



**An die Stadtratsfraktion**  
**DIE GRÜNEN/ROSA LISTE**  
**Rathaus**

**12.10.16**

**Wohnen und Mobilität V**

**„Mobilität aus einer Hand“ bei städtischen Wohnungsgesellschaften auch auf den Bestand ausweiten**

**Antrag Nr. 14-20 / A 01853 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL vom 01.03.2016, eingegangen am 01.03.2016**

Sehr geehrte Damen und Herren,

zunächst bedanke ich mich für die gewährte Fristverlängerung.

Ihr Antrag vom 01.03.2016 zielt darauf ab, die städtischen Wohnungsbaugesellschaften damit zu beauftragen, für ihren jeweiligen gesamten Wohnungsbestand sukzessive Mobilitätskonzepte zu entwickeln. In diesem Zusammenhang sollen jeweils Verkehrsflächen identifiziert werden, die potentiell umnutzbar sind und die Freiflächenqualitäten im Quartier steigern können. Zur Akzeptanzschaffung sollen Bewohnerinnen und Bewohner mit einbezogen werden. Ihr Einverständnis vorausgesetzt, teilt Ihnen das Referat für Stadtplanung und Bauordnung auf diesem Wege zu Ihrem Antrag Folgendes mit:

Die städtischen Wohnungsbaugesellschaften GEWOFAG Holding GmbH und GWG Städtische Wohnungsgesellschaft München mbH sind bereits bestrebt, Mobilitätsangebote in ihren jeweiligen Bestandsgebieten zu etablieren, um so den bestehenden Parkplatzdruck zu mindern und die Aufenthaltsqualität zu erhöhen.

Beide Gesellschaften erwarten sich die größten positiven Effekte durch Car-Sharing-Modelle in ihren Siedlungen. Da die Gesellschaften jedoch Car-Sharing-Modelle nicht selbst betreiben, liegt die Entscheidung über Standorte und Intensität auch im Ermessen der jeweiligen Kooperationspartner.

In einigen Siedlungen gibt es bereits Car-Sharing-Standorte von „STATTAUTO“, so z.B. in der Bad-Schachener-Straße (Quartiersgarage Piusplatz), an der Rosenheimer Straße 128, an der Theresienhöhe (gemeinsam genutzt von GEWOFAG, GWG und Kommunalreferat) oder am Reinmarplatz (gemeinsam genutzt von GEWOFAG und Wogeno eG).

Darüber hinaus hat die GEWOFAG bereits seit den 80er Jahren einen Standort am Kolumbusplatz mit dem Betreiber „Stadtteilauto“.

Ein weiterer Ausbau der Stützpunkte im Bestand hängt jedoch hauptsächlich von der Markteinschätzung des Car-Sharing-Betreibers ab. Dieser prüft mögliche neue Standorte hinsichtlich deren Eignung und bestimmt, ob und mit welcher Stückzahl ein neuer Standort eingerichtet

werden kann.

Im Stadtgebiet München gibt es derzeit mit STATTAUTO nur noch einen großen stationsgebundenen Car-Sharing-Anbieter. Da dieser mit Mobilitätskonzepten für Neubauvorhaben sehr eingebunden ist, erfolgt der Ausbau von Stützpunkten im Wohnungsbestand moderater. Zusätzlich ist noch entscheidend, dass in den jeweiligen Siedlungen geeignete Stellplätze leer stehen müssen und diese darüber hinaus nicht baurechtlich gebunden sind.

Die GEWOFAG unterstützt die Etablierung neuer Car-Sharing-Stützpunkte durch die Bereitstellung von Stellplätzen, gemeinsamen Informationsveranstaltungen für die Bestandsmitglieder sowie durch Neumieterveranstaltungen, bei denen an die Mieterschaft sogenannte Neumietermappen ausgegeben werden. Die Mappe enthält ein eigenes Kapitel zur Mobilität mit entsprechendem Informationsmaterial (ÖPNV, Radl-Stadtplan, Car-Sharing).

