

## Vorschlag für die Ausschreibung eines autofreien Wohnprojektes in der Messestadt Riem, 4. Bauabschnitt

Vorgelegt von der Initiative „Wohnen ohne Auto“ im September 2016

Dieser Text bezieht sich auf das Grundstück WA10 Süd bzw. WA10 Südost und Südwest im 4. Bauabschnitt Messestadt West, welches demnächst neu ausgeschrieben wird.

**Wir schlagen vor, hier explizit für ein autofreies Projekt auszuschreiben.**

Unsere Gründe dafür:

### Eigenschaften des Grundstücks und energiesparendes Bauen

#### 1. Zufahrt

Das Grundstück/die Grundstücke haben gemäß Bebauungsplan **keine eigene Garagenzufahrt**. Eine Zufahrt muss, wenn notwendig, durch die Tiefgarage des Hauses der Baugemeinschaft Familienwohnen erfolgen. Hierfür ist in der Planung der Baugemeinschaft schon ein möglicher Mauerdurchbruch vorgesehen.

#### 2. Flächen, Eingriffe in den Baugrund und Kosten

Durch die Notwendigkeit, bei einem nicht autoreduzierten Projekt eine Tiefgarage mit 20 bis 30 Plätzen unter dem Grundstück unterzubringen, ergibt sich ein **überproportional großer Flächenverbrauch**, da hier nochmals eine Abzweigung innerhalb der Tiefgarage notwendig würde.

Außerdem müssten die Häuser West und/oder Süd **teilweise unterbaut** werden. Damit reduziert sich die mögliche Fläche für Kellerabteile. Stauraum müsste dann vermehrt in den Wohnungen vorhanden sein. Das Ziel, **mit Wohnfläche sparsam umzugehen**, lässt sich dadurch schwerer oder nicht erreichen.

Um die vorgeschriebene lichte Raumhöhe im Untergeschoss/Tiefgarage zu erhalten, muss **weitgehender in das Erdreich eingegriffen** werden.

#### 3. Energiesparendes Bauen

Der Bau einer Tiefgarage **erschwert das energetische Bauen**. Gebäude mit Tiefgarage sind von Außenluft „umspült“. Das Dämmen des Gebäudes muss unterhalb der Erdgeschossdecke erfolgen. Hierbei kann nicht die „natürliche“ Dämmwirkung des Erdreichs genutzt werden, die als „Gratis-Dämmung“ zur Verfügung stünde.

#### 4. Baustelle und Beeinträchtigung der Nachbarschaft stärker, wenn Tiefgarage gebaut werden muss

Falls eine Tiefgarage gebaut werden muss, steht für die Bauzeit der Häuser der Raum nördlich bzw. östlich der beiden Häuser nicht für Baumaschinen bzw. als Lagerplatz zur Verfügung. Damit würde die **Wohnstraße** südlich der beiden Häuser die einzige für Bauarbeiten nutzbare Fläche sein und damit **für die schon hier wohnenden** Familien nicht nutzbar sein.

Beim Bau einer Tiefgarage bleibt es auch nicht aus, dass die **Innenhoffläche**, die zu den **nördlichen Häusern** gehört, **massiv beeinträchtigt** wird. Es wird sich vermutlich so ergeben, dass die Mitglieder von „Autofrei Wohnen 4“ und von „Familienwohnen“ schon eingezogen sind, bevor die Tiefgarage fertiggestellt bzw. der Rohbau abgeschlossen ist. Diese Bewohner, die ihre Gärten zur Baustelle hin haben und den Spielplatz mit dem neuen Projekt teilen, erleiden dadurch Beeinträchtigungen ihrer Wohnqualität.

## 5. Grünplanung

Der Wegfall einer Tiefgarage ermöglicht das Anpflanzen auch großer und tief wurzelnder Bäume. Eine Verschattung durch Bäume kommt dem Mikroklima des Gebäudes, der Straße und dem gesamten Quartiers zugute. Insgesamt tragen hochwachsende Bäume zum Charakter eines Wohngebietes und insbesondere der als „weiße Stadt im Grünen“ geplanten Messestadt bei.

### Idee der Messestadt

## 6. Der hohe ökologische Anspruch an die Planung der Messestadt sollte sich auch beim Verkehr niederschlagen

Das ist gelungen:

- Ein so großer Stadtteil ohne Durchgangsverkehr ist erstmalig in München verwirklicht.
- Innerhalb der Messestadt hat der Fahrradverkehr einen besonders hohen Anteil.
- Die Statistik der LH München vom Juli 2015 weist einen Autobesitz von 0,62 bzw 0,58 in der Messestadt West / Ost aus.

Inzwischen sind mit Ackermannbogen und Domagkstraße ähnliche, aber kleinere Stadtteile entstanden.

