

**Strukturelles Umsetzungskonzept für die  
Verwirklichung verkehrlicher Maßnahmen unter  
Verwendung von Stellplatzablösemitteln**

a) Fortschreibung des Grundsatzbeschlusses  
vom 23.11.2005

b) Anträge

ba) **E-Mobilität: Handlungsfeld 8 – Laden und Parken**

Antrag Nr. 14-20 / A 00994 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL vom  
30.04.2015; hier: Antragspunkt 2

bb) **Mehr Ökologie für das „2000-Stellplätze-Programm“**

Antrag Nr. 14-20 / A 01363 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL vom 16.09.2015

bc) **Prioritätensetzung bei der Verwendung von Stellplatzablösemitteln**

Antrag Nr. 14-20 / A 01364 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL vom 16.09.2015

§ 4 Nr. 9b) GeschO

**Sitzungsvorlagen Nr. 14 – 20 / V 05253**

Anlagen:

1. Antrag Nr. 14-20 / A 00994 vom 30.04.2015
2. Antrag Nr. 14-20 / A 01363 vom 16.09.2015
3. Antrag Nr. 14-20 / A 01364 vom 16.09.2015

**Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 05.10.2016 (VB)**

Öffentliche Sitzung

**I. Vortrag der Referentin**

**1. Anlass**

Mit der Beschlussvorlage „Strukturelles Umsetzungskonzept für die Verwirklichung verkehrlicher Maßnahmen unter Verwendung von Stellplatzablösemitteln“, Sitzungsvorlage Nr. 14 - 20 / V 01715 wurde dem Stadtrat am 17.12.2014 zunächst über die Entwicklung der Finanzreserve "Stellplatzablösemittel" und die Mittelverwendung im Zeitraum vom 01.01.2010 bis 30.06.2014 berichtet. Weiter wurde die Fortführung der gezielten projekt- und maßnahmenbezogenen Steuerung des Mitteleinsatzes durch die seit 2004 eingerichtete referatsübergreifende Lenkungsgruppe „Verwendung Stellplatzablösemittel“ (im Weiteren „Lenkungsgruppe“) vorgeschlagen und der dafür notwendige Personalbedarf dargestellt.

Zudem wurde die Notwendigkeit der Fortschreibung der Vorgaben aus dem Grundsatzbeschluss vom 23.11.2005 (Sitzungsvorlagen Nr. 02-08 / V 07064) für die Verwendung der

Stellplatzablösemittel zur weiteren und künftigen Verwirklichung verkehrlicher Maßnahmen unter Einbezug der Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) aufgezeigt.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wurde beauftragt, gemeinsam mit den in der Lenkungsgruppe vertretenen Referaten eine Beschlussvorlage zur Fortschreibung des Konzepts zur Verwirklichung verkehrlicher Maßnahmen unter Verwendung von Stellplatzablösemitteln zu erarbeiten und dem Stadtrat zur Entscheidung vorzulegen. Dem wird mit dieser Beschlussvorlage nachgekommen.

Behandelt werden auch die von der Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL gestellten anliegenden Anträge vom 30.04. sowie 16.09.2015 Nr. 14-20 / A 00994, Nr. 14-20 / A 01363 und Nr. 14-20 / A 01364 (Anlagen 1 bis 3).

Zuständig für die Entscheidung ist die Vollversammlung des Stadtrates gemäß § 4 Ziffer 9 b) der Geschäftsordnung des Stadtrates nach Vorberatung im Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung.

## **2. Ausgangssituation**

### **2.1 Änderung der Rechtslage zum 01.01.2008**

Wie im oben genannten Beschluss vom 17.12.2014 ausgeführt, besteht auch nach der Änderung der Bayerischen Bauordnung (BayBO) zum 01.01.2008 gemäß Art. 47 Abs. 1 BayBO unverändert die Pflicht, bei Errichtung von Anlagen, bei denen ein Zu- und Abfahrtsverkehr zu erwarten ist, ausreichend viele Stellplätze herzustellen.

Die konkrete Anzahl der danach erforderlichen Stellplätze wird in der Landeshauptstadt München (LHM) für den jeweiligen Fall entsprechend Art. 47 Abs. 2 BayBO weiterhin durch die Stellplatzsatzung vom 19.12.2007 als örtliche Bauvorschrift festgelegt.

Grundlegend neu gestaltet ist seither die Stellplatzablösung, die nun in Form eines Wahlrechts der Realherstellung gleichgestellt ist. An Stelle der Errichtung kann die Bauherrin oder der Bauherr nach Art. 47 Abs. 3 Nr. 3 BayBO in einem Ablösungsvertrag auch die Kosten für die Herstellung der notwendigen Stellplätze gegenüber der Kommune übernehmen, soweit hierüber mit der Kommune eine Einigung erzielt wird. Die Entscheidung, ob und zu welchen näheren Bedingungen die Kommune die notwendigen Stellplätze ganz oder teilweise ablösen lässt, indem sie einen Ablösungsvertrag schließt, steht weiter in ihrem Ermessen.

Die Einnahmen hieraus hat die Kommune gemäß Art. 47 Abs. 4 BayBO wie schon bisher dem Grunde nach zweckentsprechend zu verwenden. Entscheidend ist, dass mit der Änderung der BayBO zum 01.01.2008 vom Gesetzgeber die Möglichkeiten der Stellplatzablösemittelverwendung im Rahmen des Bindungszwecks unter einheitliche Voraussetzungen gestellt wurden.



Seitdem können alle vorhandenen und weiter vereinnahmten Geldbeträge aus der Ablösung notwendiger Stellplätze flexibel und unterschiedslos für die Herstellung zusätzlicher oder die Instandhaltung, Instandsetzung und Modernisierung von bestehenden Parkeinrichtungen sowie sonstige Maßnahmen zur Entlastung der Straßen vom ruhenden Verkehr, einschließlich investiver Maßnahmen des öffentlichen Personennahverkehrs, verwendet werden.

Die bis Ende 2007 notwendige Unterscheidung der Einnahmen „nach der Quelle“, also in aus tatsächlichen Gründen veranlasste und damit notwendige (fakultative) oder satzungsrechtlich verlangte (obligatorische) Ablöse ist nicht mehr notwendig. Die Einschränkung der Kommunen in der Zuordnung des Mitteleinsatzes für einzelne Verwendungszwecke innerhalb der übergeordneten Zweckbindung - je nach Quelle - ist aufgehoben.



Zudem sind die Möglichkeiten für den Mitteleinsatz ausgeweitet worden. Nun können ganz allgemein „sonstige Maßnahmen“ zur Entlastung der Straßen vom ruhenden Verkehr finanziert werden. Damit sind die Möglichkeiten einer zielgerichteten und auf mehrere „Säulen“ gestützten Steuerung des Finanzvolumens zur Umsetzung verkehrspolitischer Planungen ausgeweitet.

## 2.2 Darstellung der Einnahmen nach alter und neuer Rechtslage seit 01.01.2008

### Einnahmen nach alter Rechtslage bis 31.12.2007

1995 bis 2007	<b>fakultative Ablöse</b> Herstellung der baurechtlich erforderlichen Stellplätze nicht möglich	<b>obligatorische Ablöse</b> Herstellung der baurechtlich erforderlichen Stellplätze nicht gestattet	<b>Gesamt- einnahmen</b>
	<b>69 Mio €</b>	<b>135 Mio €</b>	<b>204 Mio €</b>
	<b>37 %</b>	<b>63 %</b>	<b>100 %</b>
<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">  <p>alternativ Zuführung an Ablöserücklage rechtlich möglich</p> </div> <div style="text-align: center;">  </div> </div>			
	<b>Einzelprojekte zur Herstellung von Stellplätzen</b> aus der Stellplatzablöserücklage	<b>Finanzierung des Infrastrukturaufwandes der Stadtwerke</b> über den Hoheitshaushalt	

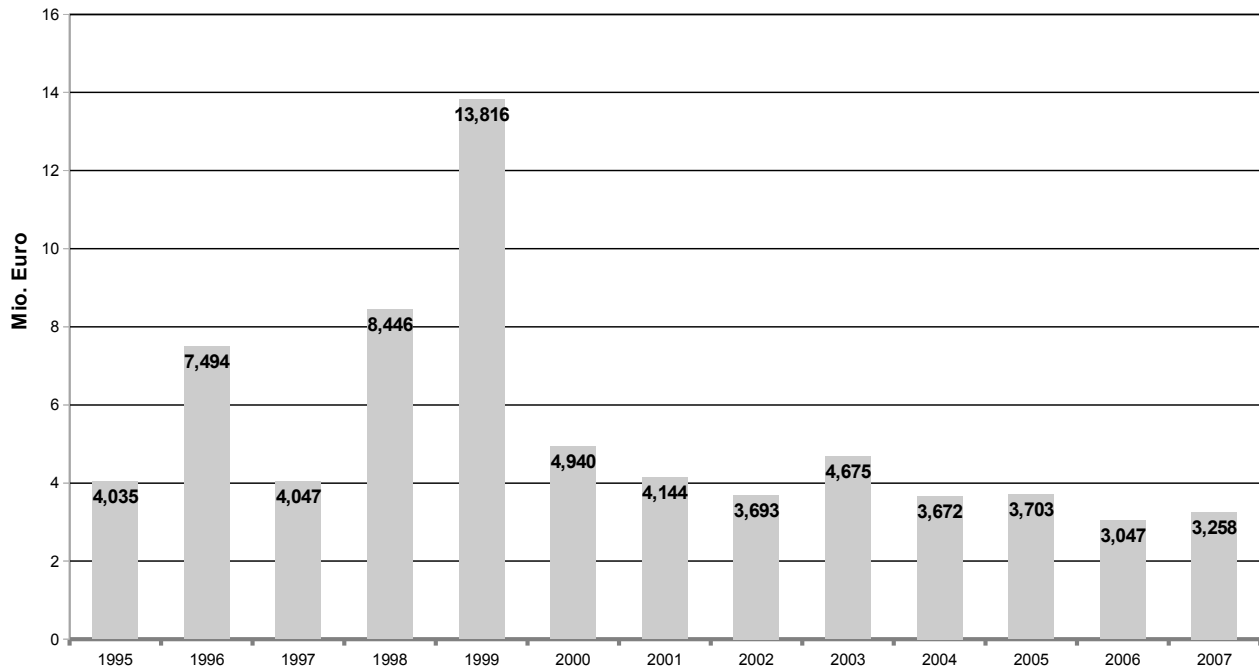
### Einnahmen nach neuer Rechtslage ab 01.01.2008

2008 bis 2015	<b>Ablösevereinbarungen</b> 2008 bis 2015
	<b>59,77 Mio €</b>
	<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">  </div> <div style="text-align: center;">  </div> </div>
	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <b>Einzelprojekte zur Herstellung, Instandhaltung, Instandsetzung und Modernisierung von Parkeinrichtungen</b> </div> <div style="text-align: center;"> <b>investive Maßnahmen des öffentlichen Personennahverkehrs</b> </div> </div>
	<b>sonstige Maßnahmen zur Entlastung der Straßen vom ruhenden Verkehr</b>

## 2.2.1 Einnahmen nach altem Recht bis 31.12.2007

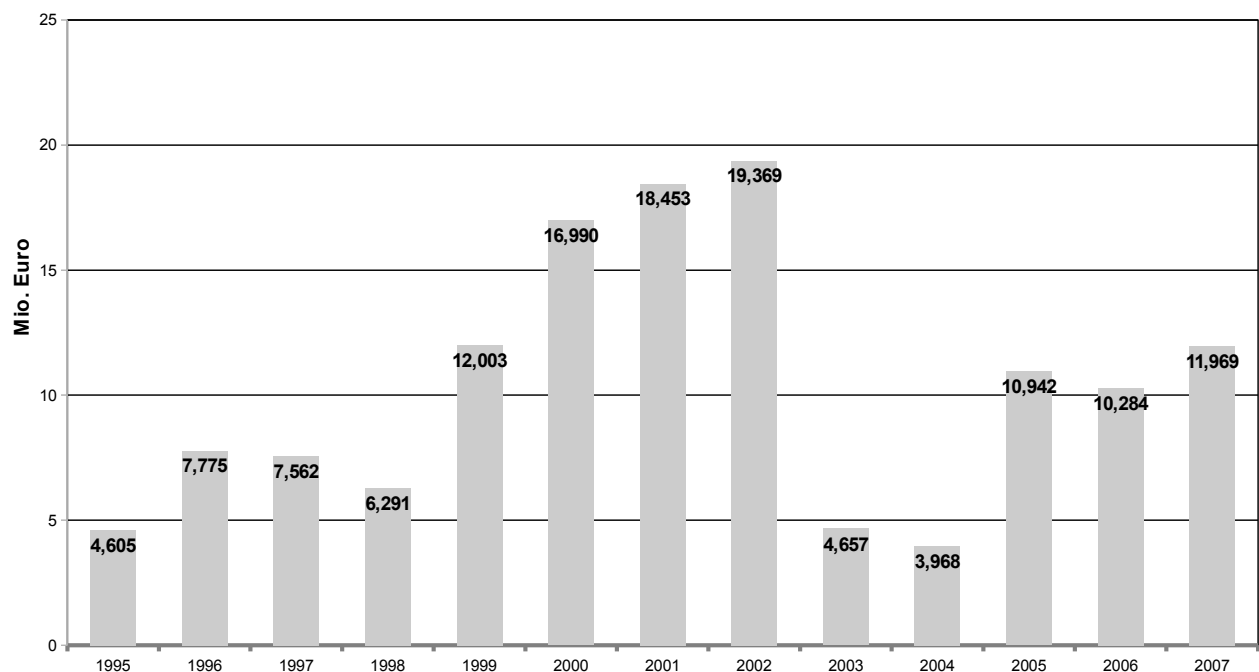
Einnahmen aus fakultativen Ablösen (69 Mio. €) nach altem Recht seit 1995:

Fakultative Stellplatzablöseeinnahmen 1995 - 2007



Einnahmen aus obligatorischen Mitteln (135 Mio. €) nach altem Recht seit 1995:

Obligatorische Stellplatzablöseeinnahmen 1995 - 2007

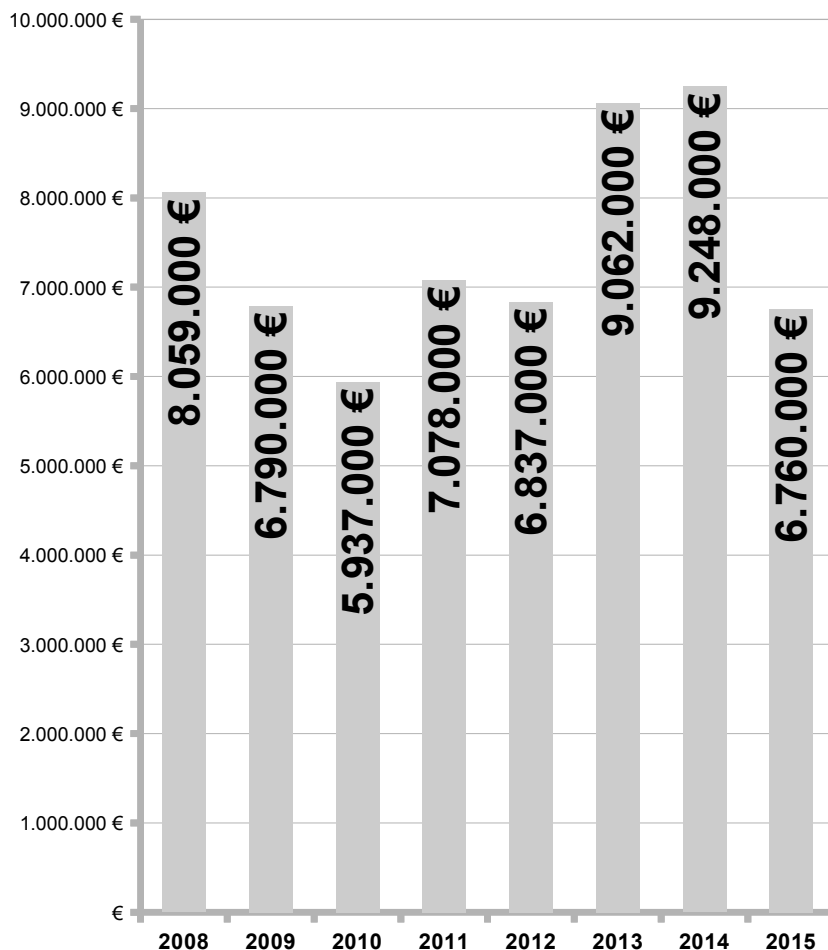


### 2.2.2 Einnahmen auf der Grundlage des neuen Rechts seit 01.01.2008

Nach der Änderung der BayBO zum 01.01.2008 hatten sich die Einnahmen aus Ablöseverträgen bis 2012 zunächst bei 6,0 bis 7,0 Mio. € p.a. eingependelt. Die Jahre 2013 und 2014 weisen Einnahmen von über 9 Mio. € auf. Die Einnahmen für 2015 liegen wieder im vorher üblichen Schwankungsbereich.

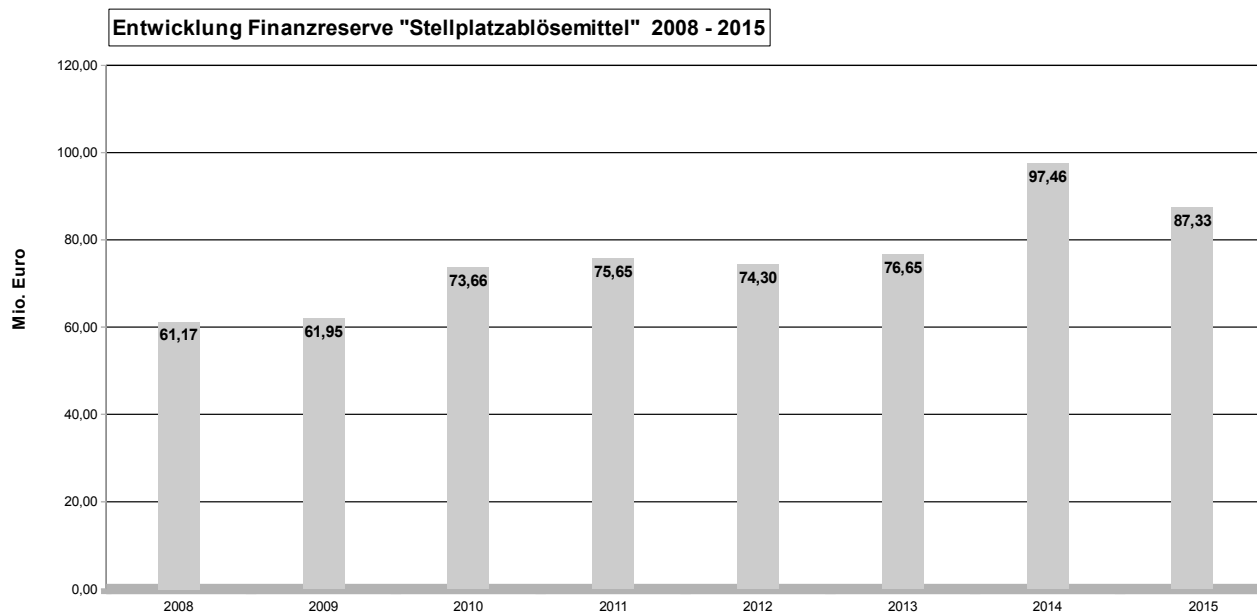
Die Gesamteinnahmen nach neuer Rechtslage belaufen sich bis 31.12.2015 auf 59,77 Mio. €.

### Stellplatzablöse – Einnahmen 2008 bis 2015



### 2.3 Entwicklung der Finanzreserve "Stellplatzablösemittel"

nach neuem Recht seit 01.01.2008:



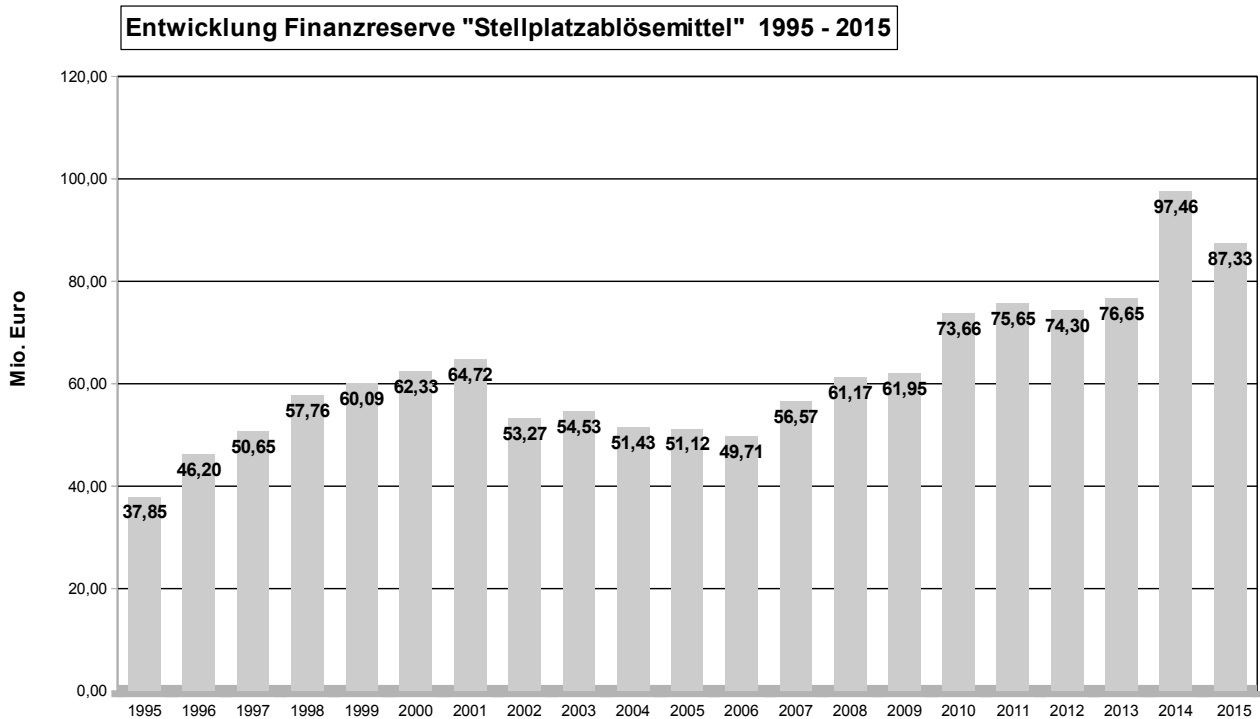
Der Umfang der Finanzreserve „Stellplatzablösemittel“ betrug zum 31.12.2008 gut 61 Mio. € und belief sich zum 31.12.2015 nach dem Jahresabschluss auf 87,33 Mio. €.

Der Anstieg nach 2008 ist darauf zurückzuführen, dass der Einnahmeausfall nach dem Wegfall der obligatorischen Ablöse durch vermehrt nachgefragte, freiwillige Ablösewünsche der Bauwilligen zu einem großen Teil kompensiert worden ist und im Gegensatz zu früher nun alle Einnahmen vollständig für (verkehrliche) Einzelmaßnahmen angesammelt und eingesetzt werden können. Die in den Vorjahren praktizierte, jährlich vollständige Zuführung der Einnahmen aus der damaligen obligatorischen Stellplatzablöse (ca. 2/3 der durchschnittlichen Jahreseinnahmen) an den Hoheitshaushalt zur Verwendung im ÖPNV ist seit 2008 entfallen. Der starke Anstieg in 2014 ist ein Einmaleffekt auf Grund einer Nachführung von Einzelbuchungen der Jahre 2008 mit 2013 auf Grund einer entsprechenden Überprüfung in der Stadtkämmerei.

Der vorhandenen Finanzreserve "Stellplatzablösemittel" in Höhe von 87,33 Mio. € (Stand 31.12.2015 nach Jahresabschluss) stehen jedoch die in Ziffer 3. des Vortrags dieser Sitzungsvorlage aufgelisteten Vorhaben, die bereits in konkreter Planung oder bereits im Bau sind, gegenüber. Diesen Projekten und Maßnahmen ist bereits ein Stellplatzmittelabflussvolumen in Höhe von ca. 78,2 Mio. € auf neue Investitionen zugeordnet. Dieses Volumen umfasst bei Neubauprojekten in Form einer vorsichtig kalkulierenden Ausgabenplanung zu Beginn der allgemeinen Bedarfsplanung die für den Regelfall durch Beschlüsse festgelegten Förderhöchstbeträge je Stellplatz. Die tatsächlich anfallenden Kosten der Projektverwirklichung können bei Projektverwirklichung je nach Fallkonstellation deutlich unter diesen Ansätzen bleiben, z.B. wenn bei einem städtischen Projekt kein Grunderwerb notwendig wird.

Der noch „frei“ verfügbare Überschuss in der Finanzreserve "Stellplatzablösemittel" von gut 9 Mio. € ist zudem noch um einen Betrag von ca. 3,5 Mio. € zu kürzen, weil in dieser Höhe noch nicht abgeschlossene Verrechnungsströme auf in 2015 noch laufende Maßnahmen entfallen und hierfür konkret vorgehalten werden müssen (vgl. Ziffer 8.1 des Vortrags).

Entwicklung der Finanzreserve "Stellplatzablösemittel" im langfristigen Verlauf:



### 3. Steuerung des Stellplatzablösemiteileinsatzes

Aus Sicht der Lenkungsgruppe hat sich die bislang praktizierte, fallbezogene Steuerung der Verwendung der Ablösemittel bewährt und soll beibehalten werden. Die vorhandenen Ablösemittel (Ziffer 3.1 des Vortrags) werden dadurch gezielt zur Schaffung von neuen bzw. zum Erhalt von vorhandenen Stellplätzen einerseits bzw. zur Verbesserung des ÖPNV andererseits eingesetzt (Ziffer 3.2 des Vortrags) und die Verwirklichung der entsprechenden verkehrlichen Maßnahmen begleitet und kontrolliert. In den letzten 20 Jahren, von 1995 bis heute, wurden hierfür 264 Mio. € bereitgestellt.

Bei Fortschreibung der innerstädtischen Beschlusslage gemäß den unter Ziffer 4. des Vortrags aufgelisteten Punkten zur umfassenden Nutzung der nun flexibleren Rechtslage der BayBO 2008 sind für die nachfolgenden, bedarfsangemeldeten, z.T. in Planung oder schon in Bau befindlichen Vorhaben bzw. Maßnahmenprojekte Mittel mit einem Finanzvolumen von geschätzt 78,2 Mio. € für die Verwendung bis 2020 eingeplant. Sämtliche Vorhaben sind dann auf der Grundlage von Art. 47 BayBO aus der Finanzreserve "Stellplatzablösemittel" mit einem Rückhaltevolumen zum 31.12.2015 von 87,33 Mio. € finanzierbar.

### 3.1 Verwendung von Stellplatzablösemitteln

Verwendungsplanung für die Jahre 2016 mit 2020		
Verwendungsarten	Leistungsempfänger	Finanzvolumen 2016 - 2020
Anwohnerstellplätze	Anwohnerstellplätze Stadt	12,9 Mio
	Anwohnerstellplätze Privat	
P+R- / B+R-Anlagen	P+R-Anlage Stadt Errichtung	54,1 Mio
	P+R-Anlage Stadt Instandhaltung/Sanierung	
	B+R-Anlage Stadt Errichtung	
	B+R-Anlage Stadt Instandhaltung/Sanierung	
Öffentl. Parkgaragen	Parkgarage Stadt Errichtung/Instandhaltung/Sanierung	8,4 Mio
	Parkgarage Privat (städt. Zuschüsse)	
ÖPNV Maßnahmen	MVG Mietrad	2,5 Mio
	Infrastrukturmaßnahmen	
	multimodales Verkehrsmanagement	
Umlandförderung	P&R-Anlage Umland	0,3 Mio
	B&R-Anlage Umland	
	Gesamt	78,2 Mio



### 3.2 Verwirklichung verkehrlicher Maßnahmen

Einzelprojekte/Maßnahmen in Planung/Ausführung, Planungszeitraum 2016 mit 2020				
Anlage	Straße	Anzahl Stellplätze	Ausgabe-planung	voraussichtl. Mittelabfluss
<b>Anwohner-stellplätze Stadt</b>			<b>5.820.000 €</b>	
	Josephsplatz [bisher sind insges. 9,54 Mio zuge-sagt; bereits entnommen wurden 6,22 Mio; noch verfügbar: 3,32 Mio]	265	3.320.000 €	2015/2016
	Instandhaltung/Sanierung der städtischen Anwohnerstellplätze (jährl. pauschaler Ansatz 500.000 €)	Pauschalan-satz unterliegt bzgl. Stell-platzzahl dy-namischer Anpassung	2.500.000 €	2016-2020
<b>Anwohner-stellplätze Privat</b>			<b>7.110.000 €</b>	
	Färbergraben 5	50	900.000 €	2017-2020
	Hildegardstraße	67	1.206.000 €	2020
	Thomas-Wimmer-Ring	33	594.000 €	2019/2020
	Bolivar-, Lachmann-, Offerdin-genstraße	185	3.330.000 €	offen
	Paulaner/Nockherberg Teilgebiet Regerstraße	30	540.000 €	2020
	Paulaner/Nockherberg Teilgebiet Ohlmüllerstraße	30	540.000 €	2020
<b>P+-R-Anlagen Stadtgebiet</b>			<b>50.205.000 €</b>	
	Freiham	150	3.675.000 €	frühestens 2017
	Neuperlach Süd (Carl-Wery-Str.) zusätzliche Stpl.	300	5.850.000 €	offen
	Neuperlach Süd (Carl-Wery-Str.) Wiederherstellung der beseitig-ten Stpl.	480	9.360.000 €	offen
	Aidenbachstraße Abbruch und Neubau	484	16.000.000 €	offen
	Allach (Oertelplatz)	120	4.320.000 €	offen
	Instandhaltung/Sanierung (jährl. pauschaler Ansatz 2.200.000 €)	Pauschalan-satz unterliegt bzgl. Stell-platzzahl dy-namischer Anpassung	11.000.000 €	2016-2020

**Einzelprojekte/Maßnahmen in Planung/Ausführung, Planungszeitraum 2016 mit 2020  
- Fortsetzung -**

Anlage	Straße	Anzahl Stellplätze	Ausgabe- planung	voraussichtl. Mittelabfluss
<b>B+R-Anlagen Stadtgebiet</b>			<b>3.855.475 €</b>	
	Friedenheimer Brücke	412	2.200.000 €	offen
	Lochhausen Nord Modernisierung und Erweiterung	313 + 5 Mo- torräder/- roller	755.475 €	2016/2017
	Trudering Süd	150	400.000 €	offen
	Instandhaltung/Sanierung (jährl. pauschaler Ansatz 100.000 €)	Pauschalan- satz unterliegt bzgl. Stell- platzzahl dy- namischer Anpassung	500.000 €	2016-2020
<b>Parkgaragen</b>			<b>8.406.000 €</b>	
	Thomas-Wimmer-Ring	467	8.406.000 €	2019/2020
<b>Umland- förderung</b>			<b>292.000 €</b>	
P+R Umland	Herrsching	181	148.000 €	2016
B+R-Anlage Umland	Herrsching	320	38.000 €	2016
B+R-Anlage Umland	Gauting	710	85.000 €	offen
B+R-Anlage Umland	Garching	347	21.000 €	2016
<b>ÖPNV- Maßnah- men</b>			<b>2.500.000 €</b>	
MVG Mietrad	1. Ausbaustufe mit 125 Statio- nen (1200 Räder)		2.500.000 €	2016-2020
<b>Gesamtsumme</b>			<b>78.188.475 €</b>	

#### **4. Rahmenbedingungen für die Verwirklichung verkehrlicher Maßnahmen unter Verwendung von Stellplatzablösemitteln im Planungszeitraum 2016 mit 2020**

##### **4.1 Bislang geltende Rahmenbedingungen**

###### **Parkraummanagement**

Grundlage für die Verwirklichung verkehrlicher Maßnahmen, insbesondere die Errichtung von P+R- und B+R-Anlagen - auch durch Umlandförderung - sowie städtischer und privater Anwohnergaragen, ist in Umsetzung der Empfehlungen der Initiative „Verkehrsprobleme gemeinsam lösen“ (Inzell-Initiative) der Beschluss der Vollversammlung vom 06.10.1999 „Parkraummanagement in München“, dem ein Beschluss eines gemeinsamen Ausschusses von Kreisverwaltungsreferat und Referat für Stadtplanung und Bauordnung vorausgegangen war.

