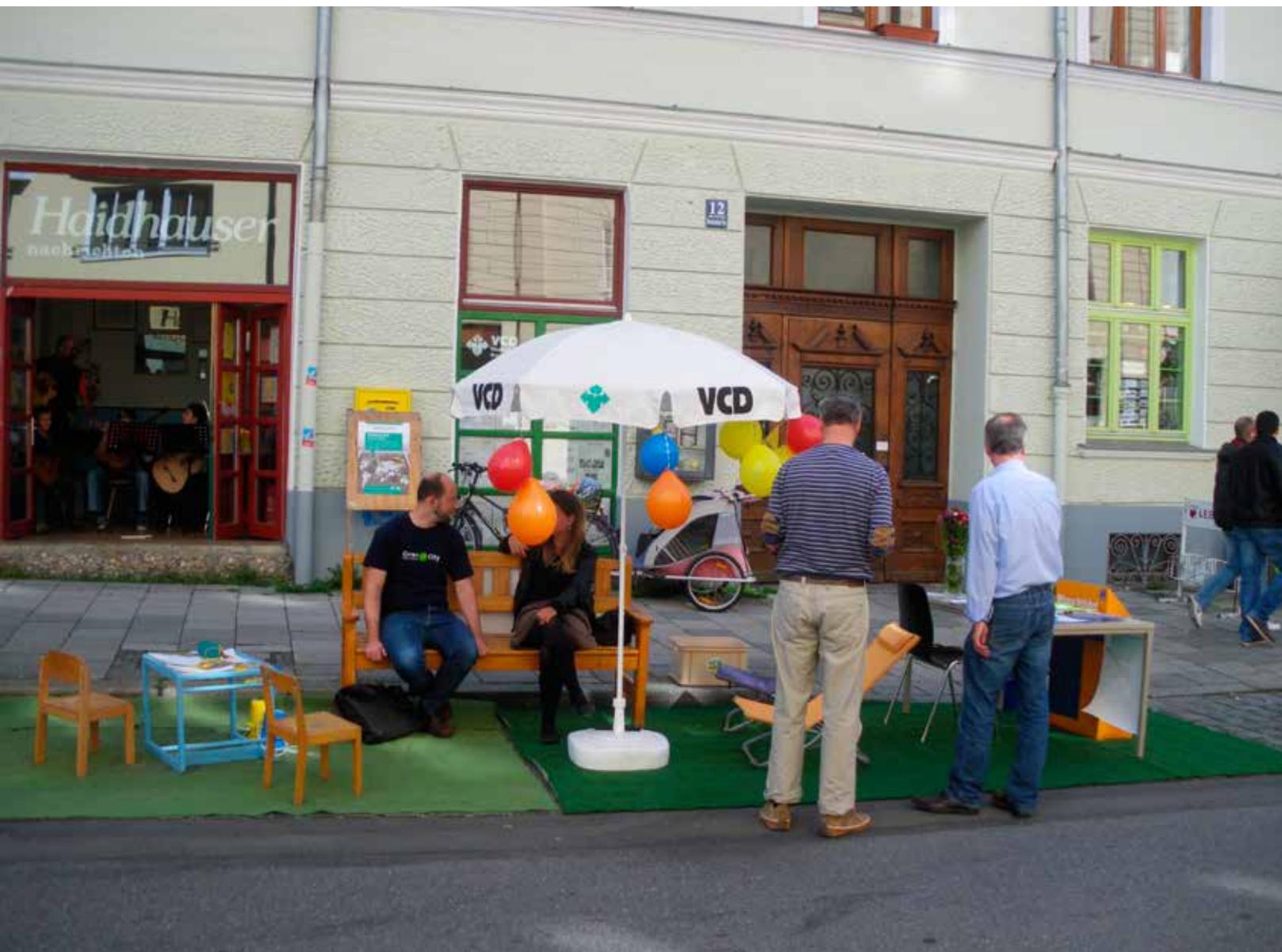


Raum und Lebensqualität schaffen – auf zu autofreien Quartieren!



BUVKO 2021
12. Oktober

autofrei
leben!

W ohnen
O hne
A uto

Initiative „Wohnen ohne Auto“, München

- entstand 1995, angeregt durch die Planungen für Bremen-Hollerland, dort sollte ein autofreies Quartier für autofreie Haushalte entstehen.
- Wir wünschten das auch für München.

autofrei
leben!

