

Telefon: 233 – 22293  
233 – 92370  
Telefax: 233 – 24238

**Referat für Stadtplanung  
und Bauordnung**  
Stadtplanung  
PLAN-HA-II-11  
PLAN-HA-I-31

## **Quartiersgaragen für Neubaugebiete – Parken und Wohnen entkoppeln**

Antrag Nr. 14-20 / A 05241 von der Fraktion DIE GRÜNEN/RL  
vom 16.04.2019, eingegangen am 16.04.2019

### **Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 00436**

Anlage: Antrag Nr. 14-20 / A 05241

## **Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 01.07.2020 (SB)** Öffentliche Sitzung

### **I. Vortrag der Referentin**

Die Stadtratsfraktion der GRÜNEN/RL hat am 16.04.2019 den anliegenden Antrag Nr. 14-20 / A 05241 (siehe Anlage) gestellt.

Den mit Schreiben vom 22.08.2019 bzw. 14.01.2020 beantragten Fristverlängerungen zur Erledigung des Antrages Nr. 14-20 / A 05241 wurde nicht widersprochen.

Zuständig für die Entscheidung ist der Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung gemäß § 7 Abs. 1 Nr. 11 der Geschäftsordnung des Stadtrats der Landeshauptstadt München (GeschO), da dieser Angelegenheit grundsätzliche städtebauliche, stadtgestalterische bzw. verkehrsplanerische Bedeutung zukommt.

Beantragt wird, dass die Landeshauptstadt München in neuen Baugebieten Gemeinschafts-Quartiersgaragen errichtet (Ziff. 1) und direkt den Wohnungen oder Arbeitsplätzen zugeordnete Stellplätze nur noch in Ausnahmefällen sowie für Car-Sharing und Mobilitäts-eingeschränkte erbaut werden (Ziff. 2). Weiterhin wird gefordert, dass Quartiersgaragen zugleich Logistikstützpunkte sind (Ziff. 3). Darüber hinaus sollen Wohnungen und Arbeitsplätze dafür standortnah mit Abstellplätzen für Fahrräder, Anhänger etc. ausgestattet werden (Ziff. 4). Schließlich wird beantragt, dass die vorangegangenen Maßnahmen bereits im zweiten Realisierungsabschnitt von Freiham modellhaft umgesetzt werden (Ziff. 5).

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt inhaltlich zum Antrag Nr. 14-20 / A 05241 wie folgt Stellung:

### **1. Verkehrsplanerischer und rechtlicher Rahmen**

#### **1.1. Begriff „Quartiersgarage“**

Für Parkhäuser und Tiefgaragen in Stadtquartieren finden sich neben dem Begriff der Quartiersgarage noch weitere Begrifflichkeiten wie Anwohnergaragen, Gemeinschaftsgaragen und Wohnsammelgaragen. Wohnsammel-, Gemeinschafts- bzw. Anwohnergaragen

fassen entweder mehrere bauprojektbezogene (Tief-)Garagen zu einer größeren, kostengünstigeren Gemeinschaftsanlage zusammen oder es werden in bestehenden Stadtteilen mit hohem Stellplatzdefizit Garagenanlagen für die Bewohner\*innen geschaffen bzw. gefördert. Somit dienen Anwohner-, Gemeinschafts- und Wohnammelgaragen der Deckung des Stellplatzbedarfes der unmittelbaren Anwohner\*innen.

In der Landeshauptstadt München z.B. werden Anwohnergaragen in Stadtgebieten mit erheblichem Parkraumangel aus Stellplatzablösemitteln errichtet bzw. gefördert. In diesen Anwohnergaragen können Bewohner\*innen, die im Umkreis von 400 Metern Luftlinie ihren Wohnsitz haben, über keinen eigenen Stellplatz verfügen und nicht im Bereich des geförderten Wohnungsbaus oder entsprechender Mobilitätskonzepte wohnen, dort einen Stellplatz für ihr Privatfahrzeug anmieten. Für nach der Bayerischen Bauordnung (BayBO) notwendige Stellplätze und die genannten Fälle ist eine Förderung gesetzlich ausgeschlossen. Darüber hinaus ist der Bau von Anwohnergaragen – neben der Parkraumbewirtschaftung und dem Ausbau des P & R-Angebotes am Stadtrand und im Umland – ein wesentlicher Baustein der Gesamtkonzeption des Parkraummanagements in München. Mit diesem wird das Ziel verfolgt, über eine gezielte Steuerung der Parkraumnachfrage sowie dem Management und der Beeinflussung des Parkraumangebotes einen Beitrag zur stadtverträglichen Begrenzung des Wachstums des Kfz-Verkehrs zu leisten (siehe Beschluss „Parkraummanagement in München – Umsetzung der Empfehlung der Initiative Verkehrsprobleme gemeinsam lösen (Inzell III)“ der Vollversammlung des Stadtrates vom 06.10.1999).

Unter Quartiersgaragen werden Hoch- und/oder Tiefgaragen verstanden, die vornehmlich dem Stellplatzbedarf von Bewohner\*innen eines abgegrenzten Quartiers auf einem gesonderten Grundstück zur Verfügung stehen, aber nicht auf diesen Nutzerkreis allein beschränkt sein müssen. Sie können auch quartiersbezogene Besucherstellplätze sowie alternative Mobilitätsangebote bzw. eine zentrale Mobilitätsstation beinhalten. In dieser Funktion bieten sich Quartiersgaragen in Neubauquartieren sowohl als gewinnbringender Maßnahmenbaustein von notwendigen multimodalen Mobilitätskonzepten an, als auch als Lösung für bauliche und finanzielle Einsparungen bei der verkehrlichen Erschließung und Herstellung des notwendigen Stellplatzangebotes.

## **1.2. Positive verkehrsplanerische Effekte**

### **1.2.1. Maßnahmenbaustein von multimodalen Mobilitätskonzepten**

Aufgrund des anhaltend steigenden Wohnraumbedarfes und der zunehmend schwindenden Baulandreserven in der Landeshauptstadt München ist es erforderlich, die vorhandenen bebaubaren Flächen baulich möglichst effizient zu nutzen. Dies führt zur Umsetzung von verdichteten Baustrukturen, durch die sich eine Reihe von städtebaulichen und verkehrsplanerischen Herausforderungen sowohl innerhalb des Gebietes als auch im bestehenden städtischen Umfeld ergeben, da gleichzeitig die Lebensqualität und Attraktivität in den entstehenden Neubauquartieren sowie im Umfeld aufrecht erhalten werden soll.

