichtigung finden kann.

So werden unter Quartiersgaragen „Hoch- und/oder Tiefgaragen verstanden, die vornehmlich dem Stellplatzbedarf von Bewohner*innen eines abgegrenzten Quartiers auf einem gesonderten Grundstück zur Verfügung stehen, aber nicht auf diesen Nutzerkreis allein beschränkt sein müssen. Sie können auch quartiersbezogene Besucherstellplätze sowie alternative Mobilitäts-

angebote bzw. eine zentrale Mobilitätsstation beinhalten. In dieser Funktion bieten sich Quartiersgaragen in Neubauquartieren sowohl als gewinnbringender Maßnahmenbaustein von notwendigen multimodalen Mobilitätskonzepten an, als auch als Lösung für bauliche und finanzielle Einsparungen bei der verkehrlichen Erschließung und Herstellung des notwendigen Stellplatzangebotes.“⁴

Um für künftige Planungen mit einer stadtteil-/quartiersgerechten Betrachtung auch die Quartiersgaragen entsprechend zu berücksichtigen, wurde das Referat für Stadtplanung und Bauordnung im o.g. Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung beauftragt,

- in neuen Planungsgebieten jeweils zu prüfen, ob und wie Quartiersgaragen städtebaulich und architektonisch in Neusiedlungsgebieten realisiert werden können,
- in neuen Plangebieten jeweils zu prüfen, ob Quartiersgaragen im Zusammenhang mit multimodalen Mobilitätskonzepten errichtet werden können und
- jeweils zu prüfen, ob realisierbare Quartiersgaragen in neuen Plangebieten auch als Logistikstützpunkte ausgestaltet werden können.

Diesem Auftrag kommt das Referat für Stadtplanung und Bauordnung regelmäßig nach, wie es beispielsweise der Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2154, 1. Bauabschnitt des 2. Realisierungsabschnittes Freiham Nord belegt. Hier lag der Fokus des Verkehrskonzeptes auf der Förderung des Umweltverbundes (u. a. öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV), Rad- und Fußverkehr), mit dem Ziel, einen Modal-Split-Anteil von mindestens 73 % im Umweltverbund zu erreichen. In diesem Sinne werden der öffentliche Personennahverkehr und alternative Mobilitätsangebote gefördert, das Stellplatzangebot für private Kfz auf privatem und öffentlichem Grund reduziert, in Quartiersgaragen konzentriert und somit ein attraktives, sicheres und inklusives Verkehrsnetz für den Fuß- und Radverkehr geschaffen. Durch die Gestaltung und Gliederung des Straßen- und Wegenetzes werden der motorisierte und nichtmotorisierte Verkehr entflochten und es wird dem motorisierten Durchgangsverkehr in den Wohngebieten entgegengewirkt.⁵ Die Stellplätze für die Nutzungen in den Baugebieten werden nicht auf den Baugrundstücken selbst, sondern in Mobilitätshäusern und Garagengebäuden untergebracht. Ergänzend ist geplant, im öffentlichen Straßenraum Stellplätze vorrangig für Kurzzeitparken, wie z.B. die Anlieferung kleinerer Geschäfte und Sozialeinrichtungen sowie für Personen mit Mobilitätseinschränkungen und Mobilitätspunkte anzurufen.⁶

Ergänzend ist anzumerken, dass der sog. „integrierte Quartiersansatz“ durch das Mobilitätsreferat auch unabhängig von Bauleitplanverfahren, etwa im Rahmen des Projekts „Altstadt für alle“ verfolgt. Zudem ist geplant, „zukünftig sukzessive im gesamten Stadtgebiet lokale Verkehrskonzepte zu erarbeiten“ (Vgl. Antwortschreiben des Mobilitätsreferats vom 21.08.2024 zum Stadtratsantrag Nr. 20-26 / A 00653 vom 12.11.2020 „Lokale Verkehrskonzepte in allen Stadtbezirken“).⁷

Allerdings kann dem von verschiedenen Seiten, auch im Rahmen des o.g. Beteiligungsverfahrens geäußerten Wunsch, den dauerhaften Entfall von Parkplätzen flächenhaft z.B. durch den Neubau von Anwohner- bzw. Quartiersgaragen zu kompensieren, insbesondere mangels verfügbarer Flächen und aufgrund des hohen Finanzbedarfs nicht immer, nicht immer zeitnah und volumnäßig nachgekommen werden.⁸ Das Mobilitätsreferat wurde daher mit Beschluss der Vollversammlung vom 26.03.2025 „Mobilitätsstrategie 2035, Teilstrategie: Management des öffentlichen (Straßen-)Raums“ (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 11904) beauftragt, eine Potenti-

⁴ Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 01.07.2020, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 00436, Ziffer 1.1, S. 2; abrufbar unter: <https://risi.muenchen.de/risi/sitzungsvorlage/detail/6009394>

⁵ Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 12.02.2025, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 15688, Ziffer 4.8.1, S. 279/436, abrufbar unter: <https://risi.muenchen.de/risi/sitzungsvorlage/detail/8859908>

⁶ Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 12.02.2025, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 15688, Ziffer 4.8.1, S. 284/436, abrufbar unter: <https://risi.muenchen.de/risi/sitzungsvorlage/detail/8859908>

⁷ Antwortschreiben des Mobilitätsreferats auf Antrag Nr. 20-26 / A 00653, S. 4/4, abrufbar unter: <https://risi.muenchen.de/risi/antrag/detail/6325208>

⁸ Beschluss der Vollversammlung vom 26.03.2025, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 11904, Ziffer 1.1, S. 7, abrufbar unter: <https://risi.muenchen.de/risi/sitzungsvorlage/detail/8147544>

alanalyse zur Identifizierung möglicher Flächen und Standorte für Quartiersgaragen erstellen zu lassen.

Vor dem Hintergrund der dargestellten Beschlusslage zur Förderung/Schaffung von Quartiersgaragen auf Münchner Stadtgebiet wurden bzw. werden die im Beteiligungsverfahren vorgebrachten Anregungen bereits berücksichtigt. Im Detail kann hierzu auf die Ausführungen in den o.g. Stadtratsvorlagen verwiesen werden. Eine Verpflichtung von Bauherr*innen im Rahmen von Baugenehmigungsverfahren, den Stellplatzbedarf einer baulichen Anlage in Quartiersgaragen nachzuweisen, lässt sich mangels Rechtsgrundlage in einer kommunalen Stellplatzsatzung nicht begründen. Ausweislich der Art. 47 Abs. 1 und Art. 81 Abs. 1 Nr. 4c BayBO neu kann der reale Nachweis von notwendigen Stellplätzen – bezogen auf das konkrete Bauvorhaben, nicht das Quartier – nur auf dem Baugrundstück oder einem geeigneten Grundstück in der Nähe des Baugrundstücks erbracht werden. Bei Herstellung der Stellplätze auf einem geeigneten Grundstück in der Nähe des Baugrundstücks ist dessen Benutzung gegenüber dem Rechtsträger der Bauaufsichtsbehörde rechtlich zu sichern. Ein Quartiersansatz mit der Betrachtung eines (größeren) Plangebiets lässt sich daher adäquat nur auf Ebene der Bauleitplanung umsetzen.

5 E-Mobilität / E-Ladesäulen

5.1 Rückmeldungen aus dem Beteiligungsverfahren

Der **Facharbeitskreis Mobilität (FAK Mobilität) des Behindertenbeirats der Landeshauptstadt München** verwies in seiner Rückmeldung vom 11.03.2024 auf die bereits im Jahr 2021 zugesandte, umfassende Stellungnahme zur Stellplatzsatzung, die insbesondere anregte, eine konkrete Regelung zu barrierefreien Stellplätzen in die neue Stellplatzsatzung aufzunehmen. Der FAK Mobilität führte weiter aus, dass es inzwischen die DIN SPEC 91504 - Barrierefreie Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge gebe. Grundlegende Elemente dieser DIN seien aus Sicht des FAK Mobilität dringend in die Überarbeitung der Stellplatzsatzung zu übernehmen.

Der FAK Mobilität erinnerte in seiner Stellungnahme vom 27.05.2024 an die bereits übermittelte Stellungnahme zur Stellplatzsatzung aus dem Jahr 2021 (siehe unter Anlage 6 Ziffer 10.1). Da die Überarbeitung nach Information des FAK Mobilität noch nicht abgeschlossen sei, halte er es für unerlässlich, die Vorgaben zu barrierefreien Ladestationen in die Stellplatzsatzung aufzunehmen. Im Zuge der zunehmenden Zahl von elektrobetriebenen Fahrzeugen werden nach Ansicht des FAK Mobilität vermehrt auch in Anwohnergaragen und auf Stellplatzanlagen öffentlich-zugänglicher Anlagen Ladesäulen installiert. Werde an Stellplätzen die Möglichkeit angeboten, elektrisch betriebene Fahrzeug über Ladesäulen zu laden, müssen laut FAK Mobilität diese Ladesäulen barrierefrei zugänglich und nutzbar sein.

Die **GEWOFAG Holding GmbH** und der **VdW** verwiesen darauf, dass durch den Erlass des Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetzes (GEIG) ab sofort im Neubau 100 % der Stellplätze mit E-Ladeinfrastruktur vorgerüstet werden müssen. Die GEWOFAG Holding GmbH ergänzte, dies könne bei beengten räumlichen Verhältnissen nahelegen, die Zählung des Stromverbrauches der Stellplätze über die Wohnungszähler abzuwickeln, um keine überbordende zusätzliche Zählerstruktur aufzubauen zu müssen. Eine Entkopplung der Stellplätze vom Wohnungsmietvertrag sei damit nicht mehr möglich. Die technischen und rechtlichen Auswirkungen des GEIG seien dabei jedoch noch nicht volumnäßig abzuschätzen, müssten aber geprüft werden und ggf. in die Vorgaben zur Erstellung von Mobilitätskonzepten einfließen.

Der **BA 1 (Altstadt-Lehel)**, die **GRÜNEN-Fraktion des BA 4 (Schwabing-West)** und der **BA 18 (Untergiesing-Harlaching)** rieten, die Anforderungen der E-Mobilität verpflichtend festzuschreiben. Der BA 1 ergänzte, in der Stellplatzsatzung müsse die/der Bauherr*in die zu Herstellung von Lademöglichkeiten für Elektroautos verpflichtet und ein Nachrüsten aller

Stellplätze vorgehalten werden.

Der **BA 6 (Sendling)** nahm die Planungen zur Kenntnis, wies jedoch darauf hin, dass ausreichende Elektroauto-Ladesäulen auch im geförderten Wohnungsbau vorgesehen werden sollten.

Auch der **BA 7 (Sendling-Westpark)** hielt es für erforderlich, mindestens die Hälfte der Stellplätze bei Neubauten von Mehrfamilienhäusern mit sog. Wallboxen zum Laden von Elektrofahrzeugen auszustatten. Der BA 7 begründete dies damit, dass Mieter*innen nach § 554 BGB zwar das Recht haben, (nachträglich) auf eigene Kosten eine E-Lademöglichkeit einzubauen zu lassen. Das sei allerdings oft sehr aufwendig, langwierig und kostenintensiv, wenn überhaupt baulich möglich. Den Einbau bereits bei der Errichtung von Wohngebäuden vorzusehen, sei wesentlich einfacher und werde sich, laut BA 7, positiv auf die Verbreitung der Elektromobilität auswirken.

Nach Ansicht der **CSU-Faktion des BA 21 (Pasing-Obermenzing)** sollten Stellplätze in Tiefgaragen für mögliche Stromanschlüsse von E-Autos vorgerüstet sein und das Angebot von Ladestationen müsse/solle berücksichtigt werden. Nach Ansicht der **SPD-Faktion des BA 21** sollten sogar alle neuen Stellplätze für E-Autos geeignet sein bzw. die Vorkehrungen dafür umfassen.

5.2 Stellungnahme des Referats für Stadtplanung und Bauordnung

Mit Inkrafttreten der Änderungen der Bayerischen Bauordnung am Stellplatzrecht ist es den Gemeinden verwehrt, Satzungsregelungen u.a. zur Ausstattung von Stellplätzen zu treffen. Die Ermächtigungsgrundlage in Art. 81 Abs. 1 Nr. 4 BayBO, die bislang auch die Ausstattung der Stellplätze mit Elektroladestationen ermöglichte, wurde mit Wirkung zum 01.10.2025 gestrichen.

Allerdings beziehen sich die diversen Rückmeldungen zum Thema „Elektromobilität“ inhaltlich auf Forderungen und Anregungen, die bereits das Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz⁹ (GEIG) vom 18.03.2021 mit dem Ziel aufgreift, die Elektromobilität in Deutschland auszubauen.

So regelt das GEIG bundesweit einheitlich die Errichtung und die Ausstattung mit der vorbereitenden Leitungsinfrastruktur und der Ladeinfrastruktur für die Elektromobilität bei Neubauten und bestehenden Gebäuden (§ 1 Abs. 1 GEIG).

Bei der Errichtung von Wohngebäuden, die über mehr als fünf Stellplätze verfügen, ist jeder Stellplatz mit der Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität auszustatten (§ 6 GEIG). Für Neubauten von Nichtwohngebäuden ist bei mehr als sechs Stellplätzen nach § 7 GEIG dafür zu sorgen, dass mindestens jeder dritte Stellplatz mit einer Leitungsinfrastruktur für Elektromobilität ausgestattet und zusätzlich mindestens ein Ladepunkt errichtet wird.

Auf Bestandgebäude finden unterschiedliche Regelungen für Wohngebäude und Nichtwohngebäude im Fall von Renovierungen Anwendung.

Auch auf kommunaler Ebene wird das Ziel des Auf- und Ausbaus der Lade- und Leitungsinfrastruktur für Elektromobilität verfolgt. So wurde mit Beschluss der Vollversammlung vom 24.04.2024 zur „Ladeinfrastruktur für Pkw in München – weiteres Vorgehen zur Umsetzung auf öffentlichem Grund (siehe Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 12728¹⁰) das Mobilitätsreferat u.a. dazu beauftragt, einen städtischen Beauftragten für Elektromobilität und Ladeinfrastruktur zu benennen. Zugleich hat der Stadtrat dem neuen Verfahren zum Aufbau der Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum zugestimmt. Ergänzend wurde das Mobilitätsreferat beauftragt, den Stadtrat mit einer weiteren Beschlussvorlage zur Fortsetzung des Aufbaus mit Ladeinfrastruk-

⁹ Abrufbar unter: <https://www.gesetze-im-internet.de/geig/>

¹⁰ Beschluss der Vollversammlung vom 24.04.2024, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 12728, abrufbar unter: <https://risi.muenchen.de/risi/sitzungsvorlage/detail/8311793>

tur zu befassen.

Für den weiteren Ausbau der Ladeinfrastruktur in München gelten aus Sicht des Mobilitätsreferats folgende Ziele und Vorgaben:

- Privatgrund vor öffentlichem Grund
- Schnelle Verdopplung der Anschlussleistung im öffentlichen Raum
- Stadtweite und bedarfsgerechte Erweiterung der Ladeinfrastruktur
- Wettbewerbsähnliches Verfahren mit ladepunktbetreibenden Unternehmen
- Eigenfinanzierter Aufbau von Ladeinfrastruktur
- Sicherstellung von Verfügbarkeit barrierereduzierter und barrierefreier Ladeinfrastruktur.^{“11}

Ergänzend hierzu kann auf die Ausführungen in der o.g. Sitzungsvorlage hingewiesen werden: „Das Mobilitätsreferat strebt den Aufbau einer möglichst hohen Anzahl barrierereduzierter und barrierefreier Ladeinfrastruktur an. [...] In engem Austausch mit Vertreter*innen des Behindertenbeirats der Landeshauptstadt München und dem Seniorenbeirat der Landeshauptstadt München erarbeitet das Mobilitätsreferat anhand des Leitfadens Wunschindikatoren verschiedener Kategorien der Barrierefreiheit, die den Unternehmen an die Hand gegeben werden. Das Mobilitätsreferat prüft dabei, welche Kriterien wie verlangt und umgesetzt werden können.“^{“12}

Ferner wurde das Mobilitätsreferat im Rahmen der o.g. Sitzungsvorlage beauftragt, „transparente und diskriminierungsfreie Standortkriterien für die Ladeinfrastruktur anzuwenden. Die funktionalen und stadtplanerischen Wünsche des Mobilitätsreferats an die ladepunktbetreibenden Unternehmen sind dabei als ‚ergänzende Kriterien‘ festgelegt. Betroffen hiervon sind insbesondere Aspekte der barrierefreien/ barrierereduzierten Nutzung von öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur.“

Vor dem Hintergrund der bundesgesetzlichen Vorgaben des GEIG und der dargestellten kommunalen Förderung des Auf- und Ausbaus von Ladeinfrastruktur durch die Landeshauptstadt München ist es hinnehmbar, dass die Landeshauptstadt München mangels Rechtsgrundlage keine Vorgaben zur Ausstattung der Stellplätze mit Elektroladestationen in einer Ortssatzung treffen kann.

6 Mehrfachnutzung von Stellplätzen und Parkraummanagement

6.1 Rückmeldungen aus dem Beteiligungsverfahren

Die **Bayerische Schlösserverwaltung/Schloss- und Gartenverwaltung Nymphenburg** bezog sich in ihrer Stellungnahme auf die Parkplätze von Schloss Nymphenburg, speziell die Parkplätze im Schlossrondell. Auffällig sei in diesem Zusammenhang, dass die Parkplatzflächen im Rondell, besonders in den westlich gelegenen Bereichen, schon sehr früh belegt seien. Nach genauerer Beobachtung lasse sich feststellen, dass die Fahrzeuge schon über Nacht dort geparkt waren, was darauf schließen lasse, dass Anwohner*innen aus der Umgebung ihre Fahrzeuge dort abstellen. Dies könnte wohl auch auf den Verdrängungswettbewerb auf den Parkflächen der Landeshauptstadt München zurückgeführt werden. Hinzu kämen noch die Berufspendler*innen, die ihre Fahrzeuge insbesondere am Vormittag im südlichen Rondell abstellen, um mit dem ÖPNV in die Stadt zu fahren. Insgesamt dürfte die Schloss- und Gartenverwaltung Nymphenburg (nach ihren Angaben) auf diese Weise ca. 25 - 30 % der Stellplätze für Besucher*innen des Schlosses und des Parks verlieren, was gerade in den Sommermonaten und an den Wochenenden zu erheblichem Unmut führe. Aus ihrer Sicht, müsse daher spätestens mit der Eröffnung von Biotopia über

^{“11} Beschluss der Vollversammlung vom 24.04.2024, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 12728, Ziffer 2, S. 7.

^{“12} Beschluss der Vollversammlung vom 24.04.2024, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 12728, Ziffer 2.2.1, S. 12 f.

eine Parkraumbewirtschaftung nachgedacht werden, um den Besucher*innen auch in Zukunft eine ausreichende Anzahl von Stellplätzen zur Verfügung stellen zu können.

Die **Handwerkskammer für München und Oberbayern** begrüßte ein Parkraummanagement, welches sowohl die Stellplatzbedürfnisse der Anwohner*innen als auch die Bedürfnisse des Wirtschaftsverkehrs im Stadtgebiet angemessen berücksichtige. Eine von der Landeshauptstadt München angestrebte Verkehrswende könne nur durch eine Ertüchtigung und Verbesserung des ÖPNV-Angebots und nicht durch eine Verschlechterung der generellen Parksituation erreicht werden. Die Corona-Pandemie zeigte mehr als deutlich, dass sich das Verkehrsverhalten vieler Pendler*innen und Arbeitnehmer*innen aus dem Umland maßgeblich, verändert habe. Zumindest zu dieser Zeit bevorzugten die Menschen wieder verstärkt den Individualverkehr sowohl in Form des Autos als auch des Fahrrads. Der Boom beider Transportmittel stelle die Verfügbarkeit der vorhandenen Infrastruktur in Frage. Darüber hinaus sei nicht nur eine Verflüssigung der individuellen Verkehrsströme (Auto und Fahrrad) dringend notwendig, sondern auch die Verfügbarkeit ausreichender Parkflächen für diese Mobilitätsformen. Da im öffentlichen Raum der benötigte Platz nicht in ausreichendem Maße vorhanden sei, müsse verstärkt darauf geachtet werden, dass im privaten Bereich notwendige Parkflächen errichtet werden. Die Handwerkskammer für München und Oberbayern führt weiter aus, dass durch attraktive Angebote, der Berufs- und Besucher*innenverkehr im erheblichen Umfang bereits vor dem Toren der Stadt an P+R Anlagen abgefangen und ein Umstieg auf intelligente und attraktive sowie bezahlbare ÖPNV-Angebote erleichtert werden könne. Die Freiwilligkeit habe dabei im Vordergrund zu stehen. Als Gründungsmitglied der P+R GmbH unterstützte die Handwerkskammer für München und Oberbayern prinzipiell den Ausbau von P+R und B+R Anlagen, um Verkehrsraum für den Wirtschaftsverkehr freizubekommen. In Bereichen, in denen bereits heute hoher Parkdruck und damit verbunden Parksuchverkehr die Situation präge, müsse dringend zusätzlicher Parkraum außerhalb der öffentlichen Flächen geschaffen werden. Andernfalls werde das Anwohner*innenparken weitere notwendige Nutzungen im Bereich des Wirtschaftsverkehrs (insbesondere Liefern und Leisten) in Frage stellen und damit vor allem handwerkliche Dienstleistung vor Ort gefährden. Gleichermaßen gelte für den Betriebsstandort alteingesessener Handwerksbetriebe, die bereits heute massive Probleme haben, ihre betriebsnotwendigen Betriebsfahrzeuge überhaupt noch am Standort abzustellen. Nur wenn notwendige Dienstleistungen vor Ort durch ausreichende Parkmöglichkeiten sichergestellt werden, könne Handwerk in Zukunft in München weiterbestehen. Deshalb müssen, nach Ansicht der Handwerkskammer für München und Oberbayern, separat ausgewiesene Stellflächen geschaffen werden, die durch Überwachungsdruck entsprechend gesichert werden.

Die **Industrie- und Handwerkskammer für München und Oberbayern (IHK)** gab wieder, dass die Flächenkonkurrenzen um den Parkraum heute schon hoch sein und sich künftig durch den Platzbedarf neuer Mobilitätsangebote (z.B. Car-Sharing- und Elektroladeplätze) weiter verschärfen werden. Grundsätzlich sei erkennbar, dass der Parkdruck im öffentlichen Raum oft zu Lasten der lokalen Gewerbetreibenden geht, die aus wirtschaftlichen Gründen auf eine gute Erreichbarkeit durch Kund*innen, Gäste und Lieferdienste angewiesen sind. Ein Hauptgrund für den großen Parkdruck sei, dass der Parkplatz im öffentlichen Raum viel weniger koste als der Parkraum auf Privatgrund. Die aktuelle Stellplatzsatzung führe dazu, dass der Parkraum meist in Form von Tiefgaragenplätzen erstellt werden müsse. Dies verteuere die Baukosten für den dringend notwendigen Wohnraum zum Teil erheblich. Die Praxis zeige dann, dass viele der geschaffenen Tiefgaragen nicht ausgelastet seien, weil das günstigere Parken im öffentlichen Raum hierzu in Konkurrenz stehe. Der Stellplatzbedarf auf Privatgrund hänge somit auch davon ab, wie der ruhende Verkehr im öffentlichen Raum zukünftig gesteuert und nachfrageorientiert bepreist werde. Aufgrund der vielfältigen Einflussgrößen auf den Stellplatzbedarf sollen aus Sicht der IHK München und Oberbayern deshalb ganzheitliche Mobilitätsansätze in den Vordergrund rücken. Dazu gehöre insbesondere ein integriertes Parkraummanagement mit Bepreisungs- und Parkraumkonzept inklusiver dynamischer und differenzierter Parkgebühren. Dies könne eine (starre) Stellplatzsatzung möglicherweise obsolet werden lassen.

Die **P+R GmbH** stellte an zahlreichen P+R Anlagen eine missbräuchliche Nutzung (Fehlbelegung) durch Anwohner*innen, Besucher*innen und Beschäftigte umliegender Bebauung fest. Das Problem sei nicht neu, habe sich aber in den vergangenen Jahren deutlich verschärft. Durch diese Fehlbelegung komme es an stark nachgefragten Standorten teilweise zu einer Verdrängung eigentlicher P+R Kund*innen. Dies führe zu Verärgerung bei den eigentlich umsteigewilligen Autofahrer*innen und beeinträchtige die Attraktivität von Park-and-Ride. Gegenmaßnahmen, also vor Ort, seien sehr kostenaufwändig und belasten, nach Angaben der P+R GmbH, mittelbar den städtischen Haushalt. Die Fehlbelegung von P+R Anlagen müsse dabei nicht immer das Ergebnis eines objektiven Stellplatzdefizits der jeweiligen Einrichtung sein, sie könne vielmehr durchaus auch verhaltensbedingt sein. Gleichwohl könne eine Änderung des Stellplatzschlüssels Auswirkungen auf P+R Anlagen haben. Die P+R GmbH verwies hierzu auf die Ausführungen in Anlage 1 des Beschlusses der Vollversammlung vom 17.06.2020 „P+R Park & Ride GmbH (P+R GmbH) – Zweckbestimmung der P+R-Parkplätze durchsetzen“ (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 00202) und ergänzte, dass die seit Jahr 2006 mit Stellplatzablösemitteln errichteten städtischen Anwohnergaragen sowie die beiden älteren Anwohnergaragen Kellerstraße und Postwiese (die erfolgreich saniert wurden) vollständig vermietet seien und Wartezeiten, teilweise von mehreren Jahren, für einen freien Stellplatz, bestünden. Die Grundsätze für die Höhe der Stellplatzmieten seien in dem Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 02.07.2014 „Sozialverträgliche Preisgestaltung und Stellplatzvergabe zur Anwohnertiefgarage am Josephsplatz“, Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 00157, festgelegt. Die Mieten orientieren sich an der Ortsüblichkeit, reizen, nach Ansicht der P+R GmbH, die Preismöglichkeiten aber nicht vollständig aus.

Als zukünftigen Lösungsansatz gab die **GWG** mit Blick auf vorhandene Stellplätze wieder, dass eine Quartiersbetrachtung neue Möglichkeiten der Nachverdichtung öffne. Für Dachgeschossausbauten, Aufstockungen und zusätzliche Neubauten könnten aus GWG-Sicht bereits vorhandene Stellplätze in einen übergeordneten, gesamthaften Stellplatzschlüssel einbezogen werden. Eine flexible Nutzung von Stellplätzen für Gewerbe und Wohnen, deren Auslastung zu unterschiedlichen Tageszeiten stattfinden, seien möglich. Durch ein Parkraummanagement könne die Mehrfachnutzung organisiert werden.

