

Herrn  
Oberbürgermeister  
Christian Ude  
Rathaus

München, den

21.10.2013

## **Wohnkosten senken und gleichzeitig zukunftsfähige Mobilität befördern I – Stellplatzsatzung aktualisieren und verfeinern**

### **Antrag**

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird aufgefordert die Stellplatzsatzung zu überarbeiten und zu verfeinern mit der Berücksichtigung folgender Maßgaben

1. Beim geförderten Wohnungsbau wird generell ein geringerer Stellplatzschlüssel von ca. 0,5 Kfz pro Wohnung angesetzt, der in den vom ÖV gut erschlossenen und zentralen Lagen beim Vorliegen von tragfähigen Mobilitätskonzepten (ähnlich dem Projekt „Mobilität aus einer Hand“ s.u.) auf ca. 0,3 herabgesetzt werden kann.
2. Bei Genossenschaften wird generell ein geringerer Stellplatzschlüssel von ca. 0,7 Kfz pro Wohnung angesetzt, der in den vom ÖV gut erschlossenen und zentralen Lagen beim Vorliegen von tragfähigen Mobilitätskonzepten (ähnlich dem Projekt „Mobilität aus einer Hand“ s.u.) auf ca. 0,3 herabgesetzt werden kann.
3. Beim freifinanzierten Mietwohnungsbau (einschließlich München-Modell) wird der Stellplatzschlüssel beim Vorliegen von tragfähigen Mobilitätskonzepten auf ca. 0,4 Kfz pro Wohnung innerhalb des Altstadtringes und auf ca. 0,6 zwischen Altstadtring und Mittlerem Ring (und ggf. weiteren zu benennenden gut erschlossenen Gebieten) und außerhalb des Mittleren Rings auf ca. 0,8 herabgesetzt.
4. Auch beim Eigentumswohnungsbau und bei Baugemeinschaften kann die Regelung greifen, wenn die tragfähigen Mobilitätskonzepte langfristig sichergestellt werden können.
5. Bei Modellprojekten „Wohnen ohne Auto“ ist beim Vorliegen tragfähiger Mobilitätskonzepte und juristischer Absicherungen (z.B. Nachzahlung einer Stellplatzabläse, Vorhalten einer Nachrüstungsfläche) ein Stellplatzschlüssel von ca. 0,15 ausreichend.

### **Begründung:**

Die in Bundesrepublik Deutschland auf die Reichsgaragenordnung von 1939 zurückgehende und derzeit gültige Regelung, dass Wohnungen ein oder mehrere PKW-Stellplätze zugeordnet werden, diese aber nicht kostendeckend verkauft

oder vermietet werden können, führt zu einer Subventionierung des Kfz-Verkehrs über die Wohnkosten. Dies ist einer Stadt mit so hohen Wohnkosten wie München nicht hinnehmbar. Besonders paradox ist die Situation, wenn die Betriebskosten einer halb leerstehenden Tiefgarage in einem gefördertem Wohnungsbau von autolosen Sozialmietern mitgetragen werden müssen.

Die weitaus sinnvollere Regelung, den Stellplatz an den Kauf / den Besitz eines Autos zu koppeln (wie in Japan), lässt sich auf kommunaler Ebene nicht umsetzen, sehr wohl aber hat die Kommune über die kommunale Stellplatzsatzung Einfluss auf die Anzahl der Stellplätze, die pro Wohnung erstellt werden.

Mehrere Studien haben gezeigt (u.a. die Studie des von der BMW Group getragenen Instituts für Mobilitätsforschung, Quelle 1), dass in gut erschlossenen Großstädten die Autonutzung und vor allem der Kfz-Besitz in der Altersgruppe der bis 35-jährigen rück-läufig ist. Auch in München geht der Kfz-Besitz pro 1000 Einwohner in gut erschlossenen Bereichen innerhalb des Mittleren Rings 2012 im Vergleich zu 2011 zurück (vgl. statisti-sches Taschenbuch 2013).

Insbesondere für Wohnbauprojekte im Rahmen einer qualifizierten Nachverdichtung ist die Schaffung von Stellplätzen oft eines der Haupthindernisse bei der Schaffung günstigen und verträglich in das Umfeld eingebundenen Wohnraums. Reduzierte Stellplatzschlüssel oder autofreies Wohnen bieten hier eine große Chance. Angesichts der zunehmenden Bereitschaft öffentliche Verkehrsmittel oder das Fahrrad zu nutzen und der Dynamik bei den Car-Sharing-Systemen ist die Errichtung einer zu hohen Anzahl an Stellplätzen kostentreibend und nicht zukunftsgerecht.

Nicht tragbar ist jedoch andererseits eine weitere Verparkung öffentlicher Straßenräume. Insofern müssen sich die Wohnungsbauunternehmen bei deutlicher Reduzierung des Baus von Stellplätzen verpflichten, ihre Mieter/Käufer bei den Mobilitätsalternativen zum eigenen Auto zu unterstützen, so wie dies derzeit mit dem Pilotprojekt „Mobilität aus einer Hand“ von KVR, MVG, Wogeno, Stattauto und Fidelio geschieht (Quelle 2). In ähnlicher Weise wird dies seit zwei Jahren von der Stadt Zürich gehandhabt (Quelle 3).

Quelle 1: Institut für Mobilitätsforschung: Mobilität junger Menschen im Wandel – multimodaler und weiblicher. München 2011  
[www.ifmo.de/basif/pdf/publikationen/2011/ifmo2011\\_Mobilitaet\\_junger\\_Menschen.pdf](http://www.ifmo.de/basif/pdf/publikationen/2011/ifmo2011_Mobilitaet_junger_Menschen.pdf)

Quelle 2: Pilotprojekt Mobilität aus einer Hand  
[www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Kreisverwaltungsreferat/Wir-ueber-uns/Pressemitteilungen/11-2012/Mobilit-t.html](http://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Kreisverwaltungsreferat/Wir-ueber-uns/Pressemitteilungen/11-2012/Mobilit-t.html)

Quelle 3: Leitfaden zur Reduktion der Anzahl Pflichtparkplätze mit einer Ausnahmegewilligung nach Art. 8 PPV („autoarmes Wohnen“) in der Stadt Zürich vom 23. Dezember 2010  
[www.wbg-zh.ch/wp-content/uploads/2012/05/Mobilit%C3%A4tskonzept-Leitfaden-Feb-2011.pdf](http://www.wbg-zh.ch/wp-content/uploads/2012/05/Mobilit%C3%A4tskonzept-Leitfaden-Feb-2011.pdf)

## Fraktion Die Grünen – rosa liste

Initiative:

Paul Bickelbacher

Sabine Nallinger

Sabine Krieger

Herber Danner

Mitglieder des Stadtrats