###### **Gesamtkonzept für P+R-Anlagen sowie B+R-Anlagen in München**

Die inhaltliche Ausgestaltung der im Umsetzungskonzept beschlossenen Verwendung von Stellplatzablösemitteln für verkehrliche Maßnahmen, insb. P+R- und B+R-Anlagen sowie Anwohnergaragen, stützt sich auf die konzeptionellen Planungen, die in den Beschlüssen „Gesamtkonzept für P+R-Anlagen sowie B+R-Anlagen in München“ (Beschluss der Vollversammlung des Stadtrats vom 24.01.2007, Sitzungsvorlagen Nr. 02-08 / V 09121) sowie „Anwohnergaragen in München“ (Beschluss der Vollversammlung des Stadtrats vom 23.07.2003, Sitzungsvorlagen Nr. 02-08 / V 02578) dargestellt sind.

###### **Anwohnergaragen**

Das Konzept der Anwohnergaragen wurde zuletzt mit dem Beschluss „Anwohnergaragen in München – Umsetzungsstand und Fortschreibung“ (Beschluss der Vollversammlung des Stadtrats vom 16.03.2011, Sitzungsvorlagen Nr. 08-14 / V 04477) behandelt. Demnach ist in Gebieten, in denen der Bau von Anwohnergaragen technisch und baulich möglich sowie wirtschaftlich sinnvoll ist, die Errichtung von Anwohnergaragen weiterhin voranzutreiben. Wo der Bau von städtischen Anwohnergaragen aus Platzgründen oder wegen baulicher Schwierigkeiten nicht realisiert werden kann, soll verstärkt die Schaffung von Stellplätzen durch private Investitionen bzw. im Rahmen von privaten Bauvorhaben über das „2000-Stellplätze-Programm“ gefördert werden.

###### **Strukturelles Umsetzungskonzept für die Verwirklichung verkehrlicher Maßnahmen unter Verwendung von Stellplatzablösemitteln**

Die Rahmenbedingungen für die Organisation und die Abwicklung von verkehrlichen Maßnahmen im Zusammenhang mit der Verwendung von Stellplatzablösemitteln sind mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 23.11.2005 „Strukturelles Umsetzungskonzept für die Verwirklichung verkehrlicher Maßnahmen unter Verwendung von Stellplatzablösemitteln“ (Sitzungsvorlagen Nr. 02-08 / V 07064) bestimmt.

##### **4.2 Zielsetzungen und aktuelle Schwerpunktbildung des Stellplatzablösemiteileinsatzes innerhalb der möglichen Verwendungsarten im Planungszeitraum 2016 mit 2020**

Die Stellplatzablösemittel sollen nach bisheriger Beschlusslage zur Entlastung des öffentlichen Verkehrsraums vom ruhenden Verkehr für Einzelprojekte zur Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs (P+R-Anlagen, B+R-Anlagen in München sowie an Haltestellen von in den MVV-Tarif integrierten Schienenverkehrsmittel im Umland) und gleichermaßen des

ruhenden Individualverkehrs (städtische und private Anwohnergaragen, öffentliche Parkgaragen) sowie deren Unterhalt verwendet werden.

Zusätzlich wird durch konkrete ÖPNV-Maßnahmen der öffentliche Verkehrsraum vom ruhenden Verkehr entlastet.

Für die Errichtung neuer, insbesondere städtischer Vorhaben wird das Investitionsvolumen während der Planung im Regelfall durch das Baureferat ermittelt, dem Stadtrat im Rahmen der Projektgenehmigung dargestellt und entsprechend in die Verwendungsplanung seitens des Referats für Stadtplanung und Bauordnung aufgenommen.

Daneben werden Mittel für Instandhaltung und Sanierung benötigt. Der Bedarf steigt mit der Zahl der bestehenden Einrichtungen und zunehmender Nutzungsdauer der Stellplatzeinrichtungen kontinuierlich an.

Dafür sind derzeit Mittel für Investitionsvolumen in folgender Relation vorgehalten:

		gerundet
Anwohnerstellplätze	12,9 Mio. €	16 %
P+R / B+R-Anlagen	54,1 Mio. €	69 %
Öffentliche Parkgaragen	8,4 Mio. €	11 %
Sonstige ÖPNV-Maßnahmen	2,5 Mio. €	3 %
Umlandförderung	0,3 Mio. €	< 1 %
Gesamt	78,2 Mio. €	100 %

#### **4.3 Fortschreibung der Rahmenbedingungen für die Realisierung von Einzelprojekten wegen geänderter Rechtslage und Umfeldbedingungen**

Die Vorgaben und Rahmenbedingungen der genannten Beschlüsse müssen fortgeschrieben werden, um auf der Grundlage der unter Ziffer 2. des Vortrags beschriebenen, geänderten gesetzlichen Ausgangssituation sowie den seitdem gewonnenen Erkenntnissen zur Entwicklung der Einnahmen, die zukünftige Verteilung der Stellplatzablösemittel weiter zielführend steuern zu können. Nur dann können alle unter Ziffer 3. des Vortrags aufgelisteten, in Planung befindlichen Einzelprojekte und Maßnahmen weiter projektiert und realisiert werden und sind neu hinzutretende Vorhaben auch von einer innerstädtischen Beschlusslage gedeckt. Diese Projekte können dann zur Lösung verkehrlicher, wirtschaftlicher und praktischer Erfordernisse beitragen.

##### **4.3.1 Verwendungsplanung für Instandhaltungs- und/oder Sanierungsmaßnahmen: Gesamtfinanzvolumen - Pauschalen für kleinere Maßnahmen der P+R Park & Ride GmbH**

Bei den aus Stellplatzablösemitteln finanzierten, durch die P+R Park & Ride GmbH betriebenen P+R- und B+R-Anlagen sowie Anwohnergaragen soll dem steigenden Mittelbedarf für Instandhaltung und/oder Sanierung dadurch Rechnung getragen werden, dass künftig das hierfür erforderliche Finanzvolumen zur Deckung der Ausgaben langfristig prognostiziert und in der Finanzreserve "Stellplatzablösemittel" in Form von definierten Jahresbeträgen berücksichtigt wird. Damit soll in diesem Umfang die Möglichkeit der Deckung der voraussichtlich

anfallenden Kosten bei der P+R Park & Ride GmbH konkreter und verbindlicher mit Mitteln aus der Finanzreserve „Stellplatzablösemittel“ eingeplant werden können. Dort ist ein Finanzvolumen von jährlich 2,8 Mio. €, bzw. von 14 Mio. € im Planungszeitraum 2016 bis 2020, für Instandhaltung und Sanierung von P+R-Anlagen, B+R-Anlagen und städtische Anwohnergargen berücksichtigt. Dies setzt sich im Einzelnen wie folgt zusammen:

## **P + R-Anlagen**

### **- Gesamtfinanzvolumen für Instandhaltungs- und/oder Sanierungsmaßnahmen**

Vorgesehen ist, von 2016 mit 2020 für die heute von der P+R Park & Ride GmbH betreuten **P+R-Anlagen** für Instandhaltungs- und Sanierungsmaßnahmen ein jährliches Finanzvolumen in Höhe von **ca. 2,2 Mio. €** in der Verwendungsplanung zu berücksichtigen.

Durch Anmeldung und Begründung des konkreten Instandhaltungs- und Sanierungsbedarfs durch die P+R Park & Ride GmbH oder sonst hierfür zuständigen Stellen können die finanziellen Mittel für Einzelprojekte nach Beschluss des zuständigen Organs (Lenkungsgruppe oder Stadtrat) dann innerhalb dieses Rahmens jeweils mit Planungssicherheit für die jeweiligen Maßnahmen im Büroweg abgerufen werden. Die Einordnung, ob es sich um konsumtive oder investive Maßnahmen handelt, ist im jeweiligen Einzelfall zu treffen und bei der Beschlussfassung festzuhalten.

### **- Pauschalen für kleinere Instandhaltungs- und/oder Sanierungsmaßnahmen**

Zur Vereinfachung der Abwicklung sollen aus dem für **P+R-Anlagen** vorgesehenen Gesamtvolumen von 2,2 Mio. € zwei Pauschalen mit einem Volumen von **300.000 €** pro Jahr für kleinere Instandhaltungs- und/oder Sanierungsmaßnahmen zur Verfügung gestellt werden. Die Pauschale 1 (konsumtiv) für Wartung, Inspektion und kleinere Maßnahmen der Instandhaltung soll mit einem Betrag von 200.000 €, die Pauschale 2 (investiv) zur Optimierung und Verbesserung der Anlagen soll mit einem Betrag von 100.000 € ausgestattet werden.

Schon bisher konnte zur Finanzierung „kleinerer Instandhaltungsmaßnahmen“ eine jährliche Pauschale in Höhe der zu erwartenden, anfallenden Kosten über die Lenkungsgruppe festgelegt werden (Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 02.07.2003, Sitzungsvorlagen-Nr. 02-08 / V 02506, Ziffer 2.4.1). Für 2016 wurden hierfür 100.000 € veranschlagt und in den Haushalt des Kreisverwaltungsreferats eingestellt. Diese soll um das Themenfeld „Wartung und Inspektion“ erweitert werden und sich künftig auf 200.000 € pro Jahr belaufen (Pauschale 1 - konsumtiv).

Zudem sollen für Verbesserungsmaßnahmen an vorhandenen Anlagen künftig zusätzlich 100.000 € pro Jahr pauschal eingeplant werden können (Pauschale 2 - investiv).

Einzelmaßnahmen aus beiden Pauschalen dürfen dabei nicht mehr als 30.000 € umfassen. Nach der Feststellung des Jahresabschlusses wird die zweckentsprechende Verwendung auch über die regelmäßige Vorlage der Verwendungsnachweise für die Einzelmaßnahmen durch das Kreisverwaltungsreferat KVR, HA III kontrolliert und danach in der Gesamtschau der Stellplatzablösemittelverwendung beim Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA IV dokumentiert.

Diese Pauschalen dienen der Entbürokratisierung und der vereinfachten Abwicklung der beschriebenen Konstellationen.

### **- Projekt: P+R-Optimierung durch einheitliche Gestaltung des Informationssystem**

Für das Projekt „Optimierung von P+R durch einheitliche Gestaltung des Informationssystems“, das sich modular und kontinuierlich über Jahre erstreckt, können zudem bedarfsabhängig Gelder aus der Finanzreserve Stellplatzablösemittel abgerufen werden (Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 02.07.2003, Sitzungsvorlagen-Nr. 02-08 / V 02506,

Ziffer 2.3.3). Auch hier ist festgelegt, dass nach Abschluss des jeweiligen Wirtschaftsjahrs von der P+R Park & Ride GmbH über die verwendeten Gelder ein Verwendungsnachweis erstellt und über das Kreisverwaltungsreferat dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung zugeleitet wird. Seit 2003 sind hierfür bislang 300.000 € zur Verfügung gestellt worden, davon aktuell 100.000 € in 2015.

Für dieses Projekt soll die P+R Park & Ride GmbH ab 2016 fest auf **bis zu 100.000 €** jährlich zugreifen können.

#### **- Größere Sanierungsprojekte außerhalb von Pauschalen**

Nach Abzug der eben genannten Pauschalen mit insgesamt 300.000 € und der 100.000 € für das gesondert finanzierte Projekt zur Gestaltungsoptimierung des Informationssystems stehen damit im Jahr noch **1,8 Mio. €** für weitere, größere Sanierungsprojekte an **P+R-Anlagen** bereit. Je nach Größenordnung sind diese von der Lenkungsgruppe im Büroweg oder bei Kosten über 500.000 € vom Stadtrat zu beschließen. Die Einordnung, ob es sich um konsumtive oder investive Maßnahmen handelt, ist im jeweiligen Einzelfall festzulegen und bei der Beschlussfassung festzuhalten.

#### **- Übertragung von Restmitteln bei P+R-Anlagen**

Größere Sanierungsprojekte:

Aus dem jährlich für größere Sanierungsprojekte vorgehaltenen Finanzvolumen in Höhe von ca. 1,8 Mio. € verbleibende **Restmittel** werden ab dem Wirtschaftsjahr 2016 rechnerisch in das Folgejahr übertragen und erhöhen so die für das Folgejahr schon in Höhe von 1,8 Mio. € zur Verfügung stehenden Mittel entsprechend. Sie bleiben während des gesamten Planungszeitraums 2016 bis 2020 erhalten. Ein notwendig werdender Zugriff auf die im Planungszeitraum erst für das Folgejahr oder gar Folgejahre berücksichtigte Mittel für größere Instandhaltungs- und Sanierungsmaßnahmen schmälert die für diese Jahre verfügbar vorgehaltenen Finanzvolumen dann entsprechend. Am Ende des Planungszeitraums noch vorhandene Restmittel werden für die allgemeine Verwendungsplanung im nächsten Planungszeitraum frei, soweit sie nicht durch Stadtratsbeschluss explizit für künftige größere Sanierungsmaßnahmen von P+R-Anlagen vorgesehen werden.

Kleinere Instandhaltungs- und/oder Sanierungsmaßnahmen an P+R-Anlagen:

Es ist vorgesehen, die bis zum Jahresende aus den dafür vorgesehenen Pauschalen durch die P+R, Park & Ride GmbH nicht verbrauchten Mittel einmalig, nur für die konkret vorgesehene Verwendungsart der jeweiligen Pauschale, in das Folgejahr zu übertragen. Die konsumtiven Mittel können einmalig im Rahmen der Vorgaben zur Bildung von Haushaltsauszahlungsresten in das Nachjahr übertragen werden. Die investiven Mittel werden automatisch übertragen, solange sie die derzeit gültige Wertgrenze von 1.000.000 € (Gesamtbetrag) nicht überschreiten. Ansonsten muss im Nachjahr eine Wiedereinplanung erfolgen. Sie erhöhen jeweils die im Folgejahr dafür pauschal neu abrufbaren Mittel entsprechend und bleiben im gesamten Planungszeitraum 2016 bis 2020 „virtuell“ erhalten.

Sollten die Mittel auch im Folgejahr nicht verbraucht werden können, muss eine Rückzahlung dieser Mittel an die ausreichende Stelle bei der LHM erfolgen. Die Mittel sind dann wieder - unabhängig, ob es sich um konsumtive oder investive Mittel handelt - der Finanzreserve „Stellplatzablösemittel“ zuzuführen.

Die ausreichende Stelle überprüft die Verwendung von nicht verbrauchten Mitteln im 2. Jahr nach Auszahlung und führt diese im 2. Haushaltsjahr zurück.

Eine Übertragung nicht benötigter Mittel in den folgenden Planungszeitraum 2021 bis 2025 kann aus jeder Pauschale durch Beschluss der Lenkungsgruppe maximal bis zu einer Höhe von 100.000 € erfolgen.

Weitere noch vorhandene Restmittel werden für die allgemeine Verwendungsplanung im nächsten Planungszeitraum frei, soweit sie nicht durch Stadtratsbeschluss explizit für künftige Instandhaltungs- und/oder Sanierungsmaßnahmen von P+R-Anlagen vorgesehen werden.

#### **- Keine Mittelvorrhaltung für weiteren Sanierungsbedarf an bestehenden Einrichtungen**

Das regelmäßig erforderliche, jährliche Finanzvolumen von 2,2 Mio. € für Instandsetzung und/oder Sanierung von P+R-Anlagen ist von der P+R, Park & Ride GmbH basierend auf den bisherigen Erfahrungswerten prognostiziert. Für zusätzlichen, insbesondere unvorhersehbaren Sanierungsbedarf an bereits bestehenden Anlagen ist im Planungszeitraum 2016 bis 2020 kein darüber hinausgehender Einsatz von Stellplatzablösemitteln mehr vorgesehen, da die Finanzreserve "Stellplatzablösemittel" nach der Zielsetzung der bisherigen Beschlusslagen auf alle als zielführend angesehenen verkehrlichen Maßnahmen verteilt nur als ein Förderbeitrag eingesetzt werden soll.

Bei im Einzelfall unabweisbarem Bedarf muss vom fachlichen Betreuungsreferat unter Beteiligung der Stadtkämmerei der weitere Mittelbedarf durch einen Finanzierungsbeschluss festgestellt werden. Der Stadtrat der LHM entscheidet dann über eine Finanzierung aus dem Hoheitshaushalt. Zur Entscheidung der Frage, ob aus etwaig noch vorhandenen, ungebundenen Mitteln der Stellplatzabläse auf Grund der Gesamtumstände ausnahmsweise nochmals eine Förderung vorrangig aus der Finanzreserve „Stellplatzablösemittel“ erfolgen soll, ist über die Lenkungsgruppe ein gesonderter Stadtratsbeschluss nach Vorberatung in einem gemeinsamen Ausschuss des betreffenden Fachausschusses, des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung und der Stadtkämmerei erforderlich.

#### **- Instandhaltung und Sanierung neu hinzukommender städtischer Stellplatzeinrichtungen**

Dagegen unterliegt für neu hinzutretende Anlagen die Höhe des für Instandhaltung/Sanierung jährlich vorgehaltenen Volumens in der Finanzreserve "Stellplatzablösemittel" einer entsprechenden, durch die Lenkungsgruppe festzulegenden Dynamisierung. Gleichmaßen unterstütztes Ziel der Finanzreserve "Stellplatzablösemittel" ist es, zur Entlastung des öffentlichen Verkehrsraumes vom ruhenden Verkehr auch weitere, neue Stellplatzeinrichtungen zu schaffen. Bei der Schaffung neuer Einrichtungen muss der damit ausgelöste zukünftige Unterhalt immer mit bedacht werden.

Bei jedem neuen Projekt ist dazu künftig der für den im Jahresdurchschnitt prognostizierte Sanierungsbedarf innerhalb der Bindungsdauer anzugeben, damit ab Inbetriebnahme das im jeweiligen Planungszeitraum zusätzlich vorzuhaltende Finanzvolumen entsprechend berücksichtigt werden kann. Bei nicht vorhandenen, weiteren Mitteln in der Finanzreserve "Stellplatzablösemittel" ist als Voraussetzung für die Projektgenehmigung die Deckung des Finanzbedarfs an anderer Stelle vorzusehen und abzusichern.

#### **B+R-Anlagen**

Der Mittelbedarf für die Instandhaltung und Sanierung von B+R-Anlagen wird jährlich auf **100.000 €** kalkuliert und in dieser Höhe in der Verwendungsplanung vorgehalten. Für den Planungszeitraum 2016 bis 2020 sind hierfür entsprechend 500.000 € in der Finanzreserve "Stellplatzablösemittel" zugeordnet.

Aus dem jährlich vorgehaltenen Finanzvolumen in Höhe von 100.000 € verbleibende Restmittel werden ab dem Wirtschaftsjahr 2016 in das Folgejahr übertragen und erhöhen planerisch die im Folgejahr neu zur Verfügung stehenden Mittel.

Hierzu, sowie die Übertragung von verbleibenden Mitteln in den nächsten Planungszeitraum, weiteren im Planungszeitraum 2016 bis 2020 aufkommenden Sanierungsbedarf an vorhandenen B+R-Anlagen und für neu hinzukommende B+R-Einrichtungen gelten die Ausführungen zu den P+R-Anlagen entsprechend.

### **Anwohnergaragen**

Die Größe und die Umfeldbedingungen des Betriebs der von der P+R Park & Ride GmbH betreuten Anwohnergaragen sind sehr unterschiedlich, so dass bei auftretendem Instandhaltungs- und Sanierungsbedarf individuelle Überlegungen im Vorfeld notwendig sind.

#### **- Pauschalen für kleinere Instandhaltungs- und/oder Sanierungsmaßnahmen**

Das Vorhalten von an Durchschnittswerten orientierten Jahresvolumen in der Finanzreserve "Stellplatzablösemittel" zur Verwendung durch pauschalen Abruf bietet sich hier nicht an. Für kleinere Maßnahmen wurde lediglich 2008 einmalig eine konsumtive Pauschale von 50.000 € zur Verfügung gestellt. Einzelmaßnahmen wurden dabei bislang der Höhe nach auf 10.000 € begrenzt. Der zur Verfügung stehende Betrag ist bislang noch nicht aufgebraucht. Die zweckentsprechende Verwendung wird auch hier über die regelmäßige Vorlage von Nachweisen beim KVR kontrolliert.

#### **- Größere Sanierungsprojekte außerhalb von Pauschalen**

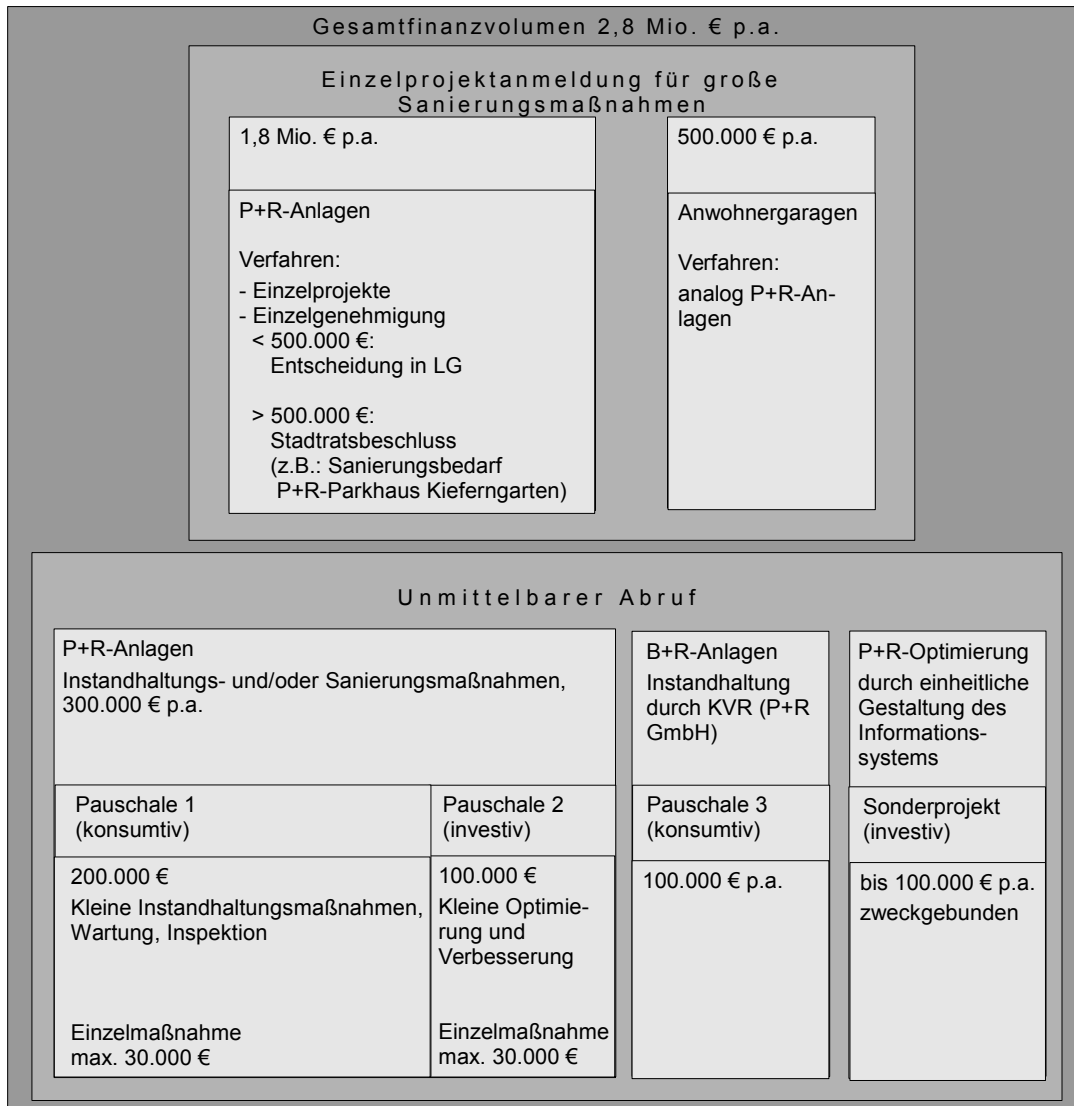
Für größere Sanierungen an Anwohnergaragen stehen im Jahr **500.000 €** bereit, die je nach Größenordnung von der Lenkungsgruppe im Büroweg oder bei Kosten über 500.000 € vom Stadtrat zu beschließen sind. Die Einordnung, ob es sich um konsumtive oder investive Maßnahmen handelt, ist im jeweiligen Einzelfall zu treffen und bei der Beschlussfassung festzuhalten.

Für die Übertragung von Restmitteln in das Folgejahr, notwendige Vorgriffe auf für das Folgejahr vorgesehene Mittel, weiteren aufkommenden Sanierungsbedarf an vorhandenen Anwohnergaragen und für neu hinzukommende Einrichtungen gelten die Ausführungen zu den P+R-Anlagen zum Planungszeitraum 2016 bis 2020 sowie zum Folgeplanungszeitraum sinngemäß. **Regelungsbedarf (aus Ziffer 4.3.1):**

Ab dem Wirtschaftsjahr 2016 soll in der Verwendungsplanung der Stellplatzablösemittel bis 2020 für Instandhaltung und Sanierungsmaßnahmen der P+R Park und Ride GmbH an ihren Anlagen in der Finanzreserve "Stellplatzablösemittel" ein Volumen von 14 Mio. € vorgehalten werden. Für kleinere Maßnahmen sind davon jährlich 500.000 € für vorbestimmte Verwendungen vorgesehen. Konkret sind dies 300.000 € in Form von zwei Pauschalen für P+R-Anlagen (Pauschale 1 – konsumtiv, Pauschale 2 - investiv), weitere 100.000 € für das Sonderprojekt „einheitliche Gestaltung des Informationssystems“ bei P+R und weitere 100.000 € als Pauschale für B+R-Anlagen. Verbliebene Finanzmittel sollen zur gleichgelagerten Verwendung in das Folgejahr übertragen werden können, die neu zur Verfügung stehenden Mittel entsprechend erhöhen und im Planungszeitraum 2016 bis 2020 „virtuell“ erhalten bleiben. Für bestehende Anlagen soll der Einsatz weiterer Mittel aus der Finanzreserve "Stellplatzablösemittel" für Instandhaltung und Sanierung von der ausnahmsweisen Zustimmung des Stadtrats abhängig. Bei neu hinzukommenden Anlagen soll das Rücklagevolumen ausgerichtet an der Anzahl zusätzlicher Stellplätze der dynamischen Anpassung unterliegen (**Antrag der Referentin Nr. 2.1**).



### Finanzierung von Instandhaltungs- und/oder Sanierungsmaßnahmen der P+R Park & Ride GmbH (2016 - 2020)



#### 4.3.2 Vereinheitlichung und Anpassung der Zweckbindungsdauer - Rückführung von Mitteln in die Finanzreserve "Stellplatzablösemittel"

##### Bisherige Zweckbindungsdauer

Bislang ist die Zweckbindungsdauer in den Grundsatzbeschlüssen bei mit Stellplatzablösemitteln errichteten Anlagen uneinheitlich festgelegt und schwankt zwischen 25 und 50 Jahren. Zudem wurden Sonderfälle gesehen und Ausnahmen ohne Zweckbindung zugelassen.

Bei privaten Anlagen, bei denen nur bestimmte, als förderfähig anerkannte Kosten und diese auch nur mit 50 % teilfinanziert werden (Zuschussfinanzierung) ist die Zweckbindung bisher im Regelfall auf 25 Jahre festgelegt. Das betrifft private Anwohnergaragen und einzelne private Parkhäuser (Kafelerstraße Pasing).

Bei der Förderung von kommunalen P+R-Anlagen und B+R-Anlagen außerhalb des Stadtgebiets (Umlandförderung) legt die LHM wie der Freistaat Bayern ebenfalls eine Zweckbindung

von 25 Jahren zu Grunde. In diesen Fällen beträgt der Förder- anteil der LHM als ergänzende Subvention zur staatlichen Förderung aber nur 20 % der von der Regierung von Oberbayern als ansatzfähig erklärten Kosten. Bei KFZ-Stellplätzen ist damit auch die Fördersumme im Ergebnis bei ebenerdiger Ausführung auf 820 € und bei mehrstöckigem Bau auf 2000 € je KFZ-Stellplatz begrenzt. Bei Fahrradstellplätzen fallen bislang nur 80 €, bei überdachter Ausführung maximal 120 € je Stellplatz an.

Bei den großen, mit Stellplatzablösemitteln geförderten städtischen Parkhäusern war ursprünglich keine Zweckbindungsdauer festgelegt.

Beim Parkhaus Marsstraße wurde auf Grund der Besonderheit der Finanzierung von Sanierungskosten aus Stellplatzablösemitteln, eine Zweckbindung von 30 Jahren ab Fertigstellung der Sanierungsmaßnahmen zwischen dem Kommunalreferat und dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung vereinbart. Die Zweckbindung läuft damit 2034 aus.

Für das Parkhaus an der Hildegardstraße wurde die Zweckbindungsdauer per Stadtratsbeschluss nachträglich auf 50 Jahre ab Inbetriebnahme festgelegt, VV vom 28.07.2010, Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 02321, geändert durch VV vom 28.07.2010, Sitzungsvorlage Nr. 08-14/V 04640 ohne Änderung hinsichtlich der Zweckbindungsfrist. Diese endet mit Ablauf des Jahres 2018.

In Anlehnung an die Handhabung bei dem Parkhaus Färbergraben wird auch bei dem Parkhaus an der Occamstraße von einer Zweckbindungsfrist von 50 Jahren ab Inbetriebnahme ausgegangen.

Städtische Anwohnerggaragen, bei denen 100 % der anfallenden Baukosten übernommen werden (Vollfinanzierung), haben in der Regel eine Zweckbindungsdauer von 50 Jahren.

Bei städtischen P+R-Anlagen ist die Zweckbindungsdauer (25 Jahre oder 50 Jahre) auf Grund unterschiedlicher Gegebenheiten uneinheitlich. Der Anteil der aus städtischen Mitteln geförderten Baukosten ist dabei inhomogen. Soweit die Stellplatzanlage durch einen Dritter betrieben wird, insbesondere wenn Grundeigentümerin die Deutsche Bahn (DB AG) ist, deren Kerngeschäft die geförderte Stellplatzanlage dient, wurde bisher auf die Festlegung einer Zweckbindungsdauer verzichtet, bei sonstigen Investoren wurde zum Teil - statt einer Zweckbindung - vereinbart, dass die Beseitigung oder Nutzungsänderung der Anlage von einer Zustimmung der LHM abhängt.

### **Künftige Zweckbindungsdauer**

Vorgeschlagen wird, künftig eine einheitliche Regelung für alle Finanzierungsfälle festzulegen. Die Zweckbindungsdauer sollte 25 Jahre betragen. Die erhaltenen Fördermittel sollen anteilig zurückgezahlt werden müssen, wenn die vorgesehenen Nutzungsmöglichkeiten früher enden.

Die Frage der Bindungsdauer sollte unabhängig von der Eigentümerstellung an der Anlage geregelt werden, solange der Betrieb der Anlage durch die Stadt oder eine städtische Gesellschaft erfolgt. Hier sind bei heutiger Rechtslage, Berücksichtigung steuerlicher und betriebswirtschaftlicher Überlegungen, der Privatisierung der DB AG und der Vergesellschaftung der Stadtwerke München GmbH (SWM) verschiedenste, z.T. über Investorenmodelle, z.T. in Public-private-Partnership (PPP) oder im klassischen Pachtmodell in Planung befindliche und nun zur Realisierung anstehende Modelle vorhanden, die die Eigentümerstellung, die Projektsteuerung und den Betrieb unterschiedlich prägen (siehe unten Ziffer 6. des Vortrags).

