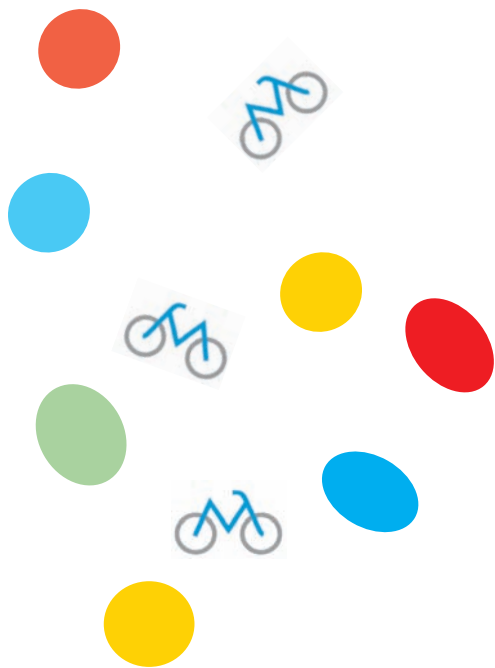
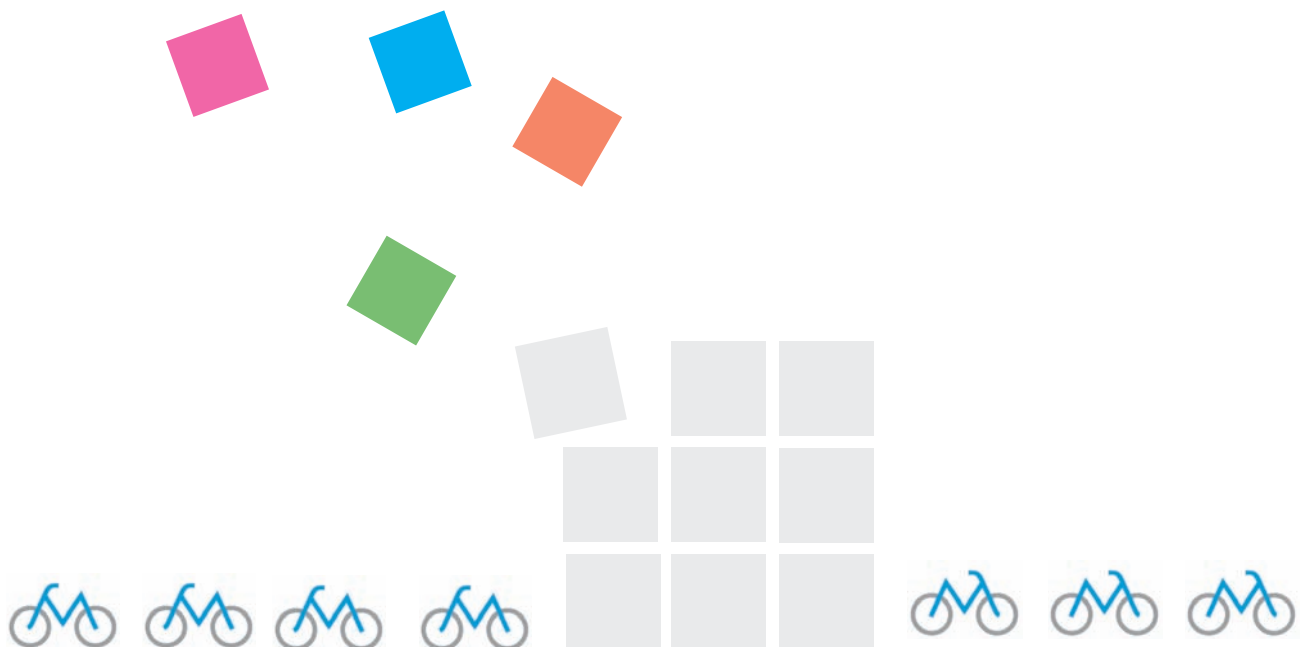


Wohnen in der Radlhauptstadt

Plädoyer für einen
fahrradfreundlichen Wohnungsbau,
am Beispiel Prinz-Eugen-Park



Mit Dokumentation der Veranstaltung:
»Von Wien lernen: Wohnen im Radlpalast«

Stadtplanung und Architektur müssen das Fahrrad fördern

Die Stadt München fördert auf verschiedene Weise den Radverkehr. Der Umstieg muss auch im Wohnungsbau unterstützt werden.

Wir wollen mit dieser Broschüre zeigen, was fahrrad-statt autofreundliches Bauen wirklich braucht und wie es zum Beispiel im Neubaugebiet Prinz-Eugen-Park realisiert werden könnte.

Dazu möchten wir noch einmal den Blick nach Wien lenken, wo bereits mehrere Wohnprojekte gezielt für autofreie Haushalte, RadfahrerInnen und wellnessorientierte Menschen entwickelt wurden, wie Mag. Christoph Chorrer in der Fachveranstaltung „Von Wien lernen: Wohnen im Radl-Palast“ im Herbst 2012 berichtete.

Von Wien lernen: Wohnen im Radl-Palast

Nachhaltiger Wohnungsbau und Mobilität
für München



- Fachveranstaltung -
26. Oktober 2012, 12.45 Uhr
Hansa Haus,
Brienner Straße 39, 80333 München



wohnen-ohne-auto.de; muenchner-forum.de; greencity.de

Mit freundlicher Unterstützung der



Zunehmend wird das Auto als Problem für Mobilität und Lebensqualität erkannt. Platzbedarf, Lärm, Abgase und Unfallgefahren machen es zunehmend ungeeignet für eine verdichtete Stadt.

Das Fahrrad boomt, innovative Angebote und Pedelecs erobern den Markt, immer mehr Menschen nutzen das Radl für ihre Wege, auch über mittlere und lange Distanzen.

Ein knappes Drittel aller Münchner Haushalte besitzt kein Auto, während mehr als 80% der MünchnerInnen mindestens ein Fahrrad besitzen. Dennoch muss immer noch für jede neue Wohnung in München ein Stellplatz gebaut werden, Ausnahmen sind kaum möglich, auch nicht in zentrumsnahen Gebieten mit geringem Autobestand.

„Beim Radfahren gibt es nur Gewinner“

Das Fahrrad eröffnet Menschen fast jeden Alters und aller sozialen Gruppen eine individuelle und kostengünstige Fortbewegung. Dies gilt insbesondere für den Alltagsverkehr bis zu 10 Kilometer und für den Freizeitverkehr.

Auch Kinder können ihre Wege per Fahrrad früher selbständig bewältigen. FahrradfahrerInnen sind flexibel und schnell unterwegs, denn Wege zur Haltestelle, Wartezeiten und Parkplatzsuche entfallen.

