

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**
 - a) Stellplatzsatzung flexibilisieren
Antrag Nr. 08-14 / A 04719 von der DIE GRÜNEN/RL Fraktion vom 21.10.2013, eingegangen am 21.10.2013
 - b) Wohnkosten senken und gleichzeitig zukunftsfähige Mobilität befördern II – Wohnen ohne (eigenem) Auto bei städtischen Gesellschaften
Antrag Nr. 08-14 / A 04715 von der DIE GRÜNEN/RL-Fraktion vom 21.10.2013, eingegangen am 21.10.2013
 - c) Novellierung der Kfz-Stellplatzsatzung
Antrag Nr. 20-26 / A 03903 von der Fraktion ÖDP/München-Liste vom 21.06.2023, eingegangen am 21.06.2023

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 17088

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

Kurzübersicht

zum beiliegenden Beschluss

Anlass	<ul style="list-style-type: none"> • Novelle der Bayerischen Bauordnung (BayBO) 2025 anlässlich des Ersten Modernisierungsgesetzes Bayern • Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 12.02.2025, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 15815 mit der Beauftragung des Referats für Stadtplanung und Bauordnung, dem Stadtrat im 3. Quartal 2025 den Entwurf einer Münchener Stellplatzsatzung zur Beschlussfassung 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 Rechnung trägt. • Beschluss der Vollversammlung des Stadtrats vom 19.12.2007, Sitzungsvorlage Nr. 02-08 / V 11225, mit Beauftragung des Referates für Stadtplanung und Bauordnung, dem Stadtrat zu gegebener Zeit über die Phase 2 der Stellplatzsatzung vom 19.12.2007 erneut zu berichten und einen Entscheidungsvorschlag zu unterbreiten • Prüfaufträge aus dem Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 29.06.2016, Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 13593 • Umsetzungen aus dem Beschluss der Vollversammlung des Stadtrats vom 02.10.2024, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 11344, „Wohnungsbauoffensive: Erleichterungen für den Wohnungsbau und Optimierung Bebauungsplanverfahren“ • Antrag Nr. 08-14 / A 04719 vom 21.10.2013 • Antrag Nr. 08-14 / A 04715 vom 21.10.2013 • Antrag Nr. 20-26 / A 03903 vom 21.06.2023
Inhalt	<ul style="list-style-type: none"> • Darstellung der Auswirkungen des Ersten Modernisierungsgesetzes Bayern auf das kommunale Stellplatzrecht sowie die Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt München vom 19.12.2007 • Darstellung der Evaluationsergebnisse aus dem Beteiligungsverfahren aus dem Jahr 2021 zur Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt München vom 19.12.2007 • Unterbreitung eines Entscheidungsvorschlags zum Erlass einer Satzung der Landeshauptstadt München zur Einführung einer Pflicht zum Nachweis von notwendigen Stellplätzen für Kraftfahrzeuge • Ausblick mit Prüfaufträgen
Gesamtkosten / Gesamterlöse	-/-
Klimaprüfung	<p>Eine Klimaschutzrelevanz ist gegeben: Ja, positiv</p> <p>Die Vorlage und Umsetzung von Mobilitätskonzepten im Baugenehmigungsverfahren trägt dazu bei, den Verzicht auf den Besitz eines Kraftfahrzeugs zu fördern und so den Stellplatzbedarf bei Wohnbauvorhaben zu reduzieren.</p>

<p>Entscheidungsvorschlag</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Die Satzung der Landeshauptstadt München zur Einführung einer Pflicht zum Nachweis von notwendigen Stellplätzen für Kraftfahrzeuge (Stellplatzsatzung – StPlS) wird gemäß 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. 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 <ul style="list-style-type: none"> 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. 4. 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. 5. 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. 6. Die Beträge zur Ablöse eines Stellplatzes gelten bis auf Weiteres fort: <table border="1" data-bbox="679 1529 1426 1709"> <thead> <tr> <th>Geltungsbereich:</th><th>Ablösebetrag:</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Zone I</td><td>12.500 €</td></tr> <tr> <td>Zone II und vergleichbare Lagen (§ 4 Abs. 2 StPlS-E)</td><td>10.000 €</td></tr> <tr> <td>Übriges Stadtgebiet</td><td>7.500 €</td></tr> </tbody> </table> 7. Der Antrag Nr. 08-14 / A 04719 von DIE GRÜNEN/RL-Fraktion vom 21.10.2013 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt. 8. Der Antrag Nr. 08-14 / A 04715 von DIE GRÜNEN/RL-Fraktion vom 21.10.2013 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt. 9. Der Antrag Nr. 20-26 / A 03903 von der Fraktion ÖDP/München-Liste vom 21.06.2023 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt. 10. Der Beschluss unterliegt nicht Beschlussvollzugskontrolle. 	Geltungsbereich:	Ablösebetrag:	Zone I	12.500 €	Zone II und vergleichbare Lagen (§ 4 Abs. 2 StPlS-E)	10.000 €	Übriges Stadtgebiet	7.500 €
Geltungsbereich:	Ablösebetrag:								
Zone I	12.500 €								
Zone II und vergleichbare Lagen (§ 4 Abs. 2 StPlS-E)	10.000 €								
Übriges Stadtgebiet	7.500 €								

Gesucht werden kann im RIS auch unter	Stellplatzschlüssel, Richtwert, Stellplatzpflicht, Ablöse, Mobilitätskonzept, autofrei, geförderter Mietwohnungsbau
Ortsangabe	-/-

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**
 - a) Stellplatzsatzung flexibilisieren
Antrag Nr. 08-14 / A 04719 von der DIE GRÜNEN/RL Fraktion vom 21.10.2013, eingegangen am 21.10.2013
 - b) Wohnkosten senken und gleichzeitig zukunftsfähige Mobilität befördern II
– Wohnen ohne (eigenem) Auto bei städtischen Gesellschaften
Antrag Nr. 08-14 / A 04715 von der DIE GRÜNEN/RL-Fraktion vom 21.10.2013, eingegangen am 21.10.2013
 - c) Novellierung der Kfz-Stellplatzsatzung
Antrag Nr. 20-26 / A 03903 von der Fraktion ÖDP/München-Liste vom 21.06.2023, eingegangen am 21.06.2023

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 17088

14 Anlagen

- Anlage 1: Antrag Nr. 08-14 / A 04719 von der DIE GRÜNEN/RL-Fraktion vom 21.10.2013
- Anlage 2: Antrag Nr. 08-14 / A 04715 von der DIE GRÜNEN/RL-Fraktion vom 21.10.2013
- Anlage 3: Antrag Nr. 20-26 / A 03903 von der Fraktion ÖDP/München-Liste vom 21.06.2023
- Anlage 4: Satzung der Landeshauptstadt München zur Einführung einer Pflicht zum Nachweis von notwendigen Stellplätzen für Kraftfahrzeuge (Stellplatzsatzung - StPIS)
- Anlage 5: Synopse: Inhaltliche Gegenüberstellung der Stellplatzsatzungen aktuell/neu samt dazugehöriger Anlage 1 in weiterer Gegenüberstellung zur Anlage der GaStellV ab 01.10.2025
- Anlage 6: Evaluation der Satzung der Landeshauptstadt München über die Ermittlung und den Nachweis von notwendigen Stellplätzen für Kraftfahrzeuge vom 19.12.2007 (Stellplatzsatzung - StPIS)
- Anlage 7: Stellungnahme des Kulturreferats
- Anlage 8: Stellungnahme des Vorstands des Behindertenbeirats der Landeshauptstadt München
- Anlage 9: Stellungnahme des Referats für Bildung und Sport

- Anlage 10: Stellungnahme des Baureferats
 Anlage 11: Stellungnahme des Kreisverwaltungsreferats
 Anlage 12: Stellungnahme des Gesundheitsreferats
 Anlage 13: Stellungnahme des Sozialreferats
 Anlage 14: Stellungnahme des Mobilitätsreferats
 Anlage 15: Stellungnahme des Kommunalreferats
 Anlage 16: Stellungnahme des Referats für Arbeit und Wirtschaft

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

Inhaltsverzeichnis	Seite
I. Vortrag der Referentin	4
A) Neuerlass einer Satzung der Landeshauptstadt München zur Einführung einer Pflicht zum Nachweis von notwendigen Stellplätzen für Kraftfahrzeuge (Stellplatzsatzung - StPIS)	6
1. Rechtliche Grundlagen und gesamtstädtische Konzepte	6
1.1. Auswirkungen des Ersten Modernisierungsgesetzes Bayern auf das kommunale Stellplatzrecht	6
1.2. Verkehrsentwicklungen und Mobilitätsstrategie 2035	9
2. Entwurf einer Satzung der Landeshauptstadt München zur Einführung einer Pflicht zum Nachweis von notwendigen Stellplätzen für Kraftfahrzeuge (Stellplatzsatzung - StPIS)	12
2.1. Zielsetzung	12
2.2. Zum Satzungstext der StPIS-E	13
2.2.1. Anwendungsbereich (§ 1 StPIS-E)	13
2.2.2. Pflicht zur Herstellung von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge (§ 2 StPIS-E)	14
2.2.3. Zahl der notwendigen Stellplätze für Kraftfahrzeuge (§ 3 StPIS-E)	14
2.2.4. Erfüllung der Stellplatzpflicht durch Herstellung und Ablöse der Stellplätze für Kraftfahrzeuge (§ 4 StPIS-E)	18
2.2.5. Anforderungen an die Herstellung von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge (§ 5 StPIS-E)	21
2.2.6. Abweichungen (§ 6 StPIS-E)	21
2.2.7. Inkrafttreten (§ 7 StPIS-E)	21
2.3. Zu Anlage 1 der StPIS-E	21
2.3.1. Ziffer 1 Wohnen	22
2.3.2. Ziffer 2 Büro, Verwaltung, Praxis	27
2.3.3. Ziffer 3 Verkauf	28
2.3.4. Ziffer 4 Versammlung	29
2.3.5. Ziffer 5 Sport	30

2.3.6. Ziffer 6 Gaststätte und Beherbergungsbetrieb	30
2.3.7. Ziffer 7 Krankenanstalten	31
2.3.8. Ziffer 8 Schule, Betreuungs- und Fördereinrichtungen	31
2.3.9. Ziffer 9 Gewerbe	33
2.4. Neuerlass einer Münchener Stellplatzsatzung	33
3. Ausblick	34
B) Evaluation der Satzung der Landeshauptstadt München über die Ermittlung und den Nachweis von notwendigen Stellplätzen für Kraftfahrzeuge vom 19.12.2007 (Stellplatzsatzung – StPlS)	37
C) Behandlung von Stadtratsanträgen und Stadtratsaufträgen	39
1. Antrag Nr. 08-14 / A 04719 vom 21.10.2013 (Anlage 1)	39
2. Antrag Nr. 08-14 / A 04715 vom 21.10.2013 (Anlage 2)	40
3. Antrag Nr. 20-26 / A 03903 vom 21.06.2023 (Anlage 3)	41
4. Stadtratsauftrag aus dem Beschluss der Vollversammlung vom 19.12.2007, Sitzungsvorlage Nr. 02-08 / V 11225	43
5. Stadtratsaufträge aus dem Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 29.06.2016, Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 13593	43
5.1 Auswirkungen abgesenkter Stellplatzschlüssel bei Vorlage von Mobilitätskonzepten (Antragspunkt Nr. 2)	44
5.2 Flexibilisierung der Stellplatzsatzung für Kleinstgewerbe (Antragspunkt Nr. 4)	44
5.3 Datengrundlagen für einen möglichen Kfz-Besitz (Antragspunkt Nr. 6)	45
6. Stadtratsaufträge aus dem Beschluss der Vollversammlung vom 02.10.2024, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 11344	45
7. Klimaprüfung	46
8. Abstimmung mit den Querschnitts- und Fachreferaten	46
II. Antrag der Referentin	52
III. Beschluss nach Antrag	53

I. Vortrag der Referentin

Zuständig für die Entscheidung ist der Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung gemäß § 7 Nr. 11 Geschäftsordnung des Stadtrates, da es sich vorliegend um eine Angelegenheit des Referats für Stadtplanung und Bauordnung handelt. Von der Zuständigkeitszuweisung an die Vollversammlung sind gem. § 2 Nr. 14 Geschäftsordnung des Stadtrates alle örtlichen Bauvorschriften im Sinne des Art. 81 BayBO ausgenommen und damit auch die mit dieser Sitzungsvorlage vorgesehene Beschlussfassung über den Erlass einer Satzung der Landeshauptstadt München zur Einführung einer Pflicht zum Nachweis von notwendigen Stellplätzen für Kraftfahrzeuge (Stellplatzsatzung - StPlS).

Management Summary

Mit dem Ersten Modernisierungsgesetz Bayern vom 23.12.2024 wurde die Bayerische Bauordnung (BayBO) novelliert, dabei hat insbesondere das (kommunale) Stellplatzrecht umfangreiche Änderungen erfahren. So wurde geregelt, dass Stellplatzsatzungen außer Kraft treten, soweit sie die Höchstzahlen der neu gefassten „Verordnung über den Bau und Betrieb von Garagen sowie über die Zahl der notwendigen Stellplätze (Garagen- und Stellplatzverordnung – GaStellV)“ festgelegten Höchstzahlen überschreiten, vgl. dazu unten bei A) Ziffer 1.1. Als Folge dessen tritt die Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt München vom 19.12.2007 mit Wirkung zum 30.09.2025 einzig allein deswegen außer Kraft, weil einzelne Richtzahlen geringfügig überschritten werden. 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“¹ beauftragt, dem Stadtrat im 3. Quartal 2025 den Entwurf einer neuen Münchner Stellplatzsatzung zur Entscheidung vorzulegen.

Hiermit wird daher der Entwurf einer neuen Münchner Stellplatzsatzung zum Erlass vorgeschlagen, die zum 01.10.2025 in Kraft treten soll, um sicherzustellen, dass im Münchner Stadtgebiet durchgängig, d. h. ohne zeitliche Unterbrechung, eine Stellplatzpflicht für Kraftfahrzeuge besteht.

Mit dieser Sitzungsvorlage

- werden die Auswirkungen des Ersten Modernisierungsgesetzes Bayern auf das kommunale Stellplatzrecht und der Entwurf einer neuen Münchner Stellplatzsatzung, der zum Erlass vorgeschlagen wird, dargestellt [siehe A) und Anlage 4],
- wird über die Rückmeldungen und Ergebnisse aus dem Beteiligungsverfahren von 2021 zur Evaluation der Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt München vom 19.12.2007 berichtet [siehe B) und Anlage 6] und
- werden die zum Stellplatzrecht bzw. der Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt München offenen Stadtratsanträge und Stadtratsaufträge behandelt [siehe C)].

Eine fachliche Neuausrichtung der Münchner Stellplatzsatzung nach verkehrlichen und gesamtkonzeptionellen Aspekten liegt dem hier vorgelegten Entwurf nicht zugrunde. Dies ist zum aktuellen Zeitpunkt weder rechtlich erforderlich noch zwingend fachlich geboten und in der Kürze der Zeit bis zum Außerkrafttreten der bisherigen Münchner Stellplatzsatzung.

¹ 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>

zung auch nicht leistbar. Es wird jedoch vorgeschlagen, dass das Mobilitätsreferat im Be-nehmen mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung Untersuchungen und Auswer-tungen durchführt, die für eine ggf. verkehrsfachlich sinnvolle Neuausrichtung erforderlich sind. Die Ergebnisse und Schlussfolgerungen werden dem Stadtrat in einer gemeinsamen Sitzungsvorlage bis zum 31.12.2027 vorlegt.

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

1. Rechtliche Grundlagen und gesamtstädtische Konzepte

1.1. Auswirkungen des Ersten Modernisierungsgesetzes Bayern auf das kommunale Stellplatzrecht

Mit dem Ersten Modernisierungsgesetz Bayern vom 23.12.2024, bekannt gemacht am 30.12.2024², wurde die Bayerische Bauordnung insbesondere im Bereich der örtlichen Bauvorschriften umfassend novelliert. Die Änderungen an der Bayerischen Bauordnung sowie der Verordnung über den Bau und Betrieb von Garagen sowie über die Zahl der notwendigen Stellplätze (Garagen- und Stellplatzverordnung – GaStellV) wirken sich unmittelbar auf das kommunale Stellplatzrecht aus und verändern dessen Systematik grundlegend.

In der Sitzungsvorlage für den Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung vom 12.02.2025, „Novelle der Bayerischen Bauordnung (BayBO) 2025 – Darstellung der Änderungen und deren Auswirkungen“ wurde der Stadtrat bereits grundsätzlich über die zum 01.10.2025 in Kraft tretenden Änderungen informiert. Die bislang landesgesetzlich angeordnete Pflicht, Stellplätze in ausreichender Zahl herzustellen, entfällt zum 01.10.2025. Stattdessen wird die Stellplatzpflicht kommunalisiert, d.h. die Gemeinden können (und müssen) eine Stellplatzpflicht gesondert anordnen, wenn sie eine Pflicht zur Herstellung von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge durch die*den Bauherr*in vorsehen möchten. Darüber hinaus ist es den Gemeinden künftig verwehrt, im bisherigen Umfang die Modalitäten der Stellplatzpflicht eigenverantwortlich – über eine entsprechende örtliche Bauvorschrift – zu regeln. So ist es insbesondere nicht möglich, die Richtzahlen der GaStellV zu überschreiten. Bestehende Stellplatzsatzungen, die auf Grundlage der bisherigen Rechtslage erlassen worden sind, gelten nach Maßgabe des Ersten Modernisierungsgesetzes Bayern zudem nur fort, wenn deren Stellplatzzahlen die in der Anlage zur GaStellV bayernweit vorgegebenen Obergrenzen in Gänze einhalten. Da einzelne Richtwerte der Münchner Stellplatzsatzung vom 19.12.2007 die in der GaStellV diesbezüglich enthaltenen Stellplatzzahlen geringfügig überschreiten, tritt, wie bereits oben dargestellt, die Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt München zum 30.09.2025 von Gesetzes wegen außer Kraft. Eine Anpassung der bestehenden Satzung ist daher nicht möglich.

Im Nachfolgenden werden diejenigen Änderungen an der Bayerischen Bauordnung³ und der Anlage zur Garagen- und Stellplatzverordnung (GaStellV⁴) im Detail vorgestellt, die sich auf den Aufbau, möglichen Regelungsgehalt und -umfang einer neuen Münchner Stellplatzsatzung auswirken können.

Die nachstehende Tabelle 1 zeigt in direkter Gegenüberstellung den bisherigen Gesetzes- text des Art. 47 und Art. 81 Abs. 1 Nr. 4 BayBO zu den Änderungen der Bayerischen Bauordnung, die zum 01.10.2025 in Kraft treten.

² GVBl. 2024 S.605, abrufbar unter: <https://www.verkuendung-bayern.de/gvbl/2024-605/>

³ Unter: <https://www.verkuendung-bayern.de/gvbl/2024-605/> kann das Gesetzesblatt „GVBl. 2024 S. 605“ abgerufen werden, das auf S. 608 - 613 die Änderungen der BayBO ab 01.10.2025 aufzeigt.

⁴ Unter: <https://www.verkuendung-bayern.de/gvbl/2024-605/> kann das Gesetzesblatt „GVBl. 2024 S. 605“ abgerufen werden, das auf S. 616 - 618 die Anlage der GaStellV mit den Stellplatzschlüsseln aufzeigt, die zum 01.10.2025 in Kraft tritt.

BayBO in der geltenden Fassung bis 30.09.2025	Änderungen mit Geltung ab 01.10.2025
Art. 47 BayBO Stellplätze, Verordnungsermächtigung	Art. 47 BayBO Stellplätze, Verordnungsermächtigung
<p>(1) ¹Werden Anlagen errichtet, bei denen ein Zu- oder Abfahrtsverkehr zu erwarten ist, sind Stellplätze in ausreichen- der Zahl und Größe und in geeigneter Beschaffenheit herzu- stellen. ²Bei Änderungen oder Nutzungsänderungen von Anlagen sind Stellplätze in solcher Zahl und Größe herzu- stellen, dass die Stellplätze die durch die Änderung zusätz- lich zu erwartenden Kraftfahrzeuge aufnehmen können. ³Das gilt nicht, wenn sonst die Schaffung oder Erneuerung von Wohnraum auch unter Berücksichtigung der Möglichkeit einer Ablösung nach Abs. 3 Nr. 3 erheblich erschwert oder verhindert würde.</p> <p>(2) ¹Die Zahl der notwendigen Stellplätze nach Abs. 1 Satz 1 legt das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr durch Rechtsverordnung fest. ²Wird die Zahl der notwendigen Stellplätze durch eine örtliche Bauvorschrift oder eine städtebauliche Satzung festgelegt, ist diese Zahl maßgeblich.</p> <p>(3) Die Stellplatzpflicht kann erfüllt werden durch</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Herstellung der notwendigen Stellplätze auf dem Bau- grundstück, 2. Herstellung der notwendigen Stellplätze auf einem geeig- neten Grundstück in der Nähe des Baugrundstücks, wenn dessen Benutzung für diesen Zweck gegenüber dem Rechts- träger der Bauaufsichtsbehörde rechtlich gesichert ist, oder 3. Übernahme der Kosten für die Herstellung der notwendigen Stellplätze durch den Bauherrn gegenüber der Gemeinde (Ablösungsvertrag). <p>(4) Die Gemeinde hat den Geldbetrag für die Ablösung not- wendiger Stellplätze zu verwenden für</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. die Herstellung zusätzlicher oder die Instandhaltung, die Instandsetzung oder die Modernisierung bestehender Park- einrichtungen einschließlich der Ausstattung mit Elektrolade- stationen, 2. den Bau und die Einrichtung von innerörtlichen Radver- kehrsanlagen, die Schaffung von öffentlichen Fahrradab- stellplätzen und gemeindlichen Mietfahrradanlagen ein- schließlich der Ausstattung mit Elektroladestationen, 3. sonstige Maßnahmen zur Entlastung der Straßen vom ruhenden Verkehr einschließlich investiver Maßnahmen des öffentlichen Personennahverkehrs. 	<p>(1) ¹Werden Anlagen errichtet, bei denen ein Zu- oder Abfahrtsverkehr zu erwarten ist, sind Stellplätze in ausreichen- der Zahl und Größe und in geeigneter Beschaffenheit herzu- stellen. ²Bei Änderungen oder Nutzungsänderungen von Anlagen sind Stellplätze in solcher Zahl und Größe herzu- stellen, dass die Stellplätze die durch die Änderung zusätz- lich zu erwartenden Kraftfahrzeuge aufnehmen können. ³Das gilt nicht, wenn sonst die Schaffung oder Erneuerung von Wohnraum auch unter Berücksichtigung der Möglichkeit einer Ablösung nach Abs. 3 Nr. 3 erheblich erschwert oder verhindert würde.</p> <p>(1) ¹Wenn die Gemeinde dies durch Satzung nach Art. 81 Abs. 1 Nr. 4 angeordnet hat, sind Stellplätze auf dem Bau- grundstück oder auf einem geeigneten Grundstück in der Nähe des Baugrundstücks herzustellen. ²Bei 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) ¹Die Zahl der notwendigen Stellplätze nach Abs. 1 Satz 1 legt das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr durch Rechtsverordnung fest. ²Wird die Zahl der notwendigen Stellplätze durch eine örtliche Bauvorschrift oder eine städtebauliche Satzung festgelegt, ist diese Zahl maßgeblich.</p> <p>²Wird eine geringere Zahl notwendiger Stellplätze durch Satzung nach Art. 81 Abs. 1 Nr. 4 festgelegt, ist diese Zahl maßgeblich.</p> <p>(3) Die Stellplatzpflicht kann erfüllt werden durch</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Herstellung der notwendigen Stellplätze auf dem Bau- grundstück, 2. Herstellung der notwendigen Stellplätze auf einem geeig- neten Grundstück in der Nähe des Baugrundstücks, wenn dessen Benutzung für diesen Zweck gegenüber dem Rechts- träger der Bauaufsichtsbehörde rechtlich gesichert ist, oder 3. Übernahme der Kosten für die Herstellung der notwendigen Stellplätze durch den Bauherrn gegenüber der Gemeinde (Ablösungsvertrag). <p>(4) Die Gemeinde hat den Geldbetrag für die Ablösung not- wendiger Stellplätze zu verwenden für</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. die Herstellung zusätzlicher oder die Instandhaltung, die Instandsetzung oder die Modernisierung bestehender Park- einrichtungen einschließlich der Ausstattung mit Elektrolade- stationen, 2. den Bau und die Einrichtung von innerörtlichen Radver- kehrsanlagen, die Schaffung von öffentlichen Fahrradab- stellplätzen und gemeindlichen Mietfahrradanlagen ein- schließlich der Ausstattung mit Elektroladestationen, 3. sonstige Maßnahmen zur Entlastung der Straßen vom ruhenden Verkehr einschließlich investiver Maßnahmen des öffentlichen Personennahverkehrs.