„autofrei leben! e.V.“

- wurde 1998 gegründet.
- Als aktiven Beitrag für den Klimaschutz haben die Mitglieder keine Autos.
- Der Verein ermöglicht ihnen Austausch miteinander
- Bildungs- und Öffentlichkeitsarbeit.
- Politisch aktiv werden

Unser Ansatz ist ganz autofrei autofrei \neq autoreduziert

mitgemeint sind auch Motorräder u.ä.

- **Alle** Bewohner sind ohne eigenes Auto, auch ohne privat genutzten Dienstwagen u.ä.
- Im Quartier sind **keine** Stellplätze für private Autos vorgesehen.
- Ergibt sich doch **unvorhergesehen** der Bedarf an einem Auto, z.B. beruflich oder wegen zB. Behinderung, müssen Lösungen möglich sein.
wobei
- **Kein Nachteil** für andere Bewohner
- Die Kosten gehen **ganz** zulasten des Autohalters. Das Auto bleibt außerhalb der autofreien Zone.
- **Ein Teil** der Bewohner lebt ohne Auto und braucht deshalb keinen Stellplatz.
- Es können **weniger** Stellplätze gebaut werden.
- Bei **begrenzter Stellplatzzahl** müssen Konflikte gelöst werden.
- Nach vorher vereinbarten **Regeln** werden die Kosten der Stellplätze (teilweise, weitgehend oder vollständig) auf die Nutzer der Stellplätze verteilt. Eventuell bildet sich ein Marktpreis. Die Stellplätze können auch von einem externen Anbieter ein.

Wohnen
ohne
Auto
autofrei
leben!

Was heißt
für uns
„autofrei“ ?

Steigende Einwohnerzahlen in Großstädten

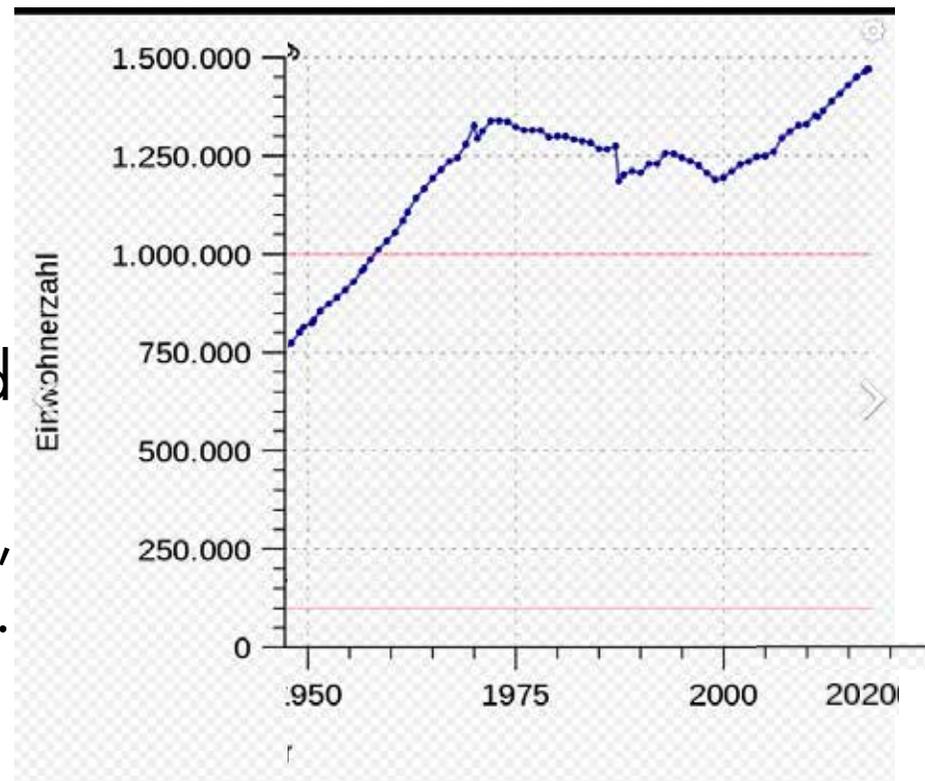
erfordern

- Nachverdichtung bestehender Viertel
- Ausweisung neuer Wohngebiete
- führen im schlechten Fall zu mehr Verkehr und Verkehrsfläche.
- weniger Platz für Freiflächen, Grün, Bäume

Alt-Anwohner fürchten um

- bestehende Lebensqualität.
- Konkurrenz auf der Straße und dem Parkplatz
- Verdichtung ist am einfachsten, wo machlose Menschen leben.