Vom Fahrrad geht eine viel geringere Unfallgefahr für andere aus. Es macht keinen Lärm und erzeugt keine schädlichen Abgase oder Feinstaub. Das Radfahren verbraucht keine fossilen Energien.

RadfahrerInnen brauchen wenig Platz auf der Straße und beim Parken. Radverkehr kostet auch die Kommune

Die Kampagne Radlhauptstadt München setzt sich seit 2010 verstärkt für Förderung des Radverkehrs ein. Der Anteil der Wege per Radl ist zwischen 2008 und 2011 um 30% auf 17,4% gestiegen und steigt weiter.

Menschen ohne Auto haben besondere Bedürfnisse und Anforderungen an die Stadtplanung und Wohnungswirtschaft.

RadfahrerInnen brauchen auch für ihr Fahrzeug eine passende Infrastruktur. Mit der 2013 in Kraft getretenen Fahrradabstellplatzsatzung, die bei Neubauvorhaben eine gewisse Anzahl von Fahrradstellplätzen vorschreibt, wurde ein erster Schritt getan. Gleichwohl sind weitere und bessere Angebote nötig – gerade auch im Wohnungsbau – um die Attraktivität des Radfahrens und der autofreien Mobilität zu steigern.

weniger als eine Kfz-Infrastruktur.

Radfahrer kaufen wohnortnah ein und stützen damit den lokalen Einzelhandel.

Wo viele Radfahrer und wenige Autofahrer wohnen und unterwegs sind, gewinnt das eigene Wohnviertel durch weniger verstellte Straßen, weniger Lärm, weniger Abgase.

Damit ist der Aufenthalt für Fußgänger attraktiver. Das verlockt, mehr ins Freie zu gehen und so trifft man automatisch seine Nachbarn und lernt sich besser kennen.

Wenn es dann noch Orte gibt, an die man regelmäßig gern geht wie z.B. kleine Läden, Spielflächen, dann lässt sich eine gut Nachbarschaft kaum noch verhindern.

Radfahren ist gesund, macht Spaß und lässt einen munter in den Tag starten.

Autofrei bewährt sich

In der Messestadt Riem gibt es seit 1999 autofreie Projekte, als Eigentumswohnungen und Genossenschaften. Die erste Generation autofrei Lebender

ist so zufrieden, dass sie nun beginnen, für ihr Alter oder für ihre größer werdenden Kinder wieder Wohnraum in neuen autofreien Projekten zu planen.

Wohnen ohne Auto - das geht besser als gedacht

Fachveranstaltung zeigt, was wir von Wien lernen können

Wenn ein Bauträger einen Häuserblock mit 200 Wohnungen ohne Tiefgaragen bauen darf, spart er dadurch etwa zwei Millionen Euro ein, die er andererseits für mehr Wohnqualität ausgeben kann. So wurde in Wien seit dem Jahr 2000 mehrfach verfahren. Das hat beeindruckende Resultate erbracht. Das zeigte die Präsentation des Wiener Grünen-Gemeinderats und Landtagsabgeordneten Christoph Chorherr des „Wiener Wegs: Autofreie und fahrradfreundliche Wohnbauten“ und eine anschließende Aussprache mit hiesigen Bau- und Verkehrsexperten auf der Fachveranstaltung „Von Wien lernen: Wohnen im Radl-Palast. Nachhaltiger Wohnungsbau und Mobilität für München“ am 26. Oktober im Hansa-Haus, die von der Initiative „Wohnen ohne Auto“, Green City und dem Münchner Forum gemeinsam veranstaltet wurde. In München erzwingt die kommunale Stellplatzverordnung im Regelfall einen Tiefgaragenplatz pro Wohnung, obwohl solche Plätze zunehmend ungenutzt bleiben. Nächstes Jahr soll der Münchner Stadtrat diese Verordnung lockern und flexibilisieren, damit das Wohnen ohne Auto auch hier populärer werden kann.

BILD: GERHARD JORDAN, GRÜNERKLUB IM RATHAUS WIEN



Autofreie Siedlung „Nordmannasse“ in Wien

Seit ein schon vor zwanzig Jahren beantragtes Wiener Bauprojekt für 244 Wohnungen mit nur 25 Tiefgaragenplätzen im Jahr 2000 endlich verwirklicht wurde, wurde in der österreichische Hauptstadt zwei weitere solche Bauvorhaben realisiert. Bei dem einen wurden die vorgeschriebenen Stellplatzzahlen halbiert, beim anderen hat man auf Autostellplätze – wie in dem ersten Projekt – fast ganz verzichtet. Die

Baukosten für diese drei dicht bebauten Quartiere mit Geschossflächenzahlen (GFZ) von 2,5 bis 3,0 hätten jeweils um etliche Millionen Euro niedriger ausfallen können, doch die Bauträger in Wien haben sich dafür entschieden, das beim Tiefgaragenbau eingesparte Geld in die soziale Infrastruktur zu stecken. Statt luxuriöser Penthäuser verfügt Wiens erste fast autofreie Mustersiedlung daher außer über bezahlbare Sozialwohnungen über zahlreiche aus den eingesparten Garagenkosten finanzierte Gemeinschaftseinrichtungen parterre und auf dem Dach: ein Kinderhaus, Kinderspielflächen, grüne Dach-Wohnzimmer, Dachbeete und sogar einen eigenen Sportplatz.

Die Lebensqualität ist so hoch, dass Familien mit drei bis zu sechs Kindern dort wesentlich häufiger anzutreffen sind als sonst in der österreichischen Hauptstadt. Dabei ist die Bewohnerschaft weder reicher (durchweg wurden geförderte Sozialwohnungen errichtet, erst künftig sollen auch frei finanzierte Wohnungen folgen) noch grüner als das übrige Wien. Nur in einem Punkt unterscheidet sich die Bewohnerstruktur der autofreien Anlage vom Durchschnitt der Wiener: Die Nutzer dieser Wohnungen ohne Auto sind besser gebildet. Die Wohnanlage ist ausgebucht; freie Wohnungen sind dort sehr gefragt, derzeit aber nicht zu bekommen.

Ähnlich verhält es sich mit der zweiten Wiener Mustersiedlung, in der man die Zahl der Stellplätze nur halbiert hat: Binnen zehn Tagen hatte es für diese ebenfalls einige hundert Wohnungen umfassende Anlage fast 10.000 Voranmeldungen gegeben. Und auch das dritte und jüngste autofreie Wohnprojekt Wiens mit 231 Wohnungen war sofort ein durchschlagender Erfolg. Hier konnten mit den eingesparten



Christoph Chorherr:
Wien hat einen Radverkehrsanteil von 6 %, München hat einen Anteil von 17-18 %, Kopenhagen hat einen Anteil von 37 %, und die autofreie Mustersiedlung hat einen Radverkehrsanteil von 56 %.