BA 1 (Altstadt-Lehel), die Grünen Fraktion des BA 4 (Schwabing-West) und der BA 18 (Untergiesing-Harlaching) schlugen vor, Stellplätze im Bestand mit einer Erleichterung der Nutzung von bestehendem, nicht (voll) genutzten Parkraum zu verrechnen, anstatt neue Stellplätze zu errichten. Eine weitere Erleichterung sahen sie darin, bei (temporären) Umnutzungen und Zwischennutzungen eine Bagatellgrenze, insbesondere für Kleingewerbe und Kultur, einzuführen, bis zu der keine Stellplätze hergestellt werden müssen. Daneben solle auch die duale Nutzung von Stellplätzen gefördert werden (Nutzungen tagsüber/abends/Wochenende).

Der **BA 2 (Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt)** legte die Einführung von „Belegungsrechten“ für bestehende Tiefgaragenplätze sowie die Berücksichtigung von Mehrfachbelegungen im Tagesverlauf (ggf. mit digitaler Reservierung) nahe.

Zudem müssten nach Ansicht des **BA 2 (Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt)** sowie der **GRÜNEN-Faktion des BA 4 (Schwabing-West)** das Parkraummanagement zur Organisation des Parkens im Öffentlichen Raum und die Stellplatzsatzung sinnvoll zusammenwirken. Hierfür bedürfe es für beide auch mehr „Beinfreiheit“ von Seiten des Bundes und des Landes für die Städte, um die für sie optimalen Regelungen und Gebühren festsetzen zu können. Dies betreffe einerseits eine mögliche Ausdehnung des Parkraummanagements auf das ganze Stadtgebiet und andererseits eine Erhöhung der Gebühren für die Parklizenz, die den Anreiz erhöhe, vorhandene private Stellplätze tatsächlich zu nutzen.

Nach Ansicht des **BA 15 (Trudering-Riem)** solle in der Metropole München nicht nur innerhalb des Mittleren Rings, sondern stadtweit eine effiziente Parkraumbewirtschaftung im öffentlichen Raum umgesetzt werden. Die Bewirtschaftung und Bepreisung sei unerlässlich, um den Park-

druck zu senken und die am 15.06.2021 im Mobilitätsausschuss beschlossene neue „Mobilitätsstrategie 2035“ (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 03507) in München erfolgreich umzusetzen.

Der **BA 16 (Ramersdorf-Perlach)** führt aus, dass Tiefgaragenleerstände ein immer häufiger auftretendes Problem seien. Hier seien alternative Lösungsmöglichkeiten zu entwickeln. Eine öffentliche Zugänglichkeit privater, ungenutzter TG-Stellplätze könne gesetzlich festgeschrieben werden, wobei die Verteilung, Belegung und Nutzung über digitale Kontrollmedien, wie etwa eine App erfolgen könne. Es solle auch daran gedacht werden, Tiefgaragenstellplätze möglicherweise von Wohnungen in Mehrfamilienhäuser vollständig zu entkoppeln, sodass diese (kostenpflichtig) für die Allgemeinheit nutzbar werden, wobei die jeweiligen Wohnungseigentümer*innen des Hauses durchaus Vorrang genießen können. Der BA 16 ergänzte zudem, oberirdische Parkplatzflächen sollen in jedem Falle überbaut werden. So ließe sich in vielen Fällen Raum für Wohnungsbauprojekte gewinnen. Auch der **BA 18 (Untergiesing-Harlaching)** regte, neben den Ausführungen unter Anlage 6 Ziffern 1.1 - 5.1 und 10.1, eine Strategie zur Nutzungspflichtig erstellter PKW-Stellplätze, beispielsweise durch Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung, an.

6.2 Stellungnahme des Referates für Stadtplanung und Bauordnung

Stellplatzmehrfachnutzung und Bagatellgrenze

Auch das Referat für Stadtplanung und Bauordnung sieht die flächen- und ressourcenschonenden Vorteile einer sog. Wechselnutzung, sofern diese rechtlich, technisch, organisatorisch und tatsächlich ermöglicht wird und damit sichergestellt ist, dass keine Überschneidungen der Benutzung des Stellplatzes auftreten sowie keine negativen Auswirkungen auf den Verkehr in der Umgebung zu erwarten sind.

Um dieses Instrument auch explizit im Satzungstext zu verorten, enthält die zum Erlass vorgeschlagene Münchener Stellplatzsatzung in § 4 Abs. 2 StPIS-E eine entsprechende Formulierung:

„Die Inanspruchnahme derselben Stellplätze durch zwei oder mehrere Nutzungen mit unterschiedlichen Geschäfts- oder Öffnungszeiten (Wechselnutzung) kann zugelassen werden, wenn sichergestellt ist, dass keine Überschneidungen der Benutzung des Stellplatzes auftreten und keine negativen Auswirkungen auf den Verkehr in der Umgebung zu erwarten sind.“

Art. 81 Abs. 1 Nr. 4 BayBO neu, der zum Erlass von Stellplatzsatzungen ermächtigt, eröffnet den Gemeinden jedoch nicht die Möglichkeit, Regelungen zur Zuwegung oder Zugänglichkeit der privaten Stellplätze zu treffen.

Auch die Einführung einer generellen Bagatellgrenze für Kleingewerbe und Kultur lässt sich fachlich nicht begründen. Allerdings bietet die zum Erlass vorgeschlagenen Münchener Stellplatzsatzung diverse Ansätze, um im Einzelfall, z.B. über die Anwendung des § 3 Abs. 2 StPIS-E (Verringerung der Zahl der Stellplätze aufgrund eines objektiven Missverhältnisses zwischen Zu- und Abfahrtsverkehr und der Zahl der Stellplätze) oder des § 6 StPIS-E (Abweichung von den Regelungen der Stellplatzsatzung), adäquate Lösungen zu erzielen.

Die Notwendigkeit, für Nutzungsänderungen, den Ausbau von Dachgeschossen und Aufstockungen (jeweils zu Wohnzwecken) Sonderreglungen in einer Stellplatzsatzung vorzusehen, erübrigt sich durch den Umstand, dass diese (Bau-)Vorhaben (aufgrund der landesgesetzlich in Art. 81 Abs. 1 Nr. 4c BayBO neu vorgesehenen Ausnahme) künftig keine Stellplatzpflicht auslösen.

Parkraummanagement

Hinsichtlich der o.g. Rückmeldungen zum Thema „Parkraummangement“ darf auf die verschiedenen Steuerungsmaßnahmen der Landeshauptstadt München, etwa die Einrichtung von Parklizenzzonen, die Festlegung von Parkgebühren und Parkdauerbegrenzungen, die För-

derung von Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge und die Bereitstellung von Stellplätzen für Car-Sharing im gesamten Stadtgebiet hingewiesen werden.

Dabei unterliegen diese Maßnahmen dem gesamtstädtischen Verständnis, dass es sich bei „dem öffentlichen Raum um ein Gemeingut handelt und daher die Flächen zukünftig allen Bevölkerungs- und Nutzer*innengruppen gleichermaßen zur Verfügung stehen sollen. Dies soll mit Hilfe des in der Mobilitätsstrategie 2035 beschlossenen Planungsprinzips einer klaren Priorisierung der flächeneffizienten Verkehrsmittel ermöglicht werden. Dieser Ansatz wird referatsübergreifend befürwortet und in der gemeinsamen Arbeitsgruppe zur Abstimmung der Belange des Parkraummanagements (Mobilitätsreferat, Baureferat, Kreisverwaltungsreferat, Branddirektion) erörtert.“¹³

Mit Beschluss der Vollversammlung vom 26.03.2025 „Mobilitätsstrategie 2035, Teilstrategie: Management des öffentlichen Raums“, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 11904, wurde das Mobilitätsreferat u.a. gebeten, „in Abstimmung mit dem Baureferat und dem Kreisverwaltungsreferat und nach entsprechendem Beschluss des Stadtrats für ein konkretes Gebiet, die Parkraumbewirtschaftung (wie z.B. im Domagkpark) auf weitere Neubaugebiete sowie bei Nachverdichtungen in Bestandsquartieren und ggf. auch in umliegenden Straßenabschnitten auszudehnen (z.B. Freiham, Prinz-Eugen-Park, Entwicklungsgebiete im Münchner Norden, Appenzeller Str. / Fürstenried West).“ Ferner wurde das Baureferat beauftragt, „nach Bereitstellung von ausgearbeiteten Planungsunterlagen von neuen Gebieten durch das Mobilitätsreferat die notwendigen Mittel und Ressourcen im nächstmöglichen Eckdatenverfahren für die schnellstmögliche Einführung einer Parkraumbewirtschaftung in den oben genannten neuen und im jeweiligen Einzelfall vom Stadtrat beschlossenen Gebieten anzumelden und die zur Umsetzung erforderlichen Schritte nach Mittelbereitstellung zu veranlassen.“ Darüber hinaus wurde das Mobilitätsreferat beauftragt, „gemeinsam mit Wirtschaftsvertreter*innen und in enger Abstimmung mit der Teilstrategie Wirtschaftsverkehr ein Konzept für ein stadtweites Netz an Parkplätzen für den Wirtschaftsverkehr (Laden, Liefern und Leisten) zu erarbeiten. Das Konzept sieht zur Erhöhung der Verfügbarkeit eine verstärkte Überwachung der Parkplätze vor. Zudem wurde das Mobilitätsreferat gebeten, „Überlegungen zu entwickeln, wie bei beschränktem Angebot im öffentlichen Raum Anwohner*innen einen Stellplatz auf privaten Flächen, in Garagen oder Tiefgaragen der öffentlichen Hand finden können.“ Zudem soll das Mobilitätsreferat die rechtlichen, organisatorischen und technischen Voraussetzungen für die Verbesserung der Sanktionsierungsmöglichkeiten von regelwidrigem Parken und Halten im öffentlichen Straßenraum prüfen. Neben den vorgenannten Aufträgen an das Mobilitätsreferat, Baureferat und Kreisverwaltungsreferat enthält der Beschluss zur „Mobilitätsstrategie 2035, Teilstrategie: Management des öffentlichen Raums“ noch weitere Prüfaufträge und Maßnahmenvorschläge, die sich mit der „Bepreisung“ (Gebühren für das Abstellen von Kraftfahrzeugen im öffentlichen Raum), der „Vergabe von Parklizenzen im öffentlichen Straßenraum“, der „Verkehrssicherheit“ (durch Einschränkung des Gehwegparkens) und der „Weiterentwicklung für digitales Parken“ befassen.

Im Ergebnis lässt sich daher festhalten, dass bereits die o.g. Beschlusslage den Forderungen und Anregungen aus dem Beteiligungsverfahren zum Parkraummanagement umfassend Rechnung trägt. Im Einzelnen kann hierzu auf die detaillierten Ausführungen in der o.g. Sitzungsvorlage für die Vollversammlung vom 26.03.2025 verwiesen werden.

7 Ansätze und Erfahrungen anderer Städte

7.1 Rückmeldungen aus dem Beteiligungsverfahren

Nach Auffassung der **GEWOFAG Holding GmbH** und der **VdW Bayern - Verband bayerischer Wohnungsunternehmen (Baugenossenschaften und -gesellschaften) e.V. (VdW Bayern)** sei neben der sozialen Verantwortung für die Versorgung breiter Schichten der

¹³ Beschluss der Vollversammlung vom 26.03.2025, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 11904, Ziffer 1.2, S. 8 f., abrufbar unter: <https://risi.muenchen.de/risi/sitzungsvorlage/detail/8147544>

Bevölkerung mit bezahlbarem Wohnraum auch der Klimawandel als zentrales Thema in der Landeshauptstadt München angekommen. Es setze sich die Erkenntnis durch, dass Klimaschutz nur durch ganzheitliche Betrachtung und konsequentes Handeln erreicht werden könne. Die Mobilitätswende spielt bei der Erreichung der Klimaschutzziele eine entscheidende Rolle. Nach Ansicht der GEWOFAG Holding GmbH und VdW Bayern nutzen viele Menschen bei einer guten Versorgung mehr und mehr die Angebote des öffentlichen Nahverkehrs, Car-Sharing oder fahren mit dem Fahrrad, sei es aus ökologischen, sozialen oder finanziellen Gründen. Diese Veränderung in der Gesellschaft müsse sich auch im Städtebau und bei der Schaffung von Wohnraum widerspiegeln. Anderseits müsse die Mobilitätswende pro aktiv auf den Weg gebracht und gesteuert werden. Ein „weiter so wie bisher“ könne sich die Gesellschaft und die Landeshauptstadt München nicht mehr leisten. Dies stehe auch einer Klimaneutralität bis 2030 entgegen. Die Überarbeitung der Stellplatzsatzung sei damit ein wesentlicher Ansatzpunkt zur Gestaltung der Zukunft. Dabei solle auch die Frage in Betracht gezogen werden, ob eine Stellplatzsatzung, so wie es sie heute gebe, künftig überhaupt zielführend sei. Die verbindliche und pauschal für alle Situationen bisher gleich vorgeschriebene Stellplatzpflicht schaffe zu einem erheblichen Teil auch Nachfrage und verhindere eine Verhaltensänderung. Befürchtungen, dass ohne Stellplatzsatzung die öffentliche Infrastruktur den kompletten Parkbedarf auffangen müsse, haben sich, laut GEWOFAG Holding GmbH und VdW Bayern in anderen Städten nicht bewahrheitet. Im Gegensatz zur Landeshauptstadt München gebe es beispielsweise seit ca. 20 Jahren in Berlin und nach guten Erfahrungen dort auch in Hamburg seit dem Jahr 2013 keine entsprechende Satzung bzw. Regelung für PKW mehr und dennoch gebe es ein erfolgreiches Mobilitätsmanagement in Wohnungsbau und Stadtplanung. Im Zusammenspiel mit Bewohner*innenstruktur, Lagekriterien zur Nahversorgung und Qualität des ÖPNV können Stellplatzangebote je nach Bedarf durch die Immobilienwirtschaft passgenau entwickelt und umgesetzt werden. Dies sei aus Sicht der GEWOFAG Holding GmbH auch für die Landeshauptstadt München eine gut denkbare Option.

Die GEWOFAG Holding GmbH und der VdW Bayern ergänzten, dass – wenn eine Stellplatzsatzung nach wie vor als unverzichtbar angesehen werde – der Stellplatzsatzung im Zusammenhang mit den Klimaschutzzieilen und sozialen Anforderungen einer Steuerungsfunktion zukomme. Dabei sei im Zweifel das Grundbedürfnis von Wohnraum bzw. bezahlbarem Wohnraum gegenüber einem Recht auf Kfz-Besitz deutlich zu priorisieren.

Der **Green City e.V.** gab an, dass der Bevölkerungszuwachs in der Landeshauptstadt München wie in vielen anderen deutschen Großstädten zur weiteren Verdichtung führe. Das derzeitige, auf den privaten Autoverkehr ausgelegte Verkehrssystem komme an seine Grenzen. Ein wohnungsnaher Stellplatz erhöhe dabei die Attraktivität des privaten Pkw. Stellplätze seien darüber hinaus ein wesentlicher Kostenfaktor im Wohnungsbau. Bei Tiefgaragen seien diese im wahrsten Sinne des Wortes vergraben, weil es für Tiefgaragen kaum alternative Nutzungsmöglichkeiten gebe.

Die **Hines Immobilien GmbH** teilte ihre Ideen sowie ihre Erfahrungen zu Stellplatzregularien anderer deutscher Großstädte (z.B. Berlin, Düsseldorf, Frankfurt, Stuttgart) mit, die aufzeigten, dass es hier sehr unterschiedliche Ansätze gebe: In Stuttgart sowie in Düsseldorf stehe die Ermittlung der erforderlichen Stellplatzzahl in Bauvorhaben im Zusammenhang mit der ÖPNV-Anbindung. Dies gelte grundsätzlich auch in Frankfurt. Dort handele es sich um eine Stellplatzbeschränkungssatzung. Pauschale Beschränkungen, die beispielsweise aus einer definierten Entfernung zum ÖPNV abgeleitet werden, halte die Hines Immobilien GmbH jedoch für problematisch, da sie erfahrungsgemäß nicht auf die jeweiligen Besonderheiten (Lage, Größe, Nutzungen, weitere Randbedingungen) eines jeden Projektes eingehen könne und deshalb nur schablonenhaft eine Kenngröße definiere. So bestehe in Berlin keine Pflicht zur Herstellung von Pkw-Stellplätzen, lediglich eine Pflicht zur Errichtung von Stellplätzen für Menschen mit Behinderungen und Fahrradstellplätzen, nicht aber für Pkw allgemein. In Projekten der Hines Immobilien GmbH seien daraus keine Probleme entstanden.

Die Frage nach einer Stellplatzsatzung in München könne nur im Zusammenhang mit dem gesamten Verkehrskonzept der Stadt betrachtet werden. Dies betreffe neben dem Individualverkehr gerade auch den ÖPNV, Sharing-Konzepte für Autos, Scooter und

Zweiräder, die die Bedeutung von Radverkehr in der Stadt allgemein und auch technische Möglichkeiten für individualisierten Personentransport, der sich über beispielsweise Smartphone-Apps umsetzen lasse.

Auch der **Landesverband Bayern e.V. Mittelständische Immobilienwirtschaft** (BFW) äußerte sich dahingehend, dass idealerweise auf Stellplatzvorgaben, wie es bereits in Hamburg und Berlin praktiziert werde, verzichtet werden solle.

Als Anregung für eine Fortschreibung der Münchner Stellplatzsatzung schlägt der **Green City e.V.** auch das autoreduzierte und autofreie Wohnen vor. Die Erfahrungen aus entsprechenden Quartieren im deutschsprachigen Raum, wie Freiburg-Vauban oder Wien-Floridsdorf, zeigen deutlich, dass eine Verbesserung der Stadtakustik mit mehr Ruhe und Stille, eine höhere Kinder- und Familienfreundlichkeit, eine bessere Luftqualität und damit Gesundheit, mit diesen Konzepten einhergehen. Des Weiteren könne der öffentliche und private Raum besser gestaltet und genutzt werden. Auch die soziale Komponente sei hervorzuheben: Durch die Reduktion bzw. den Wegfall von teuren Pkw-Stellplätzen in Tiefgaragen könnten auch einkommensschwächere Gruppen preisreduzierten Wohnraum finden. Die eingesparten Mittel könnten für ökologische Baustoffe und Baustandards, für eine bessere Wohnungsausstattung und -größe sowie für soziale Infrastruktur genutzt werden.

Die **LINKEN-Fraktion des BA 4** gab an, dass sie die 2008 erfolgte Aufhebung der Münchener Regelung zur Stellplatzreduzierung durch die BayBO für falsch halte. Nur eine Stellplatzreduzierung bzw. der Wegfall einer Stellplatzpflicht führe zur Reduzierung des automobilen Verkehrs. Die Länder Hamburg und Berlin sehen seit Jahren keine Stellplatzpflicht mehr vor.

7.2 Stellungnahme des Referats für Stadtplanung und Bauordnung

Durch das Erste Modernisierungsgesetz Bayern wird die Stellplatzpflicht mit Wirkung zum 01.10.2025 kommunalisiert. Mit Blick auf die bisherigen Grundlagen und Inhalte des Münchner Stellplatzrechts, dem Münchner Parkraumkonzept und -management sowie dem übergeordneten Leitbild der Mobilitätsstrategie 2035 (insbesondere mit Verweis auf die Teilstrategien „Mobilitätskonzepte in Städtebau und Stadtsanierung“ sowie „Management des öffentlichen (Straßen-) Raums“) wird jedoch auch weiterhin eine Stellplatzpflicht für sinnvoll erachtet. Dies ist insbesondere vor dem Hintergrund zu sehen, dass anderenfalls im unbeplanten Innenbereich der Anreiz für Bauherr*innen, bei Einsatz innovativer Mobilitätskonzepte auf Privatgrund im Wohnungsbau die Anzahl der (bislang notwendigen) Stellplätze reduzieren zu können, verloren gehen würde. Gerade aber die Umsetzung innovativer Mobilitätskonzepte trägt u.a. dazu bei, Flächen/Platz im Wohnungsbau für andere, wertvolle Nutzungen zu schaffen. Ohne eine (künftig kommunalisierte) Stellplatzpflicht wäre dieses Zusammenspiel zwischen der Reduzierung von pflichtigen Stellplätzen und dem Einsatz innovativer Mobilitätskonzepte nicht möglich. Die im o.g. Beteiligungsverfahren vorgebrachten Argumente, dass nur der Wegfall der Stellplatzpflicht zu einer Reduzierung des automobilen Verkehrs führen würde, lassen sich jedenfalls datenmäßig nicht belegen.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wurde daher durch Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 12.02.2025, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 15815, „Novelle Bayerische Bauordnung 2025 – Darstellung der Änderungen und Auswirkungen“¹⁴ beauftragt, dem Stadtrat im 3. Quartal 2025 einen Satzungsentwurf zur Entscheidung vorzulegen, der insbesondere eine kommunale Stellplatzpflicht beinhaltet und der zum 01.10.2025 in Kraft tretenden Ermächtigungsgrundlage des Art. 81 Abs. 1 Nr. 4 BayBO (neu) für örtliche Bauvorschriften zum Stellplatzrecht Rechnung trägt (siehe hierzu auch die Ausführungen in der vorliegenden Sitzungsvorlage unter A.) Ziffer 1.1).

¹⁴ Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 12.02.2025, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 15815, Antragspunkt Nr. 1, abrufbar unter: <https://risi.muenchen.de/risi/sitzungsvorlage/detail/8881849>

Mit der zum Erlass vorgeschlagenen Münchner Stellplatzsatzung kann jedenfalls dem Einwand im Beteiligungsverfahren, dass die Stellplatzpflicht pauschal für alle Situationen gleich anwendbar sei, begegnet werden. So gilt etwa die Stellplatzpflicht nicht generell, sondern sieht eine Ausnahme für Nutzungsänderungen, dem Ausbau von Dachgeschossen und Aufstockungen (jeweils zu Wohnzwecken) vor. Die Richtwerttabelle differenziert nach den jeweiligen Nutzungsarten, bei Nichtwohnnutzungen finden zudem lagebedingte Ermäßigungen der Richtwerte statt. Bei Wohnnutzungen kann über die Vorlage (qualifizierter) Mobilitätskonzepte der Stellplatzschlüssel reduziert werden, um dem konkreten Bauvorhaben gerecht zu werden. Letztlich lässt sich auch über die sog. „Missverhältnisklausel“ (=“*Ergibt sich bei der Ermittlung der Stellplatzzahlen nach der Richtwerttabelle ein Missverhältnis zu dem Zu- und Abfahrtsverkehr, der aufgrund besonderer, objektiv belegbarer Umstände für die jeweils beantragte Nutzung zu erwarten ist, ist die Zahl der notwendigen Stellplätze dem zu erwartenden Zu- und Abfahrtsverkehr entsprechend zu erhöhen oder zu verringern*“) adäquat auf das konkrete Bauvorhaben eingehen. Die vorgenannten Regelungen zielen allesamt darauf ab, den Stellplatzbedarf passgenau zu ermitteln; dies trägt auch dazu bei, die Kosten für die reale Herstellung von Stellplätzen auf das notwendige, d.h. bedarfsgerechte Maß zu reduzieren.

In Bayern ist es dagegen (im Vergleich zu anderen Landesbauordnungen) rechtlich nicht möglich, eine sog. Stellplatzbeschränkungssatzung zu erlassen. Durch die Novellierung der Bayerischen Bauordnung zum 01.01.2008 wurde den bayerischen Gemeinden die Möglichkeit genommen, bei der Festlegung des ortsspezifischen Kfz-Stellplatzbedarfs diesen nach oben zu deckeln, d.h. zu beschränken. Auch die zum 01.10.2025 in Kraft tretenden Änderungen der Bayerischen Bauordnung zum Stellplatzrecht führen das Instrument der Stellplatzbeschränkung nicht wieder ein.

Allerdings stimmen sowohl das Referat für Stadtplanung und Bauordnung als auch das Mobilitätsreferat darin überein, dass es unter fachlichen Aspekten sinnvoll ist, themenspezifische Prüfungen an der Münchner Stellplatzsatzung durchzuführen, die aus Kapazitäts-, Ressourcen- und Zeitgründen erst in einer sog. Phase 2 (siehe hierzu die Ausführungen in dieser Sitzungsvorlage unter A.) Ziffer 3.) leistbar sind. Dabei wird – auch unter Berücksichtigung der o.g. Rückmeldungen des Beteiligungsverfahrens – u.a. der tatsächliche Stellplatzbedarf verschiedener Nutzungsarten vertieft analysiert, die bisherigen Zonen der Münchner Stellplatzsatzung sowie eine fachliche Weiterentwicklung der Mobilitätskonzepte (zur Reduzierung des Stellplatzbedarf) sowohl für Wohn- und als auch Nichtwohnnutzungen auf Basis eines digitalisierten und vereinfachten Anwendungstools mit Baukastensystem umfassend geprüft.

8 Vereinfachung der Stellplatzsatzung

8.1 Rückmeldungen aus dem Beteiligungsverfahren

Die **Bayerische Architektenkammer** forderte die Sicherstellung der Anrechenbarkeit von bestehenden Stellplätzen. Laut ihrer Angabe entstünden Probleme offenbar regelmäßig bei der Anrechenbarkeit von bestehenden Stellplätzen bei Nutzungsänderungen oder Ersatzneubauten. Eine Vereinfachung des Stellplatznachweises sei hier wünschenswert. Zudem sollen aus ihrer Sicht die Regelungen der Stellplatzsatzung innovative Projekte gezielt zulassen, die sich langfristig nachhaltigen Zielen widmen und auch hinsichtlich einer Anpassung des Mobilitätsverhaltens Verpflichtungen eingehen. Neben Suffizienz, Energieeffizienz und Baustoffwahl seien innovative Konzepte gefragt, die eine weitere Entlastung des Stadtraums vom Individualverkehr sicherstellen. Dazu gehöre mittelbar auch der Ausbau und die Verbesserung des Komforts der Fahrradwege netze und des öffentlichen Nahverkehrs. Hierfür seien Experimentierräume und Reallabore erforderlich, für die Ausnahmen und Befreiungen einfach ermöglicht werden sollen.

Der **BFW-Landesverband Bayern e.V.** sprach sich für eine Vereinfachung der Handhabung für Verwaltung und Unternehmen sowie für die einer Differenzierung nach Standorten aus.

Der **BA 2 (Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt)** wünschte sich eine einfache(re) Handhabung der Stellplatzsatzung.

Auch die **GRÜNEN-Fraktion des BA 4 (Schwabing-West)** wünschte sich Erleichterungen für autolose Wohnprojekte/Standorte.

8.2 Stellungnahme des Referats für Stadtplanung und Bauordnung

Die im Beteiligungsverfahren ergangenen Rückmeldungen, die sich für eine/n vereinfachte/n Handhabung bzw. Vollzug der Stellplatzsatzung aussprachen, wurden – soweit rechtlich möglich – in dem vorliegenden Entwurf einer Münchener Stellplatzsatzung berücksichtigt. Durch Konkretisierungen im Satzungstext und die Streichung der sog. Ermäßigungsregel für Nichtwohnnutzungen zugunsten einer Darstellung der konkreten, zonenabhängigen Richtwerte in der Anlage wird der Entwurf der Münchener Stellplatzsatzung transparenter. Zudem werden die Satzungsregelungen für die Baugenehmigungsbehörde leichter vollziehbar, da sich einzelne Berechnungsschritte erübrigen.