Die bisherigen Unterscheidungen sind zum Teil nur durch den historischen Kontext über einen langen Zeitraum und auf der Grundlage mehrmals geänderter Rechtslagen erklärbar. Jedenfalls belässt eine 50-jährige Bindung gerade bei städtischen Projekten aus Verwaltungssicht zu wenig Flexibilität, um auf neue Entwicklungen unter heutigen Gegebenheiten und in Zeiten sich beständig beschleunigenden Wandels angemessen zu reagieren. Eine Ausrichtung der Bindungsdauer rein an der hälftigen (25 Jahre) bzw. vollständigen Übernahme der ansatzfähi-

gen Kosten (50 Jahre) erscheint in keiner Weise zwingend, da der Zweck der Nutzung unabhängig von der Rechtsnatur des Eigentümers und der Höhe der Förderung gleichartig ist und bei vorzeitigem Nutzungsende im Regelfall jeweils eine (Teil)rückführung der Mittel erfolgt.

Eine Orientierung des Zeitraums an den langen betriebswirtschaftlichen Abschreibungsdauern von Gebäuden (50 Jahre) und Tiefgaragen wurde geprüft, ist aber im Ergebnis nicht zielführend, da die dort genannten Zeiträume den Besonderheiten von P+R-Anlagen mit zahlreichen und schnellen Wechseln in der Nutzung mit KFZ sowie dem damit verbundenen erhöhten Verschleiß, z.B. durch höheren Salzeintrag, beständiges Ein- und Ausfahren etc., nicht ausreichend Rechnung tragen. Auch sind die unterschiedlichen baulichen Ausformungen (Parkplatz – Parkhaus – Tiefgarage) und der Eigentümerstellung der von der P+R Park & Ride GmbH betriebenen Einrichtungen (LHM – SWM – DB AG – Freistaat) nicht berücksichtigt.

Entscheidend ist letztlich, dass die LHM gerade bei Vollfinanzierungen die alleinige unmittelbare Verfügungsgewalt hat oder diese jeweils über vollständig beherrschte eigene Unternehmen (SWM, P+R Park & Ride GmbH) ausüben kann. Soweit der Betrieb der geförderten Anlage in den Händen der LHM oder der städtischen Gesellschaften liegt, kann die Fortführung des Betriebs auch über 25 Jahre hinaus im jeweiligen Einzelfall erfolgen.

Unschädlich ist deshalb auch der Verkauf von mit Fördermitteln vollfinanzierten, städtischen Projekten an städtisch beherrschte Gesellschaften, solange der Widmungszweck keine Eingengung erfährt, die Zweckbindungsdauer nicht verändert wird und nach deren Ablauf die Entscheidung über die Fortführung des Projekts weiterhin der städtischen Zustimmung unterliegt oder nach den gesellschaftsrechtlichen Grundlagen jedenfalls durch die LHM, z.B. über den Aufsichtsrat sichergestellt werden kann. Ein Verkauf z.B. einer vollumfänglich finanzierten Anwohnergarage seitens des Nutzerreferats für die LHM an eine städtische Wohnbaugesellschaft (GEWOFAG oder GWG), ggf. mit Betrieb durch eine andere städtische Gesellschaft (MGS, P+R Park & Ride GmbH, etc.) ist danach möglich, solange die Stellplätze nicht nur oder bevorzugt den Mieterinnen und Mietern der städtischen Wohnbaugesellschaft, sondern weiter unterschiedslos allen Anwohnerinnen und Anwohnern aus dem Umfeld offen stehen.

Eine 25-jährige Bindung ist für künftige Fälle aus Sicht der Verwaltung daher unabhängig von der Eigentümerstellung ausreichend. Sie wird auch bei der staatlichen Förderung durch die Regierung von Oberbayern angewandt und trägt dem Erfordernis ausreichend Rechnung, dass Subventionen wirtschaftlich und zweckentsprechend erfolgen.

Die Übertragung der Regelung auf Altfälle mit noch nicht abgelaufener, über 25 Jahre dauernder Zweckbindung soll bei Bedarf im jeweiligen Einzelfall durch die Lenkungsgruppe geprüft und entschieden werden. Die Entscheidung muss dann im Hinblick auf die Höhe des vormaligen Mitteleinsatzes an den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit ausgerichtet werden.

### **Rückführung ausbezahlter Mittel in die Finanzreserve "Stellplatzablösemittel"**

Bei Einschränkung oder Beendigung der vereinbarten Nutzungsmöglichkeit vor Ablauf der Zweckbindungsdauer ist in diesen Fällen bislang zum Teil vereinbart, dass eine nach Jahren anteilig zu berechnende Rückerstattung der ausbezahlten Förderung an die Finanzreserve "Stellplatzablösemittel" zu erfolgen hat; teilweise ist auch die vollständige Rückzahlung vereinbart (Parkhaus Pasing, Kaflerstraße).

Um der Kostenveränderung über die Zeit Rechnung zu tragen, soll bei künftigen Förderfällen bei Beteiligung Dritter die an die Finanzreserve "Stellplatzablösemittel" nach Jahren zeitanteilig rückzuführende Summe für die neuerliche (Ersatz-)herstellung von Stellplätzen mit dem passenden Baupreisindex für die Bauwirtschaft an die Preisentwicklung angepasst werden.

#### **Regelungsbedarf (aus Ziffer 4.3.2):**

Die künftige Zweckbindungsdauer für die Förderung von Stellplatzeinrichtungen ist einheitlich und unabhängig von der Eigentümerstellung **auf 25 Jahre** festzulegen. Die Übertragbarkeit auf Altfälle sollte generell ermöglicht werden und unter den Vorbehalt einer Einzelfallentscheidung der Lenkungsgruppe bei Bedarf gestellt werden. Die nach Jahren zeitanteilige Rückführung der Fördersumme bei Nutzungsaufgabe während der Bindungsfrist sollte mit dem Baupreisindex angepasst werden (**Antrag der Referentin Nr. 2.2**).

#### **4.3.3 Erhöhung der Förderhöchstgrenze bei städtischen Projekten zur Errichtung von Kfz-Stellplatzeinrichtungen**

##### **Derzeitige Förderhöchstgrenzen**

Die Förderhöchstgrenze für mit Ablösemitteln finanzierte Kfz-Stellplätze ist zuletzt mit Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 14.10.2009, Sitzungsvorlagen Nr. 08-14 / V 02878, bei Vollfinanzierung städtischer Projekte um 20 % von 30.000 € auf 36.000 € je Stellplatz angehoben worden. Der Höchstbetrag zur Bezuschussung von privaten Stellplätzen im „2 000 Stellplätzeprogramm“ bzw. sonst privat errichteten und betriebenen Parkhäusern ist ebenfalls um 20 % von 15.000 € auf 18.000 € erhöht worden.

##### **Erhöhung der Förderhöchstgrenzen bei vollfinanzierten, städtischen Projekten**

Die Förderhöchstgrenze bei vollfinanzierten (städtischen) Projekten sollte für den Regelfall auf **40.000 €** erhöht werden. Die Möglichkeit bei Überschreitung der Grenze durch Einzelentscheidung des Stadtrates im Ausnahmefall bei besonders gelagerten Umfeldbedingungen dennoch zu einer Förderung aus Stellplatzablösemitteln zu kommen, bleibt davon unberührt.

Seit Ende 2009 ist der Baukostenindex in den fünf Jahren von 2010 bis Ende 2014 um über 10 % gestiegen. Schon deshalb ist eine Anhebung der Kostenobergrenze geboten.

Bereits in früheren Beschlussvorlagen (z.B. Beschluss der Vollversammlung des Stadtrats vom 23.07.2003 „Anwohnergaragen in München“, Sitzungsvorlagen Nr. 02-08 / V 02578) zur Frage der Förderhöchstgrenze wurde vom Baureferat zudem darauf hingewiesen, dass sich gerade bei vollfinanzierten städtischen Projekten für Anwohnergaragen und andere Parkeinrichtungen mit oft schwierigen Standorten im öffentlichen Verkehrsraum und daraus im Zuge der Errichtung auftretenden sparten-, verkehrs-, bautechnischen und statischen Erschwernissen die prognostizierten und veranschlagten Kosten erhöhen. Kostenobergrenzen, die am Regelfall ausgerichtet sind, sind in diesen Fällen oft nur schwer oder nicht zu halten.

##### **Beibehaltung der Förderhöchstgrenzen bei Zuschüssen zu privaten Vorhaben**

Private Vorhaben sollen als Anreiz von jeher nur eine „Zuschussfinanzierung“ erhalten. Diese umfasst nur die tatsächlich angefallenen, reinen Baukosten nach DIN 276 der Kostengruppen 300 (Bauwerk-Konstruktion), 400 (Bauwerk- Technische Anlagen) und bei Tiefgaragen aus der Kostengruppe 500 (Außenanlagen), die rein für die Wiederherstellung der Oberfläche anfallen (510 - Geländeflächen), soweit diese vorher schon gärtnerisch angelegt war, als ansatzfähige Kosten. Nicht umfasst sind die sonstigen Aufwendungen, wie z.B. die Kosten des Grunderwerbs oder die Planungskosten.

Die bei städtischen, vollfinanzierten Projekten genannten kostentreibenden Ursachen liegen oftmals in den nur dort anrechenbaren Positionen der Kostengruppe 100 (Grunderwerb), 200 (Herrichten und Erschließen) und 700 (Baunebenkosten), die sich nach dem Markt bzw. auch nach der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI) richten.

Auf Grund dieser nicht gegebenen Vergleichbarkeit der Finanzierungs- bzw. Fördersituation von städtischen Projekten und Projekten Dritter sollte auch der historisch eingeführte Gleichlauf in der Behandlung von Kostenobergrenzen bei Voll- und Teilfinanzierung nicht weiter beibehalten werden. Bei Zuschussfinanzierungen sind 18.000 € als Förderhöchstgrenze auch nach aktuellen Erfahrungen weiterhin im Regelfall auskömmlich. Erhöhte Kosten im Einzelfall liegen rein in der Risikosphäre des Privaten und bedürfen keiner Bezuschussung.

### **Höhe der Ablösebeträge in den Ablösevereinbarungen**

Die Frage, ob bei beständig steigenden Erstellungskosten und Erhöhung der Förderhöchstgrenzen die derzeitige Höhe der Ablösebeträge noch adäquat erscheint oder anzupassen ist, ist nicht Frage der Stellplatzmittelverwendung, sondern muss im Zusammenhang mit der Evaluation der Stellplatzsatzung zu gegebener Zeit in einer darauf Bezug nehmenden Beschlussvorlage behandelt werden. Bis dahin gelten die derzeitigen, auf der Stellplatzsatzung vom 01.01.2008 fußenden Ablösebeträge fort. Je nach Lage sind dafür in einer die Stellplatzsatzung ausführenden internen Regelung des Referats für Stadtplanung und Bauordnung (Stand August 2009) Beträge nach drei Zonen gestaffelt festgelegt. Die Zonengrenzen folgen in etwa dem Altstadttring und dem Mittleren Ring. Die Ablösen betragen 12.500 € (Zone I), 10.000 € (Zone II) bzw. 7.500 € (Zone III).

Um den Ausbau von Dachgeschossen zu fördern, senkte der Stadtrat die Ablösebeträge bereits 2001 für den nachträglichen Ausbau eines bestehenden Dachgeschosses, bzw. für die Erweiterung eines bestehenden Gebäudes im Dachbereich durch Umbau oder Neuerrichtung des Daches je nach Zone auf 7.800 €, 6.700 € bzw. 5.600 €. Um noch mehr Anreize für den Bau von Wohnungen auch durch Nachverdichtung im Bestand zu schaffen, gelten die ermäßigten Sätze nun auch für die Neuerrichtung von Dachgeschossen oder Aufstockungen (Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 29.06.2016, Sitzungsvorlagen Nr. 08-14 / V 13593).

### **Regelungsbedarf (aus Ziffer 4.3.3):**

Die Förderhöchstgrenze für vollfinanzierte, städtische KFZ-Stellplatzeinrichtungen sollte von 36.000 € auf **40.000 €** erhöht werden (**Antrag der Referentin Nr. 2.3**).

### **4.3.4 Förderhöchstgrenze für Fahrradabstellplätze in städtischen Fahrradabstellanlagen**

Bei städtischen Fahrradabstellanlagen gibt es bislang für Projekte ohne Stadtratsbefassung keine Förderhöchstgrenze je Abstellplatz. Zu beobachten ist, dass die zeitgemäßen Anforderungen an einen Fahrradstellplatz mit Witterungsschutz, Diebstahlsicherung und Grundbedienkomfort dazu führen, dass der Einzelabstellplatz auch mit hohen dreistelligen Beträgen zu Buche schlagen kann. Auch der Freistaat Bayern hat für ab dem 01.01.2016 erlassene Zuwendungsbescheide die maximal zuwendungsfähigen Kosten für überdachte Abstellplätze und ggf. abschließbare Fahrradboxen auf nun je 750 € und auf 1.200 € bei Fahrradparkhäusern bzw. 1.300 € bei Fahrradstationen pro Abstellplatz erhöht.

Bei zusätzlich notwendigem Grunderwerb und technischen Schwierigkeiten sind selbst im Freien bei städtischen Anlagen in der Erstellung bereits Kosten von knapp 2000 € pro Abstellplatz angefallen (Lochhausen Nord). Bei Unterbringung in einem Gebäude oder gar einer Tiefgarage sind diese noch entsprechend höher. Auch die Anzahl der Abstellplätze kann mehrere Hundert Stück betragen und damit eine Investition im einstelligen Millionenbereich auslösen.

Wie bei Kfz-Stellplätzen ist in diesen Fällen zwar bei Gesamtprojektkosten von über 500.000 € schon jetzt eine Befassung des Stadtrats vorgesehen (Festlegung im Stadtratsbeschluss „Strukturelles Umsetzungskonzept für die Verwirklichung von verkehrlichen Maßnahmen unter

Verwendung von Stellplatzablösemitteln“, VV vom 23.11.2005, Sitzungsvorlage Nr. 02-08 / V 07064).

Zudem sollte künftig auch bei kleineren Anlagen, die ohne Stadtratsbefassung durch die Verwaltung umgesetzt werden können, eine Förderhöchstgrenze wie bei den KFZ eingerichtet werden. Bei Überschreiten der Grenze ist das Projekt dann ebenfalls stadtratspflichtig.

Als Förderhöchstgrenze werden für Anlagen

- im Freien mit Wetterschutzüberdachung und ggf. Absperrvorrichtung ein Betrag von 750 €,
  - in einem Fahrradparkhaus ein Betrag von 2.000 €,
  - in einer Tiefgarage ein Betrag von 4.000 €
- je Abstellplatz vorgeschlagen.

Bei allen Projekten, bei denen auf Grund der besonderen Umfeldbedingungen die Förderhöchstgrenze je Stellplatz überschritten wird, sind diese - wie bei KFZ auch - in der Beschlussvorlage darzulegen und die Notwendigkeit sowie Förderwürdigkeit der Anlage gesondert zu begründen.

#### **Regelungsbedarf (aus Ziffer 4.3.4):**

Die oben vorgeschlagenen Förderhöchstgrenzen je Abstellplatz bei Projekten ohne Stadtratsbefassung sowie die Pflicht zur Darstellung der Umfeldbedingungen bei Überschreiten der Höchstgrenzen in dann notwendigen Stadtratsvorlagen sollten eingeführt werden (**Antrag der Referentin Nr. 2.4**).

#### **4.3.5 Fortsetzung der Umlandförderung bei B+R-Anlagen sowie P+R-Anlagen**

Bei der Bezuschussung von öffentlichen Fahrradabstellanlagen in Umlandkommunen ist der Anteil, den die LHM nach der Inzell-Initiative für die Region München beisteuert nur eine hinzutretende Komplementärfinanzierung. Der Freistaat Bayern übernimmt über die Regierung von Oberbayern nach dem Bay. Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (BayGVFG) derzeit noch 50 % und in manchen Fällen nach dem Finanzausgleichsgesetz (FAG) noch weitere 5% der als förderfähig angesehenen Investitionskosten. Der Betrag der zuwendungsfähigen Baukosten ist dabei bei B+R-Anlagen für einen überdachten Abstellplatz auf 750 €, bei Fahrradparkhäusern auf 1200 €, bei Fahrradstationen auf 1.300 € und für einen nicht überdachten Stellplatz auf 300 € gedeckelt.

20 % der durch die Regierung von Oberbayern festgelegten zuwendungsfähigen Baukosten, also maximal 150 € je überdachten und 60 € je nicht überdachten Fahrradabstellplatz, bzw. 240 € je Abstellplatz in einem Fahrradparkhaus können durch die LHM ergänzend finanziert werden, wenn mindestens 60 % der an der jeweiligen Haltestelle einsteigenden Fahrgäste in das Münchner Stadtgebiet fahren.

Die Vorgehensweise entspricht dem bei der Förderung von P+R-Anlagen im Umland, bei denen der Betrag der förderfähigen Baukosten seitens des Freistaates über die Regierung von Oberbayern auf 20.000 € je KFZ-Stellplatz bei mehrgeschossigen Anlagen und auf 10.000 € je Stellplatz bei ebenerdigen Anlagen begrenzt ist. Die LHM finanziert dann komplementär je Stellplatz bis zu 4000 € (mehrgeschossige Anlage) bzw. 2000 € (ebenerdige Anlage).

Der Freistaat Bayern hat früher von den förderfähigen Kosten bei P+R- sowie B+R-Anlagen 80 % bezuschusst, die LHM ergänzend die fehlenden 20 % übernommen. Zwischenzeitlich ist der Förderanteil des Freistaates auf zunächst 60 % und derzeit auf 50 % nach BayGVFG zurückgeführt worden. Die Förderung durch den Freistaat ist damit rückläufig. Die LHM hat bislang den 20 %-Anteil gehalten. Der geförderte, absolute Betrag durch die LHM hat daher in

der Relation mehr Gewicht als früher. Den verbleibenden Rest muss die jeweilige Kommune tragen.

Das Bundesprogramm nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) soll nach der Einigung von Bund und Ländern vom 24.09.2015 nun über 2019 hinaus auf weitere 15 Jahre gelten, wurde von 7,3 auf 8 Mrd. € pro Jahr erhöht und mit 1,8% p.a. dynamisiert. Es bedarf aber noch der Umsetzung durch den Gesetzgeber.

Aus Sicht der Verwaltung sollte auf Grund des geringen Anteils der Umlandförderung an der Stellplatzablösemittelverwendung die städtische Komplementärfinanzierung daher ebenfalls in bisheriger Form beibehalten werden. Unabhängig davon, dass es dem Freistaat in erster Linie darum geht, im Umland mit einer Attraktivitätssteigerung eine Schnittstellenoptimierung zwischen Individualverkehr und Schienenpersonennahverkehr zu fördern, um das Fahrgastaufkommen im ÖPNV generell zu erhöhen und Individualverkehr zu reduzieren, bleibt die Förderung der Landeshauptstadt, den KFZ-Verkehr möglichst weit vor den Toren der Stadt abzufangen, um den innerstädtischen öffentlichen Verkehrsraum vom ruhenden Verkehr zu entlasten, unverändert hoch. Voraussetzung für die Förderung der LHM ist daher auch weiterhin ein münchenbezogener Fahrgastanteil von 60 %, da so sichergestellt wird, dass sich der Großteil der von den Investitionen aus der Stellplatzabläse profitierenden Pendlerinnen und Pendlern im konkreten Fall auch tatsächlich an den „Quellort“ der Stellplatzabläse begibt und dort durch die Anfahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln Parkdruck mit KFZ vermieden wird.

Auch Anträgen auf Verlängerung der Frist zur Fertigstellung der P+R-/B+R-Anlagen aus der mit der Kommune getroffenen Vereinbarung zur Bezuschussung, deren Ursache oft Bauzeitverzögerungen sind, die in der Sphäre der DB AG liegen, sollte weiterhin stattgegeben werden, soweit der Förderintention unverändert nachgekommen wird.

#### **Regelungsbedarf (aus Ziffer 4.3.5):**

Der Beibehaltung der Umlandförderung unter den bisherigen Gegebenheiten sollte bis auf Weiteres zugestimmt werden (**Antrag der Referentin Nr. 2.5**).

#### **4.3.6 Flexibilisierung des Mitteleinsatzes auf Grundlage Art. 47 Abs. 4 BayBO (2008)**

Die Möglichkeiten, die die Flexibilisierung des rechtlichen Rahmens innerhalb der Zweckbindung des Mitteleinsatzes mit sich gebracht hat, sollten in vollem Umfang genutzt werden.

Die mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 23.11.2005 „Strukturelles Umsetzungskonzept für die Verwirklichung verkehrlicher Maßnahmen unter Verwendung von Stellplatzablösemitteln“ (Sitzungsvorlagen Nr. 02-08 / V 07064) bestimmten innerstädtischen Rahmenbedingungen für die Organisation und die Abwicklung von verkehrlichen Maßnahmen im Zusammenhang mit der Verwendung von Stellplatzablösemitteln sind hieran bislang noch nicht angepasst. Dies betrifft insbesondere die nachfolgenden Punkte:

#### **Unschädlichkeit der Umwandlung (geförderter) Kfz-Stellplätze in Fahrradabstellplätze**

Gelegentlich kommt es vor, dass bei der Errichtung, Sanierung oder Modernisierung von Kfz-Stellplätzen im Zuge der Neuanlage der Außenanlagen, insb. der Neuherstellung der Oberfläche bei Tiefgaragen einzelne KFZ-Stellplätze in Fahrradabstellplätze umgewandelt werden sollen.

Nach Art. 47 Abs.4 BayBO können seit 2008 KFZ-Stellplätze und Fahrradabstellplätze - soweit letztere Teil einer B+R-Anlage sind oder Teil einer investiven ÖPNV-Maßnahme - unter den gleichen Voraussetzungen gefördert werden. Dies gilt auch dann, wenn KFZ-Stellplätze vor 01.01.2008 noch aus Mitteln der damals fakultativen Ablöse finanziert wurden und nun umgewandelt werden sollen. Damit steht einer Umwandlung und Förderung der Maßnahmen zur

Errichtung von Fahrradabstellplätzen im obigen Sinne im Einzelfall rechtlich nichts mehr entgegen.

Nach allgemeinen Grundsätzen darf bei Fördermaßnahmen im Zeitraum der Zweckbindung keine Doppelförderung erfolgen. In solchen Fällen muss bei einem Dritten als Subventionsempfänger (Zuschussfinanzierung) vor einer aktuellen Förderung von Fahrradabstellplätzen die vormals für nun zur Umwandlung anstehenden KFZ-Stellplätze gezahlte Fördersumme mit der Restlaufzeit der noch bestehenden Zweckbindungsdauer berechnet und der Betrag an die Finanzreserve "Stellplatzablösemittel" zurückgeführt werden.

Soweit vorhandene KFZ-Stellplätze dagegen in städtischen Projekten vollfinanziert wurden und die Zweckbindung noch nicht abgelaufen ist, sollte eine schlichte Umwandlung in Fahrradabstellplätze - soweit letztere Teil einer B+R-Anlage werden oder als Teil einer investiven ÖPNV-Maßnahme gesehen werden können - ohne interne Rückverrechnung möglich sein. Bei städtischen Projekten kann auch die anstehende, neue Maßnahme dem Grunde nach vollfinanziert werden. Auf der Fläche eines bisherigen KFZ-Stellplatzes können dabei in etwa acht Fahrradabstellplätze untergebracht werden. Da damit auch die Wertschöpfung als gleichwertig angesehen werden kann und der Nutzungszweck des Art. 47 BayBO weiter gewahrt bleibt, hätte eine vorherige interne Rückführung nur formalen Charakter. Bei städtischen Projekten bleibt aber weiter nach allgemeinen betriebswirtschaftlichen Kriterien im konkreten Fall zu beurteilen, ob die Umwandlung in Fahrradabstellplätze gemessen an den Haushaltsgrundsätzen, insbesondere der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit im Hinblick auf die frühere Förderung als KFZ-Stellplätze gerechtfertigt ist. Dies ist eine dann im Rahmen der Projektierung zu treffende Einzelfallentscheidung der Lenkungsgruppe.

### **Förderfähigkeit der Kosten für die Herstellung vollfinanzierter, städtischer Stellplatzeinrichtungen als Ersatz für wegfallende, vorhandene Stellplätze**

Seit 2008 ist nicht mehr nur die Herstellung zusätzlicher Stellplätze, sondern auch die Instandhaltung, Instandsetzung und Modernisierung von bestehenden Parkeinrichtungen unter den gleichen Voraussetzungen möglich. Intention des Gesetzgebers war, es der Kommune je nach den örtlichen Verhältnissen zu überlassen, ob sie zusätzliche Stellplätze schafft oder dies gerade nicht will und in den Bestand vorhandener Einrichtungen investieren will.

Damit ist auch die Neuherstellung von Stellplätzen nach Abbruch einer vorhandenen Einrichtung an der selben Stelle oder in der Nähe von der Fördermöglichkeit erfasst. Bei städtischen Stellplatzeinrichtungen liegt damit in aller Regel zudem auch die Förderung einer investiven Maßnahme des ÖPNV oder jedenfalls eine sonstigen Maßnahme zur Entlastung der Straßen vom ruhenden Verkehr vor. Voraussetzung ist allerdings, dass bei Vorliegen einer vormaligen Förderung vorhandener Stellplätze die Zweckbindungsdauer abgelaufen ist.

Ob auch zusätzliche, provisorische Einrichtungen als Interimslösung bis zur Wiederherstellung der dauerhaften Stellplätze in Form eines eigenen Projekts als förderfähig und förderwürdig angesehen werden, ist im Einzelfall unter Berücksichtigung der Nutzungsdauer und des Entlastungseffekts des Provisoriums für den öffentlichen Verkehrsraum zu prüfen und zu entscheiden.

Die Frage der rechtlichen Förderfähigkeit ist bei der Verwirklichung verkehrlicher Maßnahmen dieser Art in der Regel nicht mehr das ausschlaggebende Kriterium, soweit nur die Grundvoraussetzung erfüllt ist, dass die Maßnahme (auch) der Entlastung der Straßen vom ruhenden Verkehr dient. Dagegen muss verstärkt unter dem Gesichtspunkt der Effektivität und Effizienz des Verwaltungshandelns geprüft werden, ob unter Berücksichtigung der Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit ein konkretes Vorhaben oder eine konkrete Maßnahme zu den benannten Kosten eine ausreichende, den Verkehrsraum entlastende Wirkung - auch im Quervergleich mit anderen möglichen Maßnahmen - verspricht.



Dementsprechend können bei verkehrspolitisch wichtigen städtischen Projekten und positiver verkehrlicher Wirkung auch der Ersatz der Abbruchkosten und die „bloße“ Wiedererrichtung bereits vorhandener Stellplätze förderwürdig sein, z.B. wenn ein Projekt von der Oberfläche unter die Erde gelegt wird (P+R-Anlage Allach - Oertelplatz, Ziffer 6.3.1 des Vortrags und P+R-Anlage Aidenbachstraße, Ziffer 6.3.2 des Vortrags) oder wenn bestehende Stellplätze aus städtebaulichen oder betrieblichen Gründen verlegt werden, solange nur die hinter der Zweckbindung stehende gesetzliche Grundmotivation der nachhaltigen Entlastung des öffentlichen Verkehrsraums vom ruhenden Verkehr durch wirtschaftlichen und sparsamen Einsatz der aus Ablösen erzielten Einnahmen ausreichend berücksichtigt bleibt.

### **Zuschussfinanzierungen bei privaten Projekten für Stellplatzeinrichtungen**

Auch bei Zuschussfinanzierungen zu privaten Projekten zum Erhalt oder Ersatz vorhandener, baurechtlich nicht gebundener Stellplätze in Stellplatzeinrichtungen gelten die gleichen Überlegungen (siehe dazu im Einzelnen z.B. unten bei Ziffer 6.4.4 des Vortrags zur Parkgarage Thomas-Wimmer-Ring mit Bezug zu den Parkhäusern Hildegardstraße und Färbergraben).

Der schriftliche Antrag auf städtische Beteiligung an den förderfähigen Errichtungskosten mit Stellplatzablösemitteln ist bei neu errichteten Stellplatzeinrichtungen bis zur Fertigstellung der privaten Anlage beim Referat für Stadtplanung und Bauordnung, HA IV/1 zu stellen. Der Zeitraum für die Antragstellung reicht bis zur Nutzungsaufnahme, weil nicht der Investitionsanreiz für den Privaten zum Neubau Grund der Förderung ist, sondern die Bereitschaft gefördert wird, erstmals für die LHM bei Stellplatzmangel in der Umgebung neue Belegrechte einzuräumen.

Soweit im jeweiligen Fall durch Instandhaltungs- und Sanierungsmaßnahmen, sowie Wiedererrichtung vorhandene Stellplätze und entsprechende Belegrechte länger als sonst der Allgemeinheit zur Verfügung gestellt werden oder hierfür Ersatz geschaffen wird, kann bei weiter festgestelltem Stellplatzbedarf in der Umgebung, auf schriftlichen Antrag vor Ausführung der Sanierungsmaßnahme auch dafür eine 50%-anteilige Förderung unter Beachtung einer ggf. noch bestehenden Zweckbindungsdauer nach den allgemeinen Grundsätzen erfolgen. Bereits durchgeführte Sanierungen im Bestand sind nicht förderfähig.

### **Verkehrliche Maßnahmen mit Bezug zu Einrichtungen der Deutschen Bahn (DB)**

Bei allen künftigen städtischen Projekten, die mit Stellplatzablösemitteln finanziert werden sollen und die auch für die Deutsche Bahn (DB) von Interesse sind oder Bahnanlagen dienen, wird auf dem Verhandlungswege versucht, eine interessengerechte Kostenverteilung zwischen der DB und der LHM zu erreichen. Dies gilt insbesondere für Stellplatzeinrichtungen (P+R-Anlagen und/oder B+R-Anlagen) an reinen S-Bahnhaltestationen im Stadtgebiet. Zudem ist Voraussetzung der Förderung, dass der Projektverantwortliche so frühzeitig als möglich alle Möglichkeiten nutzt und dafür sorgt, den Einsatz von GVFG-Mitteln des Freistaats in maximaler Höhe zu beantragen, die Zusage einzuholen und dies entsprechend dokumentiert. Soweit eine Beteiligung von DB und/oder Freistaat Bayern nicht zu erreichen ist, entscheidet über den Einsatz von Stellplatzmitteln der LHM im konkreten Einzelfall die Lenkungsgruppe im Rahmen der innerstädtischen Vorgaben. Bei Projekten ab 500.000 € ist über das federführende Referat der Stadtrat zu befassen.

### **Regelungsbedarf (aus Ziffer 4.3.6):**

Die Nutzung der rechtlichen Möglichkeiten auf der Grundlage der BayBO 2008 sollte in vollem Umfang durch Fortschreibung und Aufweitung der Rahmenbedingungen aus dem Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 23.11.2005 „Strukturelles Umsetzungskonzept für die Verwirklichung verkehrlicher Maßnahmen unter Verwendung von Stellplatzablösemitteln“

(Sitzungsvorlagen Nr. 02-08 / V 07064) ermöglicht werden. Dazu sollte bei städtischen Projekten insbesondere die Umwandlung von aus Stellplatzablösemitteln geförderten Kfz-Stellplätzen in Fahrradabstellplätze, die Teil einer B+R-Anlage werden oder als Teil einer investiven ÖPNV-Maßnahme gesehen werden können, zugelassen und der Fördermitteleinsatz bei städtischen und privaten Projekten auch bei bloßem Erhalt oder Ersatz für wegfallende Stellplätze wie beschrieben zugelassen werden (**Antrag der Referentin Nr. 2.6**).

#### **4.3.7 Konkretisierung der Definition des Stellplatzmangels als Fördervoraussetzung von privaten Anwohnergaragen**

Entsprechend der Beschlusslagen „Wohnen in München IV und V“, sowie der kommenden Vorlage zu „Wohnen in München VI“ ist sicherzustellen, dass auch künftig nur der aus städtebaulichen Gründen bestehende Stellplatzmangel mit Einsatz von Stellplatzablösemitteln gedämpft wird. Das bedeutet, dass die, wie bisher nach BayBO notwendigen Stellplätze nicht durch Bezuschussung aus Stellplatzablösemitteln geschaffen werden können. Bei neuen Wohnbaumaßnahmen ist im Regelfall weiterhin auch je Wohneinheit gemäß dem Stellplatzschlüssel der Stellplatzsatzung der LHM ein Stellplatz zu schaffen.