Ergebnis: Lebensqualität sinkt weiter



Klimaanpassung

Zunehmende Hitzewellen, Dürren und Starkregen

- verursachen Vermögensschäden
- und kosten Menschenleben.
- erfordern Anpassung der Städte,
 - Bäume, weitere Entsiegelung und Bepflanzung

autofreie
Quartiere
sind
notwendig



<https://www.bgu.tum.de/enpb/forschung/laufende-forschungsprojekte/gruene-stadt-der-zukunft/>

Zum Nachlesen:

Zitate aus „Grüne Stadt der Zukunft Broschüre 2“, 2021

Grünes Netz an Freiflächen und Wegeverbindungen kann indirekte Klimaschutzeffekte erzielen, da Fuß- und Radverkehr gefördert und unterstützt und so der motorisierte Individualverkehr (MIV) vermieden wird.

Der Stellplatzschlüssel ist ein wichtiger Ansatzpunkt für dichte und grüne Quartiere. Auch wenn Gebäude nur aufgestockt werden, findet durch die Notwendigkeit, Stellplätze für den neu geschaffenen Wohnraum herzustellen, eine zusätzliche Flächenversiegelung statt.

BEDEUTUNG DES STELLPLATZSCHLÜSSELS FÜR KLIMARESILIENTE STADTQUARTIERE

Tiefgaragen stellen aus mehreren Gründen keine Lösung für das Stellplatzproblem dar:

erhöhte Kosten für Planung, Umsetzung und Wartung.

Geringere Flächeneffizienz als bei oberirdischen Stellplätzen (11,5 m² je Stellplatz oberdisch, 27 m² je TG-Stellplatz; Lehmbrock & Uricher 2009).

Keine Eignung zur Bepflanzung mit klimawirksamen Großbäumen aufgrund der Wartungsintervalle; anspruchsvoller Standort für Baumpflanzungen.

Die große Masse an Stahlbeton für den Bau von Tiefgaragen führt lebenszyklusbasiert zu hohen Aufwänden an grauen Energien und Emissionen.

Eine Reduzierung des Stellplatzschlüssels in gut angebundenen Stadtvierteln ermöglicht dagegen dichte und zugleich grüne Quartiere, erhöht die Sicherheit für Fußgänger:innen sowie Radfahrer:innen durch einen verringerten Durchgangverkehr und steigert die Attraktivität und Nutzbarkeit des Straßenraums für Bewohner:innen.

Mobilitätskonzepte mit Sharingangeboten, Quartiersgaragen oder Parktürme stellen weitere mögliche Handlungsansätze dar.

SCHLUSSFOLGERUNGEN UND FAZIT

Der Altbaumbestand erfüllt eine wichtige mikroklimatische Funktion, die Neupflanzungen nur langfristig ersetzen können.

Konzepte zur Steuerung des ruhenden und fließenden Verkehrs sind notwendig für Klimaanpassung, Erhalt und Erweiterung der grünen Infrastruktur.

Durch die gemeinsame Betrachtung von grüner und grauer Infrastruktur bei der Energiebedarfsberechnung lässt sich der positive Verschattungseinfluss von Großbäumen quantifizieren.

Denn neben effektiver Belüftung des Innenraums senkt gebäude-nahe Begrünung durch Verschattung das Überhitzungsrisiko und den potenziellen Kühlenergiebedarf an heißen Sommertagen.

Eine grüne Stadt der Zukunft beginnt mit der Reduktion der Emissionen sowie der stofflichen und energetischen Ressourceneinsätze. Ökobilanzierungen sollten zukünftig früh in den Planungsprozess integriert werden, um Optimierungspotenziale identifizieren und quantifizieren zu können.

Eine Kombination aus klein- und großräumigen grünen Maßnahmen ist notwendig für eine effektive Klimaanpassung in wachsenden Städten.

Der Erhalt und die Verbesserung der Durchlüftung auf Quartiersebene, zum Beispiel durch die Freihaltung von Kaltluftleitbahnen, spielt für die nächtliche Abkühlung eine wichtige Rolle.

