

Telefon: 0 233- 24169
0 233- 26937
0 233- 28192
0 233- 22274
Telefax: 0 233-24238

Referat für Stadtplanung und Bauordnung

Stadtplanung
PLAN-HA II/11
PLAN HA I/31-1
PLAN HA III/11
PLAN HA IV

Stellplatzschlüssel im Wohnungsbau

- a) Stellplatzschlüssel im Wohnungsbau neu regeln
Antrag Nr. 08-14 / A 04711 von Herrn StR Christian
Amlong und Frau StRin Heide Rieke vom 18.10.2013
- b) Wohnkosten senken und gleichzeitig zukunftsfähige
Mobilität befördern I - Stellplatzsatzung aktualisieren und verfeinern
Antrag Nr. 08-14 / A 04714 der Stadtratsfraktion
DIE GRÜNEN/RL vom 21.10.2013
- c) Wohnkosten senken und gleichzeitig zukunftsfähige
Mobilität befördern II - Wohnen ohne (eigenem) Auto
bei städtischen Gesellschaften
Antrag Nr. 08-14 / A 04715 der Stadtratsfraktion
DIE GRÜNEN/RL vom 21.10.2013
- d) Wohnkosten senken und gleichzeitig zukunftsfähige
Mobilität befördern III - Mobilitätsstationen fördern
Antrag Nr. 08-14 / A 04716 der Stadtratsfraktion
DIE GRÜNEN/RL vom 21.10.2013
- e) Stellplatzsatzung flexibilisieren
Antrag Nr. 08-14 / A 04719 der Stadtratsfraktion
DIE GRÜNEN/RL vom 21.10.2013
- f) Stadtratshearing zum Thema Stellplatzsatzung - Mehr preiswerter
Wohnraum - Mobilitätskonzepte - Weniger Kfz-Verkehr
Antrag Nr. 14-20 / A 00503 der Stadtratsfraktion
Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL vom 01.12.2014

Sitzungsvorlagen Nr. 08-14 / V13593

Anlagen:

- 1. Antrag Nr. 08-14 / A 04711
- 2. Antrag Nr. 08-14 / A 04714
- 3. Antrag Nr. 08-14 / A 04715
- 4. Antrag Nr. 08-14 / A 04716
- 5. Antrag Nr. 08-14 / A 04719
- 6. Antrag Nr. 14-20 / A 00503
- 7. Ergänzungsantrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL für die Sitzung des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 11.12.2013

Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 29.06.2016 (SB)

Öffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis	Seite
I. Vortrag der Referentin	3
1. Antrag Nr. 08-14 / A 04711 von Herrn StR Christian Amlong und Frau StRin Heide Rieke vom 18.10.2013 Stellplatzschlüssel im Wohnungsbau neu regeln	4
a) Reduzierung des Stellplatzbedarfs für Wohnnutzungen im geförderten Mietwohnungsbau	4
b) Reduzierung des Stellplatzbedarfs für Wohnnutzungen unter besonderen Voraussetzungen (Mobilitätskonzepte und Modellprojekte wie „autoreduziertes/ autofreies Wohnen“)	7
c) Exkurs: Beispiele für Mobilitätskonzepte und Modellprojekte wie „autoreduziertes Wohnen“ oder „autofreies Wohnen“	10
d) Ausweitung der Sonderregelung zur Stellplatzablöse bei Dachgeschossausbau	11
e) Fazit	12
2. Antrag Nr. 08-14 / A 04714 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 21.10.2013 Wohnkosten senken und gleichzeitig zukunftsfähige Mobilität fördern I - Stellplatzsatzung aktualisieren und verfeinern	13
3. Antrag Nr. 08-14 / A 04715 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 21.10.2013 Wohnkosten senken und gleichzeitig zukunftsfähige Mobilität fördern II - Wohnen ohne (eigenem) Auto bei städtischen Gesellschaften	14
4. Antrag Nr. 08-14 / A 04716 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 21.10.2013 Wohnkosten senken und gleichzeitig zukunftsfähige Mobilität fördern III - Mobilitätsstationen fördern	14
5. Antrag Nr. 08-14 / A 04719 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 21.10.2013 Stellplatzsatzung flexibilisieren	14
6. Antrag Nr. 14-20 / A 00503 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL vom 01.12.2014 Stadtratshearing zum Thema Stellplatzsatzung – Mehr preiswerter Wohnraum – Mobilitätskonzepte – Weniger Kfz-Verkehr	15
II. Antrag der Referentin	16
III. Beschluss	17

I. Vortrag der Referentin

Die Stadtratsmitglieder Herr Stadtrat Christian Amlong und Frau Stadträtin Heide Rieke haben am 18.10.2013 den anliegenden Antrag Nr. 08-14 / A 04711 (siehe Anlage 1) gestellt.

Mit dem Antrag sollen die Regelungen für den Stellplatzschlüssel im Wohnungsbau neu gefasst werden. Dabei sollen - unter Wahrung des Gleichbehandlungsgrundsatzes - insbesondere bei besonderen Voraussetzungen (z. B. Lage des Wohnbauvorhabens, Anbindung an den ÖPNV etc.) im geförderten Wohnungsbau sowie bei besonderen Modellprojekten Reduzierungen des Stellplatzschlüssels zugelassen werden können. Dem Stadtrat sollen hierzu objektive Kriterien zur beschlussmäßigen Behandlung vorgelegt werden, die jedoch die Gefahr einer Verlagerung des Parkdrucks in den öffentlichen Raum berücksichtigen.

Die Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL hat am 21.10.2013 die anliegenden Anträge Nr. 08-14 / A 04714 (siehe Anlage 2), Nr. 08-14 / A 04715 (siehe Anlage 3), Nr. 08-14 / A 04716 (siehe Anlage 4) und Nr. 08-14 / A 04719 (siehe Anlage 5) gestellt.

In diesen Anträgen wird das Referat für Stadtplanung und Bauordnung aufgefordert, die Stellplatzsatzung zu überarbeiten und unter Berücksichtigung diverser Maßgaben zu verfeinern (siehe Antrag Nr. 08-14 / A 04714). Des Weiteren sollen städtische Wohnungsbau-gesellschaften Projekte wie „Wohnen ohne (eigenes) Auto“ realisieren (siehe Antrag Nr. 08-14 / A 04715) und Mobilitätsstationen gefördert werden (siehe Antrag Nr. 08-14 / A 04716). Darüber hinaus wird die Verwaltung um Prüfung der Möglichkeit einer Flexibilisierung der Stellplatzsatzung für Kleinstgewerbe gebeten (siehe Antrag Nr. 08-14 / A 04719).

