

Mehr Rechtssicherheit für autofreie Wohnprojekte in München!

Gibt es frühzeitige Planungssicherheit für autofreie Wohnprojekte?



Lässt die Stadt autofreie Haushalte im Regen stehen?

Fachtagung
am 5. Dez. 2016

Veranstalter:
Wohnen ohne Auto,
Münchener Forum,
Green City,
autofrei leben e.V.

Mehr Rechtssicherheit für autofreie Projekte in München!



So kann das Wohnungsangebot vergrößert und zugleich klimaverträglich und nachhaltig gebaut werden.

- Fachveranstaltung -
Montag, 5. Dez. 2016, 18 Uhr
Orange Bar

Zirkus-Krone-Str. 10/V, 80336 München

Begrüßung, Andreas Schuster

Einführung, Gunhild Preuß-Bayer

Wohnwarft in Hamburg, grün, sozial, autofrei,
Rainer Licht

Münchner autofreie Projekte

das haben wir erträumt,
das haben wir mit der Stadt und zwischen uns ausgehandelt,
so hat sich unser Projekt entwickelt
Sven Bindczek,
Eva Döring,
Ina Depprich,
Christian Stupka

Autofreies Wohnen in München – Was braucht's und wie lässt sich dafür ein sicherer Weg bereiten

Cornelius Mager
Rainer Licht
Christian Stupka
Sven Bindczek
Gunhild Preuß-Bayer
Moderation: Ulla Ammermann

Gelegenheit zum Gespräch

Die Grundidee von „Wohnen ohne Auto“ ist einfach:

Menschen, die dauerhaft ohne (eigenes) Auto leben wollen, wohnen in einem zusammenhängenden Gebiet.

Autofreie Projekte sind für Alle ein Gewinn:

• Gewinn für die Autofreien:

Sie wohnen in einem hochwertigen und ruhigen Umfeld.

Einfachere Planung der Gebäude, mehr räumliche Flexibilität und geringere Baukosten sind möglich.

• Gewinn für den Stadtteil:

Ohne Autos ist entspannter Fuß- und Radverkehr möglich. Die Straßen werden zu Begegnungsräumen für Bewohner des Viertels.

• Gewinn für die Stadt:

Der geringere Flächenverbrauch durch den Entfall von Stellplätzen im Straßenraum schafft Platz für mehr Grün- und Aufenthaltsflächen. Die Straße bietet sich für die Nutzung durch neue Mobilitätsformen an.

• Gewinn für Alle

Autofreie Projekte setzen in München und weltweit positive Impulse für die Stadtplanung. Sie tragen zu Klimaschutz und Luftreinhaltung bei und zeigen, welcher Gewinn an Lebensqualität erreichbar ist.

Wie können autofreie Projekte in München gefördert werden?

Ziel der Veranstaltung ist, auszuloten, wie autofreie Wohnprojekte zu einem gleichberechtigten Angebot auf dem Münchner Wohnungsmarkt werden können, und wie bürokratische Hürden abzubauen sind.

Basierend auf den Erfahrungen aus Projekten in München und anderen Städten sollen sinnvolle vertragliche Regelungen für zukünftige Vorhaben diskutiert werden. Der Stadtratsbeschluss vom 29.6.2016 bietet dazu neue Möglichkeiten.

Denn autofreie Wohnprojekte brauchen frühe Rechtssicherheit und können als selbstorganisierte Bauvorhaben zusätzliche Verzögerungen und Kosten schwerer als andere überstehen.

• Wie kann sichergestellt werden, dass die Genehmigung der Stellplatzreduzierung den Zeit- und Finanzplan der ökologischen Wohnprojekte nicht umwirft?

• Kann die Stadt München den Weg zu autofreien Projekten erleichtern, indem sie bereits bei der Flächennutzungsplanung, Bebauungsplanung oder Ausschreibung von Grundstücken die Bedingung „autofrei“ vorgibt?

Begrüßung: Andreas Schuster, Green City e.V.



Mein Name ist Andreas Schuster.

Ich darf Sie im Namen des Organisationsbüros für nachhaltige Mobilität, U-Turn bei Green City zu unserer heutigen Veranstaltung begrüßen.

Sie findet statt in Kooperation mit ‚Wohnen ohne Auto‘, dem Münchner Forum

und ‚Autofrei Leben‘. Sie fügt sich in die Veranstaltungsreihe Münchner Mobilitätskultur, die wir seit 2004 durchführen. Nach unseren Referenten und Podiumsteilnehmern kommen auch Sie zu Wort. Wir sind hier in den schönen und inspirierenden Räumen der Green City Energy. Im Anschluss sind Sie hier herzlich zum weiteren Gespräch und zu Speisen und Getränken eingeladen.

Ich wünsche allen einen schönen und spannenden, aufschlussreichen Abend und übergebe gleich an Gunhild Preuß-Bayer.



**Gunhild
Preuß-Bayer**

Guten Abend, auch im Namen der Initiative „Wohnen ohne Auto“ und vom Verein Autofrei Leben.

Mehr Rechtssicherheit für autofreie Projekte! Deshalb sind wir heute hier.

Städte brauchen weniger Autos. Das gilt gerade für München. Und autofreie Wohn-Projekte brauchen Planungssicherheit. Das gibt uns Münchnern Sicherheit, Ruhe und gute Luft, schon das Klima, gibt Platz für Aufenthalt, Bewegung, für andere Verkehrsmittel, macht weniger Mobilitätskosten für den Einzelnen und auch für die Stadt.

Und es ermöglicht – was ein brennendes Thema ist – leichtere Nachverdichtung.

Die Menschen am Mittleren Ring müssen den meisten Verkehr, Lärm, Dreck und ein hässliches Wohnumfeld hinnehmen, aber haben überwiegend keine Autos.

Autofrei leben nicht nur Arme, sondern auch viele Menschen, die kein Auto brauchen oder wollen. Ökologische Motive oder praktische Überlegungen sind der Grund.

Die Initiative „Wohnen ohne Auto“, will sichtbar machen, wie gut man in München ohne Auto leben kann, und damit auch andere zu einem autofreien Leben ermutigen.

Wir wollen mehr Gerechtigkeit. Wer kein Auto hat, soll auch nicht in seinem Wohnumfeld durch die Autos Anderer beeinträchtigt werden.

Inspiriert von einer Idee aus Bremen suchten wir autofreie Menschen für Wohnprojekte und 1995, als wir starteten, bot sich die Messestadt als erster Standort an.

Ach, wir wussten noch nichts von der Stellplatzerrichtungspflicht, und an dieser Frage starteten wir einen langen Lern- und Leidensweg, den größtenteils unsere autofreien Bewohner ausba-

den mussten. Denn die Stadt war nicht etwa begeistert über so viele Vorteile, sondern voller Misstrauen gegen Leute ohne Auto. Immer wieder habe ich gehört: „Dann bauen die keinen Stellplatz und dann kaufen die alle ein Auto und parken den öffentlichen Raum zu“.

Wir bekamen keinen Rückenwind. Hindernisse wurden aufgebaut. Unsere Projekte erhielten komplizierte Verzichtsverträge, zahlten Hypotheken für Nachrüstung, oder mussten die Möglichkeit für die Stellplatz-Nachrüstung schon in Beton gießen. Denn die meisten Stellplätze, die die autofreien Projekte heute **nicht** haben, sind nur **widerruflich gestundet**.

Ungenutzte Chance in der Bayerischen Bauordnung

Die Änderung der bayerischen Bauordnung 2007 und die Münchner Stellplatzsatzung 2008 gaben eigentlich freie Hand, von den bayerischen Richtzahlen, also ein Stellplatz pro Wohnung, abzuweichen, aber angewendet wurden die neuen Möglichkeiten bisher kaum. Und wenn doch, waren es Einzelfallentscheidungen, die manchmal erst **nach dem Kauf (!)** oder noch später rechtssicher wurden.

Sinnlose und schwer planbare finanzielle Belastung

Unsere autofreien Wohnprojekte waren bisher vor allem Baugemeinschaften, hier plant also eine Gemeinschaft von autofreien Menschen. Wie sollen sie eine Finanzierung auf die Beine stellen, wenn ihnen die Stadt nicht frühzeitig garantiert, wieviele Stellplätze sie bauen müssen.

Auch die jungen Genossenschaften, die, ohne dies zu forcieren, stets Bewohner mit weniger Autos bekommen, mussten Geld für nicht benötigte Stellplätze abdrücken. Ebenso auch städtische Wohnungsbaugesellschaften; die haben sich auch in den Kampf um Stellplatzreduzierung geworfen.

Auch die Bauträger stellen fest, wir müssen mehr Stellplätze bauen als unsere Kunden kaufen möchten. Da muss die Stadt doch zumindest wahrnehmen, dass etwas grundsätzlich schief läuft.

Vorgaben für die Verwaltung

Nun hat der Stadtrat am 29. Juni 2016 der Verwaltung Vorgaben für eine Stellplatzreduktion an die Hand gegeben: Autofreie Projekte, die alle Forderungen erfüllen, können bis zu einem Schlüssel von 0,3 hinuntergehen. Aber bitte nicht zu früh gefreut. Denn **Nachrüstmöglichkeit** muss gleich mit eingepreist werden. Die ist in vielen Fällen nur dadurch zu haben, dass man alle später oder auch nie vorzuweisenden Stellplätze schon bei Baubeginn in den Untergrund betoniert.

Wir wollen uns nicht nur diese Vorschriften mal genauer anschauen, sondern auch fragen, wie und wo die Stadt noch sehr viel früher die Weichen stellen und autofreie Wohnquartiere frühzeitig festschreiben muss. Wo muss die Stadt den Bauherren entgegenkommen? Wie können umgekehrt die Bewohner garantieren, dass sie autofrei bleiben.

Sie, Herr Mager, sind als Chef der Lokalbaukommission vor allem für die Schritte rund um die Baugenehmigung zuständig. Dennoch hoffe ich, dass wir auch über die Möglichkeiten beim Flächennutzungsplan, beim B-Plan und bei der Grundstücksausschreibung reden. Denn ein autofreies Leben lebt sich leichter und mehr Menschen werden danach fragen, wenn der Weg dahin geebnet ist und der Rahmen stimmt.

Klimaschutz, ein gigantischer Zuzug von Menschen und verändertes Mobilitätsverhalten in Zeiten von Smartphone und Co. stellen die Stadt vor neue Aufgaben.

Autofreies Wohnen ist ein Teil der Lösung.

Danke.

Mein Nachredner ist Rainer Licht aus Hamburg.

Rainer, du hast uns im Sommer in Eurem autofreien Haus geführt, es ist mir das Herz aufgegangen bei euren schönen erfolgreichen Projekten, danke, dass du gekommen bist.

Die BayBauO wird durch Richtzahlen präzisiert. Hier gilt in ganz Bayern: 1 Stellplatz pro Wohnung mindestens (keine Unterscheidung zwischen städtischem und ländlichem Bereich). Seit 2007 können Kommunen eigene Satzungen erstellen.

Für Dachgeschossausbau gab es schon davor Sonderregelungen (Ablöse). München erstellte 2008 eine eigene kommunale Stellplatzsatzung. Diese kam aber kaum zur Anwendung. 2013 waren verschiedene Anträge aus den Fraktionen der SPD und der Grünen eingegangen. Damit sollte in Zeiten der Nachverdichtung der Verwaltung eine Vorgabe zur möglichen Reduzierung von Stellplätzen an die Hand gegeben werden.

Aus dem Stadtratsbeschluss vom 29. 6. 2016

Referat für Stadtplanung und Bauordnung: Stellplatzschlüssel im Wohnungsbau

In München gilt die Richtzahl 1 Stellplatz pro Wohnung. Für Reduzierung im Einzelfall werden nun Kriterien benannt.

In jüngster Vergangenheit werden bereits im Rahmen von Konzeptausschreibungen für Grundstücksvergaben Mobilitätskriterien als ein Auswahlkriterium aufgenommen.

Seite 7 unten – 10 oben aus dem Stadtratsbeschluss:

Es ist jedoch zielführend (auch um den Gleichbehandlungsgrundsatz zu wahren und einer Verlagerung des Parkdrucks in den öffentlichen Raum zu begegnen) ergänzend Kriterien aufzustellen, bei deren Vorliegen davon auszugehen ist, dass der zu erwartende Zu- und Abfahrtsverkehr im konkreten Einzelfall (im Vergleich zu den Werten, die als Grundlagen für die Bestimmung der Richtwerte für Wohnnutzungen in Anlage 1 der Stellplatzsatzung dienen) verringert ist.