Soweit es sich um Wohnnutzungen im geförderten Wohnungsbau handelt, ist allerdings von einem reduzierten Stellplatzbedarf auszugehen der zwischen 0,3 und 0,8 Stellplätze je Wohnung liegen kann. Gleiches gilt für Wohnnutzungen unter besonderen Voraussetzungen (Mobilitätskonzepte und Modellprojekte wie "autoreduziertes / autofreies Wohnen").

Ansonsten kann nur, wenn die Herstellung eines Stellplatzes tatsächlich nicht möglich ist (z.B. bei Aufstockungen, oder Dachgeschossausbau in verdichteten Bereichen mit geschlossener Bebauung), nach § 4 Abs. 4 der Stellplatzsatzung der LHM wie im Beschluss „Stellplatzschlüssel im Wohnungsbau“ des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 29.06.2016 (SB), Sitzungsvorlagen Nr. 08-14 / V 13593 dargestellt, alternativ die Möglichkeit der Stellplatzabläse geprüft werden und können die Erlöse dann in dieser Sondersituation für die Förderung zentraler, privater Anwohnergaragen auch bei Vermietung an Eigentümerinnen und Eigentümer oder Mieterinnen und Mieter solcher Objekte eingesetzt werden. In allen anderen Fällen wäre die Subventionierung von Anwohnergaragen bei Neubauvorhaben mit den Fördergrundsätzen nicht in Einklang zu bringen.

Gleiches gilt, wenn die Wohnung oder der Lebensentwurf der Wohnungsinhabenden mehr als einen Stellplatz auslösen. Ein so (neu) ausgelöster übergroßer Stellplatzbedarf im öffentlichen Raum ist nicht städtebaulich begründet, sondern ausschließlich privat motiviert. Stellplatzbedarf dieser Art muss auf Privatgrund bewältigt werden, wenn dies baulich möglich ist. Der Einsatz von Stellplatzmitteln zur Beseitigung solchen individuellen Mangels ist nicht förderwürdig.

Auch ist es nicht möglich, Vorhaben des geförderten Wohnungsbaus oder anerkannte Wohnmodelle mit reduziertem Stellplatzschlüssel, der im Einzelfall bis auf 0,3 abgesenkt sein kann, mit einer geförderten Anwohnergarage zu ergänzen, wenn im Einzelfall eine höhere Nachfrage nach Stellplätzen kommen sollte. In den Fällen darf auch tatsächlich vor Ort nur ein reduzierter Stellplatzbedarf ausgelöst werden.

Weiterhin können für Neubaumaßnahmen im Wohnungsbau auch keine zusätzlichen Besucherparkplätze durch ergänzende Finanzierung aus Fördermitteln geschaffen werden oder ähnliche Bedarfe gedeckt werden.

Die Förderzusagen der LHM in Einzelvereinbarungen oder als Teile städtebaulicher Verträge sind entsprechend auszuformulieren. Im Ergebnis bedeutet dies, dass bei großen Neubauvorhaben (vgl. z.B. unten Ziffer 6.4.2 des Vortrags zu Paulaner-Nockherberg) die Stellplätze in Anwohnergaragen nicht den Mietparteien oder Eigentümerinnen / Eigentümern der damit verbundenen oder sonst zugehörigen Wohnbauanlage zur Verfügung gestellt werden dürfen und dies vertraglich auch dauerhaft zu sichern ist. Die dort wohnenden Personen müssen entwe-

der bereits einen Stellplatz baurechtlich nachweisen und nutzen können, sollen keinen zweiten oder gar dritten Stellplatz (gefördert) zur Verfügung gestellt bekommen oder dürfen schon auf Grund der Teilhabe an einem Projekt mit abgesenktem Stellplatzschlüssel keinen Bedarf haben und ebenfalls nicht von einer Förderung profitieren.

**Regelungsbedarf (aus Ziffer 4.3.7):**

Einer entsprechend konkretisierten Ausgestaltung und Beschränkung der Vereinbarungen mit privaten Dritten sollte zugestimmt werden (**Antrag der Referentin Nr. 2.7**).

**4.3.8 Umgang mit Leerstand in geförderten privaten Stellplatzeinrichtungen**

Soweit entgegen einer städtischen Bedarfsprognose im Einzelfall die Nachfrage nach Stellplätzen in einer mit Zuschussfinanzierung errichteten privaten Stellplatzanlage dauerhaft nicht besteht oder wegen veränderter Umfeldbedingungen zurückgeht und es auch bei nachgewiesenen privaten Bemühungen nicht gelingt, den Leerstand zu beseitigen, muss in den Fällen, in denen auch seitens der LHM keine geeignete Mieterin bzw. kein geeigneter Mieter genannt werden kann, eine vorübergehende Öffnung der Nutzung zugestanden werden, soweit damit auf andere Weise der Straßenraum von ruhendem Verkehr entlastet wird. Dies wäre z.B. der Fall bei der vorübergehenden Zurverfügungstellung von Anwohnerstellplätzen für gewerbliche Vermietung. Hier erscheint das sonst nach den jeweiligen vertraglichen Regelungen vorgesehene Verlangen nach Rückführung der Fördermittel in die Finanzreserve "Stellplatzablösemittel" nicht in jedem Fall adäquat, da die private Investition in dieser Größe im Vertrauen auf die Förderung und auch auf die Aussage der LHM zum tatsächlichen Bedarf an Anwohnerstellplätzen und damit zu möglichen Mieteinnahmen getätigt worden ist.

Kritische Fälle dieser Art sind derzeit eine private Anwohnergarage in der Orleansstraße und auch der Anteil der Anwohnerstellplätze in der privat betriebenen, nur z.T. öffentlichen Parkgarage Pasing (Kafelerstraße). Im ersten Fall wird wiederholt die Frage nach anderweitiger Nutzungsmöglichkeit gestellt. Im letzten Fall besteht erhöhte Nachfrage nach Kurzzeitparkplätzen, dagegen stehen für Anwohnerinnen und Anwohner reservierte Teile der Garage leer. Soweit von der dazu vorliegenden Beschlussfassung der Vollversammlung vom 11.06.2008 „Pasing Zentrum“ (Sitzungsvorlagen Nr. 08-14 / V 00236) gedeckt, wurde bereits eine Umwidmung innerhalb der geförderten Stellplatzkontingente in Kurzzeitparkplätze vorgenommen.

**Regelungsbedarf (aus Ziffer 4.3.8):**

Eine befristete Anpassung der Nutzungsvereinbarung zur Lösung einer Leerstandproblematik durch Entscheidung der Lenkungsgruppe sollte zugelassen werden (**Antrag der Referentin Nr. 2.8**).

## **5. Notwendige Neuausrichtung des Strukturellen Umsetzungskonzepts zur Verwirklichung verkehrlicher Maßnahmen**

Damit die auf der Grundlage der Gesetzesänderung zu Art. 47 BayBO seit 01.01.2008 erweiterten Möglichkeiten auch effektiv und effizient genutzt werden können, sind die im Grundlagenbeschluss vom 23.11.2005 (Sitzungsvorlagen Nr. 02-08 / V 07064) für die Verwendung der Stellplatzablösemittel bislang vorgesehenen Verfahren zur Verwirklichung verkehrlicher Maßnahmen im Rahmen der Gewährleistung der Zweckbindung der Stellplatzablösemittelverwendung generell so weit als möglich zu vereinfachen und für die Steuerung der investiven Maßnahmen des ÖPNV durch einfache Regularien zu ergänzen.

In den letzten zehn Jahren haben sich zudem die Umfeldbedingungen für die Verwirklichung von verkehrlichen Maßnahmen stark geändert. Es besteht daher über den in Ziffer 4 des Vortrags zu vielen Einzelpunkten dargestellten Fortschreibungsbedarf der Rahmenbedingungen des Grundlagenbeschlusses vom 23.11.2005 hinaus dringender Handlungsbedarf.

### **5.1 Funktions- und Rollenverteilung bei Eigentum, Projektsteuerung und Betrieb städtischer Stellplatzanlagen**

Die derzeit festgelegte Funktions- und Rollenverteilung für Eigentum, Projektsteuerung (Planung und Errichtung) und den Betrieb städtischer Stellplatzeinrichtungen müssen grundlegend neu ausgerichtet und vom Stadtrat beschlossen werden (**Antrag der Referentin Nr. 3.**). Die Einzelheiten sind nachfolgend unter Ziffer 6 des Vortrags dargestellt.

### **5.2 Steuerung der Projektabläufe und Kontrolle der Stellplatzablösemittelverwendung**

Soweit die in Ziffer 6. dieser Vorlage beschriebene Änderung der Systematik und der Regeln der Funktions- und Rollenverteilung des bisherigen „Strukturellen Umsetzungskonzepts“ beschlossen wird, ist es erforderlich, auch die Steuerung der Projektabläufe bei der Errichtung von Stellplatzanlagen (P+R, B+R, städtische Anwohnergaragen, Parkhäuser) anzupassen. Bei städtischen Projekten sind als weitere Folge auch die Regeln für die Kontrolle von Projektablauf, Kostenentwicklung und Mittelverwendung neu festzulegen und zu beschließen (**Antrag der Referentin Nr. 4.**). Dazu ist jeweils unter Ziffer 7 des Vortrags ausgeführt.

### **5.3 Erweiterung der Lenkungsgruppe - Verfahrens Anpassung**

Seit der 52. Sitzung vom 10.10.2014 ist die Lenkungsgruppe bereits um das Referat für Arbeit und Wirtschaft (RAW) erweitert, das seitdem mit einer Dienstkraft des Referats in der Lenkungsgruppe ständig vertreten ist.

Die Erweiterung war konsequent, da seit der Änderung der BayBO 2008 nun auch alle förderfähigen ÖPNV-Maßnahmen, wie z.B. die Errichtung einer Mobilitätsstation (Pilotprojekt) an der Münchner Freiheit oder das Projekt „MVG-Rad“ nicht mehr nur durch schlichten Finanztransfer über den Hoheitshaushalt gefördert werden sollen, sondern die Frage des Einsatzes von Stellplatzablösemitteln für die jeweilige verkehrliche Maßnahme im Rahmen der Vorgaben des Stadtrates seitens der Lenkungsgruppe im gesamtstädtischen Kontext entschieden und die Projekte und Maßnahmen von der Bedarfsanmeldung bis zur Vollendung gezielt begleitet werden sollen.

Entsprechend der Konstellation zwischen KVR und P+R Park & Ride GmbH hat das RAW für die SWM auch im Hinblick auf die Verwendung von Stellplatzablösemitteln zur Verwirklichung von verkehrlichen Maßnahmen die Zuständigkeitskompetenz und Aufgabenstellung des Betreuungsreferats. Für Projekte der SWM (Bereiche MVG, Immobilien u.a.) und bei Förderung sonstiger ÖPNV-Maßnahmen mit Mitteln aus der Stellplatzablöse ist das RAW für die Koordinierung und Begleitung der jeweiligen Maßnahme vor Befassung der Lenkungsgruppe sowie bei Projekten, über die der Stadtrat zu befinden hat, für die federführende Fertigung der

Beschlussvorlagen und Abstimmung zuständig. Mit der vorberatenden Entscheidung ist der Ausschuss für Arbeit und Wirtschaft zu befassen. Soweit es sich um von der P+R Park & Ride GmbH zu betreibende Stellplatzeinrichtungen handelt, ist in Abstimmung mit dem KVR ein gemeinsamer Ausschuss aus Ausschuss für Arbeit und Wirtschaft und Kreisverwaltungs Ausschuss zu befassen.

Schon länger überlegte Großprojekte auf Grundstücken der SWM, wie die Neuerrichtung und ggf. Erweiterung der P+R-Anlagen in der Aidenbachstraße (Ziffer 6.3.2 des Vortrags) sowie in Neuperlach Süd - Carl-Wery-Straße (Ziffer 6.3.3 des Vortrags), können nur so von der Lenkungsgruppe vorbehandelt und mit den in dieser Beschlussvorlage vorgeschlagenen Regularien als voll finanzierbare, städtische Projekte eingewertet, koordiniert und umgesetzt werden.

Für erste, an die Lenkungsgruppe herangetragene ÖPNV-Maßnahmen, wie z.B. die Errichtung der Mobilitätsstation an der Münchner Freiheit wurde wegen der verkehrlichen Bezüge und des Pilotcharakters der Maßnahme vorberatend nur der Kreisverwaltungs Ausschuss (KVA vom 08.04.2014, Sitzungsvorlagen Nr. 08-14/ V 14455, VV vom 09.04.2014) befasst.

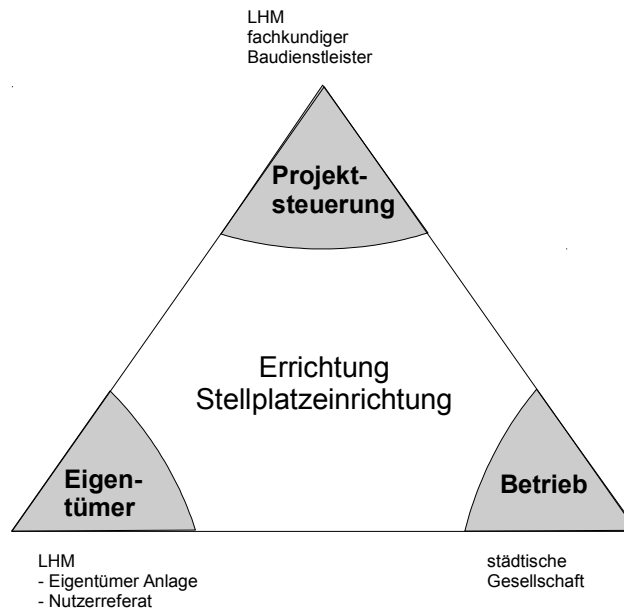
Zwei anstehende Sanierungsmaßnahmen an den P+R-Anlagen Westfriedhof und Innsbrucker Ring, die wegen der örtlichen Verzahnung mit den U-Bahnbauwerken in Teilen nur von den SWM durchgeführt werden können, wurden zwischen RAW und KVR im Benehmen mit SWM und P+R Park & Ride GmbH abgestimmt und im Vorfeld dieser Beschlussvorlage am 20.04.2016 von der Vollversammlung des Stadtrates beschlossen (P+R-Anlage Westfriedhof, Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 05746 sowie P+R-Anlage Innsbrucker Ring, Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 05781).

## **6. Eigentum, Projektsteuerung (Planung und Errichtung) und Betrieb städtischer Stellplatzeinrichtungen unter aktuellen Umfeldbedingungen**

### **6.1 Errichtung und Betrieb städtischer Stellplatzeinrichtungen - Ausgangslage**

Im klassischen Modell war vorgesehen, dass die LHM neu zu schaffende Stellplatzeinrichtungen auf eigenem Grund selbst errichtet und die fertige Anlage im Hoheitsbereich dem Anlagevermögen eines Nutzerreferats zuordnet. Die Projektsteuerung für Planung und Bauausführung war in der Hand der Hoheitsverwaltung. Der Betrieb sollte in Form des sogenannten „Pachtmodells“ bei einer städtischen Gesellschaft liegen und vom zuständigen Betreuungsreferat kontrolliert werden. Dieses Modell war unter Leitung des Direktoriums vor Einrichtung der Lenkungsgruppe durch alle damals beteiligten Referate (Direktorium, Baureferat, Kommunalreferat, Kreisverwaltungsreferat, Referat für Stadtplanung und Bauordnung, Stadtkämmerei) als bestmögliche Lösung für den Regelfall erarbeitet und mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrats vom 23.11.2005 „Strukturelles Umsetzungskonzept für die Verwirklichung von verkehrlichen Maßnahmen unter Verwendung von Stellplatzablösemitteln“ (Sitzungsvorlagen Nr. 02-08 / V 07064) festgeschrieben worden. „Altfälle“, bei denen schon Vorarbeiten stattgefunden hatten und nicht alle damals neu festgelegten Beschlussvorgaben mit den für die Altfälle bereits vorgesehenen oder bereits eingerichteten Abläufe kompatibel erschienen, wurden ausgenommen. So wurden die P+R-Anlagen in Daglfing und Aubing von der P+R Park & Ride GmbH errichtet.

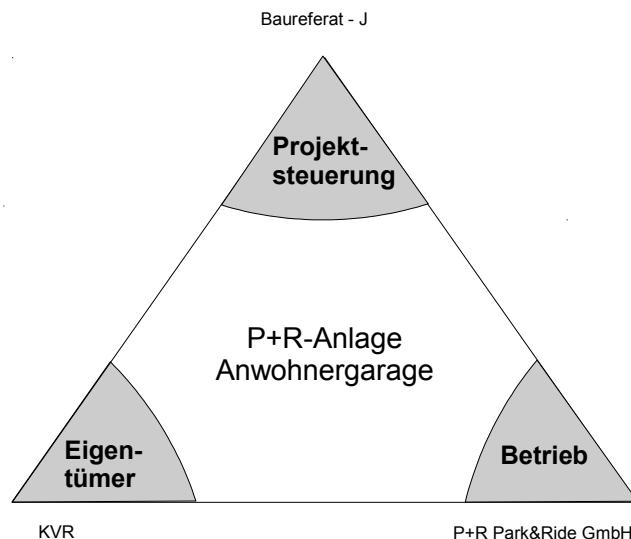
## Regelfall der Errichtung einer Stellplatzeinrichtung – Festlegung (VV) 23.11.2005



Für P+R-Anlagen und Anwohnergaragen war als Regelfall vorgesehen, dass für die LHM das Baureferat Hauptabteilung Ingenieurbau (Bau J) im Hinblick auf die Lage der Stellplatzeinrichtungen an oder unter einer öffentlichen Straße die Funktion des baufachkundigen Dienstleisters übernimmt. Für die Bauherrin LHM (durch das für das Projekt zuständige Nutzerreferat vertreten) wird von dort die Planung als auch die Entwicklung und Bauausführung, sowie das Betreiber- und Betriebskonzept gesteuert. Für den Betrieb (und die Vermarktung) der fertigen Anlagen ist die P+R Park & Ride GmbH zuständig. Für diese ist wiederum das Kreisverwaltungsreferat das Betreuungsreferat, dem deshalb auch die P+R-Anlagen als Nutzerreferat zugeordnet werden.

Bei den aktuell laufenden Projekten ist diese Rollenverteilung z.B. bei der Anwohnergarage unter dem Josephpsplatz umgesetzt.

## Konkretes Beispiel: Errichtung der städtischen Anwohnergarage - Josephpsplatz



## 6.2 Errichtung und Betrieb städtischer Stellplatzeinrichtungen - Anpassung des „Pachtmodells“ an geänderte Umfeldbedingungen

Jedes der bei Ziffer 3.2 des Vortrags in der Tabelle aufgelisteten städtischen Projekte hat auf Grund der Verschiedenartigkeit der konkreten Umfeldbedingungen in Bezug auf Eigentümerstellung, Errichtung und Betrieb eigene Anforderungen an die Rahmenbedingungen. Die präferierten Funktionen und Rollen der heute agierenden Beteiligten sind vielschichtig. Die aktuellen rechtlichen, betriebswirtschaftlichen und steuerlichen Erfordernisse sowie Umfeldbedingungen lassen eine Umsetzung der unmittelbar anstehenden Großprojekte mit den „klassischen“, insb. den im oben genannten Grundlagenbeschluss vom 23.11.2005

(Sitzungsvorlagen Nr. 02-08 / V 07064) beschriebenen Verfahrensweisen nicht oder nicht mehr befriedigend zu. Die möglichen Funktionen der Bauherrnvertretung, der Projektsteuerung bei Planung und Bauausführung, der Eigentumszuordnung der Anlage und die Wahl von Betreibermodellen bedürfen einer fallweisen Betrachtung. Es müssen dabei unter Federführung des Referats für Stadtplanung und Bauordnung jeweils Lösungen gesucht werden, die sich unter Mitwirkung aller betroffenen städtischen Referate und Dienststellen, städtischer Gesellschaften und Hinzunahme anderer öffentlich-rechtlicher oder auch privater Partner in den rechtlichen Gesamtrahmen einordnen lassen.

Neben dem „Pachtmodell“ kommen je nach Fall Beteiligungsmodelle in Betracht, bei denen neben oder an Stelle der LHM als Hoheitsträger, die städtischen Gesellschaften, insb. die P+R Park & Ride GmbH sowie die Stadtwerke München (SWM) über die Bereiche Immobilien, MVG u.a., aber auch private Investoren, die hierfür, z.T. in PPP-Modellen, zusammenwirken. Die Stellung der Privaten in den „Beteiligungsmodellen“ unterscheidet sich von der eines privaten Dritten als reinem Zuschussempfänger (Finanzierung von 50 % der ansatzfähigen Kosten) dennoch grundlegend.



### Regelungsbedarf (aus Ziffer 6.2):

Unabhängig von der im aufgezeigten Rahmen bestehenden Rechtsstellung der Akteure im Hinblick auf Eigentümerstellung, Projektsteuerung und Betrieb sollen diese Vorhaben in Form bestimmter Beteiligungsmodelle als „städtische“ Projekte gesehen und damit zu 100% (Vollfinanzierung) finanziert werden. Voraussetzung ist, dass mit den gewählten Beteiligungsmodellen die Förderzwecke im Rahmen der Zweckbindung ebenso wirtschaftlich verwirklicht werden können, wie mit dem klassischen „Pachtmodell“ (**Antrag der Referentin Nr. 3.1**).

### 6.3 Fallgruppen mit aktuellen Einzelprojekten und ihre Besonderheiten

Die nachfolgend unter Ziffer 6.3.1 bis 6.3.3 des Vortrags näher beschriebenen Projekte in Allach - Oertelplatz, in der Aidenbachstraße und in Neuperlach Süd - Carl-Wery-Straße betreffen jeweils bestehende P+R-Anlagen, für die eine Neuerrichtung und Erweiterung diskutiert wird oder bereits beschlossen ist. Grundlage für diese Vorhaben ist der zuletzt am 24.01.2007 (VV) fortgeschriebene Beschluss „Gesamtkonzept für P+R-Anlagen sowie B+R-Anlagen in München“, Sitzungsvorlagen Nr. 02-08 / V 09121.

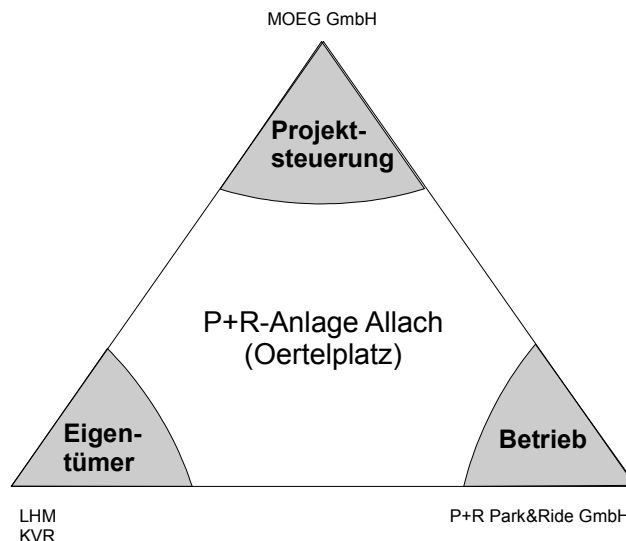
#### 6.3.1 P+R-Anlage Allach - Oertelplatz

Das Neubauvorhaben der P+R-Anlage Allach - Oertelplatz in Form einer Tiefgarage ist im Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1655 a, in Kraft seit 20.10.2014, berücksichtigt und in einem städtebaulichen Vertrag vom 18.11.2013 gesichert.

#### Errichtung der Stellplatzeinrichtung mit privatem Partner (PPP) für die Projektsteuerung - MOEG GmbH

Im Zuge der Errichtung eines angrenzenden, privaten Vorhabens sollen auch oberirdisch vorhandene P+R-Stellplätze auf öffentlichem Grund unter die Oberfläche verlagert und zusätzliche P+R-Stellplätze geschaffen werden. Das Gesamtprojekt soll unter Hinzuziehung eines privaten Partners (PPP) projektiert und errichtet werden.

Soweit die LHM Eigentümer des Grundstücks der neuen Stellplatzeinrichtung ist, wird diese beim KVR im Anlagevermögen verbucht werden. Im Übrigen erhält die LHM durch dingliche Sicherung weitgehend eigentumsgleiche Rechte. Den Betrieb übernimmt die vom KVR betreute P+R Park & Ride GmbH.



Die Projektsteuerung wird nicht vom Baureferat, Abteilung Ingenieurbau als baufachkundigem Dienstleister, sondern von einem Privaten - hier der MOEG GmbH - übernommen. Auch die anschließende Oberflächengestaltung und Teile der Erschließung sollen durch die MOEG GmbH übernommen werden. Diese wird dafür durch die LHM, Baureferat - Bau -J und Bau -T mittels verschiedener Verträge beauftragt.

Die Bedarfs- und Investitionsplanung soll entsprechend der Projektabwicklung im klassischen Pachtmodell durchgeführt werden. Auf Grund der zeitlichen Zwänge im Zusammenhang mit der Errichtung und teilweise baulichen Verbindung mit dem angrenzenden, privaten Vorhabens des Investors musste äußerst drängend und deshalb schon im Vorfeld dieser Beschluss-



vorlage für den Bau der städtischen P+R-Anlage in Form einer Tiefgarage als konkrete Grundlage die Bedarfs- und Konzeptgenehmigung erfolgen. Hierzu wurde der Stadtrat befasst. Die Sitzungsvorlage „Errichtung einer P+R-Tiefgarage am S-Bahnhaltepunkt Allach im Versorgungszentrum am Oertelplatz“ (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 06626) wurde vom KVR im Benehmen mit der P+R Park & Ride GmbH und in enger Abstimmung mit dem Baureferat sowie dem Kommunalreferat erstellt und vorberatend in den Kreisverwaltungsausschuss vom 19.07.2016 eingebracht (VV vom 20.07.2016). Bei Einhaltung der in jenem Beschluss genehmigten Kostenobergrenze ist dann für die Tiefgarage keine weitere Stadtratsbefassung vorgesehen, soweit auch das Konzept keine Änderungen erfährt. In der Konsequenz wird damit mit der einmaligen Stadtratsvorlage nicht nur der Projektauftrag erteilt, sondern das Projekt bereits genehmigt. Es ist damit zur Durchführung freigegeben.

Dieses Vorgehen entspricht dem auch sonst, z.B. bei Projekten zur Errichtung von Schul- und Kindertagesstätten üblichen, städtischen Vorgehen bei Beteiligungsmodellen dieser Art. Soweit die Projektverwirklichung unter der Kostenobergrenze bleibt, verbleibt der Differenzbetrag der Finanzreserve „Stellplatzabläse“, bzw. werden übrige Mittel an diese zurück geführt. Hierzu wird das Baureferat beauftragt, die Qualitätsstandards kritisch zu prüfen und die Einhaltung der Projektkostenobergrenze zu überwachen.

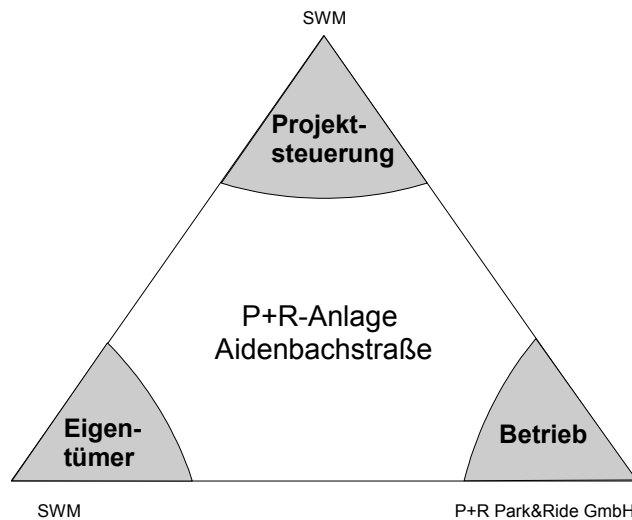
Voraussetzung für die Finanzierung und Umsetzung des Vorhabens Allach - Oertelplatz aus Stellplatzablösemitteln war, dass der Stadtrat dem in dieser Beschlussvorlage unter Ziffer 4.3.6 des Vortrags beschriebenen, generellen Mitteleinsatz auch für die Wiedererrichtung bereits vorhandener Stellplätze (Antrag der Referentin Nr. 2.6) für den Einzelfall über den oben genannten vorberatenden KVR-Ausschuss vorgreiflich zugestimmt hat.

Zur Veranschaulichung der generell möglichen Vorgehensweise, mit der die Herstellung einer von der LHM voll finanzierten Anlage durch einen privaten Dritten bei örtlichem und zeitlichem Zusammenfall mit einer privaten Investition auch auf weitere Fälle angewandt werden kann, die ganz oder teilweise aus Stellplatzablösemitteln finanziert werden, ist das bereits beschlossene Projekt der P+R-Anlage Allach - Oertelplatz in dieser Vorlage nochmals dargestellt worden.

### **6.3.2 P+R-Anlage Aidenbachstraße**

#### **Eigentümerstellung sowie Errichtung der Stellplatzeinrichtung mit Projektsteuerung bei städtischer Gesellschaft - Stadtwerke München (SWM)**

Auf der Grundlage des Gesamtkonzepts für P+R- sowie B+R-Anlagen in München aus dem Jahr 2007 und dem Bebauungsplan Nr. 1769, Ratzingerplatz soll an der U-Bahnhaltestelle das Angebot der bisherigen Anlage (184 Plätze) wieder entstehen und zudem um bis zu 220 weitere Plätze vergrößert werden. Über das grundsätzliche Vorgehen wurde bereits mit der Beschlussvorlage „Strukturelles Umsetzungskonzept für die Verwirklichung verkehrlicher Maßnahmen unter Verwendung von Stellplatzablösemitteln“ berichtet, Sitzungsvorlage Nr. 14 - 20 / V 01715 am 17.12.2014 (VV).



Bei dem bislang mit einem Förderhöchstbetrag von 16. Mio. € in die Mittelverwendungsplanung eingestellten Projekt sind die SWM Eigentümer des dafür vorgesehenen Grundstücks. Die geplante neue P+R-Anlage soll im Eigentum der SWM verbleiben. Nach einem noch nicht weiter konkretisierten Planungsstand sollen die SWM als Bauherr auch die Projektsteuerung übernehmen und die Baudienstleistungen innerhalb der SWM abwickeln. Als Betreiber der Anlage ist die P+R Park & Ride GmbH vorgesehen.

Die Verwirklichung einer P+R-Anlage auf dem Grundstück einer städtischen Gesellschaft mit anschließender Zuordnung zum Eigentum und Vermögen der Gesellschaft ist bisher nicht vorgekommen. Von der P+R Park & Ride GmbH selbst errichtete Anlagen wurden dem städtischen Grundvermögen zugeordnet. Soweit die neue P+R-Anlage Aidenbachstraße nicht in städtisches Eigentum übergehen soll, ist für die Finanzierung vorgesehen, einen Förderbescheid zu erlassen. Förderbehörde ist als Betreuungsreferat der SWM das RAW.

Aus Sicht der Verwaltung ist die Maßnahme auch dann, wenn Eigentum und Projektsteuerung bei einer städtischen Gesellschaft liegen (SWM) und der Betrieb der Anlage von einer anderen städtischen Gesellschaft erfolgen soll (P+R Park & Ride GmbH), ein städtische Projekt, das grundsätzlich 100 % (nach den entsprechenden Richtlinien, wie z.B. Einhalten der Förderhöchstgrenze, kein Ansatz Altlastensanierung) finanziert werden kann. Entscheidend ist, dass der Erhalt der Einrichtung durch die 100 %-Tochtergesellschaften der LHM während der Zweckbindungsdauer gesichert wird (oben Ziffer 4.3.2).