Innovative Konzepte zur Reduzierung des Stellplatzbedarfs können (auch auf Basis des vorliegenden Satzungsentwurfs) im Baugenehmigungsverfahren für konkrete Bauvorhaben vorgelegt werden. Über die Verwendung der in der Stellplatzsatzung begründeten Ablösemittel (siehe hierzu den Beschluss der Vollversammlung vom 23.10.2019 „Strukturelles Umsetzungskonzept für die Verwirklichung verkehrlicher Maßnahmen unter Verwendung von Stellplatzabkösemitteln“, Sitzungsvorlage Nr. 14 – 20 / V 05253) wurden u.a. Anwohnerstellplätze, P+R-/B+R-Anlagen sowie öffentliche Parkgaragen gefördert und Maßnahmen des ÖPNV unterstützt. Daher tragen die Regelungen der Münchener Stellplatzsatzung bisher und auch künftig dazu bei, zumindest mittelbar den ÖPNV und die Fahrradnutzung auszubauen.

9 Richtwerte für Wohnen

9.1 Rückmeldungen aus dem Beteiligungsverfahren

Die **Bayerische Architektenkammer** meldete zurück, dass die Wohnungswirtschaft (hier stellvertretend mehrere Genossenschaften und Baugemeinschaften) nach wie vor über die Höhe des Stellplatzschlüssels im Wohnungsbau klagen würden. Trotz der Möglichkeit, die notwendigen Stellplätze durch Nachweis eines Mobilitätskonzeptes zu reduzieren, stehen Tiefgaragen aufgrund eines veränderten Mobilitätsverhaltens der Bewohner*innen teilweise leer. Das eigene „Auto in der Garage“ rückte offenbar nach und nach aus dem Fokus des Werteverständnisses. Car-Sharing und alternative Mobilitätsformen (Fahrrad, ÖPNV) seien favorisierte Alternativen zum privaten Eigentum. Der Bayerischen Architektenkammer seien Beispiele bekannt, bei denen mit erheblichem Kostenaufwand Tiefgaragenstellplätze nach bereits reduziertem Stellplatzschlüssel erstellt wurden, die dann jedoch in erheblichem Umfang ungenutzt blieben, weil die Bewohner*innen keine eigenen Fahrzeuge mehr besitzen (wollen). Da diese Stellplätze nicht ohne Weiteres zweckentfremdet werden können, werde hier eine kostenintensive Fehlentwicklung sichtbar, die über die Stellplatzsatzung feinjustiert werden solle. Gerade wenn es darum gehe, kostengünstigen Wohnraum zu ermöglichen, sei ein Stellplatzschlüssel, der bedarfsgerecht ausgelegt werden könne, entscheidend.

Der **Bund Naturschutz (BN)** setzte sich für einen reduzierten Stellplatzschlüssel in mehreren Teilbereichen ein. Neben der Anpassung an den Klimawandel durch Begrünungsmaßnahmen müsse der motorisierte Individualverkehr reduziert werden. Der derzeit festgelegte Stellplatzschlüssel in der Stellplatzsatzung von 1,0 für Wohnungen sei deutlich zu hoch. Mit diesem hohen Stellplatzschlüssel könne die dringend notwendige Verkehrswende nicht vorangetrieben werden. Der motorisierte Individualverkehr (MIV) erhalte im Gegenteil gegenüber dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) – wie bereits seit Jahrzehnten – eine bevorzugte Stellung

und werde weiterhin zunehmen. Ziel müsse es sein, sowohl die Zahl der Pkw-Stellplätze als auch die Fläche der Tiefgaragen so gering wie möglich zu halten. Stattdessen sollten mehr attraktive Möglichkeiten angeboten werden, auf Fortbewegungsmittel des Umweltverbunds, d.h. ÖPNV, Rad und Fußverkehr, umzusteigen. Dass ein reduzierter MIV schon länger Ziel der Landeshauptstadt München sei, zeigen u.a. die bereits entwickelten Konzepte „Autofreie Altstadt“, „Modellstadt 2030“ der Inzell Initiative sowie der Mobilitätsplan für München (MobiMUC) des Mobilitätsreferats. Der BN forderte deshalb, den Stellplatz-schlüssel auf 0,2 innerhalb des Mittleren Rings bzw. auf 0,4 im gesamten Stadtgebiet abzusenken.

GEWOFAG Holding GmbH und **VdW** stellten fest, dass die eingeführten Stellplatzschlüssel für die verschiedenen Förderformen als funktionierende Ausgangsbasis für individuelle, weitere Absenkungen betrachtet werden müssten und diese sich grundsätzlich bewährt hätten. Beide forderten allerdings, dass die in der Satzung enthaltene Liste an die aktuell existierenden Fördermodelle im Wohnungsbau angepasst werden solle. GEWOFAG Holding GmbH und der VdW schlugen zudem bei geförderten Mietwohnungen oder bei guter ÖPNV-Erschließung weitere Reduzierungen der jeweiligen Stellplatzschlüssel vor.

Ergänzend sollte es nach Meinung der GEWOFAG Holding GmbH und des VdW auch im freifinanzierten Wohnungsbau eine Privilegierung bei der Stellplatzverpflichtung geben, wenn eine Wohnung z.B. maximal zu einer Miete nach Mietspiegel vermietet werden würde.

Begründet wird der gemeinsame Vorschlag damit, dass der Verzicht oder die Reduzierung der Stellplatzanforderungen zu einer Absenkung von Baukosten führen werde und damit niedrigere Mieten ermöglichen könne. Die reduzierte Stellplatzverpflichtung könne an eine Mietpreisbindung oder ein Umwandlungsverbot gekoppelt werden und sich damit als wohnungspolitisches Steuerungsinstrument entwickeln. Demgegenüber löse der Bau von Eigentumswohnungen oder hochpreisigen Wohnungen in der Praxis eine höhere Stellplatznachfrage aus. Investor*innen seien hier gerne bereit, einer erhöhten Nachfrage beim Bau Rechnung zu tragen.

GEWOFAG Holding GmbH und VdW regten an, Zonen unterschiedlichen Stellplatzbedarfs für das Stadtgebiet zu definieren. Fest definierte Lagen und Erschließungskriterien sollten den aus den Fördermodellen resultierenden Stellplatzschlüssel besser differenzieren. Im Bestand der GEWOFAG Holding GmbH bzw. Münchner Wohnungsunternehmen seien lagebedingt erhebliche Unterschiede im Stellplatzbedarf innerhalb des Stadtgebietes ablesbar (z.B. Altstadtlage zu Stadtrandlage). Urbanität, ÖPNV, Nahversorgung (nicht nur Lebensmittel, sondern alle Belange des täglichen Bedarfs bis hin zu Freizeit und Erholungsqualitäten), aber auch die Auslastung des bestehenden Straßensystems seien sehr prägend. Zum anderen schlugen GEWOFAG Holding GmbH und der VdW vor, die Lebenslage beim Stellplatzschlüssel zu berücksichtigen. Ihrer Meinung nach generieren größere Wohnungen für Familien mit Kindern einen höheren Bedarf an Stellplätzen bei gleichem Fördermodell als kleinere Wohnungen für Singles oder Paare. Die Art der Wohnung müsse daher berücksichtigt werden. Es könne beispielsweise nach der Größe der Wohnung (Ein- und Zweizimmerwohnungen im Gegensatz zu größeren Wohnungen für Familien) differenziert werden.

Der **Green City e.V.** begrüßte einen Neuerlass der Stellplatzsatzung von 2007 und die Fortschreibung des Stadtratsbeschlusses „Stellplatzschlüssel im Wohnungsbau“ vom 29.06.2016 (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 13593). Aus Sicht des Green City e.V. hätten seitdem Projekte wie z.B. der Domagkpark oder Prinz-Eugen-Park gezeigt, dass der verminderte Stellplatzschlüssel ausreichend sei, um den Bedürfnissen der Bewohner*innen und Besucher*innen nach Kfz-Stellplätzen gerecht zu werden. Bewohner*innen dieser Quartiere berichteten Green City e.V. sogar, dass die Stellplätze noch weiter reduziert hätten werden können. Hier forderte Green City e.V. Mut, bei entsprechenden Konzepten und Wohnformen den Stellplatzschlüssel noch weiter zu reduzieren oder ganz darauf zu verzichten.

Nach Einschätzung der **GWG** sei im Wohnungsbau in der Regel der tatsächliche Bedarf an Stellplätzen abhängig von der Förderart. In der letzten Mieter*innenbefragung der GWG München von 2020 hätten nur 51 % der Mieter*innen angegeben, einen eigenen Pkw zu besitzen. Die Richtzahlen der Stellplatzsatzung hängen, nach Ansicht der GWG, zudem sehr

stark von der Lage des Objektes im Stadtraum und dem Angebot alternativer Mobilitätsangebote seitens GWG München ab. Im geförderten Wohnungsbau – und auch im freifinanzierten Wohnungsbau – habe die Errichtung von Stellplätzen eine negative Auswirkung auf die Rendite, daher begrüße die GWG München die Möglichkeiten der Realisierung reduzierter Stellplätze. Im Rahmen einer stichprobenhaften Betrachtung stellte der GWG fest, dass unabhängig von den jeweils angesetzten Planungsparametern und der Förderart die Eigenkapitalverzinsung von Kfz-Stellplätzen niedriger ausfalle als bei Wohnungen oder Gewerbeeinheiten.

Als weiteren künftigen Lösungsansatz sah die GWG vor, die Stellplatzsatzung flexibler zu gestalten. Für die Errichtung von öffentlich gefördertem Wohnraum solle die Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt München zukünftig die Verortung des Bauvorhabens im Stadtgebiet auch im Kontext der Infrastrukturplanungen der Landeshauptstadt München und die Nutzergruppen berücksichtigen. Zusammenfassend begrüße die GWG München eine weitere Reduzierung und Flexibilisierung des Stellplatzschlüssels für den öffentlich geförderten Wohnungsbau und regt an, im Bereich der EOF auf die Errichtung von Stellplätzen zu verzichten. Dies könne aus Sicht der GWG einhergehen mit einer längeren Belegung über die Landeshauptstadt München (Belegungsbindung).

Die **Handwerkskammer für München und Oberbayern** meldete zurück, dass für den Stellplatzbedarf für den geförderten Wohnungsbau eine nutzungsspezifische Betrachtungsweise sinnvoll sei. Gehe man von der Annahme aus, dass Haushalte mit geringeren Einkommen auch einen geringeren Pkw-Besitz vorweisen, sei eine gewisse Reduktion der benötigten und zu errichtenden Stellplätze akzeptabel. Grundsätzlich sei aus Sicht der Handwerkskammer für München und Oberbayern ein*e Investor*in zur Errichtung der geforderten Stellplätze verpflichtet. Leider zeige die Praxis, dass in städtischen Bereichen, in denen Wohnen ohne Auto die Maßgabe sei, der Pkw-Bestand nicht mit der ursprünglichen Forderung kompatibel sei. Zusammenfassend teilte die Handwerkskammer für München und Oberbayern mit, die Anwendungsmöglichkeiten des Stellplatzschlüssels müssen insgesamt so differenziert ausgestaltet sein, dass es zu keinerlei Verlagerung des Parkdrucks in den öffentlichen Raum komme. Dabei solle das Ziel im Vordergrund stehen, den potenziellen Nutzer*innen interessante Alternativen zum privaten Pkw zur Verfügung zu stellen und diese auch attraktiv zu vermarkten. Mobilitätskonzepte, die für die unterschiedlichsten Wege ÖPNV, Car-Sharing oder ein Fahrrad barrierefrei miteinander verbinden und zur Verfügung stellen, können den privaten Fahrzeugbesitz zurückgehen lassen, wenn sie nur attraktiv genug ausgestaltet seien. Dadurch käme es aus Sicht der Handwerkskammer für München und Oberbayern auch zur Entspannung des Wirtschafts-, Liefer- und Leistungsverkehrs.

Die **Hines Immobilien GmbH** regte an, die Möglichkeit der Stellplatzreduzierung durch Vorlage von Mobilitätskonzepten auch in der Stellplatzsatzung zu verankern. Zudem sollte eine Differenzierung des Stellplatzschlüssels nach Wohnungsgröße (bspw. kein Stellplatznachweis für 1 Zimmer-Wohnungen) und nach Stadtteil (Altstadt versus Außenbereiche) erfolgen und die Nachrüstpflicht bei Vorlage eines Mobilitätsfaktors unter 0,5 überdacht werden. Grundsätzlich warf die Hines Immobilien GmbH noch auf, dass langfristige Bestandshalter durch den Betrieb von Car-Sharing, Bike-Sharing und anderen Mobilitäts-Elementen in die Gewerblichkeit geraten. Aus diesem Grunde seien derzeit solche Mobilitätskonzepte für die meisten Bauherr*innen nicht umsetzbar, da das Mobilitätskonzept sämtliche Mieteinnahmen aus den Immobilien gewerblich infizieren könne.

Das **Katholische Siedlungswerk München GmbH (KSWM)** teilte mit, dass die eigenen Erfahrungen mit der Münchener Stellplatzsatzung seit Anpassung des Münchener Stellplatzrechts an die BayBO Novelle 2007 insgesamt positiv seien. Die Regelungen seien eindeutig formuliert, auf das Wesentliche beschränkt und einfach anzuwenden. Die Richtzahlen für den Wohnungsbau erweisen sich im Regelfall als passend, mehr Flexibilität und Anpassungsmöglichkeiten im Einzelfall seien jedoch wünschenswert. Für besondere Wohnformen, wie beispielsweise zwei Clearinghäuser, die das KSWM nach dem städtischen Wohnraumförderprogramm errichtet habe, stelle das KSWM aber fest, dass ein deutlich niedrigerer Stellplatzschlüssel für die Bewohner*innen ausreichend gewesen sei. Das KSWM

begrüßte es sehr, den Stellplatzschlüssel für geförderten Wohnungsbau generell auf 0,8 (München Modell) bzw. 0,6 (EOF) reduzieren zu können. Darüberhinausgehend würde sich das KSWM für den geförderten oder preisgedämpften Wohnungsbau wünschen, etwas mehr Spielraum zu bekommen und beispielsweise eigenständig den Stellplatzschlüssel aus einem Bereich von 0,6 bis 0,8 wählen zu können. Diese Möglichkeit würde das KSWM nach eigenen Angaben in die Lage versetzen, besser auf planerische oder bauspezifische Situationen im Sinne der notwendigen Errichtung von bezahlbarem Wohnraum reagieren zu können. Der Abgleich des Stellplatzangebotes mit der Anzahl der Wohnungen sowie die Stellplatzbelegung im Wohnungsbestand der KSWM zeige, dass sie bei den Wohnanlagen innerhalb des Münchner Stadtgebietes mit einem Stellplatzschlüssel unter 0,8 gut zurechtkommen.

Der **Landesverband Bayern e.V. Mittelständische Immobilienwirtschaft** (BFW Bayern) schlug vor, bei Aufstockung und Dachausbau eine Reduzierung auf ein Drittel gegenüber dem gängigen Stellplatzschlüssel zu ermöglichen. Oft sei der Wohnraum begrenzt, da die vorgeschriebenen Stellplätze nicht zur Verfügung gestellt werden können oder zu teuer seien, insbesondere wenn diese im Untergrund herzustellen seien. Zudem sei der ÖPNV bei Vorgaben von Stellplätzen zu berücksichtigen. Grundsätzlich solle der aktuelle Stellplatzschlüssel auch zugunsten einer deutlichen Senkung der Baukosten und in der Folge der Erwerbskosten oder der Miethöhe reduziert werden. Zur Vereinfachung und besseren Handhabung für Verwaltung und Unternehmen schlug der BFW Bayern einen nach Standort (Zentralität) differenzierten Stellplatzschlüssel vor:

- Zone 1: innerhalb des Altstadtrings: 1 Stellplatz auf 100 m² (1:100)
- Zone 2: außerhalb des Altstadtrings: 1 Stellplatz auf 75 m² (1:75).

Nach Meinung des **BA 1 (Altstadt-Lehel)** müsste neben den Mobilitätskonzepten und -stationen das Ziel einer neuen Stellplatzsatzung die Verkehrswende, Klimaschutz und Klimaresilienz sein, um in der Zukunft bewohnbare Stadtviertel mit hoher Aufenthaltsqualität zu haben, um die Versiegelung zu reduzieren, keine unnötigen Reize zur Nutzung des Autos zu schaffen und die Ressourcen zu schonen. Zudem müsste die Stellplatzsatzung differenzierter ausgestaltet werden, so dürfe nicht allgemein 1 Stellplatz je Wohnung gelten. Vorgeschlagen wurde weiter, eine bessere Differenzierung nach Lagenkriterien (U-Bahn Nähe, Nahversorgung, Lage in der Stadt) sowie die grundsätzliche Unterscheidung von

- Altstadt (innerhalb des Altstadtringes/Einzugsgebiet Autofreie Altstadt)
- zwischen Altstadtring und Mittlerer Ring und
- außerhalb des Altstadtringes.

Die Umsetzung der Verkehrswende, ökologische Erfordernisse, die Erfahrungen aus den Neubaugebieten, die auf einzelne Bauvorhaben heruntergebrochen werden können, sowie die Konsequenzen der Nachverdichtung legten aus Sicht des **BA 2 (Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt)** eine Neuausrichtung der Stellplatzsatzung nahe. Hierbei könnte sich eine Reduzierung des Stellplatzschlüssels auf stadtbezirksspezifische Größenordnungen anbieten sowie ergänzend die Schaffung von Abstellmöglichkeiten für selten genutzte Fahrzeuge (auch Wohnmobile etc.) am Stadtrand.

Der **BA 3 (Maxvorstadt)** begrüßte grundsätzlich die 2016 beschlossene Reduzierung von Stellplätzen nach bestimmten Kriterien (Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 29.06.2016, Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 13593). Gerade im geförderten Wohnungsbau sei der Stellplatzbedarf deutlich niedriger als im freifinanzierten Wohnungsbau. In der Maxvorstadt finde aber kaum Neubau auf freien Flächen statt. Der Neubau von Wohnungen erfolge meist durch Abriss und Neubau oder über Neubau in den Hinterhöfen. Es entstehe meist kein geförderter Wohnraum, da die Bebauung nach § 34 BauGB zu genehmigen ist. Deshalb haben die Beschlüsse zur Reduzierung des Stellplatzschlüssels gemäß Stadtratsbeschluss vom 29.06.2016 auch kaum Auswirkungen gehabt. Aus Sicht des BA 3 solle die Reduzierung des Stellplatzschlüssels deshalb auch über den sozialen Wohnungsbau hinaus für andere sozial förderwürdige Wohnungsbauten ausgeweitet werden, z.B. wenn sich die*der Vermieter*in beispielsweise dazu verpflichtet, für mindestens

10 Jahre nicht über dem Mietspiegel zu vermieten. Gerade in der Maxvorstadt könne das ein Anreiz für Bauherr*innen und Vermieter*innen sein, die Baukosten zu senken.

Die **GRÜNEN-Fraktion des BA 4 (Schwabing-West)** brachte als Änderungsvorschlag die Differenzierung nach Lagenkriterien (U-Bahn-/Tramnähe, Nahversorgung etc.) ein. Die **CSU-Fraktion des BA 4** empfahl grundsätzlich, den aktuellen Stellplatzschlüssel nicht zu senken, allerdings könne sich die CSU-Fraktion des BA 4 vorstellen, situationsbezogen Abweichungen davon flexibel zu handhaben. Auch halte sie Anwohnergaragen als Mobilitätskonzept für nicht zielführend. Sie spreche sich vielmehr für die Möglichkeit aus, freiwillig mehr Stellplätze zu schaffen, wenn dies der Platz ermögliche. Da Schwabing West der flächenbezogen am dichtesten besiedelte Stadtbezirk der Landeshauptstadt sei, sei zwangsläufig auch der Parkdruck entsprechend hoch. Allerdings unterscheide sich die Situation innerhalb des Viertels. Die Neubauviertel, in denen vor Kurzem das Parkraummanagement eingeführt wurde, leiden weniger stark unter Parkdruck, in den alten Vierteln, in denen wenig private Parkflächen vorhanden seien, sei der Parkdruck deutlich größer. Deshalb mache es aus Sicht der CSU-Fraktion des BA 4 Sinn, die Stellplatzsituation differenziert zu betrachten. Das gelte für die Ablöse von Stellplätzen, für die Erhebung von Gebühren fürs Parken, wie auch für das Zusammenspiel im Kontext mit neuen Mobilitätskonzepten. In diesem Zusammenhang wies die CSU-Fraktion des BA 4 außerdem darauf hin, dass die Notwendigkeit von Parkraum von der Bevölkerungsstruktur abhänge und davon, welche Möglichkeiten zur Mobilität im Viertel angeboten werden. Student*innen weisen ein anderes Mobilitätsverhalten auf als Ehepaare mit Kindern oder Senior*innen. Insofern sei beim Thema „Stellplätze“ die demografische Struktur im Viertel zu berücksichtigen. Im Kontext der Stellplatzsatzung für das Viertel der CSU-Fraktion des BA 4 bedeute das, die hohe Bevölkerungsdichte und die verschiedenen Lebensmodelle in der Planung zu berücksichtigen und entsprechend zu unterstützen. Dabei mit zu berücksichtigen seien die Themen E-Mobilität, Fahrräder und Lastenräder und moderne Sharing-Angebote. Orte, die nicht einfach fußläufig mit Parkraum ausgestattet sind, müssen wenigstens eine verkehrliche Zuwegung zum Be- oder Entladen zulassen. Die **SPD-Fraktion des BA 4** stimmte dem Beschluss der Vollversammlung vom 19.12.2007 (Sitzungsvorlage Nr. 02-08 / V 11225) bezüglich Anpassung des Münchener Stellplatzrechts für Kraftfahrzeuge an die BayBO-Novelle 2007 zu. Anzumerken sei, dass bei der damaligen Beteiligung der Bezirksausschüsse der BA 4 die o.g. Beschlussvorlage ohne weitere Äußerungen zur Kenntnis genommen habe. Bei der Neufassung des Stellplatzschlüssels im Wohnungsbau mit Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 29.06.2016 (Sitzungsvorlage Nr. 08-24 / V 13593) lagen dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung mehrere Anträge aus der Mitte des Stadtrates vor mit dem Inhalt, den derzeit geltenden Stellplatzschlüssel für den Wohnungsbau, insbesondere für den geförderten Mietwohnungsbau und für Modellprojekte bzw. bei Vorlage von Mobilitätskonzepten neu zu regeln.

Die Rückmeldungen **der Fraktionen des BA 4** fielen insgesamt sehr unterschiedlich aus, allerdings waren sich die Fraktionen zusammenfassend übergreifend über die regulierenden Stellhebel der Stellplatzsatzung einig und sahen insbesondere folgende Punkte als maßgeblich und relevant für eine Neufassung der Stellplatzsatzung für Pkw:

- den Stellplatzschlüssel,
- die Höhe und die Möglichkeiten der Ablöse von Stellplätzen,
- und die Gebühren für Parkraum.

Über die Anwendung dieser Instrumente gab es zwar unterschiedliche Ansätze, allerdings schien auch Einigkeit darüber zu bestehen, diese Instrumente abhängig von der gegebenen Struktur vor Ort unterschiedlich anzuwenden. Insofern solle auch im am dichtesten besiedelten Bezirk der Landeshauptstadt München die Stellplatzsatzung durchaus differenzierter Anwendung finden können. Mit einer Neufassung der Stellplatzsatzung unterstützt werden sollen außerdem aktuelle Themen wie E-Mobilität und moderne Mobilitätskonzepte (z.B. Sharing-Angebote).

Der **BA 7 (Sendling-Westpark)** meldete zurück, dass der Grundsatz, für den normalen Wohnungsbau einen Stellplatz pro Wohnung zu fordern, bei steigenden Kfz-Zulassungszahlen in

München nach wie vor gerechtfertigt erscheine. Daneben sollte die mit Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 29.06.2016, Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 13593 ins Auge gefasste Reduzierung des Stellplatzschlüssels bei guter ÖPNV-Anbindung des geförderten Wohnungsbau zusätzlich verringert werden. Der BA 7 führte weiter aus, dass im Bereich des geförderten und preisgedämpften Wohnungsbaus Stellplätze nicht zu erhöhten Preisen vermietet werden dürfen, die Preisdämpfung müsse derjenigen der Wohnungsmiete entsprechen. Der BA 7 begründet den Vorschlag damit, dass nicht nur die Mieten für Wohnraum, sondern auch die Mieten für Stellplätze in München rasant ansteigen.

Der **BA 8 (Schwanthalerhöhe)** äußerte den Wunsch, dass im Stadtbezirk prinzipiell der Stellplatzschlüssel abgesenkt werden solle. Von konkreten Erfahrungen könne aber nicht berichtet werden, da noch keine Projekte abgeschlossen wurden.

Der **BA 10 (Moosach)** meldete zurück, dass

- die Errichtung von öffentlich gefördertem Wohnraum allein kein Grund sei, den Stellplatzschlüssel zu verringern. Erfahrungsgemäß verfügen die Mieter*innen ebenfalls über Fahrzeuge.
- das Vorliegen sinnvoller Gründe für eine Verringerung des Stellplatzschlüssels für jedes Bauvorhaben einzeln geprüft werden müsse.
- vorausschauendes Bauen in die Zukunft Beachtung finden solle. Wohngebäude stehen Jahrzehnte, Fehler in der Vergangenheit (zu wenig Stellplätze) können aus Sicht des BA 10 nicht geheilt werden.

BA 11 (Milbertshofen-Am Hart) wies darauf hin, dass er aufgrund fehlender Datenkenntnisse zu Anzahl der Wohnungen, Anzahl der Kraftfahrzeuge sowie Anzahl der Stellplätze (Tiefgarage und Parkplätze) im Stadtbezirk keine fundierte Rückmeldung geben könne. Im Stadtbezirk 11 solle jedoch keine weitere Absenkung der Stellplatzschlüssel erfolgen, vielmehr sei eine tendenzielle Erhöhung der Schlüssel für Stellplätze erwünscht.

Der **BA 12 (Schwabing-Freimann)** schlug hinsichtlich der im öffentlichen Raum vorhandenen Parkplätze vor, Anwohner*innen und inhaber*innengeführte Einzelhandelsgeschäfte/Gewerbebetriebe, die jeweils auf die Erreichbarkeit mittels Pkw/LKW angewiesen seien, zu priorisieren. Die Reform der Stellplatzsatzung solle zuvorderst den unterschiedlichen Gegebenheiten und Entwicklungen in den verschiedenen Gebieten des Stadtteils möglichst in Gänze Rechnung tragen:

- Unterscheidung zwischen Gebieten, die eher Altbau dominiert seien/Gebiete, die eher Neubau dominiert seien,
- Nähe zur Innenstadt,
- leistungsstarke, eng getaktete ÖPNV-Angebote in unmittelbarer Nähe und in den Außenbezirken,
- Angebote für ältere Mitbürger*innen oder Mitbürger*innen mit körperlichen Einschränkungen,
- Inhaber*innengeführte Ladengeschäfte mit Strahlkraft über das Stadtviertel hinaus,
- Gewerbeanteile,
- Gastronomiedichte,
- Verhältnis Wohnungen zu Gewerbe/Gastronomie und
- Hoteldichte mit/ohne Parkplätze

Der BA 12 stellte abschließend fest, dass:

- für die durch Neubau dominierten Viertel grundsätzlich gelte, dass eine gute Stadtplanung

unnötige Mobilität verhindere. Deswegen solle man schon bei der Stadtplanung darauf achten, dass ausreichend attraktive Einkaufsmöglichkeiten, Begegnungsflächen, Flächen für Gastronomie und Kultur, Gemeinschaftsräume zur Ausübung von Hobbys, Musikprobenräume etc. mitgeplant werden.