... die Anzahl der Fahrräder wurde unterschätzt, also für 600 Fahrräder waren schon ausreichend Plätze, aber im Schnitt muss man pro Wohneinheit 5 Fahrräder rechnen.

Kinder wollen vor allem Kinder, die Kinder laufen im Haus herum, haben Freiraum-Angebote, das hat dazu geführt, dass es eine extrem hohe Anzahl von Familien gibt mit drei, vier, fünf und sechs Kindern, wo wir jetzt Schwierigkeiten haben, die entsprechend großen Wohnungen anzubieten.

Das ist ein interessanter Zusammenhang: Kindergerechtigkeit, Familiengerechtigkeit, Entlastung auch in der Betreuung, und der Bereitschaft, Kinder zu bekommen.

Dieses Grundstück ist nicht unmittelbar an der U-Bahn gelegen, es fährt eine Straßenbahn daran vorbei, und Wien hat gemeint, das funktioniere nicht. Dadurch dass es aber jetzt so hervorragend funktioniert, zeigt sich, dass es gar nicht ein 1A Standort sein muss. Die Eckbedingungen waren, dass es möglich war, 90 % der Stellplätze NICHT zu errichten.

Über 200 Stellplätze weniger, mit diesem Geld war es möglich, eine sehr besondere Freiraumgestaltung zu machen. Wohnblock-Gesellschaften machen normalerweise Geld mit Dachgeschoss-Wohnungen, hier war es möglich das Dach ganz frei zu lassen und für alle nutzbare Qualitäten auf dem Dach zu schaffen, wo am Abend gegrillt wird.

... es ist einfach eine sehr intensive Nachbarschaft entstanden. Bis heute gibt's dort einen sehr engen Zusammenhalt.

...Der einzige Frust ist, dass ein Konzept, das derartig gut funktioniert, sich nicht automatisch vervielfältigt hat.



Autofreie Mustersiedlung Nordmannngasse
Fertigstellung: 2000; 244 Wohnungen, Stellplatzschlüssel: 0,1,
Besonderheiten: frühe und umfangreiche Bewohnerbeteiligung; Investition der durch den Stellplatzverzicht freigewordenen Mittel in Gemeinschaftsräume und Grünraum



Christoph Chorherr

FOTO: JOHANNES LINK

Tiefgaragenkosten nicht nur 800 wohl organisierte Fahrradstellplätze, sondern auch ein ausgewachsenes Freibad auf dem Dach finanziert werden. Die Anlage wird denn auch „Swim & Bike“ genannt und ist ebenso beliebt wie die anderen.

Die Lebensqualität in den autofreien Quartieren ist bemerkenswert hoch

Ein Spaziergang war es nicht, diese Projekte in Wien durchzusetzen; das zeigt schon die Zahl der Jahre zwischen dem ersten Antrag und der ersten Baufertigstellung. Der Hauptgrund lag nicht in der Wiener Stellplatzverordnung, die auch dort als Regelfall einen Autoabstellplatz pro Wohnung vorschreibt, aber in noch nicht gewidmeten Gebieten auch Ausnahmen zulässt. Die größte Hürde war vielmehr, dass sich viele verantwortliche Politiker – ähnlich wie in München – einfach nicht vorstellen konnten, Wohnen ohne Auto könne überhaupt funktionieren. Jahre juristischen Hickhacks sind darüber ins Land gegangen.

Das erste Projekt liegt verkehrstechnisch nicht besonders begünstigt. Eine Tram fährt dort hin, aber keine U-Bahn. Das stellte sich jedoch als völlig unkritisch heraus. Die Behörden verlangten trotzdem vertragliche Zusagen, dass Bewohner, die dort ohne Auto einzögen, sich eines Tages aber doch für ein

Automobil entscheiden könnten, von der Wohnbaugesellschaft eine andere Wohnung, wenn auch anderswo, mit Tiefgarage zugesichert bekämen. Darauf gingen die Bauträger ein. In Anspruch genommen wurde diese Vereinbarung bislang allerdings nicht. Auch detaillierte Car-Sharing-Angebote wurden verlangt, zugesichert und entsprechende Fahrzeuge in der Anlage vorrätig gehalten. Ihre Zahl ist jedoch stetig kleiner geworden; sie werden nämlich kaum nachgefragt. Chorherr wundert das nicht: „Entweder das Projekt ermöglicht ein besseres Leben, oder es funktioniert überhaupt nicht.“ Und siehe: Es funktioniert.

Etwa so: Einige der wenigen noch gebauten, Gitter bewehrten Tiefgaragenplätze, die für Autos aber gar nicht gebraucht werden, haben die Bewohner mit abschließbaren Kühlschränken ausgestattet – als Getränke- und Warendepot. Was sie vom Supermarkt brauchen, liefert der direkt dorthin – bei der Menge an Telefonkunden, die er in dieser Wohnanlage versorgt, lohnt sich auch für den Markt dieser Service.

Oder so: Weil die Anlage nur von Fuß- und Fahrradwegen erschlossen wird und mit dem eingesparten Geld für Tiefgaragenstellplätze ihre Freiflächen üppig ausgestattet werden konnten, ist sie ein Paradies für Kinder. Die können dort weitgehend unbeaufsichtigt spielen und toben.

Aber auch so: Bis zu acht Fahrräder gehören dort einer Familie. Deren Alltagsräder stehen irgendwo draußen, die Räder der Kinder ebenso, die teuren Mountain Bikes werden aber wenn möglich in verschließbaren Boxen und das superfeine Rennrad wird gar in der Wohnung untergebracht. Zahllose Rad-Anhänger und dergleichen brauchen ebenfalls Platz. Der großzügig geplante Fahrrad-Bereich hat sich als knapp bemessen erwiesen – verglichen mit dem Flächenverbrauch für Tiefgaragen ist das aber immer noch ein sehr kleiner, teilweise ebenerdiger und wettergeschützter Bereich.

„Besitzt Du ein Auto oder besitzt das Auto Dich?“

Für den Wiener Grünen-Politiker Chorherr sind die mehr oder weniger autofreien Wohnprojekte seiner Stadt rundherum ein Erfolg. Schon ökonomisch betrachtet, sagte er in München, gebe es keine realistische Alternative. „Das Auto steht 98,5 Prozent seiner Betriebszeit unbenutzt in der Garage oder am Straßenrand. Es zu besitzen, macht deshalb gar keinen Sinn. Mietautos sind die weitaus bessere Wahl. Wenn ich mal ein Gulasch essen gehen will, kaufe ich mir ja deshalb auch nicht gleich ein ganzes Wirtshaus.“

Chorherr hält weitere Maßnahmen für nötig, die auch schon greifen, um Menschen, die ans Auto gewöhnt sind, von dieser Alternative nicht nur theoretisch zu überzeugen, sondern sie auch ganz praktisch umzugewöhnen. Wien hat dazu städtebauliche

... das war die Angst was passiert, wenn sich dann alle Autos kaufen.