Die Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL hat darüber hinaus am 01.12.2014 den anliegenden Antrag Nr. 14-20 / A 00503 (siehe Anlage 6) gestellt.

Danach sollte vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung in Zusammenarbeit mit den städtischen Wohnungsbaugesellschaften und ggf. weiteren Beteiligten der Wohnungswirtschaft ein öffentliches Stadtratshearing zum Thema Stellplatzsatzung für den Wohnungsbau durchgeführt werden. Hierzu sollten Expertinnen, Experten und Beteiligte aus München und anderen Städten eingeladen werden.

Eine erste Beschlussvorlage zum Thema „Stellplatzschlüssel im Wohnungsbau“ erfolgte für die Sitzung des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung am 11.12.2013 (Sitzungsvorlagen Nr. 08-14/ V 13593). Die Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL stellte dabei folgenden Ergänzungsantrag (siehe Anlage 7):

„Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, sich die derzeit fehlenden Datengrundlagen über einen möglichen Zusammenhang zwischen der

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

auf den Kfz-Besitz (Raumbezug: möglichst eine oder mehr Ebenen unter Stadtbezirksviertel) zu verschaffen und dem Stadtrat darzustellen. Sollte sich ein über das Einkommen von Bewohnerinnen und Bewohnern hinausgehender Zusammenhang ergeben, ist ein entsprechendes zusätzliches Kriterium, insbesondere für den „klassischen“ Mietwoh-

nungsbau, für eine mögliche Reduzierung des Stellplatzbedarfs zu entwickeln. Die hierzu erforderlichen Mittel werden dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung bereitgestellt.“

Der Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung hat am 11.12.2013 die Beschlussfassung vertagt; der o. g. Ergänzungsantrag wurde als eingebracht beschlossen.

Aufgrund von weiteren, umfangreichen Abstimmungen und Prüfungen kann die Sitzungsvorlage, die insgesamt überarbeitet wurde, erst zum gegenwärtigen Zeitpunkt wieder vorgelegt werden. Beantragten Fristverlängerungen zur Erledigung der o. g. Anträge wurde nicht widersprochen.

Zuständig für die Entscheidung über die eingangs aufgeführten Anträge ist der Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung gemäß § 7 Abs. 1 Ziffer 11 der Geschäftsordnung des Stadtrates der Landeshauptstadt München, da die zu behandelnde Angelegenheit nicht auf einen Stadtbezirk begrenzt ist.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt zu den o. g. Anträgen einschließlich des Ergänzungsantrages der Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/ RL wie folgt Stellung:

**1. Antrag Nr. 08-14 / A 04711 von Herrn StR Christian Amlong
und Frau StRin Heide Rieke vom 18.10.2013
Stellplatzschlüssel im Wohnungsbau neu regeln**
(siehe Anlage 1)

**a) Reduzierung des Stellplatzbedarfs für Wohnnutzungen im geförderten
Mietwohnungsbau**

Für Wohnnutzungen im geförderten Wohnungsbau ist gemäß § 2 Abs. 2 Satz 2 der Satzung der Landeshauptstadt München über die Ermittlung und den Nachweis von notwendigen Stellplätzen für Kraftfahrzeuge vom 19.12.2007 (Stellplatzsatzung – StPIS) in der Regel von einem reduzierten Stellplatzbedarf auszugehen. Dies begründet sich mit dem regelmäßig geringeren Einkommen der Haushalte und dem daraus resultierenden niedrigeren Kfz-Besitz. Der jeweilige Stellplatzbedarf für die unterschiedlichen Förderwege wurde dabei nach Inkrafttreten der Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt München zum 03.01.2008 in einer Verwaltungsvorschrift festgelegt und sollte bei Bedarf den jeweiligen Entwicklungen der Fördergruppe, insbesondere den jeweiligen Zielgruppen, angepasst werden.

In der Folge wurde das Thema der Reduzierung des Stellplatzschlüssels für Vorhaben im geförderten Mietwohnungsbau im Rahmen des Beschlusses der Vollversammlung des Stadtrats „Wohnen in München IV - Erfahrungsbericht für das Jahr 2007 mit Ergänzungen und Beschlussteil“ vom 08.10.2008 (Sitzungsvorlagen Nr. 08-14/ V 00877) behandelt. Hierin wurde auf Grundlage der o. g. Verwaltungsvorschrift die Anwendung eines reduzierten Stellplatzschlüssels - jeweils bezogen auf die einzelnen Förderwege (EOF, KomPro A, KomPro B, KomPro C, und München Modell - Genossenschaften) - beschlossen.

Seither gelten die nachfolgenden reduzierten Stellplatzschlüssel im geförderten Mietwohnungsbau:

München Modell - Genossenschaften (aber nur Mietgenossenschaften)	0,8 Stellplätze je 1 Wohnung auf Antrag
Einkommensorientierte Förderung - EOF	0,8 Stellplätze je 1 Wohnung
KomPro A	0,8 Stellplätze je 1 Wohnung
KomPro B	a) Stellplatzzone I und II: 0,3 Stellplätze je 1 Wohnung b) außerhalb dieser Zonen: 0,8 Stellplätze je 1 Wohnung (auf Antrag 0,6)
KomPro C	0,3 Stellplätze je 1 Wohnung

In jüngster Zeit wurde jedoch von wichtigen Akteuren des geförderten Mietwohnungsbaus in München - sowohl aus dem Bereich der städtischen Wohnungsbaugesellschaften und der Genossenschaften, als auch von sonstigen Münchner Wohnungsbaunternehmen - vorgetragen, dass der bislang angewendete Stellplatzschlüssel im geförderten Wohnungsbau den tatsächlichen Gegebenheiten nicht mehr gerecht wird. Eine dem tatsächlichen Zu- und Abfahrtsverkehr entsprechende Zahl an Kfz-Stellplätzen ist jedoch - neben den entsprechenden rechtlichen Vorgaben der Bayerischen Bauordnung und der Stellplatzsatzung - im geförderten Mietwohnungsbau ein Gebot der Wirtschaftlichkeit. Auf Basis entsprechender Datengrundlagen wäre daher der Stellplatzbedarf im geförderten Mietwohnungsbau den aktuellen (aber auch mittel- und langfristig prognostizierten) Kfz-Dichten je Wohnung anzupassen.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wurde hierzu im Beschluss der Vollversammlung des Stadtrats „Wohnungspolitisches Handlungsprogramm „Wohnen in München V“ - Wohnungsbauoffensive 2012-2016“ vom 01.02.2012 (Sitzungsvorlagen Nr. 08-14/ V 08187) beauftragt, die reduzierten Stellplatzschlüssel für Vorhaben im geförderten Mietwohnungsbau bedarfsgerecht - in Abhängigkeit von den jeweiligen Förderwegen - anzupassen.