### **Bestimmung der Zweckbindungsdauer für die neue und die bestehende P+R-Anlage:**

Die Frage der Dauer der künftigen Zweckbindung stellt sich einmal für die Neuherstellung der P+R-Anlage Aidenbachstraße. Dazu werden wie in Ziffer 4.3.2 des Vortrags dargestellt gemäß Antrag der Referentin Nr. 2.2 nun 25 Jahre vorgeschlagen.

Zudem ist auch die vorhandene P+R-Einrichtung 1989 bereits einmal gefördert worden. Die Zweckbindung ist im konkreten Fall 1989 wohl aufgrund der damaligen Zuordnung der Anlage zum städtischen Grundvermögen formal offen gelassen worden, nachdem die Hoheitsverwaltung der LHM die alleinige Entscheidungsmacht hatte. Selbst wenn - wie bei Ziffer 4.3.2 des Vortrags für Altfälle vorgeschlagen und mit Antrag der Referentin Nr. 2.2 beantragt - im Interesse einer Gleichbehandlung mit anderen Fällen eine Zweckbindungsdauer von 25 Jahren zum Ansatz käme, wäre diese jedenfalls Ende 2014 ausgelaufen und es müssten keine Gelder an die Finanzreserve "Stellplatzablösemittel" zurückgeführt werden.

Für den konkreten Fall sieht die Lenkungsgruppe für die bestehende Altanlage eine Ende 2014 ausgelaufene Zweckbindungsdauer von 25 Jahren als sachgerecht an.

### **Kosten der Wiedererrichtung von Stellplätzen:**

Auch die Kosten des Anteils für bloß wieder errichtete Stellplätze sind nach dem bei Ziffer 6.3.1 des Vortrags Ausgeführten förderfähig.

### **Auftrag an die Verwaltung für einen konkreten Projektbeschluss:**

Für die konkrete Bedarfs- und Konzeptgenehmigung ist ein Beschluss des zuständigen Fachausschusses herbei zu führen. Die Planung kann von den SWM erst weiter betrieben werden, wenn die Finanzierungssicherheit gegeben ist. Um die entsprechenden Mittel in die MIP-Planung des zuständigen Fachreferats einstellen und abrufen zu können, ist ein Stadtratsbeschluss (Federführung RAW in Abstimmung mit KVR) notwendig, mit dem die Genehmigung des Bedarfsprogramms und der Projektauftrag beantragt werden. Die Förderzusage für die konkrete Projektausführung aus Ablösemitteln ist an das Bedarfsprogramm und den Projektauftrag geknüpft und kann erst nach dieser Konkretisierung erteilt werden. Auch in diesem Fall ist keine weitere Stadtratsbefassung mehr vorgesehen. Vielmehr ist das Projekt mit dem Projektauftrag gebilligt und zur Verwirklichung freigegeben.

Generell können Stellplatzablösemittel nur dann bewilligt werden und für früh anfallende Projektkosten, wie z.B. Planungsleistungen externer Dritter ggf. bereits ausbezahlte Mittel nur dauerhaft bei den SWM verbleiben, wenn das zugehörige Projekt am Ende auch verwirklicht ist und die mindestens 25-jährige Verfügbarkeit der Stellplatzeinrichtung rechtlich gesichert ist.

Wegen des Gebots des sparsamen und wirtschaftlichen Einsatzes städtischer Mittel ist seitens des Bauherrn und Eigentümers vorrangig die Möglichkeit der staatlichen Förderung mit GVFG-Mitteln zu klären und in maximaler Höhe ehestmöglich zu beantragen und zu sichern.

Die Frage der Förderfähigkeit der Kosten des Abbruchs der Altanlage und der Einrichtung einer provisorischen Stellplatzanlage bei Errichtung der endgültigen Einrichtung an anderer Stelle kann erst im Rahmen der Vorlage des Projektauftrags geklärt werden und hängt mitunter davon ab, ob die Kosten noch als zwingend ursächlich für die Herstellung der neuen Stellplätze angesehen werden. Bislang wurden die Kosten von Provisorien, die an gleicher Stelle eingerichtet wurden, am Ende auf die endgültig errichtete Anlage angerechnet.

Voraussetzung für eine Vollfinanzierung dieser Art ist zudem, dass bereits zum Zeitpunkt des Projektauftrags ausreichende Kostensicherheit besteht oder später auftretende Kostensteigerungen durch anderweitige Mittel gedeckt werden, weil eine Nachfinanzierung aus den unter Ziffer 7. des Vortrags ausgeführten Gründen aus Stellplatzablösemitteln nicht vorgesehen ist, die endgültige Projektumsetzung aber gesichert bleiben muss. Die bei der Bedarfsplanung und während der Projektierung zu Grunde gelegten Kostenansätze müssen nach Art und Höhe überprüfbar sein und Gewähr bieten, dass der Fördermitteleinsatz den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit Rechnung trägt. Eine Förderung des Projekts über das Notwendige hinaus durch im Vorfeld zu vorsichtig kalkulierte Kostenansätze wäre unzulässig.

### **Regelungsbedarf (aus Ziffer 6.3.2):**

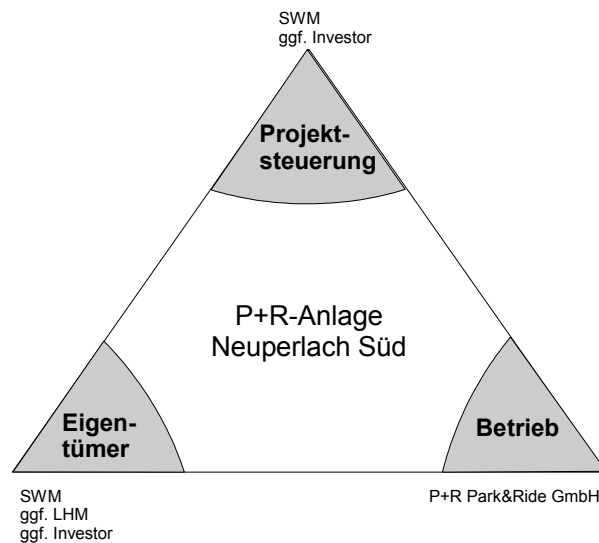
Das Projekt müsste als voll finanzierbares, städtisches Projekt gebilligt und die Verwaltung auf dieser Grundlage wie eben beschrieben beauftragt werden, für die konkrete Bedarfs- und Konzeptgenehmigung einen Projektbeschluss herbei zu führen soweit das Vorhaben mit der beschriebenen Funktions- und Rollenverteilung umgesetzt werden soll (**Antrag der Referentin Nr. 3.3**).

Auf dieser Basis kann dann als Grundlage der Finanzierung vom Betreuungsreferat an die städtische Gesellschaft ein einmaliger Förderbescheid gerichtet werden.

### 6.3.3 P+R-Anlage Neuperlach Süd - Carl-Wery-Straße

#### Eigentümerstellung sowie Errichtung der Stellplatzeinrichtung mit Projektsteuerung bei städtischer Gesellschaft - Stadtwerke München (SWM)

Aktuelle Grundlage des Projekts ist der Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 57 cl, Carl-Wery-Straße vom 04.12.2013. Im vorausgegangenen Umlegungsverfahren hatten sich die SWM, die dadurch Eigentümer von zwei Kerngebietsflächen (MK 1 und MK 2) geworden waren, zur Erweiterung einer bereits vorhandenen, geförderten P+R-Anlage im Bereich der Fläche MK 1 verpflichtet, soweit erneut eine Finanzierung aus Stellplatzablösemitteln erfolgt.



Für die seit langem diskutierte Maßnahme sind im Planungszeitraum 2016 bis Ende 2020 wie in Ziffer 3.2 des Vortrags dargestellt seitdem über 15 Mio. € als Höchstbetragsförderung vorgehalten. Die heutige Betrachtung des Projekts P+R-Anlage Neuperlach Süd – Carl-Wery-Straße mit den aktuell vorgeschlagenen Förderkriterien führt zu einer Erhöhung des maximal vorzuhaltenden Finanzvolumens auf bis zu 31 Mio. € (unten Ziffer 8.2 des Vortrags). Bei den heutigen Gegebenheiten - es fällt z.B. kein Grunderwerb mehr an - müssten die tatsächlich anfallenden Kosten aber deutlich unter den Sätzen der Höchstbetragsförderung liegen.

Die derzeitige ebenerdige P+R-Anlage mit 480 Stellplätzen nimmt den Bereich der Fläche MK 1 ein und liegt mit einem Teilstück auf der Fläche MK 2. Die derzeitige P+R-Anlage war aus Stellplatzablösemitteln in den 70er-Jahren voll finanziert worden. Aufgrund der damaligen Stellung der SWM als Werkreferat und Teil der Hoheitsverwaltung wurde keine Zweckbindungsdauer vorgesehen. Eine etwaig anzusetzende Zweckbindung ist aus Sicht der Lenkungsgruppe unter den bei Ziffer 6.3.1 und 6.3.2 des Vortrags genannten Gesichtspunkten abgelaufen.

Anstehende Baumaßnahmen auf der bereits vermarkteten Fläche MK 2 verursachen aktuell eine Nutzungseinschränkung der P+R-Anlage um ca. 30 %. Die Prüfung des Stellplatzbedarfs vor Ort für die stadtverträgliche Verkehrsabwicklung im Münchner Südosten durch die Verkehrsplanung des Referats für Stadtplanung und Bauordnung hat mit Gutachten der MVV GmbH vom 18.05.2015 erneut einen Zusatzbedarf von ca. 300 Stellplätze auf dann ca. 780 Stellplätze bestätigt. Auch laufende Planungen der SWM an den U-Bahnstationen Hanns-Seidel-Platz und Michaelibad, die jeweils mit Stellplatzverlusten im P+R-Bereich verbunden sind, lassen keinerlei Handlungsspielräume erkennen, von dieser Zielsetzung abzuweichen oder gar einer Reduzierung der Stellplatzkapazität zuzustimmen.

Eine künftige, dann mehrgeschossige P+R-Anlage soll nur noch einen Teil der Fläche MK 1 beanspruchen. Die SWM prüfen auf der Grundlage einer aktuellen Vorbescheidsanfrage eines Investors sowohl ein Investorenmodell (Variante 1), eine Realteilung der Fläche mit Errichtung der P+R-Anlage durch die SWM (Variante 2) sowie die Rückübertragung des für die P+R-Anlage benötigten Grundstücksteils auf die LHM (Variante 3), wobei im letzten Fall die Frage der Projektsteuerung noch nicht thematisiert wurde. Dabei wäre auch die Errichtung der Stellplatzanlage durch die P+R Park & Ride GmbH dem Grunde nach möglich.

Ein vollständiger Verkauf der Fläche an einen Investor (Variante 1) ohne weitere Beteiligung der LHM oder einer städtischen Gesellschaft als Eigentümer oder vergleichbare dingliche Sicherung würde sowohl nach den bisherigen als auch nach den mit dieser Beschlussvorlage beantragten Rahmenvorgaben für die Errichtung der P+R-Anlage ein privates Projekt (Ziffer 6.4 des Vortrags) hervorbringen. Für dieses käme nur eine Zuschussfinanzierung von 50 % der anrechenbaren Baukosten, maximal 18.000 € pro Stellplatz in Betracht.

Wie bei 6.3.2 ausgeführt, ist auch hier seitens des Bauherrn und Eigentümers die Möglichkeit der staatlichen Förderung mit GVFG-Mitteln zu klären und in maximaler Höhe ehestmöglich zu beantragen und zu sichern.

Der Betrieb der P+R-Anlage ist durch die P+R Park & Ride GmbH vorgesehen.

Auch die Kosten des Anteils der bloß wieder errichteten Stellplätze sollten nach dem bei Ziffer 6.3.1 und 6.3.2 des Vortrags Ausgeführten als förderfähig angesehen werden.

Als Zweckbindungsdauer sollten auch hier 25 Jahren vorgesehen werden.

### **Regelungsbedarf (aus Ziffer 6.3.3):**

Entsprechend der Beschlussfassung zu Ziffer 6.3.1 des Vortrags zu Allach - Oertelplatz und Ziffer 6.3.2 des Vortrags zur Aidenbachstraße müsste auch das Projekt in Neuperlach Süd - Carl-Wery-Straße als voll finanzierbares, städtisches Projekt gebilligt werden, solange die LHM oder die SWM als städtische Gesellschaft mit Eigentümerstellung oder gleichwertiger dinglicher Sicherung beteiligt bleiben. Die Verwaltung wäre zu beauftragen, entsprechend der Verwirklichung der verkehrlichen Maßnahme in einer der Varianten für die konkrete Bedarfs- und Konzeptgenehmigung einen Projektbeschluss des dann zuständigen Fachausschusses herbei zu führen (**Antrag der Referentin Nr. 3.4**).

Für den Fall des vollständigen Verkaufs ohne jede weitere Beteiligung besteht nur die Möglichkeit der beschriebenen Zuschussfinanzierung.

## **6.4 Errichtung und Betrieb privater Projekte zur Stellplatzschaffung**

Von den unter Ziffer 6.2 und 6.3 des Vortrags genannten, zu 100% aus Stellplatzmitteln voll finanzierbaren Projekten sind rein private Projekte abzugrenzen. In diesen Fällen ist „nur“ eine Zuschussfinanzierung in Höhe von 50 % der anrechenbaren Baukosten, maximal 18.000 € je Stellplatz möglich.

### **6.4.1 Abgrenzung der Vollfinanzierung und der Zuschussfinanzierung**

Die bloße Zuschussfinanzierung kommt bislang dann zur Anwendung, wenn die Gelder nicht als Investition im städtischen Anlagevermögen oder dem einer 100-% beherrschten städtischen Gesellschaft gegengebucht werden können, der Anreiz, auch private Mittel für das Vorhaben einzusetzen, nicht verloren gehen soll und der Investor mit der Maßnahme überwiegend eine private Zielrichtung verfolgt (vgl. unten Ziffer 6.4.2 des Vortrags).

Eine Reihe aktueller Projekte privater Dritter, die bei Vorlage des Stadtratsbeschlusses am 23.11.2005 „Strukturelles Umsetzungskonzept für die Verwirklichung verkehrlicher Maßnah-

men unter Verwendung von Stellplatzablösemitteln“ (Sitzungsvorlagen Nr. 02-08 / V 07064) noch nicht zur Diskussion gestanden haben, unterscheiden sich unter heutigen Umfeldbedingungen nicht mehr deutlich von den voll finanzierten, städtischen Projekten, weil auch ein öffentlicher Zweck mit erfüllt wird oder die LHM bzw. städtische Gesellschaften in relevanter Form mit beteiligt sind oder auch eine eigentümerähnliche Stellung haben. Hier stellt sich die Frage der förderrechtlichen Gleichbehandlung mit den vollfinanzierten, städtischen Projekten. Konkret haben sich über die Zeit bei P+R-Anlagen zwischenzeitlich Formen herausgebildet, bei denen die LHM oder eine städtische Gesellschaft nur noch mittels einer dingliche Sicherung beteiligt sind und eine Vollfinanzierung vorliegt, so zum Teil bei den P+R-Anlagen Allach - Oertelplatz (vgl. oben Ziffer 6.3.1 des Vortrags) und ggf. in Neuperlach Süd - Carl-Wery-Straße (vgl. oben Ziffer 6.3.3 des Vortrags).

Dagegen wird ein privat betriebenes öffentliches Parkhaus unter dem Thomas-Wimmer-Ring (vgl. unten Ziffer 6.4.4. des Vortrags), obwohl unter öffentlichem Grund und mit Erbbaurecht gesichert, als Fall für eine Zuschussfinanzierung angesehen.

Auch bei den Anwohnergaragen scheinen die Fälle schwierig, bei denen die Stellplatzeinrichtung nicht Teil eines privaten Wohnbauvorhabens ist oder/und die Stadt eine eigentümerähnliche Absicherung bzw. Stellung hat (vgl. unten Ziffer 6.4.3 des Vortrags). So ist z.B. bei dem unter öffentlichem Grund und im Erbbaurecht zu errichtenden Parkhaus Thomas-Wimmer-Ring für die dort mit vorgesehenen Anwohnerstellplätze nur eine Zuschussfinanzierung vorgesehen. Gleiches wird für die geplante Anwohnergarage Färbergraben überlegt. Dagegen erhält die Anwohnergarage Josephsplatz als klassisches, städtisches Projekt eine Vollfinanzierung.

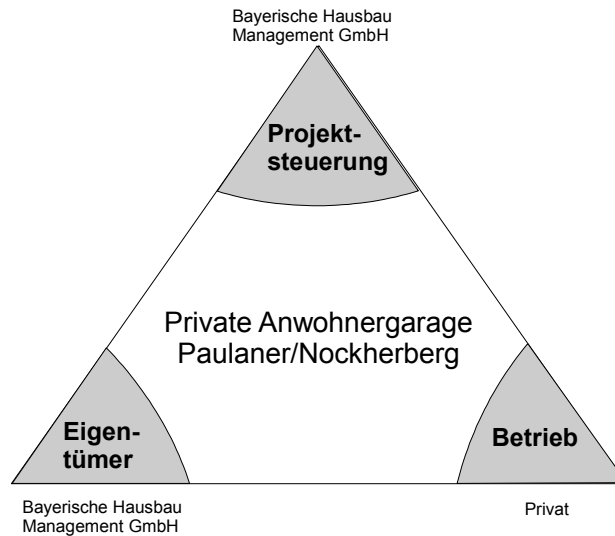
Um im Bereich des Einsatzes zweckgebundener Mittel dem Gleichbehandlungsgrundsatz und förderrechtlichen Fragestellungen zu genügen, muss eine Abgrenzung gefunden und definiert werden. Dies soll mit den nachfolgenden Beispielen veranschaulicht werden:

#### **6.4.2 Private Anwohnergaragen – Regelfälle**

Bei privaten Anwohnergaragen treten im Regelfall die LHM und die städtischen Gesellschaften nicht in Erscheinung. Eine Privatperson errichtet in Verbindung mit einem Bauvorhaben, i.d.R. einem Wohnbauvorhaben, auch eine Stellplatzanlage (TG) mit zusätzlichen Anwohnerstellplätzen. Diese Vorhaben erhalten eine Zuschussfinanzierung in Höhe von 50 % der anrechenbaren Baukosten, maximal 18.000 € je Stellplatz.

#### **Beispiel: Private Anwohnergaragen Paulaner/Nockherberg**

Nach den Kernpunkten des Vorhabenbezogenen Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2076 „Regerstraße (nordwestlich), Welfenstraße (südlich) und Ohlmüllerstraße (westlich)“ sollen in den drei Baugebieten ca. 1.500 Wohnungen errichtet und Platz für gewerbliche Nutzungen, Dienstleistungen, einen Supermarkt und Büros geschaffen werden (Satzungsbeschluss: Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung 02.12.2015, Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 04632).



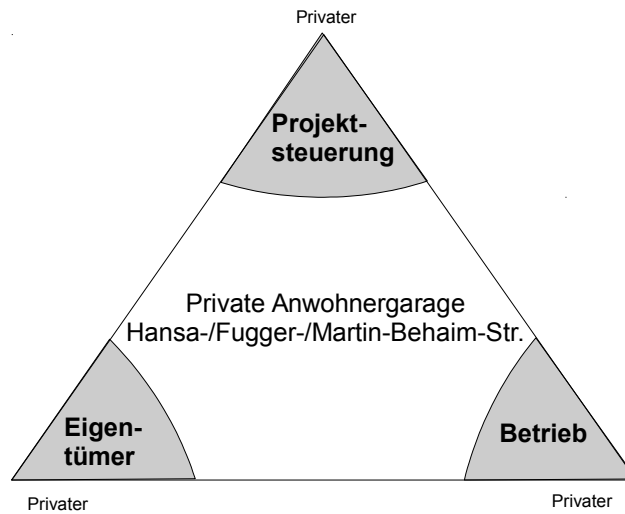
Der Bedarf an Stellplätzen für die Bewohnerinnen / Bewohner des Neubauvorhabens soll in den parallel neu errichteten Tiefgaragen gedeckt werden. Diese baurechtlich gebundenen Stellplätze sind nicht förderfähig. Die Baumaßnahme löst aber darüber hinaus im Umfeld für Bewohnerinnen und Bewohner im Bestand einen zusätzlichen Bedarf an Anwohnerstellplätzen aus, da Flächen entfallen, auf denen diese bisher ihre Fahrzeuge abgestellt haben. Daher sollen auf der Grundlage des Durchführungsvertrages mit der Umsetzung des Bauvorhabens in der Unteren und Oberen Au je 30 Anwohnerstellplätze in Tiefgaragen (mit) errichtet und mit Stellplatzablösemitteln gefördert werden.

Für eine Zuschussfinanzierung sind Fördermittel in Höhe von maximal 1,08 Mio. € vorgehalten.

#### **Beispiel: Private Anwohnergarage Hansa-/Fugger-/Martin-Behaim-Straße**

Die Bau- und Wohnungsgenossenschaft Verein für Wohnungskultur e.G. hat am 22.12.2015 einen Antrag auf Bezuschussung der Herstellungskosten von Anwohnerstellplätzen für die Neubaumaßnahme einer Tiefgarage im Bereich Hansa-/Fugger-/Martin-Behaim-Straße gestellt. Neben 73 Tiefgaragenstellplätzen, die durch den Neubau von 73 Wohneinheiten gebunden sind, lässt der Bauherr weitere 54 Kfz-Stellplätze errichten. Dieses Vorhaben ist nach Antrag baurechtlich nach § 34 Baugesetzbuch (BauGB) als Einzelvorhaben zu behandeln gewesen.

Mit Antrag auf Teiländerung der Baugenehmigung vom 15.06.2016 werden nunmehr ungebundene Stellplätze zur Verfügung gestellt, um die vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung geprüfte und bereits festgestellte gravierende Parkplatznot im unmittelbaren Umfeld zu mildern. Die Tiefgarage ist zwischenzeitlich fertiggestellt.

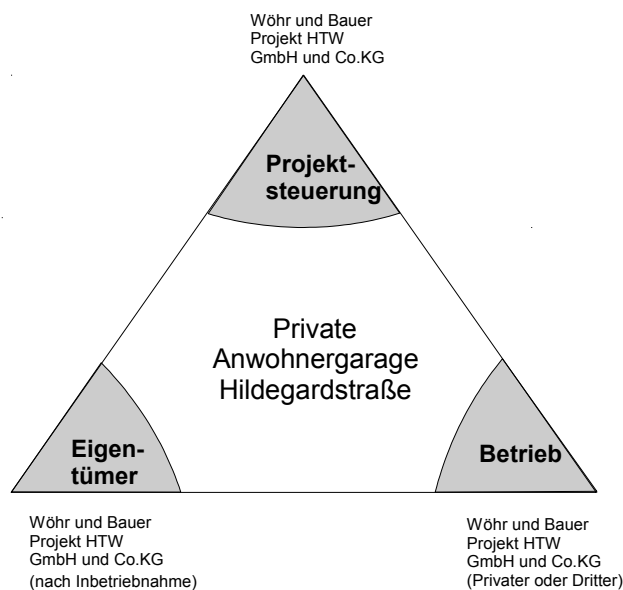


### Beispiel: Private Anwohnergarage Hildegardstraße

An der Hildegardstraße werden von einer privaten Projekt-GmbH und Co. KG nach Abriss des dortigen Parkhauses (auch) 67 Anwohnerstellplätze wieder errichtet.

Nach Inbetriebnahme der Tiefgaragen-Stellplatzanlage unter dem Thomas-Wimmer-Ring (mit geplanten 33 Anwohnerstellplätzen) wird das Grundstück Hildegardstraße von der LHM veräußert. Die Anwohnergarage Hildegardstraße befindet sich damit künftig auf privatem Grund.

Hierfür sind ebenfalls für eine Zuschussfinanzierung gut 1,2 Mio. € als Höchstbetragsförderung vorgehalten. Bindungsfristen aus ehemaligen Förderungen sind jedenfalls bis zur Baufertigstellung abgelaufen.

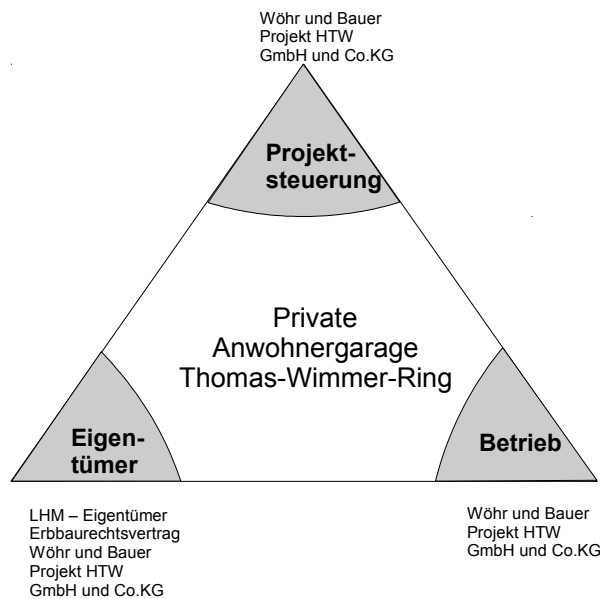




### 6.4.3 Private Anwohnergaragen – Sonderfälle

#### Private Anwohnergarage Thomas-Wimmer-Ring

Ein untergeordneter Teil der Tiefgaragenstellplatzanlage Thomas-Wimmer-Ring wird als private Anwohnergarage ausgestaltet. Für die Förderung des Baus von 33 Anwohnerstellplätzen durch die private Projekt-GmbH und Co KG sind hierfür maximal 600.000 € als Zuschussfinanzierung vorgehalten.

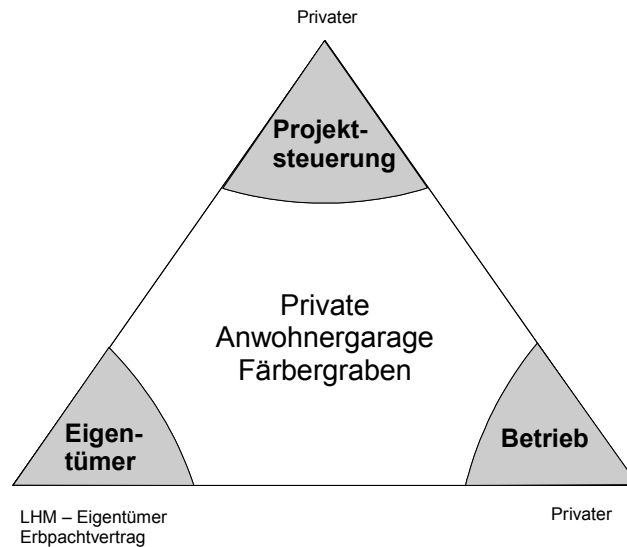


Die Besonderheit des Projekts liegt darin, dass die Anlage im Bereich städtischer Grundstücksflächen situiert ist und deshalb ein Erbbaurechtsvertrag zwischen LHM als Eigentümerin der Grundfläche und der privaten Projekt-GmbH und Co. KG als Erbbaurechtsberechtigte geschlossen wurde.

#### Private Anwohnergarage Färbergraben

Nach der geplanten Auflassung des Parkhauses Färbergraben ist im Zuge der Neugestaltung des Sattlerplatzes (Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2102, Aufstellungsbeschluss, Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 03481, Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung vom 09.12.2015) im baulichen Zusammenhang mit der Errichtung eines privaten Vorhabens auch noch die Errichtung weiterer 50 Anwohnerstellplätze vorgesehen. Hierfür sind maximal 900.000 € Fördermittel als Zuschussfinanzierung vorgehalten.

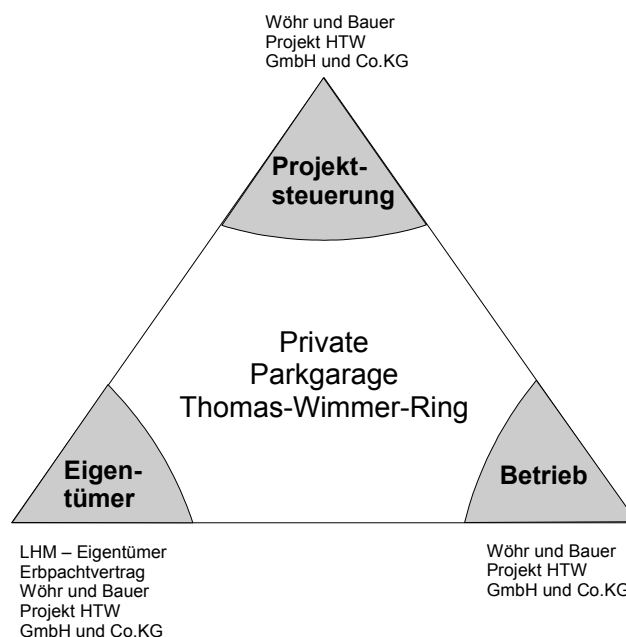
Auch hier ist die Besonderheit des Projekts, dass dies im Bereich städtischer Grundstücksflächen liegt und ein Erbbaurecht bestellt werden soll. Die LHM ist damit Eigentümer, hat aber eine belastete Eigentümerstellung.



#### 6.4.4 Tiefgaragen-Stellplatzanlage Thomas-Wimmer-Ring (mit Bezug Hildegardstraße)

##### Öffentliche Kurzzeitparkplätze in der Parkgarage Thomas-Wimmer-Ring

In der privaten Parkgarage werden 467 Kurzzeitparkplätze erstellt und 50 % der unter Ziffer 4.3.3 des Vortrags genannten, ansatzfähigen Baukosten bezuschusst. Hierfür sind nach den bisherigen Fördergegebenheiten maximal 8,4 Mio. € vorgehalten. Damit wird dem Stadtratsbeschluss zur Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 2018 vom 28.11.2007 (Sitzungsvorlage Nr. 02-08 / V 11074) mit dem Ziel einer städtebaulichen Aufwertung und verkehrlichen Entlastung des Standorts Hildegardstraße nachgekommen. Mit Beschluss des Stadtrates vom 28.07.2010 (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 04640) ist der Auftrag ergangen, das Parkhaus an der Hildegard-/Neuturm-/ Hochbrückenstraße zu verkaufen und mit Vergabe im Erbbaurecht die Errichtung der Tiefgarage unter dem Thomas-Wimmer-Ring zu regeln.



Die öffentliche Parkgarage ist nicht als „städtisches“ Projekt angesehen worden, da für einen privaten Bauherrn am Grundstück der LHM bis zum Jahr 2070 ein sehr langfristig laufendes Erbbaurecht bestellt ist und die Projektsteuerung, die Errichtung sowie der Betrieb der Parkgarage vollständig in privaten Händen, hier zunächst einer Projekt-GmbH und Co. KG liegt.

#### **6.4.5 Abgrenzungsergebnis Vollfinanzierung - Zuschussfinanzierung**

Bei allen unter Ziffer 6.4 des Vortrags dargestellten Projekten ist damit festzustellen, dass das Hauptinteresse des Investors an der Errichtung der Anlage jedenfalls als privat motivierte Investition unter kaufmännischen Gesichtspunkten anzusehen ist.

Das gilt auch dann, wenn mit der privaten Anlage gleichzeitig und nicht nur unwesentlich ein öffentlicher Zweck unterstützt oder erfüllt wird, wie das bei den zuletzt unter Ziffer 6.4.3 und Ziffer 6.4.4 des Vortrags beschriebenen Vorhaben Thomas-Wimmer-Ring (bei der Anwohnergarage mit Bezug zur Hildegardstraße) und der Anwohnergarage Färbergraben der Fall ist.

In diesen Fällen ist eine 50%-Zuschussfinanzierung der anrechenbaren Baukosten weiterhin ausgewogen und soll auch künftig beibehalten werden.

#### **Regelungsbedarf (aus Ziffer 6.4):**

Der an den Beispielen in Ziffer 6.4.2 bis Ziffer 6.4.4 des Vortrags dargestellten Abgrenzung für Projekte, die lediglich eine Zuschussfinanzierung von 50 % der anrechenbaren Baukosten (begrenzt auf derzeit 18.000 € je Stellplatz) erhalten, soll für zukünftige Projekte entsprechend dem hier dargestellten Abgrenzungsergebnis zugestimmt werden (**Antrag der Referentin Nr. 3.4**).