- es für die durch Altbau dominierten Viertel es zu bedenken gelte, dass ein Verzicht auf ein eigenes Kfz nicht für alle Anwohner*innen im Viertel möglich oder praktikabel sei, etwa Senior*innen, Menschen mit Bewegungseinschränkungen, pflegende Angehörige und kinderreiche Familien oder Schichtdienstmitarbeiter*innen. Diese Gruppen müssen bei der Reform der Stellplatzsatzung mitgedacht werden. Es gelte zu verhindern, dass diese Personengruppen aus dem Viertel verdrängt werden, weil sie ihren normalen Lebensalltag mangels Stellplätze in dem Viertel nicht mehr organisieren können.

Der **BA 14 (Berg am Laim)** bewertete die Flexibilität der Münchener Stellplatzsatzung hinsichtlich der Möglichkeit der projektbezogenen Stellplatzkonzepte positiv, sah jedoch aufgrund des wachsenden Parkdrucks und steigender Parkstrafzettel einen Evaluierungsbedarf der Parkplatzsituation in Berg am Laim und eine Überprüfung der Stellplatzsatzung hinsichtlich der Praxistauglichkeit und Gesamtsituation.

Der **BA 16 (Ramersdorf-Perlach)** meldete zurück, dass eine interne Arbeitsgruppe die Auswirkungen der Münchener Stellplatzsatzung auf das Stadtviertel eingehende und differenziert erörterte. Als Bestandsaufnahme ließ sich Nachfolgendes feststellen:

- Der BA 16 ist der Auffassung, dass öffentlicher Raum grundsätzlich nicht für die dauerhafte Abstellung privater Kraftfahrzeuge genutzt werden dürfe. Private Kraftfahrzeuge seien dauerhaft grundsätzlich auf privatem Grund unterzubringen. Der öffentliche Straßenraum sei, gerade dann, wenn er unter einem erhöhten Verteilungsdrucks stehe (Fußgänger*innen, Radfahrer*innen/geplante Verbreiterung der Radwege und Autoverkehr) möglichst von einer dauerhaften Inanspruchnahme für die Nutzung durch eine private Abstellung von Kraftfahrzeugen freizuhalten.
- Speziell in den Städten der Metropolregionen, so auch in der Landeshauptstadt München, sei festzustellen, dass eine stetige Zunahme der Mobilität mit Rad, Bus und Bahn bestehe. Die Auto-Anteile im Modal Split in der Stadt sinken. Diese für die Umwelt erfreuliche Entwicklung werde allerdings konterkariert durch die Tatsache, dass in der Landeshauptstadt München der Kfz-Bestand stetig und dauerhaft wachse. In den letzten 16 Jahren sei, der Anteil der zugelassenen Kraftfahrzeuge in München um knapp 130.000 Pkw angestiegen. Das entspreche einer Zunahme von 22,1 %. Zum 31.12.2018 waren danach insgesamt 714.658 Pkws zugelassen. Bis zum Ende des Jahres 2019 habe sich der Bestand weiter um mehr als 10.000 Pkw, auf insgesamt 729.845 Kraftfahrzeuge erhöht.
- Im Stadtviertel gebe es Gebiete mit wenig oder moderatem Stellplatzdruck im öffentlichen Straßenraum, jedoch auch Gebiete mit erheblichen Stellplatzbedarfen (zum Teil auch stetig steigend). Abzulesen sei dies an den regelmäßigen Anträgen im BA 16 wegen fehlender Stellplätze oder den vielfachen Forderungen nach Ausweitung oder Neueinrichtungen von Parklizenzzgebieten. Hohen Stellplatzdruck finde der BA 16 in den Nachverdichtungsgebieten der Gartenstädte (Grundlersiedlung, Waldperlach, Perlach) sowie in den Bereichen, die vor Geltung der Stellplatzsatzung bebaut wurden und deren Bewohner*innenstruktur sich über die Jahre hinweg geändert habe (Ramersdorf). Aber auch in Neubaugebieten, in denen große Tiefgaragen realisiert wurden, klagen die Anwohner*innen über zugeparkte Straßen, wobei hier ganz offensichtlich Tiefgargen in weiten Teilen leer stehen und nicht genutzt werden. Die Bewohner*innen erwerben hier keine teuren TG-Stellplätze, sondern nutzen den öffentlichen Raum als kostenfreien Parkplatz.
- Ganz allgemein sei laut BA 16 festzustellen, dass die Verhältnisse regional, fast schon von Straßenzug zu Straßenzug im Stadtviertel unterschiedlich seien. Der Stellplatzbedarf hänge von vielen einzelnen Faktoren ab und könne von Bauvorhaben zu Bauvorhaben variieren.

Wegen der obigen Beschreibung der Situation im Stadtgebiet des **BA 16**, wurden die nachstehenden Vorschläge für das weitere Verfahren eingebracht:

- Eine Stellplatzsatzung zur Regelung der bei einem Bauvorhaben zu schaffenden Kfz-Stellplätze sei in jedem Falle nötig. Dabei sei bei der Festlegung der Anzahl der Stellplätze weder eine pauschale Verminderung des Stellplatzschlüssels noch eine pauschale Erhöhung des Stellplatzschlüssels zielführend. Notwendig sei für den BA 16 vielmehr eine größtmögliche Flexibilisierung der zu fordernden Stellplatzanzahl, nach der Art des Bauvorhabens, der Lage des Bauvorhabens, dem bereits vorherrschenden Parkdruck sowie die bei der zukünftigen Bewohner*innenschaft zu erwartenden Zulassungszahlen. Auch die Größe der Wohnung nach m² und Zimmeranzahl sollte als Kriterium mit einfließen, so wie dies in anderen Stellplatzsatzungen bereits seit langem der Fall sei. Je nach Erfüllung der Kriterien solle sowohl eine Verminderung wie auch eine Erhöhung des Stellplatzschlüssels möglich sein. Dem Bezirksausschuss sei dabei bewusst, dass eine Flexibilisierung speziell zum Zwecke der Erhöhung des Stellplatzschlüssels unter rechtlichen Gesichtspunkten durchaus schwierig sein könne. Diese werde nur dann durchsetzbar sein, wenn klare Kriterien bestehen, unter denen gegebenenfalls auch eine erhöhte Stellplatzanforderung erfolgen könne. Ohne empirische Erhebung der für die Entwicklung der Kriterien erforderlichen Bestandsdaten und deren Auswertung (vgl. Ausführungen unter Anlage 6 Ziffer 12.1) werde hier eine rechtssichere Entwicklung von Kriterien nicht möglich sein. Die besonderen örtlichen Erfahrungen und Kenntnisse der jeweiligen Bezirksausschüsse sollen bei den Erhebungen genutzt werden und auch bei der jeweils zu treffenden Einzelentscheidung eine wesentliche Rolle spielen. So weise die Arbeitsgruppe des BA 16 auch regelmäßig in den Stellungnahmen zu einzelnen Bauvorhaben auf einen bestehenden oder zur erwartenden erhöhten Parkdruck hin.
- Die Anzahl der benötigten Stellplätze sei auch Thema der Bauleitplanung. Auch in Bebauungsplänen können, nach Ansicht des BA 16, Stellplatzanforderungen für den jeweiligen Geltungsbereich des Bebauungsplanes gebietsscharf festgesetzt werden. Das sei ein weiteres, wichtiges Argument, die vielfältigen unbeplanten Innenbereiche im Stadtviertel, vor allem auch die Gartenstadtgebiete, immer durch eine entsprechende Bauleitplanung hinsichtlich der weiteren baulichen Entwicklung festzulegen.
- Für jedes Gebäude sei nach Meinung des BA 16 zu berücksichtigen, dass auch Besucher*innenstellplätze erforderlich seien. Diese werden derzeit auf den öffentlichen Straßenraum abgewälzt, sie seien aber zusammen mit dem Gebäude zumindest zu planen.
- Es solle nach Rückmeldung des BA 16 tunlichst darauf geachtet werden, dass vor allem in den Gartenstadtgebieten bei mehr als 2 Kfz-Stellplätzen vorrangig Tiefgaragen gebaut werden. Bei den Tiefgaragen sei zwingend eine Situierung unterhalb des Gebäudes einzuhalten. Notfalls sei ein zweigeschossiger Keller auszuführen.
- Gerade wegen der stark variierenden Stellplatzsituation sei eine sorgfältige und umfassende Erhebung von Daten notwendig. Getrennt nach den jeweiligen Gebietsstrukturen sei eine empirische Erfassung der Zulassungs- und Halter*innenzahlen erforderlich. Nur so ließen sich genauere Prognosen über den Stellplatzbedarf bei zukünftigen Bauvorhaben treffen. Soweit bereits nach der bisherigen Stellplatzsatzung in Ausnahmefällen eine Reduzierung des Stellplatzschlüssels möglich war und gewährt wurde, sei es daneben erforderlich, in diesen Gebieten auch die tatsächlichen Auswirkungen des verminderten Stellplatzschlüssels empirisch zu erfassen. Notwendig sei es hier, den vorherrschenden Parkdruck und die Anzahl der dauerhaft privat genutzten Stellplätze im öffentlichen Raum festzustellen. Gleichzeitig sei zu klären, wie viele der Bewohner*innen trotz des verminderten Stellplatzschlüssels tatsächlich Autos auf sich zugelassen haben oder als Halter*innen nutzen.

Nach Rückmeldung des **BA 17 (Obergiesing-Fasangarten)** solle bei Dachgeschossausbauten, bei denen ein Bauantrag gestellt werden müsse, kein Stellplatz notwendig sein.

Die **Fraktion Bündnis 90 / Die GRÜNEN des BA 21 (Pasing-Obermenzing)** merkte an, dass

- für Aufstockungen und Dachgeschossausbauten sowie Einliegerwohnungen ein reduzierter Stellplatzschlüssel zur Anwendung kommen solle. Bei Einliegerwohnungen unter 50 m² in Ein- und Zweifamilienhäusern sei auf einen Stellplatznachweis vollständig zu verzichten.
- in der Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt München die Wohnungsgröße unberücksichtigt bleibe. Bei kleinen Wohnungen sei primär mit einer Belegung durch Einpersonenhaushalte zu rechnen. Bei Einpersonenhaushalten sei jedoch im Hinblick auf deren Lebensumstände und Mobilitätsverhalten bzw. -kosten mit einem geringeren Pkw-Besatz zu rechnen als in Mehrpersonen- oder Mehrgenerationenhaushalten. Die Stellplatzsatzung solle deshalb um eine Komponente in Abhängigkeit von der Wohnungsgröße ergänzt werden. Ein reduzierter Stellplatzschlüssel könne beispielsweise bei Wohnungsgrößen unter 50 bis 60 m² zur Anwendung kommen.
- die Einteilung des Stadtgebiets in unterschiedliche Zonen für die notwendige Bereitstellung von Stellplätzen nachvollziehbar und sinnvoll sei. Nicht nachvollziehbar sei jedoch die pauschale Einordnung des gesamten Stadtgebiets außerhalb des Mittleren Rings in Zone 3. Dieser äußere Stadtbereich sei differenzierter zu betrachten. In Gebieten mit überdurchschnittlich guter ÖPNV-Anbindung, einer hochwertigen Fahrradinfrastruktur (z.B. Radschnellweg) und zentraler Lage im Umgriff leistungsfähiger Subzentren und hohem Besatz an kleinen Wohnungen (Einpersonenhaushalte) sei ebenso ein reduzierter Stellplatzschlüssel denkbar wie innerhalb des Mittleren Rings. Ein solcher Bereich wäre z.B. im Pasinger Zentrum möglich.

Die **CSU-Fraktion des BA 21** sprach sich für eine räumlich differenzierte Herangehensweise aus. Wichtig sei zudem eine Flexibilität bei der Bewertung der Anzahl der Stellplätze und eine Berücksichtigung der Wohnungsgröße (hinsichtlich der Anzahl der Bewohner*innen). Ein Stellplatzschlüssel von mindestens 0,8 je Wohnung werde weiterhin (bis auf absolute Ausnahmefälle) für sinnvoll gehalten. Die SPD-Fraktion des BA 21 meldete ebenfalls zurück, dass der Stellplatzschlüssel von 0,8 je Wohnung weiterhin (bis auf absolute Ausnahmefälle) für sinnvoll gehalten werde.

Aus Sicht des **BA 22 (Aubing-Lochhausen-Langwied)** sei 1 Stellplatz pro Wohnung in Ordnung. Der Parkdruck durch Nachverdichtung sei sehr hoch. Die Größe der Wohnung solle bei der Anzahl der Parkplätze berücksichtigt werden.

Der **BA 23 (Allach-Untermenzing)** gab als Rückmeldung an, dass erfahrungsgemäß nur die rechtlich notwendigen Parkplätze auf privatem Grund errichtet werden, obwohl der Stellplatzbedarf im Stadtrandbezirk 23 häufig deutlich höher sei, da pro Wohneinheit oftmals mehr als ein Fahrzeug vorhanden sei. Dies führe teilweise zu einem hohen Parkdruck. Der BA 23 schlug daher vor, beim Stellplatzschlüssel zukünftig stärker die ÖPNV-Anbindung und die Anzahl der Bewohner*innen, die in der jeweiligen Wohneinheit zu erwarten seien, zu berücksichtigen.

Der **BA 24 (Feldmoching-Hasenbergl)** verwies darauf, dass die Reduktion des Stellplatzschlüssels im geförderten Wohnungsbau sich nicht bewährt habe, sondern in Siedlungsgebieten wie dem Hasenbergl zu einem stark erhöhten Parkplatzmangel geführt habe. Dieser Parkplatzmangel wirke sich auch negativ auf die angrenzenden Wohngebiete aus. Die Richtlinien für den Stellplatzschlüssel im geförderten Wohnungsbau seien daher entsprechend anzupassen.

Der **BA 25 (Laim)** befürwortete die Beibehaltung der bisherigen Stellplatzschlüssel und hielt eine Reduzierung des Stellplatzschlüssels allenfalls bei großen, quartiersprägenden Baumaßnahmen mit gutem Anschluss an öffentliche Verkehrsmittel für vertretbar.

9.2 Stellungnahme des Referats für Stadtplanung und Bauordnung

Stellplatzschlüssel im freifinanzierten Wohnungsbau

Die ausführlichen, differenzierten und (auch) auf die Verhältnisse in den einzelnen Münchner Stadtvierteln eingehenden Rückmeldungen aus dem Beteiligungsverfahren zeigen auf, welche Bedeutung der konkrete Richtwert für Wohnungen im Gesamtkontext der Stellplatzsatzung einnimmt. Dabei wurden die diesbzgl. Stellungnahmen, Anregungen und Forderungen aus dem Beteiligungsverfahren bewusst im Detail dargestellt, um zum einen die Vielschichtigkeit dieser Thematik aufzuzeigen, zum anderen aber auch die Komplexität, die in einer abstrakt-generellen Satzung (wie der Stellplatzsatzung) zwangsläufig nicht jede Fallkonstellation bereits im Grundsatz abbilden bzw. regeln kann.

Der vorliegende Entwurf einer Münchner Stellplatzsatzung sowie die bereits angekündigten, themenspezifischen Prüfaufträge in der sog. Phase 2 (siehe hierzu die Ausführungen unter A.) Ziffer 3. dieser Sitzungsvorlage) versuchen jedoch, die unterschiedlichen Ansätze in ihre Gesamtbetrachtung einzubeziehen und – sofern es unter rechtlichen und verkehrlichen Aspekten möglich ist – diese entsprechend zu berücksichtigen:

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung sieht im Entwurf der Anlage 1 der Münchner Stellplatzsatzung zum aktuellen Zeitpunkt vor, den bisherigen Richtwert für „Gebäude mit Wohnungen“ von 1 Stellplatz je 1 Wohnung beizubehalten. Dieser Richtwert umfasst bereits den Bedarf an Stellplätzen für Besucher*innen (der Wohngebäude), auch wenn ein entsprechender Prozentsatz für Besucherstellplätze nicht gesondert in der Richtwerttabelle ausgewiesen ist.

Um auch Einzelfällen gerecht zu werden, wird die sog. „Missverhältnisregelung“ (= „bei einem Missverhältnis zum Zu- und Abfahrtsverkehr kann die Zahl dem zu erwartenden Zu- und Abfahrtsverkehr entsprechend erhöht oder verringert werden“) auch in den Entwurf der neuen Münchner Stellplatzsatzung aufgenommen. Aufgrund des abstrakt-generellen Charakters der Stellplatzsatzung ist es jedoch weder sinnvoll noch rechtlich notwendig, verschiedene Fallkonstellationen, in denen diese Regelung im Einzelfall zur Anwendung gelangt, im Satzungstext zu beschreiben. Aufgrund der Bedeutung und Häufigkeit der Anwendungsfälle in der Vollzugspraxis wurde jedoch die (bislang schon bestehende) Möglichkeit, mittels Vorlage von (qualifizierten) Mobilitätskonzepten, die geeignet sind, den Bedarf der Bewohner*innen nach Stellplätzen zu reduzieren, in den Entwurf des Satzungstextes aufgenommen. Ergänzend ist darauf hinzuweisen, dass auch hinsichtlich der Zahl an Stellplätzen für den Wohnungsbau von den Satzungsregelungen nach Art. 63 BayBO im Einzelfall abgewichen werden kann.

Wie bereits in A.) Ziffer 3 der Sitzungsvorlage umfassend dargestellt, stimmen jedoch sowohl das Referat für Stadtplanung und Bauordnung als auch das Mobilitätsreferat darin überein, dass es unter fachlichen Aspekten sinnvoll ist, umfassende, themenspezifische Prüfungen an der Stellplatzsatzung durchzuführen, die zum aktuellen Zeitpunkt aufgrund der erforderlichen Arbeits-, Kapazitäts- und vollumfänglichen Abstimmungsaufwände und der zeitlichen Limitierung zum geplanten Inkrafttreten der Satzung zum 01.10.2025 nicht leistbar war. Diese Prüfungen, die in einer sog. Phase 2 stattfinden, schließen auch eine Datenerhebung und -analyse hinsichtlich des tatsächlichen Stellplatzbedarf für Wohnnutzungen auch im Hinblick auf deren Verkehrserzeugung ein, um beurteilen zu können, ob aus verkehrsfachlicher Sicht eine Anpassung des derzeitigen Richtwertes für Wohnen (von 1 Stellplatz je 1 Wohnung) vorgeschlagen werden sollte.

Aufgrund diverser Rückmeldungen im Beteiligungsverfahren ist jedoch darauf hinzuweisen, dass als Anknüpfungspunkt für den Richtwert „Wohnen“ der tatsächliche Stellplatzbedarf zu betrachten ist. Fach- und verkehrsforeign Überlegungen, etwa eine Reduzierung des Stellplatzschlüssels in Fällen, in denen eine Wohnung maximal zu einer Miete nach Mietspiegel vermietet wird, lassen sich aus rechtlichen Gründen nicht mit dem konkreten Richtwert für Wohnen koppeln. Die Stellplatzsatzung ist kein wohnungspolitisches Instrumentarium, sondern entsprechend ihrer Rechtsgrundlage im Bauordnungsrecht verortet.

Auch eine fachlichen Weiterentwicklung der Mobilitätskonzepte (zur Reduzierung des Stellplatzbedarf) für Wohnnutzungen wird in der o.g. Phase 2 geprüft: Diese umfasst beispielsweise die Frage nach den Voraussetzungen und der konkreten Ausgestaltung von Mobilitätskonzepten, die auf Basis eines digitalisierten und vereinfachten Anwendungstools mit Baukastensystem, welches sowohl den Aufwand für den Planungsprozess, den Vollzug, das Monitoring und die Evaluation der Mobilitätskonzepte reduziert, geklärt werden soll.

Dagegen sind Sonderregelungen für den Dachgeschossausbau und Aufstockungen von Wohngebäuden, wie sie im Beteiligungsverfahren angeregt wurden, entbehrlich. Denn nach Maßgabe des Ersten Modernisierungsgesetzes Bayern sind diese Vorhaben ab dem 01.10.2025 von einer Stellplatzpflicht generell ausgenommen.

Die in diversen Rückmeldungen geäußerte Erfahrung, dass Tiefgaragen teilweise leer stünden, der Parkdruck im (korrespondierenden) öffentlichen Straßenraum aber zunehme, kann nicht von der Hand gewiesen werden. Allerdings lässt sich diese Problematik nicht mittels Ortsrecht lösen, da den Gemeinden keine rechtliche Handhabe zur Verfügung steht, die tatsächliche Nutzung von Tiefgaragenstellplätzen vorzuschreiben oder zu Wechselnutzungen zu verpflichten. Den Gemeinden verbleiben hier nur die Instrumente und Maßnahmen des Parkraummanagements bzw. der Parkraumbewirtschaftung. Hierzu kann auf die Ausführungen in Anlage 6 Ziffer 6 verwiesen werden.

Stellplatzschlüssel im geförderten Wohnungsbau

Hinsichtlich der Anregungen aus dem Beteiligungsverfahren, die Stellplatzschlüssel im geförderten Wohnungsbau anzupassen, kann auf die Ausführungen in der Sitzungsvorlage unter A) Ziffer 2.3.1 sowie auf die Umsetzung im Entwurf der Anlage 1 der Münchener Stellplatzsatzung verwiesen werden. Dieser sieht einen Richtwert für Mietwohnungen, für die eine Bindung nach dem Bayerischen Wohnraumförderungsgesetz besteht, von 0,5 Stellplätzen je Mietwohnung vor. Hierunter fallen insbesondere Mietwohnungen, die der Einkommensorientierten Förderung (EOF) und dem München Modell Miete unterliegen. Damit wird die Obergrenze der Garagen- und Stellplatzverordnung (GaStellV) des Freistaats Bayern eingehalten, da es den bayerischen Kommunen ab dem 01.10.2025 verwehrt ist, höhere Stellplatzzahlen ortsspezifisch anzugeben, als sie die GaStellV vorsieht. Ein vollständiger Verzicht auf die Herstellung von Stellplätzen im geförderten Wohnungsbau (wie im Beteiligungsverfahren angemerkt) lässt sich hingegen unter verkehrlichen Aspekten nicht begründen. Denn auch im geförderten Wohnungsbau ist grundsätzlich von einem Stellplatzbedarf, wenn auch (aufgrund des geringeren Haushaltseinkommens der Bewohner*innen und dem damit verbundenen geringeren Kfz-Besitz) reduziert, auszugehen.

Ergänzend enthält der Entwurf der Anlage 1 der Münchener Stellplatzsatzung für Mietwohnungen im konzeptionellen und preisgedämpften Mietwohnungsbau (KMB und PMB) einen reduzierten Richtwert von 0,8 Stellplätzen je Mietwohnung, um auch hier einen reduzierten Stellplatzbedarf gerecht zu werden.

Die in den letzten Jahren weggefallenen (bzw. durch das Wohnraumförderprogramm EOF ersetzen) kommunalen Fördermodelle KomPro A, KomPro B und KomPro C müssen hingegen keine Berücksichtigung in der Richtwerttabelle finden. Die entsprechenden Richtwerte im Entwurf der Anlage 1 der Münchener Stellplatzsatzung bilden daher alle aktuellen, wesentlichen Förder- und Bindungsmodelle im Wohnungsbau ab.

Eine Reduzierung des Stellplatzschlüssel im Wohnungsbau für sozial förderwürdige Wohnbauten (z.B., wenn sich die*der Vermieter*in dazu verpflichtet, für mindestens 10 Jahre nicht über dem Mietspiegel zu vermieten) ist aus Rechtsgründen nicht zulässig. Darüber hinaus ließe sich eine derartige Verknüpfung im Bauvollzug auch nicht herstellen.

Auch auf die Gestaltung der Mietpreise für Stellplätze im geförderten Wohnungsbau lässt sich (aufgrund des bauordnungsrechtlichen Ansatzes und der fehlenden Rechtsgrundlage im Orts-

recht) über kommunale Stellplatzsatzungen kein Einfluss nehmen.

Unabhängig von den vorgenannten rechtlichen Einschränkungen wird aber in der sog. Phase 2 (siehe ausführlich in der Sitzungsvorlage unter A.) Ziffer 3 auch der tatsächliche Stellplatzbedarf für den geförderten Wohnungsbau einer Prüfung unterzogen.

Zoneneinteilung

Mehrfach wurde im Beteiligungsverfahren (in unterschiedlichen Ausprägungen und Ausgestaltungen) angeregt bzw. gefordert, auch die räumliche Lage bei allen Arten von Wohnbauvorhaben (z.B. Einteilung des Stadtgebiets in Zonen, Unterscheidung zwischen Altstadt-, Mittlerer Ring- und Stadtrandlagen, Berücksichtigung des ÖPNV, der Erschließungsqualität allgemein, der Fahrradinfrastruktur und der Nahversorgung, der Nähe zu Freizeit- und Erholungsangeboten sowie sozialen Infrastruktureinrichtungen) bei der Festlegung der Stellplatzrichtwerte zu berücksichtigen.

Wie bereits in der Sitzungsvorlage unter A.) Ziffer 3 ausgeführt, werden die bisherigen Zonen der Münchner Stellplatzsatzung in der sog. Phase 2 hinsichtlich ihrer Geltungsbereiche, einer Weiterentwicklungsmöglichkeit nach Gebietskategorien (Stichwort: lagebedingte Reduzierung des Stellplatzbedarfs auch bei Wohnnutzungen) sowie ihrer Grundlagen, d.h. statistischer Daten (Bestand und Prognose) als auch relevanter Einflussgrößen auf den tatsächlichen Kfz-Besitz (z.B. ÖPNV-Anbindung, Lage im Stadtgebiet, Parkraummanagement) eingehend überprüft. Dabei werden auch die Rückmeldungen und Ansätze des Beteiligungsverfahrens in die Prüfung mit einbezogen.

