

**Wohnungsbauoffensive:
Erleichterungen für den Wohnungsbau und Optimierung Bebauungsplanverfahren**

A) Maßnahmen in der Bebauungsplanung, der Wohnungsbauförderung und in Baugenehmigungsverfahren

B) Anträge

- a) Mit der Rückkehr zur SoBoN 2017 den geförderten Wohnungsbau in München wiederbeleben!
Antrag Nr. 20-26 / A 03803 von Herrn StR Manuel Pretzl, Frau StRin Heike Kainz, Herrn StR Alexander Reissl, Herrn StR Hans-Peter Mehling vom 20.04.2023
- b) Großer Wohnungsbaugipfel für München!
Antrag Nr. 20-26 / A 03804 von Herrn StR Manuel Pretzl, Herrn StR Alexander Reissl, Frau StRin Heike Kainz und Herrn StR Winfried Kaum vom 20.04.2023
- c) Kollaps abwenden – für eine sofortige Kehrtwende im Münchner Wohnungsbau
Antrag Nr. 20-26 / A 04046 von der FDP BAYERNPARTEI Stadtratsfraktion vom 27.07.2023
- d) Planungsreferat bei Klimaprüfung den anderen Referaten gleichstellen
Antrag Nr. 20-26 / A 04726 von der Fraktion ÖDP/München-Liste vom 25.03.2024
- e) Bebauungspläne – schneller und einfacher
Antrag Nr. 20-26 / A 04880 von Herrn StR Alexander Reissl, Herrn StR Winfried Kaum, Herrn StR Hans Hammer, Frau StRin Heike Kainz und Herrn StR Hans-Peter Mehling vom 23.05.2024

**Hinweis /
Ergänzung
vom 02.07.2024**

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 11344

Anlage 12: Stellungnahme des Mobilitätsreferats

**Hinweis / Ergänzung zum
Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 10.07.2024 (VB)**

Öffentliche Sitzung

I. Ergänzung zum Vortrag der Referentin

Für den o.g. Sitzungstermin des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung wird – wie angekündigt – die Stellungnahme des Mobilitätsreferates nachgereicht. Diese wird im Nachgang als Anlage 12 beigelegt.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt zu einzelnen Aspekten der Ausführungen des Mobilitätsreferats ergänzend wie folgt Stellung (folgend der Nummerierung der Stellungnahme):

- 1) Mobilitätsstrategie 2035 und Parkraummanagement:
Für jeden Bebauungsplan muss seit dem Beschluss zum Klimafahrplan (Klimaneutrales München bis 2035, Ziele und Umsetzungsstrategie des Referats für Stadtplanung und Bauordnung, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 03873) unter anderem ein Mobilitätskonzept erstellt werden. Dieses beruht auf einem verkehrlichen Gesamtkonzept für das jeweilige Quartier.
Mit Blick auf das Bauen im Bestand soll im Rahmen der Evaluierung der Stellplatzsatzung eine gesamthafte verkehrliche Betrachtung vorgenommen werden.
- 2) Referatsübergreifende Priorität Wohnungsbau und Taskforce (Maßnahme Nr. 1)
Das Mobilitätsreferat wird Mitglied der neuen Task Force Wohnungsbau sein. Die bestehenden Abstimmungs-/Arbeitsgremien (AK Stellplatzsatzung, AG Mobilitätskonzepte, etc.) haben sich bewährt und sollen fortgeführt werden.
- 3) Flexibilisierung des Stellplatzschlüssels (Maßnahme Nr. 6):
Es kann auf die bereits stadintern entwickelten Standards und Formulare zurückgegriffen werden, die derzeit schon bei Wohnbauvorhaben ab 10 Wohneinheiten Anwendung finden. Denn auch in den Fällen, in denen künftig die Reduzierung des Stellplatzschlüssels bei Wohnbauvorhaben mit weniger als 10 Wohneinheiten ermöglicht wird, ist ein fundiertes Mobilitätskonzept im Baugenehmigungsverfahren vorzulegen. Bei Wohnbauvorhaben mit niedrigen einstelligen Wohneinheiten ist kaum vorstellbar, dass ein umfangreiches Mobilitätskonzept vorgelegt würde. Aus diesen Gründen dürfte die Aufgabenmehrung für die Baugenehmigungsbehörde und das Mobilitätsreferat einen überschaubaren Umfang einnehmen.
- 4) Auswirkungen auf Stellplatzablösemittel (Maßnahmen Nr. 6 - 8):
Zwar wird nach Maßnahme 8 auf Stellplatzablösemittel zugunsten der Förderung des Dachgeschossausbaus verzichtet. Allerdings würden die Stellplatzablösemittel nach Einführung einer generellen Stellplatzablösemöglichkeit auch für Wohnnutzungen in ihrer Gesamtheit deutlich steigen. Dies ist im Rahmen der Fortschreibung der Stellplatzsatzung geplant (gesonderte Beschlussvorlage).
- 5) Rechtzeitige Einbindung des Mobilitätsreferats (in Bezug auf Maßnahme Nr. 10 und Nr. 11):
Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung sieht die frühzeitige Einbindung des Mobilitätsreferats auch bei Wegfall des Grundsatzbeschlusses gesichert. Die gute Zusammenarbeit hat sich über die sogenannten Verkehrskoordinator*innen verstetigt. Dadurch ist das Einbringen der Verkehrsbelange zu einem sehr frühen Zeitpunkt gegeben. Der Klimafahrplan als Prozessinstrument sieht eine erste Abfrage über die sogenannte Ersteinschätzung der verkehrlichen Belange vor. Derzeit wird eine Schnittstellenmatrix erarbeitet mit dem Ziel der Konkretisierung und Optimierung der einzelnen Abstimmungsschritte zwischen den beiden Referaten.