	2008 Stellplatzsatzung	2016 Verwaltungsrichtlinie
„normal“	1,0	1,0
München Modell – Genossenschaften (nur Mietgenossenschaften)	0,8 Stellpl. je 1 WE auf Antrag	
München Modell Miete		0,8 Stellpl. je 1 WE
München Modell – Genossenschaften		0,8 Stellpl. je 1 WE generell (und nicht mehr nur auf Antrag) zu reduzieren.
Einkommensorientierte Förderung – EOF	0,8 Stellpl. je 1 WE	0,6 Stellpl. je 1 WE
KomPro A	0,8 Stellpl. je 1 WE	0,6 Stellpl. je 1 WE
KomPro B	a) Stellplatzzone I und II: 0,3 Stellpl. je 1 WE b) außerhalb dieser Zonen: 0,8 Stellpl. je 1 WE (auf Antrag 0,6)	0,5 Stellpl. je 1 WE
KomPro C	0,3 Stellpl. je 1 WE	0,3 Stellpl. je 1 WE
besondere Voraussetzungen (z.B. „autoreduziertes / autofreies Wohnen“)		• Festlegung des Stellplatzschlüssels in Abhängigkeit von der Ausgestaltung und Absicherung des Mobilitätskonzepts im konkreten Einzelfall • im Minimum: reale Herstellung von 0,3 Stellpl. je 1 WE
Dachgeschossausbau	Ablöse möglich	Ablöse möglich

besondere Voraussetzungen:

mind. 10 Wohneinheiten; alle WE eines Gebäudes beteiligt

Gute ÖPNV-Erschließung

plausibles Mobilitätskonzept

herzustellende Stellplätze bleiben im Gemeinschaftseigentum

bis 0,8 nur widerruflich gestundet.

Bei Scheitern des Modellprojekts „Sicherungsmaßnahmen“ reale Herstellung möglich oder Ersatzzahlung, soweit keine Nachrüstung möglich ist.

Weiterlesen: https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/ris_vorlagen_dokumente.jsp?risid=3153752



Eine Verringerung des Bedarfs an Stellplätzen für Wohnnutzungen kann bei Nachweis folgender Voraussetzungen anerkannt werden:

1. Das Vorhaben schließt alle Wohneinheiten eines Gebäudes mit ein und umfasst eine Mindestgröße von 10 Wohneinheiten.

2. Das Baugrundstück ist / wird durch den Öffentlichen Personennahverkehr gut erschlossen und bietet damit die Voraussetzung, auch dauerhaft in unterschiedlichen persönlichen Lebenslagen und Haushaltskonstellationen den Alltag gut ohne eigenes Kfz bewältigen zu können.

3. Im Baugenehmigungsverfahren ist von der Antragstellerin / vom Antragsteller ein plausibles Mobilitätskonzept (= Konzept zur Förderung des bewussten Verzichts auf den Besitz eines Kfz) vorzulegen.

Um die Funktionsfähigkeit des Mobilitätskonzepts dauerhaft sicherzustellen, ist die Verpflichtung zur Umsetzung und dauerhaften Bereithaltung der entsprechenden Angebote auf Privatgrund im Zuge der Baugenehmigung für die/den jeweilige/n Antragsteller/in jeweils verbindlich festzulegen.

Als Bestandteile eines Mobilitätskonzeptes kommen dabei insbesondere in Betracht:

- Errichtung und dauerhafte Bereitstellung von Stellplätzen, die ausschließlich für Carsharing genutzt werden (u.U. auch Errichtung, Einbindung und Betrieb von Stationen für Carsharing; Organisation von privatem Anwohner-Carsharing)
- Konkrete Förderung der Fahrradnutzung, z. B. durch Herstellung zusätzlicher Abstellplätze für Fahrräder (d.h. über die Vorgaben der Fahrradabstellplatzsatzung hinaus) im Eingangsbereich der Wohnanlagen, Bereitstellung von Lastenfahrrädern, Fahrradanhängern oder e-Bikes/Pedelecs
- Förderung eines Fahrradverleihsystems (z.B. Kooperation mit Mietradanbietern)
- Informations- und Kommunikationsangebote (z.B. Errichtung eines Informationssystems zur Anbindung an den ÖPNV, Entwicklung eines Mobilitätsma-

nagements für das Quartier)

- Verpflichtung zu Konzepten wie „Autoreduziertes oder autofreies Wohnen“ (= Verpflichtung zum Verzicht auf den Besitz bzw. die Nutzung eines eigenen Kfz) mit Entwicklung eines Controllings (mit der Möglichkeit, die Autofreiheit der Bewohnerinnen und Bewohner eines Wohnprojektes gegenüber der Baugenehmigungsbehörde (Berichtspflicht) periodisch zu dokumentieren) und Darstellung, wie der Kfz-Verzicht in der Bewohnerschaft abgesichert werden soll. Dabei ist zu beachten, dass das Mobilitätskonzept als eine integrierte Maßnahme zu verstehen und zu beurteilen ist und nicht als eine Reihe voneinander unabhängiger Einzelmaßnahmen. (So können Maßnahmen, die etwa alleine keinen Effekt auf den Kfz-Besitz haben, in sinnvoller Kombination mit weiteren Maßnahmen zur Sicherung einer nachhaltigen Mobilität beitragen.)

4. Alle herzustellenden Stellplätze verbleiben im Gemeinschaftseigentum. Eine Aufteilung in Teileigentum oder die Begründung von Sondernutzungsrechten findet nicht statt. (Damit soll erreicht werden, dass auch für den Fall der Bildung von Wohnungseigentum die Eigentümergemeinschaft insgesamt über die Vergabe der Stellplätze entscheiden kann).

5. Liegen diese Voraussetzungen kumulativ vor, ist im Baugenehmigungsverfahren auf Antrag

- der Stellplatzschlüssel in Abhängigkeit von der konkreten Ausgestaltung des jeweiligen Mobilitätskonzeptes zu reduzieren. Im Minimum sind jedoch 0,3 Stellplätze je 1 Wohnung real herzustellen.

(Ein Bedarf von 0,3 real herzustellenden Stellplätzen je 1 Wohnung als Minimum resultiert dabei aus dem Umstand, dass Stellplätze für Menschen mit Behinderungen, Besucherinnen und Besucher, Carsharing, Zulieferverkehr und sog. „Wechselfälle des Lebens“ in jedem Fall real herzustellen sind.)

6. Das Mobilitätskonzept muss grundsätzlich in geeigneter Form abgesichert werden. Dabei erscheint es aber vertretbar, eine Reduzierung auf 0,8 Stellplätze je 1 Wohnung ohne spezielle

Sicherungsmaßnahme zu ermöglichen. Darüber hinaus wird die jeweils geeignete Sicherungsmaßnahme im Einzelfall von der Baugenehmigungsbehörde mit der Bauherrin / dem Bauherren festgelegt.

Als Sicherungsmaßnahme kommen insbesondere die nachfolgenden Möglichkeiten in Betracht (denkbar ist auch eine Kombination aus den verschiedenen Sicherungsvarianten, z. B. das Vorhalten einer teilweisen Nachrüstungsmöglichkeit kombiniert mit einer späteren Ersatzzahlung in Teilen):

- Die Differenz zwischen dem für das konkrete Vorhaben ermittelten Bedarf (dessen konkrete Höhe von der Ausgestaltung des Mobilitätskonzeptes im Einzelfall abhängt) und 0,8 Stellplätzen je 1 Wohnung wird widerruflich gestundet.

- Die Bedingungen für den Widerruf sind in der Baugenehmigung zu nennen.

- Im Falle eines Widerrufs kommen die nachfolgenden „Sicherungsmaßnahmen“ in Betracht:

Vorhalten einer Nachrüstungsmöglichkeit und tatsächliche Herstellung der „gestundeten“ Stellplätze

Ersatzzahlung für den Fall des Scheiterns des Modellprojekts, soweit keine Nachrüstung möglich ist.

Ein derartiges Vorgehen ermöglicht es, individuell für ein konkretes Wohnbauvorhaben Lösungsalternativen anzubieten, ohne eine Verlagerung des Parkdrucks in den öffentlichen Raum zu befürchten. Eine Änderung der Stellplatzsatzung ist für diese Fälle zudem nicht notwendig, so dass eine umgehende Umsetzung dieser Möglichkeiten erfolgen kann.

Die Auswirkungen des reduzierten Stellplatzschlüssels werden insbesondere im Hinblick auf die Parkraumauslastung im Umfeld der nach den angepassten Regularien behandelten Vorhaben nach 3 Jahren evaluiert und dem Stadtrat dargelegt. Hierbei wird auch darauf eingegangen, ob sich das jeweilig vorgelegte Mobilitätskonzept als tragfähig und die entsprechenden Absicherungsmöglichkeiten als ausreichend erwiesen haben.



Rainer Licht aus Hamburg ist langjähriger Bewohner des autofreien Projektes „Wohnwarft eG“.

Rainer Licht:

Schönen guten Abend. Ich berichte über das autofreie Projekt Hamburg-Barmbek, Saarlandstraße.

Normalerweise mache ich bei uns die Führungen. Besuchen Sie uns doch mal in Hamburg.

Wir wohnen tatsächlich autofrei.

Es gibt Projekte, die sich autofrei nennen, sie haben im Inneren keine Autos, aber draußen eine Tiefgarage oder Parkplatz.

Aber bei uns wohnen wir tatsächlich autofrei. Niemand besitzt ein Auto, das ist abgesichert in einer Verpflichtungserklärung im Mietvertrag und in der Genossenschaftssatzung und bei den Eigentümern ist das im Grundbuch hinterlegt.

Wir leben in einer guten Nachbarschaft, da sagen dann einige, das ist eine schöne Umschreibung für soziale Kontrolle. Wir kennen uns, und wir würden wissen, wenn jemand ein Auto anschafft.

Wir sind keine Gruppe von Autohasern, die nachts Autos zerkratzt oder die Reifen zersticht. Wir fahren sogar gerne Auto. Unsere Vision ist ein einzelnes Auto in einer wunderschönen Landschaft. Die Werbung verspricht uns, dass man mit dem Auto einen schönen Urlaub machen oder einfach schön fahren kann. Und das ist die Vision der Autobauer: Möglichst viele Autos verkaufen. Das Ergebnis: Stau auf allen Spuren.



Zu den Bildern:

Wir sind in Hamburg-Barmbek, das ist nordöstlich von der Alster und südöstlich vom Stadtpark.

Hier wären in einem normalen Wohnprojekt die oberirdischen Stellplätze beziehungsweise die Tiefgarage darunter.

Der Innenhof: Das ist auf den ersten Blick nicht so spektakulär; aber wir haben das selber gestaltet.

In der Mitte ist ein Walnussbaum, er wurzelt sehr tief, braucht sehr lange zum Wachsen. Das ist für uns ein Symbol für die Verbindung zur Erde.

Es geht um Ökologie, und es wird deutlich, so einen hätten wir nicht pflanzen können, wenn da drunter die Tiefgarage wäre.

Was haben wir statt Tiefgarage

Das ist die Fahrradrampe, wir öffnen mit dem Schlüssel, heute würde das vermutlich über Smartphone laufen.



Zuhörerin: Wie breit ist die Rampe?

Rainer Licht: Bei der Gestaltung mit den Architekten haben wir schon ziemlich gekämpft, ob wir Kurven haben müssen, für ein Fahrrad mit Anhänger ist das nicht so einfach. Es hätte noch ein bisschen mehr Radius geben sollen; die Architekten sagten aber, einen Kurvenradius für Fahrräder mit Anhänger haben wir nicht in der Bauordnung. Die Rampe ist (zeigt mit den Händen), 1,20 m vielleicht.



Wir haben auch Fahrradhäuschen, die wir übrigens auch mit Dach obendraüber haben.

Das Schöne ist, wir liegen an zwei Kanälen – das ist schon öffentlicher Grund, konnten da aber mit einer Genehmigung einen Bootssteg runter bauen, und können im Sommer da schwimmen, oder unsere Boote fahren lassen oder im Winter, falls es mal richtig friert, auch Schlittschuh laufen.

Mehrere Projekte in der Saarlandstraße

Es ist kompliziert von den rechtlichen Bedingungen her.

Das Kernprojekt besteht aus der **WEG 19**, das sind 18 Eigentumswohnungen, und die Genossenschaft Wohnwarft als 19. Eigentümer. Diese hat 31 Wohnungen. Das sind also 49 Haushalte.