Berücksichtigung der Wohnungsgrößen

Vereinzelt wurde im Beteiligungsverfahren angemerkt, den Richtwert für Wohnen in Abhängigkeit von der Wohnungsgröße und /oder der Belegung der Wohnungen (Einpersonenhaushalte versus Mehrpersonenhaushalte, z.B. Familien) festzulegen. Mit Verweis auf die zum 01.10.2025 in Kraft tretenden Änderungen im Stellplatzrecht der Bayerischen Bauordnung dürfen ortsspezifische Stellplatzrichtwerte die in der GaStellV genannten Stellplazzzahlen nicht mehr überschreiten. Als Bezugsgröße für die Stellplazzzahl wird in der GaStellV auf Wohneinheiten abgestellt. Die Flächengrößen bzw. Belegungsdichte der jeweiligen Wohneinheiten sind in der GaStellV irrelevant. Vor diesem Hintergrund wird – trotz etwaiger fachlicher Aspekte – auch in dem vorliegenden Entwurf der Münchner Stellplatzsatzung als Bezugsgröße „Wohneinheiten“ vorgesehen. Nur so kann – aufgrund der Vergleichbarkeit der Stellplazzzahlen – gewährleistet werden, dass die für München festgelegten Richtwerte für Wohnen die Obergrenzen der GaStellV einhalten.

10 Richtwerte für Nichtwohnnutzungen

10.1 Rückmeldungen aus dem Beteiligungsverfahren

Das **Erzbischöfliche Ordinariat München** (EOM) informierte darüber, dass nach wie vor regelmäßig die Parkplätze zu Gottesdiensten und sonstigen kirchlichen Veranstaltungen wechselseitig mehrfach genutzt werden. Daher sei der Stellplatzschlüssel bei den Bestandsobjekten von 1:30 grundsätzlich noch zeitgemäß. Diese Möglichkeit der Wechselnutzung solle auch künftig unbedingt gegeben sein. Bei einigen Bestandsobjekten weiche jedoch der Bedarf an Stellplätzen vom festgelegten Mittel stark ab. Hierfür sei, aus Sicht des EOM, ein gemeinsamer Abstimmungstermin mit einer individuellen Betrachtung und gegebenenfalls Anpassung sehr zielführend. Bei neuen Objekten sei aus Sicht des EOM eine einzelfallspezifische Betrachtung notwendig. Bei Gotteshäusern mit überregionaler Bedeutung, z.B. wegen muttersprachlicher Gottesdienste, seien teilweise Engpässe bei den Parkplätzen feststellbar. Das EOM sei zudem sehr daran interessiert, nur den tatsächlichen Bedarf an Stellplätzen zu decken und herzustellen.

Hinsichtlich ihrer Erfahrungen bzgl. gewerblicher Nutzungen gab die **GWG** an, der Stellplatzbedarf im Rahmen einer gewerblichen Gebrauchsüberlassung richte sich nach dem vertraglich vereinbarten Nutzungszweck. Dabei haben sich die aus der Satzung der Landeshauptstadt München über die Ermittlung und den Nachweis von notwendigen Stellplätzen für Kraftfahrzeuge resultierenden Vorgaben aus Sicht der GWG München größtenteils als praxistauglich erwiesen. Der Stellplatzbedarf bei kunden- bzw. patientenintensiven Nutzungen sei aus Erfahrung der GWG zu gering bemessen, hingegen werden bei sozialen Konzepten eher keine Stellplätze nachgefragt bzw. benötigt. Ebenso müssen auch hier zwangsläufig Parameter wie Lage, Mobilitätsangebot etc. Anklang finden. Dabei sei grundsätzlich festzuhalten, dass Nutzungsänderungen im Bestand im Hinblick auf die baurechtlich nachzuweisenden Stellplätze ein erhebliches und kostenintensives Problem darstellen.

Im Bereich des Einzelhandels und Kleinstgewerbes müsste nach Rückmeldung der **Handwerkskammer für München und Oberbayern** eine Reduktion der Stellplätze differenziert betrachtet werden. Dabei sei ein Minimum an kurzfristigem Parken und verfügbaren Stellplätzen dringend erforderlich, um eine Grundversorgung vor Ort zu gewährleisten.

Nach Rückmeldung des **Staatliche Bauamt 1**, das für rund 280 Liegenschaften und über 1.100 staatliche Gebäude zuständig ist, belaste und verteuere die Stellplatzsatzung auch staatliche Maßnahmen, die im öffentlichen Interesse stehen. Hier sollen aus seiner Sicht Ermäßigungen geschaffen werden, gerade dann, wenn das Vorhaben aufgrund der Nutzung überhaupt keinen Pkw-Verkehr generiere und keinen zusätzlichen Stellplatzbedarf auslöse. Für verschiedene staatliche Nutzungen (z.B. Probebühnen, Kinder- und Jugendarbeit der staatlichen Theater) gebe es zudem keinen geeigneten Stellplatzschlüssel. In diesen Fällen solle es möglich sein, mit der zuständigen Lokalbaukommission einen geeigneten und angemessenen individuellen Stellplatzschlüssel festzulegen. Vor dem Hintergrund des Nutzungsverhaltens von Kfz und Fahrrädern stellte das Staatliche Bauamt 1 fest, dass die Nutzung von Kraftfahrzeugen aus ihrer Sicht besonders in den jungen Bevölkerungsgruppen eher rückläufig sei. Verschiedenste Formen des Car-Sharings verändern das Nutzerverhalten und reduzieren die Notwendigkeit von baulich herstellter Pkw-Stellplätze. Durch den steigenden Trend zum Homeoffice habe sich auch ein Wandel in der Häufigkeit der Benutzung der Pkws bzw. eine Wechselnutzung ergeben. Das Staatliche Bauamt 1 plädierte zudem für eine Reduzierung des Stellplatzschlüssels für staatlich genutzte Verwaltungsgebäude sowie öffentlich zugängliche staatliche Gebäude, insbesondere Kulturbauten. Die Stellplatzsatzung solle künftig variabler auf unterschiedliche Standorte und Nutzungskonzepte reagieren können. Zusammengefasst bat das Staatliche Bauamt 1 insbesondere bei der Sanierung von Bestandsgebäuden um eine flexiblere Handhabung beim Stellplatznachweis von staatlichen öffentlichen Gebäuden mit Möglichkeiten von Erleichterungen und Befreiungen. Das geänderte Nutzungsverhalten wie Car-Sharing, Änderung der Stellplatznutzungszeiten durch Homeoffice und die Intensivierung der Fahrradnutzung sollen mit einer Reduzierung der Bemessungsgrößen in den Stellplatzschlüssel einfließen.

Das **Staatliche Bauamt 2** teilte neben den Ausführungen unter Anlage 6 Ziffer 11.1 die eigenen Erfahrungen und Einschätzungen am Beispiel des Bereiches des zukünftigen Campus der Physik in der Königinstraße mit. Zum Jahresbeginn 2020 sei die erforderliche Stellplatzzahl für diesen Campus (ehemaliges Areal Tierklinik am Englischen Garten) für den Endausbau mit 2.600 Studierenden ermittelt und mit der Landeshauptstadt München, Planungsreferat und LBK abgestimmt worden. Es ergab sich aus der Stellplatzsatzung vom 19.12.2007 ein Bedarf von 174 Stellplätzen. Das Staatliche Bauamt 2 habe sich dann auf die tatsächliche Realisierung von 50 Stellplätzen mit der Landeshauptstadt München verständigt. Das Staatliche Bauamt 2 möchte, auch wenn die Abstimmung mit der Landeshauptstadt München in Bezug auf die Reduzierung der Stellplatzanzahl auf 50 (zzgl. der Ablöse von 80 Stellplätzen) sehr kooperativ verlief, anmerken, dass aus der täglichen Erfahrung berichtet werden könne, dass letztendlich kein*keine einzige*r der Studierenden mit dem eigenen Pkw

einen Studienort, der so gut an den ÖPNV angebunden sei und über so ein gutes Radverkehrsnetz wie das der Ludwig-/Leopoldstr. insbesondere durch den neuen Radschnellweg, verfüge, anfahre. Dies treffe im Prinzip auch auf nahezu alle Beschäftigten der LMU zu. Ein Stellplatzschlüssel von 1 Stellplatz pro 10 Studierenden sei, laut Staatlichem Bauamt 2, in der Lage und in der heutigen Zeit absolut realitätsfremd.

Das **Wasserwirtschaftsamt München** meldete hinsichtlich des Amtsgebäudes in der Heßstr. 128, dass das Gebäude vom Wasserwirtschaftsamt München, vom Lawinenwarndienst Bayern, vom Landesamt für Umwelt und der Lebensmittelüberwachung genutzt werde. Mit einer Nutzfläche von ca. 2.500 m², 1 Dienstwohnung und rund 200 Beschäftigten seien die 53 Tiefgaragenstellplätze (davon 24 Stellplätze für Dienstfahrzeuge) zzgl. 3 Außenstellplätze in Normalzeiten (im Gegensatz zur Coronapandemiezeit) trotz eines hohen Anteils an Radfahrer*innen und ÖPNV-Nutzer*innen nicht ausreichend.

Der **BA 3 (Maxvorstadt)** regte an, bei der Schaffung von Stellplätzen für Schulbauten, Sporthallen- und -stätten sowie entsprechenden Sanierungen oder Erweiterungen das Stellplatzkonzept, dass mit der Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 16741 zur „Schulbauoffensive 2013-2030 - 3. Schulbauprogramm und Kita-Bauprogramm“ für eine Pilotphase ab 2019 beschlossen worden sei, in die Stellplatzsatzung zu übernehmen. Dabei solle vor allem für innerstädtischen Stadtbezirke die in der Sitzungsvorlage genannte Möglichkeit, den Stellplatzschlüssel noch weiter individuell bei einem ÖPNV-Anschluss in nächster Umgebung zu senken, genutzt werden. Allerdings sollte auch in den innerstädtischen Stadtbezirken eine Mindestanzahl von 5 Stellplätzen pro Schule und von 20 Stellplätzen je Dreifachsporthalle mit Tribüne vorgesehen werden.

Der **BA 7 (Sendling-Westpark)** bat um Prüfung, ob bei den Richtwerten der Münchner Stellplatzsatzung vom 19.12.2007 nicht in einigen Fällen Reduzierungen möglich seien (und zwar immer dann, wenn eine gute Anbindung an den ÖPNV bestehe). So wäre nach Ansicht des BA 7 beispielsweise vorstellbar, bei Schulen den Richtwert von 1 Stellplatz pro Klassenzimmer auf 0,8 Stellplätze abzusenken.

Der **BA 15 (Trudering-Riem)** regte an, dass in der Stellplatzsatzung auch Busparkplätze an Sportplätzen und Veranstaltungsorten vorgeschrieben werden sollten. Der Mangel an Busparkplätzen führe immer wieder zu Chaos und Unbequemlichkeiten und es leide auch die Sicherheit. Busparkplätze zu Lasten von Autostellflächen seien dabei ebenfalls vorzusehen.

Nach Ansicht des **BA 17 (Obergiesing-Fasangarten)** sollten gewerbliche Parkplätze auf freiwilliger Basis nach Betriebsschluss der Öffentlichkeit zur Verfügung stehen.

Die **CSU-Faktion des BA 21 (Pasing-Obermenzing)** hinterfragte die Regelung bzgl. der Stellplätze für Student*innen.

Das **Baureferat (BAU)** teilte im Zusammenhang mit der Stellplatzsatzung mit, dass sich in der Unterarbeitsgruppe Stellplätze der AG „Wirtschaftlichkeit Schul- und Kitabau“ gezeigt habe, dass eine Reduzierung der Kfz-Stellplätze an Schulen für sinnvoll erachtet und vom Mobilitätsreferat sehr begrüßt und unterstützt werde. Das Baureferat würde einen entsprechenden Vorstoß des RBS unterstützen, da aus Sicht des Baureferats dadurch Grundstücksressourcen geschont und Baukosten gespart werden können.

Das **Gesundheitsreferat (GSR)** teilte seine Erfahrungen mit, die sich auf den Bereich der städtischen Friedhöfe München beschränken. Die Münchner Friedhöfe seien zum überwiegenden Teil sehr gut an den ÖPNV angeschlossen. Die Friedhöfe im erweiterten Innenstadtbereich können aus Sicht des GSR zum Teil sogar mit verschiedenen öffentlichen Verkehrsmitteln erreicht werden (z.B. Bus und/oder U-Bahn, bzw. Tram); als Beispiel sei dafür der Westfriedhof genannt. Ergänzend dazu bestehen bei fast allen Friedhöfen ausreichende Parkplatzmöglichkeiten für den persönlichen Individualverkehr. Lediglich bei einzelnen kleineren Friedhöfen (z.B. Waldfriedhof-Solln, Friedhof Lochhausen, Friedhof Untermenzing, Friedhof

Allach) bestehen diese Parkplatzmöglichkeiten aufgrund der örtlichen Gegebenheiten und der historisch gewachsenen Struktur zum Teil nur sehr eingeschränkt. Eine ÖPNV-Verbindung für diese Friedhöfe sei zwar z.T. gegeben (z.B. Bus), allerdings werden die Friedhöfe aufgrund ihrer Lage bevorzugt mit dem Pkw aufgesucht. Die Erfahrung der vergangenen Jahre haben gezeigt, dass insbesondere bei größeren Trauerfeiern bzw. an besonderen Feiertagen (z.B. Allerheiligen) die vorhandenen Parkplätze auf den Friedhöfen bis an die Kapazitätsgrenzen genutzt werden. Im unterjährigen „Normalbetrieb“ reichen die vorhandenen Stellplätze aus Sicht des GSR aus bzw. die Kund*innen arrangieren sich mit den örtlichen Gegebenheiten, bilden Fahrgemeinschaften und nutzen den ÖPNV bzw. parken etwas weiter entfernt.

Das **Kulturreferat (KULT)** erklärte, dass zum Aufgabenbereich des Kulturreferats auch die Planung und Betreuung stadtteilkultureller Einrichtungen gehöre. Hierbei handele es sich um Einrichtungen im Stadtgebiet, die häufig sehr gut an den ÖPNV angebunden seien. Das Angebot der jeweiligen Institutionen richte sich in erster Linie an die lokale Bevölkerung des Stadtteils. Hier werden den Bürger*innen vor Ort sowie den im Stadtteil ansässigen Gruppierungen und Vereinen Räumlichkeiten für ihre Aktivitäten zur Verfügung gestellt. Eine überörtliche Anziehungskraft sei dabei in der Regel nicht gegeben. Die meisten Besucher*innen könnten die Veranstaltungen bequem zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem ÖPNV erreichen. Das KULT hinterfragte, dass bei der Ermittlung der erforderlichen Stellplätze für diese Stadtteilkultureinrichtungen die Bürgersäle gemäß Anlage 1 zur Stellplatzsatzung grundsätzlich als „Versammlungsstätte“ zu behandeln seien. Es sei demnach je 10 Besucher*innen ein Stellplatz nachzuweisen. Die Besucherzahl errechne sich über die jeweilige Fläche des Bürgersaals mit 2 Personen/m², was einer maximalen Auslastung des Saals mit Stehplätzen entspräche. Hinzu kommen die notwendigen Stellplätze für weitere Räume (Gruppenräume, Foyer, Büro...). Die Anzahl der tatsächlich herzustellenden und abzulösenden Stellplätze könne aus Sicht des KULT gemäß §§ 3 und 4 der Stellplatzsatzung reduziert werden. Der Umstand, dass die Besucher*innen von stadtteilkulturellen Einrichtungen in der Regel „aus der Nachbarschaft“ kommen und normalerweise nicht mit dem Pkw zu den Veranstaltungen gelangen, sei in der Stellplatzsatzung aus Sicht des KULT nicht ausreichend berücksichtigt. Die Vielzahl an nachzuweisenden Stellplätzen habe sich bei Bauvorhaben im Kulturbereich zu einem erheblichen Kostenfaktor entwickelt. Auch bei anderen aktuellen Planungen von Stadtteilkultureinrichtungen seien Stellplatzfragen sehr schwierig zu handhaben, da der tatsächliche Bedarf und die pauschalierenden Vorgaben der Stellplatzsatzung nach Ansicht des KULT nicht immer übereinstimmen. Dies führe aus Sicht des KULT zu vermeidbaren Problemen. Es sei daher sinnvoll, wenn bei Stellplatznachweisen für stadtteilkulturelle Einrichtungen in Zukunft eine „Behandlung im Einzelfall“ und damit eine weitergehende Reduzierung der nachzuweisenden Stellplätze möglich sei.

Das **Stadtjugendamt** des **Sozialreferates** merkte an, dass das Münchner Waisenhaus derzeit über acht Stellplätze auf dem eigenen Gelände verfüge. Diese reichen aber bei Weitem nicht aus, um auch nur den dringendsten Bedarf zu decken. Sie werden, nach Angabe des Stadtjugendamtes, ausschließlich von Lieferant*innen, Baufirmen, Handwerker*innen, Besucher*innen oder Mieter*innen genutzt. Auch die Busse und Pkw für den täglichen Transport der Kinder in Schule und Kindergarten müssen auf diesen Plätzen abgestellt werden. Weitere Parkplätze könnten auf keinen Fall auf dem Gelände zur Verfügung gestellt werden, da sich die Kinder und Jugendlichen frei auf dem Gelände bewegen und gerade morgens und mittags auf dem Schulweg auf dem dicht bepflanzten Gelände durch zusätzlichen Autoverkehr der an- und abfahrenden Mitarbeiter*innen stark gefährdet werden würden. Zu den 140 Betten, die für die Kinder und Jugendlichen, die im Waisenhaus untergebracht sind, benötigt werden, kommen noch 13 Betten, die für die Kolleg*innen der Nachbetreuung zur Verfügung stehen. Das Münchner Waisenhaus beantrage daher die Ausweisung von acht Stellplätzen vor dem Waisenhaus. Dort seien keine Anwohner*innen, die Parkplätze benötigen. Darüber hinaus bestehen keine Einwände seitens des Stadtjugendamtes.

10.2 Stellungnahme des Referats für Stadtplanung und Bauordnung

Im Hinblick auf die Rückmeldungen des Beteiligungsverfahrens zu einzelnen Richtwerten für Nichtwohnnutzungen wird darauf hingewiesen, dass in der sog. Phase 2 (siehe hierzu die Ausführungen in der Sitzungsvorlage unter A) Ziffer 3 anhand entsprechender Datenerhebungen und -analysen, geprüft wird, ob sich der tatsächliche Stellplatzbedarf verschiedener Nutzungsarten auch im Hinblick auf deren Verkehrserzeugung (sowie den Zielsetzungen aus der Münchner Mobilitätsstrategie 2035) geändert hat und damit aus verkehrsfachlicher Sicht eine Anpassung der Richtwerte in Anlage 1-E der StPIS-E vorgeschlagen werden sollte. Dabei werden die o.g. Rückmeldungen zu den Richtwerten für Kinderheime, Verwaltungsgebäude, Versammlungsstätten, Kirchen, Schulen, Hochschulen und Gewerbenutzungen berücksichtigt.

Dagegen wirkt sich die Lage des Bauvorhabens bei Nichtwohnnutzungen durch die Ausweitung zonenabhängiger Richtwerte bereits im vorliegenden Entwurf einer Münchner Stellplatzsatzung aus. Für Schulen konnte der Richtwert (siehe hierzu die Ausführungen in der Sitzungsvorlage unter A) Ziffer 2.3.8 hingegen schon zum jetzigen Zeitpunkt angepasst werden.

11 Anforderungen an Stellplätze hinsichtlich Größe, Barrierefreiheit und Begrünung

11.1 Rückmeldungen aus dem Beteiligungsverfahren

Die **Bayerische Architektenkammer** informierte darüber, dass sie regelmäßig Hinweise erreiche, dass sich die Festlegungen der Stellplatzgrößen in der GastellIV auf vergleichsweise veraltete Fahrzeugdimensionen beziehen. Die gesetzlichen Vorgaben könnten inzwischen höchstens als Mindestmaße verstanden werden. Sie empfahl deshalb, die mit den Stellplätzen verbundenen Flächenvorgaben und Kennwerte auf den Prüfstand zu stellen.

Die **Regierung von Oberbayern** gab aus städtebaulicher Sicht den Hinweis, dass unter Berücksichtigung des Klimaschutzes und mit Verweis auf Art. 81 Abs.1 Nr. 4 BayBO auch Aussagen zur Oberflächenbeschaffenheit der Stellplätze, Mindestbegrünung der Stellplätze oder z.B. zur Anzahl von Baumstandorten auf großflächigen Parkanlagen in der Stellplatzsatzung getroffen werden sollten.

Auch der **BA 1 (Altstadt-Lehel)** meldete zurück, dass bei Neubauten ein gewisser Anteil von Stellplätzen ausreichend groß sein müsse, damit diese Stellplätze auch als behindertengerechte Stellplätze nutzbar wären/nachrüstbar seien. Darüber hinaus müssten auch die Stellplatzbreiten und Fahrspur-/Rampenbreiten an die heutigen Fahrzeuge angepasst werden.

Ergänzend wies der BA 1 darauf hin, dass in die Freiflächengestaltungssatzung aufgenommen werden sollte, dass Decken von Tiefgaragen statt bisher 60 cm mindestens 1,20 m unter das Geländeniveau abzusenken sind und mit fachgerechtem Bodenaufbau überdeckt werden müssen, der auch wasserspeichernde Substrate sowie Rigolen oder andere Bewässerungssysteme umfasse, um Baumpflanzungen und Begrünung auf Tiefgaragendecken dauerhaft zu gewährleisten.

Der **BA 16 (Ramersdorf-Perlach)** forderte, dass in der Stellplatzsatzung auch barrierefreie Stellplätze festgeschrieben werden müssen. Darüber hinaus trug der BA 16 vor, dass – soweit oberirdische Garagen ausgeführt werden sollen – diese zu begrünen seien und ein versickerungsfähiger Belag für die Zufahrten vorzuschreiben sei.

Der **BA 18 (Untergiesing-Harlaching)** schlug die Überprüfung der Mindestmaße für Stellplätze in Tiefgaragen mit partieller Berücksichtigung von Barrierefreiheit vor.

Auch die **CSU-Fraktion des BA 21 (Pasing-Obermenzing)** regte an, grundsätzlich müsse bei offenen Stellplätzen (auch im Privatraum) ein wassergebundener Belag vorgeschrieben

werden. Sie forderte zudem, dass die Größe eines Stellplatzes an die heutigen Maße der Kraftfahrzeuge angepasst werden müssten. Wenn Stellplatzgrößen nicht auf aktuelle Autoformate ausgerichtet seien, stehen oberirdisch z.B. SUV häufig auf zwei Stellplätzen. Insbesondere müssten Einfahrten zu Tiefgaragen und die dortigen Rangierflächen auf SUV ausgerichtet sein. Dahingegen trug die **SPD-Fraktion des BA 21** vor, die Größe der Stellplätze solle trotz Zunahme der SUV nicht generell vergrößert werden.

Der **städtische Beraterkreis für Barrierefreies Planen und Bauen** begrüßte es, dass die Stellplatzsatzung nach vielen Jahren nun evaluiert werde. Nahezu alle Großstädte in Bayern und zahlreiche Gemeinden hätten den Nachweis von barrierefreien Stellplätzen schon seit Längerem in ihren Satzungen aufgenommen. Die UN-Behindertenrechtskonvention sei im Jahre 2009 in Deutschland in Kraft getreten. Die DIN 18040 Teil 1 und 2 als technische Baubestimmung wurde 2013 eingeführt. Hierdurch erhielt das barrierefreie Bauen nochmals einen neuen Stellenwert. Die Anzahl der barrierefreien Stellplätze wurde jedoch weder in der o.g. DIN noch in der bayerischen GaStellV explizit geregelt. Die Ausgestaltung sei den Gemeinden im Rahmen ihrer Stellplatzsatzungen übertragen worden. Lediglich in der Versammlungsstättenverordnung und in der Verkaufsstättenverordnung gäbe es Regelungen zu barrierefreien Stellplätzen (§ 13 VStättV, § 28 BayVKV).

Dadurch, dass die Landeshauptstadt München bislang auf eigene Regelungen verzichte, könne z.B. im Wohnungsbau kein einziger barrierefreier Stellplatz gefordert werden - auch wenn im Gebäude barrierefreie oder gar rollstuhlgeeignete Wohnungen errichtet werden (müssen). Bei öffentlich zugänglichen Gebäuden beschränke sich mit Ausnahme von VStättV und BayVKV der Nachweis in der Regel auf die Mindestanforderung von nur einem barrierefreien Stellplatz. Zumindest dies habe Bayern mit der Einführung der DIN 18040 Teil 1 vorsorglich mit aufgenommen. Für weitergehende Forderungen fehle es auch der Bauaufsichtsbehörde an konkreten Vorgaben. Daher forderte der städtische Beraterkreis für Barrierefreies Planen und Bauen, barrierefreie Stellplätze bei der Aktualisierung der Stellplatzsatzung bedarfsgerecht und in ausreichender Anzahl einzuführen, mindestens jedoch 1 Stellplatz je rollstuhlgeeigneter Wohnung („R“ Wohnung nach DIN 18040 Teil 2). Zusätzlich sollte sich die Anzahl prozentual (5 %, mindestens 1 barrierefreier Stellplatz) nach der Zahl der Wohnungen und den damit nachzuweisenden Stellplätzen richten.

Bei öffentlich zugänglichen Gebäuden sei klarzustellen, dass die Mindestanforderung von einem Stellplatz nach DIN 18040 Teil 1 in der Regel für jede öffentlich zugängliche Nutzungseinheit in einem Gebäude gelten müsse. Je nach Nutzung und Größe sei die Mindestanzahl entsprechend zu erhöhen. So würden z.B. Arztpraxen oder größere Einzelhandelsgeschäfte einen höheren Bedarf haben als z.B. Verwaltungsgebäude mit relativ geringem Publikumsverkehr.

Der städtische Beraterkreis für Barrierefreies Planen und Bauen ergänzt seine Ausführungen hinsichtlich der Erfordernisse von Lage, Beschaffenheit und Größe barrierefreier Stellplätze mit den nachstehenden Aufzählungspunkten:

- Lage: Barrierefreie Stellplätze müssen nach DIN 18040 barrierefrei erreichbar und nahe dem barrierefreien Zugang errichtet werden. Am Besten eignen sich oberirdische Stellplätze in der Nähe des Eingangs, dies besonders bei öffentlich zugänglichen Gebäuden. Daher solle diese Situierung bei öffentlich zugänglichen Gebäuden regelmäßig neben der Anordnung von Tiefgaragen angeboten werden. Dies sei auch bei Festsetzungen in Bebauungsplänen zu berücksichtigen. Im Übrigen seien Tiefgaragen einschließlich ihrer Zugänge und Bedienelemente so zu gestalten, dass auch Menschen mit körperlichen Einschränkungen jederzeit ohne fremde Hilfe die Stellplätze nutzen können.
- Beschaffenheit: In der Sitzungsvorlage Nr. 02-08 / V 11225 (Beschluss der Vollversammlung vom 19.12.2009 „Anpassung des Münchner Stellplatzrechts für Kraftfahrzeuge and die BayBO-Novelle 2007“) werde erwähnt, dass offene Stellplätze mit wasserdurchlässigen Belägen zu versehen seien. So sei es auch in der Münchner Freiflächengestaltungssatzung vom 08.05.1996 geregelt: § 3 Nr. 2 „Zuwege und Zufahrten sind auf ein Mindestmaß zu beschränken, nach Möglichkeit barrierefrei zu gestalten und

soweit es die Art der Nutzung zulässt, mit wasserdurchlässigen Belägen zu versehen“. Der städtische Beraterkreises für Barrierefreies Planen und Bauen weist darauf hin, dass der Zugang und die Nutzung von barrierefreien Stellplätzen einen festen, erschütterungsarmen und witterungs-unabhängigen Belag erfordern. Hier sei klarzustellen, dass es sich dabei nicht um eine „Kann-Vorschrift“ handelt, sondern dass für die barrierefreie Nutzung von Stellplatz und Zugang zwingend geeignete Bodenbeläge vorzusehen seien.