Diesem Auftrag kam das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nach und führte Ende 2012 zur Frage der bedarfsgerechten Anpassung des Stellplatzschlüssels im geförderten Mietwohnungsbau (stichprobenartige) Parkraumerhebungen in ausgewählten Gebieten durch. Dabei zeigte sich u. a., dass zwischen der Lage der Wohnungen im Stadtgebiet bzw. der Erschließungsqualität des Baugrundstücks mit dem ÖPNV und dem Stellplatzbedarf im geförderten Mietwohnungsbau keine Abhängigkeit besteht. Von Bedeutung ist (lediglich) der Zusammenhang zwischen dem - im Vergleich zum sonstigen Wohnungsbau - (geringeren) Einkommen von Bewohnerinnen und Bewohnern im geförderten Wohnungsbau und dem (geringeren) Kfz-Besitz. Daher ist es sachgerecht, den Stellplatzbedarf weiterhin ausschließlich in Abhängigkeit von den einzelnen Förderprogrammen im Mietwohnungsbau zu reduzieren.

Die SPD-Stadtratsfraktion hat, nachdem die Beschlussfassung über die im Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung vom 11.12.2013 vorgelegte Sitzungsvorlage vertagt wurde, am 13.02.2014 ergänzend nachgefragt, wie hoch der tatsächliche Kfz-Stellplatzbedarf bei EOF-Wohnungen sei.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung hat daher über die o.g. Parkraumerhebungen hinausgehend ausschließlich EOF-Wohnanlagen in den Fokus genommen, die zum einen über das gesamte Stadtgebiet verteilt waren und zum anderen unterschiedlich lange Belegungszeiten hatten. Dabei wurden Wohnanlagen erfasst, die sich im Eigentum von städtischen Wohnungsbaugesellschaften, privaten Wohnungsunternehmen sowie von Einzelpersonen befinden. In der Summe konnten dreizehn Wohnanlagen mit insgesamt 1.017 Wohnungen betrachtet werden, um ein repräsentatives Ergebnis zu gewährleisten.

Festzustellen war, dass das Verhältnis der zugelassenen Kfz pro Wohnung - im Durchschnitt auf alle dreizehn Wohnanlagen bezogen - bei 0,58 Kfz je Wohnung liegt. Damit wurde nochmals der Nachweis erbracht, dass der in der Sitzungsvorlage für den Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung vom 11.12.2013 dargestellte reduzierte Ansatz für EOF-Wohnungen gerechtfertigt ist.

Die Auswertung beider Erhebungen hat somit gezeigt, dass sich der Stellplatzbedarf in Abhängigkeit von den jeweiligen Förderprogrammen im Mietwohnungsbau für den Regelfall wie folgt reduzieren lässt:

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

Im Vergleich zu der bisherigen Regelung können nach Ansicht des Referates für Stadtplanung und Bauordnung nunmehr erstmals auch für das München Modell - Miete Reduzierungen des Stellplatzschlüssels vorgesehen werden.

Im Rahmen des München Modell - Genossenschaften wird zudem vorgeschlagen, den Stellplatzschlüssel künftig generell (und nicht mehr nur auf Antrag) zu reduzieren.

Auch in der Einkommensorientierten Förderung - EOF könnte der Stellplatzschlüssel nach Auffassung des Referats für Stadtplanung und Bauordnung auf der Grundlage der vorgenannten Erhebungen weiter, d.h. auf 0,6 Stellplätze je 1 Wohnung, reduziert werden. Diese Reduzierung ist auch trotz eines Auslaufens der Bindungen bei EOF-Wohnungen nach derzeit 25 Jahren bei EOF-Projekten auf Privatflächen bzw. 40 Jahren bei EOF-Projekten auf zuvor von der Landeshauptstadt München erworbenen Grundstücksflächen gerechtfertigt. Eine Differenzierung in Abhängigkeit von der Bindungsdauer erscheint zudem aus folgenden Gründen nicht notwendig:

Die städtischen Wohnungsbaugesellschaften wie auch die freien Wohnungsunternehmer

gehen in Anbetracht der angespannten Wohnungssituation in München nur von geringen Fluktuationsraten zwischen 2 % und 5 % aus, sodass jedenfalls aus heutiger Sicht angenommen werden muss, dass die Belegung der ursprünglich einkommensberechtigten Bewohnerschaft deutlich über die jeweilige Bindungsdauer nachwirken wird.

Nicht benötigte Stellplätze blieben dann entweder ungenutzt und würden damit eine unverhältnismäßige Belastung für die Mieterinnen und Mieter wie auch die Vermieterinnen und Vermieter darstellen, oder aber sie würden untervermietet werden, ohne dass die damit zu erzielenden Mieteinnahmen angesichts der Herstellungskosten eines Stellplatzes zwischen 20.000.- € und 40.000.- € auch nur annähernd kostendeckend wären.

Daneben könnte der Stellplatzschlüssel für Vorhaben im KomPro A auf 0,6 Stellplätze je 1 Wohnung gesenkt werden.