Als maßgebliches Problem im bestehenden städtischen Umfeld erweist sich der ansteigende Kfz-Verkehr im oftmals schon hoch ausgelasteten und kaum noch erweiterbaren Straßenverkehrsnetz. Steigende Kfz-Verkehrsbelastungen mit negativen Auswirkungen

wie die Zunahme von Stau, Erhöhung von Luftschadstoffen und negativen Klimaauswirkungen sind die Folge und belasten die Lebensqualität.

Innerhalb der neuen verdichteten Baugebiete wird neben einer hochwertigen Architektur der Gebäude die nachhaltige Attraktivität auch maßgeblich durch die Qualität des öffentlichen Raums, des Straßenraums sowie der privaten und öffentlichen Grün- und Freiflächen bestimmt. Die Anforderungen an eine hohe Gestalt- und Aufenthaltsqualität dieser Räume lassen sich nur sehr begrenzt mit einem großen Kfz-Verkehrsaufkommen und dem Flächenbedarf für den ruhenden Verkehr sowohl im Straßenraum als auch in Tiefgaragen auf den Baugrundstücken, die höheren Quell- und Zielverkehr vor Ort indizieren, vereinbaren. Daraus ergibt sich bei der Entwicklung der neuen verdichteten Baugebiete die Notwendigkeit, im Rahmen von integrierten Mobilitätskonzepten alternative Mobilitätsangebote zu schaffen. Dabei können Quartiersgaragen einen wesentlichen Beitrag leisten.

Dadurch, dass die Stellplätze in Quartiersgaragen etwas weiter weg von den Wohnungen gelegen sind, wird zwischen den privaten Kfz und den alternativen Mobilitätsangeboten eine veränderte Ausgangsbasis bei der Verkehrsmittelwahl hergestellt. Damit wird dem Fuß- und Radverkehr sowie dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) Priorität eingeräumt, insbesondere wenn diese Mobilitätsformen bequem und schnell zu erreichen sind. Außerdem kann in den Quartiersgaragen zunächst der rechtlich aktuell notwendige Stellplatzbedarf für die Bewohner\*innen sowie für deren Besucher\*innen zur Verfügung gestellt werden und dann kontinuierlich an die sich verändernden Mobilitätsbedürfnisse im Rahmen eines entsprechenden Mobilitätskonzeptes angepasst werden. Mit sinkender Nachfrage nach privaten Kfz-Stellplätzen können beispielsweise entsprechend mehr Carsharing Stellplätze angeboten werden.

### **1.2.2. Bauliche und finanzielle Einsparungen bei der verkehrlichen Erschließung**

In dichten Neubauquartieren stellen sich zunehmend technische Probleme und folglich hohe Kostensteigerungen bei der Herstellung der notwendigen privaten Kfz- Stellplätze in Tiefgaragen auf den Baugrundstücken ein; z.B. führt ein hoher Grundwasserstand zu hohem technischen Aufwand bei der Herstellung von Tiefgaragen, insbesondere wenn diese zwei Untergeschosse benötigen, um alle erforderlichen Stellplätze auf der geringen verfügbaren Baufläche unterzubringen. Dies bewirkt einen zunehmend steigenden Kostenanteil bei den Wohnbaukosten.

Die Herstellung der erforderlichen, bauvorhabenbezogenen Stellplätze in zentralen Quartiersgaragen anstelle in einzelnen Tiefgaragen auf eigenem Baugrund bietet den Vorteil, dass diese wesentlich effizienter errichtet und bedarfsgerechter betrieben werden können. Zudem ergeben sich Stellplatzeinsparungen durch z.B. effizientere Nutzung von Besucherstellplätzen. Dies trägt zu einer spürbaren Entlastung der jeweiligen Wohnbaukosten bei. Eine besonders hohe Kostenersparnis ist möglich, wenn die Quartiersgaragen als Hochgaragen errichtet werden. Dem steht allerdings gegenüber, dass auf den Flächen, die für Hochgaragen herangezogen werden sollen, keine Wohnungen entstehen können. Die stadtplanerischen übergeordneten Ziele der Nachhaltigkeit und der Gestaltung eines lebendigen urbanen Raumes für die Wohn- und Arbeitsbevölkerung soll jedoch nicht durch monofunktionale ortsbildwirksame Hochbauten für Kraftfahrzeuge beeinträchtigt werden. Sollen unter dem Gesamteindruck einer sehr stark wachsenden Stadt mit hohem Wohn- und auch Freiraumbedarf nachhaltig Flächen für separate Hochbauten zur Aufnahme des ruhenden Kraftverkehrs vorgesehen werden, so ist regelmäßig eine Nutzungs-

kombination der Parkbauten mit verträglichen weiteren Quartiersnutzungen festzusetzen. Konkret ist die vertikale Anordnung in Form einer Nutzungsstapelung über einer Parkgarage durch gewerbliche Nutzungen und in den obersten Geschossen Wohnnutzungen bereits in deutschen Großstädten in der Praxis gebaute Realität. Daneben können auch weitere Synergieeffekte genutzt werden, wenn Garagenanlagen z.B. auch als Lärmschutzbebauung eingesetzt werden oder in Kombination mit weiteren verträglichen Nutzungen wie z. B. mit Büro- und/oder Einzelhandelsnutzungen oder z.B. Freizeitnutzungen errichtet werden. Insbesondere dient die Kombination von Parkbauten mit weiteren Nutzungen dazu, das bestehende Risiko städtebaulicher Angsträume durch fehlende direkte soziale Kontrolle abzumildern. Unter Berücksichtigung zeitgemäßer Gesichtspunkte des Gender Mainstreamings und des bestehenden Wissens zur städtebaulichen Kriminalprävention bzw. über die Belange der Mädchen und Frauen sind bauplanerische Festsetzungen zur Sicherstellung der räumlichen Öffnung und direkten Verknüpfung von Hochgaragen mit mehreren weiteren Nutzungen unabdingbar geworden.