- Größe: Die Größe von barrierefreien Stellplätzen ergebe sich aus der GaStellV und der DIN 18040. Es seien zusätzlich Stellplätze nach DIN 18040 mit einer Länge von 7,50 m und einer Breite von 3,50 m sowie einer Mindesthöhe von 2,50 m für Rollstuhlfahrer*innen mit Kleinbussen vorzusehen. Dies gelte insbesondere für Situationen wie den Hol- und Bringverkehr an Schulen oder Kindertagesstätten. Weiterhin werde mit dem Mindeststandard von normalen Stellplätzen nach GaStellV (2,30 m x 5 m) zunehmend der Kreis von älteren und mobilitätseingeschränkten Personen, die (noch) keinen Anspruch auf einen Behindertenparkplatz haben, ausgeweitet. Die in der GaStellV vorgeschriebenen Stellplatzbreiten entsprächen nach Ansicht des städtischen Beraterkreises für Barrierefreies Planen und Bauen schon lange nicht mehr den heutigen Anforderungen. Die Maße wurden in den 70er Jahren festgelegt, seitdem haben alle Kraftfahrzeuge erheblich an Breite zugenommen. Die Argumentation, dass sich entweder die Hersteller*innen der Fahrzeuge noch die Bauherr*innen freiwillig den Rahmenbedingungen anzupassen haben, erscheine unrealistisch. Daher solle die Mindestbreite auf den in der GaStellV vorgesehenen oberen Wert von 2,50 m erhöht werden.

Vom **Facharbeitskreis Mobilität im Behindertenbeirat** der Landeshauptstadt München (FAK Mobilität) gingen – zeitliche gestaffelt – verschiedene Stellungnahmen ein. Dabei untermauerte der Facharbeitskreis Mobilität im Behindertenbeirat die Anregungen und Forderungen des städtischen Beraterkreis für Barrierefreies Planen und Bauen. Ergänzend wurde am konkreten Beispiel von öffentlichen Parkgaragen die Lage von Stellplätzen für (mobilitäts-)eingeschränkte Personen betrachtet: So entspräche ein Teil der Parkgaragen nicht den Anforderungen des Art. 48 BayBO, d.h. sie seien nicht barrierefrei zugänglich und nutzbar. Außerdem werden nach Ansicht des Behindertenbeirats in Parkgaragen zu wenig Behindertenstellplätze vorgehalten. Die erforderlichen Behindertenstellplätze müssten daher in den öffentlichen Straßenraum verlegt werden. Dort könnten diese aufgrund der baulichen Gegebenheiten oftmals nicht nach DIN gebaut werden. Inzwischen habe das Kreisverwaltungsreferat (jetzt Mobilitätsreferat) jedoch auf Initiative des Behindertenbeirates weitere Behindertenstellplätze an Knotenpunkten der S-Bahn und in der Innenstadt ausgewiesen. Durch die Nachweispflicht von barrierefreien Stellplätzen und klaren Regelungen in einer inklusiven Stellplatzsatzung könne ein Beitrag geleistet werden, die Lage auch im öffentlichen Raum zu verbessern. Den fachlich sehr guten Ausführungen des städtischen Beraterkreises für Barrierefreies Planen und Bauen schloss sich der Behindertenbeirat uneingeschränkt an. Des Weiteren hielt der FAK Mobilität Vorgaben vom Anbringen barrierefreier Ladesäulen für mehr als zeitgemäß. Im Ergebnis übermittelte der FAK Mobilität nachfolgende Aspekte:

- Zahl der barrierefreien Stellplätze: Die Zahl der barrierefreien Stellplätze müsse sich zum einen an der Zahl orientieren, die bauordnungsrechtlich herzustellen sei, zum anderen müsse sie die Nutzung des Gebäudes berücksichtigen. Je mehr Personen mit Mobilitäts-einschränkungen das Gebäude nutzen würden, desto höher müsse die Zahl der barrierefreien Stellplätze sein. So müsse z.B. für jede Wohnung, die nach DIN 18040 Teil 2 rollstuhlgereignet hergestellt wird, ein barrierefreier Stellplatz zur Verfügung stehen. Sicher müsse das Verhältnis zwischen herzustellenden und barrierefreien Stellplätzen noch präzisiert werden. Dabei haben sich in der Praxis immer wieder Fragen ergeben, so z.B. wie bei öffentlich zugänglichen Gebäuden der erhöhte Bedarf an barrierefreien Stellplätzen von Arztpraxen, Apotheken oder vergleichbaren Einrichtungen berücksichtigt werde. Auch die Festlegung des Bedarfs an barrierefreien Stellplätzen bei Gebäuden, in denen verschiedene Schulen, Kitas und ggf. weitere Nutzungen untergebracht seien, sei von Interesse.

Bei der Ermittlung der Zahl barrierefreier Stellplätze sei auch zu berücksichtigen, dass sich eine Reduzierung der Zahl von notwendigen Stellplätzen, sei es durch Mobilitätskonzepte, durch die Nähe von ÖPNV-Haltestellen oder durch einen geringeren Bedarf aufgrund öffentlicher geförderter Wohnungen, nicht nachteilig auf die Herstellung von barrierefreien Stellplätzen auswirken dürfe.

- **Größe der Stellplätze:** Die Stellplatzgrößen nach der GaStellV reichen nicht mehr aus, um mobilitätseingeschränkten Personen einen barrierefreien Zugang zu ihren Fahrzeugen zu ermöglichen. Diese Erkenntnis habe sich inzwischen auch im öffentlichen Straßenraum durchgesetzt. Dort wurde 2023 die EAR angepasst und die Größen auf mindestens 265 cm x 520 cm (aktuell nach GaStellV 2,30 m x 5,0 m) erweitert. Für barrierefreie Stellplätze sei eine Breite von mindestens 3,65 m vorgesehen (nach der GaStellV nur 3,5 m). Der FAK Mobilität schlägt daher vor, dass die Stellplatzsatzung die Regelungen der EAR übernehme.
- **Lage der Stellplätze:** Die Praxis zeige immer wieder, dass barrierefreie Stellplätze, wenn es sie denn gebe, oftmals nicht barrierefrei erreichbar sind. Daher empfahl der FAK Mobilität barrierefreie Stellplätze in der Nähe von Eingängen und Zugängen bzw. von Aufzügen zu situieren. Die Zuwege müssten barrierefrei und die Türen im Verlauf leicht zu öffnen sein. Barrierefreie Stellplätze zu lokalen Dienstleistungen sollten möglichst ebenerdig vor den Zugängen angeordnet werden.

11.2 Stellungnahme des Referats für Stadtplanung und Bauordnung

Größe und Barrierefreiheit der Stellplätze

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung kann die diversen Rückmeldungen des Beteiligungsverfahrens zur Größe und Barrierefreiheit der Stellplätze uneingeschränkt nachvollziehen. In der jüngeren Vergangenheit wurde deshalb insbesondere eine Regelung, die verpflichtend die Herstellung eines bestimmten Anteils an barrierefreien Stellplätzen vorsieht, entworfen und intern abgestimmt. Mit Inkrafttreten der Änderungen an der Bayerischen Bauordnung durch das Erste Modernisierungsgesetz Bayern ist es den Gemeinden jedoch verwehrt, Regelungen zur Größe, Beschaffenheit, Ausstattung und Zuwegung der Stellplätze in einer Ortssatzung zu treffen. Auch ein Anteil barrierefreier Stellplätze kann nicht mehr vorgeschrieben werden. Nach Auffassung des Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (siehe hierzu die auf der Internetseite des Freistaats verfügbaren „Fragen und Antworten zur Änderung im gemeindlichen Satzungsrecht zum Oktober 2025“¹⁵⁾ seien Regelungen zur Barrierefreiheit bereits von der bisherigen Rechtsgrundlage nicht erfasst gewesen. Soweit eine Stellplatzpflicht festgelegt wird, ergibt sich das Erfordernis barrierefreier Stellplätze daher „nur“ aus Art. 48 Abs. 2 Satz 4 BayBO und einer entsprechenden Konkretisierung durch Anlage A 4.2/2 der Bayerischen Technischen Baubestimmungen. Unabhängig davon kann sich der Anteil barrierefreier Stellplätze auch aus Sonderbauverordnungen ergeben (z.B. VStättV, BayVkV).

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung bedauert, dass die (berechtigte) Forderung nach einer verbindlichen Regelung zu barrierefreien Stellplätzen in der Münchener Stellplatzsatzung nicht erfüllt werden kann. Trotz einer entsprechenden Stellungnahme der Landeshauptstadt München und des Bayerischen Städtetags im Gesetzgebungsverfahren, die insbesondere die Bedeutung barrierefreier Stellplätze im Grundsatz und auch generell für die Stadtgesellschaft betonte, lenkte der bayerische Gesetzgeber hier nicht ein.

Soweit rechtlich möglich, finden „barrierefreie Stellplätze“ zumindest (weiterhin) auf Ebene der Bebauungsplanung Berücksichtigung. So wurde z.B. in der jüngeren Vergangenheit in Bebauungsplänen festgesetzt, dass „*Stellplätze für Menschen mit Behinderung auch oberirdisch zu*

¹⁵ Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr „Fragen und Antworten zur Änderung im gemeindlichen Satzungsrecht durch die Änderung der BayBO – Erstes Modernisierungsgesetz Bayern (LT-Drs: 19/3023)“, Stand vom 20.02.2025, abrufbar unter: https://www.stmb.bayern.de/assets/stml/buw/baurechtundtechnik/24_fragenkatalog-aenderung-satzungsrecht.pdf

lässig sind, wenn sich hierfür ein abweichender zusätzlicher Bedarf in der Lage und der Anzahl der Stellplätze ergibt.“¹⁶ Daneben kann u.a. auf den Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 18.04.2018, Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 10736, „Freiham Nord – ein inklusiver und demografiefester Stadtteil“ des Ausschusses für Stadtplanung vom 18.04.2018 (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 10736) verwiesen werden, mit dem das Referat für Stadtplanung und Bauordnung in Zusammenarbeit mit allen am Planungsprozess Freiham beteiligten Referaten eine Expertise zur Inklusion Freiham veröffentlicht hat. Diese zeigt auf, wie inklusive Anforderungen an den Stadtteil berücksichtigt werden und in die Planung einfließen können. Des Weiteren wurden Instrumente und Maßnahmen entwickelt, um diese Thematik in die Planungen zu Freiham einzubinden und auch in den Umsetzungsebenen einzubinden. Die Expertise aus den Broschüren „Freiham – ein inklusiver Stadtteil - Ziele und Maßnahmen zur inklusiven Ausgestaltung“¹⁷ sowie „Freiham – Handlungsempfehlungen“¹⁸ soll dabei als Grundlage zur inklusiven Ausgestaltung dienen.

Begrünung der Stellplätze

Im Hinblick auf die verschiedenen Rückmeldungen im Beteiligungsverfahren zur Begrünung (und Beschaffenheit allgemein) von Stellplätzen ist darauf hinzuweisen, dass derartige Anforderungen zwar nicht in der Stellplatzsatzung, aber in der „Satzung der Landeshauptstadt München über die Gestaltung und Ausstattung der unbebauten Flächen der bebauten Grundstücke und über die Begrünung baulicher Anlagen“¹⁹ (Gestaltungs- und BegrünungsS) enthalten sind. So trifft § 6 Gestaltungs- und BegrünungsS Regelungen zur „Gestaltung von Stellplätzen und Garagen“, die sich auf die Begrünung der Stellplätze, Vorgaben zur Verwendung von Belagmaterialien für offene Stellplätze sowie Baumpflanzungen beziehen. Derzeit wird auch die Münchner Gestaltungs- und Begrünungssatzung fortgeschrieben. Die Anregungen und Empfehlungen des o.g. Beteiligungsverfahrens werden daher in diesem Kontext betrachtet. Es ist geplant, dem Stadtrat Ende diesen Jahres/Anfang nächsten Jahres eine novellierte Gestaltungs- und Begrünungssatzung zur Behandlung vorzulegen.

12 Fahrradabstellplätze

12.1. Rückmeldungen aus dem Beteiligungsverfahren

Die **Bayerische Architektenkammer** ergänzte ihre Ausführungen zu den Mobilitätskonzepten (siehe Anlage 6 Ziffer 2.1) dahingehend, dass auch der Ausbau und die Verbesserung des Komforts der Fahrradwege netze erforderlich sei. Unternehmen könnten alternative Mobilitätsformen durch die Substitution von Pkw-Stellplätzen gezielt fördern, mögliche bauliche Investitionskosten reduzieren und die frei werdenden Finanzmittel für alternative Angebote einsetzen. Dazu gehöre auch, dass ein präziser Schlüssel für die Substitution von Pkw-Stellplätzen durch Fahrradstellplätze über die Satzung festgelegt werde. Offenbar sei auch die Anzahl der zu errichtenden Fahrradstellplätze bis dato immer noch nicht ausreichend. Eine zeitnahe Evaluation der im Oktober 2020 in Kraft getretenen Fahrradstellplatzsatzung sei daher in jedem Fall zielführend. Ergänzungsbedarf zeichne sich bereits bei der Anzahl an Fahrradstellplätzen für Besucher*innen, z.B. in Studentenwohnheimen, ab.

¹⁶ Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 15688, „Satzungstext des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2154 der Landeshauptstadt München“ S. 200/436, § 13 Abs. 4

¹⁷ Abrufbar unter:

https://www.google.com/url?sa=t&source=web&rct=j&opi=89978449&url=https://stadt.muenchen.de/dam/jcr:851e3330-52ad-4c40-a838-ecea5ab7644c/Broschueren_Freiham-Inklusion-2018.pdf&ved=2ahUKEwiyOSeiMuLAXURSPEDHX4fFNQFnoECBUQAQ&usq=AOvVaw2AN6s6bPiXM9wrsX3Er-7M

¹⁸ Abrufbar unter:

https://www.google.com/url?sa=t&source=web&rct=j&opi=89978449&url=https://stadt.muenchen.de/dam/jcr:0e8a383a-d5ae-40da-a5d1-d22227a19bce/2016_Freiham-inklusiver_Stadtteil_Handlungsempfehlungen.pdf&ved=2ahUKEwjM5-yGh8uLAv9QVEDHYyLzQQFnoECBqQAQ&usq=AOvVaw1J7PlhzSs0Lwv20SWRzUF

¹⁹ „Satzung der Landeshauptstadt München über die Gestaltung und Ausstattung der unbebauten Flächen der bebauten Grundstücke und über die Begrünung baulicher Anlagen“, zuletzt geändert mit Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 12.02.2025, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 13971; Gestaltungs- und BegrünungsS abrufbar unter: <https://stadt.muenchen.de/rathaus/stadtrecht/vorschrift/924.html>

Die **GEWOFAG Holding GmbH** und **VdW** schlugen nahezu wortgleich neben dem Ausbau der Radinfrastruktur und dem Aufbau einer öffentlichen Lastenradinfrastruktur auch eine Korrelation der Stellplatzsatzung mit der Fahrradabstellplatzsatzung vor. Neben der Stellplatzsatzung habe die Fahrradabstellplatzsatzung eine ähnliche Zielrichtung. Beide Satzungen könnten sogar zusammengefasst werden. Im Bestand der GEWOFAG Holding GmbH bzw. Münchner Wohnungsunternehmen fänden sich häufig freie Tiefgaragenstellplätze, zugleich gebe es einen erhöhten Bedarf an Fahrradabstellplätzen. Leerstehende Pkw-Stellplätze sollten daher bei entsprechendem Bedarf auch als Fahrrad- bzw. sogar Lastenradstellplätze umgenutzt werden können. Dafür erforderliche bauliche Anpassungen, wie ein veränderter Zuschnitt oder Bügel, um Fahrräder sicher abschließen zu können, müssten in diesem Zusammenhang ermöglicht bzw. genehmigungs- oder zustimmungsfrei ermöglicht werden.

Das **Staatliche Bauamt München 1** regte an, die Stellplatzsatzung vor dem Hintergrund des Nutzungsverhaltens von Kraftfahrzeugen und Fahrrädern zu betrachten und stellte einen deutlich steigenden Bedarf an zusätzlichen Fahrradabstellplätzen fest. Die Landeshauptstadt München habe diesem Trend bereits mit ihrer Fahrradabstellplatzsatzung Rechnung getragen. Dabei werde vom jeweiligen Bedarfsträger auch eine Spezifizierung der Fahrradstellplätze in Bezug auf Lademöglichkeiten, Servicestationen und Abstellmöglichkeiten von Lastenräder oder Kinderanhängern gefordert. Vermisst werde im Entwurf der Stellplatzsatzung ein Ausgleich zwischen Pkw- und Fahrradabstellplätzen. Durch die Verpflichtung zur Herstellung der Fahrradabstellplätze solle aus Sicht des Staatlichen Bauamts 1 eine Reaktion auf die Stellplatzsatzung mit Reduzierung der Bemessungsgrößen einhergehen.

Das **Staatliche Bauamt München 2** sprach sich für den Bereich der Lehre und Ausbildung der Universitäten in zentralen Innenstadtlagen für eine drastische Reduzierung an Kfz-Stellplätzen aus. Es bestehe kein Interesse an einer langfristigen Parkplatzbewirtschaftung und es sollen zusätzlich keine Anreize für die Anfahrt mit dem Auto geschaffen werden. Besser sei es, sogar nahezu vollständig auf eine adäquate Forderung von Fahrradabstellplätzen umzusteigen, da die Studierenden sowie auch die Lehrenden in der Regel bereits jetzt mit dem Fahrrad und/oder öffentlichen Verkehrsmitteln anreisen würden.

Aus Sicht von **Wohnen ohne Auto c/o VCD** erschien es sinnvoll, bei der Bemessung der Fläche für Fahrrad-Angebote an eine Vielzahl von Modellen zu denken. Rollstühle, Liegeräder, Kinderanhänger, Lastenräder haben einen größeren Flächenverbrauch als „normale“ Fahrräder. Diese müssen aber nach Meinung von Wohnen ohne Auto c/o VCD nicht in einer „Fahrradgarage“ zusammengefasst sein. Die Abstellräume müssten hingegen leicht erreichbar sein. Kellerräume bräuchten flachere Rampen als Tiefgaragenfahrten für Autos, gerade bei Transporträdern. Dafür könnten diese schmäler sein. Es sei unverständlich, verschiedene Fahrzeuge auf eine gemeinsame Rampe zu verweisen (Autorampe 15 %, Rollstuhlrampe 6 %). Zuwegung (Einfahrt, Rampe) seien dann unverhältnismäßig teuer. Abstellräume im EG dürften nicht zur Geschossfläche gerechnet werden.

Der **BA 1 (Altstadt-Lehel)**, der **BA 2 (Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt)** und die **GRÜNEN-Fraktion im BA 4 (Schwabing-West)** regten an, dass die Kompensation von Kfz-Stellplätzen auch durch zusätzliche, über die in der Fahrradabstellplatzsatzung geforderten Anzahl von Fahrradabstellplätzen hinaus, möglich sein müsse. Die **LINKEN-Fraktion des BA 4** wies darauf hin, dass andere Bundesländer die Stellplatzpflicht pro Wohneinheit zugunsten von Fahrradstellplätzen reduzieren. Der BA 2 forderte die ergänzende und komplementäre Weiterentwicklung der Fahrradabstellplatzsatzung (Lastenräder, Anhänger), ggf. unter Berücksichtigung von motorisierten Zweirädern.

Der **BA 3 (Maxvorstadt)** gab an, dass der Radverkehr in München eine immer größere Rolle spielt und die Mobilität gerade in den innerstädtischen Gebieten vor allem mit dem Fahrrad stattfinde. Daher sollten Abstellmöglichkeiten, die über die Forderungen der Fahrradabstellsatzung hinausgehen, für Lastenfahrräder, E-Bikes, Pedelecs und Fahrradanhängern geschaffen werden, um den Stellplatzbedarf für Kraftfahrzeuge bis auf 0,3

Stellplätze je Wohneinheit senken zu können.

In eine ähnliche Richtung ging der **BA 16 (Ramersdorf-Perlach)**, der zugleich eine Vereinigung von Stellplatzsatzung und Fahrradabstellplatzsatzung anregte.

12.2. Stellungnahme des Referats für Stadtplanung und Bauordnung

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung plant derzeit keine Novellierung der „Satzung der Landeshauptstadt München über die Herstellung und Bereithaltung von Abstellplätzen für Fahrräder“ vom 10.07.2020 (Fahrradabstellplatzsatzung – FabS)²⁰. Im Gegensatz zur Münchner Stellplatzsatzung wirken sich die Änderungen an der Bayerischen Bauordnung durch das Erste Modernisierungsgesetz Bayern auf den Bestand der Münchner Fahrradabstellplatzsatzung nicht aus; diese bleibt auch über den 30.09.2025 hinaus in Kraft.

Künftige Fortschreibungen der Münchner Fahrradabstellplatzsatzung müssten jedoch die zum 01.10.2025 in Kraft tretenden Änderungen der Ermächtigungsgrundlage des Art. 81 Abs. 1 Nr. 4 BauGB neu berücksichtigen. Damit können perspektivisch keine zusätzlichen Regelungen zur Größe, Beschaffenheit und Ausstattung von Fahrradabstellplätzen getroffen oder bestehende Regelungen der Münchner Fahrradabstellplatzsatzung geändert werden.

Unbenommen bleibt jedoch die Möglichkeit, Kfz-Stellplätze mit (über die Anforderungen der Fahrradabstellplatzsatzung hinausgehenden) zusätzlichen Fahrradabstellplätzen zu verrechnen. Das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr bestätigte dies in seinen „Fragen und Antworten zur Änderung im gemeindlichen Satzungsrecht Oktober 2025“²¹ (= „*Von den in der Anlage zur GaStellV festgelegten Obergrenzen der Stellplatzzahlen darf qua Satzung nach unten abgewichen werden. Vor diesem Hintergrund ist es selbstverständlich möglich, in einer Satzung eine geringere Zahl von Stellplätzen vorzusehen und dies mit Verrechnungsmöglichkeiten mit Fahrradabstellplätzen oder einem Mobilitätskonzept zu kombinieren.*“). Zwar enthält der vorliegende Entwurf einer Münchner Stellplatzsatzung noch keine Regelung zur Verrechnung von nachzuweisenden Stellplätzen mit zusätzlichen Fahrradabstellplätzen. Dies bleibt einer Prüfung im Rahmen der sog. Phase 2 vorbehalten (siehe hierzu allgemein die Ausführungen in A.) Ziffer 3.

13. Ergänzende Einzelthemen und Forderungen an die Politik

13.1 Rückmeldungen aus dem Beteiligungsverfahren

Der **Bund Naturschutz in Bayern e.V. (BN)** stellte fest, dass die Reduzierung der Stellplätze und eine Verhinderung des Zuparkens des öffentlichen und privaten Raums für die zukünftige Entwicklung der Stadt entscheidend sei und fordere deshalb eine gestaffelte Bepreisung der öffentlichen Parkflächen in Abhängigkeit von der Größe des Personenkraftfahrzeugs. Hierfür sei das kleinstverfügbare Zwei-Personenfahrzeug als Richtwert für die Nutzung von einem Stellplatz anzunehmen. Daran werde, je nach Größe des Fahrzeugs, der Preis in zwei weiteren Schritten um das 2- bzw. 3-fache erhöht. Das Resultat sei eine „Klein-Mittel-Groß-Abstufung mit dem Ziel, sowohl die Anzahl als auch die Größe der parkenden Autos im Stadtgebiet zu reduzieren. Parallel dazu müsse auch bei der Ausstellung der Parkausweise für Anwohner*innen auf die Größe bzw. den Hubraum der Autos geachtet werden, sodass auch hier eine abgestufte Bepreisung stattfinden könne.“

²⁰ Satzung der Landeshauptstadt München über die Herstellung und Bereithaltung von Abstellplätzen für Fahrräder (Fahrradabstellplatzsatzung – FabS), Bekanntmachung 10.07.2020 (MÜAbl. S. 406), abrufbar unter: <https://stadt.muenchen.de/rathaus/stadtrecht/vorschrift/958/version2/0.html>

²¹ Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, „Fragen und Antworten zur Änderung im gemeindlichen Satzungsrecht Oktober 2025“, abrufbar unter: <https://www.stmb.bayern.de/buw/baurechtundtechnik/bauordnungsrecht/bauordnungundvollzug/index.php>

Auch der **Green City e.V.** stellte fest, dass eine Verringerung des Stellplatzschlüssels nicht zu einer vermehrten Inanspruchnahme des öffentlichen Raumes zur Abstellung privater Kraftfahrzeuge führen dürfe. Aus diesem Grund seien flankierende Maßnahmen wie Preisanpassungen für Parken im öffentlichen Raum und das Knüpfen einer Kfz-Zulassung an den Nachweis eines Stellplatzes unerlässlich. Die niedrigen Bewohnerparkgebühren seien insbesondere im Verhältnis zu den Mietpreisen für private Stellplätze und Garagen nicht mehr zeitgemäß und haben ihre eigentliche steuernde Wirkung und Bedeutung verloren. Um mehr Bewohner*innen dazu zu bewegen, die privaten Abstellmöglichkeiten zu nutzen und damit die Wirksamkeit von Parklizenzzgebieten spürbar zu erhöhen, forderte der Green City e.V., die Anwohnerparkausweisgebühren deutlich zu erhöhen. Die Novellierung des Straßenverkehrsgesetzes ermächtigte Landesregierungen, Gebührenordnungen für das Ausstellen von Bewohnerparkausweisen zu erlassen und so den seit 1993 unveränderten Gebührenrahmen für Bewohnerparkausweise bedarfsgerecht und zeitgemäß anzupassen. Green City e.V. sei bewusst, dass dies in den Hoheitsbereich des Freistaats Bayern falle, welcher eine entsprechende Gebührenordnung erlassen oder die Ermächtigung an die Kommunen delegieren müsse. Die gleiche Situation finde der Green City e.V. bei den Parkgebühren vor. Eine Entkopplung der Parkgebühren von der Entwicklung der Mobilitätskosten habe die Wirksamkeit der Parkgebühren im Laufe der Jahre stark reduziert. In Bayern dürften Parkgebühren höchstens 0,50 Euro, in Gebieten mit besonderem Parkdruck höchstens 1,30 Euro je angefangener halber Stunde, betragen (Stand: 2021). In anderen Bundesländern, zum Beispiel Baden-Württemberg, gebe es keine derartige Obergrenze, sodass dort die Kommunen nach den jeweiligen örtlichen Erfordernissen die Gebührenhöhen festsetzen können. Green City e.V. fordere daher Oberbürgermeister Dieter Reiter und den Stadtrat auf, sich für eine zeitgemäße Ausgestaltung der Anwohnerparkausweisgebühren sowie der Parkgebühren beim Freistaat Bayern einzusetzen. Zur Frage der Verknüpfung einer Kfz-Zulassung mit dem Nachweis eines Stellplatzes berichtete der Green City e.V., dass es z.B. in Japan nicht möglich sei, ein reguläres Auto zuzulassen, ohne einen Parkplatz nachzuweisen. Dabei kosten, nach Angaben des Green City e.V., Kfz-Stellplätze rund 400 Euro im Monat und Falschparker*innen werden konsequent abgeschleppt. Dies führe dazu, dass sich die Menschen eigenständig um Abstellmöglichkeiten für ihre Kraftfahrzeuge kümmern müssten. Green City e.V. sei bewusst, dass die kommunale Zuständigkeit der Landeshauptstadt München hierbei nicht greife, würde es jedoch begrüßen, wenn sich der Oberbürgermeister zu diesem Thema gegenüber den Deutschen Städtetag einbringen würde.