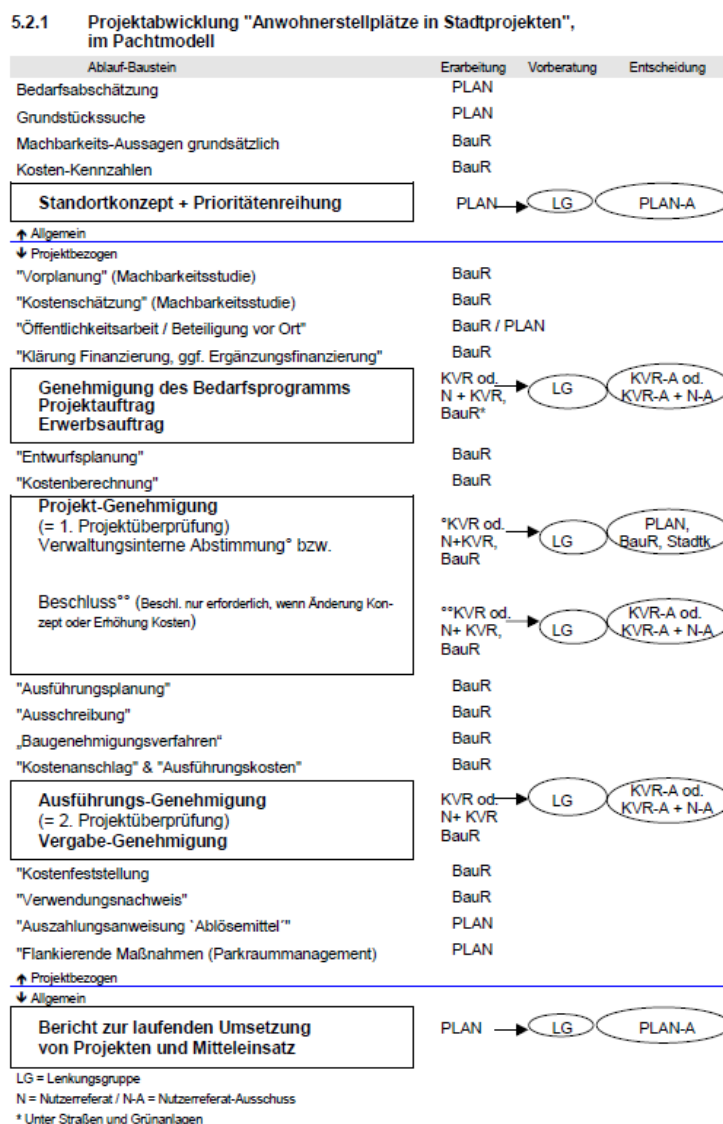
Die Förderung der Tiefgarage Hansa-/Fugger-/Martin-Behaim-Straße als Anwohnergarage bedarf der Billigung als bezuschussungsfähiges, privates Projekt. Für eine Zuschussfinanzierung, die über der Wertgrenze von 500.000 € liegt, ist die Zustimmung des Stadtrates erforderlich. Als Höchstbetrag wären hier Fördermittel in Höhe von 972.000 € einzusetzen. Mangels vorhabenbezogenen Bebauungsplans mit städtebaulichem Vertrag und damit verbundener Stadtratsbefassung kann eine konkrete Einzelvereinbarung zur allgemeinen Sicherung der Anwohnerstellplätze aus diesem Vorhaben erst auf der Grundlage dieses Beschlusses durch das Referat für Stadtplanung und Bauordnung, HA IV ausgefertigt werden (**Antrag der Referentin Nr. 3.5**).

## 7. Neuausrichtung der Steuerung der Projektabläufe und Kontrolle der Stellplatzablösemittelverwendung

Die im Grundsatzbeschluss vom 23.11.2005 (Sitzungsvorlagen Nr. 02-08 / V 07064) für die Verwendung der Stellplatzablösemittel zur weiteren und künftigen Verwirklichung verkehrlicher Maßnahmen (dort Ziffer 5, Seite 20 bis 38) dargestellte Gesamtsteuerung (Steuerung des Projektablaufs und Kontrolle der Stellplatzablösemittelverwendung) muss den in dieser Vorlage in Ziffer 6. des Vortrags dargestellten, geänderten Umfeldbedingungen Rechnung tragen und entsprechend durch Beschluss geändert werden.

### 7.1 Bisherige Projektabläufe bei der Errichtung von städtischen Stellplatzeinrichtungen (P+R-Anlagen und städtische Anwohnergaragen) - „klassisches Pachtmodell“

Bislang sind in Ziffer 5.2.1 des Grundsatzbeschlusses vom 23.11.2005 (Sitzungsvorlagen Nr. 02-08 / V 07064) für die Verwendung der Stellplatzablösemittel zur weiteren und künftigen Verwirklichung verkehrlicher Maßnahmen die Projektabläufe für die Errichtung von Anwohnergaragen (städtische Projekte) in der Form des „klassischen Pachtmodells“ geregelt:

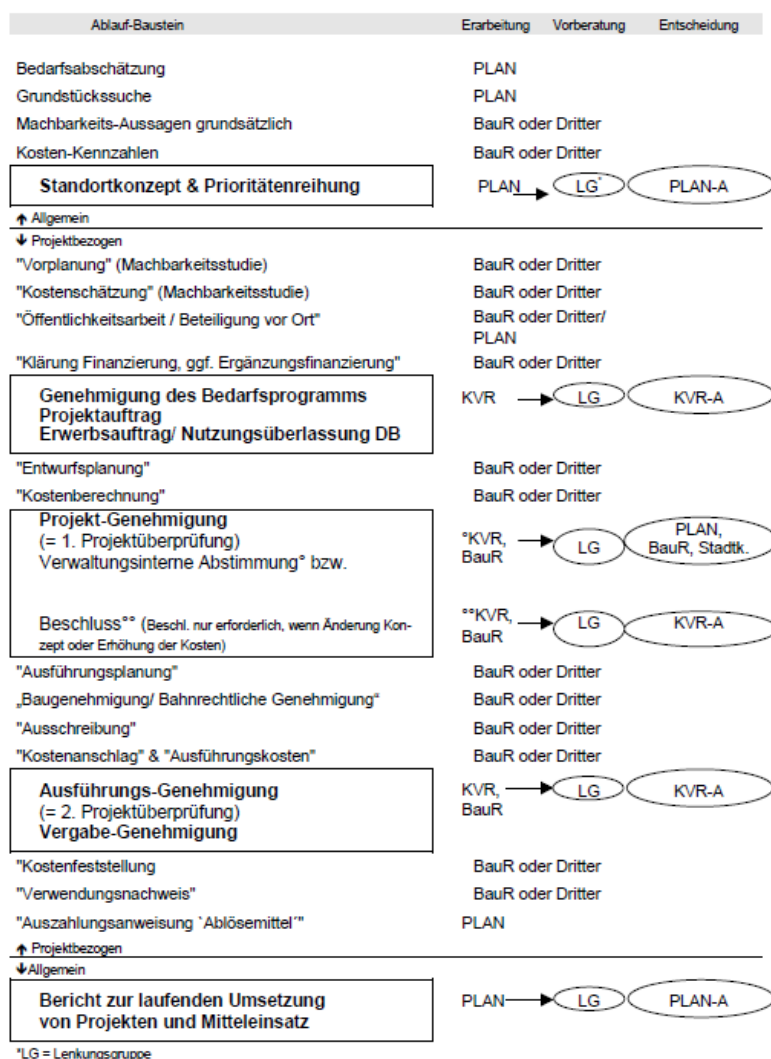


Für die Projektentwicklung einer verkehrlichen Maßnahme sind als verantwortlich planende und errichtende Akteure ausschließlich die einzelnen Referate der LHM als Hoheitsträger benannt.

Die konkret projektbezogenen Abläufe sind einem sehr engmaschigen und mehrstufigen Kontrollregime unterworfen. Verschiedene und oft mehrere Referate betreffende, gemeinsame Ausschüsse müssen dazu bislang projektbegleitend, nach Aufbereitung und Vorabstimmung in der referatsübergreifenden Lenkungsgruppe, wiederkehrend befasst werden. Die Gesamtsteuerung ist sehr stark auf die Phase der eigentlichen Projekterstellung (unten - Phase 2) fokussiert und hat vornehmlich das Einzelprojekt zum Gegenstand.

In Ziffer 5.2.2 des Grundsatzbeschlusses vom 23.11.2005 (Sitzungsvorlagen Nr. 02-08 / V 07064) für die Verwendung der Stellplatzablösemittel zur weiteren und künftigen Verwirklichung verkehrlicher Maßnahmen ist die Projektabwicklung einer P+R-Anlage in der Form des Pachtmodells geregelt:

#### 5.2.2 Projektabwicklung "P+R-Anlagen im Stadtgebiet", im Pachtmodell



## **Bisheriger Gesamtablauf der Neuerrichtung einer städtischen Stellplatzeinrichtung (P+R-Anlagen/B+R-Anlagen sowie Anwohnergaragen) - Zusammenfassung:**

### **Phase 1- Vorphase: Bedarfsplanung**

Vorausgesetzt sind die in Ziffer 4.1 des Vortrags dieser Vorlage aufgelisteten, immer wieder fortgeschriebenen Grundlagenbeschlüsse wie z.B. zur Parkraumbewirtschaftung, zu P+R- und B+R-Anlagen sowie zu Anwohnergaragen. In diesen ist die generelle Notwendigkeit der verkehrlichen Maßnahmen (teilweise mit beispielhaften Auflistungen versehen) begründet und vom Stadtrat beschlossen.

Im Vorfeld der konkreten Einzelprojektverwirklichung wird der Stadtrat (Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung) dabei über die Lenkungsgruppe im Hinblick auf ein konkretes Standortkonzept und einer Aussage zur Prioritätenreihung befasst.

### **Phase 2 – Projektierungsphase**

In der eigentlichen Projektphase sind bis zu drei Stadtratsbefassungen erforderlich. Es erfolgen dabei durch Stadtratsbeschluss zunächst

- die Genehmigung des Bedarfsprogramms (Projektauftrag) auf der Basis der Kostenschätzung der Vorplanung (Machbarkeitsstudien), danach
- die Projektgenehmigung auf der Basis einer Entwurfsplanung mit Kostenberechnung und schließlich
- die Ausführungsgenehmigung auf der Basis von Kostenanschlag und Ausführungskosten auf der Grundlage der Ausführungsplanung.

Lediglich die Projektgenehmigung kann ohne Stadtratseinbindung durch verwaltungsinterne Abstimmung in der Lenkungsgruppe erfolgen, wenn sich Konzept und Kosten während der Projektierung bis dahin nicht verändert haben.

In die Erarbeitung der Einzelbeschlussvorlagen sind bislang alle Ende 2005 in der Lenkungsgruppe vertretenen Referate (damals noch ohne RAW) eingebunden. Das Baureferat ist als fachkundiger Baudienstleister in allen Projektphasen beigezogen und oft federführend zuständig. Soweit im Einzelfall ein anderes Nutzerreferat die Rolle des Eigentümers für die LHM an einem Förderprojekt inne hat, ist dieses für die Erstellung der Vorlagen federführend zuständig. Dabei können auch die Rollen des Baudienstleisters und der Projektsteuerung anders verteilt sein, so z.B. im Fall einer in ein Wohnbauvorhaben integrierten städtischen Anwohner-tiefgarage mit Sozialreferat und MGS. Nach Vorberatung in der Lenkungsgruppe werden je nach Fall der Kreisverwaltungsausschuss, der Fachausschuss eines anderen Nutzerreferats und / oder der Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung, zum Teil auch als Gemeinsamer Ausschuss befasst.

### **Phase 3 – Nachlaufende Kontrollphase der Mittelverwendung**

Im Zuge der weiteren Projektabwicklung erfolgen zunächst einzelprojektbezogene Prüfungen der Verwendungsnachweise. Soweit das Baureferat mit der Projektleitung und Ausführung dienstleistend beauftragt ist, zeichnet dieses selbst verantwortlich für eine zweckgebundene Verwendung der Stellplatzablösemittel. Ist ein Dritter beauftragt, prüft das Baureferat im Auftrag der Bauherrnschaft (bei P+R-Anlage z.B. des Kreisverwaltungsreferats) die vom Dritten erstellten Verwendungsnachweise.

Danach werden vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung für die Gesamtverwendungsplanung Berichte zur laufenden Umsetzung des Ablösemiteileinsatzes erarbeitet. Diese wer-

den abschließend im i.d.R. zweijährigen Turnus wiederum über die Lenkungsgruppe dem Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung vorgelegt.

## 7.2 Projektabläufe – Änderungsbedarf

### 7.2.1 Phase 1 - Befassung des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung

In Phase 1 am Anfang kann die Befassung des Stadtrates in der Grundkonzeption im Rahmen der Bedarfsherleitung und der frühen Machbarkeitsstudien in den Verwaltungsabläufen und der abschließenden Stadtratsbefassung wie festgelegt beibehalten werden. Am Beginn der Projektphase wird mit ihr die Planungshoheit der LHM in der Verkehrsplanung ausgeübt.

#### Projektabwicklung „Anwohnerstellplätze in Stadtprojekten“ sowie „P+R-Anlagen und B+R-Anlagen im Stadtgebiet“

Wesentliche Verfahrensschritte	Ablauf-Baustein	Erarbeitung Anwohnergarage	Erarbeitung P+R-Anlage B+R-Anlage	Vorbereitung	Entscheidung
<b>Vorphase</b>	Bedarfsabschätzung Grundstückssuche Machbarkeits-Aussagen grundsätzlich Kosten-Kennzahlen	PLAN PLAN BauR BauR	PLAN PLAN BauR oder Dritter		
<b>generell</b>	<b>Standortkonzept + Prioritätenreihung = Grundlagenbeschluss</b>	PLAN	PLAN	LG	PLAN -A

### 7.2.2 Phase 2 - Projektierungsphase mit Befassung des Kreisverwaltungsausschusses und anderer Nutzerausschüsse bzw. gemeinsamer Ausschüsse

#### Straffung der Verfahrensabläufe

Gestraft und umfassend inhaltlich geändert werden muss aus Sicht der Verwaltung die eigentliche Projektierungsphase. Das klassische Pachtmodell kann unter den heutigen Umfeldbedingungen oftmals nicht zielführend umgesetzt werden. Gerade bei der Neuerrichtung von Stellplatzeinrichtungen ist eine intensive Beteiligung der städtischen Gesellschaften und auch privater Dritter (Investorenmodelle) in Bezug auf die Eigentümerrolle und die Projektsteuerung erforderlich, wie oben bei Ziffer 6.3.1 bis 6.3.3 des Vortrags ausgeführt.

Das geltende Umsetzungskonzept aus 2005 weist sehr viele Verwaltungsstationen und Kontrollen der Abläufe in der Projektierungsphase (Phase 2) auf. Aus heutiger Sicht ist verwaltungskritisch anzumerken, dass es zu stark auf die Abläufe im Hoheitsbereich ausgerichtet ist und das Hauptaugenmerk auf die konsequente Beachtung und Kontrolle von Vorgaben zu Verfahrensschritten der Projektierung der Einzelprojekte richtet. Für städtische Eigenbetriebe, Eigengesellschaften oder private Dritte mit doppischer, kaufmännischer Buchhaltung und Wirtschaftsführung ist eine Projektierung mit so später, endgültiger „Freigabe“ des Projekts erst mit der Ausführungsgenehmigung nicht ausführbar. Dort ist Finanzierungssicherheit von Anfang an erforderlich, um überhaupt mit der Planung beginnen zu können. Soweit es nicht zur Projektumsetzung kommt, verursacht die Notwendigkeit, die Mittel, die den bisherigen Aufwand gedeckt haben, an die Finanzreserve "Stellplatzablösemittel" zurück führen zu müssen, erhebliche Probleme.

Die Betrachtung der Effektivität und Effizienz der Maßnahmen (Phase 1) und die Nachhaltigkeit der Mittelverwendung (Phase 3) in ihrer Gesamtheit stehen nicht im Vordergrund.

Bei den heute verbreiteten Investorenmodellen erfolgt in der eigentlichen Projektphase nur eine einmalige Befassung des Stadtrats. Dem Stadtrat wird in einem Beschluss erläutert, was der Investor grundsätzlich herstellen wird und was er in diesem Zusammenhang für die LHM mit errichtet. Hierfür werden die Rahmenbedingungen und Standards festgelegt und es wird die dafür von der LHM zu erbringende Finanzierung der Projektsumme in Form einer Kostenobergrenze „gedeckt“. Vertraglich soll mit dem Investor diese Summe festgeschrieben werden. Bei solchen Modellen hat es sich - außerhalb der Stellplatzablösemittelverwendung zur Verwirklichung verkehrlicher Maßnahmen - bisher meist um Kinderbetreuungseinrichtungen wie Kindergarten, -krippe oder Hort-Plätze im Zusammenhang mit Neubaugebieten gehandelt oder um Infrastrukturprojekte wie Straßen- oder Brückenumbauten im Zusammenhang mit Trambahnprojekten. Dieses delegierende Vorgehen folgt der Budgetverantwortung. Bestellt wird ein definiertes Vorhaben zu einem festgelegten Preis und Zeitpunkt. Die Umsetzung liegt in der alleinigen Projektverantwortung der/des Ausführenden.

Damit ist die Kontrolle bei innerstädtischen Beteiligten heute weit dichter, als bei der Abwicklung des Projekts über Dritte oder bei intensiver Zuziehung privater Partner.

## Projektabwicklung „Anwohnerstellplätze in Stadtprojekten“ sowie „P+R-Anlagen und B+R-Anlagen im Stadtgebiet“

Wesentliche Verfahrensschritte	Ablauf-Baustein	Erarbeitung Anwohnergarage	Erarbeitung P+R-Anlage B+R-Anlage	Vorberatung	Entscheidung
Projektierungsphase	Vorplanung (Machbarkeitsstudie)	BauR	BauR oder Dritter	LG	
	Kostenschätzung (Machbarkeitsstudie)				
	Öffentlichkeitsarbeit/ Beteiligung vor Ort	BauR/PLAN			
	Klärung Finanzierung, ggf. Ergänzungsfinanzierung	BauR			
	<b>Projektauftrag (Genehmigung des Bedarfsprogramms) + ggf. Erwerbsauftrag/Nutzungsüberlassung DB</b>	KVR, BauR, NutzerR + KVR	KVR, BauR, RAW	LG	KVA bzw. BauR und KVA
	+ Entwurfsplanung + Kostenberechnung				
	<b>[eigene Projekt-Genehmigung entfällt, ist im Projektbeschluss angelegt und faktisch vorverlagert]</b>		BauR oder Dritter		
	+ Ausführungsplanung + Baugenehmigung/Bahnrechtliche Genehmigung + Ausschreibung + Kostenanschlag und Ausführungskosten	BauR/KVR			
	<b>[eigene Ausführungsgenehmigung entfällt, ist im Projektbeschluss angelegt und faktisch vorverlagert]</b>	PLAN			
	(a) verwaltungsinterne Abstimmung + Kostenfeststellung + Verwendungsnachweis + Auszahlungsanweisung Ablösemittel + Flankierende Maßnahmen (z.B. Parkraummanagement)	BauR			
(b) Ausführungsplanung + Ausschreibung + Baugenehmigungsverfahren + Kostenanschlag + Ausführungskosten					
<b>= Projektbeschluss</b>					



### **Projektsteuerung, Projektablauf- und Kostenkontrolle der Projektierung**

Nur bei der klassischen Aufgabenverteilung ist das Baureferat zugleich für den Projektablauf und die Kostenkontrolle im Sinne eines Controllings verantwortlich. Bei den sonst im Vorfeld in der Lenkungsgruppe befassten Referaten sind keine vergleichbaren Ressourcen dazu vorhanden. Auch in fachlicher Hinsicht ist eine technische Beurteilungskompetenz nur beim Baureferat als fachkundigem Baudienstleister gegeben.

Bei Abweichungen vom klassischen Modell ist schon in den Fällen, in denen die Projektsteuerung nicht unmittelbar im Baureferat erfolgt bzw. dort baufachkundig auf Dritte übertragen wird, nur eine begrenzte innerstädtische Steuerung möglich.

Soweit die Projektsteuerung z.B. in einem Nutzerreferat mit Bauherrenfunktion durchgeführt wurde oder die Projektsteuerung auf eine andere Gesellschaft übertragen worden ist, z.B. bei Wohnbauprojekten vom Sozialreferat auf eine Wohnbaugesellschaft oder andere städtische Gesellschaft, obliegt die Projektablaufkontrolle dem jeweiligen Nutzerreferat. Das Controlling hinsichtlich Projektablauf und Kostenentwicklung stellt sich in diesen Fällen in den beteiligten Referaten (Nutzerreferate oder Betreuungsreferate von Gesellschaften - z.B. Projekt Deisenhofener Straße mit Sozialreferat als Nutzerreferat und Projektsteuerung durch dritte Gesellschaft) mit anderem Kerngeschäft mangels selbst vorgehaltener Fachkompetenz eines fachkundigen Baudienstleisters als problematisch dar. Eine durchgängig stringente Kontrolle ist dann dort kaum möglich.

Bei der heute notwendigen, noch weitgehenden Verlagerung der Funktionen der Bauherrnschaft und der Projektsteuerung auf städtische Gesellschaften und auf Dritte sind die Einwirkungsmöglichkeiten nochmals zurückgesetzt. Für Fälle wie z.B. Aidenbachstraße (Ziffer 6.3.2 des Vortrags) oder Neuperlach Süd - Carl-Wery-Straße (Ziffer 6.3.3 des Vortrags) könnte das Baureferat eine Controllingfunktion nur übernehmen, wenn die finanziellen Mittel für entsprechende Fremdvergaben zur Verfügung gestellt werden. D.h. das Baureferat würde über Ausschreibungen und Vergaben Fachbüros einschalten und beaufsichtigen, die als Projektsteuerer die Kosten- bzw. Terminüberwachung mit überprüfen können. Seitens des Baureferats selbst sind jeweils nur entsprechend den vorhandenen Kapazitäten in begrenztem Umfang Plausibilitätsüberprüfungen möglich.

### **Rechtliches Controlling für Projektgenehmigung und Vergabeentscheidung**

In gleicher Weise muss neu festgelegt werden, dass bei allen Fällen, die nicht in der „klassischen“ Form umgesetzt werden, notwendige Klärungen verantwortlich durch die projektsteuernde Einheit zu erfolgen haben. Das können projektspezifische, steuer-, europa- und vergaberechtliche Fragen sowie die Einhaltung entsprechender Vorgaben, auch aus dem Beihilferecht, von Inhousegeschäften etc. sein. Die Ergebnisse sind dem Betreuungs- bzw. Nutzerreferat vorzulegen. Von dort wird gegebenenfalls federführend die Lenkungsgruppe befasst. Aus Sicht der Verwaltung folgt die Zuordnung auch dieser Verantwortungen der aus dem vorhin beschriebenen Risikomanagement.

### **Kostenkontrolle und Übernahme von Kostensteigerungen bei der Bauausführung**

Die vorhandenen Kontrollmechanismen der Projektabwicklung können nach der Vergabeentscheidung bei Kostensteigerungen in der Phase der Bauausführung so gut wie keine kostenbegrenzende Wirkung mehr entfalten und sind aus verwaltungsökonomischen Gründen zu hinterfragen. In der Praxis hat sich gezeigt, dass bei Kostenmehrungen und Konzeptausweitungen der auf dem Weg befindlichen Projekte, diese dennoch zu Ende gebaut und in Betrieb genommen werden. In der Regel waren jeweils nachvollziehbare Gründe angegeben, eine Nachfinanzierung der Deckungslücke aus Stellplatzablösemitteln war bislang oftmals die

Folge. Künftig soll es stärker darum gehen, von wem und aus welchen Quellen weitere Finanzmittel zugeführt werden müssen, um das Projekt zu Ende zu führen.

In der Projektablaufstruktur sind die „neuen“ städtischen Modelle (Ziffern 6.3.2 bis 6.3.4 des Vortrags) den Privaten Projekten (Ziffer 6.4 des Vortrags), die nur anteilmäßig gefördert werden, im Projektablauf ähnlicher, als dem „klassischen“ städtischen Modell. Zum Beispiel unterscheiden sich das Projekt der Neuerrichtung der P+R-Anlage Aidenbachstraße (Ziffer 6.3.2 des Vortrags) und das Projekt der Errichtung des öffentlichen Parkhauses unter dem Thomas-Wimmer-Ring (Ziffer 6.4.4 des Vortrags), bei dem das Grundvermögen über ein Erbpachtmodell an die Stadt gebunden bleibt, hinsichtlich Projektsteuerung und Betrieb nur dadurch, dass bei einem privaten Projekt keine Anbindung der beteiligten Gesellschaften an die LHM vorliegt. Entsprechend gilt dies für die Kontroll- und Einwirkungsmöglichkeiten städtischer Dienststellen nach der Vergabeentscheidung.

Im Rahmen der vorhandenen städtischen Ressourcen und wegen der begrenzten Einwirkungsmöglichkeiten besteht damit bei den „modernen“ städtischen Projekten eine größere Eigenverantwortung der Ausführenden. Wegen der noch stärkeren Grenzen der Kostenkontrolle durch städtische Dienststellen ergibt sich die Notwendigkeit, das Nachfinanzierungsrisiko für die Finanzreserve "Stellplatzablösemittel" zu limitieren und auch für den Hoheitshaushalt zu begrenzen.

Immer gilt, dass aus der Finanzreserve "Stellplatzablösemittel" Fördermittel nur dann dauerhaft zugeführt und/oder behalten werden können, wenn das Projekt am Ende auch bestimmungsgemäß errichtet und genutzt werden kann. Soweit bei vollfinanzierten (städtischen) Projekten, die zum Teil abschnittsweise vorfinanziert werden, das Projekt scheitert oder einer anderen Nutzung zugeführt wird, ist immer eine indexbereinigte Rückführungspflicht der an die städtische Gesellschaft oder den Investor ausgereichten Fördermittel an die Finanzreserve "Stellplatzablösemittel" notwendige Folge.

### **Regelungsbedarf (aus Ziffer 7.2.2):**

#### **Straffung der Verfahrensabläufe**

Vorgeschlagen wird daher in der eigentlichen Projektphase in der Regel generell auch bei der Errichtung von Stellplatzeinrichtungen und anderen verkehrlichen Maßnahmen nur noch eine einmalige Befassung des Stadtrates (Projektbeschluss) vorzusehen (**Antrag der Referentin Nr. 4.1**).

#### **Projektsteuerung, Projektablauf- und Kostenkontrolle**

Entschieden werden muss daher, wer in diesen Fällen die Verantwortung für die Kontrolle der Bauausführung und Kostenkontrolle trägt, wenn für das Projekt Investorenmodelle mit Projektsteuerung durch einen Privaten (Ziffer 6.3.2 des Vortrags zu Allach - Oertelplatz) zur Anwendung kommen oder das Eigentum und/oder ggf. auch noch die Projektsteuerung bei städtischen Gesellschaften liegt (Ziffer 6.3.3 des Vortrags zu Aidenbachstraße oder Ziffer 6.3.4 des Vortrags zu Neuperlach Süd - Carl-Wery-Straße). Aus Sicht der Verwaltung ist zu entscheiden, dass in diesen Fällen die Eigen- und Letztverantwortung beim Investor (Projektsteuerer) sowie den städtischen Gesellschaften, wie z.B. den SWM und P+R Park & Ride GmbH wahrgenommen werden muss, soweit nicht das Baureferat für diese Leistungen im Einzelfall gesondert beauftragt und bezahlt werden soll (**Antrag der Referentin Nr. 4.2**).

### **Rechtliches Controlling**

Entschieden werden muss, wer in diesen Fällen die Verantwortung für die inhaltliche und fristgerechte Klärung projektspezifischer und rechtlicher Fragestellungen für die jeweilige Maßnahme trägt. Sie liegt in diesen Fällen aus Sicht der Verwaltung beim Investor (Projektsteuerer) sowie den städtischen Gesellschaften, wie z.B. den SWM und P+R Park & Ride GmbH, soweit nicht das Baureferat für diese Leistungen im Einzelfall gesondert beauftragt und bezahlt werden soll (**Antrag der Referentin Nr. 4.2**).

### **Deckelung, Förderbetrag**

Zur Limitierung des Risikos, dass bei Kostensteigerungen „unbegrenzt“ die Finanzreserve "Stellplatzablösemittel" (nach)belastet wird, wird vorgeschlagen, vorab mit der Bedarfsgenehmigung, bzw. dem Projektauftrag eine Deckelung des Förderbetrages durch den Stadtrat für künftige Projekte zu erteilen, wenn über städtische Gesellschaften und Dritte die Projektsteuerung erfolgt und sich Kostensteigerungen erst nach Vergabe im Lauf der Bauausführung abzeichnen (**Antrag der Referentin Nr. 4.3**).

### **Nachfinanzierung**

Eine Verlagerung und Ausfüllung der Kostenverantwortung ergibt sich dabei daraus, dass die Nachfinanzierung bei Beteiligung von städtisch beherrschten Gesellschaften dann über die für das Projekt zuständigen Betreuungsreferate laufen muss und ggf. über einen weiteren Finanzbedarf durch den Stadtrat entschieden werden muss. In der Finanzreserve "Stellplatzablösemittel" noch vorhandene, weitere Fördermittel können und sollen dann für andere Zwecke vorgesehen werden. Im Verhältnis LHM und Gesellschaft muss deshalb im jeweiligen Einzelfall durch das Betreuungsreferat festgestellt werden, von welcher Rechtsperson (Stadt oder Gesellschaft) weitere Kosten getragen werden (**Antrag der Referentin Nr. 4.4**).

## **7.2.3 Phase 3 – Nachlaufende Kontrolle: Befassung des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung**

### **Mittelverwendungsnachweise**

In Phase 3 erfolgt die Rechenschaftslegung für die zweckentsprechende Mittelverwendung bei den Einzelprojekten durch die Ausführenden.

Für eine dichtere Kontrolle als eine Schlüssigkeits- und Vollständigkeitsprüfung in einem gestuften Verfahren sind in keinem der städtischen Referate entsprechende personelle Ressourcen vorhanden. Auch in fachlicher Hinsicht ist über die Lenkungsgruppe eine fachtechnische Beurteilung nur beim Baureferat und in Grenzen beim Referat für Stadtplanung und Bauordnung gegeben. Betriebswirtschaftlich ausgerichtete Fachkräfte werden in dem Maß nur in der Stadtkämmerei gesehen. Soweit die Kostenverantwortung wie oben vorgeschlagen übertragen wird, reduziert sich allerdings der Kontrollaufwand entsprechend.

### **Mittelverwendungsberichte**

Zur nachlaufenden Kontrolle des zweckgebundenen Einsatzes der Stellplatzablösemittel erfolgen Berichte der Projektbeteiligten, ggf. über die Betreuungsreferate oder Nutzerreferate an das Referat für Stadtplanung und Bauordnung.

Mit Verwendungsberichten wird über die Lenkungsgruppe periodisch der Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung befasst, zuletzt für den Zeitraum 01.01.2010 bis 30.06.2014 am 03.12.2014, Sitzungsvorlage Nr. 14 – 20 / V 01715 (oben Ziffer 1. des Vortrags).

Die Projektphase 3 kann auch künftig dadurch abgeschlossen werden, dass in der Regel alle zwei Jahre für den jeweils vergangenen Zeitabschnitt mit der Vorlage des Mittelverwendungs-

berichts die Information des Stadtrats über den Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung erfolgt. Hiermit verbunden ist die Kontrolle der Verwaltung über die aktuellen Projektfortgänge und die Verwirklichung der verkehrlichen Maßnahmen unter Verwendung der Stellplatzablösemittel, die im Vorbericht in der planenden Vorausschau angekündigt waren.

#### **Regelungsbedarf (aus Ziffer 7.2.3):**

Die nachlaufende Kontrolle der Umsetzung des Projekts und der dortige Mitteleinsatz kann künftig nur vergleichbar der bisherigen Mittelverwendung bei den unter Ziffer 6.4.2 des Vortrags anteilig bezuschussten privaten Projekten erfolgen (**Antrag der Referentin Nr. 4.5**).