- 6) Wettbewerbsdurchführung (Maßnahme Nr. 12):
Die Qualitätssicherung der Wettbewerbsergebnisse für Verkehrsbelange und andere städtische Ziele wird auch im einstufigen Verfahren als gewährleistet angesehen. Durch die Mitwirkung an der Auslobung und die Teilnahme am Preisgericht durch sachverständige Berater*innen werden die Belange hinreichend vertreten.
- 7) Formale Standardisierung von Stadtratsbeschlüssen (Maßnahme Nr. 20):
Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung stellt den wichtigen Belang der Verkehrsplanung sorgfältig in die Abwägung ein. Die unterschiedlichen Regelungskreise des Bauplanungsrechts und Straßenverkehrsrechts werden dabei beachtet.
- 8) Orientierungswerte für Grünflächen (Maßnahme Nr. 22):
Die Maßnahme 22 ermöglicht mehr Spielräume bei der Planung. Dem Prinzip der Schwammstadt ist auch bei Unterbauungen mit geeigneten Maßnahmen Folge zu leisten.
- Weitere Ansätze des Mobilitätsreferates für ein beschleunigtes Verfahren:
 - Aufnahme der Bedarfs- und Konzeptgenehmigung in Billigungs- oder Satzungsbeschlüsse:
Der Vorschlag wird vor dem Hintergrund des Ziels der Beschleunigung und Entschlackung des Bebauungsplanverfahrens kritisch gesehen. Ferner wäre ggf. die Änderung der GeschO des Stadtrats hinsichtlich der Beauftragung eines Fachreferats durch einen anderen Fachausschuss erforderlich.
 - Vorhalten von Pufferflächen:
Angesichts großer Flächenkonkurrenzen sind freigehaltene Pufferflächen kaum denkbar, dies gilt insbesondere für die Entwicklung privater Flächen. Wegen der immer weniger werdenden und schwieriger zu beplanenden Flächen wird in Zukunft auch mit Multikodierungen gearbeitet werden müssen.
 - Aufnahme angrenzender Straßenflächen:
Die Aufnahme angrenzender Straßenflächen in den Umgriff eines Bebauungsplanes ist stets einzelfallbezogen zu prüfen und je nach konkreten Vor- und Nachteilen zu entscheiden.

Das Referat für Bildung und Sport hat bislang keine Stellungnahme abgegeben.

Aufgrund der vorstehenden Ausführungen ändert sich der Antrag der Referentin **nicht**.

Datum: 28.06.2024
Telefon: 0 233-44910
Herr Dunkel
georg.dunkel@muenchen.de

Mobilitätsreferat
Berufsmäßiger Stadtrat

Wohnungsbauoffensive: Erleichterungen für den Wohnungsbau und Optimierung Bebauungsplanverfahren (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 11344)

Mitzeichnung des Mobilitätsreferates

I. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II-11

Das Mobilitätsreferat unterstützt die Zielsetzung des Beschlussentwurfs Maßnahmen zur Beschleunigung und Vereinfachung von Bebauungsplanverfahren zu entwickeln, um eine schnellere Entwicklung von Wohnungsbau zu ermöglichen.