### **1.2.3. Flächeneffizienz und Logistikstützpunkte**

Wenn in zentralen städtebaulich prägenden Bereichen mit quartiersversorgender Funktion wie Einzelhandel und öffentlichen Nutzungen in Kombination mit den Quartiersgaragen, die auch aus verkehrlicher Sicht vorzugsweise im Bereich der Hauptzufahrten zum Gebiet angeordnet werden sollten, neben den Bewohnerstellplätzen auch die notwendigen Besucherstellplätze sowie weitere Mobilitätsangebote eingeplant werden, kann zudem eine erhebliche Einsparung bei der inneren verkehrlichen Erschließung erreicht und weitestgehend auf Kfz-Verkehr innerhalb des Gebietes verzichtet werden. Damit kann allerdings auch eine Beschränkung von Liefer-, Be- und Entladevorgängen, z.B. im Zusammenhang mit großen Einkäufen, verbunden sein. Die Dimensionierung der inneren Erschließung wäre auf den Fuß- und Radverkehr, den ÖPNV sowie auf Rettungsfahrzeuge, Feuerwehr und den notwendigen Ver- und Entsorgungsverkehr begrenzt. Auch das Stellplatzangebot kann dadurch auf Kurzzeitstellplätze für den Liefer- und Dienstleistungsverkehr sowie auf Stellplätze für Mobilitätseingeschränkte und Carsharing-Angebote begrenzt werden.

Durch eine derartige, quartiersbezogene Effizienzsteigerung der Nutzungen ergibt sich ein Flächenpotenzial, das unter anderem für Grün- und Freiflächen herangezogen werden kann. Ebenso kann eine meist notwendige vollständige Unterbauung der privaten Freiflächen durch Tiefgaragen unterbleiben und es können so weit mehr begrünbare und versickerungsfähige Flächen verbleiben. Die damit verbundene Möglichkeit, auch wieder langlebiger und nachhaltige Baumstandorte auf mehr nicht unterbauten Flächen zu schaffen, beinhaltet eine enorme Qualität, die sich im Hinblick auf die Klimaanpassung wie auch auf Gestalt- und Aufenthaltsqualität des Wohn- und Arbeitsumfelds sehr positiv auswirken kann. Die Reduzierung von versiegelten Straßenverkehrsflächen und unterbauten Flächen stellt einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der bioklimatischen Situation dar und bietet mehr Möglichkeiten für die Freiraumnutzung sowie für die Gestaltung mit Großbäumen verbunden mit mehr Aufenthaltsqualitäten im Quartier.

Grundsätzlich bieten sich auch Garagenanlagen mit zusätzlichen integrierten Nutzungen wie ein Postdepot, Quartiersboxen, Einzelhandels- oder Büronutzungen sowie Spiel- und Aufenthaltsflächen auf dem Dach an, um dadurch eine höhere Flächeneffizienz vor allem, im Falle von Hochgaragen zu erzielen.

Selbstverständlich können die Garagenanlagen auch gemeinsam mit Logistikstützpunkten für emissionsfreie Lieferkonzepte verknüpft werden. Je nach vorhandenem Bedarf können sich diese auf reine Paketdienste oder auch auf die Belieferung von Geschäften im Quartier beziehen und somit zu einer zusätzlichen Reduzierung des Kfz-Verkehrs innerhalb der neuen Quartiere beitragen. Sofern die Kombination einer Garagenanlage mit einem Logistikstützpunkt vorgesehen ist, muss auch eine entsprechende Dimensionierung der Zufahrt für größere Lieferfahrzeuge bzw. LKWs berücksichtigt werden.

### **1.3. Erfolgsfaktoren und Beispiele**

#### **1.3.1. Allgemeine Erfolgsfaktoren**

Ganz allgemein sind Quartiersgaragen als ein Maßnahmenbaustein in einem schlüssigen, quartiersbezogenen Mobilitätskonzept zu betrachten. Sie stellen einen Lösungsansatz für den ruhenden, aber auch im Gebiet fließenden Verkehr dar. Zudem sind sie in die Gesamtplanung des Gebiets städtebaulich verträglich und stadtgestalterisch ansprechend einzubetten.

Um eine möglichst gute verkehrliche Wirkung zu erzielen, sollten Quartiersgaragen an aus verkehrsplanerischer Sicht strategisch günstigen Standorten wie im Bereich der Hauptzufahrten zum Gebiet angeordnet werden. Damit ist gewährleistet, dass der Kfz-Verkehr innerhalb des Quartiers weitestgehend reduziert wird. Die fußläufigen Entfernungen zu den Wohnungen sollten erfahrungsgemäß nicht mehr als max. 300 Meter betragen. Die Situierung muss so vorgenommen werden, dass die Nutzung nach den jeweiligen Umständen des Einzelfalls auch angenommen wird, d.h. dass die Personen, für die die Stellplätze bestimmt sind, sie auch tatsächlich nutzen und nicht stattdessen einen näher gelegenen Parkraum aufsuchen. Die Zumutbarkeit bestimmt sich nach dem Zweck, z.B. für Wohnungen, Betriebe und nach der Art des Baugebiets und den Straßen- und Verkehrsverhältnissen. Entscheidend sind die jeweiligen Verhältnisse des Einzelfalls, die auch von der Topographie und Attraktivität der Wegstrecke und den lokalen Verschiedenheiten innerhalb der Stadt bzw. eines Stadtteils abhängen können. All' dies wäre in dem Planungsprozess einzubeziehen.

Auch bei der Größenordnung der Garagenanlage sollte auf ein möglichst wirtschaftliches Verhältnis zwischen Kosten und Stellplatzanzahl geachtet werden. Erfahrungswerte hierzu können aus den städtischen Anwohnergaragen in München (insbesondere für Tiefgaragen) sowie aus zahlreichen Beispielen in anderen Städten (insbesondere für Hochgaragen) herangezogen werden.

Weitere maßgebliche Einflussfaktoren für eine hohe Wirtschaftlichkeit der Quartiersgaragen sind, dass notwendige Besucherstellplätze und weitere Mobilitätsangebote einzuplanen sind sowie im öffentlichen Straßenraum das Parkraumangebot weitestgehend einzuschränken und bzw. oder zu bewirtschaften ist. So kann das Angebot nur noch auf Kurzzeitstellplätze für den Liefer- und Dienstleistungsverkehr sowie Stellplätze für Mobilitäts-eingeschränkte und ergänzende Carsharing-Angebote begrenzt werden. Sofern erforderlich können zusätzlich Besucherstellplätze im öffentlichen Straßenraum gebührenpflichtig angeboten werden. Wie in allen innerstädtischen Parkraummanagementgebieten ist die Einhaltung der Parkregelungen bzw. -beschränkungen im öffentlichen Straßenraum dauerhaft und konsequent zu kontrollieren.