## 7. Autofreies Leben in der Messestadt ist gut realisierbar

Autofrei Wohnen lässt sich in der Messestadt auch im 4. Bauabschnitt, WA10, gut realisieren:

- **öffentlicher Nahverkehr:** U-Bahn Messestadt West und mehrere Buslinien in 400 m Entfernung, Fahrzeit zur Innenstadt (Sendlinger Tor) 20 min , nach Alt-Riem 10 min, nach Trudering Zentrum 10 min
  - **Nahversorgung:** Riemarkaden mit Edeka, Postdienste, Bankfiliale Sparda, Geldautomaten, Apotheke, Ärzten und Kulturzentrum 300m
  - **Weitere Einrichtungen** kath. und evang. Gemeindezentrum, Alten-Service-Zentrum, Gaststätten, demnächst Discounter alle in fußläufiger Entfernung
  - **Schulen und Kindergärten** in fußläufiger Entfernung
  - **Naherholung** im Park mit Badesee und Rodelhügel
  - **fahrradfreundliche Wege**, auch nach Kirchtrudering und Haar, mit Einschränkungen nach Trudering / Truderinger Straße, verbesserungsbedürftig sind für Radfahrer die Wege über die Autobahn nach Riem.
  - **verkehrsberuhigtes Umfeld** mit Fußwegen entlang und abseits der Straßen
- Hiervon kann auch ein weiteres autofreies Projekt in WA10 profitieren, die Wege zu wichtigen Einrichtungen sind ebenso lang wie von den bestehenden autofreien Projekten.

### Stadtratbeschluss 1995: 200 autofreie Wohnungen

## 8. Die Messestadt Riem war von Anfang an als ökologischer Stadtteil mit geringem Verkehr vorgesehen

Dies ermöglichte auch die Integration von autofreien Projekten:

Mit dem Beschluss der Vollversammlung des Stadtrats vom 26.7.1995 wurde die Verwaltung beauftragt:

„südlich der Achse D, im Bereich der Wohngebiete WA6 und WA7 200 Wohneinheiten für das Pilotprojekt ‚Wohnen ohne eigenes Auto‘ zu entwickeln und dem Stadtrat über den Erfolg zu berichten. Im Bereich dieses Pilotprojektes entfallen die TG-Stellplätze, die restlichen Stellplätze des allgemeinen Wohngebietes WA6 (nördlich der Achse D sollen möglichst nördlich der Achse C situiert werden. Das Planungsreferat wird beauftragt, dazu Vorschläge auszuarbeiten.“

(Absatz 6)

Tatsächlich entstanden südlich der Caroline-Herschel-Straße in der sogenannten „Ökoecke“ 52 Wohnungen autofreier Projekte (28 Genossenschaft Wogeno, 24 in 2 Baugemeinschaften). Die

beteiligten autofreien Interessenten hatten sich dafür massiv eingesetzt, sie wurden vom Planungsreferat unterstützt und erhielten Grundstücke, von denen nur eins mit einer Nordseite an eine öffentliche Straße (hier: Sackgasse/Busstraße) grenzt.

#### 9. Der Stadtratsbeschluss ist bisher nicht voll umgesetzt

Im 2. und 3. Bauabschnitt bauten die Genossenschaften Frauenwohnen 49, die Genossenschaft wagnis knapp 100 Wohneinheiten. Obwohl diese Genossenschaften nicht als autofreie Projekte angetreten waren und keinerlei Vorgaben für ihre Mitglieder in dieser Hinsicht machten, ergab sich ein Autobestand von unter 0,2 bis etwa 0,35 pro Wohnung. Es entstanden hier „ganz von allein“ autoreduzierte Projekte.

*Dafür mussten jeweils 0,6 Stellplätze pro Wohnung bei Bezug fertiggestellt sein, eine Nachrüstung auf 1,0 Stellplätze pro Wohnung musste auf dem eigenen Grundstück möglich gemacht werden. (Dies bedeutete nutzlose Kosten für leerstehende Stellplätze., die z.B. bei Frauenwohnen besser in einem zweiten Lift angelegt worden wären. Wagnis hat eine Stautestation integriert, aber ebenfalls viel Leerstand in der Garage. Beide Projekte bieten Garagenplätze zur Miete an wie sauer Bier. Selbst die Widmung der Heinrich-Böll-Straße und der Wegfall von 50% der Straßenrandparkmöglichkeiten brachte keine zusätzlichen Mieter.)*

Durch die hohe geforderte Stellplatzzahl dürfen diese Wohnungen nicht oder nicht voll als "Wohnen ohne eigenes Auto" im Sinn des Stadtratsbeschlusses vom 26.7.1995 zählen. Die Zahl von 200 ist damit also nicht erreicht.

Es ist deshalb angemessen, und zielführend, im 4. und 5. Bauabschnitt noch zusätzliche autofreie Wohnungen zu realisieren.

#### **Größere autofreie Nachbarschaften schaffen**

10. Es stärkt das autofreie Selbstbewußtsein und trägt damit zu einer weiteren Stabilisierung autofreier Projekte bei, wenn die einzelnen Cluster autofreien Wohnens nicht zu klein sind. Im ersten Bauabschnitt der Messestadt konnte das vermieden werden, indem sich unmittelbar benachbart 3 autofreie Projekte zusammenfanden.