Der zielgerichtete Einsatz von grünen und grauen Maßnahmen kann die negativen Folgen von Nachverdichtung kompensieren. Multifunktional geplante und umgesetzte Maßnahmen leisten einen besonders hohen Beitrag zur Klimaanpassung.

<https://www3.lis.tum.de/lapl/forschung/gruene-stadt-der-zukunft/>

Warum wollen wir kompromisslos autofreie Quartiere ?

- Erst ganz autofrei bringt die Vorteile breit zum Tragen
Mitgemeint sind auch Motorräder und ähnliches

Kompromisslos autofrei macht die Qualitäten vorbildlich sichtbar

Die meisten bestehenden Projekte sind noch Zwischenformen.

Wir können aber daran schon lernen, welche Hindernisse im Denken der Planer/innen und in den gesetzlichen Vorgaben noch zu überwinden sind.

Vorteile für autofreie Bewohner autofreier Wohnprojekte:

- Autokosten entfallen
- weniger Baukosten (20 - 40.000 €/Stellplatz)
- weniger Beton
- mehr Freiheit bei der architektonischen Gestaltung
- Hausgemeinschaften, die sich gegenseitig unterstützen
- Kinder werden früher selbständig
- Autofrei leben als aktiver, langfristig beibehaltener Beitrag zu einem nachhaltigeren Leben

Vorteile für Bewohner autofreier Viertel:

- Garagenzufahrten entfallen
- mehr Freiheit bei der Gestaltung des ganzen Quartiers
- nur Wege für Rettungs- und Servicefahrzeuge
- weniger Versiegelung, mehr Grün + Schatten, weniger Hitze
- Innere Erschließung für Autofreie optimiert
- weniger Lärm, bessere Luft
- Sicherheit und Spielraum für Kinder
- Aufenthaltsqualität, Treffpunkt für Erwachsene
- Autofreie Quartiere verbinden Menschen, die engagiert autofrei leben.

Vorteile für (Stadt)gesellschaft

- weniger Autoverkehr auch in der Nachbarschaft und weniger Störung umliegender Viertel
- Sichere Radwege werden ermöglicht
- Einsparungen bei Straßenbau und Folgekosten möglich (von Winterdienst bis Ampelwartung)
- Bessere Auslastung des ÖV
- dichteres Bauen/Nachverdichtung leichter möglich
- Günstigere Mieten bzw. Kaufpreise möglich, könnte Druck auf die Wohnkosten reduzieren (?)
- Autofreie Quartiere mit der Verpflichtung der Autofreiheit könnten Immobilienhaie abschrecken. (?)

München hat keine autofreien Quartiere

bisher sind unter dem Label „autofrei“ 4 Baugemeinschaftshäuser und ein Genossenschaftshaus entstanden

Es wurden dicke Steine in den Weg gerollt:

- Eine Mindestzahl an Stellplätzen real zu bauen
- Lange Bearbeitungszeiten der Behörden, um Fragen zur Stellplatzreduzierung zu beantworten
- mehr Autos als die unten genannte Zahl, bedeutet, das autofreie Projekt ist gescheitert.
-

	Baugemeinschaft AW1	Genossenschaftshaus Wogeno	Baugemeinschaft AW2	Baugemeinschaft WOA 3	Baugemeinschaft AW4
Wo in München	Messestadt 1. Bauabschnitt	Messestadt 1. Bauabschnitt	Messestadt 1. Bauabschnitt	Ackermannbogen / Schwabing	Messestadt 4. Bauabschnitt
#Haushalte	14	28	10	13	14
#Stellplätze	3 gekauft 11 gestundet	6 gekauft 22 gestundet	2 gekauft 8 gestundet	8 gebaut 2 gestundet	1 gebaut 3 gestundet

Die Projekte müssen jährlich Bericht erstatten über Anzahl Autos.

Bei verspäteter Meldung drohen Strafen.

Bei mehr Autos müssen Stellplätze nachgekauft oder nachgebaut werden.

München verlangt für die Genehmigung, weniger Stellplätze zu bauen

Verpflichtung, Stellplätze nachzubauen oder nachzukaufen, wenn Bedarf entsteht, diese Möglichkeit muss baulich vorbereitet und/oder finanziell hinterlegt sein.