Die Bewohner: Die Älteste ist jetzt 80. Wir waren von Anfang an nicht Studenten und jungen Leuten, die eine revolutionäre Idee hatten, sondern Leute, die in oder vor der Familienplanungsphase überlegt hatten: wir wollen anders wohnen und unser autofreies Leben auch als Projekt sichtbar machen. In Hamburg sind in manchen Stadtteilen 50 - 60% der Haushalte ohne Auto. Das sind nicht nur Alte, sondern auch Leute, die sagen, wir brauchen kein Auto, wir wohnen ja mitten in der Stadt und wir haben alles drum rum.

Autofrei wohnen wäre also auch ein großer Markt.

„Rundum autofrei“ hätten wir gerne, aber die Autos, denen wir ausgesetzt sind, sind ganz nah. Man müsste sonst auf Juist oder Baltrum ziehen. Unser Ziel war, autofrei zu bauen, so, dass das Autofreie sichtbar wird.





Zu unserem Projekt gehört auch **Leben mit Behinderungen**. Das war mal ein Elternverein, die wollten für ihre Kinder keine Heimbetreuung. Die Kinder haben jetzt alle eine eigene Wohnung oder WG, aber einen relativ engen Betreuungsschlüssel.

Daneben ist die **GWG**, eine normale Hamburger Wohnungsbaugesellschaft mit 48 geförderten Wohnungen.

Saar II ist benachbart, ein autofreies Projekt einer Baugemeinschaft, einer Genossenschaft und „Leben mit Behinderung“ mit 53 Wohnungen, vor 6 Jahren sind sie eingezogen.

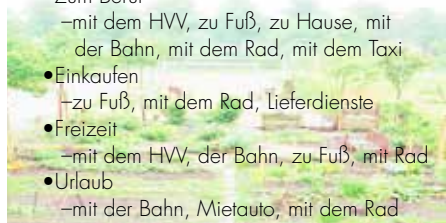
Wer sind wir?

Viele verschiedene Berufe wohnen bei uns; Architektin - Erzieherin - Internetdienstleister - Krankenschwester - Musiker - Sozialarbeiterin - Unternehmensberater - Verkäufer, eine bunte Mischung, ein Querschnitt durch die Bevölkerung.

Wie sind wir mobil?

normalerweise so:

- Zum Beruf
 - mit dem HVV, zu Fuß, zu Hause, mit der Bahn, mit dem Rad, mit dem Taxi
- Einkaufen
 - zu Fuß, mit dem Rad, Lieferdienste
- Freizeit
 - mit dem HVV, der Bahn, zu Fuß, mit Rad
- Urlaub
 - mit der Bahn, Mietauto, mit dem Rad



Besondere Situationen:

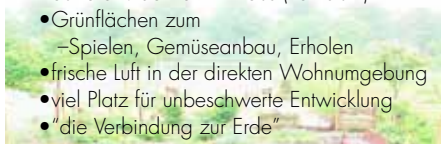
Eine Nachbarin muss für Oxfam Shops besichtigen, sie fährt durch ganz Deutschland mit einer Bahn-Card100, ein anderer ist für Qualitätssicherung in einem Unternehmen zuständig und fährt auch mit der Bahn Card100.

Wir werden oft gefragt, wie man Waserkisten transportiert oder wie das mit Möbeln ist. Wie oft im Jahr kaufen Sie eigentlich Möbel?

Inzwischen steht in Hamburg ein Möbelhaus mitten in der Fußgängerzone in Altona, und bietet von sich aus Lieferdienste an. Man kann sich da auch ein Transportfahrrad mieten.

Mit Autos müssten wir auf Mobilität verzichten.

- auf die Mobilität im Haus (Fahrstuhl)
- Grünflächen zum
 - Spielen, Gemüseanbau, Erholen
- frische Luft in der direkten Wohnumgebung
- viel Platz für unbeschwerter Entwicklung
- "die Verbindung zur Erde"



Wir haben einen **Fahrstuhl** im Haus. Unsere Genossenschaftswohnungen sind nach Paragraph 88 d, zweites Wohnungsbaugesetz, öffentlich gefördert und viergeschossig mit einem Staffageschoss, da hätten wir keinen Fahrstuhl drin. Wir wollten nicht, dass die Stadt einfach die Tiefgarage spart, sondern, dass das anders sichtbar wird. Diesen Fahrstuhl hätten wir uns sonst nicht leisten können, denn jeder TG-Stellplatz hätte damals 40.000 DM gekostet.

Jetzt sind hier ungefähr 60 % der Wohnungen, zwar nicht rollstuhlgerecht, aber barrierefrei erreichbar und auch im Alter noch angepasst.

Oder wir müssten auf **Flächen** zum Spielen, zum Gemüse anbauen, zum Erholen verzichten, da wären sonst Stellplätze.

Hier haben Mitbewohner ein kleines Stück Land und können da etwas anbauen - allerdings haben wir seit Jahren viele hungrige wilde Kaninchen.

Für den **Spielplatz** gibt es ebenfalls viel Platz: wir haben Basketballkorb, Volleyballplatz, eine Schaukel und Sitzbänke für die Erwachsenen.

Rund ums Haus haben wir **frische Luft**. Unser jüngerer Sohn ist hier geboren, als er anfang zu laufen, hat er sich das selber Stück für Stück erlaufen, das konnte er frei machen, ohne dass wir immer dahinter stehen mussten. Viel Platz für unbeschwerter Entwicklung.



Als letztes: diese Verbindung zur Erde, wir sind kein esoterisches Projekt, aber ich finde es wichtig, diesen ökologischen Aspekt noch mal zu nennen, mit unserem Walnussbaum, der tief reinwurzeln kann.

Wir wohnen seit knapp 17 Jahren da und werden wohl noch ziemlich lange wohnen bleiben.

Weitere Projekte in Hamburg:

Kornweg, nördlich vom Fuhlsdorfer Friedhof.

Etwa 60 Haushalte, teilweise in einer Genossenschaft, teilweise in einer Eigentumswohnung.

Unser Projekt ist mehr städtisch geprägt, wir sind vierstöckig plus Staffageschoss, der Kornweg ist ein bisschen mehr außerhalb der Stadt, die Häuser sind zwei- oder dreistöckig, nicht wirklich Einzelhäuser oder Reihenhäuser, aber ein bisschen ... feiner.

Die **Neue Mitte Altona** ist ein ehemaliges Gleisdreieck, das wird zurückgebaut, weil der Kernbahnhof Altona verlegt wird.

Wir wünschten uns 400 Wohnungen, das wird aber von der Stadt her leider nicht mehr so autofrei, wie wir das uns erhofft haben.

Fragen

Zuhörer:in:

Ich habe eine Frage zur Mobilität. In München gibt es eine Stellplatzverordnung. Haben Sie so etwas in Hamburg auch und wie haben Sie das gemacht? In München muss man zur Genehmigung der Stellplatzreduzierung ein Mobilitätskonzept vorlegen, z.B., wie nah die nächsten öffentlichen Verkehrsmittel sind, Carsharing oder so was...



Rainer Licht:

Das Rechtliche: es gab für unser Projekt eine Ausnahmegenehmigung von der Stellplatzverordnung. Die war damals in Hamburg 1 pro Wohnung bei den Eigentümern und 0,8 bei den Genossenschaften oder Mietwohnungen. Wir mussten 8 Stellplätze nachweisen für besondere Lebenslagen.

Das ist jetzt immer ein Kampf, denn da sind immer freie Plätze, wir haben ein Seil und für drei Plätze sogar ein Schloss davor. Die Nachbarn gucken immer neidisch drauf, die würden da gerne parken. Deshalb mussten wir zusperren ... das war immer nervig.

Bei uns intern ist auch strittig, sind das Besucherparkplätze. Offiziell gibt es die Besucherparkplätze an der Saarlandstraße vor dem vorderen Gebäude, das nicht zu uns gehört. Aber praktisch nutzen wir sie.

Meine Schwester kommt uns gerne mit dem Auto besuchen, weil sie bei uns immer einen Parkplatz findet. (Lachen bei den Zuhörern)

Aber dafür machen wir das nicht.

Aber wenn wir über diese acht Stellplätze drüber hinaus kommen würden, dann würde das Projekt als gescheitert erklärt werden. Und dann müssten wir noch 20.000 Euro pro Stellplatz an die Stadt zahlen. Das Geld mussten wir aber nicht real zurücklegen, sondern das ist eine Verpflichtung.

Wir sind ungefähr 200 Meter von der U-Bahn entfernt, der Bus hält ein bisschen näher, fährt aber nicht so oft. Am Anfang hatten wir überlegt, ob wir Carsharing machen und hatten eine Abstimmung, aber bei uns auf dem Gelände war kein Bedarf, denn 500 Meter weiter, da gab es schon damals Carsharing-Plätze, also haben wir entschieden, wir brauchen keine bei uns.

Im zweiten Bauabschnitt „Am Eisenwerk“ haben sie zwei Carsharing-Plätze.

Zuhörer:

Man sagt uns in der politischen Diskussion immer wieder, am Anfang mag alles noch gut sein, aber nach zehn, fünfzehn Jahren, wenn sich Lebensumstände verändern, da gibt es dann die Probleme. Wie häufig haben Sie Wechsel? Wie ist die Situation der Leute, die nachkommen? Was ist, wenn die Kinder achtzehn Jahre alt werden?

Wie ist das, wenn Lebensumstände sich ändern, plötzlich hat man ein körperliches Handicap und müsste ein Auto haben?

Die gleiche Frage auch gleich an Gunhild und Eva: wie schaut es bei längerfristigen Projekten in München aus?



Rainer Licht:

Wir haben folgende Möglichkeit: man kann eine zeitlich befristete Ausnahmegenehmigung machen. Das ist in 17 Jahren dreimal gewesen.

Einmal war von jemand der Vater in die Kurzzeitpflege gekommen, die weiter außerhalb war, er hat für vier Wochen die Ausnahmegenehmigung gekriegt.

In einem anderen Fall waren die Eltern gestorben, musste die Wohnung aufgelöst werden, und sie hatten für drei Wochen ein Auto.

Das dritte war eine Nachbarin, Hebamme, die ihr viertes Kind erwartet hat. Als sie hochschwanger war, hatte sie ein Auto, weil sie es zur Arbeit nicht anders geschafft hätte.

Bei den 18 Eigentümern im Kernprojekt gab es in 17 Jahren zweimal einen Wechsel, bei den Genossenschaften gab es öfter einen Wechsel.

Bei Wechsel haben wir eine Abfolge. Erstens die Garantie der Autofreiheit.

Zweitens: in der Genossenschaft muss man den Einkommenskriterien entsprechen, weil wir öffentlich gefördert sind. Die Mischung ist 50 % niedrigere Ein-

kommen, 30 % Überschreiter und 20 % frei. Da müssen wir eher gucken, dass wir die niedrigen Einkommen dabei haben.

Die Autofreiheit ist bisher nie ein Problem gewesen.

Wir machen übrigens keine Warteliste, das würde suggerieren, dass man irgendwann eine Wohnung kriegt.

Zuhörer:

Wie ist das dinglich gesichert?

Wenn ich mich recht erinnere, wird da im Grundbuch eingetragen, dass man kein Auto haben darf.

Wie ist das bei den Genossenschaften, die dann vermieten? Ist das auch bei den Mietwohnungen so?

Rainer Licht:

Wir sind eine kleine Genossenschaft, die wir extra gegründet haben.

Wir haben die Autofreiheit in die Satzung der Genossenschaft aufgenommen. Wer eine Wohnung haben will, muss auch Mitglied der Genossenschaft werden, darüber ist das einmal abgesichert, zweitens auch noch im Nutzungsvertrag, das ist eine Verpflichtungserklärung. Den Nutzungsvertrag kann ich hinterher gern noch mal zeigen.

Zuhörer:

Möchte die Stadt das auch mal sehen?

Rainer Licht:

Ja, das ist auch im Kernbaurechtvertrag, aber ich kann Ihnen juristische Details nicht sagen, ich bin kein Jurist.

Ich stehe nach der Versammlung auch noch zur Verfügung.

Danke.

Ulla Ammermann:

Vielen Dank, Herr Licht, Sie haben da schon das angesprochen, was wir auch nachher noch mal diskutieren wollen.

Ulla Ammermann:



Mein Name ist Ulla Ammermann vom Münchner Forum. Ich freue mich, dass Sie heute so zahlreich und intensiv da sind und freue mich auch schon über die Fragen, die wir nachher diskutieren werden.

Nun werden autofrei lebende Aktive zu Wort kommen, die ihre Projekte im Detail vorstellen.