Im KomProB könnten jetzt einheitlich, also unabhängig von der Stellplatzzone, ein Stellplatzschlüssel von 0,5 Stellplätze je 1 Wohnung gelten.

b) Reduzierung des Stellplatzbedarfs für Wohnnutzungen unter besonderen Voraussetzungen (Mobilitätskonzepte und Modellprojekte wie „autoreduziertes / autofreies Wohnen“)

Nach § 2 Abs. 2 Satz 1 StPIS ist die Zahl der in Anlage 1 zur Stellplatzsatzung aufgeführten notwendigen Stellplätze dem zu erwartenden Zu- und Abfahrtsverkehr entsprechend zu erhöhen oder zu verringern, wenn ein Missverhältnis zu dem (tatsächlichen) Zu- und Abfahrtsverkehr aufgrund besonderer, objektiv belegbarer Umstände für die jeweils beantragte Nutzung zu erwarten ist.

Davon unabhängig kann die Bauaufsichtsbehörde gem. Art. 63 Bayerische Bauordnung (BayBO) (im Rahmen von Baugenehmigungsverfahren) auf Antrag Abweichungen von örtlichen Bauvorschriften (hierzu zählt auch die Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt München) zulassen, wenn sie unter Berücksichtigung des Zwecks der jeweiligen Anforderung und unter Würdigung der öffentlich-rechtlich geschützten nachbarlichen Belange mit den öffentlichen Belangen vereinbar sind.

Bisher wurde schon in Einzelfällen im Baugenehmigungsverfahren von den vorgenannten Möglichkeiten zur „Anpassung“ des Stellplatzschlüssels Gebrauch gemacht (siehe unten). Eine generelle Absenkung des Richtwertes für die Anzahl der notwendigen Stellplätze bei Wohnnutzungen ausschließlich in Abhängigkeit von der Erschließung des Baugrundstückes durch den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) lässt sich unter verkehrlichen Aspekten nicht belegen. Daher ist auch weiterhin grundsätzlich von einem Richtwert von 1 Stellplatz je 1 Wohnung auszugehen. Denn für die Landeshauptstadt München liegen keine validen Datengrundlagen und Verkehrsuntersuchungen vor, die beweisen, dass sich allein die Erschließungsqualität eines Baugrundstückes auf den Stellplatzbedarf bei Wohnnutzungen auswirkt. Auch die bisherigen Erkenntnisse im Rahmen der Evaluierung der Stellplatzsatzung lassen – gleichwohl die Evaluierungsphase noch nicht abgeschlossen ist – derzeit keine anderen Schlussfolgerungen zu.

Es ist jedoch zielführend (auch um den Gleichbehandlungsgrundsatz zu wahren und einer

Verlagerung des Parkdrucks in den öffentlichen Raum zu begegnen) ergänzend Kriterien aufzustellen, bei deren Vorliegen davon auszugehen ist, dass der zu erwartende Zu- und Abfahrtsverkehr im konkreten Einzelfall (im Vergleich zu den Werten, die als Grundlagen für die Bestimmung der Richtwerte für Wohnnutzungen in Anlage 1 der Stellplatzsatzung dienen) verringert ist.

Eine Verringerung des Bedarfs an Stellplätzen für Wohnnutzungen kann bei Nachweis folgender Voraussetzungen anerkannt werden:

1. Das Vorhaben schließt alle Wohneinheiten eines Gebäudes mit ein und umfasst eine Mindestgröße von 10 Wohneinheiten.
2. Das Baugrundstück ist / wird durch den Öffentlichen Personennahverkehr gut erschlossen und bietet damit die Voraussetzung, auch dauerhaft in unterschiedlichen persönlichen Lebenslagen und Haushaltskonstellationen den Alltag gut ohne eigenes Kfz bewältigen zu können.
3. Im Baugenehmigungsverfahren ist von der Antragstellerin / vom Antragsteller ein plausibles Mobilitätskonzept (=Konzept zur Förderung des bewussten Verzichts auf den Besitz eines Kfz) vorzulegen.

Um die Funktionsfähigkeit des Mobilitätskonzepts dauerhaft sicherzustellen, ist die Verpflichtung zur Umsetzung und dauerhaften Bereithaltung der entsprechenden Angebote auf Privatgrund im Zuge der Baugenehmigung für die/den jeweilige/n Antragsteller/in jeweils verbindlich festzulegen.

Als Bestandteile eines Mobilitätskonzeptes kommen dabei insbesondere in Betracht:

- Errichtung und dauerhafte Bereitstellung von Stellplätzen, die ausschließlich für Carsharing genutzt werden (u.U. auch Errichtung, Einbindung und Betrieb von Stationen für Carsharing; Organisation von privatem Anwohner-Carsharing)
- Konkrete Förderung der Fahrradnutzung, z. B. durch Herstellung zusätzlicher Abstellplätze für Fahrräder (d.h. über die Vorgaben der Fahrradabstellplatzsatzung hinaus) im Eingangsbereich der Wohnanlagen, Bereitstellung von Lastenfahrrädern, Fahrradanhängern oder e-Bikes/Pedelecs
- Förderung eines Fahrradverleihsystems (z.B. Kooperation mit Mietradanbietern)
- Informations- und Kommunikationsangebote (z.B. Errichtung eines Informationssystems zur Anbindung an den ÖPNV, Entwicklung eines Mobilitätsmanagements für das Quartier)
- Verpflichtung zu Konzepten wie „Autoreduziertes oder autofreies Wohnen“ (=Verpflichtung zum Verzicht auf den Besitz bzw. die Nutzung eines eigenen Kfz) mit Entwicklung eines Controllings (mit der Möglichkeit, die Autofreiheit der Bewohnerinnen und Bewohner eines Wohnprojektes gegenüber der Baugenehmigungsbehörde (Berichtspflicht) periodisch zu dokumentieren) und Darstellung, wie der Kfz-Verzicht in der Bewohnerschaft abgesichert werden soll.

Dabei ist zu beachten, dass das Mobilitätskonzept als eine integrierte Maßnahme zu verstehen und zu beurteilen ist und nicht als eine Reihe voneinander unabhängiger Einzelmaßnahmen. (So können Maßnahmen, die etwa alleine keinen Effekt auf den

Kfz-Besitz haben, in sinnvoller Kombination mit weiteren Maßnahmen zur Sicherung einer nachhaltigen Mobilität beitragen.)