Insbesondere trägt auch die Qualität der Gestaltung der öffentlichen Räume und damit der für die Anwohner\*innen sowie Besucher\*innen bewusst erlebbare Mehrwert zu einer hohen Akzeptanz der Einhaltung der verkehrlichen Regelungen und Maßnahmen im neuen Quartier bei. In Betracht kommen ober- und unterirdische Quartiersgaragen, der Flächenverbrauch muss gering sein. Eng verknüpft mit der ansprechenden Gestaltung ist auch die Frage der Mindestgröße und Anlagenart, die sich wiederum an dem Stellplatzbedarf und dem entsprechenden Nachfragepotential orientiert. Bei einem Bedarf von mehr als 250 Stellplätzen werden in den meisten Fällen mehrgeschossige Parkhäuser zu bevorzugen sein.

### **1.3.2. Beispiele**

#### **1.3.2.1. „Quartier Vauban“ in Freiburg im Breisgau**

Im Antrag wird als „Positivbeispiel“ Bezug genommen auf das „Quartier Vauban“. Dieses ist ein Stadtteil der Stadt Freiburg im Breisgau. Dort wurde ein autoreduziertes Verkehrskonzept umgesetzt, das eine Abstufung von den umgebenen, übergeordneten Straßen über die Haupt- und Erschließungsstraße des Quartiers, die Vauban-Allee mit bewirtschaftetem Parkraum, die beruhigten Wohnstraßen ohne öffentliche Parkplätze bis hin zum ergänzenden Fuß- und Radwegesystem und den reinen Fußgängerbereichen vorsieht. Innerhalb der Baufelder entlang der Vauban-Allee dürfen auf den Baugrundstücken keine privaten Stellplätze gebaut werden. Diejenigen Bewohner\*innen, die ein Kfz haben, müssen einen Stellplatz in einer der zwei Quartiersgaragen (zusammen ca. 470 Stellplätze) erwerben. Die Haushalte, die kein Auto haben, werden von dieser Pflicht entbunden. Aber auch diese „autofrei“ gemeldeten Haushalte haben die Möglichkeit, z.B. über die Teilnahme an Carsharing ein Auto zu nutzen. Für Besucher\*innen stehen rund 200 öffentliche Parkplätze entlang bestimmter Straßen zur Verfügung. Die zum Be- und Entladen befahrbaren, verkehrsberuhigt ausgebauten Wohnstraßen seitlich der Vauban-Allee weisen keine öffentlichen Parkplätze auf.

#### **1.3.2.2. „Lincoln-Siedlung“ in Darmstadt**

Im Jahr 2018 wurde die Lincoln-Siedlung in Darmstadt für ihr zukunftsorientiertes Verkehrs- und Mobilitätskonzept mit Quartiersgaragen mit dem Deutschen Verkehrsplanungspreis ausgezeichnet. Es handelt sich hierbei um ein geplantes Nachverdichtungsquartier. In dem Verkehrs- und Mobilitätskonzept wird der überwiegende Teil der Parkplätze in Sammelgaragen angeboten, die maximal 300 Meter entfernt von den Häusern liegen. Die wohnungsnahen Stellplätze sind zur Verwendung für mobilitätseingeschränkte Personen, für gemeinschaftlich genutzte Fahrzeuge vorgesehen und werden über das Mobilitätsmanagement geregelt. Es besteht aber die Möglichkeit, für das Be- und Entladen der privaten Kfz die Wohnhäuser kurzzeitig anzufahren. Stellplätze für Besucher\*innen finden sich entlang der Quartiersstraßen. Das Parken ist grundsätzlich kostenpflichtig. Darüber hinaus steht für die Bewohner\*innen ein vielfältiges ergänzendes Angebot an Verkehrsmitteln und -dienstleistungen zur Verfügung, wie Carsharing-Fahrzeuge, Fahrradvermietsysteme, Lastenräder und Zubehör (z. B. Fahrradanhänger) sowie Elektrofahrzeuge. Eine Beratung erfolgt durch die Mobilitätszentrale vor Ort. Ergänzt wird das breite Angebot durch eine gute ÖPNV-Anbindung sowie gut zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreichbare Einkaufsmöglichkeiten, Kindertagesstätten und Grundschulen.

### 1.3.2.3. „Seestadt Aspern“ in Wien

Mit der „Seestadt Aspern“ wird im Nordosten Wiens ein neues Quartier für mehr als 20.000 Menschen und fast ebenso viele Arbeitsplätze geschaffen. Der neue Stadtteil wird in einer kooperativen Arbeitsweise von der Wien 3420 Aspern Development AG, der Projektleitung Seestadt Aspern der Stadt Wien und dem Stadtteilmanagement Seestadt Aspern geplant. Die Wien 3420 AG ist als Entwicklungsgesellschaft für den Städtebau und den Ausbau der Infrastruktur in der Seestadt zuständig. In dem Gebiet wurde ein reduzierter Stellplatzschlüssel von 0,85 Stellplätzen pro Wohneinheit angesetzt bzw. 0,6 Stellplätze pro bei Baufeldern in Nähe der U-Bahn-Station. Es wurde ein Sammelgaragenkonzept entwickelt, welches mehrere Hoch- und Tiefgaragen im Quartier zur baufeldübergreifenden Nutzung vorsieht. Die Bauträger tragen für jeden für sie errichteten Stellplatz in einer Sammelgarage einen Betrag im höheren vierstelligen Bereich an den Garagenbetreiber als Baukostenzuschuss. Ein Teil des Betrages wird außerdem in einen „Mobilitätsfonds“ abgeführt, welcher zur Umsetzung quartiersbezogener Mobilitätsprojekte dient (z.B. Radverleihsystem der Seestadt, Lastenfahrräder, Carsharing, Ideenwettbewerbe). Der Mobilitätsfonds wird von der Entwicklungsgesellschaft Wien 3420 AG treuhänderisch verwaltet. Ein mit Experten\*innen besetzter Beirat entscheidet über den Einsatz der Gelder des Mobilitätsfonds. Der Fonds wird darüber hinaus dauerhaft über Umsatzanteile des Sammelgaragenbetriebes gespeist.