#### **Projektabwicklung „Anwohnerstellplätze in Stadtprojekten“ sowie „P+R-Anlagen und B+R-Anlagen im Stadtgebiet“**

<b>Wesentliche Verfahrensschritte</b>	<b>Ablauf-Baustein</b>	<b>Erarbeitung Anwohnergarage</b>	<b>Erarbeitung P+R-Anlage B+R-Anlage</b>	<b>Vorberatung</b>	<b>Entscheidung</b>
<b>Kontrollphase</b>	Kostenfeststellung Verwendungsnachweis Auszahlungsanweisung Ablösemittel	BauR oder Dritter über BauR/KVR an PLAN	BauR oder Dritter über KVR/Raw an PLAN		
<b>generell</b>	<b>Bericht zur laufenden Umsetzung von Projekten und Mitteleinsatz</b>  <b>= abschließende bzw. begleitende Maßnahme Rechenschaftsbericht (Beschluss)</b>	PLAN	PLAN	LG	PLAN-A

### **7.3 Regelung der Errichtung von städtischen Parkhäusern**

Diese Fälle sind im bisherigen Strukturellen Umsetzungskonzept nicht geregelt. Soweit nicht private Maßnahmen Dritter vorliegen, die nur anteilmäßig bezuschusst werden (z.B. öffentliche Kurzzeitparkplätze unter dem Thomas-Wimmer-Ring, Ziffer 6.4.4 des Vortrags), sondern vollständig finanzierte städtische Projekte, können die Regelungen über die Errichtung von städtischen Anwohnergaragen sinngemäß angewandt werden.

#### **Regelungsbedarf (aus Ziffer 7.3):**

Die Ausführungen unter Ziffern 4, 6 und 7.2 des Vortrags sollen hierfür sinngemäß angewandt werden (**Antrag der Referentin Nr. 4.6**).

### **7.4 Regelung von Sanierungsprojekten**

#### **7.4.1 Regelung der Projektabwicklung größerer städtischer Sanierungsmaßnahmen**

Die Maßnahmen zur Sanierung städtischer Stellplatzeinrichtungen sind im bisherigen Strukturellen Umsetzungskonzept ebenfalls nicht geregelt.

Ein größeres Sanierungsprojekt, das z.B. von der P+R Park & Ride GmbH nicht über Pauschalen in Eigenverantwortung rein betriebsintern abgewickelt werden kann, sondern als Einzelprojekt über die Lenkungsgruppe angemeldet werden muss, unterscheidet sich in der

Projektausführung nicht grundsätzlich von einem Neubauprojekt. Damit können die für Neubauprojekten geltenden Vorschriften sinngemäß angewandt werden.

#### **Regelungsbedarf (aus Ziffer 7.4.1):**

Größere städtische Sanierungsprojekte an Stellplatzeinrichtungen, insb. der P+R Park & Ride GmbH sollten grundsätzlich entsprechend den Neubaumaßnahmen abgewickelt werden **(Antrag der Referentin Nr. 4.7)**.

#### **7.4.2 Umsatzsteuerpflicht der P+R Park & Ride GmbH**

Im Zuge einer Betriebsprüfung bei der P+R Park & Ride GmbH, war die Finanzverwaltung zur Auffassung gekommen, dass die mit Stellplatzablösemitteln in der Vergangenheit realisierten Maßnahmen der Gesellschaft in zwei Fällen (Bau der P+R-Anlage Daglfing und Sanierung der Anwohnergarage Kellerstraße) für die LHM nicht mehr als umsatzsteuerfrei anerkannt wurden. In vorangegangenen Betriebsprüfungen wurde dieser Punkt durch die Finanzverwaltung nicht aufgegriffen. Aus Sicht der P+R Park & Ride GmbH, bestätigt durch die Steuerabteilung der Stadtkämmerei war davon auszugehen, dass wenig Erfolgsaussichten bestehen, gegen das Prüfungsergebnis rechtlich vorzugehen. Das Ergebnis wurde daher akzeptiert.

Hierdurch stellt sich die Frage, ob der Umgriff der Betriebsprüfung isoliert betrachtet werden kann oder ob nunmehr generell für die aktuellen und künftigen Projekte, die nicht im Prüfzeitraum abgeschlossen wurden, von einer Erhöhung bei den Investitionskosten der P+R Park & Ride GmbH auszugehen ist.

Dabei wurde stadtintern auch geprüft, ob zwischen Neubau- und Sanierungsmaßnahmen zu unterscheiden ist und ob die Erhöhung der Investitionskosten um den Steuersatz von 19 % auf einen Teil der Investitionen beschränkt ist.

#### **Regelungsbedarf (aus Ziffer 7.4.2):**

Festgestellt wurde, dass die Umsatzsteuer dann nicht anfällt, wenn die Leistung der P+R Park & Ride GmbH nicht als Gegenleistung in einem Auftragsverhältnis mit der LHM anzusehen ist, sondern eine Förderung der LHM vorliegt. Um dies klar zu stellen, ist es aus Sicht der Verwaltung notwendig, alle Sanierungsmaßnahmen, die die P+R Park & Ride GmbH künftig durchführt oder durchführen soll, mit einem Förderbescheid durch eine Förderbehörde der LHM mit zu finanzieren. Sollten städtische Stellplatzeinrichtungen durch andere städtische Gesellschaften betreut werden, gilt dies dort gleichermaßen.

Dementsprechend sind in den Betreuungsreferaten der LHM für die jeweiligen Gesellschaften Förderbehörden einzurichten, die Förderbescheide nach öffentlichem Recht erlassen können. Für die P+R, Park & Ride GmbH ist dies das KVR. Für die SWM ist dies das RAW **(Antrag der Referentin Nr. 4.8)**.

#### **7.5 Regelung von sonstigen Maßnahmen zur Entlastung der Straßen vom ruhenden Verkehr einschließlich investiver ÖPNV-Maßnahmen**

Diese Fälle sind im bisherigen Strukturellen Umsetzungskonzept nicht geregelt.

Bei der Förderung einzelner ÖPNV-Maßnahmen in jüngerer Zeit, wie die oben benannte Mobilitätsstation (Pilotprojekt) an der Münchener Freiheit oder das Projekt „MVG-Rad“ wurde nicht mehr wie bis 31.12.2007 nur ein Finanztransfer über den Hoheitshaushalt angestoßen, sondern gezielte Projektförderung betrieben.

Wie unter Ziffer 6.1 des Vortrags ausgeführt, ist das RAW deshalb seit 10.10.2014 in der Lenkungsgruppe ständig vertreten, um bei entsprechenden Konstellationen die Zuständigkeits-

kompetenz und Aufgabenstellung des Betreuungsreferats wahrnehmen zu können, falls Projekte der SWM (Bereiche MVG, Immobilien u.a.) oder die Förderung sonstiger ÖPNV-Maßnahmen mit Mitteln aus der Stellplatzabläse als Vorhaben koordiniert und begleitet werden müssen.

**Regelungsbedarf (aus Ziffer 7.5):**

Jedenfalls für Großprojekte der SWM, wie die Neuerrichtung und ggf. Erweiterung der Park und Ride-Anlagen in der Aidenbachstraße (Ziffer 6.3.2 des Vortrags) sowie in Neuperlach Süd - Carl-Wery-Straße (Ziffer 6.3.3 des Vortrags) muss festgelegt werden, welcher Fachausschuss in der bei Ziffer 7.2.2 des Vortrags beschriebenen Phase 2 - Projektierungsphase zu befassen ist. Isoliert betrachtet ist das der über das RAW als Betreuungsreferat der SWM zu befassende Ausschuss für Arbeit und Wirtschaft.

Da das KVR im Rahmen seiner laufenden Aufgaben im Verkehrsmanagement mit Maßnahmen zur Entlastung des Stadtgebiets vom Individualverkehr befasst ist, sich die Bewirtschaftung von Anwohnergaragen und P+R-Anlagen aus einer Hand bewährt hat und Parkbauten damit alle unter dem Dach des KVR betreut werden sollen, wurde bei von der P+R Park & Ride GmbH betriebenen städtischen P+R-Anlagen bislang das KVR und damit der Kreisverwaltungsausschuss (KVA) befasst. Nach den Grundsätzen des Münchner Facility Managements war bisher Leitgedanke, dazu beim KVR einen Betrieb gewerblicher Art (BgA) anzusiedeln und die Anlagen im Anlagevermögen des KVR zu führen. Diese Zuordnung ist bislang allerdings noch nicht hinreichend umgesetzt. Entsprechend des bisherigen Leitgedanken wurden derartige Zuschüsse für städtische P+R-Anlagen daher dennoch meist über den Haushalt des KVR abgewickelt.

Soweit die oben angesprochenen Vorhaben nun aber im Vermögen der städtischen Gesellschaft SWM verbleiben sollen, passt die Zuordnung zu KVR mit Befassung des KVA nicht mehr. Hier wäre die Zuordnung zum RAW als dem Betreuungsreferat der SWM sachnäher. Andererseits fehlt dem Ausschuss für Arbeit und Wirtschaft in der Vergangenheit jegliche Befassung mit der Thematik und die P+R Park & Ride GmbH ist auch für diese Anlagen als Betreiber vorgesehen.

Vorgeschlagen wird deshalb, bis auf Weiteres im Einzelfall einen gemeinsamen Ausschuss aus KVA und Ausschuss für Arbeit und Wirtschaft zu befassen, wobei die Unterlagen federführend von Seiten des für die Eigentümerstellung und Projektsteuerungsrolle der SWM zuständigen RAW in enger Abstimmung mit dem KVR eingebracht werden sollten (**Antrag der Referentin Nr. 4.9**).

SWM und P+R Park & Ride GmbH sind jeweils entsprechend einzubinden.

## **8. Ausblick - Verfügbarkeit noch nicht gebundener Stellplatzablösemittel ab 2016**

Für den Einsatz und die Priorisierung der im Planungszeitraum 2016 mit 2020 und darüber hinaus noch unverplant zur Verfügung stehenden Stellplatzablösemittel wird das zunächst bis 2020 hypothetisch zur Verfügung stehende Finanzvolumen geschätzt (Ziffer 8.1 des Vortrags). Dann können die heute schon bekannten, in der Verwendungsplanung aber noch nicht als bedarfsangemeldet geführten (Ziffer 3.2 des Vortrags) neuen Finanzbedarfe sowie die aktuell diskutierten, als förderfähig angesehenen verkehrlichen Maßnahmen gegenüber gestellt werden (Ziffer 8.2 des Vortrags).

Für die Entscheidung, welche konkreten verkehrlichen Maßnahmen bei mit nicht mehr überschießenden Finanzreserven durch den Einsatz von Mitteln aus der Finanzreserve "Stellplatzablösemittel" gefördert werden sollen, muss eine zentrale Entscheidungsfindung über die Lenkungsgruppe gewährleistet werden. Nur so können die Einzelprojekte und Maßnahmen auch zueinander in Bezug gesetzt und bei nicht ausreichender Finanzreserve in einem ganzheitlichen Abwägungsprozess priorisiert oder für eine Priorisierungsentscheidung des Stadtrats vorbereitet werden (Ziffer 8.3 des Vortrags).

### **8.1 Verfügbares Finanzvolumen 2016 mit 2020 (hypothetisch)**

Derzeit sind noch ca. 9 Mio. € in der Finanzreserve "Stellplatzablösemittel" vorhanden, die nicht einem in Planung befindlichen Projekt zugeordnet bzw. über Zusagen in Form von abgeschlossenen Vereinbarungen (Umlandförderung, private Anwohnergaragen) oder für konkrete Forderungen bei in Errichtung befindlichen Vorhaben gebunden sind.

Darüber hinaus sind noch knapp 1,30 Mio. € gesondert in einer Rückstellung von Ablösen aus der Verwirklichung städtischer Projekte vorhanden.

Hypothetisch werden, soweit sich die Erlöse aus Ablöseverträgen weiter in einer Bandbreite von 6,5 bis 9 Mio. € im Jahr bewegen, die verfügbaren Mittel von 2016 bis Ende 2020 um ca. 32,5 bis 45 Mio. € erhöhen. Diese Summe ist mit den genannten Unsicherheiten behaftet. Nach der aktuellen Sicht auf die Entwicklung der Einnahmen aus der Stellplatzablöse, die in 2015 nun wieder unter 7 Mio. € betragen haben, ist sie eher in der Nähe des unteren Werts wahrscheinlich. Der Umfang der Finanzreserve "Stellplatzablösemittel" baut sich durch Abschluss neuer Ablösevereinbarungen zudem erst über die Jahre auf.

Weitere Mittel können vorübergehend oder dauerhaft verfügbar werden, wenn sich die unter Ziffer 3.2 des Vortrags aufgelisteten Maßnahmen verzögern oder gar nicht verwirklicht werden sollten. Eine Abschätzung, in welchem Umfang die Herausnahme bestimmter Projekte aus der Verwendungsplanung - ggf. nach Zurücknahme einer im Einzelfall schon abgegebenen Förderzusage - eintreten könnte, ist aus derzeitiger Sicht für die Verwaltung nicht möglich.

Zudem sind in der Verwendungsplanung für die Neuherstellung und/oder Wiedererrichtung von Stellplatzanlagen vorsichtig kalkuliert die möglichen Förderhöchstbeträge je Stellplatz eingestellt. Die tatsächlich anfallenden Förderbeträge können je nach Umfeldbedingungen im Einzelfall erheblich darunter liegen, z.B. wenn für die gewählte und befürwortete Projektausführung kein Grunderwerb notwendig ist. Auch hier ist eine belastbare, die kommenden Entwicklungen antizipierende, Aussage nicht möglich.

Hypothetisch hochgerechnet stehen damit für die nächsten 5 Jahre 43 bis 55 Mio. € noch nicht verplante Mittel in der Finanzreserve "Stellplatzablösemittel" zur Verfügung, mit denen noch nicht in Ziffer 3.2 des Vortrags gelistete Projekte und Maßnahmen gefördert werden können. Hiervon abzuziehen sind noch ca. 3,5 Mio. € für offene Verrechnungsströme zu geförderten Maßnahmen bis Ende 2015.

Nach dieser Schätzung stehen rund 40 bis 52 Mio. € zur Verfügung.

### Hypothetisches Fördervolumen 2016 mit 2020

Ungebundene Mittel der Finanzreserve Stellplatzablöse	9 Mio. €
(+) städtische Ablösen	1,3 Mio. €
(+) Neue Stellplatzablöseverträge 2016 – 2020 (hypothetisch)	32,5 - 45 Mio. €
(+) Freiwerdende Fördermittel aus nicht verwirklichten Projekten	nicht bezifferbar
<hr/>	
(=) Gerundete Zwischensumme	43 bis 55 Mio. €
(-) noch offene Verrechnungsströme für 2015	3,5 Mio. €
<hr/>	
(=) Gerundete Gesamtsumme (hypothetisch)	40 bis 52 Mio. €



## **8.2 Vorausschau - Neue Finanzbedarfe und aktuell diskutierte verkehrliche Maßnahmen**

### **8.2.1 Neue Bedarfe auf Grund der geänderten Umfeldbedingungen**

Aus den in Ziffern 4 bis 7 des Vortrags dargestellten Gründen und veränderten Umfeldbedingungen, auf die wie mit den Anträgen der Referentin Nr. 2 bis 4 vorgebracht, reagiert werden soll, ergibt sich auch die Notwendigkeit der finanziellen Nachsteuerung.

#### **Umsatzsteuerpflicht der P+R Park & Ride GmbH**

##### **- Nachfinanzierung P+R-Anlage Daglfing und Sanierung Anwohnergarage Kellerstraße**

Als Folge der bei der P+R Park & Ride GmbH durchgeführten Betriebsprüfung ist für die beiden Fälle (Bau der P+R-Anlage Daglfing und Sanierung der Anwohnergarage Kellerstraße) in Höhe der nun anzusetzenden Umsatzsteuer von 19 % ein Nachfinanzierungsbedarf entstanden (Ziffer 7.4.2 des Vortrags). Aus Sicht der Lenkungsgruppe sollte die Nachfinanzierung aus Stellplatzablösemitteln beglichen werden, da Konzept und Errichtung der Anlagen unverändert geblieben sind und nur die Finanzierungsmodalitäten unvorhergesehen einer anderen Sichtweise unterliegen.

##### **- künftige Umsatzsteuerpflicht der P+R Park & Ride GmbH**

Für die Zukunft ist davon auszugehen, dass es dann in weiteren Fällen zu einer Erhöhung der Investitionskosten um den Steuersatz von 19 % kommt, soweit die Prüfungsfeststellungen auf gleichgelagerte Fälle zu übertragen sind. Angesprochen sind Zuschüsse für die Errichtung von P+R-/B+R-Anlagen sowie für die Errichtung und Sanierung von Anwohnergaragen. Zuschüsse für die Sanierung von P+R-Anlagen sind jedenfalls als steuerfrei anzusehen.

#### **Unvorhergesehene Kostenerhöhungen**

Bei bereits im Bau befindlichen Anlagen können sich auch bei städtischen Projekten ohne Beteiligung Dritter immer unvorhergesehene Kostenerhöhungen und damit Belastungen der Finanzreserve "Stellplatzablösemittel" ergeben.

Für die Baumaßnahme Anwohnergarage Josephsplatz ist vor allem im Zusammenhang mit den extremen Störungen des Bauablaufs ein Nachfinanzierungsbedarf von 780.000 € entstanden.

Weitere, im Moment nicht bekannte Nachfinanzierungsbedarfe können der Höhe nach nicht beziffert werden. Diese sind aber in einzelnen Fällen weiter zu erwarten. Soweit Nachfinanzierungspflichten - die weitere Verwirklichung der Vorhabens immer vorausgesetzt – mit diesem Beschluss (Antrag der Referentin Nr. 4.4) in Zukunft hinsichtlich der Budgetverantwortung bei den federführenden Referaten oder den projektsteuernden Akteuren belassen und getragen wird, verringert sich die Position für die Finanzreserve „Stellplatzablösemittel“ entsprechend.

#### **Weitere Sanierungsbedarfe bei städtischen Anlagen**

##### **- Anlagen im Bestand**

Finanzierungsbedarf kann sich bei wie bei Ziffer 4.3 des Vortrags dargestellt zum Einen bei neu aufkommendem Sanierungsbedarf bei bestehenden Anlagen ergeben, soweit die Finanzreserve "Stellplatzablösemittel" in Bezug auf die P+R Park & Ride GmbH über die dafür bereits vorgesehenen Vorhaltungen in der Verwendungsplanung hinaus im Einzelfall durch Stadtratsbeschluss belastet wird (Antrag der Referentin Nr. 2.1).

### **- künftige Sanierungen bei neu hinzukommende Anlagen**

Zum anderen ist bei neu hinzukommenden Anlagen künftig die dynamische Erhöhung des vorzuhaltenden Volumens der für Sanierungen insgesamt vorzuhaltenden Mittel zu berücksichtigen (Antrag der Referentin Nr. 2.1).

### **Erhöhung der Förderhöchstgrenzen**

Die beantragte Erhöhung der maximal anzusetzenden Förderhöchstgrenzen von 36.000 € auf 40.000 € löst bei 754 Stellplätzen (Freiham, Aidenbachstraße, Allach - Oertelplatz) einen erhöhten Finanzbedarf von ca. 3,2 Mio. € aus.

### **Künftige P+R-Anlage Allach - Oertelplatz**

Offen ist derzeit auch, ob für die vorgesehene P+R-Anlage Allach - Oertelplatz die Umsatzsteuer am Ende anfällt (siehe Beschluss VV vom 20.07.2016, Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 06626 „Errichtung einer P+R-Tiefgarage am S-Bahnhaltepunkt Allach im Versorgungszentrum am Oertelplatz“). Dies würde nach derzeitiger Bewertung ca. 820.000 € ausmachen.

### **Nachkalkulation von nicht mehr aktuellen Positionen in der Verwendungsplanung**

Soweit die P+R-Anlage Neuperlach Süd - Carl-Wery-Straße wiedererrichtet und auf 780 Stellplätze erweitert werden sollte, ist über die 15 Mio. € hinaus, die bisher auf der Grundlage alter Berechnungen noch in den 90er-Jahren mit 20.000 € Höchstgrenze je Stellplatz angestellt wurden, eine maximale Zusatzbelastung der Finanzreserve "Stellplatzablösemittel" mit weiteren ca. 16,2 Mio. € einzukalkulieren, wenn je Stellplatz 40.000 € als Höchstgrenze angesetzt werden.

## **8.2.2 Weitere aktuell diskutierte oder schon beantragte Maßnahmen und Projekte**

### **- Elektroladestationen**

Die Ausrüstung künftiger, neuer Stellplatzeinrichtungen mit Elektroladesäulen ist zwischenzeitlich als Stand der Technik anzusehen und wird nun als Teil der bezuschussungsfähigen Kosten bei Privaten gesehen und bei städtischen Projekten voll finanziert.

Soweit es um die Nachrüstung geht, ist die Förderfähigkeit kritischer zu sehen, weil alleine damit eine Entlastung des Verkehrsraums vom Parkverkehr nicht einhergeht. Aktuell geprüft wird aber, inwieweit dies in Pilotprojekten und auch als Standardfall einer Modernisierung oder Sanierungsmaßnahme gefördert werden kann. Dies wird am Ende bei gegebener rechtlicher Förderfähigkeit eine Frage der Priorisierung aller möglichen Einzelmaßnahmen in einer Gesamtschau sein. Eine vorzuhaltende Summe kann derzeit noch nicht beziffert werden.

### **- multimodales Verkehrsmanagement**

Im Bereich des multimodalen Verkehrsmanagements sind wiederkehrend eine Reihe von Projektvorstellungen im Raum, die jeweils Einzelne zu prüfen sind. Auch hier ist eine dafür vorzusehende Summe derzeit nicht bezifferbar.

### **- Umlandförderung**

Im Bereich der Umlandförderung ist die Finanzierung für eine Nachrüstung einer B+R-Anlage der Gemeinde Deisenhofen, Furth in Höhe von wenigen Tausend Euro zugesagt. Des Weiteren liegt eine Anfrage der Stadt Dachau hinsichtlich einer Bezuschussung für ein Fahrradparkhaus vor.

#### **- Interimslösungen bei Abbruch von Altanlagen**

Im Zusammenhang mit den Maßnahmen der Wiedererrichtung/Erweiterung der P+R-Anlagen Aidenbachstraße (Ziffer 6.3.2 des Vortrags) und ggf. auch Neuperlach-Süd - Carl-Wery-Straße steht die Anfrage zur Prüfung an (Ziffer 6.3.3 des Vortrags), ob auch Provisorien für Interimszeiten aus der Stellplatzablässe finanzierbar wären. Hier sind unabhängig von der Frage der rechtlichen Unsicherheiten noch keine bezifferten Kostenschätzungen bekannt. Jedenfalls ist eine Bedarfsanmeldung im Millionen-Euro-Bereich zu erwarten.

#### **- Private Anwohnergaragen**

In der Franz-Joseph-Straße (25 Plätze), der Auerfeld-/Schornstraße (bis 80 Plätze), der Hansa-/Fugger-/Martin-Behaim-Straße (54 Plätze) und der Volkartstraße (14 Plätze) sind aktuelle, neue Förderanfragen im Referat für Stadtplanung und Bauordnung eingegangen, die insgesamt ein Investitionsvolumen von 3,1 Mio. € umfassen.

#### **- Städtische Anwohnerstellplätze Ruppertstraße**

Auf der Basis des Beschlusses der VV vom 23.07.2003 „Anwohnergaragen in München“, Sitzungsvorlagen Nr. 02-08 / V 02578, wurde das städtische Grundstück an der Ruppert-/Tumblingerstraße als Standort für zusätzliche Anwohnerstellplätze im Rahmen der dortigen Bebauung aufgenommen. Der Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1791 schreibt neben der Herstellung der notwendigen Stellplätze für die Gemeinbedarfseinrichtungen zusätzliche 50 Kfz-Stellplätze für Anwohner in einer Tiefgarage fest. Damit ergibt sich ein Investitionsvolumen von 1,8 Mio. € bei bisher festgesetztem maximalem Zuschuss von 36.000 €/Stpl. (2 Mio. € bei 40.000 €/Stpl.).

### Ergebnis der Vorausschau

In der Summe liegt, über den in Ziff. 3.2 des Vortrags genannten bereits angemeldeten Bedarf hinaus, eine bis Ende 2015 erfasste weitere Nachfrage mit einem Finanzierungsbedarf von ca. 26 Mio. € vor.

Neuer, in Ziffer 3.2 noch nicht eingerechneter Finanzbedarf für Einzelprojekte / Maßnahmen 2016 mit 2020	
Projekt / Maßnahme / Ereignis	Finanzbedarf
Nacherhebung USt., P+R-GmbH (Neubau P+R Daglfing, Sanierung AWG Kellerstraße)	schon berücksichtigt
19 % Erhöhung der Investitionskosten P+R	offen
nachträgliche Kostenerhöhungen, z.B. Josephpsplatz	< 0,8 Mio. €
P+R - Bestand: unvorhergesehene, nicht in Ziffer 4.3.1 berücksichtigte Sanierungen, neue Anlagen (Dynamik)	nicht beziffert offen
Erhöhung Förderhöchstgrenze von 36.000 € auf 40.000 €	3,2 Mio. €
Neuperlach Süd (Carl-Wery-Straße), Erhöhung Fördergrenze auf 40.000 €	16,2 Mio. €
Aus- und Nachrüstung Elektroladesäulen	nicht beziffert
multimodales Verkehrskonzept, z.B. weitere Mobilitätsstationen oder weiterer Ausbau MVG-Rad	> 0,5 Mio. €
Umlandförderung aktuell: B+R-Deisenhofen, Furth	0,005 Mio. €
P+R-Provisorien z.B. Aidenbachstraße, Carl-Wery-Straße	nicht beziffert
Private AWG Förderanfragen Franz-Joseph-Str. (25 Pl.) Auerfeld-/Schornstr. (bis zu 80 Pl.) Volkartstr. 14 (14 Pl.) Hansastr./Fuggerstr./Martin-Behaim-Str. (54 Pl.)	3,1 Mio. €
Städt. AW-Stpl., Ruppertstraße (50 Pl.)	1,8 Mio. €
Gesamtsumme (soweit bezifferbar)	ca. 26 Mio. €

### 8.3 Zentrale Behandlung von Projekten und Maßnahmen über die Lenkungsgruppe

In jüngerer Zeit ist öfter eine nicht zentral gesteuerte Diskussion und Behandlung der Förderanfrage bei neuen, gewünschten Projekten oder Maßnahmen zu verzeichnen gewesen, ohne dass hierfür zentrale Mittel vorgesehen worden wären, sondern eine Finanzierung aus der Finanzreserve "Stellplatzablösemittel" erwartet war.

Ohne ausreichende Mittelvorrhaltung kann eine Berücksichtigung der Zielausrichtung des Fördermitteleinsatzes auf Grundlage des neuen Rechts unter Berücksichtigung aktueller Umfeldbedingungen nicht ausreichend erfolgen, wenn die Entscheidung über die konkrete Finanzierung von Einzelprojekten bereits weitgehend vorgeprägt ist. Nicht immer war die Lenkungsgruppe in die Vorüberlegungen eingebunden. Vorhandene Ablösemittel waren daher nicht in allen Fällen vorgehalten. Die Maßnahmen waren aus Sicht der jeweiligen Ressortzuständigkeit oder Leitungsebene jeweils für sich, als prioritär angesehen gewesen. Nur wegen des bislang noch vorhandenen freien Fördervolumens konnten einzelne Maßnahmen mit zum Teil schon vorprägenden Grundentscheidungen in der Priorisierung noch ohne Kollision mit anderen Projekten und Maßnahmen für die in der Verwendungsplanung Mittel vorgesehen sind (Ziffer 3.2 des Vortrags) über eine Folgeliste (Ziffer 8.2.2 des Vortrags) als neu zu berücksichtigende Einzelprojekte aufgenommen und in der Lenkungsgruppe entschieden oder dem Stadtrat zur Entscheidung vorgelegt werden.

Die noch frei verfügbaren Mittel aus der Finanzreserve "Stellplatzablösemittel", auch unter Berücksichtigung neu zu erwartender Einnahmen und von Finanzvolumen, die wegen Verzögerung oder Nichtrealisierung von geplanten Maßnahmen wieder frei werden könnten, decken dennoch schon jetzt kaum mehr die prognostizierten Ausgaben für bereits neu benannte oder diskutierte verkehrliche Maßnahmen und Projekte, die nach aktueller Rechtslage förderfähig sind. Im Planungszeitraum ist mit fortschreitender Zeit eine beständig ansteigende Unterdeckung für weitere rechtlich förderfähige Maßnahmen zu erwarten. Aus den Möglichkeiten muss dann ausgewählt werden, was im Rahmen der Zweckbindung hinsichtlich der verkehrlichen Wirkung als besonders förderwürdig und am dringlichsten erscheint.

Alleine seit Mitte 2014 bis Ende 2015 sind bereits neue Bedarfe im zweistelligen Millionen-Euro-Bereich aus verschiedensten Bereichen und mit unterschiedlicher Zielsetzung gemeldet worden, die die jährlichen Neueinnahmen aus Ablösen (im Schnitt 6,5 Mio. € p.a.) weit übersteigen. Exemplarisch benannt:

- Für eine private Anwohnergarage ein Fördervolumen von über einer Million € (Paulaner Nockherberg).
- Mit zunehmendem Alter der P+R-Anlagen ergeben sich wiederkehrende und kostenträchtige Sanierungsbedarfe. Zuletzt ist Finanzierungsbedarf für eine Reihe von zu sanierenden P+R-Anlagen in Verbindung mit U-Bahnbauwerken angemeldet worden, bei denen bei bestimmungsgemäßem Gebrauch der Einrichtung durch Chloridschäden an Fugen die U-Bahnbauwerke in Mitleidenschaft gezogen wurden (Westfriedhof, Fürstenried West, Innsbrucker Ring, Mangfallplatz). Bei den P+R-Anlagen Westfriedhof und Innsbrucker Ring handelt es sich hierbei z.B. um einen Investitionsbedarf von jeweils 750.000 € bis 1 Mio. €.
- die Finanzierung von Pilotprojekten, wie MVG-Rad mit zunächst nachgefragten 5 Mio. € Fördervolumen,
- die Errichtung von zunächst einer ersten Mobilitätsstation an der Münchner Freiheit und Anfang 2016 von fünf weiteren Mobilitätsstationen mit einem neuerlichen Investitionsvolumen von 500.000 €,
- neue Anfragen zur Umlandförderung, u.a. zu einem Fahrradparkhaus in Dachau
- eine Schrankenanlage an der Carl-Wery-Straße mit Kosten von 140.000 €

- eine weitere private Anwohnergarage (Hansa-/Fugger-/Martin-Behaim-Straße) mit einem Fördervolumen von knapp 1 Mio. €
- ggf. eine städtische Anwohnergarage am Elisabethmarkt oder in der Arcisstraße, usw.

Die sich häufenden Bedarfsnachfragen für konkrete ÖPNV-Maßnahmen an die Finanzreserve „Stellplatzablösemittel“ sind nach Wegfall der obligatorischen Ablösen, die bis 01.01.2008 unmittelbar in Form einer Finanzausweisung für ÖPNV-Maßnahmen zur Verfügung stand, konsequente Folge des jetzigen Finanzierungsausfalls. Es ist zudem sinnvoll, dass die Förderung von Einzelmaßnahmen mit einer zielgerichteten, am Projekt orientierten Steuerung zentral diskutiert und entschieden wird und nicht auf einem separaten Finanztransfer basiert.

#### **Regelungsbedarf (aus Ziffer 8.):**

Die in Fachreferaten oder an anderer Stelle geführten Diskussionen über den Einsatz von Stellplatzablösemitteln für verkehrliche Einzelprojekte oder Maßnahmen muss über die Lenkungsgruppe geführt und dort über den Einsatz entschieden oder über die Stadtratsbefassung abgestimmt werden. Alle neuen verkehrlichen Projekte oder Maßnahmen, für die Stellplatzablösemittel zur Finanzierung verwendet werden sollen, müssen über das federführende Fachreferat oder von einem Querschnittreferat der referatsübergreifenden Lenkungsgruppe zur Behandlung und Entscheidung bzw. Vorbereitung der weiteren Befassung des Stadtrats vorgelegt werden (**Antrag der Referentin Nr. 5.**).