4. Alle herzustellenden Stellplätze verbleiben im Gemeinschaftseigentum. Eine Aufteilung in Teileigentum oder die Begründung von Sondernutzungsrechten findet nicht statt. (Damit soll erreicht werden, dass auch für den Fall der Bildung von Wohnungseigentum die Eigentümergemeinschaft insgesamt über die Vergabe der Stellplätze entscheiden kann).
5. Liegen diese Voraussetzungen kumulativ vor, ist im Baugenehmigungsverfahren auf Antrag
 - der Stellplatzschlüssel in Abhängigkeit von der konkreten Ausgestaltung des jeweiligen Mobilitätskonzeptes zu reduziert werden. Im Minimum sind jedoch 0,3 Stellplätze je 1 Wohnung real herzustellen. (Ein Bedarf von 0,3 real herzustellenden Stellplätzen je 1 Wohnung als Minimum resultiert dabei aus dem Umstand, dass Stellplätze für Menschen mit Behinderungen, Besucherinnen und Besucher, Carsharing, Zulieferverkehr und sog. „Wechselfälle des Lebens“ in jedem Fall real herzustellen sind.)
6. Das Mobilitätskonzept muss grundsätzlich in geeigneter Form abgesichert werden. Dabei erscheint es aber vertretbar, eine Reduzierung auf 0,8 Stellplätzen je 1 Wohnung ohne spezielle Sicherungsmaßnahme zu ermöglichen. Darüber hinaus wird die jeweils geeignete Sicherungsmaßnahme im Einzelfall von der Baugenehmigungsbehörde mit der Bauherrin / dem Bauherren festgelegt.

Als Sicherungsmaßnahme kommen insbesondere die nachfolgenden Möglichkeiten in Betracht (denkbar ist auch eine Kombination aus den verschiedenen Sicherungsvarianten, z B. das Vorhalten einer teilweisen Nachrüstungsmöglichkeit kombiniert mit einer späteren Ersatzzahlung in Teilen):

- Die Differenz zwischen dem für das konkrete Vorhaben ermittelten Bedarf (dessen konkreten Höhe von der Ausgestaltung des Mobilitätskonzeptes im Einzelfall abhängt) und 0,8 Stellplätzen je 1 Wohnung wird widerruflich gestundet.
- Die Bedingungen für den Widerruf sind in der Baugenehmigung zu nennen.
- Im Falle eines Widerrufs kommen die nachfolgenden „Sicherungsmaßnahmen“ in Betracht:
 - Vorhalten einer Nachrüstungsmöglichkeit und tatsächliche Herstellung der „gestundeten“ Stellplätze
 - Ersatzzahlung für den Fall des Scheiterns des Modellprojekts, soweit keine Nachrüstung möglich ist.

Ein derartiges Vorgehen ermöglicht es, individuell für ein konkretes Wohnbauvorhaben Lösungsalternativen anzubieten, ohne eine Verlagerung des Parkdrucks in den öffentlichen Raum zu befürchten. Eine Änderung der Stellplatzsatzung ist für diese Fälle zudem nicht notwendig, so dass eine umgehende Umsetzung dieser Möglichkeiten erfolgen kann.

Die Auswirkungen des reduzierten Stellplatzschlüssels werden insbesondere im Hinblick auf die Parkraumauslastung im Umfeld der nach den angepassten Regularien behandelten Vorhaben nach 3 Jahren evaluiert und dem Stadtrat dargelegt. Hierbei wird auch darauf eingegangen, ob sich das jeweilig vorgelegte Mobilitätskonzept als tragfähig und die entsprechenden Absicherungsmöglichkeiten als ausreichend erwiesen haben.

c) Exkurs: Beispiele für Mobilitätskonzepte und Modellprojekte wie „autoreduziertes Wohnen“ oder „autofreies Wohnen“

Mitte der 1990er Jahre wurden bereits die ersten Projekte „Wohnen ohne Auto“ in der Messestadt Riem bzw. etwas später im Bereich des Ackermannbogens vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung genehmigt. Im November 2015 wurde von der Initiative Wohnen ohne Auto eine Broschüre herausgegeben mit dem Titel „1995 – 2015: 20 Jahre, Wohnen ohne Auto in München“, die die bereits umgesetzten Projekte vorstellt (diese Broschüre kann unter folgendem Link heruntergeladen werden: <http://wohnen-ohne-auto.de/sites/default/files/20-Jahre-WOA-Muenchen.pdf>).

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung hat bereits diverse Projekte von „Wohnen ohne Auto“ bzw. mit „autoreduziertem Wohnen“ von verschiedenen Bauherren auf der Grundlage des § 2 Abs. 2 StPIS genehmigt. Dabei wurden bei der Entscheidung, ob das dem Vorhaben jeweils zugrunde liegende Mobilitätskonzept dauerhaft tragfähig ist, insbesondere folgende Kriterien mit einbezogen:

- Antragsteller/in bzw. Bauherr/in sollte auf Dauer Einfluss auf die Bewohnerstruktur nehmen können (z.B. bei Genossenschaften gegeben)
- Qualität der Erschließung durch den ÖPNV und Nähe zu Versorgungszentrum
- Art der angebotenen Mobilitätskonzepte und Mobilitätsbausteine
- Mögliche Nachrüstbarkeit von Stellplätzen und rechtliche Absicherung des Konzepts
- Bereitschaft der Bauherrin/ des Bauherren zur Mitarbeit bei der Evaluierung des Projekts über einen längeren Zeitraum

Als Beispiele für genehmigte und bereits umgesetzte Mobilitätskonzepte können die nachfolgenden Wohnbauvorhaben genannt werden:

- Petra-Kelly-Straße
Bei dem hier genehmigten Mehrfamilienhaus mit Tiefgarage wurden zum Nachweis der baurechtlich erforderlichen Stellplätze folgende Regelungen getroffen und in einem gesonderten Vertrag zur Baugenehmigung vereinbart:
 - Absenkung des Schlüssels auf 0,8 Stellplätze je 1 Wohnung; 10 Stellplätze waren danach nachzuweisen.
 - Davon wurden 4 Stellplätze real in der Tiefgarage hergestellt.
 - Für 4 weitere Stellplätze wurde eine Fläche zur Nachrüstung im Falle des Scheiterns des Projekts bereit gestellt.
 - Ablösevereinbarung für die restlichen 2 Stellplätze für den Fall des Scheiterns des Projekts.
 - vertragliche Vereinbarung über eine Mitteilungspflicht alle zwei Jahre, ob der Bestand an privaten Kfz sich verändert hat.