Art. 81 Abs. 1 Nr. 4 BayBO Örtliche Bauvorschriften	Art. 81 Abs. 1 Nr. 4 BayBO Örtliche Bauvorschriften
<p>(1) Die Gemeinden können durch Satzung im eigenen Wirkungskreis örtliche Bauvorschriften erlassen</p> <p>4. über Zahl, Größe und Beschaffenheit der Stellplätze für Kraftfahrzeuge und der Abstellplätze für Fahrräder, einschließlich der Ausstattung mit Elektroladestationen, des Mehrbedarfs bei Änderungen und Nutzungsänderungen der Anlagen, der Berücksichtigung örtlicher Verkehrsinfrastruktur, der Anrechnung von Fahrradstellplätzen auf die Zahl notwendiger Stellplätze sowie die Ablösung der Herstellungspflicht und die Höhe der Ablösungsbeträge, die nach Art der Nutzung und Lage der Anlage unterschiedlich geregelt werden kann,</p>	<p>(1) Die Gemeinden können durch Satzung im eigenen Wirkungskreis örtliche Bauvorschriften erlassen</p> <p>4. über Zahl, Größe und Beschaffenheit der Stellplätze für Kraftfahrzeuge und der Abstellplätze für Fahrräder, einschließlich der Ausstattung mit Elektroladestationen, des Mehrbedarfs bei Änderungen und Nutzungsänderungen der Anlagen, der Berücksichtigung örtlicher Verkehrsinfrastruktur, der Anrechnung von Fahrradstellplätzen auf die Zahl notwendiger Stellplätze sowie die Ablösung der Herstellungspflicht und die Höhe der Ablösungsbeträge, die nach Art der Nutzung und Lage der Anlage unterschiedlich geregelt werden kann,</p> <p>4. über</p> <ul style="list-style-type: none"> a) die Pflicht, Stellplätze oder Fahrradabstellplätze bei der Errichtung von Anlagen herzustellen, bei denen ein Zu- oder Abfahrtsverkehr zu erwarten ist, b) die Pflicht, Stellplätze oder Fahrradabstellplätze bei der Änderung oder Nutzungsänderung von Anlagen herzustellen, wenn dadurch zusätzlicher Zu- oder Abfahrtsverkehr zu erwarten ist; ausgenommen sind, wenn sie zu Wohnzwecken erfolgen, Nutzungsänderungen, der Ausbau von Dachgeschossen und die Aufstockung von Wohngebäuden, c) eine im Sinne von Art. 47 Abs. 2 Satz 2 geringere Zahl von Stellplätzen sowie die Erfüllung der Stellplatzpflicht durch Herstellung der Stellplätze auf einem geeigneten Grundstück in der Nähe des Baugrundstücks oder die Übernahme der Kosten für die Herstellung der Stellplätze durch den Bauherrn gegenüber der Gemeinde (Ablösevertrag); im Fall der Stellplatzablöse hat die Gemeinde den Geldbetrag zu verwenden 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,
<p>Art. 83 Abs. 5 BayBO Übergangsvorschriften</p> <p>(5) Art. 53 Abs. 1 Satz 2 in der bis zum 31. Dezember 2007 geltenden Fassung findet keine Anwendung im Geltungsbereich von Satzungen, die auf Grund von Art. 91 Abs. 2 Nr. 4 in der bis zum 31. Dezember 2007 geltenden Fassung erlassen worden sind.</p>	<p>Art. 83 Abs. 5 BayBO Übergangsvorschriften</p> <p>(5) Art. 53 Abs. 1 Satz 2 in der bis zum 31. Dezember 2007 geltenden Fassung findet keine Anwendung im Geltungsbereich von Satzungen, die auf Grund von Art. 91 Abs. 2 Nr. 4 in der bis zum 31. Dezember 2007 geltenden Fassung erlassen worden sind.</p> <p>(5) ¹Satzungen, die auf Grundlage von Art. 91 Abs. 2 Nr. 4 in einer der bis zum 31. Dezember 2007 geltenden Fassung sowie auf Grundlage von Art. 81 Abs. 1 Nr. 5, mit Ausnahme von Satzungen, die die Notwendigkeit, Art, Gestaltung und Höhe von Einfriedungen regeln, und Art. 81 Abs. 1 Nr. 7 jeweils in einer bis einschließlich 30. September 2025 geltenden Fassung erlassen worden sind, treten mit Ablauf des 30. September 2025 außer Kraft. ²Satzungen, die auf Grundlage von Art. 81 Abs. 1 Nr. 4 in einer bis einschließlich 30. September 2025 geltenden Fassung erlassen worden sind, gelten fort, wenn sie die in der Anlage zur Garagen- und Stellplatzverordnung festgelegten Höchstzahlen nicht</p>

	überschreiten oder durch Bebauungsplan oder eine andere Satzung nach den Vorschriften des Baugesetzbuchs nach Art. 81 Abs. 2 erlassen worden sind. ³ Im Übrigen treten Sitzungen, die auf Grundlage von Art. 81 Abs. 1 Nr. 4 in einer bis einschließlich 30. September 2025 geltenden Fassung erlassen worden sind, mit Ablauf des 30. September 2025 außer Kraft.
--	---

Die Änderungen der Bayerischen Bauordnung betreffen damit insbesondere:

- die Streichung der bisherigen landesgesetzlichen Pflicht zur Herstellung von Stellplätzen (siehe Art. 47 Abs. 1 BayBO neu).
- die Kommunalisierung der Stellplatzpflicht, d.h. die Möglichkeit der Gemeinde, mittels örtlicher Bauvorschriften die Pflicht zur Herstellung von Stellplätzen anzuordnen (siehe Art. 81 Abs. 1 Nr. 4 BayBO neu).
- die Festlegung ortsspezifischer Stellplatzzahlen: im Gegensatz zur bisherigen Rechtslage dürfen künftig die in einer kommunalen Satzung geregelten Stellplatzzahlen die korrespondierenden Stellplatzzahlen der GaStellIV, die als Obergrenzen zu verstehen sind, nicht überschreiten (siehe Art. 47 Abs. 2 Satz 2 BayBO neu).
- die Streichung der Ermächtigungsgrundlage für gemeindliche Regelungen zur „Größe“, „Beschaffenheit“ und „Ausstattung“ der Stellplätze: damit können auch kommunale Regelungen, die die verkehrssichere Zuwegung für Stellplätze vorsehen bzw. zur Herstellung eines Anteils barrierefreier Stellplätze verpflichten, nicht (mehr) getroffen werden.
- die Ausnahme von der Stellplatzpflicht bei Änderungen/Nutzungsänderungen von Anlagen zu Wohnzwecken, beim Ausbau von Dachgeschossen und bei Aufstockungen von Wohngebäuden: den Gemeinden ist es künftig verwehrt, eine kommunale Stellplatzpflicht für die vorgenannten Fälle anzuordnen, d.h. die*der Bauherr*in ist hier nicht mehr verpflichtet, entsprechende Stellplätze nachzuweisen.
- die Fortgeltung bzw. das Außerkrafttreten bestehender Stellplatzsatzung: kommunale Stellplatzsatzungen gelten fort, wenn sie die in der GaStellIV festgelegten Stellplatzzahlen nicht überschreiten (siehe Art. 83 Abs. 5 Satz 2 BayBO neu). Im Übrigen treten die Stellplatzsatzungen mit Ablauf des 30.09.2025 außer Kraft (siehe Art. 83 Abs. 5 Satz 3 BayBO neu).

Die Münchner Stellplatzsatzung vom 19.12.2007 hält nicht in Gänze die (ab dem 01.10.2025 geltenden) Obergrenzen der in der Garagen- und Stellplatzverordnung genannten Stellplatzzahlen ein. Einzelne Richtwerte der Münchner Stellplatzsatzung, z.B. für Mietwohnungen, für die eine Bindung nach dem Bayerischen Wohnraumbindungsgesetz besteht oder für Tageseinrichtungen für bis zu 12 Kinder, überschreiten die bayernweit vorgegebenen Höchstzahlen. Die Münchner Stellplatzsatzung tritt damit von Gesetzes wegen zum 30.09.2025 außer Kraft.

1.2. Verkehrsentwicklungen und Mobilitätsstrategie 2035

Verkehrliche Entwicklungen seit 2008 bis heute

Die Entwicklung des Verkehrs, auch des ruhenden Verkehrs in München, wurde seit Mitte der 2000-er Jahre maßgebend durch den von der Vollversammlung des Stadtrates am 15.03.2006, Sitzungsvorlage Nr. 02-08 / V 07218, verabschiedeten Verkehrsentwicklungsplan als übergeordnetem Steuerungsinstrument geprägt. Nach diesem Ansatz einer integrierten städtischen Siedlungs- und Verkehrsplanung sollten die Mobilität für alle Bürger*innen sowie die Bedingungen für den Wirtschaftsverkehr erhalten und verbessert werden, die Erreichbarkeit der Stadt und ihrer Stadtteile gesichert bleiben sowie die Ressourcenbeanspruchungen und die Verkehrsauswirkungen reduziert werden. Dabei wurde

ein Bündel von Maßnahmen für alle Verkehrsmittel beschlossen, das auch Maßnahmen beim ruhenden Verkehr zur Beeinflussung des Kfz-Verkehrs enthielt. Höchste Priorität hatte danach die Verminderung insbesondere des Kfz-Verkehrs sowie die Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf den Öffentlichen Personennahverkehr, Rad- und Fußverkehr.

Der Erfolg dieses strategischen Ansatzes lässt sich anhand der Verkehrsentwicklung seit 2006 ablesen. Die Daten der Studie „Mobilität in Deutschland (MiD)“, einer bundesweiten Befragung von Haushalten zu ihrem alltäglichen Verkehrsverhalten, die im Auftrag des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr u.a. in den Jahren 2008 und 2017 durchgeführt wurden, bestätigt dies. Die Landeshauptstadt München hatte sich an beiden Studien beteiligt und jeweils zufällig ausgewählte Haushalte zu ihrem alltäglichen Verkehrsverhalten befragt. Die Auswertung der Daten von 2017 ergab, dass die Münchner*innen zu diesem Zeitpunkt anteilig deutlich mehr Wege mit dem Rad oder öffentlichen Verkehrsmitteln zurücklegten als noch im Jahr 2008. Dafür fuhren die Münchner*innen anteilmäßig weniger mit dem Auto und gingen weniger Strecken zu Fuß.⁵

Bis Mitte/Ende der 2010-er Jahre wurden im Bereich der Verkehrsentwicklungsplanung eine Vielzahl von Konzepten, Maßnahmen und Projekten vorgelegt, durch die der Verkehrsentwicklungsplan von 2006 teilweise fortgeschrieben wurde. Begleitet wurde dies von weiteren Herausforderungen und geänderten Rahmenbedingungen (Klimaschutz, Luftreinhaltung), die auch verkehrlich bewältigt werden mussten. Darüber hinaus bedingte der anhaltende Zuzug eine Zunahme an Siedlungsfläche und Mobilitätsnachfrage, die in der Verkehrsinfrastruktur abgebildet werden musste. Vor diesem Hintergrund wurde es notwendig, den Verkehrsentwicklungsplan aus dem Jahr 2006 zu einem Mobilitätsplan für München weiterzuentwickeln.

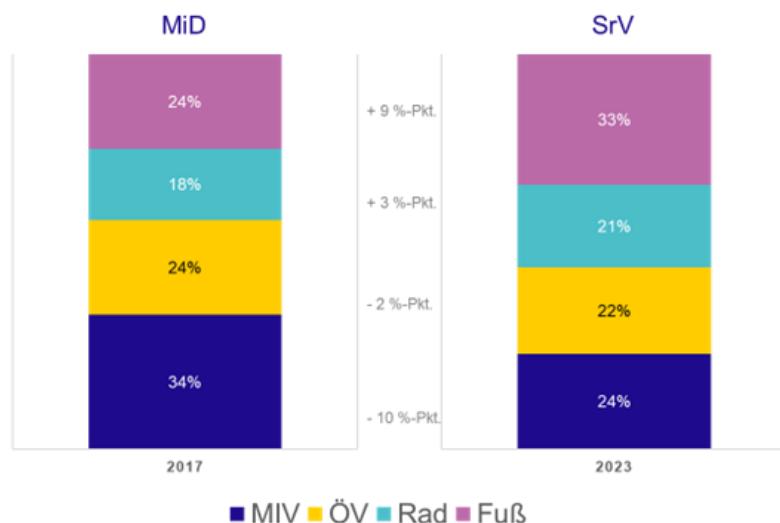
In der Vollversammlung vom 23.06.2021, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 03507⁶, wurde die neue Gesamtstrategie für Mobilität und Verkehr in München beschlossen. Leitbild der neuen „Mobilitätsstrategie 2035“ war (und ist) die Sicherung von Lebensqualität und Allgemeinwohl. Als konkretes Ziel sieht die Mobilitätsstrategie 2035 vor, dass bis zum Jahr 2025 mindestens 80 % des Verkehrs im Münchner Stadtgebiet durch abgasfreie Kraftfahrzeuge, den öffentlichen Personennahverkehr sowie Fuß- und Radverkehr zurückgelegt werden. Auch soll der Verkehr bis 2035 klimaneutral werden. Weitere Ziele ergeben sich aus 16 Teilstrategien.

Eine der Teilstrategien geht auf das Management des öffentlichen (Straßen-)raums ein, der nicht nur dem fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr dient, sondern auch dem Aufenthalt, der Begrünung, Klimaanpassung, Kühlung der Stadt, Verkehrssicherheit, dem Fußverkehr, Radverkehr, Öffentlichem Personennahverkehr, Shared Mobility-Angeboten und dem Wirtschaftsverkehr. Im Beschluss der Vollversammlung vom 26.03.2025, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 11904 wird hierzu ausgeführt: „Der öffentliche Straßenraum ist der Ort, an dem die Lebensqualität einer Stadt in besonderer Weise sichtbar wird. Gleichzeitig ist es der Ort, an dem sehr viele dringend benötigte Nutzungen um die knappen Flächen konkurrieren. Die Stadt muss eine gut begründete Abwägung vornehmen, wofür die Flächen verwendet werden“. In diesem Kontext ist auch der umbaute Raum auf Privatgrund von Bedeutung. Nach der Zielrichtung des Bauordnungsrechts dient dieser zur Abwicklung des durch eine bauliche Anlage ausgelösten ruhenden Verkehrs. Hier können kommunale Stellplatzsatzungen – zumindest implizit – dazu beitragen, eine angemessene Balance zwischen einem Überangebot an Stellplätzen für Kraftfahrzeuge (das sowohl Baukosten in die Höhe treiben als auch wertvolle Flächen anderen Nutzungen entziehen würde) und einem Mangel an Stellplätzen, der unweigerlich zu einem Ausweichen des Parkverhaltens in den öffentlichen Straßenraum führt, zu erreichen.

⁵ Vgl. „Verkehrsdaten Erhebungen und Prognosen“ unter „Haushaltsbefragung 2017“, abrufbar unter: <https://stadt.muenchen.de/infos/verkehrsdaten.html>

⁶ Beschluss der Vollversammlung vom 23.06.2021, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 03507, abrufbar unter: <https://risi.muenchen.de/risi/sitzungsvorlage/detail/6619227>

Die seit den 2010-er Jahren skizzierte verkehrliche Entwicklung hält weiter an: So wurden im Rahmen der Erhebung „Mobilität in Städten 2023“ (= die 1972 als „System repräsentativer Verkehrsbefragungen“ (SrV) begründet wurde) neben den Bewohner*innen vieler weiterer deutscher Kommunen auch Münchner*innen zu ihrem Mobilitätsverhalten befragt. Damit wurde im Ergebnis ein Vergleich zwischen den Jahren 2023 und 2017 ermöglicht⁷. Es zeigte sich, dass 76 % aller Wege 2023 mit umweltverträglichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden. In der Freizeit sind die Münchner*innen gerne zu Fuß unterwegs (37 %), den Arbeitsweg legen sie am häufigsten mit dem öffentlichen Personennahverkehr zurück (36 %). Der Anteil der Wege, die mit dem Kraftfahrzeug zurückgelegt wurden, ist von 34 % (im Jahr 2017) auf 24 % (im Jahr 2023) zurück gegangen.



Die nachstehende Grafik 1 zeigt die „Verkehrsmittel nach Anzahl der Wege“:

2017: Befragung „Mobilität in Deutschland“ (MiD)

2023: Befragung „System repräsentativer Verkehrsbefragungen“ (SrV)

Statistische Erhebungen und Kennzahlen

Gleichzeitig zeigt sich, dass jedenfalls der Gesamtbestand an Kraftfahrzeugen in München seit Jahren stetig zunimmt. Hierzu kann auf die einschlägigen Erhebungen des Statistischen Amtes der Landeshauptstadt München verwiesen werden. So lag der Kraftfahrzeugbestand zum 31.12.2007 bei 593.319 Personenkraftwagen, zum Stichtag 31.12.2024 bei 752.873 Personenkraftwagen (mithin einer Zunahme um fast 27 %)⁸. Dabei ist jedoch zu beachten, dass diese Zahlen die in der Landeshauptstadt München insgesamt registrierten Personenkraftwagen umfassen, unabhängig davon, durch wen und für welche Zwecke diese Personenkraftwagen genutzt werden (so werden hiervon z.B. auch Dienstwagen, Fahrzeuge von Fahrzeugvermietungen etc. erfasst). Von den 752.873 gemeldeten Personenkraftwagen entfielen 71 % (534.482 Personenkraftwagen) auf die private und 29 % auf die gewerbliche Nutzung (218.391 Personenkraftwagen).

Zu ergänzen verbleibt, dass im vorgenannten Betrachtungszeitraum auch die Bevölkerungszahl in München deutlich anstieg. So lebten zum 31.12.2007 insgesamt 1.351.445 Einwohner*innen in München, zum Stichtag 31.12.2024 insgesamt 1.603.776 Einwohner*innen.⁹ Dies entspricht einem Zuwachs von fast 19 %. Neben dem durch das Bevölke-

⁷ Quelle: Rathaus Umschau 26 / 2025, veröffentlicht am 07.02.2025, abrufbar unter:

<https://ru.muENCHEN.de/2025/26/Neue-Mobilitaetsstudie-Muenchnerinnen-gehen-immer-haeufiger-zu-Fuss-116891>

⁸ Quelle: LH München, Statistisches Amt München, Statistische Daten zum Verkehr in München, Aktuelle Jahreszahlen und Archiv (hier: Jahreszahlen 2007) betreffend den „Kraftfahrzeugbestand“, abrufbar unter:

<https://stadt.muENCHEN.de/infos/statistik-verkehr.html>

⁹ Quelle: LH München, Statistisches Amt München, Statistik „Bevölkerung 1970 - 2024 nach Geschlecht und Staatsangehörig-

rungswachstum begründeten Anstieg des Kraftfahrzeugbestands lässt sich ein grundsätzliches, wenn auch leichtes Wachstum des gesamten (privaten und gewerblichen) Kfz-Bestands je Einwohner*in in Höhe von 3 % feststellen.

Vor dem Hintergrund insbesondere dieser rechtlichen und verkehrlichen Grundlagen und Rahmenbedingungen wurde der nachfolgende Entwurf einer Satzung der Landeshauptstadt München zur Einführung einer Pflicht zum Nachweis von notwendigen Stellplätzen für Kraftfahrzeuge mit der zugehörigen Richtwerttabelle zur Ermittlung der konkreten Stellplätzzahl (Stellplatzsatzung – StPIS) erstellt.

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

2.1. Zielsetzung

Nach Maßgabe des o.g. Beschlusses 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“¹⁰ wurde das Referat für Stadtplanung und Bauordnung beauftragt, dem Stadtrat 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.

Diesem Auftrag kommt das Referat für Stadtplanung und Bauordnung durch Vorlage des Entwurfs einer neuen Münchner Stellplatzsatzung (siehe Anlage 4) nach, der – soweit rechtlich möglich – zwar an den Inhalten der bisher noch geltenden Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt München vom 19.12.2007 ansetzt, jedoch zugleich die Ermächtigungsgrundlage der zum 01.10.2025 in Kraft tretenden Änderungen der Art. 47, Art. 81 Abs. 1 Nr. 4 BayBO beachtet. Ergänzend werden im Satzungsentwurf Regelungsinhalte explizit aufgenommen, die in der bisherigen Stellplatzsatzung bereits als allgemeiner Grundsatz verankert sind bzw. über entsprechende Stadtratsbeschlüsse zur Anwendung gelangen (Stichwort: Stellplatzschlüssel im geförderten Wohnungsbau sowie unter Anwendung von Mobilitätskonzepten), aber bislang im Satzungstext nicht konkret verortet sind. Letztlich sieht die neue Anlage 1 (= sog. „Richtwerttabelle“) zum Satzungsentwurf Richtwerte für die einzelnen Nutzungsarten vor, die sowohl die Obergrenzen der zum 01.10.2025 in Kraft tretenden Stellplatzschlüssel der GaStellIV einhalten als auch die Rückmeldungen von betroffenen städtischen Nutzerreferaten berücksichtigen, sofern sie unter verkehrlichen und vollzugstechnischen Aspekten eine Änderung der Stellplatzschlüssel rechtfertigen. Dabei enthält die neue Anlage 1 für Nichtwohnnutzungen zonenabhängigen Richtwerte und vereinfacht so die Ermittlung der konkreten Stellplätzahlen.