#### **9. Priorisierung des Mitteleinsatzes bei Anmeldung weiterer verkehrlicher Maßnahmen und Unterdeckung der Stellplatzablösemittelreserve im Zeitraum 2016 mit 2020**

Die Gegenüberstellung des hypothetisch frei verfügbaren Finanzvolumens (Ziffer 8.1 des Vortrags) mit neu bekannt gewordenem Finanzbedarf (Ziffer 8.2 des Vortrags) zeigt, dass bei angenommenen frei verfügbaren Mitteln von ca. 40 bis ca. 52 Mio. € ca. 26 Mio. € gegenzurechnen sind, so dass sich die im Planungszeitraum bis Ende 2020 wirklich noch verfügbaren Mittel für noch nicht bekannte Projekte auf ca. 14 bis ca. 26 Mio. € belaufen könnten. Dieses Volumen baut sich, wie oben ausgeführt, aber nur über die Zeit auf. Auf ein Jahr gesehen sind damit - rechnerisch - jeweils nur noch ca. 2,8 bis ca. 5,2 Mio. € vorhanden und mit Unsicherheiten verbunden.

Insgesamt wird der Finanzbedarf der möglichen und gewünschten weiter zu erwartenden Maßnahmen aus Sicht der Lenkungsgruppe die in der Finanzreserve "Stellplatzablösemittel" frei verfügbaren Mittel schon „auf Sicht“ übersteigen, soweit nicht bislang in der Verwendungsplanung berücksichtigte, größere Projekte zurückgestellt oder nicht mehr verwirklicht werden sollten.

Spätestens dann müssen Auswahlentscheidungen oder Priorisierungen getroffen werden, soweit sich die Berücksichtigung der Förderung nicht schlicht nach der Reihenfolge der Bedarfsanmeldung richten soll. Ein bloßes Rennen nach dem „Windhundprinzip“ zum Erhalt jeweils noch verfügbarer Mittel, würde zudem jeweils eine Entscheidung über ein Einzelanliegen in einer „Momentaufnahme“ erfordern. Eine nachhaltig zielgerichtete Förderung von verkehrlichen Maßnahmen unter Berücksichtigung aller Aspekte wäre dann nur eingeschränkt bzw. im Einzelfall auch gar nicht möglich.

Dem vorausgehend ist aber eine Entscheidung über neue Verfahrensregelungen, die mit dieser Vorlage getroffen werden soll.

Auf der Grundlage dieser Beschlussvorlage soll daher die Stadtverwaltung beauftragt werden, einen konkreten Verwendungsvorschlag über den Einsatz künftig vorhandener Ablösemittel zu erarbeiten und dem Stadtrat zur weiteren Befassung vorzulegen. Bis dahin können neue Pro-

jekte nur noch gefördert werden, wenn eine entsprechende Dringlichkeit gegeben ist und die Umsetzung unaufschiebbar ist, vorausgesetzt, dass dann noch freie Mittel in der Finanzreserve „Stellplatzablösemittel“ verfügbar sind (**Antrag der Referentin Nr. 6.**).

## **10. Behandlung der Stadtratsanträge**

Aufgrund der Sachnähe werden die Stadtratsanträge Nr. 14-20 / A 00994 vom 30.04.2015, daraus der Antragspunkt 2 sowie Nr. 14-20 / A 01363 und Antrag Nr. 14-20 / A 01364 vom 16.09.2015 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL in diesem Beschluss mit behandelt. Daher konnten sie nicht in der vorgegebenen Frist behandelt werden. Die Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL wurde darüber informiert. Zu den Anträgen wurden Fristverlängerungen gewährt.

### **10.1 Antrag Nr. 14-20 / A 00994 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL vom 30.04.2015:**

#### **E-Mobilität: Handlungsfeld 8 – Laden und Parken, Antragspunkt 2 (Anlage 1)**

Unter Punkt 2 wird beantragt, Zuschüsse für den Bau von Anwohnerstellplätzen an die Erstellung eines entsprechenden Anteils von 25 % Einstellplätzen mit einer Stromzuleitung für die Ladung von Elektro-Fahrzeugen - wie in Offenbach - zu binden.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt wie folgt Stellung:

In der Lenkungsgruppe zur Verwendung von Stellplatzablösemitteln besteht Einvernehmen, dass bei allen städtischen Tiefgaragen die mit Stellplatzablösemitteln gefördert werden, die Möglichkeit, bedarfsgerecht Auflademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge als zeitgemäßem Standard einer Tiefgaragenausstattung zu schaffen, in vollem Umfang zuschussfähig ist. Soweit leistbar und sinnvoll sind deshalb bei der Errichtung von Stellplätzen bauliche Vorkehrungen zu treffen, die eine einfache Nachrüstung mit Ladeeinrichtungen ermöglichen, um einen späteren Mehraufwand und zusätzliche Kosten zu vermeiden. Das mit dem Antrag verfolgte Anliegen wird insoweit unterstützt.

Auch bei privaten Bauvorhaben kann eine bedarfsgerechte Einrichtung von Lademöglichkeiten ebenfalls in Höhe der anrechenbaren Baukosten zu 50 % zwischenzeitlich bezuschusst werden (siehe Ziffer 8.2.2 des Vortrags, Unterpunkt – Elektroladestationen). Das mit dem Antrag verfolgte Anliegen wird auch insoweit unterstützt.

Eine Verpflichtung privater Bauherren und Bauherren, Aufladestationen in hoher Zahl einzurichten, um überhaupt Fördermittel für die sonst anrechenbaren Baukosten der Garagenanlage selbst zu erhalten, stößt dagegen an rechtliche Grenzen. Das Setzen eines solchen Standards alleine dient nicht dazu, das einzige Ziel der in der Finanzreserve „Stellplatzablöse“ zweckgebunden vorgehaltenen Mittel zu unterstützen, die Straßen vom ruhenden Verkehr zu entlasten. Erst wenn die Nachfragen nach Fördermitteln für private Vorhaben die Möglichkeiten der städtischen Förderung übersteigen, könnte über zusätzliche Qualitätsstandards eine Feinauswahl der Projekte getroffen werden, die weitere städtische Zielsetzungen, wie z.B. die Förderung der Elektromobilität unterstützt. Da auch ein „normal“ ausgestatteter Anwohnerstellplatz im Rahmen der gesetzlich vorgegebenen Zweckbindung des Stellplatzablösemittelsatzes gleichermaßen geeignet ist, die Straßen vom ruhenden Verkehr zu entlasten, aber weniger Fördermittel beansprucht, können solange keine zusätzlichen Anforderungen und Standards gesetzt werden, bis zu befürchten ist, dass Standardstellplätze leer stehen bleiben könnten. Dies ist in München aber nicht der Fall.

Dem Antragspunkt 2 kann daher nur nach Maßgabe der voranstehenden Ausführungen entsprochen werden.

## **10.2 Antrag Nr. 14-20 / A 01363 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL vom 16.09.2015: Mehr Ökologie für das „2000-Stellplätze-Programm“ (Anlage 2)**

Beantragt wird, die Zuschüsse für Anwohnerstellplätze in Privat-Projekten („2000-Stellplätze-Programm“) an ökologische Kriterien zu binden. Gefordert wird ein besserer Baumschutz für größere Bäume, auch grenznahe Bäume auf Nachbargrundstücken, eine mindestens 1,2 m dicke Überdeckung von Tiefgaragen, um eine qualitätvolle Begrünung und Bepflanzung auch mit Bäumen zu ermöglichen, mehr Platz für eine bessere Aufenthaltsqualität und für Rad- und Fußverkehr durch den Wegfall von Stellplätzen am Straßenrand. Des weiteren sollen bevorzugt stationsbezogene Carsharing-Stellplätze sowie Ladestationen für Elektrofahrzeuge gefördert werden. Außerdem sollte bei diesen bezuschussten Stellplätzen eine Kontrolle der Vermietungen erfolgen und maximale Mietpreise vorgegeben werden.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt wie folgt Stellung:

Zunächst ist hinsichtlich von ökologischen und sozialen Kriterien auf die Ausführungen in Ziffer 10.1 des Vortrags Bezug zu nehmen.

Das Einfordern von Qualitätsstandards im Rahmen der Verwendung von zweckgebundenen Stellplatzablösemitteln über gesetzliche Mindeststandards hinaus hat immer als Voraussetzung, dass der Zweck der Förderung unmittelbar unterstützt wird. Konkret bedeutet das, dass z.B. Anforderungen zu den Abmessungen und zur Erreichbarkeit der Stellplätze als Fördervoraussetzung aufgestellt werden können, um eine sinnvolle und möglichst umfassende Nutzung geschaffener Stellplätze abzusichern und damit zu verhindern, dass Leerstand droht. Weiteren, auch kostenverursachenden Qualitätsanforderungen, die andere städtische Zielsetzungen unterstützen, steht der Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit für den Einsatz der gewissermaßen treuhänderisch verwalteten Fördermittel entgegen.

Aus dem Grund können Anforderungen an Baumschutz und Begrünung oder Gestaltung nach Wegfall von Stellplätzen am Straßenrand nicht gestellt werden. Im Gegenteil sind Gestaltungsmaßnahmen, die über das notwendige Maß der Wiederherstellung der Oberfläche hinaus gehen, nicht förderfähig. Die Verwendung der Mittel hierfür wäre zweckwidrig und rechtlich unzulässig. Gleiches gilt für einen etwaigen Einsatz der Mittel im Zusammenhang mit der Gestaltung des öffentlichen Raumes.

### **Carsharing und Ladestationen für Elektrofahrzeuge**

In der Regel liegt bei privaten Carsharingvorhaben zugleich ein Wohnbauvorhaben vor, das deshalb bereits im Rahmen der Baugenehmigung eine Reduzierung des Stellplatzschlüssels eines Vorhabens zugestanden bekommt. Damit wird auch ausgesagt, dass das Vorhaben weniger Verkehr auslöst als der Regelfall. Hier wird dann schon keine Ablöse ausgelöst. Das Carsharing ist Voraussetzung eines Gesamtkonzepts, damit der Stellplatzschlüssel reduziert werden kann. Eine nochmalige Berücksichtigung im Wege der Förderung im Zusammenhang mit der Stellplatzablöse wäre unzulässig, weil die für das Carsharing notwendigen Stellplätze Teilmenge der festgesetzten, gebundenen Stellplatzanzahl sind.

Im öffentlichen Raum ist eine Förderung nur im Einzelfall möglich, wenn eine Reduzierung des Parkverkehrs nachweisbar ist. Ein bloßer umweltpolitisch erwünschter Umstieg im Bereich des Antriebs des KFZ kann nicht mit Stellplatzablösemitteln gefördert werden. Hierfür sind aber andere Förderungen im Bereich des Referats für Gesundheit und Umwelt vorgesehen.

### **Kontrolle der Vermietungen, Vorgabe eines maximalen Mietpreises**

Zwischen der privaten Bauherrin bzw. dem privaten Bauherrn und der LHM (vertreten durch das Referat für Stadtplanung und Bauordnung) wird eine Vereinbarung geschlossen, die die Voraussetzungen des Zuschusses regelt. Darin ist auch der Passus enthalten, dass die Stadt berechtigt ist, jährlich einen Nachweis über die vertragsgemäße Nutzung der vertragsgegen-



ständlichen Stellplätze zu verlangen. Mit diesem Instrument ist sichergestellt, die vereinbarungsgemäße Nutzung der Anwohnerstellplätze im Bedarfsfall überprüfen zu können.

Konkret zum Thema Mietpreisbindung bei mit Stellplatzablösemitteln bezuschussten privaten Anwohnergaragen wurde zuletzt im Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 02.07.2014 „Sozialverträgliche Preisgestaltung und Stellplatzvergabe zur Anwohnergarage am Josephsplatz“, Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 00157 ausgeführt:

„... Es war und ist die Intention, private Initiativen zur Errichtung zusätzlicher privater Anwohnerstellplätze durch das sogenannte „2000-Stellplätze-Programm“ auszulösen und zu fördern. Private Initiativen erhalten daher zur Realisierung von Stellplätzen einen Zuschuss, der sich auf 50 % der Baukosten (aktuell maximal 18.000 € je Stellplatz) beläuft. Mit diesem Zuschuss sind die Bedingungen verknüpft, dass die bezuschussten, privat gebauten Stellplätze nur an Anwohnerinnen und Anwohner vermietet werden dürfen und der LHM ein 25-jähriges Belegungsrecht sowie eine beschränkt persönliche Dienstbarkeit einzuräumen ist, wonach diese Stellplätze nicht zur Deckung des Bedarfs anderer Bauvorhaben herangezogen werden dürfen.

Die entsprechende Vereinbarung zur Förderung von Anwohnerstellplätzen (Zuschussfinanzierung und Sicherung der Anwohnerstellplätze) wird gesondert zwischen privaten Bauherrn und der LHM (vertreten durch das Referat für Stadtplanung und Bauordnung) geschlossen, sobald die baurechtliche Zulässigkeit des Vorhabens geklärt ist. Eine Bestimmung, wonach im Rahmen der Förderung von Anwohnerstellplätzen die Zulässigkeit der Baumaßnahme an die Realisierung von preislimitierten Anwohnerstellplätzen gebunden werden soll, ist in den Voraussetzungen für die Zuschussfinanzierung (vgl. hierzu auch den Beschluss der Vollversammlung des Stadtrats „Anwohnergaragen in München“ vom 23.07.2003, Sitzungsvorlagen Nr. 02-08 / V 02578) nicht enthalten. Eine Änderung der bisherigen Förderpraxis wäre im Hinblick auf die Intention des städtischen Förderprogramms und die notwendige Akzeptanz dieses Instruments bei den Investorinnen und Investoren nicht zielführend.

Eine Differenzierung nach Einkommen bzw. Bedürftigkeit lässt sich auch mit der Bayerischen Bauordnung – BayBO nicht vereinbaren. Danach orientiert sich der Mitteleinsatz entsprechend der Regelung in Art. 47 Abs. 4 BayBO nur an der objektiven Geeignetheit der geförderten Anlage oder Maßnahme, zur Entlastung der Straßen vom ruhenden Verkehr einen Beitrag zu leisten. ...“

Seit diesen Beschlüssen des Stadtrats haben sich die Rahmenbedingungen für das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nicht geändert.

Insgesamt kann daher dem Antrag kann daher nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

### **10.3 Antrag Nr. 14-20 / A 01364 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL vom 16.09.2015:**

#### **Prioritätensetzung bei der Verwendung von Stellplatzablösemitteln (Anlage 3)**

Beantragt wird, die Mittel aus den Stellplatzablösen vorrangig für spezielle Projekte zu verwenden. Aufgeführt werden Bike+Ride-Stellplätze in München sowie im Umland an Haltestellen des MVV, mit dem Ziel von mindestens 1000 zusätzlichen B+R-Stellplätzen pro Jahr. Diese Abstellanlagen sollen möglichst überdacht sein; des Weiteren neue Mobilitätsstationen an innerstädtischen Knotenpunkten des MVV. In Absprache mit den betroffenen Kommunen und Landkreisen sollen Mobilitätsstationen auch an bereits vorhandenen P+R-Anlagen im S-Bahnbereich gefördert werden, mit dem Ziel von 100 Stationen bis 2025. Weiter sollen die Gelder verwendet werden für investive Maßnahmen des öffentlichen Personennahverkehrs und die Sanierung bestehender P+R-Anlagen und Anwohnergaragen.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt wie folgt Stellung:

Zur Frage der Priorisierung der Verwendung der Stellplatzablösemittel wird auf die Ausführungen im Vortrag in Ziffern 8 und 9 des Vortrags verwiesen.

Dem Antrag kann daher nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

Die Vorlage wurde vom Baureferat, dem Kreisverwaltungsreferat, der Stadtkämmerei, dem Referat für Arbeit und Wirtschaft und dem Kommunalreferat mitgezeichnet. Die P+R Park & Ride GmbH wurde als beständig in der Lenkungsgruppe anwesendes Mitglied eingebunden und hat keine Vorbehalte. Die SWM wurden über das RAW als Betreuungsreferat beteiligt.

### **Beteiligung der Bezirksausschüsse**

Die Bezirksausschüsse der Stadtbezirke 1 bis 25 wurden gemäß § 9 Abs. 2 und Abs. 3 (Katalog des Referates für Stadtplanung und Bauordnung, Ziffer 12) Bezirksausschuss-Satzung durch Übermittlung von Abdrucken der Vorlage unterrichtet.

Dem Korreferenten, Herrn Stadtrat Amlong, dem zuständigen Verwaltungsbeirat der Hauptabteilung I, Herrn Stadtrat Bickelbacher und dem zuständigen Verwaltungsbeirat der Hauptabteilung IV, Herrn Stadtrat Zöller des Referats für Stadtplanung und Bauordnung ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

## **II. Antrag der Referentin**

Auf der Grundlage des Stadtratsauftrags aus dem Beschluss vom 17.12.2014, Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 01715 und der auf der Basis der seit 01.01.2008 gemäß Art. 47 BayBO geltenden Rechtslage beschriebenen Ausgangslage zur Entwicklung der Einnahmen und Ausgaben aus Stellplatzablösemitteln sowie der vorhandenen Höhe der Finanzreserve "Stellplatzablösemittel" zum 31.12.2015 in Höhe von rund 87,33 Mio. € beantrage ich das Folgende:

1. Die aktuelle Steuerung des Einsatzes der Stellplatzablösemittel sowie die bislang geltenden Rahmenbedingungen und Zielsetzungen mit der derzeitigen Mittelbindung zur Verwendung der Gelder im Zeitraum 2016 mit 2020 werden zur Kenntnis genommen.

2. Anpassung der Vorgaben und Rahmenbedingungen aus Stadtratsbeschlüssen:

- 2.1 Für die Verwendungsplanung für Instandhaltungs- und für Sanierungsmaßnahmen durch die P+R Park & Ride GmbH wird in der Finanzreserve "Stellplatzablösemittel" bis Ende 2020 ein Volumen von 14 Mio. € vorgehalten. Für kleinere Maßnahmen werden davon Finanzmittel in Höhe von jährlich 500.000 € in Form von drei Pauschalen und einer Sonderfinanzierung zur jeweils vorbestimmten Verwendung der P+R Park & Ride GmbH unmittelbar zur Verfügung gestellt.

Verbliebene Finanzmittel werden zur gleichgelagerten Verwendung in das Folgejahr übertragen, erhöhen die neu zur Verfügung stehenden Mittel entsprechend und bleiben im Planungszeitraum 2016 bis 2020 erhalten.

Für bestehende Anlagen ist über das vorgehaltene Volumen hinaus der Einsatz weiterer Mittel aus der Finanzreserve "Stellplatzablösemittel" für Instandhaltung und Sanierung von der ausnahmsweisen Zustimmung des Stadtrats im Einzelfall abhängig.

Für die Instandhaltung und spätere Sanierung hinzutretender neuer Anlagen unterliegt das Volumen ausgerichtet an der Anzahl zusätzlicher Stellplätze der dynamischen Anpassung.

- 2.2 Die Zweckbindungsdauer wird bei allen künftig mit Stellplatzablösemitteln geförderten Stellplatzeinrichtungen unabhängig von der Eigentümerstellung auf 25 Jahre festgelegt. Bereits geförderte Projekte mit derzeit noch andauernder, laufender Zweckbindung werden in dieser Hinsicht bei entstehendem Entscheidungsbedarf durch die referatsübergreifende Lenkungsgruppe „Verwendung Stellplatzablösemittel“ im Einzelfall neu beurteilt.

Bei Entfall der Nutzbarkeit vor Ablauf der Zweckbindung wird eine Rückzahlungspflicht an die Finanzreserve "Stellplatzablösemittel" der Höhe nach anteilig für fehlende Jahre entsprechend der Entwicklung des Baupreisindex für die Bauwirtschaft bestimmt.

- 2.3 Die Förderhöchstgrenze für vollfinanzierte, städtische Kfz-Stellplatzeinrichtungen wird von 36.000 € auf 40.000 € je Stellplatz erhöht. Eine Förderung bei Überschreitung des Regelgrenzwerts ist im Einzelfall weiterhin nur bei expliziter Darlegung der Umfeldbedingungen im Einzelfall und Stadtratsbefassung zur Frage der Förderwürdigkeit möglich.

Die Höchstgrenze für die Bezuschussung der anrechenbaren Baukosten privater Anwohnerstellplätze verbleibt bei 18.000 € je Kfz-Stellplatz.

- 2.4 Für die Bezuschussung von Fahrradabstellplätzen mit Stellplatzablösemitteln ohne Stadtratsbefassung werden folgende Regelgrenzwerte festgelegt:

- ebenerdiger, überdachter Fahrradabstellplatz: 750 € je Stellplatz
- Doppelstockanlage: 2000 € je Stellplatz
- Tiefgarage: 4000 € je Stellplatz

Bei Überschreiten der Höchstgrenzen sind in den Stadtratsvorlagen die Umfeldbedingungen gesondert darzustellen und die Förderwürdigkeit zu begründen.

- 2.5 Der Fortführung der Umlandförderung nach den bisherigen Voraussetzungen bis auf Weiteres wird zugestimmt.

2.6 Zur Nutzung der rechtlichen Möglichkeiten der BayBO 2008 wird gebilligt, dass:

- eine Umwandlung von aus Stellplatzablösemitteln geförderten Kfz-Stellplätzen in Fahrradabstellplätze bei städtischen Projekten im Einzelfall stattfinden kann,
- der Fördermitteleinsatz bei städtischen und privaten Projekten auch zum bloßem Erhalt oder zur Wiedererrichtung für wegfallende Stellplätze erfolgen kann,
- bei Stellplatznot in der Umgebung zur Erlangung oder zum Erhalt von Belegrechten der LHM für Dritte auch die Sanierung privater Stellplatzeinrichtungen bezuschusst werden kann.

2.7 Zur Sicherung des zweckentsprechenden Mitteleinsatzes wird der Konkretisierung der Fördervoraussetzung in der Ausgestaltung der Fördervereinbarung der LHM mit privaten Dritten dahingehend zugestimmt, dass bei Vorhaben mit festgestellter Reduzierung des Stellplatzbedarfs für Wohnnutzungen im geförderten Mietwohnungsbau oder unter anderen besonderen Voraussetzungen (autoreduziertes Wohnen) keine Fördermittel für private Anwohnergaragen aus Stellplatzablösemitteln bewilligt werden können, um Stellplätze für diesbezügliche Wohnungen zu schaffen oder an dort Wohnberechtigte zu vermieten. Die Zurverfügungstellung von geförderten privaten Anwohnerstellplätzen für Wohnbauvorhaben auf Grund Ausbaus im oder des Daches bzw. von Aufstockungen ist nur zulässig, wenn bei den dortigen Wohnbauvorhaben die Errichtung von eigenen Stellplätzen tatsächlich oder wirtschaftlich unmöglich war.

2.8 Bei dauerhaftem Leerstand in geförderten, privaten Stellplatzeinrichtungen auf Grund veränderter Umfeldbedingungen wird einer ausnahmsweisen, temporären Anpassung der Vereinbarung der LHM mit dem Privaten durch die Verwaltung im Rahmen der allgemeinen Zweckbindung des Art. 47 BayBO zugestimmt.

3. Erweiterung der Modelltypen in der Funktions- und Rollenverteilung bei Eigentum, Projektsteuerung und Betrieb:

3.1 Städtische Beteiligungsmodelle (konkretisiert anhand der aufgeführten Beispielprojekte P+R-Anlagen Allach - Oertelplatz, Aidenbachstraße und Neuperlach Süd - Carl-Wery-Straße) werden hinsichtlich Funktions- und Rollenverteilung bei Eigentum, Projektsteuerung und Betrieb auch im Hinblick auf die vollumfängliche Förderfähigkeit als städtische Vorhaben angesehen und gebilligt.

3.2 Die Verwaltung (RAW in Abstimmung mit KVR) wird beauftragt, für das Projekt Aidenbachstraße in Abstimmung mit den SWM einen Beschluss (Bedarfs- und Konzeptgenehmigung) auf der Grundlage dieses Beschlusses in einen gemeinsamen Kreisverwaltungsausschuss und Ausschuss für Arbeit und Wirtschaft einzubringen, soweit das Vorhaben in der beschriebenen Funktions- und Rollenverteilung umgesetzt werden soll.

3.3 Die Verwaltung (RAW in Abstimmung mit KVR) wird beauftragt, für das Projekt Neuperlach Süd - Carl-Wery-Straße in Abstimmung mit den SWM einen Beschluss (Bedarfs- und Konzeptgenehmigung) auf der Grundlage dieses Beschlusses in den von der referatsübergreifenden Lenkungsgruppe „Verwendung Stellplatzablösemittel“ je nach Umsetzungsvariante noch zu bestimmenden Fachausschuss einzubringen.

- 3.4 Der aufgezeigten Einordnung von Bauvorhaben als rein privat motivierte Projekte, bei denen die LHM und/oder städtische Gesellschaften nicht in Erscheinung treten und die lediglich eine Zuschussfinanzierung von 50 % der anrechenbaren Baukosten (begrenzt auf derzeit 18.000 € je Stellplatz) erhalten, wird auch für weitere Projekte zugestimmt.
- 3.5 Der Zuschussfinanzierung von 50 % der anrechenbaren Baukosten für das Projekt der privaten Anwohnergarage Hansa-/Fugger-/Martin-Behaim-Straße wird zugestimmt.

4. Steuerung der Projektabläufe und Mittelverwendungskontrolle:

- 4.1 Zugestimmt wird, dass in der konkret projektbezogenen Phase (Phase 2) der Projektentwicklung, d.h. im Zeitraum von der Vorplanung über die Entwurfs- und Ausführungsplanung bis zur Vergabegenehmigung in der Regel nur noch eine einmalige Befassung des Stadtrates in Form eines Projektbeschlusses auf der Grundlage der Bedarfs- und Konzeptgenehmigung vorgesehen wird. Mit dem damit verbundenen Projektauftrag wird das jeweilige Projekt genehmigt und ist zur Durchführung freigegeben.
- 4.2 Bei städtischen Projekten (100 % Finanzierung), die in der Form von Beteiligungsmodellen umgesetzt werden, liegt die Verantwortung für die Kontrolle der Bauausführung, der rechtlichen, vergabe- und beihilfetechnischen Rahmenbedingungen und der Kostenkontrolle beim Investor (Projektsteuerer) sowie den städtischen Gesellschaften, soweit nicht das Baureferat für die Leistungen im Einzelfall gesondert beauftragt und bezahlt wird.
- 4.3 Bei den städtischen Beteiligungsmodellen wird mit dem Projektbeschluss (auf der Grundlage der Bedarfs- und Konzeptgenehmigung bzw. dem Projektauftrag) eine Deckelung des Förderbetrages festgesetzt, soweit Kostensteigerungen erst nach Vergabe auftreten.
- 4.4 Die Nachfinanzierung von Projekten wird bei Beteiligung von städtisch beherrschten Gesellschaften bei Kostensteigerungen im Rahmen der Bauausführung durch die für das Projekt zuständigen Betreuungsreferate betrieben, soweit nicht durch rechtliche Ausgestaltung (Förderbescheid) des einzelnen Förderfalles die betreute städtische Gesellschaft vorrangig für die Nachfinanzierung sorgen muss.
- Bei einer Projektsteuerung durch private Dritte tragen diese die Kostensteigerungen selbst. Nur bei nicht vorhandenen Mitteln einer städtischen Gesellschaft oder bei Insolvenz des privaten Dritten muss vom fachlichen Betreuungsreferat unter Beteiligung der Stadtkämmerei der weitere Mittelbedarf durch einen Finanzierungsbeschluss festgestellt werden. Der Stadtrat entscheidet dann über eine zusätzliche Finanzierung aus dem Hoheitshaushalt.
- 4.5 Die nachlaufende Kontrolle der Umsetzung von städtischen, vollfinanzierten Projekten und des Mitteleinsatzes durch die beteiligten Referate seitens der LHM beschränkt sich bei Beteiligungsmodellen - vergleichbar der bisherigen Kontrolle der Mittelverwendung bei anteilig bezuschussten privaten Projekten - auf eine Schlüssigkeits- und Vollständigkeitsprüfung.
- 4.6 Für städtische Parkhäuser gelten die Regelungen über die Errichtung von städtischen Anwohnergaragen sinngemäß.

- 4.7 Größere Sanierungsprojekte an städtischen Stellplatzeinrichtungen, wie insb. der P+R Park & Ride GmbH werden in der Projektausführung künftig wie Neubaumaßnahmen behandelt.
- 4.8 Die Betreuungsreferate der LHM erlassen auch für Sanierungsmaßnahmen der städtischen Gesellschaften an städtischen Stellplatzeinrichtungen bei Bedarf Förderbescheide nach öffentlichem Recht. Für die P+R Park & Ride GmbH ist das KVR, für die SWM ist das RAW zuständig.
- 4.9 Für die projektbezogene Förderung von sonstigen Maßnahmen zur Entlastung der Straßen vom ruhenden Verkehr und für investive ÖPNV-Maßnahmen gelten die Verfahrensregelungen entsprechend. Zuständiger Fachausschuss ist der Ausschuss für Arbeit und Wirtschaft.
- Soweit es sich bei den Maßnahmen um P+R-Anlagen im Vermögen der SWM handelt, wird bis auf Weiteres ein gemeinsamer Ausschuss aus Kreisverwaltungsausschuss und Ausschuss für Arbeit und Wirtschaft befasst. Die Beschlussvorlage wird dabei federführend von Seiten des für die Eigentümerstellung und Projektsteuerungsrolle der SWM zuständigen RAW eingebracht.
5. Alle neuen verkehrlichen Projekte oder Maßnahmen für die Stellplatzablösemittel zur Finanzierung verwendet werden sollen, sind über das federführende Fachreferat oder von einem Querschnittreferat in die referatsübergreifende Lenkungsgruppe „Verwendung Stellplatzablösemittel“ zur Behandlung und Entscheidung bzw. Vorbereitung der weiteren Stadtratsbefassung zur Frage des Einsatzes der Mittel einzubringen.
6. Die Stadtverwaltung wird unter Federführung des Referats für Stadtplanung und Bauordnung beauftragt, auf der Grundlage dieser Beschlussvorlage unter Einbindung der referatsübergreifenden Lenkungsgruppe „Verwendung Stellplatzablösemittel“ einen konkreten Verwendungsvorschlag über den Einsatz künftig vorhandener Ablösemittel zu erarbeiten und dem Stadtrat zur weiteren Befassung vorzulegen.
- Soweit schon vorher Einzelentscheidungen über dringliche Projekte erforderlich sind, können diese auf der Basis dieses Beschlusses, Benennung des aktuellen Stands der Finanzreserve "Stellplatzablösemittel" und der aktuellen Gesamtplanung für die Mittelverwendung über die referatsübergreifende Lenkungsgruppe „Verwendung Stellplatzablösemittel“ und den jeweils zuständigen Fachausschuss eingeholt werden.
7. Der Antrag Nr. 14-20 / A 00994, Antragspunkt 2 vom 30.04.2015 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL vom 16.09.2015 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
8. Der Antrag Nr. 14-20 / A 01363 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL vom 16.09.2015 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
9. Der Antrag Nr. 14-20 / A 01364 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL vom 16.09.2015 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
10. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

### **III. Beschluss**

nach Antrag

Über den Beratungsgegenstand wird durch die Vollversammlung des Stadtrates endgültig entschieden.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der/Die 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 (3 x)
3. An die Bezirksausschüsse 1 - 25
4. An das Baureferat
5. An das Kreisverwaltungsreferat
6. An die P+R Park & Ride GmbH
7. An das Kommunalreferat
8. An das Referat für Gesundheit und Umwelt
9. An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
10. An die Stadtwerke München GmbH
11. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 1
12. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 3
13. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA I, HA I/31
14. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II
15. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA III
16. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA IV, IV/1-10  
mit der Bitte um Kenntnisnahme.
17. Mit Vorgang zurück zum Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA IV/1

Am

Referat für Stadtplanung und Bauordnung SG 3