Das Haus der „Autofrei Wohnen 4 GbR“ im 4. Bauabschnitt hat nur 14 Wohneinheiten, eine unmittelbare Nachbarschaft mit weiteren 25 – 35 Wohnungen wird auch dieser Baugemeinschaft gut tun.

Mit zusammen dann ca 39 – 49 Wohneinheiten wäre eine ähnliche Größenordnung wie im ersten Bauabschnitt erreicht.

11. Die Vorbildwirkung für München verbessert sich auch dadurch, dass der zu bauende Gemeinschaftsraum dann in einem autofreien Haus in einem fast autofreien Karree sein wird.

#### **Gute Erfahrungen mit den bestehenden Projekten**

Das erste fertiggestellte Projekt, die Eigentümergemeinschaft „Autofrei Wohnen 1“, ist seit 17 Jahren bewohnt, das autofreie Haus der Genossenschaft Wogeno seit 16 Jahren, die zweite Eigentümergemeinschaft „Autofrei Wohnen 2“ seit 12 Jahren.

Diese Projekte mussten insgesamt 11 Stellplätze (Schlüssel 0,21) nachweisen. Zu keinem Zeitpunkt gab es in der autofreien Ecke mehr als 11 Autos.

#### **WA10 Süd bietet sich für ein oder zwei autofreie Wohnprojekte an**

#### **Mehr vorbildliche Wohnungen – weniger Störung der Nachbarschaft, geringere Kosten**

Bei geringeren Baukosten können hier mehr Wohnungen geschaffen werden.

- WA10 kann eine weitere „Ökoecke“ in der Messestadt werden und ein gut kommunizierbares Beispiel autofreien Wohnens.
- Die Baumaßnahme wird weniger belastend für die Nachbarschaft.
- Die schon in der Messestadt wohnende Bevölkerung zeigt, dass ein hohes Potential an autofreien Haushalten sich von dem Wohngebiet Messestadt angesprochen fühlt. Eine explizite Nachfrage nach autofreien Wohnungen fehlt bisher nur, weil dem kein Angebot gegenüber steht. Beispiele aus Amsterdam, Wien, Hamburg und anderen Städten zeigen, dass hunderte bis tausende sich für derartige Projekte interessieren.

**Ein Schlüssel von 0,3 kann folgendermaßen nachgewiesen werden:**

- An der Stelle des vorgesehenen Wanddurchbruchs in der Tiefgarage Familienwohnen sind 1 bis 2 Stellplätze möglich.
- Alternativ kann der baulich auf den Grundstück von „Familienwohnen“ realisierte Stellplatz von „Autofrei Wohnen 4“ als „Notfallstellplatz“ auch für das neue autofreie Projekt gewertet werden.
- Im Parkhaus Helsinkistraße stehen immer noch beinahe 300 Stellplätze dauerhaft leer. Dieses Parkhaus hat zum südlichen Baufeld eine Entfernung von Luftlinie 200 – 300 Meter, somit können real existierende Stellplätze dort nachgewiesen, angemietet oder gekauft werden. – Mit der neuen Stellplatzregelung vom 29.6.2016 sind diese leeren Stellplätze vermutlich nicht mehr zwingend alle dem 1. Bauabschnitt Messestadt zuzurechnen. Real werden sie nicht benötigt.
- Weitere Stellplätze lassen sich ablösen.

**Eine derartige Lösung funktioniert schon bei „Autofrei Wohnen 4“.**

'Wohnen ohne Auto' verfolgt das Ziel einer menschengerechten Stadt mit hoher Wohnqualität mit ressourcensparenden Wohnungen. Menschen, die durch ihren eigenen autofreien Lebensstil zur Qualität der Stadt beitragen, sollen möglichst wenig unter den Belastungen des motorisierten Verkehrs leiden. Autofreie Wohnprojekte tragen zur Qualität der Stadt bei und beweisen, dass Leben ohne Auto ein gutes Leben ist.

'Wohnen ohne Auto' ist eine Initiative mit gemeinnützigen Trägervereinen aus den Bereichen Umwelt, Verkehr und Gesundheit.

'Wohnen ohne Auto' sieht seine Aufgabe darin, autofreie Menschen und die, die für das Realisieren autofreier Projekte gebraucht werden, miteinander in Kontakt zu bringen, so dass sie in eigener Entscheidung autofreie Wohnprojekte planen und errichten können.

Wohnen ohne Auto verfolgt keine wirtschaftlichen Interessen und lässt sich seine Unterstützung beim Realisieren von autofreien Projekten von diesen nicht honorieren.

'Wohnen ohne Auto' begünstigt keine Investoren, Architekten und andere Dienstleister aus der Baubranche, die Auswahl von Dienstleistern erfolgt einzig und allein durch die Gemeinschaften, die autofreie Projekte planen und bauen.

'Wohnen ohne Auto'  
München, den 5. 10. 2016