Das Mobilitätsreferat zeichnet die Beschlussvorlage mit.

Zu den in der Beschlussvorlage genannten Inhalten haben wir folgende Hinweise und Bitten und bitten um Berücksichtigung dieser im weiteren Prozess:

- 1) Die vom Stadtrat beschlossenen Ziele der Mobilitätsstrategie 2035 finden in der Stadtentwicklung, der Stadtplanung und im Wohnungsbau weiterhin Anwendung. Bei der Entscheidung über die Verpflichtung zur Herstellung privater Kfz-Stellplätze im Wohnungsbau muss stets ein verkehrliches Gesamtkonzept für den umgebenden Straßenraum und das Quartier vorliegen.

Eine weitere Zunahme der Wohnbautätigkeit, zum Teil mit einer sehr dichten Bebauung, hat neben den lokalen Aspekten u.a. auch Auswirkungen auf die gesamtstädtische Verkehrsentwicklung. Das Mobilitätsreferat ist beauftragt, eine verkehrsverträgliche Abwicklung im Sinne der Mobilitätsstrategie der LHM zu gewährleisten. Hierbei liegt das zentrale Ziel der Mobilitätsstrategie 2035 darauf, nicht nur die Leistungsfähigkeit der verkehrlichen Infrastruktur für alle Verkehrsmittel, sondern auch Erreichbarkeit und Aufenthaltsqualität zu erhöhen (Stadtratsbeschluss vom 23.6.2021). Eine Aufweichung der Verpflichtung zur Herstellung privater Kfz-Stellplätze im Wohnungsbau kann ohne Einbettung in ein verkehrliches Gesamtkonzept zu einer Verlagerung des ruhenden Kfz-Verkehrs in den öffentlichen Straßenraum führen. Um diesem Effekt entgegenzuwirken, ist die Einführung eines geeigneten Parkraummanagements in den betreffenden Gebieten erforderlich.

- 2) Für den fachlichen Diskurs der in der Sitzungsvorlage gemachten Vorschläge steht das Mobilitätsreferat jederzeit zur Verfügung. In dem Zusammenhang bittet das Mobilitätsreferat darum, dass es ordentliches stimmberechtigtes Mitglied der geplanten referatsübergreifenden Taskforce Wohnungsbau (Maßnahme 1) wird. Zudem sollte gewährleistet werden, dass die bereits gegründeten referatsübergreifenden Arbeitsgremien (AK Stellplatzsatzung, AG Mobilitätskonzepte, etc.) weiterhin der Abstimmung aller Belange dienen.
- 3) Die Aufhebung der Mindestgröße von 10 Wohneinheiten für ein Mobilitätskonzept als Grundlage der Anpassung der Stellplatzpflichten führt zu einer Aufgabenmehrung nicht nur in der Lokalbaukommission sondern auch im Mobilitätsreferat. Das Mobilitätsreferat weist darauf hin, dass Zahl und Wirkung sinnvoller Maßnahmen mit kleiner werdender Beteiligungsgröße abnehmen. Eine Prüfung oder gar Kontrolle der Einhaltung dieser kleinteiligen Mobilitätskonzepte kann im Mobilitätsreferat mit den aktuellen Ressourcen nicht geleistet werden. Das Mobilitätsreferat beteiligt sich aber gerne aktiv an der Entwicklung von Standards, die dann eigenständig im Referat für Stadtplanung und Bauordnung umgesetzt werden.
- 4) Die Maßnahmen 6 (Flexibilisierung Stellplatzschlüssel), 7 (Stellplatzablöse für Wohnnutzung) und 8 (Unmöglichkeit der Herstellung eines Stellplatzes, z.B. Dachgeschossausbau, bisher ablösepflichtig, hier neu: Verzicht) haben Auswirkungen auf die Einnahmen durch Stellplatzablösemittel und bringen insgesamt die Verlagerung von den Pflichten der Investoren und Bauherren auf die Allgemeinheit mit sich.
Das Mobilitätsreferat weist darauf hin, dass die Stellplatzablösebeträge seit 2007 nicht mehr angepasst wurden. Ihre positive Wirkung durch die Finanzierung von Ausgleichsmaßnahmen hat

