



im Bezirksausschuss

Trudering-Riem

DR. MAGDALENA MIEHLE
(SPRECHERIN)
HERMANN DIEHL
FRANK EBMANN
MONIKA HERZOG
DR. GEORG KRONAWITTER
BERNHARD MATHIAS

MARIANNE MEGGLE
EVA MUHR
LARISSA NEUBAUER
SEBASTIAN SCHALL
STEPHEN SIKDER
OTTO STEINBERGER
STEFAN ZIEGLER

07.01.2017

Antrag an den BA 15:

Nachfragen zum Antwortschreiben der LH München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung, zur Flexibilisierung des Stellplatzschlüssels

Der BA 15 bedankt sich beim Referat für Stadtplanung und Bauordnung (PlanRef) für das ausführliche Antwortschreiben vom 07.11.2016 zum Antrag des BAs vom 11.12.2014 und bittet zusätzlich zu folgenden Fragen Stellung zu nehmen:

Vorbemerkung:

Der Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 29.06.2016 befasste sich ausschließlich mit der Reduzierung des Stellplatzschlüssels in den im Beschluss genannten Fällen; die Möglichkeit, dass in Einzelfällen eine Erhöhung des Stellplatzschlüssels erforderlich sein kann, wurde bislang von der Verwaltung nicht ausreichend behandelt.

Um die rechtlichen Möglichkeiten hierzu zu diskutieren, hatte der BA eine Informationsveranstaltung beantragt, die bislang abgelehnt wurde.

Die Satzung zur Sicherung der Gebiete mit Gartenstadtcharakter in der Landeshauptstadt München (Gartenstadtsatzung – GartS) vom 31.07.2000 wurde vom Verwaltungsgericht München – bestätigt durch den Bayerischen VGH – nur hinsichtlich der Regelungen des § 4 Abstandsflächen für rechtsfehlerhaft erkannt; die weiteren Regelungen und die Möglichkeit, spezielle Regelungen für einzelne Stadtgebiete zu erlassen, wurden vom Verwaltungsgericht nicht ausgeschlossen.

Frage 1: Bestehen rechtliche Bedenken gegen eine Modifizierung der Stellplatzsatzung dahingehend, dass einzelne Gartenstadtgebiete im Stadtbezirk Trudering-Riem entsprechend den Gebieten, in denen die ehemalige Gartenstadtsatzung Gültigkeit hatte, definiert und mit einem für diese Gebiete angemessenen Stellplatzschlüssel belegt werden?

Die Bayerische Bauordnung (BayBO) regelt, dass bei der Errichtung von Anlagen Stellplätze in ausreichender Zahl und Größe und in geeigneter Beschaffenheit herzustellen sind.¹ Die Erfahrung hat jedoch gezeigt, dass – insbesondere in Stadtgebieten mit Gartenstadtcharakter – der Schlüssel 1 Stellplatz je Wohnung nicht ausreichend ist und die vielfach geschaffenen sog. Duplexgaragen weder eine ausreichende Größe noch eine geeignete Beschaffenheit für die dort vorhandenen Kraftfahrzeuge aufweisen. Dies hat zur Folge, dass insbesondere tiefer gelegte Fahrzeuge wie auch sog. SUV, Vans, größere Limousinen und Wohnmobile die vorhandenen Stellplätze nicht nutzen können und in der Folge den öffentlichen Straßenraum blockieren; geeignete Stellplätze stehen damit nicht in ausreichender Anzahl zur Verfügung.

Frage 2: Wie beabsichtigt die LH München dem Phänomen entgegenzutreten, dass in den genannten Stadtgebieten zum einen zu wenig Stellplätze nachgewiesen werden und die vorhandenen Stellplätze oftmals wegen ungeeigneter Beschaffenheit nicht genutzt werden (können)?

Frage 3: Ist die gesetzliche Definition des Kfz-Stellplatzes aus Sicht des PlanRef heute noch zeitgemäß oder sind hier Bestrebungen notwendig, diese an die tatsächlichen Gegebenheiten anzupassen?