Was war Ihr Grundgedanke, warum haben Sie die Projekte gemacht, wie hat sich das bei Ihnen entwickelt, und wie zufrieden sind Sie damit?

Hier ist Sven Bindzcek von Autofrei Wohnen 1 und Autofrei Wohnen 4 in der Messestadt.



Sven Bindzcek:

Guten Abend, ich bin dabei seit 1995. Am Anfang haben wir uns über ‚Wohnen ohne Auto‘ getroffen, um autofreies Wohnen vorzubereiten, 1996 hat sich ein Investor aus Berlin um ein Grundstück in der Messestadt für autofreies Wohnen beworben. Er wollte drei bis fünf Wohnungen bauen, insgesamt war dieses Projekt auf zehn bis fünfzehn Wohnungen ausgelegt. Mit Hilfe von ‚Wohnen ohne Auto‘ hat er noch zusätzliche Leute gesucht, später ist der Investor dann ausgestiegen, weil er von der Struktur her nicht zu uns gepasst hat. Wir haben dann noch weitere Leute suchen müssen, letztendlich sind es 14 Wohnungen geworden. Bis zum Grundstückskauf 1998 hat es gedauert. 1995 war die erste Infoveranstaltung, 1996 hat sich langsam eine Gruppe formiert. Die Leute, die anfangs

mitgemacht haben, hatten auch tatsächlich kein Auto, als sie zu der Gruppe gestoßen sind; später, als wir weitere Leute gesucht haben, hatten die zum Teil ein Auto, das dann zum Einzug oder zwei, drei Monate später abgeschafft worden ist, zum Umzug hat man das häufig noch benutzt.

»Autofrei Wohnen 1« ist eine reine Eigentümergemeinschaft, wir bauten drei Gebäude mit 14 Wohneinheiten. Außenrum ist viel Grün, denn die anderen Bauträger wollten nicht so viel Grund haben, wegen der Kosten für die Grünplanung und -pflege.

Wegen der autofreien Intention kamen die meisten Leute über die Initiative „Wohnen ohne Auto“ dazu.

Aber wir hatten natürlich auch diesen Vorteil, dass wir als Bauherrengemeinschaften relativ günstig bauen konnten.

Im Nachhinein ist es dann doch nicht so viel günstiger geworden, denn wir haben beim Bauen eigene Aspekte mit umsetzen können.

In München ist es möglich, dass Bauherrengemeinschaft von der Stadt ein Grundstück bekommen. Wir haben unsere Bauherrengemeinschaft neu gegründet für „autofreies Wohnen“.

Es gibt im ersten Bauabschnitt Messestadt eine große Tiefgarage für den ganzen Bauabschnitt, ursprünglich war geplant, einen Stellplatzschlüssel von 0,7, später 0,75 zu realisieren, und dass alle Leute – wie in der Stadt – abends einen freien Stellplatz suchen, die Plätze waren also nicht einer bestimmten Wohnung zugeordnet. Das ist dann am Widerstand der Bauträger gescheitert, man hat dann doch eine Zuordnung dieser Stellplätze vornehmen müssen.

Wir mussten einen Baukostenzuschuss für drei Stellplätze in dieser Tiefgarage

bezahlen und haben damit das Anrecht, drei Stellplätze zu mieten. Für die weiteren 11 Stellplätze mussten wir der Stadt eine Hypothek über 330.000 DM eintragen. Jährlich müssen wir Bericht erstatten, versäumen wir das, gibt es eine Vertragsstrafe.

Momentan hat einer von uns ein Auto, die anderen 13 haben keines. Zwischenzeitlich gabs auch mal zwei Autos, einmal für eine ganz kurze Zeit drei. Das zweite Auto war privates Carsharing gewesen.

Es gab auch Wechsel: Eine Wohnung wurde an die Kinder vererbt, die Eltern wohnen jetzt in einem Seniorenstift und es gab eine Scheidung.

Diese beiden Wohnungen sind momentan vermietet, in den anderen leben immer noch die, die mitgebaut haben. Die meisten Kinder sind mittlerweile im Alter, wo sie den Führerschein machen könnten, meine Tochter überlegt gerade, ob sie für den Führerschein spart. Viele Kinder sind nicht mehr in München, aber die noch in München sind, da wüsste ich keines, das ein eigenes Auto hat. Das ist prägend, wie die Kinder aufwachsen, sie sehen, dass es auch ohne Auto gut geht. Es ist vielleicht so ähnlich wie bei Tabak. Raucher-Kinder sind eher gefährdet, auch Raucher zu werden.

Wir nutzen auch eine Carsharing-Station bei uns gleich um die Ecke, und die ist genauso nah, als wenn wir Autos hätten.

Kurz noch zu „Autofrei Wohnen 4“, das auch in der Messestadt realisiert wird, da bin ich auch Mitglied: Das Projekt hat auch 14 Wohneinheiten, aber kleinere mit 60 bis 90 qm; (bei „Autofrei Wohnen 1“ waren es Familienwohnungen bis 120 Quadratmeter.)



Bei Autofrei Wohnen 4 haben die ersten 2010/2011 angefangen. Es hat fünf bis sechs Jahre gedauert, bis der Bau begonnen werden konnte, jetzt am Donnerstag haben wir Richtfest, und wir hoffen, dass wir im September nächsten Jahres einziehen können. *

Bei „Autofrei Wohnen 4“ ist die Struktur etwas anders: Hier sind Familien dabei, die aus den alten autofreien Wohnprojekten gekommen sind. Es gibt Familien, Paare und Singles, die wollen sofort dort einziehen, und dann



Modell von „autofrei Wohnen 4“

*Der Zeitplan hat geklappt, Ende September 2017 war das Haus bezugsfertig.

gibt es vier Parteien, die sich eine Altenwohnung oder eine Wohnung für die heranwachsenden Kinder bauen, die vorübergehend als autofreie Mietwohnung zur Verfügung steht.

Ulla Ammermann: Vielen Dank, Herr Bindzcek...



Ulla Ammermann:

Autofrei Wohnen bei der Wogeno wird uns Eva Döring vorstellen.

Sie waren genau wie Herr Bindzcek bei der ersten Informationsveranstaltung 1995 schon dabei, Sie leben nach wie vor autofrei, und wir sind gespannt, wie sich Ihr Projekt entwickelt hat.

Eva Döring:

Unser Haus ist das erste Genossenschaftshaus, das mit der Idee Wohnen ohne Auto gestartet ist.

Wir sind das Haus Caroline-Herschel-Straße 25 und 27 in der Messestadt. Das sind 28 Haushalte.

Wir waren eine Gruppe von Interessierten, für die Eigentumswohnungen nicht



in Frage kamen, wir haben nach einem autofreien Haus zum Mieten gesucht, das gab es nicht, und gibt es bis heute nicht, Genossenschaft war für uns eine finanzierbare Lösung, und wir haben uns der Genossenschaft Wogeno angeschlossen.

Die Stadt wollte, dass wir sechs Stellplätze nachweisen. Wir mussten also sechs Stellplatzbelegungsrechte von dem Tiefgaragenbetreiber Autopark Riem GmbH kaufen, das heißt, einen Baukostenzuschuss zahlen. Weil die Wogeno damit über 60.000 Euro für Stellplätze zahlen musste, hat sie auch Haushalte mit Auto aufgenommen, denn die Tiefgarage kann nicht anderweitig genutzt werden. Zum Teil waren nur aber nur fünf Stellplätze benötigt und gemietet. Wenn jemand einen Stellplatz will, macht die Wogeno einen Nutzungsvertrag mit der Parkraum Riem und erlaubt dem Mieter, den Stellplatz zu benutzen. Ich sage der Einfachheit halber, Mieter, eigentlich muss es Genossenschaftsmitglied heißen.

Bei mehr als 6 Autos wären weitere Belegungsrechte zu kaufen und Stellplätze anzumieten bei Autopark Riem.

Die Stadt hat von der Wogeno bisher noch keinen Nachweis verlangt, wie viele Autos es in unserem Haus gibt; das braucht sie auch nicht, weil sie die Zahl der Autohalter ja selbst feststellen kann, über das Kreisverwaltungsreferat. Die Wogeno hat die betreffenden Mieter kontaktiert, wenn sie gehört hat, dass jemand ein Auto anschaffen wollte.

Die Stadt hat sich keine Hypothek für den Nachkauf eintragen lassen.

Im Mietvertrag mit autofreien Haushalten steht, dass der Mieter kein Auto hat,

und dass es eine Wohnung ohne Stellplatz ist.

Im Mietvertrag mit Autobesitzern steht, inklusive Stellplatz, und es gibt keine weiteren Formulierungen zum Thema.

So lange es bei unserem Haus bei sechs Autos bleibt, überprüft die Wogeno weiter keine Gründe; bei Konkurrenz um einen Stellplatz lässt sie sich Gründe nennen. Ein Mieter mit Behinderung hätte da zum Beispiel Vorrang. Wenn es nicht eindeutig ist, gibt es ein Losverfahren; die Verwaltung der Wogeno entscheidet.

Bei uns wäre es bisher nur einmal eng geworden, da war es schon bekannt, dass ein Mieter ein Auto einbringen würde, das wäre dann das siebte Auto geworden, etwa zeitgleich hat sich aber abgezeichnet, dass eine andere Mieterin ausziehen würde, die auch ein Auto hatte, dadurch ist es dann bei sechs Autos geblieben, so dass es nicht mehr nötig war, festzustellen, wer nun den dringendsten Bedarf hätte.

Bei uns gibt es Mobilitätsalternativen, das sind Carsharing, dann ein Leihrad mit Lastenanhängern vom Arbeitskreis Ökologie, und auch gegenseitiges Ausleihen von Fahrrädern.

Zur U-Bahn sind es 500 m.

Bei zukünftigen Stellplatzthemen werde ich mich an der Suche nach Möglichkeiten beteiligen, so dass es zur allgemeinen Zufriedenheit gelöst werden kann.

Es ist bei unserem Haus kein Geld irgendwo als Sicherheit hinterlegt.

Gibt es finanzielle Anreize, das Auto abzuschaffen: Bisher nein.

Bei der Wogeno im Domagkpark wird eine Mobilitätsstation angeboten, aber zum Beispiel keine MVV-Karte geschenkt, so etwas soll aber für die Zukunft angedacht sein.





Ulla Ammermann:

... Das Thema Stellplätze ist wirklich das Hauptproblem, dazu haben wir dann noch Herrn Mager hier, er wird uns seine neue Verwaltungsvorschrift erläutern.

Frau Depprich, Sie haben die luxuriöseste Radl-Garage in ganz München. Wie kamen Sie dazu? Das werden Sie uns gleich erzählen.



Ina Depprich:

Guten Abend, mein Name ist Ina Depprich, ich bin Mitglied der Baugruppe „Wohnen ohne Auto 3“ am Ackermannbogen, Petra-Kelly-Straße 25 in Schwabing.

Es ist in der Tat richtig, wir haben eine wunderschöne Fahrradtiefgarage, sehr luxuriös, wir haben leider nicht so viele Fahrräder, dass wir die komplett füllen könnten, und das war eigentlich auch nicht die Idee, mit der wir gestartet sind, aber vielleicht fange ich von vorne an.

Wir, die Kerngruppe des Projekts, haben uns im Jahr 2009 gefunden, über ‚Wohnen ohne Auto‘, und die Kerngruppe bestand damals komplett aus autofreien Personen, niemand hatte ein Auto, und die Idee war nicht nur ein autofreies Wohnprojekt, sondern eben auch ein fahrradfreundliches Projekt zu gründen.



Das Ganze war verbunden mit relativ viel Mühen und Komplikationen, letztlich war es so, dass uns ein Stellplatzschlüssel von 0,8 laut Baugenehmigung betroffen hat. Wir sind 13 Wohneinheiten, das bedeutet, dass 10 Stellplätze eigentlich hätten hergestellt werden müssen und das ist natürlich ein bisschen unglücklich für eine Bauherrengemeinschaft ohne Autos.

Wir konnten glücklicherweise mit der Stadt verhandeln und haben einen Vertrag abgeschlossen mit der Stadt München, und mussten im Ergebnis vier Stellplätze sofort herstellen; wir können zwei Stellplätze ablösen, falls der Fall eintritt, dass wir eine gewisse Anzahl von Autos überschreiten, und wir mussten eine Nachrüstfläche für vier Stellplätze vorhalten. Schwierig ist es natürlich, wie macht man das, eine Nachrüstfläche vorzuhalten in einer Stadt.