Die **Regierung von Oberbayern** wies aus städtebaulicher Sicht darauf hin, dass bei dem Problem des ungeordneten Parkens von LKW, Campingbussen, Anhängern usw. in Wohngebieten zunächst die Regelungen der StVO greifen. Es wurde seitens der Regierung von Oberbayern daher angeregt, durch zusätzliche Regelungen in der Stellplatzsatzung oder einer eigenständigen Satzung dieses Problem zu entschärfen.

Der **BA 7 (Sendling-Westpark)** regte an, auch das Problem des Parkens von Wohnwägen, Lastkraftwagen und Bussen in allgemeinen und reinen Wohngebieten anzugehen. Dazu müsste aber die StVO vom Bund geändert werden.

13.2 Stellungnahme des Referats für Stadtplanung und Bauordnung

Parkgebühren

Hinsichtlich der Anregung, die Münchner Parkgebühren anzupassen, verweist das Referat für Stadtplanung und Bauordnung auf die zwischenzeitlich erfolgte Anhebung der Parkgebührenpreise durch die „Verordnung zur Änderung der Verordnung über Parkgebühren in Bereichen mit Parkuhren und Parkscheinautomaten in der Landeshauptstadt München (Parkgebührenordnung)“, siehe den Beschluss der Vollversammlung vom 29.06.2022, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 06146.

Darüber hinaus führt das Mobilitätsreferat in der Sitzungsvorlage für die Vollversammlung vom 26.03.2025 „Mobilitätsstrategie 2035, Teilstrategie: Management des öffentlichen (Straßen-)Raums“ (siehe Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 11904)²² zu den begrenzten Anpassungsmöglichkeiten der Parkgebühren wie folgt aus: „*Insbesondere aufgrund der noch nicht erfolgten Anpassung des Freistaats Bayern im Bereich der Parkgebühren und Gebühren für Bewohnerparklizenzen kann München jedoch nicht alle Potentiale und Möglichkeiten aus- schöpfen. Nach § 10 ZustV (Zuständigkeitsverordnung) dürfen in Bayern die Parkgebühren höchstens 0,50 €, in Gebieten mit besonderem Parkdruck höchstens 1,30 € je angefangener halber Stunde betragen. In anderen Bundesländern, z.B. Baden-Württemberg, gibt es keine derartige Obergrenze, so dass dort die Kommunen nach den jeweiligen örtlichen Erfordernissen die Gebührenhöhen festsetzen können.*“ [...] „*Die Landeshauptstadt München fordert schon lange, dass gemeinsam mit dem Freistaat Bayern eine Anpassung der Gebühren herbeigeführt wird, um die Funktion des Steuerungsinstruments Parkraummanagement zu erhalten und im Sinne der Verkehrswende zu erweitern. Bereits Ende 2021 erging ein Schreiben des Oberbürgermeisters in Abstimmung mit dem Mobilitätsreferat mit dem Hinweis der dringenden Notwendigkeit einer Anpassung der bestehenden Regelung an die zuständigen Staatsministerien. Ein Antwortschreiben im Sommer 2022 besagt, dass der Freistaat bereits an Lösungen zu dem Thema arbeite. Geändert hat sich bislang aber nichts.*“

Das Mobilitätsreferat sieht eine entsprechende Anpassung der Parkgebühren auch für München als dringend erforderlich an. Die Landeshauptstadt München setzt sich daher dafür ein, dass der Freistaat Bayern eine entsprechende Gebührenordnung erlassen oder die Ermächtigung an die Kommunen delegiert wird.“

Mit dem o.g. Beschluss der Vollversammlung vom 26.03.2025 wurde das Mobilitätsreferat zudem beauftragt, sich auch weiterhin beim Freistaat Bayern für die Aufhebung des Parkgebührenrahmens sowie für die Aufhebung des Gebührenrahmens für Bewohnerparklizenzen einzusetzen.

Letztlich ist anzumerken, dass mit Beschluss der Vollversammlung vom 19.01.2022 zum Haushalt 2022 des Kreisverwaltungsreferats (siehe Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 04690²³) einer Erhöhung der Parkausweise für gewerbliche Anlieger*innen sowie nichtabhängig beschäftigte Freiberufler*innen und Handwerker*innen sowie Handelsvertreter*innen zugestimmt wurde.

Parken von Wohnwagen, LKW, Bussen sowie Ahndung von Parkverstößen

Hinsichtlich des Parkens von Wohnwagen, LKW und Bussen verweist das Referat für Stadtplanung und Bauordnung auf die Ausführungen des Mobilitätsreferats im o.g. Beschluss der Vollversammlung vom 26.03.2025²⁴:

„*Grundsätzlich steht der öffentliche Verkehrsgrund allen Verkehrsteilnehmer*innen zur Verfügung. Alle zugelassenen Fahrzeuge dürfen sowohl am fließenden als auch am ruhenden Verkehr – dem Parken – teilnehmen. Einschränkungen dafür bestehen lediglich entweder durch die konkrete Regelung vor Ort oder in den allgemeinen oder besonderen Vorgaben der Straßenverkehrsordnung (StVO). Solche besonderen Vorgaben gelten für Anhänger (auch Wohnanhänger) und LKW nach § 12 StVO in den Absätzen 3a) und 3b):*

- *Kraftfahrzeuganhänger dürfen ohne Zugfahrzeug nicht länger als zwei Wochen geparkt werden.*
- *Für Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse über 7,5 t sowie mit Kraftfahrzeuganhängern über 2,0 t zulässiger Gesamtmasse ist innerhalb geschlossener Ortschaften u.a. in reinen und allgemeinen Wohngebieten das regelmäßige Parken in der Zeit von 22.00 bis 06.00 Uhr sowie an Sonn- und Feiertagen unzulässig.*

²² Beschluss der Vollversammlung vom 26.03.2025, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 11904, Ziffer 1.4, S. 22f. und Anlage 36 und Anlage 37 sowie Ziffer 2.2, S.29, abrufbar unter: <https://risi.muenchen.de/risi/sitzungsvorlage/detail/8147544>

²³ Beschluss der Vollversammlung vom 19.01.2022, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 04690, abrufbar unter: <https://risi.muenchen.de/risi/sitzungsvorlage/detail/6818463>

²⁴ • Beschluss der Vollversammlung vom 19.01.2022, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 04690, Ziffer 2.3, S. 31 und Ziffer 2.4, S.38, abrufbar unter: <https://risi.muenchen.de/risi/sitzungsvorlage/detail/8147544>

- Für Wohnmobile gelten keine besonderen Vorgaben, solange sie die o.g. Gesamtmasse nicht überschreiten.

Außerhalb der Parklizenzgebiete fallen Kontrollen in die Zuständigkeit der Polizei, welche wiederum aufgrund der begrenzten Personalressourcen nach dem Opportunitätsprinzip und nur bei akuten Sicherheitsfragen handeln kann. Der Landeshauptstadt München sind in Bezug auf Überwachung auch rechtlich oft die Hände gebunden. Eine Regelungsmöglichkeit ist die Anordnung von reinem PKW-Parken (Zeichen 314 mit Zusatzbeschilderung 1010-58 StVO). Eine Parkbeschränkung auf Pkw ist jedoch nur aus zwingenden verkehrlichen Gründen möglich, z.B. wenn durch parkende Großfahrzeuge der Fahrverkehr behindert wird oder massive Sicht einschränkungen vorliegen, die über das in einer Großstadt übliche Maß hinausgehen. Sofern dies aus Gründen der Verkehrssicherheit erforderlich ist, wird das Mobilitätsreferat auch künftig betroffene Straßenabschnitte mittels entsprechender Anordnung von dauerhaft abgestellten Anhängern und LKW befreien und die Maßnahmen mit den entsprechenden Bezirksausschüssen abstimmen.

Innerhalb der Parklizenzgebiete gilt der oben beschriebene Lösungsansatz, dass Fahrzeuge ab einer Länge von 5,5 Metern künftig keine Eintragung in den Bewohnerausweis erhalten.²⁵

Hinsichtlich des Parkens von Wohnwagen, LKW und Bussen verweist das Mobilitätsreferat im o.g. Beschluss zum Vorgehen innerhalb von Parklizenzgebieten auf Folgendes: „*Die bisherige Eintragung von Wohnmobilien in den Bewohnerparkausweis ist angesichts der angespannten Parkraumsituation künftig nicht mehr vermittelbar, da diese in aller Regel lediglich zu Freizeitzwecken bereitgehalten werden und dadurch auch vermehrt Beschwerden von anderen Bewohner*innen in den überlasteten Lizenzgebieten nach sich ziehen. Ab dem 01.08.2025 sollen daher für Fahrzeuge mit einer Länge ab 5,50 Metern (in der Regel größere Wohnmobile/LKWs) keine Bewohnerparkausweise mehr erteilt werden. Bürger*innen, die zu diesem Zeitpunkt bereits einen Bewohnerparkausweis für ein Fahrzeug ab einer Länge von 5,50 Meter haben, erhalten für dieses Fahrzeug auch weiterhin einen Bewohnerparkausweis. So werden die Parklizenzen für überlange Fahrzeuge nach und nach reduziert.*“

²⁵ Beschluss der Vollversammlung vom 05.02.2022, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 04690, Ziffer 2.3, S. 31 und Ziffer 2.4, S.38, abrufbar unter: <https://risi.muenchen.de/risi/sitzungsvorlage/detail/8147544>

Anlage 7

Datum: 17.06.2025

Telefon: 0 233

@muenchen.de

Kulturreferat

Kulturelle Infrastruktur

KULT-ABT2-KI

Beschlussvorlage für 20-26 / V 17088

Münchener Stellplatzsatzung 2025

An PLAN HA II/11

Zu der Beschlussvorlage nimmt das Kulturreferat wie folgt Stellung:

- Gegen die Beschlussvorlage werden keine Einwendungen erhoben.
Auf beiliegende Stellungnahme vom 18.03.2025 wird verwiesen.
- Mit der Beschlussvorlage besteht kein Einverständnis.
Auf beiliegende Stellungnahme wird verwiesen.

Vorabstimmung zu einzelnen Stellplatzrichtwerten der künftigen Münchner Stellplatzsatzung.

EMail vom 18.02.2025/12.03.2025

I. An das Planungsreferat HA II/11

Zu den Stellplatzrichtwerten im Entwurf für die Anlage 1 der künftigen Münchner Stellplatzsatzung möchte das Kulturreferat Folgendes zu Ziffer 4. „Versammlung“ rückmelden:

Zum Aufgabenbereich des Kulturreferats gehört auch die Nutzervertretung und -koordination bei der Entwicklung stadtteilkultureller Einrichtungen.

Im Laufe der letzten Jahrzehnte konnte das Kulturreferat durch den Betrieb der 35 derzeit bestehenden Stadtteilkultureinrichtungen auch hinsichtlich des Mobilitätsverhaltens der Besucher umfassende Erfahrungen sammeln.

Das Angebot der jeweiligen Institutionen richtet sich in erster Linie an die lokale Bevölkerung des Stadtteils. Hier werden den Bürgern vor Ort sowie den im Stadtteil ansässigen Gruppierungen und Vereinen Räumlichkeiten für ihre Aktivitäten zur Verfügung gestellt. Eine überörtliche Anziehungskraft ist dabei in der Regel nicht gegeben. Die meisten Besucher können die Veranstaltungen bequem zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem ÖPNV erreichen, an den diese Häuser meist sehr gut angebunden sind.

Bei der Ermittlung der erforderlichen Stellplätze für die Stadtteilkultureinrichtungen werden die Bürgersäle bisher gemäß Anlage 1 zur aktuellen Stellplatzsatzung grundsätzlich als „Versammlungsstätte“ behandelt. Es ist demnach ein Stellplatz je 10 Besucher nachzuweisen. Die Besucherzahl errechnet sich über die jeweilige Fläche des Bürgersaals mit 2 Personen/m², was einer maximalen Auslastung des Saals mit Stehplätzen entspräche. Hinzu kommen die notwendigen Stellplätze für weitere Räume (Gruppenräume, Foyer, Büro...). Die Anzahl der tatsächlich herzustellenden und abzulösenden Stellplätze kann gemäß §§ 3 und 4 der Stellplatzsatzung reduziert werden.

Der Umstand, dass die Besucher von stadtteilkulturellen Einrichtungen in der Regel „aus der Nachbarschaft“ kommen und normalerweise nicht mit dem PKW zu den Veranstaltungen gelangen, ist in der Stellplatzsatzung aus unserer Sicht nicht ausreichend berücksichtigt. Darüber hinaus werden Veranstaltungen, bei denen ausschließlich Stehplätze angeboten werden, in stadtteilkulturellen Einrichtungen unserer Kenntnis nach so gut wie nie durchgeführt.

Die Vielzahl an nachzuweisenden Stellplätzen hat sich bei Bauvorhaben im Kulturbereich zu einem erheblichen Kostenfaktor (investiv und konsumtiv) entwickelt. Zudem bereiten in der Praxis die von den

Stellplätzen ausgehenden Lärmemissionen insbesondere in den Nachtstunden immer wieder Probleme. Bei einer kulturellen Einrichtung hat dies zu der schon paradox zu nennenden Situation geführt, dass die für teures Geld herzustellenden Stellplätze, die hauptsächlich durch den Saal ausgelöst werden, gemäß Auflage aus der Baugenehmigung nach 22.00 Uhr nicht mehr benutzt werden dürfen. Da Veranstaltungen, welche in diesem Saal stattfinden, in der Regel nie vor 22.00 beendet sind, können diese Stellplätze von Veranstaltungsbesuchern demzufolge nicht benutzt werden.

Auch bei anderen aktuellen Planungen von Stadtteilkultureinrichtungen sind Stellplatzfragen sehr schwierig zu handhaben, da – wie gesagt – der tatsächliche Bedarf und die pauschalisierenden Vorgaben der Stellplatzsatzung meist nicht übereinstimmen.

Im Textentwurf für die Anlage 1 der künftigen Stellplatzsatzung wird nun bereits unterschieden zwischen „Versammlungsstätten mit überörtlicher Bedeutung“ (4.1) und „Sonstigen Versammlungsstätten“ (4.2). Positiv bewerten wir, dass sich die Stellplatzanzahl in Zukunft über Sitzplätze und nicht mehr über die Besucherzahl, ermittelt über die Flächen entsprechend der VStättV, berechnet wird.

Um aber auch der oben ausgeführten Problematik gerecht zu werden wäre es aus Sicht des Kulturreferats sinnvoll, eine weitere Ziffer 4.3 „Stadtteilorientierte Versammlungsstätten“ mit einem Richtwert 1 Stellplatz je 20 Sitzplätze aufzunehmen. In diese zusätzliche Kategorie sollten auch Schulaulen aufgenommen werden, da diese ähnlich Voraussetzungen wie die Stadtteilkultureinrichtungen haben und häufig auch stadtteilkulturell genutzt werden.

Mit der Einführung einer Ziffer 4.3 „Stadtteilorientierte Versammlungsstätten“ wäre eine weitergehende Reduzierung der nachzuweisenden Stellplätze bei Stadtteilkultureinrichtungen möglich, die den tatsächlichen Gegebenheiten mehr entspräche. Darüber hinaus könnte eine solche Stellplatzregelung die Kosten bei Errichtung, Unterhalt und Betrieb dieser Einrichtungen erheblich reduzieren und teure Tiefgaragen gegebenenfalls sogar verzichtbar machen.

Kirchen müssten bei einer Aufnahme von 4.3 als Ziffer 4.4 aufgeführt werden.



Behindertenbeirat
Burgstr. 4, 80331 München

An das
Referat für Stadtplanung und Bauordnung

Der Vorstand

Nadja Rackwitz
Michael Hausmanninger
Cornelia von Pappenheim
Daniela Maier

Burgstr. 4
80331 München
Telefon 233-21075
Telefax 233-21266
behindertenbeirat.soz@muenchen.de

Datum
25.06.2025

**Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 17088
Anpassung des Münchner Stellplatzrechts für Kraftfahrzeuge an die Änderungen der
Novelle der Bayerischen Bauordnung (BayBO) 2025**

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Behindertenbeirat der Stadt München hält es für einen Fehler, dass mit dem sogenannten „Ersten Modernisierungsgesetz“ den Gemeinden die Möglichkeit genommen wurde, neben der Zahl auch die „*Größe und Beschaffenheit der Stellplätze für Kraftfahrzeuge*“ in einer Satzung festzulegen, indem diese Begriffe ohne weitere Begründung einfach gestrichen wurden. Damit ist nur noch die Regelung zur Anzahl von „regulären“ nicht aber zu barrierefreien Stellplätzen zulässig. Leider hatte die Stadt München im Gegensatz zu zahlreichen anderen Gemeinden diese Möglichkeit auch in der Vergangenheit nicht genutzt, mit der Folge, dass insgesamt, besonders aber im (privaten) Wohnungsbau keine oder viel zu wenige barrierefreie Stellplätze zur Verfügung stehen.

Aus Sicht des Behindertenbeirats verstößt das faktische Verbot, im Rahmen einer kommunalen Satzung den Anteil von barrierefreien Stellplätzen festzulegen, gegen die Ziele der Behindertengleichstellungsgesetze, insbesondere auch gegen das Bayerische Behindertengleichstellungsgesetz - BayBGG. Weder wird den besonderen Bedürfnissen von Menschen mit Behinderung Rechnung getragen (Art. 1 Abs. 3 Satz 3 BayBGG) noch wird verhindert, dass Menschen die Mitnahme benötigter Mittel (hier Rollstuhl im PKW) erschwert wird (Art. 4 Satz 2 BayBGG). Insbesondere werden Menschen mit Behinderung gegenüber nicht eingeschränkten Personen benachteiligt, wenn lediglich Stellplätze mit Standardmaßen angeboten werden (Art. 5 Satz 1 BayBGG). Die Stadt München sollte daher darauf drängen, dass das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) hier nachbessert, sei es durch eine erneute Änderung der BayBO oder durch eine Ergänzung in der GaStellV mit Anforderungen zu barrierefreien Stellplätzen.

Das StMB verweist lediglich auf Art. 48 Abs. 2 Satz 4 BayBO, bzw. auf eine Ergänzung in der als Technische Baubestimmung eingeführten DIN 18040 Teil 1 Abschnitt 4.2.2. Die dortigen Formulierungen lauten: „... Stellplätze für Besucher und Benutzer müssen in der

erforderlichen Anzahl barrierefrei sein“ (BayBO), bzw. „Mindestens 1 v. H., mindestens jedoch einer der notwendigen Stellplätze für den allgemeinen Besucher- und Benutzerverkehr müssen Abschnitt 4.2.2 Sätze 1 und 2 entsprechen“ (erforderlichen Größe nach DIN).

Es handelt sich dabei lediglich um unbestimmte Rechtsbegriffe, die einer entsprechenden Auslegung bedürfen. Da dies jetzt nicht mehr mit einer Satzung möglich ist, hält es der Behindertenbeirat für dringend erforderlich, z. B. im Rahmen einer internen Regelung oder einer Verwaltungsrichtlinie bei vergleichbaren Fällen einheitlich eine „erforderliche Anzahl“ an barrierefreien Stellplätzen zu definieren und die Zahlen zu veröffentlichen. Dies dürfte schon im Hinblick auf einheitliche Beratung notwendig sein. Damit können dann zumindest bei Sonderbauten im regulären Baugenehmigungsverfahren entsprechende Anforderungen gestellt werden. Im vereinfachten Baugenehmigungsverfahren, bzw. bei der Genehmigungsfreistellung wozu i. d. R. die Wohngebäude zählen, wären dies zumindest Richtzahlen, an denen sich die Planerinnen und Planer orientieren können. Als Anregung könnten die zahlreichen Stellplatzsatzungen dienen, in denen andere Gemeinden Bayerns bereits bisher Regelungen für barrierefreie Stellplätze getroffen hatten. Eine Auswahl dazu hatte der Behindertenbeirat bereits 2021 an das Planungsreferat gesandt (s. Anlage).

Die dadurch ermittelten Richtzahlen könnten zudem als Grundlage für Festsetzungen in Bebauungsplänen dienen. Dort ist die Festlegung von barrierefreien Stellplätzen noch möglich. Der Behindertenbeirat verweist dazu auf die bereits abgegebenen Stellungnahmen, die sich auf Ausstattung und Lage von barrierefreien Stellplätzen beziehen (s. dazu auch Ziff. 11 zu Anlage 6 - Evaluation der Satzung).

Ein allgemeine Empfehlung, z.B. in der Bauberatung, doch freiwillig einige barrierefreie Stellplätze zu schaffen, wird ohne Vorgabe von Richtzahlen ins Leere laufen. Zumindest bei Sonderbauten muss die Verwaltung unter Bezug auf Art. 48 Abs. 2 Satz 4 BayBO barrierefreie Stellplätze für die „Besucher und Benutzer“ fordern und darf sich dabei nicht nur auf die jeweilige Mindestanforderungen von nur einem Stellplatz, bzw. nur auf das Angebot der Antragstellenden beschränken.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Der Vorstand

Nadja Rackwitz
Vorsitzende

Cornelia von Pappenheim
stellv. Vorsitzende

Michael Hausmanninger
stellv. Vorsitzender

Daniela Maier
Behindertenbeauftragte



Anlage 9



Landeshauptstadt
München
**Referat für
Bildung und Sport**

Florian Kraus
Stadtschulrat

Per E-Mail an

Referat für Stadtplanung und Bauordnung,
Stadtplanung HAI/11

Datum **25. JUNI 2025**

Neue Stellplatzsatzung - Mitzeichnung der Beschlussvorlage

„Anpassung des Münchener Stellplatzrechts für Kraftfahrzeuge an die Änderungen der Novelle der Bayerischen Bauordnung (BayBO) 2025 mit Neuerlass einer Satzung der LHM zur Einführung einer Pflicht zum Nachweis von notwendigen Stellplätzen für Kraftfahrzeuge (Stellplatzsatzung – StPIS)

Sehr geehrte Damen* und Herren*,

seitens des Referates für Bildung und Sport ergeht zu dem zugeleiteten Entwurf der o.g. Beschlussvorlage (i.d. Fassung vom 13.06.2025) nachfolgende Stellungnahme.

Das Referat für Bildung und Sport ist mit folgenden Punkten bzw. zu folgenden Inhalten tangiert:

Zu Stellplätzen Schule (Pkt. 2.3.8 der BV + Ziffer 8.1 Richtwerttabelle = Anlage 1 zur Satzung)

Die Regelungen/Reduzierungen der Pilotphasen wurden übernommen für den Ausgangsrichtwert sowie für den Richtwert im Bereich innerhalb des Altstadtrings + Bahnhofsviertel (= Zone I). Die Mindestanzahl von 5 Stellplätzen wurde übernommen.

Die Regelungen der Pilotphase wurden jedoch **nicht** für den Richtwert im **gesamten Bereich des Mittleren Rings übernommen** (= Zone II). Für den Bereich außerhalb des Altstadtrings + Bahnhofsviertels aber innerhalb des Mittleren Rings wurde ein Richtwert mit 0,4 Stellplätzen/Klasse festgesetzt (anstatt 0,25 Stellplätze/Klasse).

Somit entsteht in der neuen StPIS gegenüber den Pilotphasenregelungen für diesen Bereich eine Differenz von 0,15 Stellplätzen/Klasse, was eine vermehrte Anzahl von Stellplätzen ggü. der Pilotregelung zur Folge hätte.

Referat für Bildung und Sport
RBS-ZIM
Sachbearbeitung:

Zu Versammlungsstätten (Pkt. 2.3.4 + Ziffer 4.2 der Richtwerttabelle = Anlage 1 zur Satzung)

Versammlungsstätten an Schulstandorten (= in der Satzung konkret benannt: Schulaulen) lösen für die außerschulische Nutzung keinen zusätzlichen Stellplatzbedarf aus. Insoweit wurde der Festlegung der erweiterten und verlängerten Pilotphase entsprochen.

Der Grundsatz der Wechselnutzung wurde (neu) in § 4 Abs. 2 der StPIS verankert und entspricht damit der Begründung aus der Pilotphase.

Nicht übernommen wurde jedoch die explizite Festlegung, keine zusätzlichen Kfz-Stellplätze für die außerschulischen Nutzung der Sportstätten (= (Schul-)Sporthallen) zu errichten; siehe aber auch nächster Punkt.

Zu Schulsportflächen = Schulsportplätze, Sporthallen, Schulschwimmhallen (Ziffer 5/insbes. Ziffern 5.1-5.6)

Die Regelung aus der erweiterten Pilotphase, künftig für die außerschulische Nutzung der Sportstätten (= Schulsportflächen) keine zusätzlichen (= also über die schulischen hinausgehende) Stellplätze herzustellen, wurde **nicht übernommen**.

Da die Regelung nicht in die neue StPIS überführt wurde, entsteht hier ein Rückfall auf die Altregelung der aktuell noch gültigen Stellplatzsatzung. Dies bedeutet eine Verschlechterung im Vergleich zu den Pilotphasenregelungen und hat damit sogar die Notwendigkeit zur Folge, wieder mehr als die Anzahl an ursprünglich reduzierten Stellplätzen zu errichten.

Im Ergebnis stellen das Referat für Bildung und Sport und das Baureferat fest:

Der vorliegende Entwurf der Stellplatzsatzung stellt eine Zwischenlösung des Planungsreferates zur Herstellung einer Rechtssicherheit durch eine neue Stellplatzsatzung ab 01.10.2025, die den Rahmen der GaStellIV nicht überschreitet, dar.

Das Referat für Bildung und Sport hat ein legitimes Interesse, dass die Festlegungen aus der Pilotphase bzw. Erweiterung der Pilotphase, soweit diese in dem vorliegenden Satzungsentwurf nicht bzw. nicht vollständig abgebildet sind, weiterhin Anwendung finden.