Insbesondere in Gebieten mit Gartenstadtcharakter ist vielfach zu beobachten, dass vorhandene, ebenerdige Garagen nicht als Kfz-Stellplätze, sondern als Abstellfläche für Fahrräder, Autoreifen, Kinderschlitzen sowie als Altmöbel- und Gartengerätelager genutzt werden.

Frage 4: Sieht die LH München rechtlich haltbare Möglichkeiten, der Zweckentfremdung von Kfz-Stellplätzen entgegenzutreten?

Die im Auftrag der LH München erhobenen Daten haben ergeben, dass der Stellplatzbedarf für das gesamte Stadtgebiet derzeit im Durchschnitt bei 1 Stellplatz pro Wohnung liegt. Durch die im Jahr 2016 vorgenommenen Änderungen der Stellplatzsatzung wird jedoch erreicht, dass bei bestimmten Wohnformen (München Modell, Wohnen für alle, KomPro A/B/C) ein niedrigerer Stellplatzschlüssel angewandt werden kann und wird. Wenn im Durchschnitt in München 1 Stellplatz je Wohneinheit erforderlich ist und der Bedarf bei den genannten besonderen Wohnformen niedriger ist, bedeutet dies, dass in anderen Stadtgebieten von einem höheren Bedarf auszugehen ist.

Frage 5: Wie beabsichtigt die LH München den offenbar bestehenden Fehlbedarf, der insbesondere in Stadtgebieten mit Gartenstadtcharakter bestehen dürfte, auszugleichen?

¹ Art. 47 Abs. 1 S. 1 BayBO

Im Antwortschreiben vom 07.11.2016 wird ausgeführt, dass bei Wohnungen im Luxussegment erfahrungsgemäß auf freiwilliger Basis mehr als 1 Stellplatz je Wohneinheit beantragt wird. Dem BA15 sind jedoch Fälle bekannt, in denen solche Anträge u.a. mit Verweis auf die Stellplatzsatzung abgelehnt wurden. In der Folge hat sich der BA mit den Problemen bestehenden Parkplatzmangels auseinanderzusetzen, die vermeidbar gewesen wären, wenn die LBK den Plänen der Bauherren zugestimmt hätte, mehr als einen Stellplatz je Wohneinheit zu realisieren.

Frage 6: Warum und auf welcher Rechtsgrundlage werden vom PlanRef bzw. der LBK Bauanträge, die einen höheren Stellplatzschlüssel als 1 ausweisen, abgelehnt?

Die BayBO sieht vor, dass bei normaler Wohnbebauung, zusätzlich zu den auch in der Stellplatzsatzung der LH München vorgeschriebenen Stellplätzen, 10% der erforderlichen Stellplätze für Besucher zu schaffen sind. Besucherparkplätze sind in der Stellplatzsatzung der LH München nicht vorgesehen. Gleichzeitig wird den Bürgern regelmäßig (zu Recht) dargelegt, dass ein Anspruch auf einen Parkplatz im öffentlichen Straßenraum nicht besteht.

Frage 7: Mit welcher Begründung wird in der Stellplatzsatzung der LH München von den Vorschriften der BayBO nach unten abgewichen?

Der Oberbürgermeister der LH München Dieter Reiter hat zwar erst kürzlich in der Diskussion um die Tram-Westtangente darauf hingewiesen, dass mittlerweile mit über 800.000 Kfz ein Allzeit-Spitzenwert erreicht worden sei, vor dem Hintergrund des weiteren Zuzugs, der stadtweiten Nachverdichtung, des Ausweises neuer Baugebiete innerhalb des Stadtgebiets und der beabsichtigten Versiegelung verbleibender Grünflächen kann diese Vermutung aber nicht zum Anlass genommen werden, einen zusätzlichen Bedarf an Kfz-Stellplätzen zu negieren.

Es wird gebeten, die satzungsmäßige Frist zur Beantwortung dieser Fragen einzuhalten.

Initiative: Stefan ZIEGLER