Neben den Car-Sharing-Projekten besteht zwischen der GEWOFAG und der Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) als Kooperationspartner eine enge Zusammenarbeit, die die Themen ÖPNV-Nutzung, MVG-Rad und Öffentlichkeitsarbeit einschließlich Mieterberatung umfasst. Hierzu gehören z.B. Standortuntersuchungen für MVG-Radstationen auf Privatgrund. Jedoch sind die Rahmenbedingungen, beispielsweise hinsichtlich der Finanzierung und des Geschäftsmodells insgesamt, seitens der MVG noch nicht abschließend geklärt. Die Zusammenarbeit soll künftig über einen speziellen Kooperationsvertrag weiter intensiviert werden. Zudem werden weitere Möglichkeiten geprüft, wie die zur Verfügung Stellung von übertragbaren ÖPNV-Tickets oder der Verleih von Pedelec-Lastenrädern.

Ob alternative Mobilitätsangebote von Wohnungsbaugesellschaften erfolgreich sind, hängt jedoch entscheidend von der Lage des Projektes im Stadtgebiet, der Infrastruktur, dem Fuß- und Radwegenetz, der Nahversorgungssituation, dem Angebot des ÖPNV und weiteren Faktoren ab. Aufgrund individueller Umstände werden einige Standorte für bestimmte Maßnahmen besser geeignet sein als andere. Eine einheitliche Festlegung von Mobilitätsangeboten erscheint daher als nicht zielführend. Vielmehr muss jeder Standort im Rahmen einer Einzelfallentscheidung mit den Gegebenheiten vor Ort beurteilt werden. Zudem bewegen sich auf dem Münchner Wohnungsmarkt unterschiedliche Anbieter. Mobilitätskonzepte müssen auch die verschiedenen Geschäftsmodelle und deren Voraussetzungen und Zielgruppen berücksichtigen. Nicht zuletzt ist der Erfolg von Mobilitätskonzepten auch davon abhängig, inwieweit die Mieterinnen und Mieter besser eingebunden und zu mehr Selbstverwaltung und eigenverantwortlichem Handeln bewegt werden können.

Vor dem Hintergrund einer weiter wachsenden Stadt ist es besonders sinnvoll, unterschiedliche Möglichkeiten zur Stärkung von Freiraumqualitäten ins Auge zu fassen. Mit der Konzeption zur langfristigen Freiraumentwicklung „Freiraum M 2030“, die im Dezember 2015 dem Stadtrat im Entwurf vorgestellt wurde (Vorlagen-Nr. 14-20 / V 04142), ist die Suche nach Flächenpotentialen zur Hebung von Freiraumqualitäten erörtert worden. Auch Verkehrsflächen wurden hierbei als mögliche Suchräume für entsprechende Potentiale thematisiert. Der dem Antrag zugrunde liegende Vorschlag zur Entwicklung von Mobilitätskonzepten greift eben diesen Anspruch zur Hebung von Freiraumqualitäten im Bereich von Verkehrsflächen auf und unterstützt ihn im Hinblick auf die Findung geeigneter Alternativen zum motorisierten Individualverkehr.

Sowohl für die Aufenthaltsqualitäten in verkehrsgeprägten Stadträumen als auch für die Lebensqualität in den angrenzenden Wohnquartieren können sich im Zuge etwaiger Umstrukt-

rierungen eindeutige Verbesserungen der Freiraumsituationen ergeben. Die damit verbundenen Überlegungen zur funktionalen und gestalterischen Aufwertung frei werdender Verkehrsflächen sollten dabei möglichst frühzeitig ansetzen, in andere Planungen integriert und von entsprechenden Fachplanerinnen und Fachplanern (Grün-/ Freiraumplanung bzw. Landschaftsarchitektur) durchgeführt werden, um Synergien bestmöglich nutzen zu können.

Die zuvor genannte Freiraumkonzeption benennt in diesem Kontext geeignete Strategien und Instrumente, die hierbei zur Anwendung kommen können. Auf der Ebene von Stadtquartieren bzw. größeren Nachbarschaften könnten dies unter anderem so genannte „Freiraumchecks“ oder „Freiraum-Quartierskonzepte“ sein. In diesem Zusammenhang sollen perspektivisch Schlüsselprojekte entwickelt werden, die zur Umsetzung der Freiraumkonzeption beitragen. Es wird geprüft, ob die benannten Mobilitäts- und Freiflächenkonzepte in diesem Kontext bezogen auf ausgewählte Beispielgebiete mit eingebunden werden können.