- Vertragliche Selbstverpflichtung der beteiligten Bauherren, autofrei zu leben.
- Westendstraße
Bei diesem beantragten Neubau einer Wohnanlage mit 25 Wohneinheiten der Frauenwohnen eG (Genossenschaft) mit öffentlich geförderten Wohnungen wurde der Stellplatzschlüssel auf 0,3 Stellplätze je 1 Wohnung reduziert. Die herzustellenden Stellplätze wurden in einer benachbarten Tiefgarage nachgewiesen; für den Fall des Scheiterns des Projekts wurde in der Baugenehmigung ein Auflagenvorbehalt formuliert, der greifen soll, wenn aus der Absenkung des Stellplatzschlüssels bauliche Missstände entstehen sollten. Über die Genossenschaft wurde das Projekt zusätzlich abgesichert: Der Besitz eines Kfz ist genossenschaftlich genehmigungspflichtig; es besteht eine jährliche Rechenschaftspflicht der Mieterinnen und Mieter über einen etwaigen Kfz-Besitz. Sollte der Kfz-Besitz jemals eine Nachrüstpflicht auslösen, kann die/der entsprechende Mieter/in anteilig an den entsprechenden Kosten beteiligt werden.
- Fritz-Winter-Straße
Im südlichen Bebauungsplangebiet der ehemaligen Funkkaserne wurden drei Vorhaben genossenschaftlichen Wohnens mit einem reduzierten Stellplatzschlüssel genehmigt. Dabei wurden für die sozial geförderten Wohneinheiten ein Stellplatzschlüssel von 0,6 Stellplätzen je 1 Wohnung und für die freifinanzierten Wohneinheiten ein Schlüssel von 0,8 Stellplätzen je 1 Wohnung zu Grunde gelegt. Grundlagen der Entscheidung waren die gute ÖPNV-Anbindung (neue Tram) sowie das von den Bauherren vorgelegte Mobilitätskonzept, bestehend aus einem Management der verbleibenden Tiefgaragenstellplätze, einem Angebot von Fahrradstationen und Carsharing. Ausgehend von dem reduzierten Stellplatzschlüssel war ein Teil der Stellplätze sofort real herzustellen, für einen Teil wurde die Nachrüstmöglichkeit in der Tiefgarage gesichert und für den Rest wurde im Falle des Scheiterns des Projekts eine Ablöse vertraglich vereinbart. Für die Evaluierung des Erfolgs der Projekte wurde ein Zeitraum von zehn Jahren vereinbart, in denen die Bauherren über vertraglich festgelegte Parameter zur Entwicklung des Mobilitätsverhaltens der Bewohnerschaft dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung berichten sollen.

Ergänzend ist anzumerken, dass in jüngster Vergangenheit bereits im Rahmen von Konzeptausschreibungen für Grundstücksvergaben Mobilitätskriterien (=allgemeine Mobilitätskonzepte sowie diverse Maßnahmen betreffend den motorisierten Individualverkehr, die u.a. eine Reduzierung des Stellplatzschlüssels im Baugenehmigungsverfahren ermöglichen würde) als ein Auswahlkriterium aufgenommen werden.

d) Ausweitung der Sonderregelung zur Stellplatzablöse bei Dachgeschossausbau

Der Nachweis von baurechtlich notwendigen Stellplätzen für ein Bauvorhaben kann nach

Art. 47 Abs. 3 der Bayerischen Bauordnung (BayBO) entweder durch Herstellung der notwendigen Stellplätze auf dem Baugrundstück bzw. auf einem geeigneten Grundstück in der Nähe oder durch die Übernahme der Kosten für die Herstellung der notwendigen Stellplätze durch den Bauherrn gegenüber der Gemeinde (Ablöse der Stellplätze) erfolgen.

Bei Stellplätzen für Wohnnutzungen sind die notwendigen Stellplätze grundsätzlich real herzustellen, es sei denn die Unterbringung der Stellplätze auf dem Baugrundstück oder in der Nähe des Grundstücks ist unmöglich (vgl. § 4 Abs. 4 StPIS). In derartigen Fällen kann auf Antrag des Bauherrn der Nachweis der notwendigen Stellplätze durch Ablöse erbracht werden. Dies ist etwa beim Ausbau von Dachgeschossen regelmäßig der Fall. Bereits seit den frühen 1980er Jahren befasst sich der Stadtrat mit dem Thema Ausbau von Dachgeschossen zur Schaffung von zusätzlichem Wohnraum. Die Bayerische Bauordnung sieht dabei die Ablösung von Stellplätzen für Wohnen vor, wenn andernfalls die Schaffung und Erneuerung von Wohnraum im Bestand erheblich erschwert oder verhindert würde. Um den Ausbau von Dachgeschossen noch stärker zu fördern, senkte der Stadtrat 2001 die Ablösebeträge für den nachträglichen Ausbau eines bestehenden Dachgeschosses bzw. für die Erweiterung eines bestehenden Gebäudes im Dachbereich durch Umbau oder Neuerrichtung des Daches.

Aktuell gelten folgende Ablösebeträge:

	Ermäßigte Ablösebeträge	Regelbeträge
Innerhalb Zone I	Euro 7.800,-	Euro 12.500,-
Innerhalb Zone II und vergleichbare Lagen (§ 3 Abs. 2 StPIS)	Euro 6.700,-	Euro 10.000,-
Übriges Stadtgebiet	Euro 5.600,-	Euro 7.500,-

Nach derzeitiger Auslegung sind die ermäßigten Beträge nur für Bauvorhaben anzuwenden, bei denen ein bestehendes Dachgeschoss zu Wohnzwecken innerhalb der vorhandenen Konstruktion ausgebaut wird und die neue/n Wohnung/en eine Mindestgröße von 50 m² aufweisen. Im Falle einer Neuerrichtung des Daches oder Anhebung mit einem Kniestock gelten hingegen die Regelbeträge der Ablöse. In Anbetracht des Ziels, mehr Anreize für den Bau von Wohnungen auch durch Nachverdichtung im Bestand zu schaffen, hält es das Referat für Stadtplanung und Bauordnung jedoch für vertretbar, die ermäßigten Ablösebeträge auch für die Neuerrichtung von Dachgeschossen oder Aufstockungen zuzulassen. Ebenso kann die Voraussetzung einer Mindestgröße der neu geschaffenen Wohnung/en entfallen.