Bei dem Hamburger Projekt habe ich eben herausgehört, das ist die Fläche für ebenerdige Stellplätze, bei uns ist es leider so, wir mussten eine Tiefgarage bauen. Das heißt im Ergebnis, die vier Stellplätze, die wir herstellen mussten, plus die Nachrüstfläche von vier Stellplätzen bedeuten, dass wir eine Tiefgarage bauen mussten für acht Stellplätze. Wer weiß, was eine Tiefgarage kostet, weiß natürlich, dass es nicht so erfreulich ist.

Eigentlich hört sich das ja vom Prinzip erst mal gut an, wenn man nur vier Stellplätze herstellen musste, aber im Ergebnis mussten wir acht Stellplätze in Form einer Tiefgarage bauen. Und das ist eigentlich ein bisschen traurig, und teuer, wir könnten auch leider keinen schönen Walnussbaum pflanzen, an der Stelle, an der jetzt eben die Tiefgarage unter unserem Garten liegt.

Wir sind 13 Parteien, Familien, Alleinstehende, mit Kindern, also wir sind bunt gemischt, und wir sind Anfang des letzten Jahres eingezogen.

Es ist eine Wohnungseigentümergeinschaft, alle Parteien leben dort, und bislang hat noch keine Partei ein Auto gehabt. Und ich denke mal, im Moment hat auch keine Partei vor, ein Auto zu haben, soweit wir das wissen. Es ist aber natürlich schon ein bisschen

so, wenn man so eine Fläche in der Tiefgarage hat, kommen dann schon ab und zu Gedanken auf, was machen wir eigentlich mit der Fläche, könnte die vielleicht vermietet werden, oder vielleicht will dann der ein oder andere doch ein Auto haben, also eigentlich ist genau diese Fläche kontraproduktiv, denn sie veranlasst dazu, dass eben doch vielleicht Autos angeschafft werden, oder dass sie genutzt werden, und das ist eigentlich ein bisschen schade.

Die meisten von uns benutzen tagtäglich ihre Fahrräder, wir haben aber auch eine sehr gute Anbindung an den Münchner öffentlichen Nahverkehr, eine Trambahnhaltestelle ist in wenigen Fußminuten zu erreichen, ein Bus ist zu erreichen, nebenan in der Nachbartiefgarage gibt es Carsharing-Autos, also, bisher ist die Mobilität immer sichergestellt gewesen.

Mehr gibt es, glaube ich, im Moment nicht zu sagen.

Ulla Ammermann:

Vielen Dank für Ihren Beitrag, auch an Sie, Frau Depprich.



Ulla Ammermann:

Jetzt bitte ich Christian Stupka, von Stattbau München, der viele, viele Jahre Erfahrung mit Autofrei Wohnen hat.



Christian Stupka:

Schönen guten Abend, ich war bis vor einem Jahr Vorstand der Wogeno, meine Erfahrung rührt noch aus dieser Zeit mit der Wogeno,

wo wir seit 20 Jahren die Reduzierung von Stellplatzschlüsseln verwirklichen. Ich schildere Ihnen das jüngste Projekt, wo ich selber Projektleiter war; im Grunde haben wir das vorweggenommen, was jetzt die Stellplatzsatzung mit diesen Mobilitätskonzepten enthält, also die Abweichungen, die dort möglich sind.

Es gibt ein Projekt in Gern, mit 120 Wohneinheiten, davon hat die Gewofag 70 gebaut, die Wogeno 50, und es ist ein Mehrgenerationenwohnprojekt, wo mindestens 60 Prozent der Bewohnerinnen und Bewohner aufgrund einer Stiftungsvorschrift im Alter von über 60 Jahren sein müssen. Ich kann jetzt berichten von der Wogeno, von den 50 Wohnungen, wie sich das dort entwickelt hat.

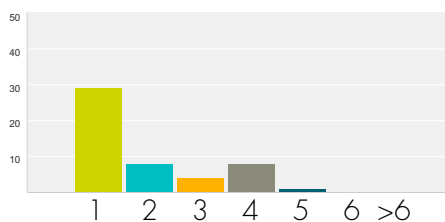
Und als erstes haben wir gesagt, es ist Altenwohnen, und für Altenwohnen gibt es einen Stellplatzschlüssel von 0,2, den haben wir dann geschickt dort zur Anwendung gebracht, und für den Rest haben wir das zusammen mit einem Mobilitätskonzept ausgehandelt, dass wir auf einen Stellplatzschlüssel von 0,48 gekommen sind.

Schon immer war unser Ansatz, wir wollen nicht Autos verbieten, sondern wir wollen Autos unattraktiv machen, wir wollen Autos durch alternative Mobilitätsangebote für die meisten entbehrlich machen. Und das haben wir gemacht, indem wir gesagt haben, okay, Leute, ihr braucht kein Auto mitzubringen, dafür gibt es aber ein Budget - weil wir ganz viele Kosten sparen bei der Nichterrichtung von Stellplätzen - und dieses Budget nimmt Wogeno her, um Euch ganz viele Mobilitätsmittel zur Verfügung zu stellen: dazu gehören kostenfreie übertragbare Isarcards, dazu

gehören Pedelecs und Lastenanhänger und dazu gehört auch die Bereitstellung von Carsharing-Plätzen. Und das haben wir mit den Leuten schon im Vorfeld diskutiert. Das ging, denn bei der Wogeno stehen ja immer die späteren Bewohnerinnen und Bewohner fest.

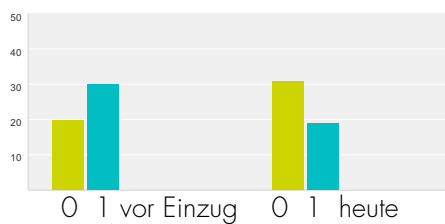
Nun zeig ich mal, was daraus geworden ist. Das gehört dazu, denn die Aufgabe der gestrengen Lokalbaukommission, und der HA 1 vom Planungsreferat war, dass wir das evaluieren mussten. Das haben wir jetzt brav gemacht: bezogen worden ist 2014, vor jetzt fast zwei Jahren, und im Sommer 2015 haben wir eine Evaluation gemacht und die auch den Ämtern zur Verfügung gestellt.

Anzahl der Personen im Haushalt



Die vielen Einpersonenhaushalte liegen an den Damen und Herren über 60, nur 25 Prozent der Haushalte haben Kinder.

Anzahl PKW 1 Jahr vor Einzug und heute

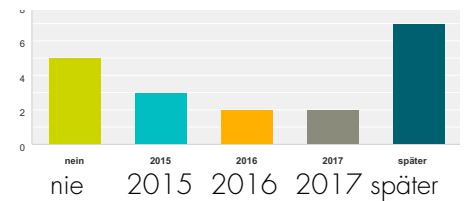


Jetzt wird es interessant: 30 Haushalte, also 50%, hatten ein Jahr vor Ihrem Einzug am Reinmarplatz einen Pkw und dann, 'Anzahl nach Bezug', also ungefähr ein Jahr nach Bezug, da ist es genau umgekehrt, haben nur noch 19 Haushalte überhaupt ein Fahrzeug.

Mit Stellplatzschlüssel 0,6 wären wir dann schon viel zu hoch gelegen, Also, der erste Erfolg war, dass im Zuge dieses Konzepts, das wir mit den Leuten diskutiert haben, schon mal elf Haushalte gesagt haben, schaffen wir unseren Pkw ab. Das sind 38% derer, die vorher einen Pkw hatten, einfach, weil wir es

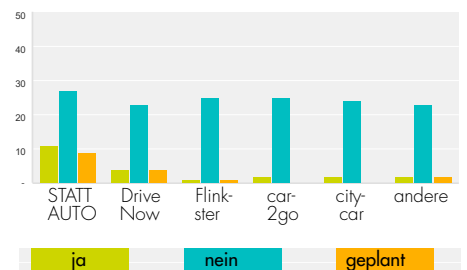
diskutiert haben, dass sie keinen PKW mehr brauchen.

Wenn Sie noch einen Pkw haben, wann planen sie ihn abzuschaffen?



Dann sind es nur noch fünf Haushalte, die sagen, „nein, wir werden sicherlich unseren PKW behalten“, und die anderen Leute, da haben viele gesagt, „na ja, ich fahre ihn halt noch runter, den Wagen, bis er nicht mehr fährt, warum soll ich ihn jetzt abschaffen“, das ist typisch, oder ‚ich bin jetzt auf ‚nem Dienstwagen, und wenn ich in Rente gehe, brauche ich den nicht mehr‘, also sieben wollen ihn demnächst abschaffen, da kommen wir grade letztendlich bei ungefähr 0,25 PKW-Besatz heraus, wenn sie das wirklich alle machen.

Sind Sie Car-Sharing-Mitglied ?

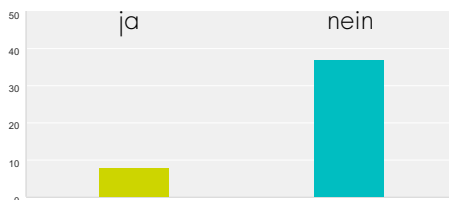


Es gibt 22 Mitgliedschaften bei Carsharing und 16 weitere sind geplant. Acht Haushalte sind **wegen** des Umzugs CarSharing-Mitglieder geworden.

Jetzt sehen wir also, wie das da funktioniert, die Leute sagen, wenn wir die Option zum Autofahren haben, dann mache ich das.



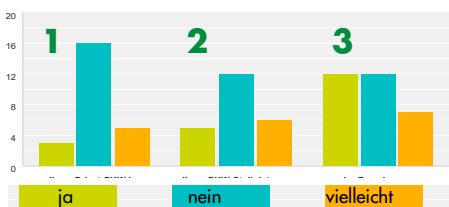
Sind Sie aufgrund Ihres Umzugs zum Reinmarplatz Mitglied bei einem Carsharing-Anbieter geworden?



Wir haben 24 Stellplätze herrichten müssen für den Wogeno-Teil, 19 Haushalte haben ein Auto, dazu haben wir fünf Carsharing-Autos unten rein gestellt, aber die versorgen ja die Nachbarschaft auch noch mit, also wir verschaffen nicht nur Entlastung im eigenen Projekt, sondern auch noch die Entlastung für die Umgebung, weil diese Autos für sie nutzbar sind: Man geht davon aus, ein Carsharing-Auto wird ungefähr von acht Haushalten genutzt.

Neue Ideen erproben Pkw- und Stellplatz-Sharing

Haben Sie Interesse an folgenden drei Möglichkeiten?

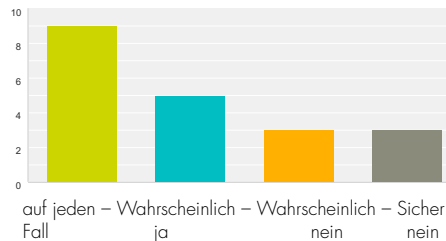


1.) die Neigung, den Privat-PKW in ein Sharing-System einzubringen ist nicht groß;

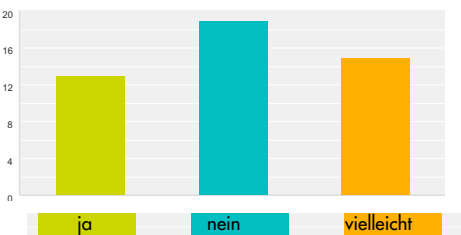
2.) Den PKW-Stellplatz in ein flexibles Belegungs-Management einzubringen ist etwas größer; das haben wir dann nachher veröffentlicht, auch das ist ja noch eine Möglichkeit, Stellplätze intelligenter auszunutzen als die feste Zuordnung von Stellplätzen zu einem bestimmten Haushalt.

3.) An der Erprobung eines Elektro-PKWs im Sharing-Modus teilzunehmen, ist die Bereitschaft ausgeprägt.

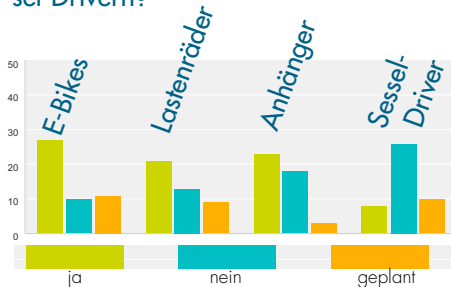
„Wenn Sie einen PKW haben, würden Sie Mitbewohnern Mitfahrmöglichkeit in Ihrem Privat-PKW anbieten“:



Haben Sie selbst Interesse an Mitfahrgelegenheiten bei Nachbarn?



Haben Sie Interesse an der gemeinschaftlichen Nutzung von E-Bikes, Lastenrädern, Anhängern und Sessel-Drivern?