Die Konzepte und Erfahrungen aus dem Stadtteil Vauban in Freiburg, der Lincoln-Siedlung in Darmstadt und der Seestadt Aspern in Wien werden von der Landeshauptstadt München weiter beobachtet und können als Anregung für jeweilige Projekte der Landeshauptstadt München dienen. Gleichwohl gilt es hierbei stets zu beachten, dass sich die jeweiligen lokalen Verhältnisse unterscheiden können.

## 1.4. Umsetzung im rechtlichen Rahmen

Für die Umsetzung der Quartiersgaragen bildet insbesondere das Stellplatz- und Bauplanungsrecht einen rechtlichen Rahmen. Das Stellplatzrecht soll sicherstellen, dass für alle Anlagen, bei denen ein Zu- und Abfahrtsverkehr zu erwarten ist, die erforderlichen Stellplätze auf privaten Grundstücksflächen geschaffen werden, damit die öffentlichen Verkehrsflächen möglichst für den fließenden Verkehr frei bleiben. Im Bebauungsplanverfahren kann u.a. festgesetzt werden, wo die erforderlichen Stellplätze verortet werden sollen. Die grundsätzlich herzustellenden Stellplätze können auch in Garagen untergebracht werden. Die Festsetzung von Flächen für Stellplätze und Garagen auf der Grundlage des Baugesetzbuchs (BauGB) schließt auf den sonstigen nicht überbaubaren Grundstücksflächen Stellplätze und Garagen aus, wenn sich dies aus der Festsetzung oder aus der Begründung des Bebauungsplanes eindeutig ergibt.

### 1.4.1. Pflicht zur Herstellung von Stellplätzen

Art. 47 Abs. 1 S. 1 Bayerische Bauordnung (BayBO) bestimmt, dass Stellplätze in ausreichender Zahl und Größe und in geeigneter Beschaffenheit herzustellen sind, wenn Anlagen errichtet werden, bei denen ein Zu- und Abfahrtsverkehr zu erwarten ist. Sofern die Zahl der Stellplätze durch eine örtliche Bauvorschrift nach Art. 81 Abs. 1 Nr. 4 BayBO oder eine städtebauliche Satzung festgelegt ist, ist diese Zahl maßgebend. Die Landeshauptstadt München hat die für die jeweils vorgesehene Nutzung der Anlage erforderliche Zahl der notwendigen Stellplätze in der Stellplatzsatzung (StplS) geregelt.

Dies zugrunde gelegt kann der Forderung, wonach direkt den Wohnungen oder Arbeitsplätzen zugeordnete Stellplätze „nur noch in Ausnahmefällen“ erbaut werden, nicht uneingeschränkt entsprochen werden. Es kann nicht grundsätzlich von der in der bayerischen Bauordnung festgelegten Pflicht zur Herstellung eines Stellplatzes nach Art. 47 Abs. 1 S. 1 BayBO abgewichen werden. Denn durch die Umsetzung von Bauvorhaben werden Anlagen errichtet, bei denen ein Zu- oder Abfahrtsverkehr zu erwarten ist. Der bayerische Gesetzgeber hat in Art. 47 BayBO insbesondere auch keine Möglichkeit eines grundsätzlichen Aussetzens der Pflicht zur Herstellung notwendiger Stellplätze geregelt. In der Landesbauordnung von Baden-Württemberg (LBO BW) ist dies etwa vorgesehen. Nach § 37 Abs. 4 S. 2 LBO BW hat die zuständige Behörde die Herstellung notwendiger Stellplätze auszusetzen, solange und soweit nachweislich ein Bedarf an Stellplätzen oder Garagen nicht besteht und die für die Herstellung erforderlichen Flächen für diesen Zweck durch Baulast gesichert sind. Nachdem die Gemeinde allerdings die Zahl der notwendigen Stellplätze im Satzungswege festlegen kann, ist es möglich, die Zahl der notwendigen Stellplätze über das Stellplatzrecht maximal zu reduzieren.

Im Übrigen besteht nur die Möglichkeit der Übernahme der Kosten für die Herstellung der notwendigen Stellplätze durch den Bauherrn gegenüber der Gemeinde (Ablösungsvertrag) nach Art. 47 Abs. 3 S. 1 Nr. 3 BayBO. Nach Art. 47 Abs. 3 Nr. 3 BayBO kann die Stellplatzpflicht auch erfüllt werden durch Übernahme der Kosten für die Herstellung der notwendigen Stellplätze durch den Bauherrn gegenüber der Gemeinde (Ablösungsvertrag). Dies kommt bei Wohnnutzungen jedoch nur eingeschränkt in Betracht.

Die Stellplatzpflicht für Kfz-Stellplätze besteht aufgrund der BayBO fort und kann nicht grundsätzlich aufgehoben werden. Deshalb kann dem Antrag in Ziff. 4 („dafür“) nicht uneingeschränkt entsprochen werden. Zudem werden Arbeitsplätze und Wohnungen bereits mit Abstellplätzen für Fahrräder, Anhänger etc. ausgestattet. Maßgeblich hierfür ist die Fahrradstellplatzsatzung der Landeshauptstadt München (FabS). Die Beschaffenheit der Fahrradabstellplätze hat die Landeshauptstadt München etwa in § 5 Abs. 1 FabS geregelt, wonach der Aufstellungsort der Fahrradabstellplätze von der öffentlichen Verkehrsfläche aus ebenerdig oder über Rampen leicht und verkehrssicher erreichbar sowie gut zugänglich sein muss.

#### **1.4.2. Bauplanungsrecht und städtebauliche bzw. planerische Anforderungen**

Weder das Baugesetzbuch noch die Baunutzungsverordnung (BauNVO) kennen den Begriff der „Quartiersgarage“. Die Umsetzung richtet sich daher nach den allgemeinen bauplanungsrechtlichen Vorschriften für Garagen.