Das war ja noch in den 90er Jahren die größte Angst, es hat uns Jahre gekostet, endlose Sitzungen und dort mussten die Bewohner einen Vertrag unterschreiben, dass du, wenn du eine Wohnung bekommst, dich verpflichtest, dass du kein Auto hast.

Die rechtliche Konstruktion ist nun, wenn du ein Auto kaufst, dann muss dir der Bauträger eine andere Wohnung anbieten, es kann ja sein – schlimme Ursachen oder berufliche – dass das notwendig ist. Endlose Abläufe, vergiss das!!

Also entweder das bewährt sich und die Leute sind interessiert an diesen Vorteilen, dann muss man das nicht kontrollieren.

in den 70er Jahren war Wien das reichste der neun Bundesländer und ein Insignium dieses Reichtums war die höchste Motorisierungsquote.

Heute ist Wien noch immer das mit Abstand reichste der Bundesländer, hat aber mit Abstand die geringste Motorisierungsquote.

Eine zweite Siedlung, die fast 10 Jahre jünger ist, sieht von außen auch nicht anders aus, das ist die Bike-Siedlung. Das ist sozusagen das Normalo-Modell. Dort mußt du nichts unterschreiben, dort gibt's auch nicht minus 90 % Stellplätze, sondern nur minus 50 %, sehr viel Rad-Infrastruktur, auch eine starke Hausgemeinschaft, das wurde aber mehr auf die normale Stadtentwicklung betrieben. Das ist näher zur U-Bahn. Nachdem diese minus 50 % durchgesetzt waren und dieses Projekt im Internet angepriesen war, kamen innerhalb weniger Tage für 140 Wohneinheiten ich glaube 8000 – 10.000 Voranmeldungen. Und dann hab ich mit der Gesiba, das ist eine große, der Stadt Wien nahestehende Entwicklungsgesellschaft, gesprochen, ob man nicht daneben etwas machen kann, wo man auf den ersten Blick sieht, dass das etwas anderes ist.



Bike-City (Vorgartenstr.)

Fertigstellung: 2008

99 Wohnungen; Stellplatzschlüssel: 0,57

Besonderheiten: Gesamte Erdgeschosszone ist eine Art „Radwelt“ mit Radstellplätzen, Radverleih, Radreperatur, Sauna, Ruheräumen usw.

Copyright: GESIBA AG



Biotop in einer autofreien Siedlung in Wien

BILD: GERHARD JORDAN, GRÜNERKLUB IM RATHAUS WIEN

Verträge mit Bauträgern vereinbart und will das auch künftig tun. Sie verpflichten die Bauherren autofreier Wohnungen, den Nutzern im ersten Jahr eine Jahresnetzkarte für Busse und Bahnen zu finanzieren. Auch ausreichende Car-Sharing-Angebote muss der Bauträger nachweisen, falls und so lange sie nachgefragt werden. Nur dann verzichtet die Stadtverwaltung auf die übliche Stellplatzquote.

Wenn es nach den Wiener Grünen geht (die seit zwei Jahren mit der SPÖ in der Regierung sitzen, die dort wie hierzulande in Berlin, Hamburg oder Bremen zugleich Landes- und Stadtregierung ist), soll Wien das, was bisher in Modellprojekten funktioniert, zum Regelfall machen. Wo noch Garagen gebaut werden, sollten sie nicht mehr unter den Häusern platziert werden. Der Weg zum Auto soll nicht kürzer sein als der zur Haltestelle des nächsten Busses oder der Bahn. Bauträger seien solchen Modellen aufgeschlossen, sagte Chorherr, wenn der Markt signalisiere, dass es für solche Wohnungen Nachfrage gibt – und diese sei ohne Zweifel vorhanden.

München „diskutiert die Gesamtkette Mobilität“ – mit genügend Nachdruck?

Das Münchner Planungsreferat diskutiert nach den Worten seines Leiters Verkehrspolitik Horst Mentz

die „Gesamtkette Mobilität“ und dabei auch Projekte des autofreien Wohnens, sofern die Rahmenbedingungen stimmen, vor allem die Erschließung mit öffentlichem Verkehr. Einzelne realisierte Projekte gibt es auch in der bayerischen Landeshauptstadt bereits, so eine Anlage der Wogeno in der Messestadt Riem, wo diese Genossenschaft nur noch für jede fünfte Wohnung einen Stellplatz gebaut hat, und zwar ausdrücklich nicht direkt unter den Häusern.

Im kommenden Jahr wird das Planungsreferat dem Stadtrat nach Mentz' Worten eine neue Stellplatzverordnung zum Beschluss vorlegen und damit die bisher rigiden Münchner Vorschriften zum Bau weiterer Tiefgaragen anwendungsflexibler machen.

Die frühere Münchner Städtebau-Professorin Ingrid Krau erinnerte daran, dass Berlin vergleichbare Regelungen schon vor einem Jahrzehnt abgeschafft hat und gut damit fährt. München sei spät dran, sagte Krau, zumal die Einrichtung von Umweltzonen ja nichts gebracht habe.

Der Gewofag-Manager Götz Keßler hält eine Revision der Münchner Stellplatzverordnung ebenfalls für überfällig. Geschätzt die Hälfte ihrer Tiefgaragenplätze stehe leer, sagte der Experte dieser städtischen Münchner Wohnungsbaugesellschaft, und das „trotz der Wahnsinnskosten“ für den Bau und Be-

Christoph Chorherr:

Also man braucht einen starken öffentlichen Druck, um Dinge zu verändern, und diskutieren kann man das ewig. Zu bedenken, dass so was im Konkreten geht, das kannst vergessen. Die automobilen Gesellschaft ist verankert, überall.

... dann aus 100 machen. ... menbezogen geben. ... heut.

Prof. Ingrid Krau:

Wir sind alle auf Oppor- täten angewiesen, d.h., wenn man uns was Gutes hinkommt, dann nutzen wir das auch.

Götz Keßler: wo habe ich das Auto in die Stadt? das wahrs- der dann überhaupt

... mit der Vision, dass das Verkehrsverhalten ist, das Rad, mit den öffentlichen fährst, aber dann er- Bedarfs zur Verfügung brauchst. Es ist so abse- in unserer Gesellschaft

Möchte man jedoch notwendige und sinnvolle Strategien wie Beispiel die ‚langfristige Entwicklung laSie‘ reich umsetzen, wird man umhin kommen, diese kor- renden Anforderungen abzuwägen.