e) Fazit

Die aufgezeigten verwaltungsinternen Regelungen ermöglichen es, unter Wahrung des Gleichbehandlungsgrundsatzes angemessen und adäquat den Stellplatzbedarf insbesondere für den geförderten Mietwohnungsbau und unter besonderen Voraussetzungen anzupassen, aber auch den Einzelfall bei entsprechender Darlegung der Gründe zu berücksichtigen. Die Beispiele der genehmigten und bereits umgesetzten Mobilitätskonzepte zeigen zudem das Potential auf, für konkrete Einzelfälle individuelle

Lösungen zu finden, die in rechtlich zulässiger Weise Flexibilisierungen des Stellplatzrechts ermöglichen.

Im Ergebnis können die im Vortrag der Referentin unter 1a-b) und d) dargestellten Möglichkeiten zur Flexibilisierung des Stellplatzrechts im Wohnungsbau wie folgt zusammengefasst werden:

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
Wohnnutzungen unter besonderen Voraussetzungen	<ul style="list-style-type: none"> • Festlegung des Stellplatzschlüssels in Abhängigkeit von der Ausgestaltung und Absicherung des Mobilitätskonzepts im konkreten Einzelfall • im Minimum: reale Herstellung von 0,3 Stellplätzen je 1 Wohnung
Dachgeschossausbau	Ausweitung der Sonderregelung zur Stellplatzabläse auch bei Neuerrichtung von Dachgeschossen und Aufstockungen

Nach drei Jahren wird eine Evaluierung der Vorhaben und Modelle durchgeführt. Hierbei werden auch die Auswirkungen im Umfeld der Vorhaben betrachtet und dem Stadtrat ein entsprechender Bericht vorgelegt.

Dem Antrag Nr. 08-14 / A 04711 von Herrn Stadtrat Christian Amlong und Frau Stadträtin Heide Rieke vom 18.10.2013 wird nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen.

**2. Antrag Nr. 08-14 / A 04714 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 21.10.2013
Wohnkosten senken und gleichzeitig zukunftsfähige Mobilität befördern I -
Stellplatzsatzung aktualisieren und verfeinern**
(siehe Anlage 2)

Dem Antrag Nr. 08-14 / A 04714 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 21.10.2013 wird nach Maßgabe der Ausführungen unter Ziffer 1a) und 1b) entsprochen.

**3. Antrag Nr. 08-14 / A 04715 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 21.10.2013
Wohnkosten senken und gleichzeitig zukunftsfähige Mobilität befördern II -
Wohnen ohne (eigenem) Auto bei städtischen Gesellschaften**
(siehe Anlage 3)

Dem Antrag Nr. 08-14 / A 04715 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 21.10.2013 wird nach Maßgabe der Ausführungen unter Ziffer 1b) entsprochen.

**4. Antrag Nr. 08-14 / A 04716 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 21.10.2013
Wohnkosten senken und gleichzeitig zukunftsfähige Mobilität befördern III -
Mobilitätsstationen fördern**
(siehe Anlage 4)

Der Ziffer 1 des Antrags Nr. 08-14 / A 04716 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 21.10.2013 wird nach Maßgabe der Ausführungen unter Ziffer 1a) und 1b) entsprochen.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung erarbeitet derzeit in enger Abstimmung mit dem Kreisverwaltungsreferat Beschlüsse zu Pilotprojekten für Mobilitätsstationen und Modellquartiere. Diese Pilotprojekte sollen differenzierte räumliche Lagen und auch Mobilitätsangebote abbilden. Die Pilotstationen bzw. -quartiere sollen hinsichtlich ihrer Wirkungen, der Tragfähigkeit und der notwendigen Rahmenbedingungen evaluiert werden. Im Ergebnis werden differenzierte Lösungen für die jeweilige räumliche Lage im Stadtgebiet angestrebt, die übertragbar sind und damit die Basis für ein Gesamtkonzept bilden können.

Das Gesamtkonzept für Mobilitätsstationen stellt dabei einen Baustein des Verkehrsentwicklungsplans 2030+ der Landeshauptstadt München dar.

Die im Antrag genannten Projekte zum Carsharing und / oder zur Elektromobilität, deren Erfahrungen und Ergebnisse in die Entwicklung von Mobilitätsstationen in München einfließen sollen, sind bisher noch nicht abgeschlossen bzw. die Ergebnisse liegen noch nicht abschließend vor.

Die Ziffern 2 bis 5 des Antrags Nr. 08-14 / A 04716 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 21.10.2013 sind damit aufgegriffen.

**5. Antrag Nr. 08-14 / A 04719 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 21.10.2013
Stellplatzsatzung flexibilisieren**
(siehe Anlage 5)

Im Antrag Nr. 08-14 / A 04719 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL wird die Verwaltung aufgefordert, die Möglichkeit einer Flexibilisierung der Stellplatzsatzung für Kleinstgewerbe zu prüfen. Da sich diese Vorlage jedoch ausschließlich mit der Nutzungsart „Wohnen“ beschäftigt und auch keine Änderungen der Stellplatzsatzung vorgesehen sind, sollte der Antrag inhaltlich an anderer Stelle in einem sachgerechten

Zusammenhang behandelt werden.

Die Stellplatzsatzung soll im Rahmen der gerade laufenden Evaluierung ausgewertet, überprüft und entsprechend dem Bedarf geändert werden. Dies soll durch einen gesonderten Evaluierungsbeschluss zusammen mit diversen anderen kleineren und größeren Änderungen erfolgen. Es wird daher vorgeschlagen, das Referat für Stadtplanung und Bauordnung zu beauftragen, die Möglichkeit einer Flexibilisierung der Satzung für Kleinstgewerbe im Rahmen der Evaluation zu prüfen und in dem daran anschließenden Evaluierungsbeschluss zu behandeln.

Der Antrag Nr. 08-14 / A 04719 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 21.10.2013 ist damit aufgegriffen.