Das Interesse an Sessel-Drivern ist sehr verhalten, aber E-Bikes: ja! das macht dann richtig Spaß – das wussten wir schon vorher.

Speziell entwickeltes Buchungssystem

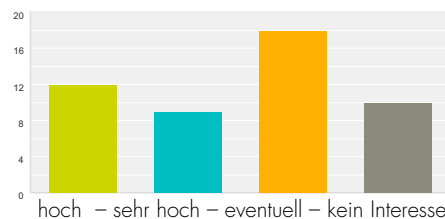
Es gibt das Buchungssystem über Stattauto, man geht ins Internet und sagt, jetzt brauche ich ein E-Bike, ein Pedelec, ist das Lastenrad frei? Das bekommt man genauso angezeigt wie ein freies Carsharing-Auto oder ob die Isarcard frei ist. Dann buche ich das, dann ist es für mich blockiert, zur bestellten Zeit gehe ich an den Tresor von Stattauto, dort habe ich alle Schlüssel für alles da, für die Räder, für die Autos, die Isarcard ist ebenfalls drin, da

Man spart unglaublich viel Geld und als Genossenschaft geben wir diesen Vorteil natürlich an die Mitglieder weiter

nehme ich mir das raus, bringe es nach Gebrauch wieder zurück und das wird alles zentral abgerechnet.

Das haben wir mit Stattauto zusammen entwickelt, dieses System ist erfolgreich, es entspricht offensichtlich den Bedürfnissen.

Wie hoch ist Ihr Interesse an der Nutzung von übertragbaren Isarcards?



Das ist überwiegend diese übertragbare Isar-Card, die wird wahnsinnig genutzt, da gibt es schon Streit drum. Der Tresor war dauernd leer, und wir von der Wogeno sagen: „Klar, wir stellen euch mehr zur Verfügung“. Das geht, denn (das ist unsere letzte Botschaft) man spart unglaublich viel Geld: wir haben eine Mittelgarage, keine Großgarage bauen müssen, und als Genossenschaft geben wir diesen Vorteil natürlich an die Mitglieder weiter, weil sie den Nutzen haben sollen von dem, was wir eingespart haben, und da ist noch viel Luft für weitere Isarcards.

Ulla Ammermann:

Vielen Dank, Herr Stupka. Evaluierung ist auch mein Thema, wir kommen auch gleich darauf zu sprechen, und jetzt steigen wir ein in die Diskussionsrunde.



Ulla Ammermann:

Wir wollen einige wichtige Themen am Podium aufgreifen, die teilweise von Ihnen schon angesprochen worden sind. Dann haben wir Zeit für Fragen von Ihnen.

Danach haben wir noch die Gelegenheit für Gespräche bei Kaffee, Bier und Plätzchen, die uns „Wohnen ohne Auto“ freundlicher Weise zur Verfügung gestellt hat.

Alle Referenten sind dann noch da.

Ich möchte damit anfangen: Wir haben aus Hamburg, und aus den Projekten, die Sie in München gebaut haben, erfahren, wie für beide Seiten sinnvolle Regelungen ausschauen könnten. Jetzt würde ich gerne in die Runde fragen, auch nach Hamburg, was hat sich bewährt, was soll weitergemacht werden und wo müsste nachgesteuert werden? Ihre Erfahrung aus 21 Jahren autofrei Wohnen. Wollen Sie mal anfangen, Herr Licht.

Rainer Licht:

Rechtlich, wie gesagt, ich bin kein Jurist, hatten wir nie Probleme oder Fragen, dass sich da etwas ändern müsste.

Was ich vorhin nicht erwähnt habe, seit drei Jahren ist in Hamburg diese Stellplatzverordnung aufgehoben. Das gilt allerdings nicht für unser Projekt, dass wir davon befreit wären; bei uns gelten die alten Verträge fort. Das wirkt für andere vielleicht merkwürdig, wir hatten am Anfang immer gedacht, wir brauchen diese Stellplatzverordnung als Druck im Hintergrund; wenn die Autofreiheit nicht klappt, dann müsste man diese 20.000 Euro Ablöse für jeden Stellplatz zahlen. Aber nach den drei Jahren, da hat sich nichts verändert. Es ist nicht so, dass jetzt alle überlegen, kaufe ich mir ein Auto?

Das hängt sicher auch damit zusammen, wie gut die Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr, wie die Verbindung in die Stadt und zu dem jeweiligen Arbeitsplatz ist.

Auf dem Dorf wäre das vermutlich ein bisschen anders als bei uns in der Stadt.

Ulla Ammermann:

Vielen Dank.

Jetzt würde ich ganz gerne auch noch Herrn Bindczek und Herrn Stupka aus Bayern fragen. Was wir alle gehört haben, diese Projekte von Ihnen sind mit ganz unterschiedlichen vertraglichen Regelungen zwischen den Baugenehmigungsbehörden, den Eigentümern, den Bewohnern – mit mehr oder weniger praktikablen Lösungen – erarbeitet worden, und mit ganz verschiedenen Lösungen. Aber es waren immer ganz individuelle Lösungen. Was hat es in der Praxis für die Bauherren bedeutet? Stichworte: Zeiträume, langer Atem, Kostensteigerungen...



Sven Bindczek:

Für Autofrei Wohnen 1 war die Herausforderung, dass dieses Konzept mit den rollierenden Parkplätzen zu dem Zeitpunkt von der Stadt selber noch nicht wirklich abgeschlossen war – es ist letztlich auch nicht umgesetzt worden. Dadurch hat sich bei uns immer wieder eine Verzögerung ergeben, weil die Stadt uns gar nicht sagen konnte, wie es denn umgesetzt werden wird. Sie wussten das selber nicht und es gab auch erheblichen Widerstand aus dem Bauträgerbereich.

Deshalb ist es doch ein Eins-zu-eins-Schlüssel geworden.

Bei ‚Autofrei Wohnen 1‘ hat das sehr lange gedauert, war auch einer der verzögernden Faktoren, bis wir tatsächlich einen Kaufvertrag abschließen konnten, es ist allerdings auch eine gewisse Sondersituation gewesen.

Bei ‚Autofrei Wohnen 4‘ ist auch eine sehr lange Diskussion vorhanden gewesen, auch da ist es so, diesen Stadtratsbeschluss, über den wir heute reden, gab es da noch nicht, er war aber

schon absehbar. So wie er jetzt vorliegt, ist er auch bei uns umgesetzt worden.

Bei ‚Autofrei Wohnen 1‘ mussten wir 3 Stellplätze, also Schlüssel 0,21 zahlen und müssten auf den Stellplatzschlüssel 1 nachrüsten, bei ‚Autofrei Wohnen 4‘ mussten wir 4 Stellplätze (Schlüssel 0,3) bauen bzw. zahlen und wir müssten bei Scheitern nur auf 0,8 hochgehen, das ist jetzt unser Vertrag.

Bei ‚Autofrei Wohnen 4‘ war es sicherlich ein Faktor, wo die Stadt sehr lange mit uns verhandelt hat, wir hatten aber noch ein anderes zeitraubendes Problem, nämlich, dass dieses Grundstück, wo wir jetzt darauf bauen, an vier Baugemeinschaften als Bietergemeinschaft vergeben worden ist, und das war ein schwieriger Faktor.

Der, der für uns mit Herrn Mager, mit der Lokalbaukommission und mit den Abteilungen in der Stadt, hauptsächlich verhandelt hat, hatte schon Erfahrungen aus ‚Autofrei Wohnen 2‘, so konnten konkretere Diskussionen relativ früh geführt werden.

Ulla Ammermann:

Frau Preuß-Bayer und Herr Stupka, an Sie auch diese Frage, was ich jetzt so heraushöre, ist, dass frühe Rechtssicherheit für autofreie Projekte ganz wichtig ist.

Gunhild Preuß-Bayer:

Wohnen ohne Auto ist selber nicht in einem dieser Projekte beteiligt, wir bauen nicht, sondern wir kamen mit einem verkehrspolitischen Ansatz, wir wollten, dass autofreie Haushalte auch entsprechende autofreie Rahmenbedingungen finden, und wir haben die Leute, die sich für so etwas interessiert haben, zusammengebracht. Die Baugemeinschaft war dann also jeweils die Gruppe der Leute, die versucht haben, diese Projekte umzusetzen.

Die Erfahrungen, die wir jetzt über viele Jahre gemacht haben, zeigen die Schwierigkeiten. Die Gruppe war am Anfang meist anders zusammengesetzt als am Ende, weil die Prozesse immer sehr lange gelaufen sind. Dazu kamen gerade in den letzten Jahre ziemlich happige Preiserhöhungen zwischen Gruppengründung und Grundstücksaus-schreibung. Wenn der Grundstückspreis



gestiegen ist, sind immer wieder Leute aus solchen Projekten gefallen. Diese langen Verzögerungen kamen aus verschiedenen Gründen - ein Grund war, dass der Aushandlungsprozess über die Stellplätze lange gedauert hat - sie haben Preiserhöhungen gebracht, die, würde ich sagen, die Kostenvorteile durch weniger Stellplätze wieder aufgefrisst haben. Unsere Baugemeinschaftsprojekte haben überlebt, weil das sehr, sehr gute Gemeinschaften geworden sind und dieser Zusammenhalt in den Gruppen hat die Projekte auch über solche Schwierigkeiten drüber getragen. Aber die Schwierigkeiten waren da, und diese langen Zeitschienen waren eigentlich immer schon an der Grenze dessen, was ein Projekt überhaupt noch überstehen konnte.

Christian Stupka:

Ich kann nur von der Wogeno sprechen. Wir haben jetzt fast 20 Jahre Erfahrung mit dieser Auseinandersetzung, das war anfangs immer wahnsinnig nervig, weil es keine Grundlage dafür gab, das muss man auch mal sehen, das lag nicht an Herrn Mager oder der LBK, sondern es lag an der Politik, weil sie gesagt hat, sie wollen diesen Stellplatzschlüssel von 1, den gibt es und den haltet Ihr bitteschön ein.



Dann hat man argumentiert, bei diesem Projekt braucht es das aber nicht, das war immer anstrengend. Das hat sich ja jetzt glücklicherweise mit der neuen Beschlusslage sehr weit geändert, aber das war damals ganz anders, und ein Streitpunkt, denn alle haben immer gedacht, das würde scheitern, und deshalb mussten sie dafür sorgen, dass im Falle des Scheiterns dann auch die Stellplätze da sind.

Wir geben das gesparte Geld zurück, denn in einer Genossenschaft gilt ja das Eigenwirtschaftsprinzip, und das, was man spart, gibt man ja gerne den Menschen, die dort wohnen, zurück; wenn das aber ganz oder zum Teil aufgebraucht wird wegen Nachrüstpflicht oder durch Sicherheitshinterlegung, dann relativiert sich dieser Ansatz, und

darüber müssen wir, glaube ich, ernsthaft diskutieren, in welchem Umfang dies wirklich erforderlich ist.

Und welchen Bauherren man da trauen kann und welchen nicht.

Ich glaube – die Stadtgesellschaft ändert sich ja – dass solche Projekte wirklich gut funktionieren werden, und wir werden in zehn Jahren vielleicht ganz andere reale Stellplatzschlüssel sehen.

Ulla Ammermann:

... ja, und dass die Wohnprojekte aus dem Nischendasein, dass sie immer noch haben, rauskommen.

Jetzt aber zu Herrn Mager:

Cornelius Mager ist Chef der Lokalbaukommission, und er und seine Mitarbeiter sind mit der Umsetzung dessen befasst, was der Stadtrat beschließt.

Wir haben übrigens heute auch Herrn Danner hier, Stadtrat von den Grünen.

Nun liegen in Kurzfassung ganz viele Erfahrungen vor.

Herr Mager, seit 29. Juni gibt es die Möglichkeit mit der Verwaltungsvorschrift, dass die Stellplatzerrichtungspflicht für Wohnnutzung unter besonderen Voraussetzungen – dazu zählen auch Modellprojekte wie Autofreies Wohnen – auf 0,8 bis 0,3 Stellplätze real pro Wohnung verringert werden kann.

Jetzt würde jeder juhu schreien, aber so ist das nicht, denn das Ganze ist an eine Reihe von Voraussetzungen, auch an Nachrüstmöglichkeiten gebunden. Also es ist doch noch ein bisschen von dem drin, was Herr Stupka eben ansprach. Könnten Sie uns das vielleicht mal erläutern.

Ich gehe mal davon aus, dass Sie alle diese Verwaltungsvorschriften kennen, und an welche Voraussetzungen sowie Nachrüstmöglichkeiten das geknüpft ist.

