



Stadtplanung  
PLAN-HAII-11

Blumenstr. 28 b  
80331 München  
Telefon: 089 233-22118  
Telefax: 089 233-24238  
Dienstgebäude:  
Blumenstr. 28 b  
Zimmer: 240  
Sachbearbeitung:

plan.ha2-11@muenchen.de

- I. Bezirksausschuss des  
Stadtbezirkes 15 – Trudering-Riem  
Herrn Vorsitzenden  
Otto Steinberger  
BA-Geschäftsstelle Ost  
Friedenstr. 40  
81660 München

Ihr Schreiben vom  
19.01.2017

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

Datum  
21.04.2017

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

BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 03221 des Bezirksausschusses 15 - Trudering-Riem  
vom 19.01.2017

Sehr geehrter Herr Steinberger,

mit o.g. Antrag des Bezirksausschusses 15 – Trudering-Riem wurde das Referat für Stadtplanung und Bauordnung gebeten, im Nachgang zum Schreiben des Referats für Stadtplanung und Bauordnung vom 07.11.2016 zur Flexibilisierung des Stellplatzschlüssels zu weiteren Fragen Stellung zu nehmen.

Gerne dürfen wir die Nachfragen des Bezirksausschusses wie folgt beantworten:

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?“

Antwort:

Die Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt München sieht einen gesamtstädtischen Stellplatzschlüssel für Wohnen von 1 Stellplatz je 1 Wohnung vor. Zwar sind gewisse Unterschiede bei der Kfz-Besitzquote innerhalb des Stadtgebietes feststellbar. Die einzelnen Stadtbezirke oder auch -gebiete (selbiges gilt für die Gebiete der ehemaligen Gartenstadtsatzung) lassen sich hinsichtlich des Kfz-Besitzes jedoch nicht so eindeutig voneinander abgrenzen, wie es für eine entsprechende Satzungsregelung (d.h. einen gebietspezifischen Stellplatzschlüssel)

rechtlich notwendig wäre. Rein lagebedingte Kriterien stellen zudem auch unter verkehrlichen Gesichtspunkten keinen sachlichen Grund für eine durchgängige Differenzierung des gesamtstädtischen Stellplatzschlüssels für Wohnen dar.

In konkreten Einzelfällen besteht jedoch die Möglichkeit, dass die untere Bauaufsichtsbehörde über die Generalklausel des § 2 Abs. 2 der Stellplatzsatzung die Zahl der notwendigen Stellplätze entsprechend dem absehbaren tatsächlichen Bedarf erhöht oder verringert.

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?“

Antwort zu Frage 2 und 3:

Die Anzahl der notwendigen Stellplätze ergibt sich aus Art. 47 Abs. 2 Bayerische Bauordnung (BayBO) i.V.m. der Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt München vom 19.12.2007. Sie ist die Rechtsgrundlage für die Anzahl der Stellplätze, die im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens von der unteren Bauaufsichtsbehörde (Lokalbaukommission) von der Bauherrin / vom Bauherrn als Nachweis gefordert werden. Wie bereits in der Antwort zu Frage 1 aufgezeigt wurde, ist es jedoch nicht möglich, in der Landeshauptstadt München einen gebietsspezifischen Stellplatzschlüssel zu definieren. Es verbleibt jedoch die Möglichkeit, in konkreten Einzelfällen die Zahl der notwendigen Stellplätze entsprechend dem tatsächlichen Bedarf zu erhöhen (§ 2 Abs. 2 der Stellplatzsatzung).

Eine Regelung zur Beschaffenheit der Stellplätze enthält die Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt München nicht; hier ist jedoch die Garagen- und Stellplatzverordnung des Freistaats Bayern (GaStellV) einschlägig, die Mindestanforderungen an die Größe von Stellplätzen in Garagen definiert (§ 4 GaStellV). Diese Vorgaben entsprechen zwar der Größe einiger heute genutzter Kfz nicht mehr, ist aber für den Großteil der genutzten Kfz ausreichend, sodass ein genereller Anpassungsbedarf derzeit nicht gesehen wird. Eine Erhöhung dieser Anforderungen würde außerdem zu einem erheblichen zusätzlichen Flächenbedarf für Stellplätze, verbunden mit den entsprechenden Kostensteigerungen gerade auch im Wohnungsbau, führen. Zum anderen wäre für eine Anpassung der Vorgaben hinsichtlich der Größe von Stellplätzen in Garagen der Freistaat Bayern zuständig, der eine Änderung der Garagen- und Stellplatzverordnung vorsehen müsste.