Die Ablösung hin zur umwelt- nicht mit allen diesen Autos Städte, die da schon viel getroffen haben, da ist M obwohl es diese hohe Fah

Wir haben gesprochen Ressort Wohnba ein Ges lassen v pflichtung das finan

n starken
m Dinge
iskutieren
Zu glau-
Konsens
ssen. Die
aft ist tief

dann sollen sie von mir
10 % Autowohnen dort
nen. Ja, es muss auch the-
bezogenes Autowohnen
en. So denke ich mir das

pportuni-
n., wenn
hinbaut,
uch.

Keßler:
be ich den Platz, um ein
n die Tiefgarage zu stellen,
wahrscheinlich der Mieter,
nn dort mal wohnen wird,
aupt nicht benötigt.

dass es das normale Ver-
dass du zu Fuß, mit dem
öffentlichen Verkehrsmitteln
n entspannt Autos deines
ngung hast, wenn du eins
absurd normal, dass man
schaft darüber reden muss.

otwendige
n wie zum
tliche Sied-
ie' erfolg-
man nicht
konkurrieren
gezielt

mweltverträglichen Stadt ist
utos zu bewältigen. Es gibt
viel früher Entscheidungen
st München ziemlich spät,
Fahrradrate hat.

haben jetzt einen unausge-
henen Deal als Planungs-
ort mit verschiedenen
nbnauträgern ... wenn so
Gesamt-Package kommt,
en wir die Stellplatz-Ver-
htung nach, damit man
finanzieren kann.

trieb. Keßler bezifferte die Sanierungskosten für leer stehende Tiefgaragen seiner Gesellschaft auf einige zig Millionen Euro pro Jahr – Geld, das die Gewofag viel lieber sinnvoll ausgeben würde. Ausnahmeregelungen von der allgemeinen Stellplatzpflicht in München nannte Keßler einen „Tropfen auf den heißen

no arbeitet in ihren Anlagen übrigens nicht nur mit Car-Sharing-Firmen, sondern auch mit der MVG erfolgreich zusammen. Wer will, bekommt nicht nur ein Mietauto oder ein Leihfahrrad, sondern für vier Euro am Tag auch eine Miet-Netzkarte der Münchner Verkehrsgesellschaft. Die MVG sei hieran



FOTO: JOHANNES LINK

Das Podium: Christoph Chorherr, Horst Mentz, Prof. Dr. Ingrid Krau, Moderatorin Brigitte Gans, Götz Keßler und Christian Stupka (von links nach rechts)

Stein“. Er forderte ein grundlegendes Umdenken auf Seiten des Stadtrats.

Das gilt nach Keßlers Auskunft auch für Nachverdichtungsprojekte in München. Zusätzliche Tiefgaragen scheiterten häufig an der Baumschutzverordnung, und mangels Tiefgaragenplätzen, die aber gar nicht mehr benötigt würden, stünden Nachverdichtungen dann insgesamt auf der Kippe. „Wollen wir Stellplätze oder wollen wir Wohnungen?“ fragte Keßler. In München, das laut Mentz bis zum Jahr 2030 eventuell auf 1,5 oder gar 1,8 Millionen Einwohner anwachsen könnte, erscheint die Antwort nicht schwer.

Für den Wogeno-Manager Christian Stupka ist die Vermarktbarkeit von Wohnungen ohne Stellplätze auch in München „kein Thema“. Seine Genossenschaft hat etwa 200 Wohnungen in ihrem Bestand. Den durchschnittlichen Stellplatzbedarf schätzt er schon jetzt nur noch auf die Hälfte der in München generell geltenden Norm. Und die Nachfrage nach Wogeno-Wohnungen ist ungebrochen. Die Woge-

interessiert, weil ihr wie der Deutschen Bahn mit ihren Leihfahrrad- und Leihauto-Angeboten daran gelegen sei, „Zugriff auf die ganze Mobilitätskette“ zu bekommen.

Die Forderung, das autofreie Wohnen aus der Nische der Sonderprojekte zum Mainstream zu machen, will die Wogeno auf dem Gelände der früheren Funkkaserne verwirklichen. Sie baut dort 250 Wohnungen, die weiteren wird die Gewofag schaffen. Möglichst im Schulterschluss mit dieser will die Wogeno ein Quartiersmanagement einrichten, das beispielsweise keine individuelle Zuordnung von Tiefgaragenplätzen zu Wohnungen mehr kennen soll. Die Planung dieses Quartiersmanagements gerade mit der Stadt verläuft, so Stupkas Stoßseufzer, allerdings zäh, aber doch in die richtige Richtung.

Taugt der künftige Prinz-Eugen-Park als Großprojekt auch für autofreies Wohnen?

Auf dem Gelände der früheren Prinz-Eugen-Kaserne



Bike&Swim City (Vorgartenstr.), Fertigstellung: 2012
231 Wohnungen zur Miete; Stellplatzschlüssel: 0,45
Besonderheiten: 515 Fahrradstellplätze; großzügiger Spa-Bereich
im Dach-Areal (Sauna, Schwimmbad, Gymnastikraum, Club –und
Partyräume)
Copyright: GESIBA AG

Christian Stupka
zur Domagkstr.

Geplant ist ein Quartiersmanagement, das auch ein Mobilitätskonzept einschließen soll. Dabei ist nicht an „autofreies“ Wohnen gedacht, vielmehr soll der private PKW-Bestand durch differenzierte Mobilitätsangebote deutlich reduziert werden, wodurch auch eine Absenkung des Stellplatzschlüssels möglich werden soll.

Bezogen auf den Prinz-Eugen-Park, gehe ich mal davon aus, dass der Stellplatzschlüssel irgendwo in der Größenordnung von 50% liegen wird und das können wir auch nur deshalb machen, weil wir diesen öffentlichen Verkehr direkt vor die Haustür gelegt haben.

Horst Mentz:

Im Moment ist es so, dass wir vom Stadtrat, den Auftrag haben, 2013 die Stellplatzdiskussion im Wohnungsbau in den Stadtrat einzubringen, wir werden ganz deutliche Reduktionen für bestimmte Voraussetzungen formulieren.

Die Projekte müssen sich so gestalten, dass sie auch wirklich eine lange Lebensdauer haben.

Trotzdem müssen wir an vielen Stellen auch aufpassen, dass dann nicht realisierte Parkierungseinrichtungen im öffentlichen Raum auf einmal nachgefragt werden.

Also die Vermarktbarkeit ist für uns überhaupt kein Problem, man muss es praktisch machen, man muss es zeigen und dann muss man die Hindernisse ausräumen.