Eine Gegenüberstellung der derzeit noch geltenden Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt München vom 19.12.2007 zum Entwurf einer neuen Münchner Stellplatzsatzung (StPIS-E) ist in Anlage 5 beigefügt, die auch einen Abgleich zu den Stellplätzahlen der Anlage der GaStellIV enthält, die zum 01.10.2025 in Kraft tritt.

Zusammengefasst zeigen sich die wesentlichen Unterschiede zwischen der bisher noch geltenden Stellplatzsatzung und dem Entwurf einer neuen Münchner Stellplatzsatzung wie folgt:

¹⁰ „keit“, abrufbar unter: <https://stadt.muenchen.de/dam/jcr:c45700b2-e2c3-4d66-99fa-55e4c77ab3ee/it250101.pdf>
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>

- Der Entwurf des Satzungstextes nebst Anlage wird insgesamt prägnanter und klarer gefasst. Darüber hinaus wird durchgängig eine geschlechtergerechte Sprache verwendet und redaktionelle Anpassungen (v.a. hinsichtlich der Nummerierungen und Verweisungen innerhalb des Satzungstextes) vorgenommen.
- Die Pflicht zum Nachweis von notwendigen Stellplätzen für Kraftfahrzeuge wird in § 2 StPIS-E eingeführt. Ausgenommen von dieser Pflicht sind Änderungen und Nutzungsänderungen nach Art. 81 Abs. 1 Nr. 4b 2. HS BayBO in der zum 01.10.2025 in Kraft tretenden Fassung. Diese umfassen derzeit (Stand: bis zur Drucklegung dieser Sitzungsvorlage ist das Gesetzgebungsverfahren zum Dritten Modernisierungsgesetz Bayern noch nicht abgeschlossen, das weitere Änderungen an Art. 81 Abs. 1 Nr. 4b 2. HS BayBO vorsieht) alle Nutzungsänderungen, den Ausbau von Dachgeschossen und die Aufstockung von Wohngebäuden, wenn sie jeweils zu Wohnzwecken erfolgen.
- Der Entwurf des Satzungstextes benennt nunmehr explizit die Möglichkeit, bei Vorlage eines (qualifizierten) Mobilitätskonzeptes für Wohnbauvorhaben einen reduzierten Stellplatzschlüssel vorzusehen.
- Der in der bisherigen Münchner Stellplatzsatzung in § 3 enthaltene Berechnungsschritt für die lagebedingte Ermäßigung der Zahl der notwendigen Stellplätze für Nichtwohnnutzungen wird nicht mehr in den Entwurf des Satzungstextes übernommen. Stattdessen werden in Anlage 1-E zum StPIS-E die konkreten Richtwerte für Nichtwohnnutzungen zonenabhängig dargestellt. Dies dient der Vereinfachung der Satzung, der Erleichterung für den Bauvollzug und erhöht die Transparenz der künftigen Satzung gegenüber den Bauherr*innen und der Öffentlichkeit insgesamt.
- Anlage 1-E zum StPIS-E orientiert sich ansonsten hinsichtlich des Aufbaus, der Benennung der einzelnen Nutzungen und der Bezugsgrößen der jeweiligen Richtwerte eng an der zum 01.10.2025 in Kraft tretenden GaStellIV. Dabei halten die Richtwerte der Anlage 1-E des Entwurfs der neuen Stellplatzsatzung die staatlichen Obergrenzen der GaStellIV ein; im Vergleich zur bisherigen Münchner Stellplatzsatzung muss und wird daher für einzelne Nutzungen eine geringere Stellplatzzahl vorgesehen. Davon unabhängig werden aufgrund fachlich tragfähiger Rückmeldungen bzw. Erfahrungen städtischer Nutzerreferate die Richtwerte einzelner Nutzungen angepasst.

2.2. Zum Satzungstext der StPIS-E

2.2.1. Anwendungsbereich (§ 1 StPIS-E)

Die Satzung gilt für die Errichtung, Änderung oder Nutzungsänderung von Anlagen im Sinne des Art. 1 Abs. 1 BayBO im gesamten Münchner Stadtgebiet. Festsetzungen in Bebauungsplänen oder in anderen städtebaulichen Satzungen (d.h. Satzungen, die nach den Vorschriften des Baugesetzbuchs erlassen werden), die von den Regelungen dieser Satzung abweichen, haben stets – unabhängig von dem Zeitpunkt ihres Inkrafttretens – Vorrang. Abweichende Regelungen können sich nicht nur aus der Festsetzung abweichender Stellplatzzahlen gem. Art. 81 Abs. 1 Nr. 4 i.V.m. Art. 81 Abs. 2 BayBO ergeben, sondern es können insbesondere auch über den Ausschluss von Nebenanlagen nach § 23 BauNVO bei gleichzeitiger Ausweisung von Flächen für Stellplätze oder Tiefgaragen oder über Beschränkungen nach § 12 BauNVO (= Zulässigkeit/Unzulässigkeit von Stellplätzen und Garagen in Baugebieten oder bestimmten Teilen von Baugebieten durch entsprechende Festsetzungen im Bebauungsplan) abweichende Regelungen getroffen werden.

2.2.2. Pflicht zur Herstellung von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge (§ 2 StPIS-E)

Absatz 1

Art. 47 Abs. 1 Satz 1 BayBO ordnet (in der ab 01.10.2025 geltenden Fassung) an, dass eine Stellplatzpflicht künftig nur noch besteht, wenn sie von der Gemeinde durch Satzung nach Art. 81 Abs. 1 Nr. 4 BayBO ausdrücklich vorgesehen ist. Damit kommunalisiert der neue Art. 47 Abs. 1 Satz 1 BayBO die Pflicht des Stellplatznachweises. Die Entscheidung, ob die Pflicht zum Stellplatznachweis besteht, obliegt der Gemeinde und ist nicht mehr im landesgesetzlichen Recht geregelt.

Absatz 2

Mit § 2 Abs. 1 und Abs. 2 Satz 1 StPIS-E wird die kommunale Pflicht, bei der Errichtung, Änderung und Nutzungsänderung von Anlagen Stellplätze für Kraftfahrzeuge herzustellen, eingeführt. Dabei ist zu beachten, dass bei der Änderung und Nutzungsänderung von Anlagen eine Stellplatzpflicht nur besteht, wenn hierdurch ein zusätzlicher Zu- und Abfahrtsverkehr zu erwarten ist.

Eine Ausnahme von der Stellplatzpflicht enthält § 2 Abs. 2 S. 2 StPIS-E für alle Änderungen oder Nutzungsänderungen im Sinne des Art. 81 Abs. 1 Nr. 4b 2. Halbsatz BayBO in der ab dem 01.10.2025 geltenden Fassung. In den in Art. 81 Abs. 1 Nr. 4b 2. Halbsatz BayBO (neu) genannten Fällen ist es den Gemeinden mangels entsprechender Ermächtigung durch den Landesgesetzgeber per se verwehrt, eine kommunale Stellplatzpflicht einzuführen. § 2 Abs. 2 S. 2 StPIS-E stellt dies entsprechend klar. Zum Stand der Drucklegung dieser Sitzungsvorlage (s.o.) sind als Ausnahmen von der Stellplatzpflicht in Art. 81 Abs. 1 Nr. 4b 2. Halbsatz BayBO (neu) alle Nutzungsänderungen, der Ausbau von Dachgeschoßen und die Aufstockung von Wohngebäuden, jeweils zu Wohnzwecken, genannt. Der generelle Verweis auf Art. 81 Abs. 1 Nr. 4b 2. Halbsatz BayBO in § 2 Abs. 2 Satz 2 StPIS-E trägt dem Umstand Rechnung, dass auch künftige Ergänzungen der in Art. 81 Abs. 1 Nr. 4b 2. Halbsatz BayBO neu formulierten Ausnahmen hiervon umfasst sind.

2.2.3. Zahl der notwendigen Stellplätze für Kraftfahrzeuge (§ 3 StPIS-E)

Absatz 1

Nach § 3 Abs. 1 Satz 1 StPIS-E wird der Stellplatzbedarf eines Bauvorhabens zunächst ausschließlich anhand der Anlage 1, die Bestandteil dieser Satzung ist, ermittelt. Die in Anlage 1-E dargestellten Richtwerte konkretisieren den Stellplatzbedarf nutzungsspezifisch. Sie gehen im Grundsatz auf die Richtwerte der (bislang noch geltenden) Münchener Stellplatzsatzung vom 19.12.2007 zurück. Art. 47 Abs. 2 Satz 2 BayBO neu schreibt jedoch eine Obergrenze hinsichtlich der Zahl der notwendigen Stellplätze fest, die in der zum 01.10.2025 neu in Kraft tretenden Anlage zur GaStellV enthalten ist. Die bisher bestehende Möglichkeit der Gemeinden, die Zahl der Stellplätze für Kraftfahrzeuge ausschließlich den örtlichen Gegebenheiten entsprechend vorzusehen (und damit auch über die in der Anlage zur GaStellV genannten Stellplatzzahlen hinaus zu gehen), wird zum 01.10.2025 gestrichen. Die Gemeinden dürfen daher nur noch von den in der GaStellV enthaltenen Stellplatzzahlen nach unten abweichen. Vor diesem Hintergrund muss und wird für einzelne Nutzungen eine im Vergleich zu den Richtwerten der bislang noch geltenden Münchener Stellplatzsatzung geringere Stellplatzzahl vorgesehen werden. Davon unabhängig werden aufgrund einschlägiger Erfahrungen städtischer Nutzerreferate und aus dem Vollzug die Richtwerte einzelner Nutzungen zusätzlich aktualisiert.

Erstmals werden in Anlage 1-E die konkreten Richtwerte für Nichtwohnnutzungen in Abhängigkeit von ihrer Zonenlage dargestellt. In der bislang noch geltenden Münchener Stellplatzsatzung vom 19.12.2007 sind diese nicht enthalten, stattdessen formuliert § 3 StPIS Berechnungsschritte für die lagebedingte Ermäßigung der Zahl der notwendigen Stellplätze.

ze für Nichtwohnnutzungen. Die konkrete Benennung der lageabhängigen Richtwerte in Anlage 1-E des Entwurfs der Münchner Stellplatzsatzung dient der Vereinfachung der Satzung, der Erleichterung für den Bauvollzug und erhöht die Transparenz der künftigen Satzungsregelungen gegenüber den Bauherr*innen und der Öffentlichkeit insgesamt. Im Gegenzug entfallen die komplexen Berechnungsschritte des bisherigen § 3 StPIS, so dass diese Regelung nicht in den Entwurf der neuen Münchner Stellplatzsatzung aufgenommen werden muss. Änderungen an der jeweiligen Zahl der notwendigen Stellplätze für Nichtwohnnutzungen sind damit nicht verbunden, lediglich durch Rundungen kann es zu (marginalen) Unterschieden kommen.

Die zonenabhängigen Richtwerte für Nichtwohnnutzungen tragen dem Ziel Rechnung, dass der für München maßgebliche lagebedingte Parameter, die ÖPNV-Erschließung, in die Festlegung des Stellplatzbedarfs einfließt, soweit der Zu- und Abfahrtsverkehr einer Nutzung tatsächlich auf den ÖPNV verlagert werden kann. Ein solcher Zusammenhang ist jedenfalls für Nichtwohnnutzungen gegeben.

Anlage 1-E des StPIS-E sieht daher für Bauvorhaben von Nichtwohnnutzungen Richtwerte vor, die sich anhand der jeweiligen Erschließungsqualität durch den ÖPNV bestimmen. Für die Anwendung der Richtwerte der Zonen I und II reicht es aus, dass das Baugrundstück die jeweilige Zone berührt:

- **Zone I:** Gebiet innerhalb des Altstadtrings und Bahnhofsviertel

Zone I besteht aus dem Bereich innerhalb des Altstadtrings und dem angrenzenden Bahnhofsviertel (vgl. Anlage 3 des StPIS-E). Zone I weist eine hervorragende Erschließung durch den ÖPNV auf. Dieser Bereich ist mit allen S- und U-Bahnlinien, zahlreichen Trambahn- und Buslinien und über den Hauptbahnhof auch mit Regional- und Fernzügen umsteigefrei zu erreichen. Hierdurch kann sich ein bestimmter Anteil des Verkehrs auf den ÖPNV verlagern. Eine Reduzierung des Stellplatzbedarfs für Nichtwohnnutzungen auf 50 % des sog. Ausgangsrichtwertes wird daher auch weiterhin vorgenommen, nunmehr durch Ausweisung konkreter Richtwerte für Zone I in Anlage 1-E des StPIS-E.

- **Zone II:** Gebiet innerhalb des Mittleren Rings

Zone II erstreckt sich im Wesentlichen auf den Bereich innerhalb des Mittleren Rings (vgl. Anlagen 4-7 des StPIS-E). Dort ist ebenfalls flächendeckend eine sehr gute Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln gegeben. Da alle S- und U-Bahnlinien und der Großteil aller Trambahnlinien über das Stadtzentrum geführt werden, sind die meisten Standorte innerhalb des Mittleren Rings entweder umsteigefrei oder mit einem Umstieg im Zentrum in kurzer Zeit aus allen Richtungen erreichbar. Hier wird der Stellplatzbedarf für Nichtwohnnutzungen (auch weiterhin) auf 75 % der sog. Ausgangsrichtwerte abgesenkt. Dies geben die konkreten Richtwerte für Zone II in Anlage 1-E des StPIS-E wieder.

- **der Zone II vergleichbare Lagen**

Auch für Bauvorhaben außerhalb des Mittleren Rings wird – sofern sie im Nahbereich von Haltestellen schienengebundener Verkehrsmittel gelegen sind – grundsätzlich von einer guten Qualität der ÖPNV-Erschließung ausgegangen. Unter Berücksichtigung der Qualitätsstandards des bisherigen Nahverkehrsplans der Landeshauptstadt München ist im Umkreis von 600m von Haltepunkten der U- oder S-Bahn auch weiterhin von einer schnellen und umsteigefreien Erreichbarkeit des Stadtzentrums auszugehen. Bei der Tram kann eine gute Erschließung nur bei einer radialen Entfernung von 400 m von der Haltestelle unterstellt werden, da die Tram gegenüber der U- und S-Bahn u.a. eine geringere Kapazität und eine etwas reduziertere Betriebsqualität aufweist. Aus diesen Erwägungen sind Bauvorhaben, die sich in den vorstehend näher beschriebenen Einzugsbereichen befinden,

grundsätzlich mit Bauvorhaben der Zone II gleich zu behandeln, d. h. für diese Bauvorhaben wird der Stellplatzbedarf ebenfalls auf 75 % der sog. Ausgangsrichtwerte reduziert. Ob vorstehende Voraussetzungen von einem Bauvorhaben erfüllt werden, kann künftig für Bauherr*innen und die interessierte Öffentlichkeit im Geo-Portal der Landeshauptstadt München über die jeweiligen Entfernungspläne, die regelmäßig aktualisiert werden, eingesehen werden.¹¹

Für die Bestimmung der o.g. (radialen) Entfernung wird vom Mittelpunkt der Bahnsteige der jeweiligen Haltestelle gemessen. Ausreichend ist, dass das Grundstück, auf dem das Bauvorhaben realisiert werden soll, von dem jeweils maßgebenden Radius geschnitten wird.

Für Nutzungen, die in der Anlage 1-E nicht erfasst sind, ist der Stellplatzbedarf nach § 3 Abs. 1 Satz 3 StPlIS-E zu ermitteln. Insoweit bedarf es immer einer Einzelfallbetrachtung.

Absatz 2 Satz 1

Ergibt sich bei der Ermittlung der Zahl der notwendigen Stellplätze ein Missverhältnis zu dem Zu- und Abfahrtsverkehr, der für die jeweils beantragte Nutzung tatsächlich zu erwarten ist, so ist dieser maßgebend. Dabei ist zu beachten, dass aufgrund der Grundstücksbezogenheit des Bauordnungsrechts nur objektiv belegbare und allgemeingültige Umstände der Nutzung berücksichtigt werden können. Insbesondere kann ein individuelles und personenbezogenes Verhalten von Nutzer*innen grundsätzlich nicht zu einem abweichenden Stellplatzbedarf führen.

Im Falle einer Erhöhung der Zahl der notwendigen Stellplätze entsprechend dem tatsächlichen Zu- und Abfahrtsverkehr ist jedoch sicherzustellen, dass für die jeweils beantragte Nutzung die Obergrenzen der entsprechenden Stellplattzzahlen der GaStellV eingehalten werden. Damit wird dem Umstand Rechnung getragen, dass Art. 47 Abs. 2 Satz 2 BayBO neu den Gemeinden lediglich die Möglichkeit eröffnet, im Vergleich zur GaStellV eine geringere Zahl notwendiger Stellplätze festzulegen.

Absatz 2 Satz 2

Für Wohnnutzungen ist bei Vorlage eines (qualifizierten) Mobilitätskonzepts von einem reduzierten Stellplatzbedarf auszugehen. Dabei konzentrieren sich die vorgenannten Mobilitätskonzepte auf Maßnahmen, die vorrangig den Fußgängerverkehr, die Nutzung von (Lasten-) Fahrrädern und den öffentlichen Personennahverkehr anstelle von Kraftfahrzeugen fördern. In Absatz 2 Satz 2 wird somit ein Sachverhalt konkretisiert, in dem der Zu- und Abfahrtsverkehr verringert ist und sich hieraus ein reduzierter Stellplatzbedarf ergibt.

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. 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 reduzierten Stellplatzschlüssels bei Vorlage (qualifizierter) Mobilitätskonzepte angepasst. Diese Beschlusslage gilt (auch bei Erlass einer neuen Münchner Stellplatzsatzung) noch fort.

Resultierend hieraus lassen sich die (derzeitigen) Voraussetzungen für die o.g. Verringerung des Bedarfs an Stellplätzen für Wohnnutzungen (auch mit Verweis auf die gegenwärtige Vollzugspraxis) wie folgt zusammenfassen:

¹¹ Abrufbar unter dem Schlagwort „Stellplatzsatzung (Entfernungslayer)“ mit jeweiligem Aktualisierungsstand unter: <https://geoportal.muenchen.de/portal/master/>

- Das Vorhaben schließt (im Fall der Errichtung von Anlagen) alle Wohneinheiten eines Gebäudes mit ein.

Das Baugrundstück ist / wird durch den öffentlichen Personennahverkehr gut erschlossen und bietet damit die Voraussetzung, auch dauerhaft in unterschiedlichen persönlichen Lebenslagen und Haushaltssituationen den Alltag gut ohne einen eigenen Pkw bewältigen zu können.

- Es besteht eine gute Nahversorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs.
- Im Baugenehmigungsverfahren ist von dem/der Bauantragsteller*in ein plausibles Mobilitätskonzept vorzulegen. Die Funktionsfähigkeit des Mobilitätskonzepts wird vom Mobilitätsreferat geprüft und überwacht. Die Verpflichtung zur Umsetzung und dauerhaften Bereithaltung der entsprechenden Angebote auf Privatgrund wird als Bestandteil des Stellplatznachweises in die Baugenehmigung mit aufgenommen. Eine dauerhafte Sicherstellung der Angebote kann allerdings nicht durch die Bauaufsicht erfolgen.

Als Bestandteile eines Mobilitätskonzeptes kommen dabei insbesondere in Be- tracht:

- Bereitstellung von Carsharing-Fahrzeugen sowie Errichtung und dauerhafte Bereitstellung von Stellplätzen, die ausschließlich für Carsharing genutzt werden
 - konkrete Förderung der Fahrradnutzung, z.B. durch Herstellung zusätzlicher Abstellplätze für private (Lasten-)Fahrräder oder Sonderräder
 - Bereitstellung von geteilten Lastenfahrrädern, Fahrradanhängern oder e-Bikes/ Pedelecs und entsprechender Abstellflächen und Lademöglichkeiten
 - Angebote für Paketboxen für Lastentransporte
 - Informations- und Kommunikationsangebote
 - Bereitstellung eines nutzerfreundlichen Tools zur Reservierung, Ausleihe und Abrechnung der geteilten Mobilitätsbausteine
 - Entwicklung eines Controllings
- Alle herzustellenden Stellplätze verbleiben im Gemeinschaftseigentum. Alternativ: Mindestens 10 % der Stellplätze werden nicht auf Dauer vermietet, d.h. eine Vermietung ist nur mit einer Kündigungsfrist von höchstens einem Monat zulässig. Damit werden sie dem gemeinschaftlichen Gebrauch zur Verfügung gestellt. Diese Stellplätze verbleiben im Gemeinschaftseigentum.
 - Bei Vorlage der o.g. Voraussetzungen ist im Baugenehmigungsverfahrens der Stellplatzschlüssel in Abhängigkeit von der konkreten Ausgestaltung des jeweiligen Mobilitätskonzeptes zu reduzieren. Im Minimum sind jedoch 0,3 Stellplätze je 1 Wohnung real herzustellen. Nur in besonderen Fällen ist darüber hinaus noch eine weitere Absenkung auf (im Minimum) 0,1 Stellplätze je 1 Wohnung denkbar.
 - Das Mobilitätskonzept muss grundsätzlich in geeigneter Form abgesichert werden. Bei einer Reduzierung des Stellplatzschlüssels auf bis zu 0,5 Stellplätze je 1 Wohnung wird auf spezielle Sicherungsmaßnahmen verzichtet. Eine Reduzierung auf unter 0,5 Stellplätze je Wohnung ist nur mit jeweils geeigneten Sicherungsmaßnahmen möglich, die im Einzelfall von der Baugenehmigungsbehörde mit der/dem Bauherr*in festgelegt werden.

Das Mobilitätskonzept wird als Bestandteil des Stellplatznachweises in die Baugenehmigung mit aufgenommen.

Der explizite Hinweis im Entwurf des Satzungstextes auf die Möglichkeit, bei Vorlage eines (qualifizierten) Mobilitätskonzeptes für Wohnbauvorhaben einen reduzierten Stellplatzschlüssel vorzusehen, dient der Transparenz und räumt diesem konzeptionellen Ansatz einen entsprechenden Stellenwert ein. Aktuelle Erläuterungen zur praktischen Anwendung von Mobilitätskonzepten im Wohnungsbau sowie das Antragformular Mobilitätskonzept sind im Internetauftritt der Landeshauptstadt München unter <https://stadt.muenchen.de/infos/mobilitaetskonzept.html> abrufbar.

Im Übrigen soll eine fachliche Weiterentwicklung der Mobilitätskonzepte (zur Reduzierung des Stellplatzbedarfs) sowohl für Wohn- und als auch Nichtwohnnutzungen geprüft werden. Das Mobilitätsreferat wird im Benehmen mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung entsprechende Prüfungen durchführen. Die Ergebnisse werden in einer gesonderten Vorlage bis zum 31.12.2027 dargestellt, vgl. dazu bei A) Ziffer 3, Ausblick.