bereits heute wegen der Baukostensteigerung stark abgenommen. Zudem weist das Mobilitätsreferat darauf hin, dass die vorgeschlagenen Maßnahmen im Gegensatz zum Auftrag für das MOR bzw. die Referate stehen, dringend nötige neue Finanzierungsquellen für die Finanzierung u.a. des Öffentlichen Verkehrs zu finden. Absehbar zunehmend geforderte Kompensationsmaßnahmen, wie z.B. die Errichtung von Anwohner*innengaragen, werden durch die ausbleibende Erhöhung der Stellplatzablösemittel bei gleichzeitig drastisch gestiegenen Baukosten - neben den bestehenden Flächenrestriktionen - erschwert. Der Druck anderweitig Finanzierungsquellen zu finden und die Unterfinanzierung des Umweltverbands werden durch diesen Beschluss tendenziell eher verstärkt.

Laut Maßnahme 7 soll in einer gesonderten Sitzungsvorlage zusammen mit dem Mobilitätsreferat ein Vorschlag zur Einführung einer generellen Stellplatzablöse auch für Wohnnutzungen eingebracht werden. Dies wird generell begrüßt, Für Abstimmungen steht das Mobilitätsreferat zur Verfügung. Die Einführung einer Lagekomponente zur genaueren Bestimmung des Stellplatzbedarfs wird vom Mobilitätsreferat begrüßt.

- 5) Im Zuge des Wegfalls des Grundsatzbeschlusses (Maßnahme 10) sowie einer vorgezogenen Vorlage des Aufstellungsbeschlusses (Maßnahme 11) für künftige Bebauungsplanverfahren ist eine rechtzeitige Einbindung des Mobilitätsreferats beim Aufstellungsbeschluss sicherzustellen. Für das Mobilitätsreferat ist es wichtig, zu Beginn der städtebaulichen Planung die Ziele der Mobilitätsstrategie 2035 in den vorgezogenen Aufstellungsbeschluss einzubringen und hierzu Inhalte einzuarbeiten. Es muss gewährleistet werden, dass verkehrsplanerische und mobilitätsrelevante Belange frühzeitig durch die Verwaltung und den Stadtrat als Vorgaben für Bebauungsplanverfahren eingebracht werden können, wo erforderlich.

Das Mobilitätsreferat weist allerdings darauf hin, dass gerade mit Blick auf den Abstimmungsbedarf mit weiteren Dienststellen oder auch der SWM/MVG und den oftmals vorgetragenen Belangen aus der Bürgerschaft ein hoher Aufwand in der Bearbeitung besteht.

- 6) Maßnahme 12 sieht vor, die städtebaulichen Wettbewerbsverfahren zu beschleunigen. Das Mobilitätsreferat fordert daher für städtebauliche Wettbewerbe mindestens ein Jurymitglied mit verkehrsplanerischer Expertise und die Verpflichtung der Entwurfsverfasser mit Verkehrsplanungsbüros zusammenzuarbeiten. Das Mobilitätsreferat bietet wie bisher auch seine Kompetenz als sachverständige Berater an. Auf diese Weise können durch die Landeshauptstadt Details der Wettbewerbsbeiträge, die im weiteren Verfahren zu Herausforderungen führen können, frühzeitig erkannt und behoben werden. Somit kann die frühzeitige Klärung noch im Wettbewerbsverfahren einer nachträglich zeitaufwändigen Abstimmung im weiteren Bebauungsplanverfahren entgegengewirkt werden und gesamtheitlich zu einer Beschleunigung beitragen.
- 7) Zudem sollen die Beschlussvorlagen zu Bebauungsplanverfahren formal standardisiert und inhaltliche Abstimmungen zum Projekt auf die Arbeitsebene reduziert werden (Maßnahme 20). Das Mobilitätsreferat weist darauf hin, dass die geplante Reduktion auf rechtlich relevante Inhalte nicht dazu führen darf, dass verkehrliche Belange nicht mehr dokumentiert und in geringerem Maße berücksichtigt werden. Für das Mobilitätsreferat müssen insbesondere in den Gebieten, wo Baurecht geschaffen wird, Regelungen zum Verkehr und Zielsetzungen der Mobilitätswende in das Bebauungsplanverfahren integriert werden.