Das Baugesetzbuch sieht vor, dass die Gemeinde im Rahmen eines Bebauungsplanes ganz grundsätzlich Flächen für Stellplätze und Garagen nebst Einfahrten festsetzen kann, § 9 Abs. 1 Nr. 4 BauGB (Nebenanlagen). Die Zusammenfassung der Stellplätze zu einer Gemeinschaftstiefgarage kann modernen städtebaulichen Planungsgrundsätzen entsprechen, aus baugestalterischen und landschaftlichen Gründen notwendig sein und kann zu einer Verbesserung der städtebaulichen Gestaltung beitragen. Auch im Interesse des Umweltschutzes können für ein Wohngebiet ausschließlich Sammelgaragen und -stellplätze im Bebauungsplan festgesetzt werden, sodass Einzelgaragen und -stellplätze nicht errichtet werden dürfen. Das Baugesetzbuch ermöglicht daher die Festsetzung einer Gemeinschaftsgarage (vgl. § 9 Abs. 1 Nr. 22 BauGB) und von spezifisch situierten Garagen nach § 9 Abs. 1 Nr. 4 BauGB.

Außerdem enthält die Baunutzungsverordnung in den §§ 12 bis 14 BauNVO ergänzende Regelungen zur Zulässigkeit bestimmter Anlagen und Nutzungen, die nicht in den §§ 2 ff. BauNVO („Art der baulichen Nutzung“) aufgeführt sind. Sofern die Gemeinde nicht ausdrücklich etwas anderes festsetzt, sind die Zulässigkeitsregeln für Stellplätze und Garagen in den Baugebieten dem § 12 BauNVO zu entnehmen. Die konkreten planungsrechtlichen Anforderungen werden sodann im Einzelfall zu klären sein.

Sofern Stellplätze in der Nähe des Baugrundstücks vorgesehen werden, sollte insbesondere bei Gemeinschaftsanlagen beachtet werden, dass die Entfernungen zu Wohn- bzw. Arbeitsstandorten möglichst gering gehalten werden. In städtebaulicher und gestalterischer Hinsicht soll darauf geachtet werden, dass sich die Garage gut in das Orts-, Straßen- und Landschaftsbild einfügt (z.B. durch ausreichende Bepflanzung und naturgemäße Ausführung der Zufahrten).

Wenn im städtebaulichen Planungskonzept als Ausfluss der städtebaulichen Ziele Nachhaltigkeit, Klimaschutz bzw. Klimaanpassung gem. § 1 Abs. 5 BauGB ein Mobilitätskonzept als Kernbestandteil formuliert wird und die entsprechenden Anlagen zur Erreichung der städtebaulichen Ziele in zentrale Bereiche des Plangebietes zu integrieren sind, da nur so die im Planungskonzept geforderten zentralen städtebaulichen Funktionen insbesondere unter der Randbedingung einer hohen Dichte bzw. Flächenkonkurrenz erreicht werden können, werden entsprechende Festsetzungen als möglich erachtet.

Schließlich muss insbesondere auch für Quartiersgaragen das Gebot der Rücksichtnahme aus § 15 Abs. 1 S. 2 BauNVO beachtet werden. Danach sind Stellplätze unzulässig, wenn von ihnen Belästigungen oder Störungen ausgehen können, die nach der Eigenart des Baugebiets im Baugebiet selbst oder in dessen Umgebung unzumutbar sind. Die Vorschrift ist nachbarschützend. Das Maß des Zumutbaren richtet sich nach den Umständen des Einzelfalls, nämlich nach der tatsächlichen Nutzung und den Festsetzungen des Bebauungsplanes.

In dem Antrag wird auch der Begriff des „autofreien Quartiers“ verwendet. Diesbezüglich ist anzumerken, dass die Festsetzung eines autofreien Quartiers so nicht möglich ist, da es hierfür keine Rechtsgrundlage gibt. Zum einen fehlt hierfür der bodenrechtliche Bezug, zum anderen würde es sich um eine reine Negativfestsetzung handeln. Soll über die Bauleitplanung ein autofreies Gebiet erreicht werden, so muss positiv eine Nutzung festgesetzt werden, die die Befahrung des Gebiets mit Kfz ausschließt, also z.B. eine Grünfläche, eine Wasserfläche oder auch ein durchgängiges Gebäude. Da sich bei Gebäuden allerdings schon wegen der erforderlichen Abstandsflächen und der wegemäßigen Erschließung immer Freiräume ergeben, kommt ein genereller Ausschluss von Kfz-Verkehr allenfalls für kleinteilige Räume in Betracht, eher nicht aber für größere Gebiete.

### **1.4.3. Finanzierung**

Die Kosten für die Herstellung der nach Art. 47 Abs. 2 BayBO i.V.m. der Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt München notwendigen Stellplätze sind von demjenigen oder derjenigen zu tragen, der bzw. die die Stellplätze entsprechend der ermittelten Anzahl zu errichten hat.

Eine Finanzierung dieser Stellplätze über die Ablösemittel der Landeshauptstadt München ist grundsätzlich nicht möglich. Ablösemittel dürfen nicht für notwendige Stellplätze, sondern in Bezug auf Parkeinrichtungen nur für die Herstellung zusätzlicher oder die Instandhaltung, Instandsetzung oder Modernisierung bestehender Parkeinrichtungen verwendet werden, Art. 47 Abs. 4 Nr. 1 BayBO. Unter „zusätzlichen Parkeinrichtungen“ sind diejenigen Einrichtungen zu verstehen, die ohne bestehende rechtliche Verpflichtung errichtet werden. Bei öffentlichen Parkeinrichtungen darf es sich nicht um Stellplätze handeln, die die Gemeinde aufgrund ihrer Erschließungslast errichten muss und bei Privaten nicht um solche, die in Erfüllung der Stellplatzpflicht hergestellt werden. Nachdem Stellplatzmittel für Parkeinrichtungen Privater auch nur in Gebieten eingesetzt werden, in denen Stellplatzmangel herrscht, wird eine Finanzierung von Stellplätzen der beschriebenen Art in Neubaugebieten mit Ablösemitteln in aller Regel nicht möglich sein.

### **1.5. Betreiber- bzw. Betriebskonzepte**

Es gibt unterschiedliche Betreiber- und Betriebskonzepte. Diese reichen vom Eigenbetrieb durch die Stellplatzeigentümergeinschaft, von der Vermietung der Stellplätze durch die Eigentümergeinschaft und dem operativen Betrieb durch eine Haus- oder Immobilienverwaltung bis hin zur Überlassung der Vermietung und des operativen Betriebs einer Haus- oder Immobilienverwaltung und der Vermietung und den Betrieb allein durch ein Unternehmen.