Absatz 3

§ 3 Abs. 3 StPIS-E regelt die Modalitäten zur Ermittlung des Stellplatzbedarfs bei baulichen Anlagen, die unterschiedliche Nutzungsarten enthalten. Der Begriff der „Nutzungsart“ nimmt dabei Bezug auf die in Anlage 1 verwendeten begrifflichen Differenzierungen.

Absatz 4

Soweit sich bei der Ermittlung der Zahl der notwendigen Stellplätze nach § 3 Abs. 1 bis 3 StPIS-E ein Bruchteil ergibt, ist entsprechend den Vorgaben des § 3 Abs. 4 StPIS-E nach kaufmännischen Grundsätzen zu runden. Ergibt sich ein Bruchteil, so ist dieser ab einer 5 an der ersten Dezimalstelle auf die nächsthöhere ganze Zahl aufzurunden, anderenfalls ist auf die nächstniedrigere ganze Zahl abzurunden.

Vor dem Hintergrund, dass in einer kommunalen Stellplatzsatzung nach Maßgabe des Art. 47 Abs. 2 Satz 2 BayBO neu nur eine im Vergleich zur GaStellV geringere Zahl notwendiger Stellplätze festgelegt werden kann, wird auf den generellen Mindestnachweis von einem Stellplatz verzichtet. Im Gegenzug hierzu legt Anlage 1-E (= Richtwerttabelle) für einzelne Nutzungsarten – soweit rechtlich möglich – eine Mindestzahl an Stellplätzen fest.

2.2.4. Erfüllung der Stellplatzpflicht durch Herstellung und Ablöse der Stellplätze für Kraftfahrzeuge (§ 4 StPIS-E)

§ 4 StPIS-E regelt, wie die ermittelte Zahl an notwendigen Stellplätzen nachgewiesen werden kann, d.h. ob sie real hergestellt werden muss oder ob/inwieweit sie durch Übernahme der Herstellungskosten abgelöst werden kann.

Absatz 1

Gemäß § 4 Abs. 1 StPIS-E sind die notwendigen Stellplätze grundsätzlich auf dem Baugrundstück oder auf einem geeigneten Grundstück in der Nähe des Baugrundstücks herzustellen. In letzterem Fall wird für die dauerhafte Nutzung des Grundstücks eine rechtliche Sicherung verlangt. § 4 Abs. 1 Satz 2 StPIS-E nimmt hier den Wortlaut des Art. 47 Abs. 1 Satz 2 BayBO neu auf. Die rechtliche Sicherung erfolgt durch eine Grunddienstbarkeit zugunsten des Baugrundstücks und / oder eine beschränkt persönliche Dienstbarkeit zugunsten der Landeshauptstadt München.

Absatz 2

Im Vergleich zur derzeit noch gültigen Münchner Stellplatzsatzung wurde in § 4 Abs. 2 StPIS-E explizit eine Regelung zur Wechselnutzung aufgenommen.

Absatz 3

§ 4 Abs. 3 StPIS-E formuliert von dem in Abs. 1 festgelegten Grundsatz der Realherstellung für Nichtwohnnutzungen Ausnahmen und räumt somit den Bauherr*innen in einem

bestimmten Umfang ein Wahlrecht zwischen der Realherstellung und Ablöse der Stellplätze ein. Für Nutzungen, deren Zu- und Abfahrtsverkehr zumindest teilweise auf den ÖPNV verlagert werden kann, wird eine Ablösemöglichkeit in Höhe von maximal 50% bzw. 25% des nutzungsspezifischen und zonenabhängigen Stellplatzbedarfs als sachgerecht angesehen. Dies entspricht im Ergebnis der bisherigen Regelungslage des § 4 Abs. 2 der Münchener Stellplatzsatzung vom 19.12.2007. Die nominalen Unterschiede in den angesetzten Werten resultieren lediglich aus dem Umstand, dass sich die Ablöseregelung im bisherigen Stellplatzrecht auf die Zahlen der nach § 2 StPIS ermittelten Stellplätze bezieht (d.h. ohne die zonenabhängige Ermäßigung zu berücksichtigen), während die Ablöseregelung im Entwurf der neuen Münchener Stellplatzsatzung auf die zonenabhängigen Richtwerte Bezug nimmt.

Nachfolgendes Beispiel verdeutlicht dies: Errichtung eines Ladengeschäfts mit 400 m² Verkaufsfläche für den Kundenverkehr, gelegen in Zone I

	aktuelle Münchener Stellplatzsatzung	Entwurf der neuen Münchener Stellplatzsatzung	
Zahl der notwendigen Stellplätze (§ 2 StPIS)	1 Stellplatz je 50 m ² Verkaufsnutzfläche: 8 Stellplätze	1 Stellplatz je 100 m ² Verkaufsfläche für den Kundenverkehr: 4 Stellplätze	Zahl der notwendigen Stellplätze in Zone I (§ 3 StPIS-E)
Ermäßigung der Zahl der notwendigen Stellplätze nach § 3 Abs. 1 StPIS: 50 % der nach § 2 ermittelten Stellplätze sind nachzuweisen	50 % von 8 Stellplätzen: 4 Stellplätze	-	-
Nachweis der notwendigen Stellplätze nach § 4 Abs. 2 StPIS: mindestens 25 % der nach § 2 ermittelten Stellplätze sind herzustellen; die nicht hergestellten, notwendigen Stellplätze sind abzulösen	25 % von 8 Stellplätzen: mindestens 2 Stellplätze sind herzustellen, höchstens 2 Stellplätze können abgelöst werden	50 % von 4 Stellplätzen: mindestens 2 Stellplätze sind herzustellen, höchstens 2 Stellplätze können abgelöst werden	Nachweis der notwendigen Stellplätze nach § 4 Abs. 3 StPIS-E: mindestens 50 % der nach § 3 ermittelten Stellplätze sind herzustellen; die nicht hergestellten, notwendigen Stellplätze sind abzulösen

Die durch die Ablöse entstehenden Einnahmen konnten bislang u.a. in die Verbesserung des ÖPNV (Ausbau und Instandhaltung) fließen, wodurch eine notwendige, weitergehende Verlagerung des Verkehrs erreicht wurde. Die tatsächlich real herzustellenden Stellplätze waren bislang ausreichend, um einen geordneten Betriebsablauf für die jeweilige Nutzung zu gewährleisten und gleichzeitig (in der Gesamtschau der Ablösemöglichkeiten) die Sicherheit und Leichtigkeit des fließenden Verkehrs nachhaltig zu sichern.

Vor diesem Hintergrund wird die bisherige Regelungslage der Münchener Stellplatzsatzung vom 19.12.2007 jedenfalls für den vorliegenden Entwurf der neuen Münchener Stellplatzsatzung beibehalten: In den Zonen I und II und vergleichbaren Verkehrslagen des übrigen Stadtgebiets sind Stellplätze von Nichtwohnnutzungen nur mindestens bis zu dem jeweils

angegebenen Prozentsatz real herzustellen. Der so ermittelte Anteil an real herzustellenden Stellplätzen ist ggf. zu runden. Die nicht hergestellten, notwendigen Stellplätze können mittels Abschluss eines Ablösevertrags mit der Landeshauptstadt München abgelöst werden (= sog. lagebedingte Ablöse).

Hinsichtlich der Höhe der Ablösebeträge sollen – vorerst – noch die bislang, d.h. die für die Münchner Stellplatzsatzung vom 19.12.2007 festgelegten Werte zur Anwendung kommen, die sich (unter Berücksichtigung der Angemessenheit) an den Herstellungskosten für einen Stellplatz orientierten. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung und das Mobilitätsreferat sind sich bewusst, dass die Steigerung der Baukosten der vergangenen Jahre eine Erhöhung der Ablösebeträge rechtfertigen würde. In der sog. Phase 2 (siehe hierzu die Ausführungen unter A) Ziffer 3) erfolgt jedoch eine umfassende (Über-)Prüfung der im Münchner Stellplatzrecht bislang vorgesehenen 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. Daher wird von einer isolierten Anpassung der Höhe der Ablösebeträge zum gegenwärtigen Zeitpunkt abgesehen, um dies in den Gesamtkontext zu setzen.

Bis auf Weiteres sollen daher folgende Ablösebeträge weiter gelten:

Geltungsbereich:	Ablösebetrag:
Zone I	12.500 €
Zone II und vergleichbare Lagen (§ 4 Abs. 2 StPIS-E)	10.000 €
Übriges Stadtgebiet	7.500 €

Absatz 4

Außerhalb der räumlichen Anwendungsbereiche der lagebedingten Ablöse kann im Einzelfall bei Nichtwohnnutzungen die Pflicht zur Herstellung von Stellplätzen 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 in seiner Nähe abgewickelt werden kann (= sog. einzelfallbezogene Ablöse). Auch diese Regelung wird von der derzeit gültigen Münchner Stellplatzsatzung übernommen. Für die Gewährung einer einzelfallbezogenen Ablöse bedarf es auch weiterhin eines Antrags bei der Landeshauptstadt München. Die Bauaufsicht prüft dann, ob und in welchem Umfang die Voraussetzungen für eine einzelfallbezogene Ablöse vorliegen. Mögliche Fallgruppen sind beispielsweise die Lage des jeweiligen Vorhabens innerhalb eines 400-Radius um die Haltstelle einer Metrobusline oder die Einrichtung eines gegenüber der Landeshauptstadt München vertraglich abgesicherten Shuttlebus-Systems. Auch § 4 Abs. 6 StPIS-E ist zu berücksichtigen.

Absatz 5

Für alle Nutzungen wird eine Ablöse der Stellplätze vorgesehen, wenn und soweit die Stellplätze nicht auf dem Baugrundstück oder in seiner Nähe real hergestellt werden können (= Ablöse wegen Unmöglichkeit der Herstellung). Dies betrifft z.B. Fälle, in denen der tatsächliche Stellplatznachweis dem öffentlichen Interesse (wie etwa dem Baum- und/oder Denkmalschutz) widersprechen würde. Zur Klärung derartiger Fragestellungen bedarf es eines eigenständigen Antrags bei der Bauaufsichtsbehörde. Auch in diesen Verfahren ist § 4 Abs. 6 StPIS-E zu beachten.

Absatz 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.

2.2.5. Anforderungen an die Herstellung von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge (§ 5 StPIS-E)

§ 5 Abs. 1 StPIS-E verweist für Stellplätze in Garagen auf die Geltung der baulichen Anforderungen der GaStellV. § 5 Abs. 2 StPIS-E formuliert zur Klarstellung die Eigenschaften von Stellplätzen.

2.2.6. Abweichungen (§ 6 StPIS-E)

Der § 6 StPIS-E entspricht inhaltlich § 6 StPIS der bislang noch gültigen Münchner Stellplatzsatzung. Er regelt das Verhältnis zur den allgemeinen Abweichungsmöglichkeiten der Bayerischen Bauordnung. Danach können unter den näheren Maßgaben des Art. 63 BayBO Abweichungen zu sämtlichen Regelungen des vorstehenden Satzungsentwurfs gewährt werden.

2.2.7. Inkrafttreten (§ 7 StPIS-E)

Absatz 1

Der Entwurf der neuen Stellplatzsatzung sieht ein Inkrafttreten der Satzung zum 01.10.2025 vor, d.h. parallel zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der Änderungen in der Bayerischen Bauordnung im Stellplatzrecht aufgrund des Ersten Modernisierungsgesetzes Bayern.

Absatz 2

Die Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt München vom 19.12.2007 tritt aufgrund der Überschreitung einzelner Richtwerte in Bezug auf die in der Anlage zur GaStellV festgelegten Stellplatzzahlen zum 30.09.2025 außer Kraft. Absatz 2 ist daher als deklaratorischer Hinweis zu Klarstellung zu verstehen.

2.3. Zu Anlage 1 der StPIS-E

Die in Anlage 1-E dargestellten Richtwerte gehen im Grundsatz auf die Richtwerte der (bislang noch geltenden) Münchner Stellplatzsatzung vom 19.12.2007 zurück. Art. 47 Abs. 2 Satz 2 BayBO neu sieht jedoch als Obergrenze für communal, d.h. ortsspezifisch festgelegte Stellplatzzahlen die in der Anlage zur GaStellV enthaltenen Stellplatzzahlen vor. Vor diesem Hintergrund muss und wird für einzelne Nutzungen eine im Vergleich zu den Richtwerten der bislang noch geltenden Münchner Stellplatzsatzung geringere Stellplatzzahl vorgesehen werden. Erstmals explizit dargestellt werden für Nichtwohnnutzungen die konkreten, zonenabhängigen Richtwerte (siehe hierzu die Ausführungen unter A) Ziffer 3.2.2).

Die Tatsache, dass die Richtwerttabelle in Anlage 1 der Münchner Stellplatzsatzung zwingend angepasst werden muss, wurde zum Anlass genommen, bereits zum gegenwärtigen Zeitpunkt (d.h. im Februar/März 2025) städtische Nutzerreferate (das Baureferat, das Gesundheitsreferat, das Kommunalreferat, das Kulturreferat, das Kreisverwaltungsreferat, das Mobilitätsreferat, das Referat für Arbeit und Wirtschaft, das Referat für Bildung und Sport sowie das Sozialreferat) und Dienststellen um Rückmeldung ihrer Erfahrungen mit den derzeitigen Stellplatzzahlen zu bitten.

Im Lichte der einschlägigen Erfahrungen städtischer Nutzerreferate, aus dem Vollzug der Bauaufsichtsbehörde und aufgrund veränderter Rahmenbedingungen (etwa hinsichtlich des Aufbaus der Richtwerttabelle und der Bezugsgrößen für einzelne Stellplatzschlüssel in der Anlage zu GaStellIV) hat sich zusätzlicher Überarbeitungsbedarf an Anlage 1 gezeigt.

Nachfolgend werden die wesentlichen Modifikationen gegenüber den derzeit gültigen Richtwertzahlen der Landeshauptstadt München dargestellt. Darüber hinaus werden auch die Rückmeldungen der städtischen Nutzerreferate gewürdigt, die zum gegenwärtigen Zeitpunkt in Anlage 1-E keine Berücksichtigung finden können:

2.3.1. Ziffer 1 Wohnen

Ziffer 1.1 Wohnung

Bei Mietwohnungen, für die eine Bindung nach dem Bayerischen Wohnraumförderungsgesetz besteht, sieht Ziffer 1.1 der Anlage-E zur neuen Münchner Stellplatzsatzung einen Richtwert von 0,5 Stellplätzen je 1 Mietwohnung vor.

Die derzeit (d.h. bis zum 30.09.2025) noch geltende Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt München weist in der Richtwerttabelle der Anlage 1 zur Stellplatzsatzung keinen gesonderten Richtwert für den **geförderten Wohnungsbau** aus. Vielmehr ist in § 2 Abs. 2 Satz 2 der aktuellen Stellplatzsatzung lediglich der allgemeine Grundsatz verankert, dass für Wohnnutzungen im geförderten Wohnungsbau in der Regel von einem reduzierten Stellplatzbedarf auszugehen ist. Dieser Grundsatz wurde nach Inkrafttreten der Münchner Stellplatzsatzung zum 03.01.2008 in einer stadtinternen Verwaltungsvorschrift konkretisiert. Für Bauvorhaben im geförderten Mietwohnungsbau wurde sodann in der Vollversammlung vom 08.10.2008 im Rahmen der Behandlung der Sitzungsvorlage Nr. 08-14/V 00877, „Wohnen in München IV - Erfahrungsbericht für das Jahr 2007 mit Ergänzungen und Beschlussteil“ die Anwendung eines reduzierten Stellplatzschlüssels beschlossen - jeweils konkret bezogen auf die damaligen Förderwege (EOF, KomPro A, KomPro B, KomPro C, München Modell Miete und München Modell - Genossenschaften).

In der Folge wurde im Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung vom 29.06.2016 mit der Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 13593 „Stellplatzschlüssel im Wohnungsbau“ aufgezeigt, dass sich der Stellplatzbedarf für den Regelfall weiter verringert hat, so dass der Stellplatzschlüssel in Abhängigkeit von den jeweiligen Förderprogrammen im Mietwohnungsbau nochmals reduziert werden konnte.

Der Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung hatte daher für den geförderten Wohnungsbau folgende Stellplatzschlüssel beschlossen, die seit dem 29.06.2016 zur Anwendung gelangen:

Tabelle 1: Stellplatzschlüssel im geförderten Wohnungsbau (nach derzeitiger Be-schlusslage)

München Modell Miete:	0,8 Stellplätze je 1 Wohnung
München Modell – Genossenschaften:	0,8 Stellplätze je 1 Wohnung
Einkommensorientierte Förderung – EOF:	0,6 Stellplätze je 1 Wohnung
KomPro A:	0,6 Stellplätze je 1 Wohnung
KomPro B:	0,5 Stellplätze je 1 Wohnung
KomPro C:	0,3 Stellplätze je 1 Wohnung

In der Zwischenzeit sind jedoch die kommunalen Fördermodelle KomPro A, KomPro B und KomPro C weggefallen (und wurden durch die EOF ersetzt), so dass diese Richtwerte nicht mehr zur Anwendung gelangen.

Aufgrund der Änderungen im Stellplatzrecht der Bayerischen Bauordnung und der GaStellV zum 01.10.2025 sind bei communal festgelegten Stellplatzzahlen die entsprechenden Obergrenzen der GaStellV zu beachten, die nicht überschritten werden dürfen. Ziffer 1.1 der Anlage der GaStellV sieht bei Mietwohnungen, für die eine Bindung nach dem Bayerischen Wohnraumförderungsgesetz besteht, 0,5 Stellplätze je 1 Mietwohnung vor. Hierunter fallen Mietwohnungen nach den staatlichen Förderprogrammen (u.a. Einkommensorientierten Förderung – EOF, Kommunales Wohnraumförderungsprogramm (KommWFP)) und den städtischen Förderprogrammen (München Modell Miete und München Modell Genossenschaften). Daher ist der Stellplatzschlüssel im geförderten Mietwohnungsbau, der bislang in der Landeshauptstadt München angewendet wird, anzupassen.

Neben dem geförderten Wohnungsbau sieht das Wohnungspolitische Handlungsprogramm „Wohnen in München VII“ 2023 - 2028 auch den sog. „preisgedämpften Mietwohnungsbau“ vor. Auf städtischen Grundstücksflächen werden dabei im Konzeptionellen Mietwohnungsbau (KMB) Wohnungen vergeben, die bislang – trotz der städtischen Vergabe- und Bindungsvoraussetzungen (z.B. vorgegebene Mietbegrenzung und vorgegebene zielgruppenspezifische Belegung, u.a. mit Mangelberufen der Daseinsvorsorge) – hinsichtlich des anzuwendenden Richtwertes dem Stellplatzschlüssel für den freifinanzierten Wohnungsbau unterliegen. Eine Mietpreis- und Einkommensbegrenzung gilt auch für den preisgedämpften Mietwohnungsbau (PMB), der auf privaten Grundstücksflächen bei der Aufstellung von Bebauungsplänen unter Anwendung der Verfahrensgrundsätze zur Sozialgerechten Bodennutzung zur Anwendung gelangt. Bei der Bewohner*innenstruktur im KMB und PMB ist aufgrund des (im Vergleich zur Bewohnerschaft im freifinanzierten Wohnungsbau) regelmäßig niedrigeren Durchschnitteinkommens ein etwas geringerer Kraftfahrzeugbesitz zu erwarten bzw. anzunehmen. Vor diesem Hintergrund ist es aus verkehrlicher Sicht gerechtfertigt, für Mietwohnungen im KMB und PMB einen reduzierten Richtwert von 0,8 Stellplätzen je Mietwohnung anzusetzen, um einen dem Zu- und Abfahrtsverkehr entsprechenden Stellplatzbedarf gerecht zu werden. Für eine Gleichsetzung mit dem Richtwert „Mietwohnungen, für die eine Bindung nach dem BayWoFG besteht“ (mit einem Richtwert von 0,5 Stellplätze je Mietwohnung) liegen aktuell keine entsprechenden Erfahrungswerte bzw. verkehrlichen Daten vor (siehe jedoch die Ausführungen unter A. Ziffer 3. „Ausblick“).

Aus wohnungspolitischen Gründen wäre eine Vereinfachung (für die Bauherr*innen bzw. die Vollzugsbehörde) und Kostenreduktion durch die Gleichsetzung der Richtwerte für „Mietwohnungen, für die eine Mietpreis- und Belegungsbindungen außerhalb des

BayWoFG, aber nach Vorgaben der LHM besteht“ mit dem Richtwert für „Mietwohnungen, für die eine Bindung nach dem BayWoFG besteht“ dennoch sinnvoll.

Tabelle 2: Stellplatzschlüssel im geförderten Wohnungsbau und bei Mietpreis- und Belegungsbindungen außerhalb des BayWoFG (künftig, d.h. ab dem 01.10.2025 bei entsprechender Beschlussfassung durch den Stadtrat)

München Modell Miete:	Anlage 1-E Ziffer 1.1 b): 0,5 Stellplätze je 1 Mietwohnung, für die eine Bindung nach dem Bayerischen Wohnraumförderungsgesetz (BayWoFG) besteht
München Modell – Genossenschaften:	Anlage 1-E Ziffer 1.1 b): 0,5 Stellplätze je 1 Mietwohnung, für die eine Bindung nach dem Bayerischen Wohnraumförderungsgesetz (BayWoFG) besteht
Einkommensorientierte Förderung – EOF:	Anlage 1-E Ziffer 1.1 b): 0,5 Stellplätze je 1 Mietwohnung, für die eine Bindung nach dem Bayerischen Wohnraumförderungsgesetz (BayWoFG) besteht
Preisgedämpfter Mietwohnungsbau (PMB)	Anlage 1-E Ziffer 1.1 c): 0,8 Stellplätze je 1 Mietwohnung, für die eine Mietpreis- und Belegungsbindung außerhalb des BayWoFG, aber nach Vorgaben der Landeshauptstadt München, besteht
Konzeptioneller Mietwohnungsbau (KMB)	Anlage 1-E Ziffer 1.1 c): 0,8 Stellplätze je 1 Mietwohnung, für die eine Mietpreis- und Belegungsbindung außerhalb des BayWoFG, aber nach Vorgaben der Landeshauptstadt München, besteht

Die vorgenannte Tabelle zeigt die Richtwerte der Ziffer 1.1 b) und c) in Anlage 1 des Entwurfs der neuen Stellplatzsatzung auf. Die in grauer Schriftfarbe konkret dargestellten staatlichen und städtischen Förderprogramme sowie sonstigen Programmansätze, die verbindlichen Vorgaben und Bindungen gegenüber der Landeshauptstadt München unterliegen, werden in der Anlage 1 des Entwurfs der neuen Stellplatzsatzung nicht dezidiert benannt, um flexibel auf mögliche künftige Änderungen der o.g. Förderprogramme und Programmansätze reagieren zu können, ohne zugleich Anlage 1 der Münchner Stellplatzsatzung ändern zu müssen. In Tabelle 2 wird jedoch im Überblick gezeigt, welche Förderprogramme und Programmansätze zum Stand des Inkrafttretens des neuen Stellplatzrechts in der Bayerischen Bauordnung zum 01.10.2025 konkret in der Landeshauptstadt München einen reduzierten Stellplatzschlüssel vorsehen dürfen.