Mobilitätsstation, Ausstattung in Absprache mit der Behörde. Das erfordert viel Vorabsprachen mit Behörden. Zumindest bei uns war das eine große Verzögerung

<https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Stadtplanung-und-Bauordnung/Lokalbaukommission/Kundeninfo/Mobilitaetskonzept.html>

Verpasste Chance oder zaghafter Schritt? Kreativfeld in Schwabing

ca. 400 Wohnungen
teils städtische Wohnungsgesellschaft
teils Konzeptioneller Mietwohnungsbau (mit Preisdeckel)
teils Genossenschaften und ähnliche

Gefordert wird

- ein Mobilitätsfaktor von 0,5 oder besser
- Vorrüstung für Lademöglichkeit auf 50% der Autostellplätze

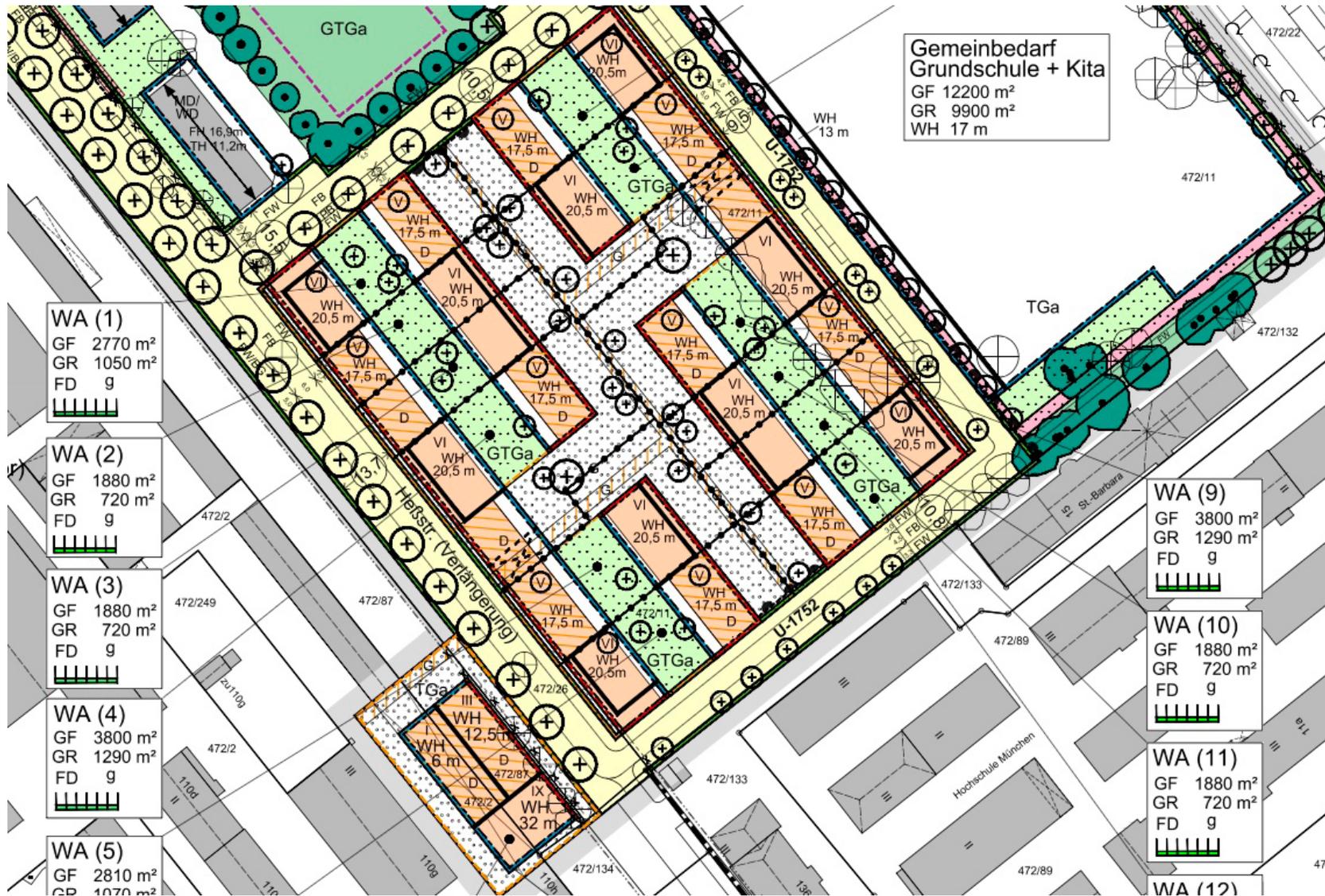
Situierung der Stellplätze

- Stellplätze in Tiefgaragen jeweils unter einigen Häusern gemeinsam für je etwa 80-100 WE

Anregungen aus dem AK nachhaltige Quartiersentwicklung u.a.