Im Grunde ist es eine Frage vom lustvollen und intelligenten Umgang mit Mobilität.

will München 25 Prozent besonders ökologische Wohnungen bauen. Ob und wie sehr dazu auch das autofreie Wohnen gehört, scheint noch nicht klar zu sein. Eine Voraussetzung dazu ist, wie Mentz betonte, jedenfalls schon vorhanden: So wie in Riem zuerst die U-Bahn gebaut wurde und dann erst die Wohnungen, gilt die Tram 23 nach St. Emmeram als Vorleistung für dieses künftige Münchner Wohnquartier und je nach Fortgang der Planung auch für Wohnungen ohne Stellplatzverpflichtung.

Chorherr sieht im Prinz-Eugen-Park eine sehr große Chance, bei nachhaltigen Projekten nicht mehr zu kleckern, sondern zu klotzen. Nur große Projekte erzeugten auch großen Druck, sagte er aus seiner Wiener Erfahrung. „Auf Konsens mit allen zu warten – das kannst du vergessen.“

Die Stadt müsse mutig genug sein, Parameter anders als bisher zu setzen. „Wenn es schneit, fährt plötzlich ein Drittel weniger Autos, und es geht auch.“ Wien setzt als einen solchen Hebel eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung ein. München hat darin schon Erfahrungen; hier ist laut Mentz der Verkehr innerhalb des Mittleren Rings seit der Parkraumbewirtschaftung um ein Drittel gesunken. (der Wogeno-Folgerung, Autobesitzer ließen ihre Fahrzeuge deshalb öfter am seither nicht mehr ständig zugedachten Straßenrand stehen, weil ihnen die Fahrt in die vorhandene Tiefgarage zu umständlich sei, widersprach Mentz übrigens heftig.)

Chorherr's Ermutigung für große Projekte auch in München war äußerst kurz: „Just try“. Dafür wurde er mit Beifall bedacht. „Eine große Stadt kann viel“, sagte der Wiener. München, folgerte er, könne und solle in seinem Stadtumbau „so große Schritte gehen, dass den Leuten die Augen funkeln.“ Die absehbare Klimaerwärmung, die das angepeilte Zwei-Grad-Maximum-Ziel deutlich übersteigen werde, lasse ohnehin keine andere Wahl, als den motorisierten Individualverkehr in enge Schranken zu weisen. Also: „Just try“.

GERNOT BRAUER



Bike&Swim

Copyright: GESIBA AG

Mitschnitt der Veranstaltung unter
[www.greencity.de/von-wien-lernen-wohnen-im-radpalast/](http://www.greencity.de/von-wien-lernen-wohnen-im-radpalast/bzw.)
bzw.
www.wohnen-ohne-auto.de/node/284

Christoph Chorherr:

... eine selbstbewusste Stadt kann viel, und den Rechtsstreit Stadt München gegen das Land Bayern, günstige Wohnungen gegen leer stehende Garagen, das würde ich mich trauen ...

Planungsgebiet Prinz-Eugen-Park



Allgemeine Informationen

Auf dem Gelände der ehemaligen Prinz-Eugen-Kaserne im Stadtbezirk Bogenhausen soll auf einer Fläche von rund 30 ha ein neues Wohnviertel mit ca. 1.800 Wohneinheiten (davon 50% geförderter Wohnungsbau) und entsprechender Infrastruktur entstehen.

ÖV-Anbindung

Das Gebiet wird durch die Tram 16 sowie den Bus 154 erschlossen. Die Haltepunkte „Johanneskirchen“ und „Englschalking“ der S8 liegen etwa 1 km entfernt. Die U4 „Arbellapark“ ist per Tram angeschlossen.

Fuß- und Radverkehr

Das Baugebiet liegt direkt am Radweg-Haupttroutennetz. Im Inneren des Gebietes ist ein Wegenetz geplant, das auch die Anbindung an die Rad- und Fußwege in den umliegenden Grünzügen sicherstellt.

50 Fahrradständer sollen bei der Tram-bahnhaltestelle „Prinz-Eugen-Park“ entstehen.

Verkehrskonzept für den Autoverkehr

Von Beginn der Planung an war die Anbindung und Erschließung des neuen Wohngebiets für den motorisierten Verkehr heftig umstritten, da die benachbarten Anwohner eine übermäßige Verkehrsbelastung befürchten. Ein Verkehrsgutachten prognostizierte 9000 Kfz-Fahrten täglich aus und in das neue Quartier (bei rund 4000 Bewohnern).

Aus 12 Erschließungsalternativen wurde „Planfall H“ ausgewählt. Die Bürgerinitiative „Verkehrskonzept Prinz Eugen Park e.V.“, die eine bessere Lösung für möglich hält, hat im Frühjahr 2013 Normenkontrollklage gegen den Bebauungsplan eingelegt. Eine Entscheidung steht noch aus.



... Und dann das in Verhältnis zu setzen, wie sich unser Klima in den nächsten 20 Jahren in München, in Wien dramatisch verändern wird, da werden wir doch diese läppische Stellplatzverpflichtung noch kippen. Hallo Münchner!

Ökologische Mustersiedlung

Im Süden des Quartiers ist eine ökologische Mustersiedlung mit 500 Wohneinheiten geplant, in der neue Konzepte für einen sparsamen Energie- und Rohstoffverbrauch und nachhaltiges Bauen realisiert werden sollen.

Hier könnten auch neue Formen der Mobilität erprobt werden.

Forderungen zur Verkehrsreduzierung

In der Begründung des Bebauungsplan Nr. 2016 zur Auslegung vom 8. 8. - 19.9.2012 wurden u.a. dargestellt:

Der Bedarf an autofreien Clustern sollte überprüft werden. Der Stellplatzschlüssel sollte stark reduziert werden. Zur Erreichung der gewünschten Energieeinsparung sollte ein besonders radlerfreundliches Quartier mit Pkw-Stellplatzschlüssel von 0,2 ausgewiesen werden.

Im März 2013 wurde der Bebauungsplan veröffentlicht. In der Begründung steht:

„Ökologische Mustersiedlung
Im Zuge der Realisierung der ökologischen Mustersiedlung im Planungsgebiet soll ein Mobilitätskonzept entwickelt und umgesetzt werden. Das Mobilitätskonzept soll „autoreduzierte“ bzw. „autofreie“ Wohnformen unterstützen. Hierbei soll für die ökologische Mustersiedlung ein reduzierter Stellplatzschlüssel von 0,5 Stellplätzen pro Wohneinheit zum Nachweis der Bewohnerstellplätze festgelegt werden. Diese Forderung wird zur Grundlage der Grundstücksvergabe.“

Leider wurde dies von der Stadt selbst nicht deutlich kommuniziert, ihre Infoblätter verweisen zwar auf Erarbeitung eines Energiekonzeptes, Solarnutzung, Nahversorgung, nicht aber auf dies Angebot für Nicht-Autofahrer.