Ziffer 1.3 Studentenwohnheim

Der künftige Richtwert für „Studentenwohnheime“ entspricht dem bisherigen Richtwert in Anlage 1 der Münchner Stellplatzsatzung vom 19.12.2007. Umfasst hiervon sind alle Wohnheime in öffentlicher, gemeinnütziger und kirchlicher Trägerschaft, die dem studentischen Wohnen bestimmt/gewidmet sind und deren konkrete Ausgestaltung (der baulichen Anlage) auf diesen Zweck hin dauerhaft ausgerichtet ist (Zimmergestaltung, Gemeinschaftsräume etc.). Typisches Merkmal eines Studentenwohnheims ist die Mischung von Wohnräumen nur für die einzelnen Student*innen und komplementären, gemeinschaftlich nutzbaren Räumen, die für bestimmte Wohnbedürfnisse zur Verfügung stehen (z.B. gemeinschaftliche Aufenthaltsräume). Dagegen stellt ein Gebäude, das aus einer Mehrzahl selbständiger Wohnungen (z.B. kleiner Appartements) ohne funktionell ergänzende Gemeinschaftseinrichtungen besteht, in der Regel kein Studentenwohnheim im Sinne der Ziffer 1.3 dar, es sei denn, es handelt sich um ein Studentenwohnheim in öffentlicher, gemeinnütziger oder kirchlicher Trägerschaft.

Ziffer 1.5 Altenwohnheim, Altenheim, Langzeit- und Kurzzeitpflegeheim, Tagespflegeeinrichtung u.ä.

Die derzeit noch in Anwendung befindliche Richtwerttabelle der Münchner Stellplatzsatzung vom 19.12.2007 verwendet als Nutzungsart lediglich den Begriff „Pflegeheim“. Das **Sozialreferat** bat um die Umbenennung der Nutzungsart in: „Betreute Wohnformen für ältere Menschen, vollstationäre Pflegeeinrichtungen, Einrichtung der Kurzzeitpflege, teilstationäre Tages- und Nachtpflegeeinrichtungen.“

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung schlägt vor, die in der GaStellV benannte Begrifflichkeit „Altenwohnheim, Altenheim, Langzeit- und Kurzzeitpflegeheim, Tagespflegeeinrichtung u.ä.“ vorzusehen, um einen Vergleich der Richtwerttabelle in Anlage 1-E mit den entsprechenden Stellplatzzahlen der GaStellV zu ermöglichen und sicherzustellen, dass für diese Nutzungsarten die Obergrenzen der GaStellV nicht überschritten werden. Zudem wird auch ohne namentliche Nennung aller vom Sozialreferat genannten Nutzungsarten in der Richtwerttabelle mittels der Formulierung „u.ä.“ verdeutlicht, dass vergleichbare Einrichtungen mit umfasst sind.

Ziffer 1.6 Obdachlosenheim, Gemeinschaftsunterkunft für Leistungsberechtigte nach dem Asylbewerberleistungsgesetz

Auch hinsichtlich Ziffer 1.6 Anlage 1-E bat das **Sozialreferat** um eine Umbenennung der Nutzungsart, mithin der Benennung als „Wohnungslosenunterkünfte“ statt „Obdachlosenunterkünfte“. Die aktuelle Münchner Stellplatzsatzung weist für diese Nutzungsart keinen gesonderten Richtwert aus. Vor dem o.g. Hintergrund der Vergleichbarkeit mit der GaStellV (auch zur Prüfung, ob die Obergrenzen der GaStellV eingehalten werden) wird seitens des Referats für Stadtplanung und Bauordnung vorgeschlagen, die in der GaStellV verwendet Begrifflichkeit „Obdachlosenheim, Gemeinschaftsunterkunft für Leistungsberechtigte nach dem Asylbewerberleistungsgesetz“ zu verwenden. Nach Maßgabe des § 3 Abs. 1 Satz 2 StPIS-E (der im Falle von Nutzungen, die in der Anlage 1 nicht explizit aufgeführt sind, auf die Anwendung des Richtwerts einer vergleichbaren Nutzung abstellt) können auch „Wohnungslosenunterkünfte“ und „Dezentrale Unterkünfte“ unter Ziffer 1.6 Anlage 1-E subsumiert werden.

Dem Ersuchen des Sozialreferats, auch sog. Flexiheime unter Ziffer 1.6 Anlage 1-E explizit aufzunehmen, kann nicht gefolgt werden. Aufgrund der konzeptionellen Unterschiede in der Ausgestaltung von Flexiheimen (die sich u.a. in den Zielgruppen, im Betreuungsbedarf, im Betreuungsschlüssel und im Unterbringungsstandard unterscheiden können), die sich erst aus der Betriebsbeschreibung des konkreten Bauvorhabens ableiten lässt, kann entweder der Unterbringungs- und Betreuungscharakter der Einrichtung im Vordergrund

stehen (mit einer Zuordnung zu Ziffer 1.6 Anlage 1-E), der „Wohnhafte Charakter“ der Einrichtung betont werden (mit einer möglichen Vergleichbarkeit mit Wohnungen nach Ziffer 1.1 Anlage 1-E) oder die Besonderheit als „soziale Einrichtung mit wohnhaften Elementen“ in der Vordergrund gestellt werden, so dass hinsichtlich des Stellplatzbedarfs gem. Ziffer 1.7 auf den Einzelfall abzustellen ist.

Der für Ziffer 1.6 Anlage 1-E vorgeschlagene Richtwert wird aufgrund einschlägiger Erfahrungen des Sozialreferats ortsspezifisch für München auf „1 Stellplatz je 100 Betten, mindestens 2 Stellplätze“ angesetzt. Damit würde der Münchener Richtwert eine geringere Stellplatzzahl als diejenige der Anlage der GaStellV (mit 1 Stellplatz je 30 Betten, mindestens 2 Stellplätze) vorsehen.

Ziffer 1.7 Wohnformen, denen ein besonderes, zielgruppenspezifisches Konzept zu Grunde liegt

Die derzeit noch geltende Münchener Stellplatzsatzung sieht für „Besondere Wohnformen für alte und betreuungsbedürftige Menschen“ einen einzelfallbezogenen Stellplatzschlüssel vor. Künftig geht diese Kategorie in Ziffer 1.7 Anlage 1-E auf: „Wohnformen, denen ein besonderes, zielgruppenspezifisches Konzept zu Grunde liegt“.

Das **Sozialreferat** hatte vorgeschlagen, die bisherige Nutzungsart in „Zielgruppenspezifische Wohnformen für Menschen mit und ohne Betreuungsbedarf und unterschiedlichem Mobilitätsverhalten“ umzubenennen. Die Begründung des Sozialreferats, dass die bisherige Formulierung die besonderen Wohnformen mit einem spezifischen Alter verknüpft, besondere Wohnformen jedoch für Menschen aller Altersgruppen benötigt und gebaut werden, wird auch seitens des Referats für Stadtplanung und Bauordnung geteilt. Die oben genannte, mit dieser Vorlage vorgeschlagene neue Formulierung für Ziffer 1.7 Anlage 1-E ist daher alters-, zielgruppen- und mobilitätsoffen.

Das Sozialreferat hat darüber hinaus mitgeteilt, dass es in München diverse besondere Wohnformen gibt, die sich aufgrund der Zusammensetzung ihrer Zielgruppen und in ihrer konkreten Ausgestaltung deutlich unterscheiden, bei denen aber im Vergleich zu Ziffer 1.1 a) Anlage 1-E (= 1 Stellplatz je 1 Wohnung) bzw. Ziffer 1.1 b) oder Ziffer 1.1 c) Anlage 1-E von einem reduzierten Stellplatzbedarf auszugehen ist. Zu nennen wäre/n hier beispielsweise „Ambulant betreutes Einzelwohnen für Menschen mit Behinderungen“, „Therapeutische Wohngruppen für Menschen mit psychischen/seelischen Behinderungen“, „Ambulant betreute Pflege-Wohngemeinschaften“, „Sozial betreute Wohnhäuser“ und „StarterWohnen“.

Gleichwohl ist es nicht sinnvoll, für diese unterschiedlichen Wohnformen eigene Richtwerte in Anlage 1-E vorzusehen. Der abstrakt-generelle Charakter der Richtwerttabelle, die zusätzliche Nutzungsarten im Vergleich zur Anlage der GaStellV nur gesondert aufführt, wenn hierfür in der Landeshauptstadt München ein besonderer Bedarf besteht (etwa aufgrund der Vielzahl entsprechend vergleichbaren Bauvorhaben), würde dann nicht mehr gewahrt werden. Zudem könnte nicht mehr flexibel auf mögliche Änderungen bei den jeweiligen besonderen Wohnformen im Hinblick auf den auslösenden Stellplatzbedarf reagiert werden (wenn hierfür eine Änderung der Anlage zur Münchener Stellplatzsatzung mit entsprechenden formalen Verfahrensschritten notwendig werden würde). Daher wird für „Wohnformen, denen ein besonderes, zielgruppenspezifisches Konzept zu Grunde liegt“, kein Richtwert zugewiesen, sondern die Stellplatzzahl in Abhängigkeit von dem konkreten Einzelfall bestimmt. Es ist jedoch standardmäßig von einem gegenüber dem Richtwert für Wohnen (= 1 Stellplatz je 1 Wohnung) reduzierten Stellplatzbedarf auszugehen. Auch hier sind die in der Anlage der GaStellV benannten Obergrenzen für Wohngebäude zu beachten.

Aus Sicht des Referats für Stadtplanung und Bauordnung bietet es sich an, in einer internen Verwaltungsvorschrift/-leitlinie die vom Sozialreferat benannten besonderen Wohnformen (nach Abstimmung in einer bereits tagenden referatsübergreifenden Arbeitsgruppe mit Vertreter*innen des Sozialreferats, des Mobilitätsreferats sowie des Referats für Stadtplanung und Bauordnung) zu bündeln und entsprechende Stellplatzbedarfe und -schlüssel zu konkretisieren. Diese kann die Lokalbaukommission in ihrer Funktion als untere Bauaufsichtsbehörde bei der Einzelfallentscheidung heranziehen.

2.3.2. Ziffer 2 Büro, Verwaltung, Praxis

Die Münchener Stellplatzsatzung vom 18.12.2007 erläutert in der Richtwerttabelle in Anlage 1, wie bei Nichtwohnennutzungen die anzurechnenden Flächen, die als Bezugsgröße für den jeweiligen Stellplatzschlüssel dienen, ermittelt werden. Für die Nutzungsarten Büro, Verwaltung und Praxis wird auf die „anzurechnende Nutzfläche“ abgestellt. Bezugsgröße der GaStellV ist dagegen die Nutzfläche (NUF) nach DIN 277. Aus den o.g. Gründen (Stichwort: Vergleichbarkeit zwischen kommunal angeordneten Stellplatzschlüsseln und den entsprechenden Zahlen der GaStellV, um die Obergrenzen der GaStellV einhalten zu können) sieht Anlage 1 StPIS-E als Bezugsgröße auch die nach DIN 277 ermittelte Nutzfläche (NUF) vor.

Das **Kommunalreferat** weist darauf hin, dass die nach NUF DIN 277 (aktuelle Fassung) ermittelte Fläche im Vergleich zur „anzurechnende Nutzfläche“ auch sanitäre Anlagen, Abstellräume und Flächen für Stellplätze beinhaltet. Daraus resultierend müssten – würden die reinen Richtwertzahlen der bisherigen und neuen Münchener Stellplatzsatzung zwar unverändert bleiben (z.B. für Büro- und Verwaltungsraum allgemein weiterhin 1 Stellplatz je 40 qm vorsehen), jedoch auf eine andere Bezugsgröße abstellen (im vorgenannten Fall statt „anzurechnende Nutzfläche“ künftig „NUF“) – bei zukünftigen Bauvorhaben stadtweit mehr Stellplätze als bislang nachgewiesen werden.

Anzurechnende Nutzfläche (siehe Erläuterungen am Ende der Anlage 1 der Münchener Stellplatzsatzung vom 19.12.2007):	NUF (siehe Anlage 1-E):
<p>= Nutzfläche ohne</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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) und • Flächen für sanitäre Anlagen, Abstellräume und Stellplätze. <p>Bewegungsflächen innerhalb von Räumen sind dagegen anzurechnen. Lagerflächen sind nach Maßgabe der Ziffern 3 und 9.2 anzurechnen.</p>	<p>= Nutzfläche nach DIN 277, d.h. nicht</p> <ul style="list-style-type: none"> • technische Funktionsflächen (z.B. Heizungsräume, Technikräume, Räume für Ver- und Entsorgungseinrichtungen) und • Verkehrsflächen (wie z.B. Flure, Treppenräume und sonstige Zuwegungen).

Vor diesem Hintergrund wird vorgeschlagen, Richtwerte, die per se die gleiche Stellplatzzahl vorsehen würden, künftig aber auf die Bezugsgröße „NUF“ statt „anzurechnende Nutzfläche“ abstellen, grundsätzlich um 10% (sowie gerundet) zu erhöhen. Nur so gelangt man bei Ermittlung der nachzuweisenden Stellplätze anhand der Bezugsgröße NUF zur gleichen Anzahl an Stellplätzen, wie bei einer Ermittlung anhand der Bezugsgröße „anzurechnende Nutzfläche“.

Angesetzt werden daher künftig (beispielhaft dargestellt für die sog. Ausgangsrichtwerte):

- Ziffer 2.1 Anlage 1-E: Büro- und Verwaltungsraum allgemein:
1 Stellplatz je **45 m² NUF**
(bisher: „1 Stellplatz je 40 m² anzurechnende Nutzfläche“)
- Ziffer 2.2 Anlage 1-E: Räume mit erheblichem Besucherverkehr (Schalter-, Abfertigungs- oder Beratungsraum, Arztpraxis und dergl.):
1 Stellplatz je **35 m² NUF**
(bisher: „1 Stellplatz je 30 m² anzurechnende Nutzfläche“)
- Ziffer 6.2 Anlage 1-E: „Spiel- und Automatikhalle, Billard-Salon, sonst. Vergnügungsstätte“:
1 Stellplatz je **25 m² NUF**
(bisher: „1 Stellplatz je 20 m² anzurechnende Nutzfläche“)
- Ziffer 9.9 Anlage 1-E: Heimlieferservice (z.B. Pizza, Asia, ...):
1 Stellplatz je **45 m² NUF**
(bisher: „1 Stellplatz je 40 m² anzurechnende Nutzfläche“)

2.3.3. Ziffer 3 Verkauf

Im Hinblick auf die Nutzungskategorie „Verkauf“ werden die jeweiligen Ausgangsrichtwerte in Anlage 1 der künftigen Münchener Stellplatzsatzung so angepasst, dass die Obergrenzen der in der GaStellV genannten Stellplatzzahlen eingehalten werden. Dies schließt die Verwendung der Begrifflichkeiten der einzelnen Nutzungsarten sowie die Bezugsgröße der GaStellV für die Anlage 1 der künftigen Münchener Stellplatzsatzung ein. Davon unabhängig werden für die Nutzungsarten „Baustoffhandelt für gewerblichen Bedarf“ und „Möbelhaus über 800 m²“ weiterhin eigene Richtwerte vorgesehen, da sie einen im Vergleich zu den Nutzungsarten „Laden“ und „Waren- und Geschäftshaus“ geringeren Stellplatzbedarf auslösen, der sich daher in einem niedrigeren Richtwert wiederfinden sollte. Zugeordnete Lagerflächen, die 20 % der bisherigen Verkaufsnutzfläche überschreiten, werden nun nicht mehr hinzugerechnet. Durch die geänderte Flächendefinition – Verkaufsfläche für den Kundenverkehr, die sich aus der GaStellV ergibt, bedarf es dieser Regelung nun nicht mehr. Dadurch ist ebenfalls sichergestellt, dass die Obergrenze der GaStellV nicht überschritten wird.

Vergleich: Bezugsgröße der Münchener Stellplatzsatzung vom 19.12.2007 zu Bezugsgröße des Entwurfs der neuen Münchener Stellplatzsatzung

Verkaufsnutzfläche (Erläuterungen am Ende der Anlage 1 der Münchener Stellplatzsatzung vom 19.12.2007)	Verkaufsfläche für den Kundenverkehr (siehe Anlage 1-E)
= Nutzfläche aller dem Kundenverkehr dienenden Räume	

2.3.4. Ziffer 4 Versammlung

In Abweichung zur bisherigen Anlage 1 der Münchener Stellplatzsatzung wird in Anlage 1-E die Unterteilung der Versammlungsstätten in „Versammlungsstätte von überörtlicher Bedeutung“ (Ziffer 4.1 Anlage 1-E) sowie „sonstige Versammlungsstätte“ (Ziffer 4.2 Anlage 1-E) aus der Anlage der GaStellV übernommen. Zugleich wird als Bezugsgröße für die Stellplatzrichtwerte auf die Anzahl der Sitzplätze der Versammlungsstätte abgestellt. Damit auch für teilbestuhlte oder sitzplatzlose Versammlungsstätten ein Stellplatzschlüssel ermittelt werden kann, wird alternativ zur Bezugsgröße „Sitzplätze“ die Bezugsgröße „Besucher*innen“ in die künftige Richtwerttabelle aufgenommen.

Die konkreten Richtwerte werden im Vergleich zu der in der Anlage der GaStellV jeweils benannten Zahl der Stellplätze ortsspezifisch angepasst (vgl. in Ziffer 4.1 Anlage 1-E in: 1 Stellplatz je 10 Sitzplätze / je 10 Besucher*innen; hingegen in der Anlage der künftigen GaStellV: 1 Stellplatz je 5 Sitzplätze). Dies ist notwendig, um dem Umstand Rechnung zu tragen, dass bereits die derzeit gültigen Richtwerte der Münchener Stellplatzsatzung (aufgrund eines geringeren Stellplatzbedarfs derartiger Nutzungen in München) unter den Stellplattzzahlen der aktuellen GaStellV liegen. Dabei hält auch der vorgeschlagene Ausgangsrichtwert von 1 Stellplatz je 10 Besucher*innen – trotz divergierender Bezugsgröße – die Obergrenze der GaStellV ein (die 1 Stellplatz je 5 Sitzplätze vorsieht). Denn gem. § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 Versammlungsstättenverordnung wird für „1 Sitzplatz in Reihen“ die gleiche Grundfläche wie für „2 Besucher*innen“ angesetzt.

Dem Vorschlag des **Kulturreferats**, in die Richtwerttabelle der künftigen Münchener Stellplatzsatzung eine neue Ziffer 4.3 „Stadtteilorientierte Versammlungsstätten“ mit einem Richtwert von „1 Stellplatz je 20 Sitzplätze“ aufzunehmen, um den für Stadtteilkultureinrichtungen im Vergleich zu Ziffer 4.1 „Versammlungsstätten von überörtlicher Bedeutung“ niedrigeren Stellplatzbedarf abzubilden, wird nicht gefolgt. Denn auch „Stadtteilorientierte Versammlungsstätten“ sind unter den Begriff der „sonstigen Versammlungsstätten“ (siehe Ziffer 4.2) zu subsumieren, die im Vergleich zu den „Versammlungsstätten von überörtlicher Bedeutung“ einen entsprechend reduzierten Stellplatzrichtwert aufweisen. Letzteres belegt die Rückmeldung des Kulturreferats mit den Erfahrungen der Nutzervertreitung und -koordination bei der Entwicklung stadtteilkultureller Einrichtungen eindrücklich: Im Laufe der letzten Jahrzehnte konnte das Kulturreferat durch den Betrieb der 35 derzeit bestehenden Stadtteilkultureinrichtungen auch hinsichtlich des Mobilitätsverhaltens der Besucher*innen (und des hieraus resultierenden Stellplatzbedarfs) umfassende Erkenntnisse sammeln. Das Angebot der vorgenannten Versammlungsstätte richtet 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 ist dabei in der Regel nicht gegeben. Die meisten Besucher*innen können die Veranstaltungen bequem zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem Öffentlichen Personennahverkehr erreichen.

Von einer namentlichen Aufzählung aller „sonstigen Versammlungsstätten“ in der Richtwerttabelle im Klammerzusatz wird abgesehen. Anzumerken verbleibt, dass im Vergleich zur entsprechenden Darstellung in der Anlage der GaStellV „Schulaulen“ in der Richtwerttabelle der künftigen Münchener Stellplatzsatzung nicht beispielhaft aufgezählt werden. Denn das **Referat für Bildung und Sport** wies darauf hin, dass nach eigenen Erfahrungen für die außerschulische Nutzung von Schulen (konkret der Schulaulen) im Rahmen der sog. Wechselnutzung keine zusätzlichen Stellplätze nachgewiesen werden müssten. Damit wird auf das Vorgehen des Referats für Bildung und Sport aus der verlängerten und erweiterten „Pilotphase zur Reduzierung der Kfz-Stellplätze für den Schulbau“ Bezug genommen¹² siehe hierzu den Beschluss der Vollversammlung vom 18.05.2022, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 05832 („Schulbauoffensive 2013-2030, Sachstandsbericht...“).

¹² Beschluss der Vollversammlung vom 18.05.2022, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 05832, abrufbar unter: <https://risi.muenchen.de/risi/sitzungsvorlage/detail/7051087>

Schulaulen lösen daher keinen zusätzlichen Stellplatzbedarf aus.

2.3.5. Ziffer 5 Sport

Die derzeit geltenden Richtwerte der Münchner 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 Münchner 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 Münchner 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.

Vor diesem Hintergrund geht das Referat für Bildung und Sport davon aus, dass die Pilotphase zur Reduzierung der Kfz-Stellplätze für den Schulbau (Beschluss der Vollversammlung vom 18.12.2029, Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 17337) mit Verlängerung und Erweiterung der Pilotphase (Beschluss der Vollversammlung vom 18.05.2022, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 05832) hinsichtlich der Nutzungsart „Sport“ auch weiterhin Anwendung findet, da für diese Nutzungsart die notwendigen Abstimmungen und Evaluierungen noch nicht abgeschlossen sind, sodass sie im Rahmen der nächsten Anpassung des kommunalen Stellplatzrechts zu berücksichtigen sind. Diese Auffassung teilt das Referat für Stadtplanung und Bauordnung.

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 Münchner 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. Da-

mit wird die o.g. Änderung der Bezugsgröße für die künftige Münchner Stellplatzsatzung notwendig, um die Obergrenzen der Stellplazzahl 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. Die Flächen von Schanigärten werden nicht zu anderen Flächen der Außengastronomie hinzugerechnet.

2.3.7. Ziffer 7 Krankenanstalten

Im Vergleich zur Anlage der GaStellV wird in Anlage 1-E des StPIS-E für Krankenanstalten nur ein Ausgangsrichtwert vorgesehen. Die Unterscheidung in „Krankenanstalten von überörtlicher Bedeutung“ und „Krankenanstalten von örtlicher Bedeutung“, die die Anlage zur GaStellV trifft, ist (bislang schon) der Münchner Stellplatzsatzung fremd. Denn regelmäßig wurde und kann auch weiterhin davon ausgegangen werden, dass die Münchner Krankenhäuser grundsätzlich „Krankenanstalten von überörtlicher Bedeutung“ darstellen. Sollte im konkreten Einzelfall ein geringerer Stellplatzbedarf anzusetzen sein, bedarf es hierfür keiner gesonderten Regelung in der Richtwerttabelle, da § 3 Abs. 2 Satz 1 StPIS-E zur Anwendung gelangt.