Ein Modell könnte sein, den operativen Betrieb (bzw. ggf. auch die Vermietung) auf ein Unternehmen zu übertragen. Auf diese Weise werden alle Mobilitätsdienstleistungen einschließlich des Pkw-Stellplatzes aus einer Hand angeboten und organisiert. Die Funktion des Betreibenden wird von der bzw. dem Bauträger\*in bzw. der Stadt ausgeschrieben. Entsprechende Vereinbarungen zwischen der Stadt und einer bzw. einem Bauträger\*in können in städtebaulichen Verträgen und Durchführungsverträgen geregelt werden. Entscheidend ist auch, darauf zu achten, dass die Quartiersgarage vor ihrer Realisierung auch auf ihre Wirtschaftlichkeit geprüft wird.

Die Landeshauptstadt München verfügt mit der Park & Ride GmbH München selbst über ein Serviceunternehmen, das neben anderen Parkeinrichtungen alle städtischen Anwohnergargen und Fahrradparkhäuser betreibt und bereits heute schon mit Carsharing-Anbietern zusammenarbeitet. Das in der Gesellschaft vorhandene Know-how sowie positive Skaleneffekte wie eine rund um die Uhr besetzte Serviceleitstelle, bieten im Zusammenspiel mit den verkehrsplanerisch verfolgten Zielstellungen eine gute Ausgangslage für den Betrieb von Quartiersgaragen, die geprüft werden sollte. Der Zugang zur Quartiersgarage muss für die Berechtigten rund um die Uhr möglich sein. Die Pkw-Zufahrt ist sinnvoller Weise tagsüber durch Absperrschranken und nachts durch Tore zu sichern. Sind Stellplätze für andere Nutzungen in die Garage integriert (Carsharing, Stellplätze für Besuchende etc.), sind jeder Nutzungsgruppe separate Bereiche zuzuweisen und eine missbräuchliche Belegung durch Personen ohne eine Nutzungsberechtigung zu unterbinden.

Im Rahmen einer Prüfung, ob Quartiersgaragen in Baugebieten im Zusammenhang mit multimodalen Mobilitätskonzepten errichtet werden können, ist für den jeweiligen Einzelfall zu untersuchen, welches Betreiber- bzw. Betriebskonzept sich anbietet und zu prüfen, welche rechtlichen Umsetzungsmöglichkeiten bestehen. Dabei könnten auch die rechtli-

chen Möglichkeiten geprüft werden, ob Einnahmen eines Betreibers einem „Mobilitätsfonds“ als Beiträge zufließen können, die dem gesamten Quartier für übergreifende Maßnahmen der nachhaltigen Mobilität zugute kommen.

## **2. Antrag Ziff. 1-4**

Die vorstehenden Ausführungen zugrunde gelegt, hält das Referat für Stadtplanung und Bauordnung die Errichtung von Quartiersgaragen in neuen Baugebieten (siehe der in Ziff. 1 gestellte Antrag) für einen positiven Maßnahmenbaustein in multimodalen quartiersbezogenen Mobilitätskonzepten, zur Lösung des Platzbedarfes für den ruhenden Verkehr durch gesteigerte Flächeneffizienz und -potenziale. Es soll demnach in neuen Plangebieten jeweils geprüft werden, ob Quartiersgaragen nach Maßgabe der vorangegangenen Ausführungen errichtet werden können. Im Rahmen von multimodalen quartiersbezogenen Mobilitätskonzepten werden grundsätzlich weitere wohnungs- und arbeitsplatznahe Mobilitätsangebote wie z.B. (Elektro-) Lastenräder, die die Wege zwischen Wohnung und Quartiersgarage oder den autofreien Einkauf innerhalb des Quartiers erleichtern, eingeplant. Es werden auch wohnungsnahe, ebenerdige und dezentrale Carsharing-Angebote bereitgestellt.

Dem unter Ziff. 2 gestellten Antrag, wonach direkt den Wohnungen oder Arbeitsplätzen zugeordnete Stellplätze nur noch in Ausnahmefällen sowie für Carsharing und Mobilitäts eingeschränkte errichtet werden, kann wegen der Stellplatzpflicht nur eingeschränkt entsprochen werden. Dies ist nur im Rahmen von schlüssigen, quartiersbezogenen Mobilitätskonzepten mit nachhaltigen Lösungskonzepten für die Begrenzung des Kfz-Verkehrs sowie mit dem Nachweis ausreichender alternativer Angebote für die weiterhin erforderlichen Kfz-Stellplätze wie z.B. in Quartiersgaragen möglich.

Es bietet sich an, Quartiersgaragen zugleich als Logistikstützpunkte auszugestalten. Demnach soll das Referat für Stadtplanung und Bauordnung beauftragt werden, jeweils zu prüfen, ob realisierbare Quartiersgaragen in neuen Baugebieten auch als Logistikstützpunkte ausgestaltet werden können (siehe Ziff. 3 im gestellten Antrag).

Dem Antrag unter Ziff. 4, wonach Wohnungen und Arbeitsplätze dafür standortnah mit Abstellplätzen für Fahrräder, Anhänger, Lastenräder etc. ausgestaltet werden, kann aufgrund der fortbestehenden Stellplatzpflicht nur im Rahmen von schlüssigen quartiersbezogenen Mobilitätskonzepten, mit nachhaltigen Lösungskonzepten und Maßnahmen, die alle Verkehrs- und Mobilitätsmittel in ausreichendem Maße umfassen, entsprochen werden. Denn Wohnungen oder Arbeitsplätzen zugeordnete Stellplätze können nicht – wie beantragt – nur noch in Ausnahmefällen sowie für Carsharing und Mobilitätseingeschränkte ohne entsprechende begleitende Konzepte für die Schaffung von gleichwertigen alternativen Angeboten oder Maßnahmen errichtet werden. Demnach können nicht ersatzweise („dafür“) Wohnungen und Arbeitsplätze standortnah mit Abstellplätzen für Fahrräder, Anhänger, Lastenräder etc. ausgestaltet werden. Im Übrigen werden Wohnungen und Arbeitsplätze bereits mit Fahrradabstellplätzen nach Maßgabe der FabS ausgestattet.