(Siehe Seite 4-5)

Cornelius Mager:

Ja, gerne. Sehr geehrte Damen und Herren, es gab in der Stadt München schon immer einige wenige autofreie Projekte und mit den autofreien Projekten haben wir tatsächlich von Fall zu Fall herumlaboriert. Und ich fürchte, dass es auch noch eine Zeit lang so gehen wird. Aber wir haben jetzt vom Stadtrat die Grundlage, herumlaborieren zu dürfen. Alles, was Sie in dieser Broschüre finden, haben wir ja schließlich genehmigt, immer als Abweichung von der Grundregel. Grundregel heißt in München, ein Stellplatz je Wohnung. Wir wissen, dass das in vielen Fällen eins zu viel ist, und wir wissen, dass das in vielen Fällen eins zu wenig ist. Wenn Sie außerhalb des Mittleren Rings schauen, Stellplatzbedarf im Mehrfamilienhaus, sind Sie oft über 1,0. Diese 1,0 bringen es so ungefähr, auch wenn über viele Jahre und Lebensmodelle gemittelt wird.

Als das Planungsreferat dem Stadtrat den Einstieg in die Absenkung des Stellplatzschlüssels vorgeschlagen hat, haben wir gesagt:

Erstens, verkehrspolitisch!

wir wollen den Autoverkehr reduzieren, gerade in neu gebauten Siedlungen; wir wollen auch solche Projekte fördern, die dazu führen, dass solche Siedlungen mit anderem Modal Split auf die Straße gehen als immer noch mit diesem Eins-zu-eins-Schlüssel. Das war zuerst also politischer Wille,

Zweitens, Kosten!

Wir wollen keine Luft bauen, wir wollen aber auch, dass die privaten PKW nicht den Straßenraum oder wertvolle Bauflächen belegen. Die großen institutionellen Wohnungsbaugesellschaften haben behauptet, unsere Tiefgaragen



stehen häufig leer. Das stimmt leider nicht überall, sie stehen dann leer, wenn oben Platz ist.

Man muss die Zählungen schon dann machen, wenn Hagel angesagt ist. Das ist dieses Spiel im Hasenberg, oben alles zugeparkt, die Tiefgaragen leer, aber lassen Sie Hagel kommen, dann schaut es anders aus.

> Reduzierung für wen?

Jetzt haben wir mit den städtischen Wohnungsbaugesellschaften geredet: Können wir nicht den Schlüssel wenigstens bei geförderten Wohnungen absenken. In diesem Punkt ist uns der Stadtrat gefolgt. Künftig gilt bei der einkommensorientierten Förderung 0,6/Wohnung und beim München Modell 0,8/Wohnung.

Eine weitere Diskussion: Können wir nicht auch im Mietwohnungsbau und bei Genossenschaften den Stellplatzschlüssel generell absenken? Diese Möglichkeit ist jetzt ebenfalls eröffnet bei Vorlage eines Mobilitätskonzepts. Da ist noch gar nicht viel dran. Ihr müsst uns sagen, wie denn die Leute ihren Alltag ohne das Auto bewältigen können, dann gehen wir dort unter bestimmten Voraussetzungen auf 0,8/Wohnung.

Auf einem anderen Blatt stehen die echten autofreien Projekte. Das sind Genossenschaften oder auch Baugemeinschaften, die bewussten Verzicht aufs Auto üben wollen, die sagen, wir treten an mit Bedarf Null. Bei denen sagen wir, ihr könnt noch mal runter, wir verlangen von euch real nur 0,3. Das ist die Reserve für die Wechselfälle des Lebens, Vorsorge für den Fall, dass doch Autos benötigt werden; das kann der eigenwillige Wunsch des Achtzehnjährigen sein, es kann der eigenwillige Wunsch der Achtundsiebzigjährigen sein, weil die plötzlich aufs Auto angewiesen ist, wir haben solche Fälle gehört. Diese 0,3 sind also null Autos plus Vorsorge.

Die Frage ist jetzt, was machen wir mit der Differenz zwischen 0,8 und 0,3. Und da antworte ich, diese Regeln müssen erst erfunden werden. Da werden wir uns mit den Prakti-



kern zusammensetzen, wir haben inzwischen personell in der Hauptabteilung Stadtentwicklung aufgestockt. Wir werden die Praxis auswerten, wir werden auch mit Wohnen ohne Auto reden. Wie definieren wir den Raum zwischen 0,8 und 0,3 Realnachweis. Können wir uns vorstellen, dass der Schlüssel auch unter 0,8 abgesenkt wird bei sehr glaubwürdigen Projekten, zum Beispiel in Ihrem Fall auf 0,5, und dann eben die Nachrüstkorderung sehr klein ist, oder sogar verzichtbar, und welche Anforderungen sind da zu stellen.

Ein paar Parameter möchte ich Ihnen kurz nennen, die wir uns da überlegt haben, aber wir sind noch nicht am Ende.

> Wir stehen vor der Checkliste.

Die Lage des Objektes ist schon angesprochen. Das ist einmal der ÖV, das ist die Hin-und-weg-Gesellschaft. Ich wohne zwar hier, aber ich arbeite dort. Wohnen heißt immer auch Wege, Wohnen heißt auch, wie komme ich weg. Das heißt, der ÖV ist natürlich wichtig für die Schicht derer, die berufstätig ist, für die Kinder mit ihren Freizeitbedürfnissen, die Lage im ÖV; aber auch die Frage: kann der Alltag gut ohne Auto bewältigt werden, das heißt, wie ist das Nahversorgungsan-



gebot, die Zentralität am Ort, komme ich im Alltag zu Fuß oder auch mit dem Fahrrad gut zurecht;

z.B. Ackermannbogen: da wohne ich selbst, ich wohne in einer Baugemeinschaft mit einhundert Prozent Stellplatznachweis, und das ist auch gut, so, wie es in unserer Tiefgarage aussieht. Aber: Viele der täglichen Wege werden zu Fuß und mit dem Fahrrad gemacht, einfach weil die Angebote vor Ort gut sind. In intakten Siedlungen sind autoreduzierte Projekte deutlich besser aufgehoben.

Weitere Frage: Besteht überhaupt Einfluss auf die Bewohnerstruktur:

Habe ich eine glaubwürdige Genossenschaft vor mir, die in der Satzung, Teilungserklärung, oder im Nutzungsvertrag diesen Verzicht aufs Auto statuiert.

Das kann natürlich später hart werden, wenn die Genossenschaft dann würfelt oder zu Gericht sitzt über denen, die das Auto anschaffen wollen. Das ist etwas, was wir uns schwer vorstellen können, ob man da einen Mangel schafft, der dann mehr oder weniger demokratisch verwaltet wird.

Aber bei einer Genossenschaft geht es, merken wir bei Wagnis, bei der Wogeno, sicher auch bei den bisherigen autofreien Genossenschaften. Und es geht auch bei Baugemeinschaften, die Regelungen für die Aufnahme ihrer Miteigentümer haben.

Anders, wenn ein Bauräger kommt und sagt, ich hätte gern mal 0,3 mit Ihnen verhandelt, Herr Mager. Dann würde ich sagen:

Erstens: Sie wissen, dass Sie die Tiefgarage dann nicht aufteilen und einzeln zuordnen dürfen, sondern dass das zumindest teilweise ein Pool bleiben soll.

Dann sagt er, ich habe ja Kosten, die ich, wenn ich es nicht aufteilen darf, nicht mehr loswerde, das bleibt mir in den Kosten der Gemeinschaft, beziehungsweise andersherum, das ist dann Gemeinschaftseigentum, das ich nicht mit einzelnen Wohnungen vermarkten kann – ganz schwierig. Das ist dann meist ein Ausstiegskriterium beim herkömmlichen Bauräger.



Zweitens, wie willst du denn sicherstellen, dass du nur an Haushalte ohne Auto verkaufst und dass das dann auch so bleibt. Willst du das in deine Teilungserklärung, in die Kaufverträge oder ins Grundbuch schreiben. Die meisten Investoren werden die damit verbundenen Einschränkungen nicht tragen wollen. Das heißt, wir müssen uns mit dem Angebot für autoreduziertes Wohnen ein bisschen abgrenzen von denen, die nur Geld sparen wollen und in Wahrheit keine autofreien Projekte sind.

Wie halten wir es mit Anwohnerlizenzen? Was nicht geht, ist, dass die Bewohner eines autoreduzierten Projekts dann Anwohnerlizenzen beantragen; eine Vergesellschaftung tatsächlich benötigter Stellplätze statt einer baulichen Errichtung kommt nicht in Frage.

Schließlich das eigentliche Mobilitätskonzept: Wir fordern für Reduktionen ein schlüssiges Mobilitätskonzept. Dazu enthält der Stadtratsbeschluss erste Grundlagen.

Diese Regelungen wurden von der jetzigen Koalition beschlossen.

Aus meiner Sicht brauchen erfolgreiche Projekte stets auch einen Quartiersbezug. Frau Stadtbaurätin Thalgotte wollte damals bei den Planungen für Neu-Riem alle Autos in Gemeinschafts-Tiefgaragen am Rande der Wohngebiete unterbringen; die Bauträger haben sich dagegen gestellt, sie wollten das nicht.

Wenn es gute Mobilitätsangebote gibt, kann man den Anteil, der gegebenenfalls nachzurüsten ist, reduzieren.

(Zu Ina Depprich) Es war schon hart, dass wir damals noch verlangten, 8 Stellplätze (Nachrüstbarkeit auf 0,8) zu schaffen, aber Sie sind eine Wohneigentümergeinschaft und wir waren da noch sehr unsicher, wie weit wir da gehen könnten.

Stimme aus dem Publikum:

Es ist ein Vorteil, wenn eine Tiefgarage Gemeinschaftseigentum ist. Einen Geldbetrag als Ausgleich finde ich gut. Die Stellplatz-Ablöse an sich ist zu niedrig. Falls nachgerüstet werden müsste, wo wäre der Platz für die Stellplätze?

Ursula Ammermann:

Es wird schon ganz schön was gefordert von den Autofreien. Erschwert es das nicht?

Christian Stupka:

Wir haben viel diskutiert. An sich ist es nicht schlecht, dass nicht jeder machen kann, was er will. Es braucht glaubwürdige Konzepte. Im Prinz-Eugen-Park zum Beispiel mussten detaillierte Konzepte vorgelegt werden. Wir planen Mobilitätsstationen für das ganze Quartier, auch mit Kosten. Sonst machen nur die Genossenschaften was und andere nicht.

Sie wollen einerseits das Zuparken des öffentlichen Raums vermeiden, andererseits denken sie in Zukunftskonzepten. Wenn ihre Projekte funktionieren, dann haben wir kein Problem – wenn sie nicht funktionieren, dann haben wir den Parkdruck in den Straßen – das wollen wir vermeiden.

Ich plädiere für skeptische Gelassenheit: Als die Gründerzeitviertel gebaut wurden, gab es noch keine Autos. Und die funktionieren auch, bis heute. Die ‚Autofreien Projekte‘ haben bis heute alle geklappt. Keines ist gescheitert. Sie fordern Mehr Rechtssicherheit für Autofreie. Ich sage: „Das Flexible“ so zu regeln, dass es in allen Teams der LBK sicher gehandhabt werden kann, ist schwierig, aber wir arbeiten daran, die Dinge einfacher und transparenter zu machen.

Ursula Ammermann:

Wie groß schätzen Sie die Nachfrage ein?

Christian Stupka:

Wenn man es ausprobiert und merkt, man braucht kein Auto, das setzt sich fort. Im Arbeitermilieu haben alle Autos. Hedonisten meist auch. Intellektuelle, Bürgerliche, stellen 60 % aller Carsharing-Nutzer. Bauträger fragen verstärkt Projekte mit weniger Stellplätzen an, das ist für sie auch eine Frage der Vermarktung, für welche Zielgruppe bauen sie, wo liegt das Projekt innerhalb der Stadt.



Cornelius Mager:

Alle fordern Deregulierung. Mit 1:1 konnte man gut planen. Jetzt gibt es neue Regeln, manche meiner Mitarbeiter haben noch keine Erfahrung damit. Jetzt müssen wir ein Regelwerk für die Lokalbaukommission erfinden, womit sie künftig Dinge möglichst transparent und ohne großen Abstimmungsaufwand machen kann;

wir brauchen ein standardisiertes Mobilitätskonzept, daneben wird es als Spezialität weitere Autofrei-Projekte mit zusätzlichen Voraussetzungen geben. Christian Stupka hat hier als einziger ein autoreduziertes, kein autofreies Projekt vorgestellt.