2.3.8. Ziffer 8 Schule, Betreuungs- und Fördereinrichtungen

Ziffer 8.1 Schule, Berufsschule, Berufsfachschule

Nach Rückmeldung des **Referats für Bildung und Sport** sollten als Richtwerte für die künftige Münchner Stellplatzsatzung die Stellplazahlen aufgenommen werden, die in der verlängerten und erweiterten „Pilotphase zur Reduzierung der Kfz-Stellplätze für den Schulbau“,¹³ siehe hierzu den Beschluss der Vollversammlung vom 18.05.2022, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 05832 („Schulbauoffensive 2013-2030, Sachstandsbericht...“) zur Anwendung kommen. Dies wären „0,5 Stellplätze je Klasse, aber mindestens 5 Stellplätze, davon 2 barrierefrei“¹⁴ und innerhalb des Mittleren Rings „0,25 Stellplätze je Klasse, aber mindestens 5 Stellplätze für Barrierefreiheit und besondere Bedarfe“¹⁵.

Als Begründung führt das Referat für Bildung und Sport u.a. aus, dass sich der Stellplatzbedarf für Schulen im Vergleich zu den Richtwerten der derzeit gültigen Münchner Stellplatzsatzung (die im Grundsatz „1 Stellplatz je 1 Klassenzimmer“ vorsieht) aufgrund des geänderten Mobilitätsverhaltens und des Ausbaus des ÖPNV (der eine Verlagerung von Verkehrswegen hin zur verstärkten Nutzung des ÖPNV begünstigte) seit Inkrafttreten der Münchner Stellplatzsatzung zum 03.01.2008 reduziert hat.

Soweit unter verkehrlich-fachlichen Aspekten nachvollziehbar und im Hinblick auf die einschlägigen Rechtsgrundlagen umsetzbar, berücksichtigen die künftigen Richtwerte für die Nutzungsart „Schulen, Berufsschulen, Berufsfachschulen“ die Rückmeldung des Referats für Bildung und Sport. Als Ausgangsrichtwert wird daher „0,5 Stellplätze je Klasse, mindestens 5 Stellplätze“ vorgesehen. Trotz Angabe einer Mindestzahl von 5 Stellplätzen werden die Obergrenzen der GaStellV (= „1 Stellplatz je Klasse, zusätzlich 1 Stellplatz je 10 Schüler über 18 Jahre“) im konkreten Baufall, d.h. auch bei allen künftigen Münchner Schulbauvorhaben, eingehalten. Auch der Richtwert für Zone I (= 0,25 Stellplätze je Klas-

¹³ Beschluss der Vollversammlung vom 18.05.2022, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 05832, abrufbar unter: <https://risi.muenchen.de/risi/sitzungsvorlage/detail/7051087>

¹⁴ Beschluss der Vollversammlung vom 18.12.2019, Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 17337, S.4/7.

¹⁵ Beschluss der Vollversammlung vom 18.05.2022, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 05832, Anlage B, S. 7f./95.

se, mindestens 5 Stellplätze) entspricht der Rückmeldung des Referats für Bildung und Sport. Aufgrund der Tatsache, dass für alle Nichtwohnnutzungen in Anlage 1-E StPlIS-E konkrete, zonenabhängige Richtwerte benannt werden, wird für Zone II (und Bauvorhaben in vergleichbaren Bereichen, d.h. mit einer radialen Nähe zu ÖPNV-Angeboten) ein Richtwert von (gerundet) „0,4 Stellplätzen je Klasse, mindestens 5 Stellplätze“ festgelegt.

Nicht in die künftige Münchner Stellplatzsatzung aufgenommen werden kann jedoch eine konkrete Vorgabe zu „barrierefreien Stellplätzen“. Für eine derartige Satzungsregelung, die einen Anteil barrierefreier Stellplätze verbindlich vorschreibt, fehlt den Kommunen die Rechtsgrundlage (siehe Ausführungen hierzu unter Anlage 6 Ziffer 10.2).

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 GaStellIV festgelegte Obergrenze der Stellplätzzahl, 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 StPlIS-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.

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

¹⁶ Beschluss 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>

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 Regelungslage eine Zahl von 10 Stellplätzen ergeben. Vor dem Hintergrund des o.g., deutlich geringeren Stellplatzbedarfs wird vorgeschlagen, den Ausgangsrichtwert – unter Berücksichtigung des Umstands, dass statt „anzurechnender Nutzfläche“ künftig durchgängig auf „NUF“ (=Nutzungsfläche nach DIN 277) als Bezugsgröße abgestellt wird (siehe die Ausführungen unter A) Ziffer 3.4.3) – entsprechend anzupassen. Künftig soll als Ausgangsrichtwert „1 Stellplatz je 200 m² NUF, mindestens 2 Stellplätze“ vorgesehen werden.

Dem Vorschlag des Sozialreferats, die Nutzungsart „Alten- und Service-Zentrum“ namentlich um sog. „Seniorenbegegnungsstätten“ zu erweitern, kann nicht gefolgt werden. Die explizite Aufnahme von „Alten- und Service-Zentren“ in Anlage 1-E des StPIS-E trägt dem Umstand Rechnung, dass diese Einrichtungen eine ortsspezifische Münchner Besonderheit darstellen, bayernweit jedoch kein Pendant aufweisen. Daher ist in der Anlage zur GaStellV, die einen bayernweiten Fokus einnimmt, auch keine Stellplatzzahl für „Alten- und Service-Zentren“ ausgewiesen. Für die Landeshauptstadt München wird jedoch weiterhin der Bedarf nach der Festlegung von Richtwerten für diese Einrichtungsart gesehen. „Seniorenbegegnungsstätten“ finden sich hingegen bayernweit. Die Anlage zur GaStellV sieht für „Seniorenbegegnungsstätten“ keine gesonderte Stellplatzzahl vor. Auch in Anlage 1-E des StPIS-E wird diese Einrichtungsart nicht explizit ausgewiesen, da sich mit Verweis auf die Regelung in § 3 Abs. 1 Satz 3 StPIS-E („Ist eine Nutzung nicht in Anlage 1 aufgeführt, ist die Zahl der notwendigen Stellplätze in Anlegung an eine oder vergleichbare Nutzungen der Anlage 1 zu ermitteln.“) für den jeweiligen Einzelfall adäquate Stellplatzzahlen ergeben.

2.3.9. Ziffer 9 Gewerbe

Nach Rückmeldung des **Kreisverwaltungsreferats** wäre aus gewerberechtlicher Sicht Anlage 1-E des StPIS-E um die Nutzungsart „Mietwagen (nicht Selbstfahrer)“ zu ergänzen. Hintergrund hierfür seien die Vorgaben, die sich aus § 49 Abs. 4 Satz 3 Personenbeförderungsgesetz ergeben, wonach ein Mietwagen nach Beendigung seines Auftrags unverzüglich an den Betriebssitz zurückzukehren hat. Hierzu sei entsprechend einschlägiger Kommentarliteratur „1 Stellplatz je 1 Betriebs-Pkw“ vorzuhalten.

Dem Vorschlag des Kreisverwaltungsreferats kann nicht nachgekommen werden. Sowohl die Anlage der GaStellV als auch die bisherigen Richtwerte der Münchner Stellplatzsatzung sehen keinen Bedarf für eine gesonderte Festlegung dieser Nutzung. Auch hier lässt sich im konkreten Einzelfall mit Verweis auf die Regelung in § 3 Abs. 1 Satz 3 StPIS-E (s.o.) eine adäquate Stellplatzzahl ermitteln.

2.4. Neuerlass einer Münchner Stellplatzsatzung

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung legt nun den Entwurf einer neuen Münchner Stellplatzsatzung in der Fassung der Anlage 4 dieser Sitzungsvorlage vor.

Eine inhaltliche Gegenüberstellung der Münchner Stellplatzsatzung vom 19.12.2007 sowohl zum Entwurf einer neuen Münchner Stellplatzsatzung als auch – hinsichtlich der sog. Richtwerttabelle in Anlage 1-E – zu der ab dem 01.10.2025 in Kraft tretenden neuen Anlage zur GaStellV ist dieser Sitzungsvorlage in Anlage 5 zu entnehmen.

Vorbehaltlich des Beschlusses des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung sowie der Bekanntmachung im Amtsblatt der Landeshauptstadt München ist das Inkrafttreten

der neuen Münchener Stellplatzsatzung für den 01.10.2025 vorgesehen.
Für Bauanträge, die ab dem 01.10.2025 entschieden werden, wäre dann die neue Münchener Stellplatzsatzung anzuwenden.

3. Ausblick

Ziel dieser Sitzungsvorlage ist es, den Entwurf einer neuen Münchener Stellplatzsatzung zeitnah zum Erlass vorzuschlagen, um auch unter Beachtung der entsprechenden Vorlauffristen für die Ausfertigung und Bekanntmachung kommunaler Ortssatzungen deren Inkrafttreten zum 01.10.2025 zu gewährleisten. Damit wird sichergestellt, dass im Münchener Stadtgebiet durchgängig, d. h. ohne zeitliche Unterbrechung, eine Stellplatzpflicht (bislang landesgesetzlich, künftig communal angeordnet) für Kraftfahrzeuge besteht, vgl. hierzu den o.g. Auftrag des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 12.02.2025, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 15815 anlässlich der Novelle der Bayerischen Bauordnung 2025.

Zum aktuellen Zeitpunkt ist es jedoch weder rechtlich erforderlich noch unter verkehrlichen und gesamtkonzeptionellen Aspekten notwendig, Regelungen in der Münchener Stellplatzsatzung vorzusehen, die – zumindest in Teilbereichen – zu einer fachlichen Neuausrichtung bzw. -konzeption führen würden. Zu nennen sind hier als Stichworte: lagebedingte Reduzierung des Stellplatzschlüssels im Wohnungsbau, Ablöse von Stellplätzen für Wohnnutzungen, Anpassung der Ablösebeträge evtl. auch in Abhängigkeit von dem Gesamtkonzept zur Verwendung der Ablösemittel, Vorlage von qualifizierten Mobilitätskonzepten auch für Nichtwohnnutzungen etc. Entsprechende Prüfungen erfordern einen Arbeits-, Kapazitäts- und vollumfänglichen Abstimmungsaufwand, der im Hinblick auf den Ressourceneinsatz insbesondere des für verkehrliche Belange und Strategien zuständigen Mobilitätsreferats und die zeitliche Limitierung zum geplanten Inkrafttreten der Satzung zum 01.10.2025 nicht bis zu dieser Stadtratsbefassung leistbar war.

Davon unabhängig stimmen aber sowohl das Referat für Stadtplanung und Bauordnung als auch das Mobilitätsreferat darin überein, dass es unter fachlichen Aspekten sinnvoll ist, themenspezifische Prüfungen im o.g. Sinn umfassend durchzuführen (insbesondere unter verkehrsfachlichen Aspekten, auch um die Zielerreichung der Münchener Mobilitätsstrategie 2035, siehe Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 03507, zu unterstützen). Das Mobilitätsreferat wird daher um entsprechende Prüfungen, ggfs. auch mit externer Unterstützung/Expertise, gebeten.

Im Einzelnen werden für die o.g. umfassende Prüfung (sog. Phase 2) insbesondere die nachfolgenden Aspekte und Themen aufgegriffen:

- Prüfung anhand entsprechender Datenerhebung und -analyse, ob sich der tatsächliche Stellplatzbedarf verschiedener Nutzungsarten (z.B. insbesondere für Wohnungen nach Ziffern 1.1 a), 1.1 b) und 1.1 c), Sport nach Ziffer 5 und Schulen nach Ziffer 8.1 der Anlage 1-E der StPIS-E) auch im Hinblick auf deren Verkehrserzeugung (sowie den Zielsetzungen aus der Münchener Mobilitätsstrategie 2035) geändert hat und damit aus verkehrsfachlicher Sicht eine Anpassung der Richtwerte in Anlage 1-E der StPIS-E vorgeschlagen werden sollte. Dabei sind die Stellplatzzahlen des Anhangs zur Garagen- und Stellplatzverordnung (GaStellV) in ihrer jeweils aktuellen Fassung als Obergrenzen sowie die Zielsetzungen der Münchener Mobilitätsstrategie 2035 zu beachten.
- Überprüfung der bisherigen Zonen der Münchener Stellplatzsatzung 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).
- Prüfung einer Anpassungsmöglichkeit der im Münchner Stellplatzrecht bislang vorgesehenen 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.
- Prüfung einer fachlichen Weiterentwicklung der Mobilitätskonzepte (zur Reduzierung des Stellplatzbedarfs) sowohl für Wohn- und als auch Nichtwohnnutzungen 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, einschließlich:
 - der Prüfung, ob und wenn ja inwieweit die Vorlage von Mobilitätskonzepten und ihrer möglichen Sicherungsmaßnahmen durch die/den Bauherr*in verbindlich eingefordert werden kann,
 - der Prüfung einer wechselseitigen Belegung von Kfz-Stellplätzen durch verschiedene Nutzergruppen (Mehrfachnutzung von z.B. Büro- und Wochenendveranstaltungen),
 - der Prüfung, ob und wenn ja in welcher Form eine Beteiligung privater Bauherr*innen an bestehenden privaten oder öffentlichen Mobilitätsangeboten/-stationen rechtlich zulässig wäre,
 - der Prüfung, ob vor dem Hintergrund der o.g. Weiterentwicklung der Mobilitätskonzepte im Rahmen der Stellplatzsatzung das Erfordernis der Vorlage von Mobilitätskonzepten in der Bauleitplanung entbehrlich sein könnte.

Das Mobilitätsreferat wird im Benehmen mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung die o.g. Prüfungen der Phase 2 bis zum 31.12.2026 durchführen bzw. durchführen lassen.

Die Ergebnisse dieser Prüfungen werden dem Stadtrat vorgestellt und sollen idealerweise die verbleibenden kommunalen Regelungsmöglichkeiten bestmöglich ausnutzen, auch wenn aufgrund der Änderungen der Bayerischen Bauordnung nach Maßgabe des Ersten Modernisierungsgesetzes Bayern der Gestaltungsspielraum der bayerischen Kommunen deutlich eingeschränkt wurde. Ziel sollte es sein, ein langfristiges und zukunftsfähiges Münchner Stellplatzrecht vorschlagen zu können, das ortsspezifische und bedarfsgerechte Stellplatzrichtwerte festlegt und zur weiteren Reduzierung des Stellplatzbedarfs – soweit rechtlich zulässig – innovative Konzeptansätze eröffnet.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung prüft dabei auch im Sinn und Zweck des Ersten Modernisierungsgesetzes Bayern, dass die Baugenehmigungsverfahren nicht unverhältnismäßig belastet werden und Verzögerungen in den Baugenehmigungsverfahren vermieden werden können.

Vor diesem Hintergrund wird das Referat für Stadtplanung und Bauordnung zusammen mit dem Mobilitätsreferat dem Stadtrat bis zum 31.12.2027 in einer gemeinsamen Sitzungsvorlage die Ergebnisse der Prüfaufträge darstellen sowie einen Entscheidungsvorschlag unterbreiten. Diese Sitzungsvorlage wird auch die zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht abschließend zu behandelnden Aufträge des Stadtrats (siehe hierzu im Fol-

genden unter C) darstellen.

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

Im Folgenden und unter Anlage 6 wird über die Evaluation der Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt München vom 19.12.2007 berichtet, der ein umfassendes Beteiligungsverfahren in den Jahren 2021 und 2022 vorangegangen. Damit kommt das Referat für Stadtplanung und Bauordnung dem Auftrag aus der Vollversammlung des Stadtrats vom 19.12.2007, Sitzungsvorlage Nr. 02-08 / V 11225, nach, dem Stadtrat zu gegebener Zeit über die sog. Phase 2 zu berichten, in der die Münchener Stellplatzsatzung vom 19.12.2007 themenspezifisch anhand aussagekräftiger Vollzugserfahrungen und nach Durchführung eines Beteiligungsverfahrens mit den Trägern öffentlicher Belange, anerkannten Interessenverbänden sowie den Bezirksausschüssen evaluiert werden sollte. Über die Evaluation der Stellplatzsatzung sollte dem Stadtrat zu gegebener Zeit berichtet sowie ein Entscheidungsvorschlag unterbreitet werden.

Die Regelungen der Münchener Stellplatzsatzung zum „Stellplatzschlüssel im Wohnungsbau“ wurden bereits durch den gleichnamigen Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 29.06.2016 (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V13593) einer Feinsteuierung unterzogen (siehe hierzu die entsprechende Darstellung im Vortrag der Referentin zur Reduzierung des Stellplatzschlüssels im geförderten Mietwohnungsbau, bei Vorlage von (qualifizierten) Mobilitätskonzepten und zur Ausweitung der Sonderregelung zur Stellplatzablöse im Dachgeschossausbau).

Ab dem Jahr 2021 führte das Referat für Stadtplanung und Bauordnung ein intensives Beteiligungsverfahren durch, das neben den Trägern öffentlicher Belange, anerkannten Interessenverbänden sowie Bezirksausschüssen auch die betroffenen städtischen Fachreferate einbezog. Damit kam das Referat für Stadtplanung und Bauordnung dem o.g. Stadtratsauftrag nach. Eine umfassende Darstellung der Rückmeldungen, Anregungen, Fragen und Stellungnahmen aus dem Beteiligungsverfahren und deren Behandlung durch das Referat für Stadtplanung und Bauordnung bzw. durch das Mobilitätsreferat ist in Anlage 6 dieser Sitzungsvorlage beigefügt. 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 den Gemeinden künftig (d.h. aufgrund der zum 01.10.2025 in Kraft tretenden Änderungen der Bayerischen Bauordnung) eine Ermächtigungsgrundlage fehlt.

Zusammengefasst haben sich die Rückmeldungen aus dem o.g. Beteiligungsverfahren im Wesentlichen auf folgende Themen bezogen:

- Stellplatzablöse (Erweiterung und Erleichterungen des Anwendungsbereichs der Stellplatzablöse, Höhe der Ablösebeträge)
- Mobilitätskonzepte und -angebote
- Nachrüstbarkeit anstelle von Realherstellung von Kfz-Stellplätzen / Versiegelung
- Quartierskonzepte und -garagen
- E-Mobilität / E-Ladesäulen
- Mehrfachnutzung von Stellplätzen, Parkraummanagement und -bewirtschaftung
- Ansätze und Erfahrungen anderer Städte oder Alternativen zur Münchener Stellplatzsatzung
- Erleichterungen und Flexibilisierung der Stellplatzsatzung
- Anpassungsvorschläge zur Stellplatzsatzung und ihrer Anlage

- Anforderungen an Stellplätze hinsichtlich Barrierefreiheit, Größe und Begrünung
- Fahrradabstellplätze
- Ergänzende Einzelthemen und Forderungen an die Politik

Einige Anregungen konnten bereits in dem unter A) Ziffer 2 zum Erlass vorgeschlagenen Entwurf einer Münchner Stellplatzsatzung berücksichtigt werden. Weitere Anregungen werden –sofern rechtlich grundsätzlich möglich – in der unter A) Ziffer 3 angekündigten umfassenden Prüfung der Münchner Stellplatzsatzung im Rahmen der sog. Phase 2 aufgegriffen. Im Einzelnen wird hierzu auf die Darstellung in Anlage 6 verwiesen.

C) Behandlung von Stadtratsanträgen und Stadtratsaufträgen

Nachfolgend werden die beiden Stadtratsanträge der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL-Fraktion, Antrag Nr. 08-14 / A 04719 (Anlage 1, unten Ziffer 1) und Antrag Nr. 08-14 / A 04715 (Anlage 2, unten Ziffer 2) jeweils vom 21.10.2013 sowie der Antrag Nr. 20-26 / A 03903 der Fraktion ÖDP/München-Liste vom 21.06.2023 (Anlage 3, unten Ziffer 3) behandelt. Die beiden o.g. Anträge sind seit Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 29.06.2016, Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 13593, aufgegriffen. Für beide Anträge wurden Fristverlängerungen, zuletzt mit Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 18.09.2024, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 14212, jeweils bis zum 31.12.2025, gewährt.

Daneben wird zudem der Antrag Nr. 20-26 / A 03903 der Fraktion ÖDP/München-Liste vom 21.06.2023 (Anlage 3) behandelt, für den seitens der Antragstellenden eine Fristverlängerung bis zum 31.03.2025 gewährt wurde. Eine erneute Fristverlängerungsanfrage des Referats für Stadtplanung und Bauordnung bis zum Ende des 3. Quartals 2025 blieb ergebnislos.

Hinsichtlich vorliegender Stadtratsaufträge aus Sitzungsvorlagen wird in Ziffer 5 auf den Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 29.06.2016, Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 13593, „Flexibilisierung des Stellplatzschlüssels im Wohnungsbau“, eingegangen, wonach die abgesenkten Stellplatzschlüssel im geförderten Mietwohnungsbau sowie bei Vorlage von Mobilitätskonzepten evaluiert werden sollten. In Ziffer 6 wird der Auftrag aus dem Beschluss der Vollversammlung vom 02.10.2024, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 11344, „Wohnungsbauoffensive: Erleichterungen für den Wohnungsbau und Optimierung Bebauungsplanverfahren“ behandelt, der das Referat für Stadtplanung und Bauordnung u.a. beauftragte, dem Stadtrat die ersten Erfahrungen mit der neuen Vollzugspraxis im Stellplatzrecht bei Änderungen und Nutzungsänderungen von Dachgeschossen zu Wohnzwecken darzustellen.

1. Antrag Nr. 08-14 / A 04719 vom 21.10.2013 (Anlage 1)

Im Antrag Nr. 08-14 / A 04719 der DIE GRÜNEN/RL-Fraktion vom 21.10.2013 wird die Verwaltung um Prüfung der Möglichkeit einer Flexibilisierung der Stellplatzsatzung für Kleinstgewerbe, beispielsweise durch eine Einführung einer „Bagatellgrenze“ und einer entsprechenden Einzelfallprüfung, gebeten.