Frage 4:

„Sieht die LH München rechtlich haltbare Möglichkeiten, der Zweckentfremdung von Kfz-Stellplätzen entgegenzutreten?“

Antwort:

Grundsätzlich muss der baurechtlich notwendige Kfz-Stellplatz auf Dauer benutzbar sein, eine Zweckentfremdung ist nicht zulässig. Ein Einschreiten gegen eine Zweckentfremdung wäre

dann seitens der unteren Bauaufsichtsbehörde möglich, wenn durch die Zweckentfremdung ein baurechtlicher Missstand verursacht wird und ein Einschreiten im öffentlichen Interesse liegt. Hierbei ist nach pflichtgemäßem Ermessen zu entscheiden.

Frage 5:

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

Antwort:

Hierzu wird auf die Ausführungen zu Frage 1 und 2 verwiesen; ein „offenbar“ bestehender Fehlbedarf ist aus Sicht des Referates für Stadtplanung und Bauordnung nicht feststellbar.

Frage 6:

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

Antwort:

Grundsätzlich kann die Bauherrin / der Bauherr auch mehr als 1 Stellplatz pro Wohneinheit bauen, die Stellplatzsatzung enthält keine Deckelung der Anzahl der Stellplätze. Obergrenzen können sich jedoch aus Bebauungsplänen ergeben. Aus welchen Gründen in Einzelfällen möglicherweise andere Entscheidungen getroffen wurden, kann ohne Kenntnis der konkreten Bauvorhaben jedoch nicht beurteilt werden. Es ist immer auf die konkreten Umstände des Einzelfalles abzustellen, die z.B. auch darin liegen können, dass einer übermäßigen Versiegelung von Grundstücksflächen entgegen gewirkt werden soll.

Frage 7:

„Mit welcher Begründung wird in der Stellplatzsatzung der LH München von den Vorschriften der BayBO nach unten abgewichen?“

Antwort:

Zum Hintergrund Ihrer Frage tragen Sie hierzu vor, dass die BayBO vorsähe, dass bei normaler Wohnbebauung zusätzlich zu den auch in der Stellplatzsatzung der LH München vorgeschriebenen Stellplätzen 10 % der erforderlichen Stellplätze für Besucher zu schaffen wären. Besucherparkplätze seien hingegen in der Stellplatzsatzung der LH München nicht vorgesehen.

Hierzu ist anzumerken, dass zwar nicht die Bayerische Bauordnung, aber die GaStellV die Zahl der notwendigen Stellplätze definiert. Sowohl bei Einfamilienhäusern als auch Mehrfamilienhäusern und sonstigen Gebäuden mit Wohnungen sieht die Verordnung einen Stellplatzschlüssel von 1 Stellplatz je Wohnung vor. Dies entspricht auch dem Richtwert für Wohnen in der Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt München. Zwar weist die Garagen- und Stellplatzverordnung noch eine Prozentzahl von Stellplätzen für BesucherInnen von Mehrfamilienhäusern und sonstigen Gebäuden mit Wohnungen aus, diese Stellplätze sind jedoch nicht zusätzlich zu erstellen, sondern bereits in dem Stellplatzschlüssel von 1 Stellplatz je 1 Wohnung enthalten. 10 % der Stellplätze des Stellplatzschlüssels für Mehrfamilienhäuser und sonstige Gebäude mit Wohnungen (= 1 Stellplatz je 1 Wohnung) sind daher gemäß der o.g. Verordnung für BesucherInnen vorgesehen.

Auch der Stellplatzschlüssel für Wohnen der Landeshauptstadt München enthält diesen Besucheranteil (von 10 %), ohne dass der Anteil explizit in der Satzung ausgewiesen wird (was jedoch rechtlich nicht notwendig ist). Weder die GaStellV noch die Stellplatzsatzung sehen vor, dass diese Plätze explizit für BesucherInnen vorzuhalten sind. Daher weicht der Stellplatzschlüssel für Wohnen der Landeshauptstadt München gegenüber der GaStellV auch nicht „nach unten“ ab, sondern sieht für das klassische Wohnen den gleichen Stellplatzschlüssel vor.

Davon unabhängig ist für Wohnnutzungen im geförderten Wohnungsbau und bei Vorlage von Mobilitätskonzepten im konkreten Einzelfall von einem reduzierten Stellplatzbedarf auszugehen.

Wir hoffen, dass wir Sie mit diesen Ausführungen umfassend zum Thema „Flexibilisierung des Stellplatzschlüssels“ informieren konnten.

Dem Antrag Nr. 14-20 / B 03221 kann nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden. Er ist damit behandelt.

Mit freundlichen Grüßen

)