Die MitarbeiterInnen des Planungsreferats haben zwei Seelen in der Brust:

Ursula Ammermann:

Kann man denn nicht Grundstücke von vornherein autofrei ausschreiben?

Cornelius Mager:

Im Prinz-Eugen-Park steht die Möglichkeit drin. Wenn es rein nach dem Preis ginge, gewinnt immer der Autofreie. Konzeptauschreibung ist der richtige Weg. Die LBK wusste nicht, dass autofreie Vergabe stattgefunden hatte, in einem Fall.

Christian Stupka:

Freiham ist was Anderes als Prinz-Eugen-Park. Eine Quartiersgarage am Quartierseingang würde Autofreien helfen. Dann müssten sie nicht selbst Stellplätze in den Keller bauen. Und man kann sich von der Idee trennen, dass 1 Stellplatz exakt einer Wohnung zugeordnet ist. Wir können dann die Stellplätze rollierend belegen. Es sind ja nie alle aus dem Haus zugleich anwesend. Aber diese flexible Vergabe von weniger Stellplätzen als Autos geht nur mit einer großen Zahl von Nutzern und mit großen Garagen. Das ist schwierig oder unmöglich, solange eine Garage einem bestimmtem Haus zugeordnet ist. Unsere ‚stattbau münchen GmbH‘ berät hier gern und hat da schon Aufträge.

Ursula Ammermann:

Wir müssen wohl die Ängste beiseitelegen, dass die Leute Autos im öffentlichen Raum abstellen.

Sven Bindzeck:

Stimmt. Aber auch für uns als Autofreie ist es schwer, schon heute zu wissen, dass man in 30 Jahren immer noch keinen Stellplatz will. Wir haben hier eine finanzielle Hürde eingebaut. Es sollen, wenn sich die Bedingungen so ergeben, dass wir zur Nachrüstung verpflichtet sind, nur die zahlen, die die Nachrüstplicht auslösen (also die Autobesitzer). 20.000 Euro für den Stellplatz zum Autopreis noch dazu, das schreckt ab.



StR Herbert Danner:

Es ist Zeit, mit erfahrenen Akteuren einen Leitfaden zu basteln, wenn es Interessenten gibt, die an die LBK herantreten. Man kann auf einer Seite formulieren, was zu tun ist. Seit 20 Jahren gibt es Autofrei, da liegt doch sehr viel Erfahrung vor. Für jeweils 30.000 Euro dann 8 Stellplätze bauen zu müssen, das ist sehr viel Geld für autofreie Projekte.

Ina Depprich:

Stellplatzbau und Nachrüstung muss man quartiersbezogen denken. Objektbezogen lässt sich Nachrüstung nicht umsetzen. Okay, man braucht Möglichkeiten für den Fall des Scheiterns. Aber in Neubauvierteln kann und muss man quartiersbezogen denken. Am Ackermannbogen wurde die Chance dazu verschenkt. Hotel und Lebensmittelläden hätten eine Tiefgarage gehabt. Da hätte man doch etwas Gemeinsames machen können.

Auch in unserem Projekt müssten die Autobesitzer die Nachrüstkosten tragen. Die Stellplatz-Ablöse dürfte ruhig das Doppelte kosten.

Frau Lissner:

Herr Mager, wenn Investoren kommen und Stellplatz-Reduzierung wollen, halten Sie sie nicht für so glaubwürdig. Warum machen Sie ihnen nicht einfach Auflagen wie Genossenschaften?

Cornelius Mager:

Doch, das machen wir. Ich wollte deutlich machen, dass professionelle Bauträger sich mit den Bedingungen schwer tun, weil sie die teuren Stellplätze natürlich mit den Wohnungen vermarkten wollen.

Rainer Licht:

Warum gilt eigentlich Wohnen mit Auto als normal?

Autofreie Projekte müssen ein Konzept vorlegen, autohaltige nicht. Autofrei leben ist inzwischen, zumindest in Großstädten, recht normal geworden.

Ursula Ammermann:

Gibt es Fragen, bzw. Erfahrungen aus dem Publikum? Hier antworten Ihnen Autofreie, Planer, Bauträger, Politiker...

Herr Brucker, Gemeinderat aus Planegg:

Wir planen eine Wohnbebauung. Es wird gewiss nicht alles autofrei sein. Da taucht diese Frage auf, was bei Eigentümer-/Mieterwechsel passiert. Man braucht schon eine Tiefgarage, aber reicht das Prinzip Hoffnung für eine Stellplatzreduzierung?





Ursula Ammermann:

Das Auto sitzt sehr fest in den Köpfen. Das zu ändern braucht viel Überzeugungsarbeit. Es ist noch viel zu tun.

Nun zum Abschluss frage ich unsere Diskussionsrunde:
Was ist Ihre Vision München 2050?

Rainer Licht:

Ich bin gern in München, bin aber kein Münchner.

Ich stelle mir vor: 1000 % mehr Taxis, entsprechend weniger Privat-PKW's. Vielleicht keine Ampeln mehr.

Thomas Mann ließ sich fahren. Wichtige Personen sitzen hinten, sie arbeiten, lesen. Das Auto zu fahren, ist eine Dienstleistung.

Sven Bindzcek:

Ich erhoffe mir reduzierten Autoverkehr, und dass andern Verkehrsteilnehmern mehr Raum gegeben wird. Dann reicht eine Spur für Autos. Das hilft auch den Autofahrern beim Umschwenken.

Autofrei Wohnen muss endlich aus dem Nischendasein raus.

Wir müssen auch mehr quartiersbezogen denken.

Unsere Autofrei-Verträge mit der Stadt gelten für die Ewigkeit. Müssen wir auch in 300 Jahren noch über die Anzahl unserer Autos berichten?

Cornelius Mager:

Natürlich können auch private Investoren autofreie Wohnungen machen. Aber die Privaten tun sich mit den Bedingungen schwer, weil sie um die Vermarktbarkeit fürchten.

Noch ein Wort zum Rigoletto*, vielleicht ein nachdenkenswertes Beispiel: Damals war die LBK noch hartnäckig. Es musste 1 Wohnung : 1 Garagenplatz gebaut werden. Die meisten davon wurden nicht gebraucht. Ein Drittel der Fläche ist inzwischen umgebaut zu Hobbyräumen, Musikräumen, Jazzkeller u.a., das ist ja nun auch ein Vorteil fürs Haus. So etwas geht auch anderswo.

Meine Vision für 2050: Wohnen muss sozialverträglich bleiben, bezahlbares Wohnen ist nötig, in allen Einkommensgruppen. Ein weiteres Wachstum der Autozahlen ist nicht verträglich. Aber der Verweis auf den MVV hilft nicht, wenn der MVV an der Leistungsgrenze ist. Hier brauchen wir ein Umdenken auf ganzer Linie, wenn die Stadt weiter wachsen will.

Eine dicht bebaute Stadt mit Freiräumen, gute Bedingungen für Fußgänger und Radfahrer, eine Nahversorgung, die wirklich nah ist und belebte Erdgeschosszonen; einen leistungsfähigen öffentlichen Verkehr mit gutem Takt auch noch abends nach dem Konzeptbesuch.

Christian Stupka:

Eine Share-Kultur, das soll und wird sich weiter verbreiten, das geht von der Bohrmaschine bis hin zu den Autos. Alle Bewohner sollen sich frei werdende Tiefgaragenplätze gegenseitig anbieten. Oberirdisch wird man dann Kurzparkzonen erlassen, z.B. von 9 – 18 Uhr tagsüber.

Wir haben in der Gemeinde Planegg beraten. Es gilt, Anreize zu schaffen, statt Druck zu machen. Man kann z.B. mit Stattauro reden, dass sie eine weitere Station eröffnen. Es braucht die Partizipation der Menschen dort, damit die Gemeinde es mitträgt.

Meine Vision: Glauben wir der Autoindustrie. Sie rechnen mit weniger PKW-Besitz in Städten und mit mehr Mobilitätsdienstleistern.

Gunhild Preuß-Bayer:

Meine Vision oder mein Traum wäre ein geändertes Bundesrecht, den Stellplatz an das Auto zu knüpfen statt an die Wohnung.

In Tokio funktioniert's.

In Freiburg-Vauban gibt es 2 Parkhäuser. Eines steht am Eingang des Quartiers. Für das andere Parkhaus gibt es die Nachrüstfläche, dort ist eine Wiese, Bäume, ein Weidentipi, Urban Gardening.

Die Idee einer Quartiersgarage ist auch in München nicht neu. Es gab mal einen - leider nicht realisierten - Entwurf für ein Wohnquartier an der Heidemannstraße, das Parkhaus stand zweistöckig entlang der Straße als Lärmschutz. Die Stellplätze waren räumlich weg von den Wohnungen.

Warum wird so was nicht mehr geplant?

Was ich mir noch wünsche: eine autofreie Altstadt, damit alle diese Qualität erfahren können.

Und natürlich, dass autofreie Projekte willkommen sind.

** Das Rigoletto am Ackermannbogen ist das erste Projekt der Genossenschaft Wagnis mit 92 Wohnungen. Es wurde 2004/2005 fertiggestellt. Dazu gehören auch Büros, Bewohnertreff (Nachbarschaftsbörse), Speisecafé Rigoletto, Gäste-Apartments, Einzel- und Gemeinschaftsgärten, Gemeinschaftsterrassen.*

Die Kreativgarage am Rosa-Aschenbrenner-Bogen 9 wurde im November 2009 eröffnet. Aus einer zu groß geratenen Tiefgarage (viele wagnis-Bewohner verzichten bewusst auf ein eigenes Auto) entstanden mit Mitteln des Bundesbauministeriums und durch Eigenarbeit der Bewohner attraktive Gemeinschaftsräume, Studio, Werkstatt, Besprechungs- und Computerraum, Teeküche - nicht nur für wagnis-, sondern für alle Bewohner des Ackermannbogens und seiner näheren Umgebung.

Die Initiative „Wohnen ohne Auto“ bedankt sich bei den Referenten Rainer Licht, Sven Bindzcek, Eva Döring, Ina Depprich und Christian Stupka, bei der Moderatorin Ulla Ammermann, bei den Hausherrn Green City Energy und Green City e.V.

Danke für den Ton-Mitschnitt des ersten Teils an Andreas Schuster und für die ausführliche Mitschrift des zweiten Teils an Eva Döring.

W ohnen
O hne
A uto

„Wohnen ohne Auto“ ist eine Initiative von:

Allgemeiner Deutscher Fahrradclub, Kreisverband München e.V.
Bund Naturschutz in Bayern e.V., Kreisgruppe München
Gesundheitsladen München e.V.
GreenCity e.V.
STATTAUTO München Car-Sharing
Verkehrsclub Deutschland e.V., Kreisverband München
Die Initiative „Wohnen ohne Auto“ ist Mitglied bei „Autofrei leben! e.V.“

Ziel der Initiative ist es, autofreie Wohnprojekte in München zu initiieren und zu verdeutlichen, dass städtisches Leben ohne eigenes Auto hohe Qualitäten für die Bewohner wie für die Gesamtstadt bringt. WOA steht in Kontakt mit den Akteuren am Wohnungsmarkt, berät InteressentInnen und sammelt Fachwissen. Sie informiert, entwickelt Stellungnahmen und Konzepte und unterstützt die überregionale Vernetzung autofreier Projekte.

Kontakt:

Wohnen ohne Auto, c/o VCD
Breisacher Str. 12
81667 München

Tel.: 089/20 11 898
Fax: 089/20 15 313
kontakt@wohnen-ohne-auto.de
www.wohnen-ohne-auto.de

Spendenkonto:

VCD München
Sparbank München,
IBAN: DE17 7009 0500 0000 5797 00
BIC: GENODEF1S04
Verwendungszweck: „Spende für Projekt WoA“
Spenden sind steuerlich abzugsfähig.

Impressum:

Text und Redaktion: Gunhild Preuß-Bayer, Eva Döring
Fotos von George Ray, Eva Döring, AFW1, Gunhild Preuß-Bayer, WOA3
Titelfoto: Baugemeinschaft „Autofrei Wohnen 1“
Layout: Gunhild Preuß-Bayer

Belichtung und Druck: Ulenspiegel Druck GmbH & Co KG, Andechs
zertifiziertes Umweltmanagement nach EMAS, Recyclingpapier

Wir verwenden der Lesbarkeit wegen meist die geschlechtsneutrale Form.

München, im November 2017

Mit freundlicher Unterstützung der



Landeshauptstadt
München
**Referat für Gesundheit
und Umwelt**