Der Antrag geht davon aus, dass die Stellplatzsatzung im Bereich von Kleingewerbe (etwa bei Umwidmungen von kleinen Büroflächen oder der Erweiterung von Freischankflächen kleiner Cafés) ein Investitionshindernis darstelle und der öffentliche Raum sowie die lokale Ökonomie mit einer flexibleren Lösung an vielen Stellen an Attraktivität gewinnen könne. Insbesondere in gut erschlossenen integrierten Lagen sei durch Angebote, die sich meist an die Laufkundschaft richten, kein zusätzlicher PKW-Verkehr zu erwarten. Die Kosten für eine Stellplatzablöse machen diese Investitionen aber aus Sicht der Antragsteller*innen dort unrentabel, so dass diese – da den Kosten kein wesentlichen Mehrwert gegenübersteht – entweder gar nicht oder an nicht integrierten Standorten, getätigten werden.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt inhaltlich zum Antrag Nr. 08-14 / A 04719 vom 21.10.2013 wie folgt Stellung:

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung geht davon aus, dass der im Antrag genannten Begriff „Kleinstgewerbe“ umfassend zu verstehen ist und flächenmäßig kleine Nutzungsarten von Verkaufsständen (hier: Läden), Gaststätten und Handwerksbetrieben umfasst. Dies zu Grunde gelegt wird darauf hingewiesen, dass der Entwurf der neuen Münchner Stellplatzsatzung in Anlage 1-E für Läden bereits einen gegenüber den Stellplatzzahlen der GaStellV grundsätzlich reduzierten Stellplatzbedarf vorsieht. Lageabhängig ermäßigigt sich dieser Stellplatzbedarf noch weiter (siehe die entsprechenden Richtwer-

te der Zonen I, II und vergleichbare Lagen). Die Erweiterung von Freischankflächen löst jedenfalls für flächenmäßig kleine Gaststätten (hierunter fallen auch Cafés) keinen zusätzlichen Stellplatzbedarf aus: Denn für Freischankflächen sind erst bei einer Freischankfläche von insgesamt mehr als 100 m² Stellplätze nachzuweisen, siehe Ziffer 6.1 der Anlage 1-E. Davon unabhängig kann auf den Einzelfall bei Bedarf über die Regelung in § 3 Abs. 2 Satz 1 StPIS-E (= „*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.*“) adäquat reagiert werden.

Dem Stadtratsantrag wird entsprochen:		
<input checked="" type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> teilweise

2. Antrag Nr. 08-14 / A 04715 vom 21.10.2013 (Anlage 2)

Der Antrag Nr. 08-14 / A 04715 von der DIE GRÜNEN/RL-Fraktion vom 21.10.2013 sieht zum einen vor, dass die städtischen Wohnbaugesellschaften auch Projekte wie „Wohnen ohne (eigenes) Auto“ realisieren und diese mit tragfähigen Mobilitätskonzepten (ähnlich dem Projekt „Mobilität aus einer Hand“) kombinieren sollen. Dies komme insbesondere bei Projekten im Rahmen einer qualifizierten Nachverdichtung zur Anwendung, bei der Stellplätze überproportional teuer wären oder Tiefgaragen nur auf Kosten eines wertvollen Baumbestandes zwischen den Gebäuden realisierbar wären. Die dadurch günstigeren Wohnkosten ohne Stellplatz sollen dann an die Mieter*innen weitergegeben werden. Möchte sich die*der Mieter*in in einer späteren Lebensphase doch ein eigenes Fahrzeug zulegen, werde ihr*ihm eine Wohnung mit Stellplatz oder das Anmieten eines Stellplatzes in einem benachbarten Objekt angeboten. Begründet wird das Antragsziel mit einer bisherigen Subventionierung des Kfz-Verkehrs über die Wohnkosten, deren Übernahme in einer Stadt mit hohen Wohnkosten wie der Landeshauptstadt München nicht hinnehmbar seien, insbesondere im Bereich von gefördertem Wohnungsbau mit autolosen Sozialmietern*innen.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt inhaltlich zum Antrag Nr. 08-14 / A 04715 vom 21.10.2013 wie folgt Stellung:

Auch die (seit 01.01.2024 zur Münchener Wohnen GmbH fusionierten) städtischen Wohnbaugesellschaften GWG städtische Wohnungsgesellschaft München mbH und GEWOFAG Holding GmbH haben in den vergangenen Jahren zahlreiche Wohnprojekte realisiert, denen qualifizierte Mobilitätskonzepte zu Grunde gelegt wurden (um den bewussten Verzicht auf den Besitz eines Kfz zu fördern). Die Münchener Wohnen GmbH teilte mit, dass sie kein vollständig autofreies Projekt in ihrem Bestand hat. Sofern es genehmungsrechtlich möglich ist, realisiert die Münchener Wohnen jedoch Bauvorhaben mit einem stark reduzierten Stellplatzschlüssel auf Grundlage entsprechender Mobilitätskonzepte, wie beispielsweise bei den Bauvorhaben Reinmarplatz, Haldenseesiedlung und Neufreimann. Die Mobilitätskonzepte, in denen der genehmigungsfähige Stellplatzschlüssel festgelegt wird, werden regelmäßig in enger Zusammenarbeit mit der Münchener Wohnen GmbH und dem Mobilitätsreferat abgestimmt.

Auf die Miethöhe von Wohnungen der städtischen Wohnbaugesellschaft(en) kann über das kommunale Stellplatzrecht mangels entsprechender Rechtsgrundlagen hingegen kein Einfluss genommen werden.

Dem Stadtratsantrag wird entsprochen:		
<input type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein	<input checked="" type="checkbox"/> teilweise

3. Antrag Nr. 20-26 / A 03903 vom 21.06.2023 (Anlage 3)

Mit dem Antrag Nr. 20-26 / A 03903 der Fraktion ÖDP/München-Liste vom 21.06.2023 wird die Verwaltung beauftragt, eine Überarbeitung der städtischen Stellplatzsatzung insbesondere hinsichtlich der nachstehenden vier Punkte vorzubereiten:

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-Stellplätze 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.

Der Facharbeitskreis Mobilität des Behindertenbeirats der Landeshauptstadt München gab in Absprache mit dem derzeitigen Behindertenbeauftragten, Herrn Oswald Utz, am 09.08.2023 zu dem o.g. Antrag die nachfolgende Stellungnahme ab:

„In dem Antrag der Fraktion ÖDP/München-Liste wird eine Überarbeitung der städtischen Stellplatzsatzung gefordert. Im Kern zielt der Inhalt auf eine Reduzierung der baurechtlich geforderten notwendigen Stellplätze ab. Der Facharbeitskreis Mobilität nimmt das Thema zum Anlass, an sein Schreiben vom 05.05.2021, sowie an das Schreiben des städtischen Beraterkreises für Barrierefreies Planen und Bauen vom 27.04.2021 an das Referat für Stadtplanung und Bauordnung zu erinnern. Im Rahmen der Anhörung zur bereits damals vorgesehenen Evaluierung der Stellplatzsatzung wurde von den beiden Fachstellen gefordert, bei der Überarbeitung der Satzung von 2007 endlich auf die Belange der Barrierefreiheit einzugehen. Als Anlage wurde dazu eine umfangreiche Übersicht von Städten und Kommunen beigelegt, in denen die Barrierefreiheit in der Stellplatzsatzung schon seit langem berücksichtigt wurde.

Anlass für eine Anpassung der Satzung wäre bereits 2013 mit der Einführung der DIN 18040 Teil 1 und 2 gegeben gewesen. Die Stadt München ist eine der wenigen Städte, die in ihrer Stellplatzsatzung noch keine Regelung zur Anzahl von barrierefreien Stellplätzen festlegt. Eine landesweite Regelung ist nicht vorgesehen. Das hat zur Folge, dass für den Wohnungsbau kein barrierefreier Stellplatz nachgewiesen werden muss, auch wenn sich barrierefreie oder rollstuhlgerechte Wohnungen in dem Gebäude befinden. Bei öffentlich zugänglichen Gebäuden beschränkt sich die Verpflichtung aufgrund einer Regelung in der DIN 18040 Teil 1 auf nur mindestens einen Stellplatz – unabhängig von der Größe der Anlage. In der Folge fehlt es regelmäßig an barrierefreien Stellplätzen.

Unabhängig davon, ob die Anzahl der notwendigen Stellplätze künftig reduziert werden soll, muss dringend dafür Sorge getragen werden, dass auch die Stadt München mit ihrer Stellplatzsatzung endlich die rechtlichen Voraussetzungen schafft, damit auch Menschen mit Mobilitätseinschränkungen die Gebäude im Sinne der UN-BRK erreichen und nutzen

können.

Der Facharbeitskreis-Mobilität im Behindertenbeirat der LHM geht davon aus, dass bei Antwortschreiben und Beschlussvorlagen immer Bezug auf die Inhalte unserer Stellungnahme genommen wird.“

Das Mobilitätsreferat nimmt inhaltlich zu den ersten drei Punkten des Antrags Nr. 20-26 / A 03903 vom 21.06.2023 wie folgt Stellung:

Die derzeit noch in Art. 81 Abs. 1 Satz 1 Nr. 4 BayBO explizit genannte Möglichkeit, in einer Stellplatzsatzung die Anrechnung von Fahrradabstellplätzen auf die Zahl der notwendigen Stellplätze zu regeln, fehlt dem zum 01.10.2025 in Kraft tretenden, geänderten Art. 81 Abs. 1 Satz 1 Nr. 4 BayBO neu. Gleichwohl soll nach Auffassung des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr¹⁷ aber auch künftig in Fällen, in denen in einer kommunalen Satzung eine im Vergleich zur Anlage der GaStellIV geringere Zahl von Stellplätzen vorgesehen wird, eine Kombination mit einer Verrechnungsmöglichkeit mit Fahrradabstellplätzen geregelt werden können. Vor dem Hintergrund, dass das Mobilitätsreferat (siehe die Ausführungen unter A) Ziffer 3 prüfen wird, ob sich der tatsächliche Stellplatzbedarf verschiedener Nutzungsarten geändert hat und damit aus verkehrsfachlicher Sicht eine Anpassung der Richtwerte in Anlage 1-E der StPIS-E vorgeschlagen werden sollte, erfolgt die Betrachtung einer Verrechnungs- bzw. Anrechnungsmöglichkeit nicht isoliert zum gegenwärtigen Zeitpunkt. Vielmehr muss und wird dieses Thema im Gesamtzusammenhang mit der umfassenden, verkehrlich-konzeptionellen (Neu-) Betrachtung des Münchener Stellplatzrechts in Phase 2 geprüft.

Auch die Frage, inwieweit eine lagebedingte Reduzierung des Stellplatzbedarfs bei Wohnnutzungen denkbar ist und auf welche diesbezüglichen Parameter hierfür abzustellen ist (z.B. ÖPNV-Anbindung, Lage im Stadtgebiet, Parkraummanagement), wird in Phase 2 betrachtet.

Eine grundsätzliche Ausnahme von der Stellplatzpflicht bei Häusern mit ein bis zwei Wohneinheiten kann unter verkehrlich-fachlichen Aspekten nicht befürwortet werden. Auch hier zeigt sich ein Stellplatzbedarf, der auf Privatgrund abzuwickeln ist und nicht in den öffentlichen Straßenraum verlagert werden sollte. Allerdings entfällt ab dem 01.10.2025 die Pflicht, bei Nutzungsänderungen, dem Dachgeschossausbau und der Aufstockung von Wohngebäuden (jeweils zu Wohnzwecken) Stellplätze herzustellen.

Zum vierten Punkt des o.g. Antrags sowie zur Stellungnahme des Facharbeitskreises Mobilität vom 09.08.2023 nimmt das Referat für Stadtplanung und Bauordnung inhaltlich wie folgt Stellung:

Grundsätzlich ist ein Rückbau von baurechtlich gebundenen Stellplätzen bei Gebäuden im Bestand nicht ohne eine Änderung der entsprechenden Baugenehmigung zulässig. Im Rahmen eines Baugenehmigungsverfahrens wird im Einzelfall geprüft, ob und wie viele Stellplätze für das Vorhaben notwendig sind und für die Nutzung zur Verfügung stehen müssen.

Den Ausführungen des Facharbeitskreises Mobilität zur Notwendigkeit einer Satzungsregelung, die verbindlich die Herstellung eines Anteils barrierefreier Stellplätze (zumindest) im Wohnungsbau vorsieht, wird uneingeschränkt zugestimmt. Allerdings fehlt den Gemeinden die Rechtsgrundlage, entsprechende örtliche Bauvorschriften zu erlassen. Art. 81 Abs. 1 Satz 1 Nr. 4 BayBO enthält in der zum 01.10.2025 in Kraft tretenden Fassung nicht mehr die Möglichkeit, die Größe und Beschaffenheit von Stellplätzen kommunal zu regeln. Nach Auffassung des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und

¹⁷ 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, Ziffer 9, abrufbar unter: https://www.stmb.bayern.de/assets/stmi/buw/baurechtundtechnik/24_fragenkatalog-änderung-satzungsrecht.pdf

Verkehr¹⁸ sollte bereits auf Basis der bisherigen Rechtsgrundlage ein Anteil barrierefreier Stellplätze nicht geregelt werden können. Soweit eine Stellplatzpflicht festgelegt wird, ergibt sich das Erfordernis barrierefreier Stellplätze bereits aus Art. 48 Abs. 2 Satz 4 BayBO (= allerdings nur für Besucherstellplätze von öffentlich zugänglichen Anlagen) und wird durch Anlage A 4.2/2 der Bayerischen Technischen Baubestimmungen (BayTB) konkretisiert. Der Anteil barrierefreier Stellplätze kann sich auch aus Sonderbauverordnungen ergeben (z.B. VStättV, BayVKV). Mangels Ermächtigungsgrundlage können die Gemeinden (und damit auch die Landeshauptstadt München) in ihren kommunalen Stellplatzsatzungen daher keine Regelung aufnehmen, die die/den Bauherr*in zur Herstellung eines Anteils an barrierefreien Stellplätzen verpflichtet. Es verbleibt daher nur bei den o.g. Vorschriften der Bayerischen Bauordnung und Sonderbauverordnungen.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird die Bauherr*innen jedoch in geeigneter Weise (z.B. im Rahmen der Bauberatung) darauf hinweisen, dass auch in Fällen fehlender, rechtlicher Verpflichtungen die – freiwillige – Herstellung barrierefreier Stellplätze durch die Landeshauptstadt München ausdrücklich empfohlen wird, um die Belange von mobilitätseingeschränkten Personen zu berücksichtigen.

Dem Stadtratsantrag wird entsprochen:		
<input type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein	<input checked="" type="checkbox"/> teilweise

4. Stadtratsauftrag aus dem Beschluss der Vollversammlung vom 19.12.2007, Sitzungsvorlage Nr. 02-08 / V 11225

Mit Beschluss der Vollversammlung vom 19.12.2007, „Anpassung des Münchener Stellplatzrechts für Kraftfahrzeuge an die BayBO – Novelle 2007“, Sitzungsvorlage Nr. 02-08 / V 11225 (Antragspunkt Nr. 7 NEU), wurde die Verwaltung beauftragt, Leitlinien für den Vollzug der Stellplatzsatzung zu erarbeiten, die es ermöglichen, auf besondere Wohnformen mit einem reduzierten Stellplatzbedarf flexibel zu reagieren.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt inhaltlich zum o.g. Auftrag wie folgt Stellung:

Nach Maßgabe der Anlage 1-E der StPIS-E ist für Wohnformen, denen ein besonderes, zielgruppenspezifische Konzept zu Grunde zugrunde liegt, ein einzelfallbezogener Stellplatzschlüssel vorzusehen. Hierzu ist vorgesehen, auch für die neuen Münchener Stellplatzsatzung in einer internen Verwaltungsvorschrift/-leitlinie besondere Wohnformen zu bündeln und entsprechende Stellplatzbedarfe und -schlüssel zu konkretisieren. Auf die Ausführungen in A) Ziffer 2.3.1 wird verwiesen.

5. Stadtratsaufträge aus dem Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 29.06.2016, Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 13593

Der Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 29.06.2016, Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 13593, „Stellplatzschlüssel im Wohnungsbau“ enthielt mehrere Stadtratsaufträge, die federführend beim Mobilitätsreferat sowie beim Referat für Stadtplanung und Bauordnung in Bearbeitung waren bzw. sind.

¹⁸ 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 5, abrufbar unter: https://www.stmb.bayern.de/assets/stmi/buw/baurechtundtechnik/24_fragenkatalog-änderung-satzungsrecht.pdf

5.1 Auswirkungen abgesenkter Stellplatzschlüssel bei Vorlage von Mobilitätskonzepten (Antragspunkt Nr. 2)

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wurde im o.g. Beschluss beauftragt, die Auswirkungen eines abgesenkten Stellplatzschlüssels zu evaluieren und dem Stadtrat darzustellen. Dabei sollte auch darauf eingegangen werden, ob sich die vorgelegten Mobilitätskonzepte als tragfähig und die entsprechenden Absicherungsmöglichkeiten als ausreichend erwiesen haben.

Hierzu wird seitens des Mobilitätsreferats und des Referats für Stadtplanung und Bauordnung wie folgt Stellung genommen:

Das Mobilitätsreferat verweist darauf, dass – sofern dem Mobilitätsreferat entsprechende Daten zur Verfügung standen – eine Evaluation von Bauvorhaben, bei denen im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens (qualifizierte) Mobilitätskonzepte vorgelegt wurden, stichprobenartig durchgeführt wurde bzw. wird. Erste Erkenntnisse eines diesbezgl. Monitorings haben gezeigt, dass die Bauherr*innen überwiegend bereit waren, die Mobilitätskonzepte auch tatsächlich umzusetzen. Dennoch ist festzustellen, dass die Qualität und Konsequenz der Umsetzung von verschiedenen Kriterien abhängen. Dazu gehören:

- die Art der/des Bauträgerin/Bauträgers (je gemeinschaftlicher die Bewohner*innenschaft organisiert ist, desto besser scheint das vorgelegte Mobilitätskonzept in der tatsächlichen Umsetzung zu funktionieren),
- die Qualität des erforderlichen Informations- und Kommunikationsmanagements gegenüber den Bewohner*innen,
- die Lage im Stadtgebiet und
- das Vorhandensein von Parkraummanagement.

Mobilitätskonzepte tragen größtenteils dazu bei, für die Bewohnerschaft die Mobilitätsalternativen vor Ort zu verbessern. Kurzfristige Effekte auf den Autobesitz hängen von anderen Faktoren ab, etwa dem Vorhandensein von Parkraumbewirtschaftung im konkreten Gebiet.

Als eine denkbare Sicherungsmaßnahme wurde in der o.g. Sitzungsvorlage „Stellplatzschlüssel im Wohnungsbau“ für den Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 29.06.2016 bei Vorlage von Mobilitätskonzepten mit einer Reduzierung des Stellplatzschlüssels unter 0,8 Stellplätze je Wohnung u.a. die Stundung der tatsächlichen Herstellung der Stellplätze mit Vorhalten einer Nachrüstungsmöglichkeit bzw. eine Ersatzzahlung für den Fall des Scheiterns des Mobilitätskonzeptes (soweit keine Nachrüstung möglich ist), genannt. Da eine Ersatzzahlung aus Sicht des Mobilitätsreferats nicht zwingend zur Verbesserung der Situation vor Ort führt, wurde regelmäßig das Vorhalten einer Nachrüstungsmöglichkeit eingefordert. Dies allerdings nur in Fällen, in denen die Bauherr*innen durch Vorlage eines qualifizierten Mobilitätskonzeptes eine deutliche Reduzierung des Stellplatzschlüssels auf unter 0,5 Stellplätze je Wohnung anstreben. Dieses Vorgehen hat sich in der Praxis bewährt.

Weitere Ausführungen zu Mobilitätskonzepten und deren Verortung im Entwurf einer neuen Stellplatzsatzung können A) Ziffer 2.2.3 entnommen werden.

5.2 Flexibilisierung der Stellplatzsatzung für Kleinstgewerbe (Antragspunkt Nr. 4)

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wurde im o.g. Beschluss (siehe Antragspunkt Nr. 4) ferner beauftragt, die Möglichkeit einer Flexibilisierung der Stellplatzsatzung

für Kleinstgewerbe im Rahmen der Evaluation zu prüfen und in dem daran anschließenden Evaluierungsbeschluss zu behandeln.

Hierzu kann auf die Ausführungen zu Antrag Nr. 08-14 / A 04719 vom 21.10.2013 (siehe unter C) Ziffer 1) verwiesen werden.

5.3 Datengrundlagen für einen möglichen Kfz-Besitz (Antragpunkt Nr. 6)

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wurde im o.g. Beschluss zudem beauftragt (siehe Antragspunkt Nr. 6 neu), Datengrundlagen über einen möglichen Zusammenhang zwischen

- der Lage der Wohnungen im Stadtgebiet (z.B. innerhalb/ außerhalb mittlerer Ring),
- der Erschließungsqualität mit dem ÖPNV,
- sowie der wohnortnahmen Nahversorgungsqualität

und dem Kfz-Besitz zu veröffentlichen und dem Stadtrat darzustellen.

Das Mobilitätsreferat nimmt inhaltlich zum o.g. Auftrag wie folgt Stellung:

Hinsichtlich eines möglichen Zusammenhangs zwischen der Lage, Erschließungsqualität und wohnortnahmen Nahversorgungsqualität bei Wohnnutzungen wird auf die Ausführungen unter A) Ziffer 2.2.3 dieser Sitzungsvorlage verwiesen. Zur Erzielung aktueller Datengrundlagen und Erkenntnisse ist eine (erneute) Überprüfung der Zonen der Münchener Stellplatzsatzung 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) notwendig. Das Ergebnis dieser aktuellen Prüfung und ein Vorschlag zum weiteren Vorgehen wird dem Stadtrat in der o.g. Phase 2 vorgestellt.

6. Stadtratsaufträge aus dem Beschluss der Vollversammlung vom 02.10.2024, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 11344

Ein letzter Stadtratsauftrag zum Stellplatzrecht erging im Beschluss der Vollversammlung vom 02.10.2024, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 11344, „Wohnungsbauoffensive: Erleichterungen für den Wohnungsbau und Optimierung Bebauungsplanverfahren“. Darin wurde das Referat für Stadtplanung und Bauordnung u.a. beauftragt, künftig bei Bauvorhaben, die Änderungen und Nutzungsänderungen von Dachgeschossen zu Wohnzwecken (zusätzlicher Wohnraum) einschließlich der 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. Die ersten Erfahrungen sollten dem Stadtrat in der geplanten Vorlage zur Stellplatzsatzung dargestellt werden.

Hierzu nimmt das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wie folgt Stellung:

Nach Maßgabe des Ersten Modernisierungsgesetzes Bayern dürfen die Gemeinden ab dem 01.10.2025 für Nutzungsänderungen, den Dachgeschossausbau und die Aufstockung von Wohngebäuden (jeweils zu Wohnzwecken) keine kommunale Stellplatzpflicht

mehr vorsehen. Um zu vermeiden, dass Bauanträge deshalb später gestellt oder zurückgezogen werden, um in den Genuss dieser Regelung zu kommen und so die Schaffung von neuem Wohnraum verzögert wird, wird diese Regelung in bestimmten Fallkonstellationen des Baugenehmigungsverfahrens bereits seit dem 01.01.2025 angewendet. D.h. für Bauanträge, die nach dem 01.01.2025 eingereicht wurden sowie (grundsätzlich auch) bei Bauanträgen, die nach dem 01.01.2025 genehmigt wurden und bei denen noch kein Stellplatzablösevertrag geschlossen wurde, wird kein Stellplatz mehr verlangt. Weitere Ausführungen hierzu können dem Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung „Novelle der Bayerischen Bauordnung (BayBO) 2025 – Darstellung der Änderungen und deren Auswirkungen“, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 15815, Ziffer 5.5, entnommen werden. Die im o.g. Beschluss der Vollversammlung vom 02.10.2024 vorgesehene Erleichterung bei Änderungen bzw. Nutzungsänderungen von Dachgeschossen wird somit obsolet, da in diesen Fällen seit dem 01.01.2025 keine Stellplätze mehr gefordert werden sind und eine Ablöseregelung daher hinfällig wird.