Die gültige Straßenverkehrsverordnung (StVO) darf nicht als Planungsinstrument in Bauleitplanverfahren zu Grunde gelegt werden, sondern kann nur außerhalb der Verfahren als „Gefahrenabwehrinstrument“ angewendet werden.

- 8) Eine Erhöhung des möglichen Versiegelungsgrades, wie in Maßnahme 22 vorgeschlagen, läuft dem vom Stadtrat beschlossenen Ziel entgegen, durch Quartiersgaragen versiegelte Flächen insgesamt zu minimieren und so das Schwammstadtprinzip zu unterstützen (vgl.: Beschluss „Quartiersgaragen für Neubauquartiere – Parken und Wohnen entkoppeln“ Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 00436 vom 01.07.2020).
- 9) Die Maßnahme 25, die Festsetzungen durch Mustersatzungsbestimmungen zu verschlanken und zu beschleunigen, wird vom Mobilitätsreferat ausdrücklich begrüßt. Dieses Ziel wird bereits in der referatsübergreifenden „Arbeitsgruppe Mobilitätskonzepte in Bebauungsplänen“ verfolgt. Wir gehen davon aus, dass deren Arbeit dementsprechend fortgeführt und integriert wird.

- 10) Maßnahme 28 betrifft die Schnittstellen und Ressourcen der beteiligten Fachreferate. Vorgeschlagen wird, dass diese „für die Verhandlung städtebauliche Verträge [...] hinreichende fachliche und juristische Ressourcen bereitzustellen und aufzubauen haben. Die fachlichen Ressourcen sind aus Sicht des Mobilitätsreferats für die Bebauungsplanverfahren ausreichend, die Verkehrskoordinator*innen sind bereits als Ansprechpartner*innen festgelegt. Die juristischen Ressourcen sind im Mobilitätsreferat dafür nicht ausreichend und bei Ausgründung des Mobilitätsreferats nicht mit berechnet und eingeplant worden. Ohne zusätzliches Personal kann dieser Forderung von Seiten des Mobilitätsreferats nur begrenzt entsprochen werden.
- 11) Bereits heute ist das PLAN federführend bei Bauleitplanverfahren, hat die Hoheit bei der Gesamtabwägung und damit im Endeffekt bereits das geforderte Letztentscheidungsrecht für eine Empfehlung gegenüber dem Stadtrat (s. Maßnahme 27). Im Fall einer Abweichung von den Empfehlungen des Mobilitätsreferats ist diese stets für die Stadtratsmitglieder transparent mit darzustellen.

Seitens des Mobilitätsreferats werden darüber hinaus weitere Ansätze für ein insgesamt beschleunigtes Verfahren gesehen, die aus unserer Sicht gemeinsam zu diskutieren und in die Maßnahmenliste aufzunehmen sind. Zum Beispiel:

- Aufnahme der Bedarfs- und Konzeptgenehmigung in Billigungs- oder Satzungsbeschlüsse. So kann der bisherige eigene Beschluss des MOR mit eigenen Fristen, die auf dem Weg zur Umsetzung weiteren Zeitbedarf mit sich bringen, vermieden werden und die Umsetzung des Bebauungsplanes schneller gestartet werden.
- Vorhalten von Pufferflächen, um in der weiteren Planung flexibel zu sein. Wenn alle Flächen im Umgriff des Bebauungsplans von vornherein komplett belegt sind, müssen bei jeder Planungsänderung (auch noch in der Umsetzungsphase) aufwändige Abstimmungen erfolgen, wo Flächen anders genutzt werden können. Dies führt oft zu langwierigen Abstimmungsprozessen und zu Verzögerungen. Pufferflächen, die nicht gebraucht werden, könnten als Grünflächen ausgewiesen werden, was auch dem Schwammstadtprinzip zugutekommt.
- Grundsätzliche komplette Aufnahme angrenzender Straßenflächen in den Umgriff. So können zeitaufwändige Diskussionen um den Umgriff und ggf. notwendige Nachbesserungen (auch im Laufe des Verfahrens) vermieden werden.

Mit den genannten Hinweisen und Bitten für die weitere gemeinsame Umsetzung der integrierten Wohnungsbauoffensive in München kann das Mobilitätsreferat die Beschlussvorlage mitzeichnen.

gez.

Georg Dunkel
Berufsmäßiger Stadtrat
Mobilitätsreferent