Die Festlegungen aus der Pilotphase bzw. Erweiterung der Pilotphase müssen auch bei der Entwicklung des langfristigen und zukunftsfähigen Münchener Stellplatzrechtes (Durchführung der Prüfungen der Phase 2 bis zum 31.12.2026, vgl. S. 34 / 35, Darstellung der Ergebnisse der Prüfaufträge bis 31.12.2027, vgl. S. 35 Mitte) Berücksichtigung finden.

Darüber hinaus sind auf Grundlage der Abstimmungen im Interfraktionellen Arbeitskreis Schul- und Kitabau sowie des Stadtratsbeschlusses vom 30.04.2025 (Sitzungsvorlage-Nr. 20 – 26 / V 16318, Antragspunkt 4, weitere Reduzierungsmöglichkeiten im Bereich der Bildungsbauten zu eruieren und dem Stadtrat bis spätestens 2026 zu berichten.

Mitzeichnung:

Um Rechts- und Planungssicherheit für die Projekte der Bildungsoffensive zu haben, kann die Mitzeichnung des RBS zur Beschlussvorlage und neuen StPIS nur unter folgender Maßgabe erfolgen. Es muss gewährleistet sein, dass die Regelungen aus der Pilotphase sowie Erweiterung

und Verlängerung der Pilotphase vollständige Anwendung in der neuen StPIS finden bzw. – soweit dies nicht zutrifft – die Festlegungen der Pilotphasen weiterhin Gültigkeit behalten.

Das Referat für Bildung und Sport zeichnet den betreffenden Beschlussentwurf mit, wenn in die Beschlussvorlage unter Punkt II/Antrag der Referentin 3. Neu und 4. Neu folgende Antragspunkte eingefügt werden:

3. *Die Beschlüsse mit den Festlegungen/Regelungen für die Pilotphase zur Reduzierung der Kfz-Stellplätze i.R.d. Stellplatzkonzeptes für den Schulbau (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 17337 vom 18.12.2019) mit Erweiterung und Verlängerung der Pilotphase (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 05832 vom 18.05.2022) gelten für die Schulstandorte und Sportflächen des Referates für Bildung und Sport weiterhin bis zur finalen Umsetzung in der Novellierung/Fortschreibung der StPIS, soweit sie nicht bereits in der Beschlussvorlage bzw. neuen Stellplatzsatzung erfasst sind/Anwendung finden. Die Novellierung ist lt. Beschlussvorlage spätestens bis 31.12.2027 vorgesehen.*
4. *Es sind auf Grundlage der Abstimmungen im Interfraktionellen Arbeitskreis Schul- und Kitabau sowie des Stadtratsbeschlusses vom 30.04.2025 (Sitzungsvorlage-Nr. 20 – 26 / V 16318, Antragspunkt 4) weitere Reduzierungsmöglichkeiten im Bereich der Bildungsbauten zu eruieren und dem Stadtrat bis spätestens 2026 zu berichten. Sofern sich in der Zwischenzeit Optimierungen in Abstimmung mit den beteiligten Referaten ergeben, können diese über Verfahren der Schulbauoffensive erfolgen.*

Zur Beschlussvorlage, Seite 4, Ziffer I. Vortrag der Referentin / Management Summary – 1. Absatz, 2. Satz

.... „festgelegten Höchstzahlen nicht überschreiten, vgl.“

Das Wort **nicht** ist hier zu streichen, da (vom Sinn her) fehlerhaft.

Mit freundlichen Grüßen

Florian Kraus
Stadtschulrat

Anlage 10

Datum: 25.06.2025

Telefon: 0 233-

Telefax: 0 233-

Baureferat

Hochbau Qualitätsvorgaben,
Bauökologie, Controlling
Planungsleistungen Controlling
Planungsleistungen
BAU-HZ3

"Münchener Stellplatzsatzung 2025"

Stadtweite Mitzeichnung

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 17088

Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 16.07.2025 (SB)

Öffentliche Sitzung

- Stellungnahme -

An das Planungsreferat – HA II/11

Das Baureferat zeichnet den oben genannten Beschlussentwurf mit, wenn die, im Beschlussentwurf auf den Seiten 30, 32 und 46 in Rot eingetragenen Ergänzungen in die Beschlussvorlage übernommen werden (siehe Anlage).

gez.

Florian Schnabel
Stadtdirektor

Anlage
Beschlussentwurf mit Änderungen Baureferat

2.3.5. Ziffer 5 Sport

Die derzeit geltenden Richtwerte der Münchener Stellplatzsatzung vom 19.12.2007 entsprechen den in der neuen GaStellV enthaltenen Stellplatzzahlen der Nutzungsart „Sport“.

Nach Rückmeldung des **Referats für Bildung und Sport** sollten für die Richtwerte der neuen Münchener Stellplatzsatzung zu Sportplätzen und -stadien (hierunter fallen grundsätzlich auch Bezirkssportanlagen) die in der o.g. „Pilotphase zur Reduzierung der Kfz-Stellplätze für den Schulbau“ zur Anwendung kommende Regelung („18 Stellplätze für das erste Rasenfeld, für jedes weitere Rasenspielfeld weitere 3 Stellplätze“) übernommen werden. Da die GaStellV jedoch die „Sportfläche“ als Bezugsgröße für die Zahl der Stellplätze vorsieht, lässt sich kein Vergleich mit (möglichen) kommunalen Richtwerten, die sich auf „Rasenspielfelder“ beziehen, herstellen. Vor diesem Hintergrund kann dem Vorschlag des Referats für Bildung und Sport nicht gefolgt werden; es ist vielmehr sicherzustellen, dass ortsspezifische Richtwerte die jeweiligen Höchstgrenzen der GaStellV einhalten. Daher werden die derzeit geltenden Richtwerte der Münchener Stellplatzsatzung für die Nutzungsart „Sport“ vorerst als sog. Ausgangsrichtwerte der neuen Stellplatzsatzung unterlegt.

Das Referat für Bildung und Sport weist hierzu darauf hin, dass die o.g. Sportanlagen in München sehr heterogen und komplex sind, so dass eine differenzierte Betrachtung notwendig wäre, um eine tragfähige und nachhaltige Lösung für den ortsspezifischen Stellplatzbedarf vorschlagen zu können. Hierzu bedarf es u.a. noch diverser interner Abstimmungen zwischen der Sportstättenplanung, dem Sportstättenmanagement und der Vereinsförderung. Dies ist in Anbetracht der engen Zeitschiene für die Behandlung dieser Sitzungsvorlage im Stadtrat kurzfristig nicht leistbar. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird jedoch die Rückmeldung des Referats für Bildung und Sport (nach deren referatsinterner Abstimmung) für die nächste Anpassung des kommunalen Stellplatzrechts vormerken.

Um weiterhin Planungssicherheit zu haben, hat die Pilotphase zur Reduzierung der Kfz-Stellplätze (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 17337 vom 18.12.2019) mit Erweiterung und Verlängerung der Pilotphase (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 05832 vom 18.05.2022) bis 31.12.2027 weiterhin Gültigkeit.

2.3.6. Ziffer 6 Gaststätte und Beherbergungsbetrieb

Als Ausgangsrichtwert für Gaststätten wird die in der GaStellV festgelegte Zahl von 1 Stellplatz je 10 m² Gastfläche übernommen. Im Unterschied zur derzeit geltenden Münchener Stellplatzsatzung ändert sich hier die Bezugsgröße von „Gasträumfläche“ in „Gastfläche“. Mit „Gastfläche“ sind, so die ehemalige Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern (jetzt „Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr“ – StMB) nur „diejenigen Flächen gemeint, die den Gästen zur Verfügung stehen und von diesen genutzt werden können. So sind beispielsweise die Flächen auf und hinter einem Tresen bei der Gastfläche nicht mit anzusetzen. Flächen mit einer Raumhöhe unter 1,50 m sind im Regelfall ebenfalls nicht anzusetzen“. Im Gegensatz hierzu umfasst die „Gasträumfläche“ die Nutzfläche aller Gasträume einschließlich des Thekenbereichs. Damit wird die o.g. Änderung der Bezugsgröße für die künftige Münchener Stellplatzsatzung notwendig, um die Obergrenzen der Stellplatzzahl für Gaststätten in der GaStellV einhalten zu können.

Die Sonderregelung für Freischankflächen soll beibehalten werden, jedoch angepasst an Änderungen der BayBO, die (bereits) zum 01.01.2025 in Kraft getreten sind. Seit Jahresbeginn sind Freischankflächen bis zu 100 m² gem. Art. 57 Abs. 1 Nr. 15d) BayBO verfahrensfreie Bauvorhaben. Für Freischankflächen wird künftig erst dann ein Stellplatzrichtwert angesetzt, wenn die Freischankfläche größer als 100 m² ist.

Der Bitte des Referats für Bildung und Sport, gesondert für „Berufliche Schulen“ auf die Bezugsgröße „Klassenzimmer/IFU (Integrierter Fachunterrichtsraum)“ für den Stellplatzrichtwert abzustellen, kann nicht entsprochen werden. Nur so kann sichergestellt werden, dass die in der Anlage der GaStellV festgelegte Obergrenze der Stellplatzzahl, die sich auf die „Klasse“ bezieht, eingehalten wird.

Auch von einer Ergänzung der Schularten „Wirtschaftsschule und Fachoberschule“ in Ziffer 8.1 Anlage 1-E (wie vom Referat für Bildung und Sport gefordert) wird abgesehen, da diese bereits von der allgemein formulierten Nutzungsart „Schule“ umfasst sind. Eine explizite Einzelnennung ist daher nicht notwendig. Ebenfalls der Nutzungsart „Schule“ zugeordnet sind „Sonderpädagogische Förderschulen“.

Mit Beschluss der Vollversammlung vom 30.04.2025 (siehe Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 16318¹⁶ „Ergebnisse Interfraktioneller Arbeitskreis (IFAK) Schul- und Kitabau“) wurde das Referat für Bildung und Sport, beauftragt, „die Gespräche mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung und dem Mobilitätsreferat im Hinblick auf weitere Reduzierungsmöglichkeiten im Bereich der Stellplätze bei Bildungsbauten fortzusetzen. Über die Ergebnisse soll dem Stadtrat spätestens 2026 berichtet werden.“ Vor dem Hintergrund, dass die o.g. Vorschläge des Referats für Bildung und Sport in Anlage 1-E StPlS-E berücksichtigt werden können, wird das Referat für Bildung und Sport gebeten, bei darüber hinaus gehendem Anpassungsbedarf am (künftigen) kommunalen Stellplatzrecht auf das Referat für Stadtplanung und Bauordnung und das Mobilitätsreferat gesondert zuzugehen.

Um weiterhin Planungssicherheit zu haben, hat die Pilotphase zur Reduzierung der Kfz-Stellplätze (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 17337 vom 18.12.2019) mit Erweiterung und Verlängerung der Pilotphase (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 05832 vom 18.05.2022) bis 31.12.2027 weiterhin Gültigkeit.

Ziffer 8.5 Jugendfreizeitheim und dergleichen

Nach Rückmeldung des **Sozialreferats** ist aufgrund einschlägiger Praxiserfahrungen für Jugendfreizeitheime und vergleichbare Einrichtungen von einem geringeren Stellplatzbedarf auszugehen. Es wird daher ein Ausgangsrichtwert von „1 Stellplatz je 60 Besucherplätze“ (statt bisher: 1 Stellplatz je 15 Besucherplätze) vorgeschlagen.

Ziffer 8.6 Berufsbildungswerk, Ausbildungswerkstatt und dergleichen

Der Bitte des **Sozialreferats** um Ergänzung von Ziffer 8.6 der Anlage 1-E hinsichtlich „Fachakademie, Fachschule, Meisterschule und Technikerschule“ kann nicht entsprochen werden. In Abhängigkeit von der konkreten Ausgestaltung der jeweiligen Einrichtungen werden diese bereits unter die Nutzungsart der Ziffer 8.1 der Anlage 1-E „Schulen, Berufsschulen, Berufsfachschulen“ oder der Ziffer 8.6 Anlage 1-E subsumiert, die – auch ohne weitere Einzelnennungen – den „Berufsbildungswerken und Ausbildungswerkstätten“ vergleichbare Einrichtungen mitumfasst.

Ziffer 8.8 Alten- und Service-Zentrum

Mit Verweis auf die einschlägigen Planungs-, Steuerungs- und Vollzugserfahrungen hinsichtlich der – aktuell – 33 Alten- und Service-Zentren in der Landeshauptstadt München hat das **Sozialreferat** einen tatsächlichen Stellplatzbedarf von maximal 3 Stellplätzen, davon einem barrierefreien Stellplatz, rückgemeldet. Die Münchner Stellplatzsatzung vom 19.12.2007 sieht bislang einen Richtwert von „1 Stellplatz je 40 m² anzurechnende Nutzfläche, jedoch mindestens 2 Stellplätze“ vor. Bei einer durchschnittlichen Einrichtungsgröße eines Alten- und Service-Zentrums von 350 - 400 m² würde dies nach aktueller Rege-

¹⁶ Beschuss der Vollversammlung vom 30.04.2025, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 16318, Antragspunkt Nr. 4, abrufbar unter: <https://risi.muenchen.de/risi/sitzungsvorlage/detail/8989743>

II. Antrag der Referentin

1. Die Satzung der Landeshauptstadt München zur Einführung einer Pflicht zum Nachweis von notwendigen Stellplätzen für Kraftfahrzeuge (Stellplatzsatzung – StPIS) wird in der Fassung der Anlage 4 beschlossen.
2. Die Ergebnisse des Beteiligungsverfahrens zur Evaluation der Münchener Stellplatzsatzung vom 19.12.2007 werden zur Kenntnis genommen. Mit der unter B.) im Vortrag sowie in Anlage 6 der Sitzungsvorlage dargestellten Behandlung der Stellungnahmen besteht Einverständnis.
3. Die Beschlüsse mit den Festlegungen/Regelungen für die Pilotphase zur Reduzierung der Kfz-Stellplätze i.R.d. Stellplatzkonzeptes für den Schulbau (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 17337 vom 18.12.2019) mit Erweiterung und Verlängerung der Pilotphase (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 05832 vom 18.05.2022) gelten weiterhin für die Schulstandorte und Sportflächen des Referates für Bildung und Sport bis zur finalen Umsetzung in der Novellierung/Fortschreibung der StPIS, soweit sie nicht bereits in der Beschlussvorlage bzw. neuen Stellplatzsatzung erfasst sind/Anwendung finden.

Die Novellierung ist lt. Beschlussvorlage spätestens bis 31.12.2027 vorgesehen.

4. Es sind auf Grundlage der Abstimmungen im Interfraktionellen Arbeitskreis Schul- und Kitabau sowie des Stadtratsbeschlusses vom 30.04.2025 (Sitzungsvorlage-Nr. 20-26 / V 16318, Antragspunkt 4, weitere Reduzierungsmöglichkeiten im Bereich der Bildungsbauten zu eruieren und dem Stadtrat bis spätestens 2026 zu berichten.

Sofern sich in der Zwischenzeit Optimierungen in Abstimmung mit den beteiligten Referaten ergeben, können diese über Verfahren der Schulbauoffensive erfolgen.

5. Das Mobilitätsreferat wird gebeten, im Benehmen mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung die unter A) Ziffer 3 des Vortrags dargestellten Prüfaufträge bis zum 31.12.2026 durchzuführen bzw. durchführen zu lassen hinsichtlich
 - o des tatsächlichen Stellplatzbedarfs verschiedener Nutzungsarten,
 - o einer Weiterentwicklung der bisherigen Zonen der Münchener Stellplatzsatzung,
 - o einer Anpassungsmöglichkeit der bislang vorgesehenen Ablöseregelungen der Münchener Stellplatzsatzung und
 - o einer fachlichen Weiterentwicklung der Mobilitätskonzepte zur Reduzierung des Stellplatzbedarfs.
6. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, das Mobilitätsreferat wird gebeten, dem Stadtrat bis zum 31.12.2027 in einer gemeinsamen Sitzungsvorlage beider Referate die Ergebnisse der unter A) Ziffer 3 des Vortrags benannten Prüfaufträge darzustellen sowie einen Entscheidungsvorschlag zu unterbreiten.
7. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, das Mobilitätsreferat wird gebeten, den Bauherr*innen geeignetes Informationsmaterial zur Herstellung barrierefreier Stellplätze und zur Errichtung einer Ladeinfrastruktur für Elektromobilität zur Verfügung zu stellen.
8. Die Beträge zur Ablöse eines Stellplatzes gelten bis auf Weiteres fort:

Geltungsbereich:	Ablösebetrag:
Zone I	12.500 €



Anpassung des Münchener Stellplatzrechts für Kraftfahrzeuge an die Änderungen der Novelle der Bayerischen Bauordnung (BayBO) 2025

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 17088

An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung

Sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen,

grundsätzlich kann der beiliegende Entwurf zur „Anpassung des Münchener Stellplatzrechts für Kraftfahrzeuge an die Änderungen der Novelle der Bayerischen Bauordnung (BayBO) 2025“ seitens des Kreisverwaltungsreferates mit folgenden Anmerkungen bzw. Änderungen mitgezeichnet werden.

Die Branddirektion nimmt wie folgt Stellung:

„Aus brandschutztechnischer Sicht sind wir bezüglich der Stellplatzsatzung nicht unmittelbar betroffen. Wir weisen aus unseren Erfahrungen darauf hin, dass bei deutlich zu knapp bemessenen Stellplatzzahlen, falsch geparkte Fahrzeuge das Durchkommen von Einsatzfahrzeugen immer wieder behindern.

In diesen Fällen sind in Zusammenarbeit mit Mobilitätsreferat und Baureferat geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um die Verkehrswege freizuhalten.

Wir sind uns dem Zielkonflikt beim Voranbringen der Mobilitätswende durch die Förderung von Alternativen zum motorisierten Individualverkehr bewusst. Daher begrüßen wir die im Beschlusstext vorgeschlagenen Untersuchungen und Maßnahmen, die für eine mögliche verkehrsfachlich sinnvolle Neuausrichtung der Münchener Stellplatzsatzung erforderlich wären. Die Mitzeichnungsfähigkeit ist aus unserer Sicht gegeben.“

Seitens der Gewerbeabteilung kann der Entwurf ebenfalls mitgezeichnet werden, jedoch wurde der in der Vorabstimmung übersendetet Punkt in der Sitzungsvorlage nicht berücksichtigt:

“Zudem wäre in die Neufassung der Stellplatzsatzung der Bereich "Mietwagen (nicht Selbstfahrer)" aufzunehmen. Hintergrund sind die Vorgaben, die sich aus § 49 Abs. 4 Satz 2 PBefG ergeben, wonach ein Mietwagen nach Beendigung seines Auftrags unverzüglich an den Betriebssitz zurückzukehren hat. Hierfür ist entsprechend einschlägiger Kommentarmernung 1 Stellplatz pro 1 Fahrzeug vorzuhalten (s.a. Rn. 177; Bidinger Kommentar zum Personenbeförderungsgesetz). Die Vorhaltung einer entsprechenden Stellplatzanzahl wird derzeit bereits vonseiten der Fachdienststelle im Rahmen des Antragsverfahrens geprüft und überwacht.“

Aus Gründen der Einhaltung gesetzlicher Richtlinien möchten wir dennoch erneut betonen, dass die Aufnahme von Mietwagen in der Stellplatzsatzung unseres Erachtens Einzug finden sollte. Diese gehören zwar nicht wie Taxis zum öffentlichen Nahverkehr, belasten die Stellplatzsituation innerhalb der Landeshauptstadt München jedoch grundsätzlich stark.

Zudem hat sich leider ein Übertragungsfehler unsererseits ergeben, die Rückkehrpflicht für Mietwagen ergibt sich aus § 49 Abs. 4 Satz 3 PBefG (nicht Satz 2). Hier bitten wir um Beachtung und ggf. um die Aufnahme in die Sitzungsvorlage.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Hanna Sämmüller
Berufsmäßige Stadträtin

Datum: 23.06.2025
Telefon:
Telefax:

Anlage 12

**Friedhöfe und Bestattung
München**
Werkleitung
FBM-WL

Anpassung des Münchener Stellplatzrechts für Kraftfahrzeuge an die Änderungen der Novelle der Bayerischen Bauordnung (BayBO) 2025

- A. Neuerlass einer Satzung der Landeshauptstadt München zur Einführung einer Pflicht zum Nachweis von notwendigen Stellplätzen für Kraftfahrzeuge (Stellplatzsatzung - StPIS)
- B. Evaluation der Satzung der Landeshauptstadt München über die Ermittlung und den Nachweis von notwendigen Stellplätzen für Kraftfahrzeuge vom 19.12.2007 (Stellplatzsatzung - StPIS)
- C. Behandlung von Stadtratsanträgen und Stadtratsaufträgen
(...)

Mitzeichnung der Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 17088

An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung

Das Gesundheitsreferat, Städtische Friedhöfe München, zeichnet die Beschlussvorlage ohne Ergänzungen mit.

-gez-

Beatrix Zurek
berufsmäßige Stadträtin

Datum: 26.06.2025
Telefon: 233-
Telefax: 233-

Anlage 13

Sozialreferat
Sozialreferentin

S-GL-AV/AGM
Tel.: 0 233-

Anpassung des Münchener Stellplatzrechts für Kraftfahrzeuge an die Änderungen der Novelle der Bayerischen Bauordnung (BayBO) 2025

Sitzungsvorlage Nr. 20 / V 17088

Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung in der Sitzung vom 16.07.2025 (SB)
Öffentliche Sitzung

Referat für Stadtplanung und Bauordnung, HA II/11

Sehr geehrte Damen* und Herren*,

das Amt für Soziale Sicherung, das Stadtjugendamt und das Amt für Wohnen und Migration koordiniert seitens der Sozialplanung (S-GL-SP) in meinem Haus, hatten bei der Erstellung der o.g. Sitzungsvorlage die Gelegenheit zur Stellungnahme. Eine Prüfung der nun vorliegenden Sitzungsvorlage durch S-GL-SP ergab keine Einwände.

Aus oben genannten Gründen zeichnet das Sozialreferat die Beschlussvorlage mit.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Dorothee Schiwy
Berufsmäßige Stadträtin

Bitte um stadtweite Mitzeichnung zu: Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 17088 "Münchener Stellplatzsatzung 2025"; Frist bis: 25.06.2025

Stellungnahme des MOR

mit E-Mail vom 13.06.2025 wurde das Mobilitätsreferat um Mitzeichnung der o.g. Sitzungsvorlage bis 25.6.2025 gebeten.

Zentrales Ziel des Beschlusses ist der Neuerlass einer Satzung der Landeshauptstadt München zur Einführung einer Pflicht zum Nachweis von notwenigen Stellplätzen für Kraftfahrzeuge (Stellplatzsatzung – StPlS), die zum 01.10.2025 in Kraft treten soll. Gleichzeitig wird vorgeschlagen, dass das Mobilitätsreferat im Benehmen mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung Untersuchungen und Auswertungen durchführt, die für eine verkehrsfachlich sinnvolle Neuausrichtung der Stellplatzsatzung erforderlich sind.

Das Mobilitätsreferat zeichnet den Beschlussentwurf in der vorgelegten Form grundsätzlich mit. Wir möchten jedoch auf folgende Punkte ausdrücklich hinweisen:

- Anders als im Management Summary dargestellt, hält das MOR eine fachliche Neuausrichtung der Münchener Stellplatzsatzung trotz der fehlenden rechtlichen Erfordernisse aus verkehrlichen und gesamtkonzeptionellen Aspekten im Nachgang an diese Beschlussfassung für zwingend erforderlich.
- Wir begrüßen daher die in A) Ziffer 3 des Vortrages genannten Prüfaufträge und sind bereit diese in Abhängigkeit der vorhandenen Personalkapazitäten zu bearbeiten. Hierfür sind wir jedoch auf die Mitwirkung der betroffenen Fachreferate angewiesen.
- Wir unterstützen ausdrücklich, dass die Landeshauptstadt München von der Möglichkeit Gebrauch macht, durch Erlass einer eigenen Satzung die in der Anlage zur Bayerischen Garagen- und Stellplatzverordnung (GaStellV) gelisteten Richtwerte und Bemessungsgrundlagen ortsspezifisch anzupassen. Kritisch ist hingegen, die pauschale Senkung der Richtwerte, ohne eine vorangegangene daten- und evidenzbasierte Untersuchung zu veranlassen. Die vorgezogene Anpassung der Richtwerte bzw. Bemessungsgrundlagen für Möbelhäuser, Baustoffhandel, Versammlungsstätten von überörtlicher Bedeutung und sonstige Versammlungsstätten wird daher zum jetzigen Zeitpunkt durch das Mobilitätsreferat nicht mitgetragen.
- In Kapitel „3. Ausblick“ ist ferner der Themenkatalog der Prüfaufträge um den Aspekt „Fachliche Überprüfung der Richtwerte und Bemessungsgrundlagen der Anlage zur GaStellV sowie darauf aufbauend münchenspezifische Anpassung dieser Kenngrößen zum Zwecke einer Reduktion der Stellplatzzahl“ zu ergänzen.
- Aus Sicht des Mobilitätsreferates ist es aus verkehrsfachlichen Gründen ebenfalls notwendig, im Rahmen der dargestellten Prüfaufträge auch eine Weiterentwicklung der Münchener Fahrradabstellplatzsatzung (FabS) und die Abhängigkeiten der beiden Satzungen untereinander zu prüfen.

Anlage 15

Datum: 25.06.2025

Telefon: 0 233-

Telefax: 0 233-

Kommunalreferat

Immobilienmanagement

Zentrale Dienste Logistische

Aufgaben

KR-IM-ZD-LOA

Anpassung des Münchener Stellplatzrechts für Kraftfahrzeuge an die Änderungen der Novelle
der Bayerischen Bauordnung (BayBO) 2025
Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 17088

An das Referat für Stadtplanung Bauordnung, HAll/11

Das Kommunalreferat hat die oben genannte Sitzungsvorlage mit der Bitte um Stellungnahme erhalten.

Von Seiten des Kommunalreferates bestehen keine Einwände gegen die Sitzungsvorlage.

gez.

Jacqueline Charlier
Kommunalreferentin

Satzung der Landeshauptstadt München zur Einführung einer Pflicht zum Nachweis von notwendigen Stellplätzen für Kraftfahrzeuge (Stellplatzsatzung - StPlS)

An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA II/11

Das Referat für Arbeit und Wirtschaft bittet unter 6.1. die Regelung zu den Freischankflächen um die alte Vorgabe zu ergänzen, so dass für Freischankflächen künftig gilt:
„soweit größer als die zugehörige anzurechnende Nutzfläche der Gaststätte und soweit insgesamt größer als 100m².“

Zudem geht das RAW davon aus, dass Schanigärten von den Regelungen grundsätzlich ausgenommen sind, da sie in den aktuellen Entwürfen nicht erwähnt werden. Zur Klarstellung bitten wir jedoch um Aufnahme eines entsprechenden Hinweises in die Satzung.“

Im Übrigen stimmt das Referat für Arbeit und Wirtschaft dem vorgelegten Satzungsentwurf zu.

Dr. Christian Scharpf