Im Hinblick auf den o.g. Erfahrungsbericht zur angepassten Vollzugspraxis bei Änderungen und Nutzungsänderungen von Dachgeschossen zu Wohnzwecken lässt sich daher festhalten, dass der Anwendungszeitraum vom 02.10.2024 bis 31.12.2024 einen äußerst kurzen Zeitraum umfasste. Hierfür liegen dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung keine Erfahrungen vor.

7. Klimaprüfung

Ist Klimaschutzrelevanz gegeben: Ja, positiv

Einbindung des Referats für Klima- und Umweltschutz (RKU):

Im Rahmen der stadtweiten Abstimmung war das RKU eingebunden und teilte die Einschätzung des Referats für Stadtplanung und Bauordnung, wonach diese Sitzungsvorlage als positiv klimaschutzrelevant einzuschätzen ist.

Nur mit Einführung einer kommunalen Stellplatzpflicht durch den Erlass einer neuen Münchener Stellplatzsatzung besteht die Möglichkeit, im Rahmen von Baugenehmigungsverfahren für Bauherr*innen einen Anreiz zu schaffen, Mobilitätskonzepte für Wohnbauvorhaben vorzulegen (und umzusetzen). Die Mobilitätskonzepte dienen dazu, den bewussten Verzicht auf den Besitz eines Kraftfahrzeugs und die Nutzung des ÖPNV zu fördern und so den Stellplatzbedarf von Wohnbauvorhaben zu reduzieren. Damit einhergehend verringert sich auch der Stellplatzschlüssel, d.h. es sind entsprechend weniger Stellplätze real herzustellen. Die hierfür eingesparten Flächen werden für anderweitige, u.U. klimafreundliche Nutzungen frei.

8. Abstimmung mit den Querschnitts- und Fachreferaten

Die Beschlussvorlage wurde im Rahmen der stadtweiten Abstimmung mit dem Baureferat, dem Gesundheitsreferat, dem Kommunalreferat, dem Kulturreferat, dem Kreisverwaltungsreferat, dem Mobilitätsreferat, dem Referat für Arbeit und Wirtschaft, dem Referat für Bildung und Sport, dem Referat für Klima- und Umweltschutz, dem Sozialreferat sowie dem Behindertenbeirat abgestimmt. Die Satzung ist mit der Rechtsabteilung des Direktoriums hinsichtlich der formellen Belange abgestimmt.

Das **Kulturreferat** hat gegen die Beschlussvorlage keine Einwendungen erhoben, verweist aber auf die beiliegende Stellungnahme vom 18.03.2025, die als Anlage 7 beigefügt wurde. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung verweist in Bezug auf die Stellungnahme des Kulturreferats auf die inhaltlichen Ausführungen unter A) Ziffer 2.3.4.

Der **Vorstand des Behindertenbeirats der Landeshauptstadt München** gab die in Anlage 8 beigefügte Stellungnahme ab. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt zu einzelnen Aspekten der Stellungnahme des Vorstands des Behindertenbeirats der Landeshauptstadt München wie folgt Stellung und verweist im Übrigen auf die Ausführungen unter Anlage 6, Ziffer 11.2:

- Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung bedauert, dass die vom Vorstand des Behindertenbeirats der Landeshauptstadt München erbetene verbindliche Regelung zu barrierefreien Stellplätzen in der Münchner Stellplatzsatzung mangels entsprechender Rechtsgrundlage derzeit nicht eingeführt werden kann. Bereits im Rahmen der Verbandsanhörung zum Gesetzesentwurf der Staatsregierung „Erstes Modernisierungsgesetz Bayern“ hat die Landeshauptstadt München im Sommer 2024 an der geplante Streichung der Ermächtigungsgrundlage zum Erlass von Satzungsregelungen zur „Größe“ und „Beschaffenheit“ von Stellplätzen Kritik geübt. Der bayerische Gesetzgeber zeigte sich von dieser Kritik – die auch der Bayerische Städtetag in seiner Stellungnahme im Rahmen der Verbandsanhörung äußerte – jedoch unbeeindruckt. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird sich aber – im eigenen als auch im Interesse des Vorstands des Behindertenbeirats der Landeshauptstadt München – in Anhörungsverfahren zu künftigen Gesetzgebungsverfahren, die das kommunale Stellplatzrecht betreffen, für die Aufnahme einer Regelungsmöglichkeit zu barrierefreien Stellplätzen einsetzen.
- Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung, Lokalbaukommission, hat in internen Regelungen zur Barrierefreiheit und zu Stellplätzen bereits Einzelheiten zum Thema Barrierefreiheit geregelt bzw. gesetzliche Vorgaben darin konkretisiert. Verbindlicher Maßstab sind hier die eingeführten technischen Baubestimmungen DIN 18040-1 und DIN 18040-2. Darüber hinaus gehende Standards kann die Lokalbaukommission ohne rechtliche Grundlage nur beratend empfehlen, aber nicht einfordern. Letzteres ist auch nicht über interne Regelwerke oder Verwaltungsrichtlinien möglich.

Das **Referat für Bildung und Sport** gab eine Stellungnahme ab, die als Anlage 9 beigefügt wurde. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt hierzu wie folgt Stellung:

- Zu Stellplätzen „Schule“:
Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung bestätigt die vom Referat für Bildung und Sport beschriebene, jedoch nur geringfügige Abweichung zwischen dem Umgriff der Zone II der Münchner Stellplatzsatzung und dem Umgriff der Pilotphase des Referats für Bildung und Sport zur Reduzierung der Kfz-Stellplätze bei Schulbauten, der den gesamten Mittleren Ring umfasst. Die Einteilung der Zonen der Münchner Stellplatzsatzung besteht bereits seit dem Jahr 2007 und wird für den vorliegenden Entwurf der neuen Münchner Stellplatzsatzung unverändert für alle Nichtwohnnutzungen (Ziffern 2 - 10 der Anlage 1 zur Stellplatzsatzung, unter die auch die Nutzungsart „Schulen“ fällt) beibehalten.
Eine – von allen anderen Nichtwohnnutzungen – abweichend festgesetzte Zonenregelung lediglich für die Nutzungsart „Schulen“ ließe sich zum gegenwärtigen Zeitpunkt in der vorliegenden, neuen Münchner Stellplatzsatzung fachlich nicht begründen. Auch aus Gründen der Gleichbehandlung in Bezug auf die anderen Nichtwohnnutzungen und unter Transparenzaspekten kann eine Sonderregelung für die Nutzungsart „Schulen“ nicht befürwortet werden.
Ergänzend weist das Referat für Stadtplanung und Bauordnung darauf hin, dass sich der Richtwert der Zone II von „0,4 Stellplätze je Klasse“ erst bei größeren Schulbauvorhaben auswirkt. Denn für kleinere Bauvorhaben greift vorrangig die Regelung zur Mindestanzahl von 5 Stellplätzen.

Letztlich verweist das Referat für Stadtplanung und Bauordnung auf die unter A) Ziffer 3 sowie im Antragspunkt Nr. 3 aufgeführten Prüfaufträge des Mobilitätsreferats und der bis 31.12.2027 in Aussicht gestellten gemeinsamen Sitzungsvorlage mit einem Entscheidungsvorschlag zu den vorgenannten Prüfaufträgen, die sich u.a. auf den tatsächliche Stellplatzbedarf für Schulen als auch die bisherigen Zonen der Münchner Stellplatzsatzung, etwa hinsichtlich ihrer Geltungsbereiche, beziehen.

Unabhängig von den vorgenannten Ausführungen bleibt jedoch der Anwendungsbereich des § 3 Abs. 2 StPIS-E für Einzelfälle eröffnet, in denen ein Missverhältnis zu dem Zu- und Abfahrtsverkehr zu erwarten ist, so dass die Zahl der notwendigen Stellplätze entsprechend zu verringern wäre. Bei Vorliegen der Voraussetzungen des Art. 63 BayBO könnten zudem auch weiterhin Abweichungen in Einzelfall zugelassen werden, siehe § 6 StPIS-E

- Zu § 4 Abs. 2 StPIS-E Wechselnutzung:

Hierzu stellt das Referat für Stadtplanung und Bauordnung klar, dass die Möglichkeit der Inanspruchnahme derselben Stellplätze durch zwei oder mehrere Nutzungen mit unterschiedlichen Geschäfts- oder Öffnungszeiten (Wechselnutzung) nicht lediglich auf Schulaulen begrenzt ist, sondern für alle Nutzungsarten zugelassen werden kann, wenn sichergestellt ist, dass keine Überschneidungen der Benutzung des Stellplatzes auftreten und keine negativen Auswirkungen auf den Verkehr in der Umgebung zu erwarten sind, siehe § 4 Abs. 2 StPIS-E. Wenn die Voraussetzungen des § 4 Abs. 2 StPIS-E vorliegen, können – je nach Ausgestaltung des Bauvorhabens – auch (Schul-)Sporthallen im Rahmen der Wechselwirkungsregelung berücksichtigt werden.

- Antragspunkt Nr. 3 NEU:

Der vorformulierte Antragspunkt Nr. 3 NEU des Referats für Bildung und Sport kann seitens der Referats für Stadtplanung und Bauordnung aus diversen Gründen nicht übernommen:

Zum einen wurden die in Antragspunkt Nr. 3 NEU genannten Beschlüsse in der Vollversammlung gefasst. Die vorliegende Sitzungsvorlage ist jedoch für eine Behandlung im Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung gemäß § 7 Nr. 11 Geschäftsordnung des Stadtrates vorgesehen, da alle örtlichen Bauvorschriften im Sinne des Art. 81 BayBO von einer Zuständigkeitszuweisung an die Vollversammlung gemäß § 2 Nr. 14 Geschäftsordnung des Stadtrates ausgenommen sind. Bereits unter formalen Aspekten kann der Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung keinen Beschluss fassen, der sich auf Beschlüsse der Vollversammlung bezieht.

Neben dieser Abweichung des beschließenden Gremiums ist auch eine Abweichung der federführenden Referate gegeben. Der Beschluss der Vollversammlung vom 18.12.2019, Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 17337 wurde vorberatend im Referat für Bildung und Sport behandelt und dem Beschluss der Vollversammlung vom 18.05.2022, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 05832, ging ein gemeinsamer Beschluss des Referats für Bildung und Sport mit dem Baureferat voraus. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung sieht sich mangels Federführung der zuvor genannten Beschlüsse sowie den Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung auch nicht als Gremium zum Beschluss des Antragspunktes Nr. 3 NEU als zuständig und befähigt an. Aus Sicht des Referats für Stadtplanung und Bauordnung müssten die Beschlüsse – sofern hierfür Bedarf gesehen wird – in gleicher Federführung der Vollversammlung vorgelegt werden.

- Antragspunkt Nr. 4 NEU:

Aus Sicht des Referats für Stadtplanung und Bauordnung ist der Antragspunkt Nr. 4 NEU nicht erforderlich, da dieser zwar nicht wörtlich, aber zumindest inhaltlich dem in der Vollversammlung vom 30.04.2025, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 16318 („Ergebnisse Interfraktioneller Arbeitskreis Schul- und Kitabau“) bereits beschlossenen An-

tragspunkt Nr. 4 entspricht:

„Das Referat für Bildung und Sport wird 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.“

Da bereits unter A) Ziffer 3 Prüfaufträge des Mobilitätsreferats hinsichtlich der tatsächlichen Stellplatzbedarfe vorgesehen sind, kann sich das Referat für Bildung und Sport in Bezug auf die Bildungsbauten hier einbringen.

- Dem Streichungswunsch des Referats für Bildung und Sport im Management Summary wurde nachgekommen.

Das **Baureferat** gab eine Stellungnahme mit Änderungswünschen ab, die als Anlage 10 beigefügt wurde. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung verweist hinsichtlich der – zum Referat für Bildung und Sport wortgleichen – Antragspunkte Nr. 3 und Nr. 4 sowie hinsichtlich des Ergänzungswunsches zu A) Ziffer 2.3.5. durch das Baureferat auf die obigen Ausführungen zur Stellungnahme des Referats für Bildung und Sport.

Das **Kreisverwaltungsreferat** konnte den Entwurf zur „Anpassung des Münchener Stellplatzrechts für Kraftfahrzeuge an die Änderungen der Novelle der Bayerischen Bauordnung (BayBO) 2025“ mit den Anmerkungen und Änderungen der beigefügten Anlage 11 grundsätzlich mitzeichnen. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt zu diesen Anmerkungen und Änderungen wie folgt Stellung:

Der Vorschlag der Gewerbeabteilung des Kreisverwaltungsreferats hinsichtlich eines gesonderten Stellplatzrichtwertes für „Mietwagen (nicht Selbstfahrer)“ wurde bereits unter A) Ziffer 2.3.9 behandelt. Aus Sicht des Referats für Stadtplanung und Bauordnung wird auch weiterhin auf die Aufnahme eines gesonderten Stellplatzrichtwertes für „Mietwagen (nicht Selbstfahrer)“ verzichtet, da sich für diese Fälle die Zahl der notwendigen Stellplätze in Anlehnung an eine oder mehrere vergleichbare Nutzungen der Anlage 1 ermitteln lässt, siehe § 3 Abs. 2 StPlIS-E.

Der Korrekturbitte des vorgebrachten Übertragungsfehlers des Kreisverwaltungsreferats wurde unter A) Ziffer 2.3.9 seitens des Referats für Stadtplanung und Bauordnung nachgekommen.

Das **Gesundheitsreferat**, Städtische Friedhöfe, zeichnete die Sitzungsvorlage mit (Anlage 12).

Das **Sozialreferat** wurde vorab ämterübergreifenden eingebunden und zeichnete die Sitzungsvorlage mit (Anlage 13).

Das **Mobilitätsreferat** zeichnet den Beschlussentwurf in der vorgelegten Form grundsätzlich mit, möchte aber mit seiner Stellungnahme, die als Anlage 14 beigefügt ist, auf verschiedene Punkte ausdrücklich hinweisen. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt zu den Hinweisen des Mobilitätsreferats wie folgt Stellung:

- Fachliche Neuausrichtung:
Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung möchte hierzu klarstellen, dass das Management Summary keine Aussage enthält, demnach eine fachliche Neuausrichtung der Münchener Stellplatzsatzung trotz der fehlenden rechtlichen Erfordernisse aus

verkehrlichen und gesamtkonzeptionellen Aspekten nicht befürwortet wird. Im Fokus der Formulierung des Management Summary steht vielmehr der konkrete Zeitpunkt für die fachliche Neuausrichtung. Dieser wird in der sog. Phase 2 gesehen, in der die Ergebnisse der Prüfaufträge aus A) Ziffer 3 in die Novellierung der Münchener Stellplatzsatzung einfließen.

- Vorgezogene Richtwertanpassung:

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung verweist in Bezug auf die vorgebrachten Richtwerte für Möbelhäuser und für den Baustoffhandel auf die Ausführungen unter A) Ziffer 2.3.3 sowie hinsichtlich der Versammlungsstätten auf die Ausführungen unter A) Ziffer 2.3.4. Zur Klarstellung wird ergänzend darauf hingewiesen, dass das Referat für Stadtplanung und Bauordnung davon ausgeht, dass 1 Sitzplatz die gleiche Fläche benötigt wie 2 Stehplätze. Durch die Verdoppelung des Richtwerts ist sichergestellt, dass bei Stehplätzen die festgelegte Obergrenze der GaStellV nicht überschritten wird.

Ergänzend möchte das Referat für Stadtplanung und Bauordnung auf § 3 Abs. 2 StPlIS-E hinweisen, der im Einzelfall die Möglichkeit eröffnet, von den Stellplatzrichtwerten der Anlage 1 abzuweichen und einen erhöhten Stellplatzbedarf festzusetzen:

„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.“

Dem Mobilitätsreferat bleibt es jedoch unbenommen, die o.g. Richtwerte im Rahmen der sog. Phase 2 zu überprüfen und bei Bedarf entsprechend anzupassen.

- Überprüfung der Richtwerte und Bemessungsgrundlage der Anlage zur GaStellV:

Da sich die „fachliche Überprüfung der Richtwerte“ nach Ansicht des Referats für Stadtplanung und Bauordnung bereits im ersten Bulletpoint unter A) Ziffer 3 wiederfindet und sich eine etwaige „münchenspezifische Anpassung dieser Kenngrößen zum Zwecke einer Reduktion der Stellplatzzahl“ aus der Evaluation der Datengrundlage ergibt, wurde dieser Ergänzungsbitten nicht nachgekommen, um eine Doppelung zu vermeiden.

Eine „fachliche Überprüfung der Bemessungsgrundlage der Anlage zur GaStellV“ wird aus Sicht des Referats für Stadtplanung und Bauordnung nicht als notwendig erachtet. Um sicherzustellen, dass kommunale Stellplatzrichtwerte die Obergrenzen der in der Anlage der GaStellV enthaltenen Stellplatzzahlen einhalten, sollten die gleichen Bezugsgrößen wie in der GaStellV angewandt werden. Die Frage, ob diese Bemessungsgrundlagen auch fachlich gerechtfertigt sind, erübrigt sich daher.

- Weiterentwicklung der Fahrradabstellplatzsatzung (FabS)

Dem Mobilitätsreferat bleibt es unbenommen, im Rahmen der unter A) Ziffer 3 dargestellten Prüfaufträge auch eine Weiterentwicklung der Münchener Fahrradabstellplatzsatzung und die Abhängigkeiten zwischen der Stellplatzsatzung und Fahrradabstellplatzsatzung untereinander zu prüfen. Dabei ist jedoch zu beachten, dass der Neuerlass einer Fahrradabstellplatzsatzung nur auf Basis der zum 01.10.2025 in Kraft tretenen Änderungen der Bayerischen Bauordnung erfolgen kann. D.h. Regelungen zur Größe und Beschaffenheit der Abstellplätze für Fahrräder dürften dann – im Gegensatz zur derzeit geltenden Fahrradabstellplatzsatzung – nicht mehr in einer Ortssatzung getroffen werden.

Das **Kommunalreferat** hatte keine Einwände gegen die Sitzungsvorlage (Anlage 15).

Das **Referat für Arbeit und Wirtschaft** gab eine Stellungnahme mit Ergänzungswünschen ab, die als Anlage 16 beigefügt wurde, stimmte dem Satzungsentwurf im Übrigen aber zu. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt zu den Ergänzungswünschen des Referats für Arbeit und Wirtschaft wie folgt Stellung:

- **Freischankflächen:**
Der Ergänzungsbitten des Referats für Arbeit und Wirtschaft kann wegen der unter A) Ziffer 2.3.6 dargestellten Änderung der Bezugsgröße nicht nachgekommen werden. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung stellt darüber hinaus klar, dass für eine Überschreitung der Gastfläche im Innenraum durch die Freischankfläche (Überschreitung der Wechselnutzung) zusätzliche Stellplätze nach der Stellplatzsatzung nachzuweisen sind (1 Stellplatz/20m²).
- **Schanigärten:**
Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung hat unter A) Ziffer 2.3.6 am Ende einen entsprechenden Satz zur Klarstellung ergänzt.

Das Baureferat, das Gesundheitsreferat, das Kommunalreferat, das Kulturreferat, das Kreisverwaltungsreferat, das Mobilitätsreferat, das Referat für Arbeit und Wirtschaft, das Referat für Bildung und Sport, das Referat für Klima- und Umweltschutz, das Sozialreferat sowie der Behindertenbeirat haben einen Abdruck erhalten.

Anhörung des Bezirksausschusses

In dieser Beratungsangelegenheit ist die Anhörung des Bezirksausschusses nicht vorgesehen (vgl. Anlage 1 der BA-Satzung).

Die Bezirksausschüsse des 1. - 25. Stadtbezirkes haben jedoch wegen ihrer Äußerungen/Stellungnahmen im Rahmen der Evaluation der Münchener Stellplatzsatzung vom 19.12.2007 und der entsprechenden Behandlung durch das Referat für Stadtplanung und Bauordnung Abdruck dieser Sitzungsvorlage erhalten.

Der Korreferent, Stadtrat Paul Bickelbacher, und die zuständige Verwaltungsbeirätin, Frau Stadträtin Simone Burger haben einen Abdruck der Sitzungsvorlage erhalten.

II. Antrag der Referentin

1. Die Satzung der Landeshauptstadt München zur Einführung einer Pflicht zum Nachweis von notwendigen Stellplätzen für Kraftfahrzeuge (Stellplatzsatzung – StPIS) wird gemäß 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. 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.
4. 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.
5. 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.
6. Die Beträge zur Ablöse eines Stellplatzes gelten bis auf Weiteres fort:

Geltungsbereich:	Ablösebetrag:
Zone I	12.500 €
Zone II und vergleichbare Lagen (§ 4 Abs. 2 StPIS-E)	10.000 €
Übriges Stadtgebiet	7.500 €

7. Der Antrag Nr. 08-14 / A 04719 von DIE GRÜNEN/RL-Fraktion vom 21.10.2013 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
8. Der Antrag Nr. 08-14 / A 04715 von DIE GRÜNEN/RL-Fraktion vom 21.10.2013 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
9. Der Antrag Nr. 20-26 / A 03903 von der Fraktion ÖDP/München-Liste vom 21.06.2023 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
10. Der Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss
nach Antrag

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der / Die Vorsitzende

Die Referentin

Ober-/Bürgermeister/-in
ea. Stadtrat / ea. Stadträti

Prof. Dr. (Univ. Florenz)
Elisabeth Merk
Stadtbaurätin

IV. Abdruck von I., II. mit III.

über Stadtratsprotokolle (D-II/V-SP)
an das Direktorium – Dokumentationsstelle
an das Direktorium – Rechtsabteilung (dreifach)
an das Revisionsamt

V. Wv. Referat für Stadtplanung und Bauordnung PLAN-HAII-11
mit der Bitte um weitere Veranlassung zu V.

1. Die Übereinstimmung des vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An das Direktorium HA II - BA-Mitte, BA-Nord, BA-Ost, BA-Süd und BA-West
An die Bezirksausschüsse des 1.-25. Stadtbezirks
An das Baureferat
An das Gesundheitsreferat
An das Kommunalreferat

An das Kulturreferat

An das Kreisverwaltungsreferat - HA III

An das Mobilitätsreferat

An das Referat für Arbeit und Wirtschaft

An das Referat für Bildung und Sport

An das Referat für Klima- und Umweltschutz

An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung - SG 3

An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung - HA I

An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung - HA II

An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung - HA III

An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung - HA IV

An das Sozialreferat, S-I-AP3, S-I-AP4, S-I-BI2, S-GL-SP

z.K.

Mit Vorgang zurück an das Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA II-11 zum
Vollzug des Beschlusses

Am.....

Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 3