- Vorgeschlagen war, keine TG-Ausfahrten auf die Heißstraße (diese ist ideal für Rad-schnellweg) - letztendlich abgelehnt
- Angeregt wurde Quartiersgarage, - nicht aufgenommen
- Angeregt wurde, ein echt autofreies Quartier mit einigen „Notfallstellplätzen“ am Rand, - nicht aufgenommen

Bebauungsplan Kreativfeld in Schwabing



Tiefgaragen unter den Häusern und den grün dargestellten privaten Höfen

Kreativplan ohne Autos



WA (1)
GF 2770 m²
GR 1050 m²
FD 9

WA (2)
GF 1880 m²
GR 720 m²
FD 9

WA (3)
GF 1880 m²
GR 720 m²
FD 9

WA (4)
GF 3800 m²
GR 1290 m²
FD 9

WA (5)
GF 2810 m²
GR 1070 m²

WA (9)
GF 3800 m²
GR 1290 m²
FD 9

WA (10)
GF 1880 m²
GR 720 m²
FD 9

WA (11)
GF 1880 m²
GR 720 m²
FD 9

WA (12)

40 Bürger*
zeichneten
ihre
Vorschläge

Raum und Lebensqualität schaffen – auf zu autofreien Quartieren!



DANKE

dass auch Sie sich für
autofreie Quartiere und
Kommunen engagieren

autofrei leben! e.V.
und WOA c/o
Gunhild Preuß-Bayer
Heinrich-Böll-Str. 103
81829 München

kontakt@autofrei.de
Mailingliste: autofrei-wohnen@autofrei.de

autofrei
leben!

W ohnen
O hne
A uto

Zum Nachlesen:

Stellplatzerrichtungspflicht abschaffen!

In den Landesbauordnungen ist geregelt, wie viele Stellplätze für Kfz und Fahrräder bei Neubau oder Erweiterung eines Gebäudes auf dem Grundstück oder in der Nähe nachgewiesen werden müssen.

Berlin:

Das bleibt pflichtig, ansonsten ist Stellplatzerrichtungspflicht abgeschafft:

1. Stellplätze für Kraftfahrzeuge für Menschen mit schwerer Gehbehinderung und Rollstuhlnutzende

1.1. Die Zahl der nach § 49 Absatz 1 Satz 1 BauO Bln zu schaffenden Stellplätze für Kraftfahrzeuge für Menschen mit schwerer Gehbehinderung und Rollstuhlnutzende („Stellplätze“ oder „PKW-Stellplätze“) wird nach den Richtzahlen der Anlage 1 bestimmt, die zu erhöhen oder zu verringern ist, wenn das Ergebnis im Missverhältnis zum Bedarf steht.

1.2. Sind nach den Richtzahlen der Anlage 1 mehr als zwei PKW-Stellplätze erforderlich, soll anstelle von zwei zu schaffenden Pkw-Stellplätzen ein Stellplatz für einen Kleinbus mit den unter Punkt 1.3. genannten Maßen angeordnet werden, es sei denn in Anlage 1 ist eine andere Anzahl der Stellplätze für einen Kleinbus vorgegeben.

Hamburg: 2013 hat Hamburg für Wohnungen die Kfz-Stellplatz-Pflicht abgeschafft.

Bayern: BayBO Art. 47 Stellplätze, Verordnungsermächtigung

(1) 1Werden Anlagen errichtet, bei denen ein Zu- oder Abfahrtsverkehr zu erwarten ist, sind Stellplätze in ausreichender Zahl und Größe und in geeigneter Beschaffenheit herzustellen. 2Bei Änderungen oder Nutzungsänderungen von Anlagen sind Stellplätze in solcher Zahl und Größe herzustellen, dass die Stellplätze die durch die Änderung zusätzlich zu erwartenden Kraftfahrzeuge aufnehmen können. 3Das gilt nicht, wenn sonst die Schaffung oder Erneuerung von Wohnraum auch unter Berücksichtigung der Möglichkeit einer Ablösung nach Abs. 3 Nr. 3 erheblich erschwert oder verhindert würde.