Kommentar:

9000 Autofahrten täglich - bei 1.800 geplanten Wohnungen im neuen Quartier sollten es im Idealfall eigentlich nicht mehr als 1.800 Neubürger-Kraftfahrzeuge sein - durchschnittlich fünf Fahrten je Fahrzeug? Plant hier die LH München vielleicht ein Öko-Wohnquartier für Auto-süchtige? Geht's noch ein bisschen absurder?

Die zukünftig hier lebenden Menschen werden sich wundern, wie sich 1.800 Autos + X auf nur 30 ha Siedlungsfläche auswirken werden. Bei einer Bevölkerungsdichte von etwa 13.000 Menschen/qkm (ähnlich wie Haidhausen, Schwabing, Maxvorstadt) haben Autos eigentlich (außer ordentlich in Tiefgaragen aufgeräumt) im Prinz-Eugen-Park keinen Platz mehr. Stehen sie aber trotzdem oben herum, ist das der Tod einer ökologisch und sozial verträglichen Nachbarschaft.

Viel Aufwand, Ärger und Kosten hätte man sich sparen können, wenn man von Anfang an auf eine nachhaltige, sprich eine autoreduzierte, Verkehrsentwicklung im gesamten Prinz-Eugen-Park gesetzt hätte. Die Möglichkeiten gibt es. Für ein immer noch mögliches echtes Öko-Quartier „Prinz-Eugen-Park“ empfehle ich daher für die dortigen Neubürger ein neues städtisches Angebot - die Abschaff-Prämie!

Gerhard Schön,
Bund Naturschutz München



Vom Radl-Palast zum Radl-Stadtteil

ökologisch - fahrradfreundlich - autofrei

Ziel der Planungen für den Prinz-Eugen-Park ist der schonende Umgang mit Energie und Ressourcen. Dabei kommt dem Aspekt „Mobilität“ eine besondere Bedeutung zu. Das Konzept „Wohnen ohne Auto“ bietet in diesem Zusammenhang eine herausragende Option.

So liegt nach einer Schweizer Studie der mobilitätsbedingte Energieverbrauch in einem Haushalt ohne Auto mit ca. 3750 kWh pro Person um mehr als die Hälfte niedriger als in einem Haushalt mit einem Auto. Bei Schadstoffemissionen sind die Einsparungen z. T. noch höher.

Auch das Öko-Institut Freiburg bewertet in einer Studie im Auftrag der Stadt München (2004) die Schaffung von autofreien Wohnprojekten als ein effektives Instrument zur CO₂-Reduktion.

Eine Förderung des Verkehrsmittels „Fahrrad“ ist gerade für eine ökologische Mustersiedlung unverzichtbar, denn dieses ist bei geeigneten Rahmenbedingungen für viele tägliche Wege gut nutzbar und überzeugt auch autobesitzende Menschen.

Verkehrsverlagerung auf umweltgerechte Verkehrsmittel ist auch für die Akzeptanz eines großen Neubaugebietes in bestehende Strukturen wichtig.



Lage

Autofreie Wohnquartiere und damit auch ein Projekt „Radl-Palast“ scheinen am besten in möglichst innenstadtnahen Gebieten angesiedelt. In München haben aber die Erfahrungen in der Messestadt Riem gezeigt, dass autofreies Wohnen auch am Stadtrand attraktiv ist, wenn das Gesamtangebot einer autofreien Siedlung stimmt.

Fuß- und radfreundliche Infrastruktur

Dazu ist u.a. notwendig:

- ein zusammenhängendes Radverkehrsnetz und eine radfahrerfreundliche Wegeführung innerhalb des Stadtteils und ins Zentrum
- gute Anbindung an das ÖV-Netz
- ein ausreichendes Raumangebot für Dienstleistungen und Einzelhandel in fußläufiger Entfernung
- attraktive Erholungs- und Freizeitmöglichkeiten im Nahbereich

Im Prinz-Eugen-Park sind die Voraussetzungen hierfür gut.

Fahrradfreundliche Gebäudeausstattung

Die in der Fahrradabstellplatzsatzung geforderte Zahl von Stellplätzen ist für einen Radlpalast erheblich zu knapp bemessen.

Um ohne Verlust an Geschossfläche viele Fahrräder unterzubringen, sollen deshalb Radstellplätze auch in Nebengebäuden erlaubt werden. Die Wiener Beispiele zeigen Bedarf an absperrbaren Abstellboxen im Keller, leicht zugänglichen ebenerdigen Fahrradgaragen, Kurzzeit- und Besucherparkplätze vor den Häusern, separaten Abstellräume für Kinderfahrzeuge oder Spezialfahrzeuge und Möglichkeiten zur Radmitnahme in die Wohnung. Automatische Türöffner, Rampenneigungen, die man auch mit beladenem Kinderanhänger

noch schafft, eine schnelle-Hilfe-Ausstattungen wie Druckluft, Montageständer und Werkzeug für kleinere Reparaturen oder eine Stromladestation (für E-Bikes) bieten den BewohnerInnen weitere Vorteile.



Mobilitätsdienstleistungen

Zusätzliche Angebote erhöhen die Attraktivität eines Radl-Palastes. Das können z. B. sein:

- Radl-Reparatordienste und Kurse
- Verleih von Fahrrädern, Packtaschen, Anhängern, Transportkarren
- wohnungsnahes Car-Sharing-System
- MVV-Zeitkarten zum Verleih
- Bring- und Holservices

Die Radl-Palast-Webseite

Solche Angebote machen auch über das „eigene“ Haus hinweg Nachbarschaften lebendig und erleichtern Noch-Autobesitzern den Abschied vom Gefährt.

Anbieter solcher Dienstleistungen müssen ggf. unterstützt werden.



Christoph Chorrerr:

Denn die stärkste Motivation, das eigene Auto zu verwenden ist, du gehst aus der Wohnung hinaus, gehst zum Lift, fährst in die Garage hinunter und die Stadt sieht dich nie.

Wohnen und Auto gehören nicht zusammen



Pkw-Stellplätze

PKW-Stellplätze werden in kleiner Zahl auch für einen Radpalast gebraucht. Ein Stellplatzschlüssel von 0,2 hat sich auch bei den autofreien Projekten als sinnvoll und ausreichend erwiesen.

Dazu wäre sinnvoll eine Quartiersgarage am Rand der Siedlung vorzusehen, die unabhängig von den Wohnungen gebaut und bewirtschaftet wird und in der Stellplätze gekauft bzw. angemietet werden können. Parkierungskosten werden so auch nicht auf die Wohnkosten verschoben. Wenn man zum Parkplatz einen ähnlich weiten Weg wie zur Tramhaltestelle hat, entscheidet man sich leichter für Tram und U-Bahn. So kann das Innere des Wohnviertels auch vom täglichen Zu- und Abfahrtsverkehr frei gehalten werden. Das bringt auch der Nachbarschaft eine Entlastung von dem befürchteten Zusatzverkehr.