### **3. Modellhafte Umsetzung in Freiham (Ziff. 5 des Antrages)**

Zu einer modellhaften Umsetzung von Quartiersgaragen wurde bereits ein entsprechender Beschluss gefasst („Siedlungsschwerpunkt Freiham – Vorstellung des Mobilitätskonzepts für Freiham Nord unter Einbeziehung der Impulse aus der Modellstadt 2030 und Vergabe von Beratungs- und Moderationsleistungen für eine Mobilitätskoordination für Freiham Nord“ (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 16576, Ziff. 4, Vollversammlung vom 19.02.2020).

Für die Beantwortung der Ziff. 5 des Antrages ist daher auf den bereits in Ziff. 4 formulierten Prüfauftrag in dem vorstehend genannten Beschluss Bezug zu nehmen, wonach für den 2. Realisierungsabschnitt Freiham Nord die räumlichen und rechtlichen Möglichkeiten zu prüfen sind, um mindestens die Hälfte der nachweispflichtigen Stellplätze sowie einen Teil der Besucherstellplätze in Quartiers- und/oder Sammelgaragen unterzubringen und entsprechende Regelungen im Bebauungsplan, in städtebaulichen Verträgen, örtlichen Bauvorschriften und / oder Wohnbaugrundstücksausschreibungen zu treffen sind.

Die Landeshauptstadt München hat sich bei der Entwicklung des gesamten Stadtteils Freiham Nord (1. und 2. Realisierungsabschnitt) das Ziel gesetzt, die Mobilität im Quartier effizient zu gestalten, den motorisierten Individualverkehr (MIV) gering zu halten und einen hohen Anteil an Fuß-, Rad- und öffentlichem Nahverkehr zu schaffen.

Bereits im Satzungsbeschluss des 1. Realisierungsabschnitts von Freiham Nord (Beschluss vom 07.10.2015, Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 04016) wurde daher nachfolgender Leitsatz formuliert: Es soll „eine umweltgerechte und energieeffiziente Mobilität basierend auf dem ÖPNV sowie den weiteren Verkehrsmitteln und multimodalen Diensten des Umweltverbunds gefördert werden“. Nach dem Leitbild der „Stadt der kurzen Wege“ und damit einer günstigen Verteilung der wesentlichen Nutzungen wie Einkaufen, soziale Einrichtungen und Naherholungsflächen und ein gut ausgebildetes Netz an Fuß- und Radwegen kann innerhalb des neuen Stadtteils die Nutzung motorisierter Verkehrsmittel reduziert werden. Alle Einrichtungen, die für das tägliche Leben im neuen Stadtteil notwendig sind, sind daher so situiert, dass sie gut zu Fuß bzw. mit dem Fahrrad erreichbar sind. Für den oben genannten 1. Realisierungsabschnitt von Freiham Nord bedeutet das, bezogen auf den ruhenden Verkehr, dass der Stellplatzschlüssel gemäß Satzungstext bei Vorlage eines geeigneten Mobilitätskonzepts auf 0,25 Stellplätze (nachgewiesen auf privatem Grund in Gemeinschaftstiefgaragen) je Wohneinheit reduziert werden kann. Aufgrund dieser Zielsetzung ist die Vergabe der städtischen Baugrundstücke in Freiham unter anderem an das Angebot von Maßnahmen zur Förderung alternativer Mobilitätsangebote gebunden.

Am 13.02.2019 hatte der Stadtrat den Beschluss „Mobilitätsplan für München – Modellstadt München 2030“ (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 13893) beschlossen. Gemäß Ziff. 4 des Antrags wird das Referat für Stadtplanung und Bauordnung beauftragt, in Zusammenarbeit mit den in der Inzell-Initiative beteiligten städtischen Referaten die Impulse sowie die neu gewonnenen Erkenntnisse in laufenden Projekten und Planungen zu spiegeln und nach einer analytischen Betrachtung ggf. in Beschlussentwürfe einfließen zu lassen. In diesem Grundsatzbeschluss wird auf die Zielsetzungen der Förderung des Fuß- und Radverkehrs und der Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs auf ein notwendiges Mindestmaß für die künftige Entwicklung der Mobilität in der Landeshauptstadt München

abgestellt. Der vorliegende Beschluss formuliert planerische Grundlagen zur Umsetzung dieser städtischen Ziele.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 05241 der Stadtratsfraktion die GRÜNEN/RL vom 16.04.2019 kann nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

### **Beteiligung der Bezirksausschüsse**

Die Bezirksausschüsse des 1.- 25. Stadtbezirkes wurden durch Übermittlung von Abdrucken über die Sitzungsvorlage unterrichtet.

Dem Korreferenten, Herrn Stadtrat Bickelbacher, der Verwaltungsbeirätin der HA I Frau Stadträtin Kainz und dem Verwaltungsbeirat der HA II Herrn Stadtrat Müller, ist jeweils ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

## **II. Antrag der Referentin**

Ich beantrage Folgendes:

1. Der Stadtrat nimmt die Ausführungen zu Quartiersgaragen im Vortrag der Referentin zur Kenntnis.
2. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, in neuen Plangebieten jeweils zu prüfen, ob Quartiersgaragen im Zusammenhang mit multimodalen Mobilitätskonzepten errichtet werden können.
3. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt jeweils zu prüfen, ob realisierbare Quartiersgaragen in neuen Plangebieten auch als Logistikstützpunkte ausgestaltet werden können.
4. Der Antrag Nr. 14 - 20 / A 05241 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 16.04.2019 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
5. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

## **III. Beschluss**

nach Antrag

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München  
Der / Die Vorsitzende

Die Referentin

Ober-/Bürgermeister/-in

Prof. Elisabeth Merk  
Stadtbaurätin

**IV. Abdruck von I. - III.**

Über die Verwaltungsabteilung des Direktoriums, Stadtratsprotokolle (SP)  
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 die Bezirksausschüsse 1-25
3. An das Direktorium HA II V 1
4. An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
5. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 3 (zum Auftrag vom 24.04.2019 Az. Wohnen in München)
6. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA I
7. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II
8. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA III
9. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA IV  
mit der Bitte um Kenntnisnahme.
  
10. Mit Vorgang zurück zum Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA II/11  
zum Vollzug des Beschlusses.

Am

Referat für Stadtplanung und Bauordnung SG 3