(2) 1Die Zahl der notwendigen Stellplätze nach Abs. 1 Satz 1 legt das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr durch Rechtsverordnung fest. 2Wird die Zahl der notwendigen Stellplätze durch eine örtliche Bauvorschrift oder eine städtebauliche Satzung festgelegt, ist diese Zahl maßgeblich.

Köln: ..(BauO NRW).. dass bauliche oder sonstige Anlagen, bei denen Zugangsverkehr und Abgangverkehr mittels Kraftfahrzeug zu erwarten ist, nur errichtet werden dürfen, wenn Stellplätze oder Garagen hergestellt werden.

2	Mindestanforderungen für Reduzierung bis Mobilitätsfaktor 0,8
	Eine Reduzierung des Mobilitätsfaktors auf 0,8 ist genehmigungsfähig, wenn alle Punkte unter 2 erfüllt sind. Sind die Kriterien der Checkliste Punkt 2 nicht vollständig erfüllt, ist ein individuelles, mit der Hauptabteilung I/3 des Referats für Stadtplanung und Bauordnung abgestimmtes Mobilitätskonzept erforderlich. Zusätzliche Bausteine können angeboten werden. Diese sind unter 4 zu benennen und zu erläutern.
2.1	Es muss mindestens eine Voraussetzung der ÖPNV-Erschließung erfüllt sein.
2.2	Hier ist die Erreichbarkeit mindestens eines marktgängigen Lebensmittelmarktes relevant, der zum Zeitpunkt der Genehmigung/Nutzungsaufnahme des Objekts vorhanden ist. Die Nahversorgungseinrichtungen mit Gütern des täglichen Bedarfs sind zu beschreiben und auf einem Plan darzustellen.
2.3	Alle Stellplätze müssen im Gemeinschaftseigentum verbleiben (die Begründung von Sondernutzungsrechten findet nicht statt) oder mindestens 10 % der Stellplätze werden nicht auf Dauer vermietet und damit dem gemeinschaftlichen Gebrauch zur Verfügung gestellt. Diese Stellplätze bleiben im Gemeinschaftseigentum . Es ist für beide Optionen eine Sicherung durch Dienstbarkeit erforderlich.
2.4	Der Richtwert Fahrrad (E/G) ist aus den tatsächlich errichteten Abstellplätzen im Verhältnis zur Gesamtwohnfläche zu errechnen (E/G). Es muss ein Richtwert von mindestens ein Fahrrad je 30 m ² Wohnfläche erreicht werden. Diese Fläche ist gemäß der Anforderung nach Art. 46 BayBO überwiegend in Räumen, zumindest aber überdacht herzustellen. Bei einer Reduzierung auf MF < 0,8 ist zusätzlich Fläche bereitzustellen (siehe Punkt 3)
2.5	Die Abstellfläche für Sharing-Angebote (Lastenräder, -pedelecs, -anhänger) von 6 m ² je 10 Wohneinheiten (mindestens 12 m ²) muss erfüllt sein und mindestens ein Angebot für fahrradbasierte Lastentransporte ist bereitzustellen. Der Nachweis des Angebots kann innerhalb dieser Fläche erfolgen. Berechnungen sind nachvollziehbar darzustellen. (ggf. Beiblatt anfügen)
	Mobilitätsangebote im Sharing-Prinzip sind an die Bewohner zu kommunizieren. Dies kann über Aushänge, Flyer, digital oder in direkter Kommunikation erfolgen. Im Sinne der leichten Zugänglichkeit und einfachen Handhabung ist für Buchungen die Erreichbarkeit einer zuständigen Person sicherzustellen. Bei der Verwendung digitaler Lösungen (Apps/Internet) sind Alternativlösungen für Personen ohne Internetzugang anzubieten. Kommunikationsmöglichkeiten für Rückfragen und Problem-Management müssen bereitgestellt werden. Für Wartung und Pflege ist zu sorgen.

<https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Stadtplanung-und-Bauordnung/Lokalbaukommission/Formulare.html>
<https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtrecht/vorschrift/958.html#>

normal: 1 Abstellplatz pro 40 m² Gesamtwohnfläche

Warum eigentlich auch das Fahrzeug?