6. Antrag Nr. 14-20 / A 00503 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL vom 01.12.2014

**Stadtratshearing zum Thema Stellplatzsatzung -
Mehr preiswerter Wohnraum – Mobilitätskonzepte -
Weniger Kfz-Verkehr**
(siehe Anlage 6)

Im Antrag Nr. 14-20 / A 00503 vom 01.12.2014 fordert die Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL ein öffentliches Stadtratshearing, in dem Expertinnen und Experten sowie Beteiligte zu neuen Entwicklungen im Mobilitätsverhalten berichten, die ggf. zu einer Reduzierung der Stellplatzverpflichtungen im Wohnungsbau führen können.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt hierzu wie folgt Stellung:

Wie im Vortrag dargestellt, hat die Verwaltung bereits detaillierte Untersuchungen zum Kfz-Bestand im geförderten Wohnungsbau durchgeführt. Bereits fertig gestellte Modellprojekte zum autofreien bzw. autoreduzierten Wohnen werden kontinuierlich bezüglich der dauerhaften Autofreiheit der Haushalte beobachtet. Aufbauend auf diesen Erfahrungen und Erkenntnissen wurden die Maßnahmenvorschläge zur Absenkung der Stellplatzforderungen in dieser Beschlussvorlage entwickelt.

Nach derzeitigen Erkenntnissen ist in München bisher kein genereller Rückgang zugelassener Fahrzeuge zu beobachten. Neue Daten zur Anzahl verfügbarer Kraftfahrzeuge pro Haushalt werden im Rahmen der bundesweiten Verkehrsbefragung „Mobilität in Deutschland“ zwar im Jahr 2016 erhoben, werden aber voraussichtlich erst im Laufe des Jahres 2017 vorliegen. Die Verwaltung ist bemüht, auch im Rahmen von Forschungsprojekten und dem fachlichen Austausch mit anderen Städten kontinuierlich aktuelle Erkenntnisse zu den für die Bemessung des Stellplatzbedarfs erforderlichen Parametern und Zusammenhängen zu sammeln. Ein öffentliches Stadtratshearing wird daher absehbar keinen zusätzlichen Nutzen für die Beurteilung einer möglichen Absenkung des Stellplatzschlüssels im Wohnungsbau erbringen.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 00503 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL vom 01.12.2014 kann daher nicht entsprochen werden.

Mit dieser Vorlage ist auch der Ergänzungsantrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE

GRÜNEN/RL zur Sitzungsvorlage im Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung am 11.12.2013 aufgegriffen und behandelt.

Beteiligung der Bezirksausschüsse

Ein Anhörungsrecht der Bezirksausschüsse gemäß § 9 Abs. 2 der Bezirksausschuss-Satzung i. V. m. dem Katalog der Fälle der Entscheidung, Anhörung und Unterrichtung für das Referat für Stadtplanung und Bauordnung ist mit dieser Vorlage nicht gegeben. Die Bezirksausschüsse der Stadtbezirke 1 bis 25 haben jedoch Abdrucke der Sitzungsvorlage erhalten.

Dem Korreferenten, Herrn Stadtrat Amlong, und den zuständigen Verwaltungsbeiräten Herrn Stadtrat Bickelbacher, Frau Stadträtin Rieke, Herrn Stadtrat Podiuk, Herrn Stadtrat Zöllner und Herrn Stadtrat Kuffer ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

II. Antrag der Referentin

Ich beantrage Folgendes:

1. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, nach Maßgabe der in Ziffer 1 im Vortrag der Referentin dargelegten Voraussetzungen den Stellplatzschlüssel im geförderten Mietwohnungsbau und unter besonderen Voraussetzungen zu reduzieren.
2. Die Auswirkungen des nach Ziffer 1a-b) im Vortrag der Referentin abgesenkten Stellplatzschlüssels sind nach drei Jahren zu evaluieren und dem Stadtrat darzulegen. Dabei ist auch darauf einzugehen, ob sich die vorgelegten Mobilitätskonzepte als tragfähig und die entsprechenden Absicherungsmöglichkeiten als ausreichend erweisen.
3. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, die ermäßigten Ablösebeträge für den Dachgeschossausbau (nach Maßgabe der Ziffer 1d) im Vortrag der Referentin) künftig auch in Fällen der Neuerrichtung des Daches und Aufstockung sowie unabhängig von der Größe der neu entstehende/n Wohnung/en anzuwenden.
4. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird ferner beauftragt, die Möglichkeit einer Flexibilisierung der Stellplatzsatzung für Kleinstgewerbe im Rahmen der Evaluation zu prüfen und in dem daran anschließenden Evaluierungsbeschluss zu behandeln.
5. Die Anträge
- Nr. 08-14 / A 04711 von Herrn Stadtrat Christian Amlong und Frau Stadträtin Heide Rieke vom 18.10.2013

- Nr. 08-14 / A 04714 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 21.10.2013,
 - Nr. 08-14 / A 04715 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 21.10.2013,
 - Nr. 08-14 / A 04716 (Ziffer 1) der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 21.10.2013 und
 - Nr. 14-20 / A 00503 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL vom 01.12.2014
- sind damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.

Die Anträge

- Nr. 08-14 / A 04716 (Ziffer 2 - 5) der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 21.10.2013
- und
- Nr. 08-14 / A 04719 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 21.10.2013
- sind aufgegriffen.

6. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss

nach Antrag

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der Vorsitzende

Die Referentin

Ober-/Bürgermeister

Prof. Dr.(I) Merk
Stadtbaurätin

IV. Abdruck von I. - III.

Über den Stenographischen Sitzungsdienst
an das Revisionsamt
an die Stadtkämmerei
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

V. WV. Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 3
zur weiteren Veranlassung.

Zu V.:

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An das Direktorium HA II/V 1 (7x)
3. An die Bezirksausschüsse 1 - 25
4. An das Baureferat
5. An das Kommunalreferat
6. An das Referat für Gesundheit und Umwelt
7. An das Sozialreferat
8. An die Stadtwerke München GmbH
9. An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
10. An das Kreisverwaltungsreferat
11. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 3
12. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA I
13. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II
14. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA III
15. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA IV
mit der Bitte um Kenntnisnahme.
16. Mit Vorgang zurück zum Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA II/11
zum Vollzug des Beschlusses.

Am
Referat für Stadtplanung und Bauordnung SG 3