Leider ist eine Fläche dafür im Bebauungsplan für die Prinz-Eugen-Kaserne nicht ausgewiesen. Eine Alternative wäre eine Gemeinschaftstiefgarage für die ökologische Mustersiedlung unter einem der Grundstücke direkt an der Cosimastraße.

Die Möglichkeit des Stellplatznachweises auf benachbarten Grundstücken muss dazu explizit eröffnet werden.

Qualität der Wege zum ÖPNV

Die Wege zu ÖV-Haltestellen sollen sauber, verkehrssicher und abwechslungsreich sein.

Sie sollen barrierefrei sein und Sitzplätze zum Verschnaufen anbieten.

Intelligente Ampelschaltung muss den „Sprint“ zur eben einfahrenden Tram sichern.

An allen ÖV-Stationen bedarf es zusätzlicher Fahrradabstellmöglichkeiten.

Regen- und Spritzwasserschutz sollten selbstverständlich sein.



Wenn man schon kompromiss-gebückt in die Verhandlungen geht, dann kriegt man gar nichts hin.

Probiert etwas richtig Großes, und wenn es ein Siedlungsgebiet mit 1800 Wohnungen gibt, dann macht alle 1800 Wohnungen autofrei.

Radl-Stadtteil wagen!

Bisher denkt die Stadt im Labormaßstab.

Sollte eine „Radlhauptstadt München“ nicht noch weiter gehen und versuchen größere Stadtteile für Fußgänger und Radfahrer zu gestalten? Wien zeigt, dass für Wohnprojekte mit Stellplatzschlüssel 0,1 – 0,5 eine hohe Nachfrage besteht. Die 500 Wohnungen in der ökologischen Mustersiedlung sind ungefähr so viel, wie in BikeCity und Bike&Swim in direkter Nachbarschaft gebaut worden sind und die dort die Nachfrage bei weitem nicht befriedigen konnten.

Gewünschte Effekte wie eine häufiger genutzte Nahversorgung, Lärmschutz, Sicherheit, bessere Aufenthaltsqualität und deshalb mehr Aufenthalt im öffentlichen Raum, weniger zusätzlicher Verkehr in den Nachbarstraßen werden sich einstellen.

Konsequente Stellplatzreduzierung

Bisher mussten selbst in autofreien Projekten viel zu viele Stellplätze gebaut werden und sogar eine minimale Reduzierung hart erkämpft werden.

Ein Autostellplatzschlüssel von 1,0 ist schon heute zu hoch, Ende 2012 kamen 492752 privat und 158991 gewerblich genutzte Pkw auf 781879 Haushalte. In den meisten Fällen ist auch heute schon ein Schlüssel von 0,8 ausreichend.

Mit einer neuen Stellplatzsatzung muss eine flexiblere und den zukünftigen Wohnbedürfnissen besser angepasste Regelung ermöglicht werden.

Perspektivisch müssen Wohnung und Autobesitz getrennt gesehen werden.

Benefits für weniger Auto

Was spricht gegen „Öko-Benefits“ für Menschen ohne eigenes Auto?

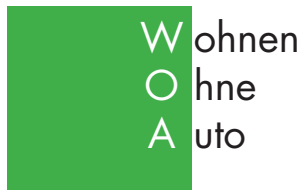
Autobesitz auferlegt der Allgemeinheit große Investitions- und Folgekosten. Im selben Maß entlastet ein autofreier Lebensstil die Allgemeinheit. Öko-Benefits würdigen dieses. Eine Gratis-Karte fürs Schwimmbad ist eine kleine Anerkennung, eine Schnupperjahreskarte beim MVV oder die Aufnahmegebühr für einen Car-Sharing-Anbieter erleichtern das Leben ohne eigenen Pkw. Finanziert würden diese „Öko-Benefits“ mit dem Preis für Stellplatz oder die Parklizenz. Ungerecht? Jahrelang wurden die Kosten für Stellplätze teilweise im Wohnungspreis verborgen.

Energiesparziele auch im Verkehr verwirklichen

Die LH München soll die Energieeinsparung im Verkehr gleichwertig wie eine energiesparende Bauweise anerkennen. Die letzten und teuersten Prozente von Wärmedämmung können durch ein überzeugendes Mobilitätskonzept und energiesparsames Verkehrsverhalten in ihrer Wirkung übertroffen werden. Lärmschutz und Luftreinhaltung sind hier ein zusätzlicher Gewinn für die Stadtgesellschaft.

Verkehr gerecht, ökologisch und nachhaltig planen

Bisher geht das „Wohnen mit Auto“ immer auf Kosten der Allgemeinheit. Wir erwarten von der Politik, Zukunft zu gestalten und das sinkenden Interesse der jungen Generation am eigenen Auto und die zur Neige gehenden billigen Treibstoffe wahrzunehmen. Die Stadt der Zukunft im Treibhaus braucht keine Stellplätze und Asphalt-pisten, sondern viel Grün, viel Schatten und eine Infrastruktur, die auch bei Energieknappheit nicht zusammenbricht.



Initiative „Wohnen ohne Auto“

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.
STATAUTO München Car-sharing
Verkehrsclub Deutschland e.V., Kreisverband München

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 Informationen.

In der Messestadt sind zwischen 1999 und 2009 sind 24 Wohnungen durch autofreie Baugemeinschaften und 196 auto- und stellplatzreduzierte Wohnungen in drei Genossenschaftsprojekten errichtet worden. In den fast 15 Jahren seit Bezug der ersten Wohnungen gab es noch nie Probleme wegen zu weniger Stellplätze – im Gegenteil: von den von der Stadt München geforderten Stellplätzen stehen immer noch viele leer und verursachen unnötige Kosten.

Zur Zeit ist ein weiteres autofreies Projekt am Ackermannbogen im Bau und eines im 4. Bauabschnitt in der Messestadt Riem in Planung.

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
Kto.-Nr.: 579 700
Spardabank München,
BLZ 700 905 00
IBAN: DE 17 7009 0500 0000 5797 00
BIC: GENODEF1S04
Verwendungszweck: „Spende für Projekt WoA“
Spenden sind steuerlich abzugsfähig.

Impressum:

Veranstaltungsbericht aus „Standpunkte“, Online-Magazin des Münchner Forums
Zitate aus dem Mitschnitt
Text und Redaktion: Maria Ernst
Schreibarbeiten: Birgit Otter
Layout: Gunhild Preuß-Bayer
Fotos: Gesiba, Preuß-Bayer, Tour de Natur

Belichtung und Druck: Ulenspiegel Druck GmbH, Andechs
München, im Januar 2014

Mit freundlicher Unterstützung der



Landeshauptstadt
München
**Referat für Gesundheit
und Umwelt**