Dem Ansatz, frei werdende Flächen als Freiflächen zu nutzen, steht jedoch vor dem Hintergrund einer stetig wachsenden Bevölkerung und damit einhergehender Wohnraumverknappung die Notwendigkeit entgegen, dringend benötigten Wohnraum zu schaffen.

Eine weitere Thematik besteht in der Unterbringung der notwendigen Stellplätze. Gerade die GWG München versucht seit Jahren bei all ihren Baumaßnahmen, im Wesentlichen im Rahmen von Nachverdichtungsbauten, den Stellplatznachweis zu reduzieren und ein Mobilitätskonzept anzubieten. So konnte für das Modellvorhaben „Minimalprojekt“ erreicht werden, dass für dieses Vorhaben keine Tiefgarage gebaut werden muss, aber die nötigen Stellplätze auf dem Areal bzw. in den vorhandenen Anlagen nachgewiesen werden konnten. Die Höhe der Anzahl an Stellplätzen konnte somit erheblich reduziert werden. Diese Vereinbarung ist kombiniert mit der Verpflichtung, ein Mobilitätskonzept nachzuweisen, das die Reduzierung von Kfz-Stellplätzen durch Vorhalten verschiedener anderer Maßnahmen (z.B. Car- und Bike-Sharing-Angebote) rechtfertigt.

Die städtischen Wohnungsbaugesellschaften sind also bereits bestrebt, Mobilitätskonzepte zu entwickeln und anzubieten. Entscheidend ist jedoch vor allem die Bereitschaft der Mieterschaft, angebotene Konzepte auch anzunehmen.

Die Landeshauptstadt München nutzt ebenso ihre Möglichkeiten, die Freiflächensituation in der stetig wachsenden Stadt zu verbessern. Beispielhaft seien genannt:

- Mit der Beschlussvorlage „Stellplatzschlüssel im Wohnungsbau“ (Vorlagen-Nr. 14-20 / V 13593) wurden Kriterien aufgestellt, die eine Verringerung des Bedarfs an Stellplätzen für Wohnnutzungen erwarten lassen. Als eines der Kriterien ist hier die Vorlage eines plausiblen Mobilitätskonzeptes aufgeführt.
- Im Rahmen von Konzeptausschreibungen für Grundstücksvergaben werden Mobilitätskriterien als Auswahlkriterium aufgenommen.
- In den Verkehrsentwicklungsplan 2030+ der Landeshauptstadt München wird ein Gesamtkonzept für Mobilitätsstationen aufgenommen.
- Im Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird derzeit ein Kriterienkatalog erarbeitet, auf dessen Basis künftig bereits im Bauleitplanverfahren Maßnahmen zur Sicherstellung einer flächensparenden und von allen Bevölkerungsgruppen selbständig nutzbaren Mobilität entwickelt und umgesetzt werden sollen.
- Auch im Rahmen der Bebauungsplanaufstellung werden zunehmend Konzepte zur Si-

Herstellung der Umsetzbarkeit von Mobilitätskonzepten im Wohnungsbau diskutiert. Diese beziehen sich in erster Linie um die Förderung einer Flächen- und ressourcenschonenden Mobilität im gesamten Quartier mit besonderer Fokussierung auf den Fuß- und Radverkehr. Sie bilden gleichzeitig eine wichtige Grundlage für den Erfolg kleinräumiger Mobilitätskonzepte im Wohnungsbau. Darüber hinaus können hier wertvolle Grundbausteine z.B. bezogen auf die öffentliche Durchwegung der Baublöcke und der Anlage von Fahrradabstellanlagen festgesetzt werden. Eine wichtige Rolle spielen auch verschiedene Maßnahmen im Parkraummanagement.

- Im Rahmen von Platzgestaltungen spielt das Thema Aufenthaltsqualität eine immer größere Rolle.
- Das Angebot an Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum soll insbesondere in Bestandsquartieren ausgeweitet werden, wenn auf Privatgrund eine Erhöhung nicht möglich ist. So kann ein weiterer Anreiz geschaffen werden, zu Fuß und mit dem Rad unterwegs zu sein.

Um Kenntnisnahme von den vorstehenden Ausführungen wird gebeten.  
Wir gehen davon aus, dass die Angelegenheit damit abgeschlossen ist.

Die im Stadtrat vertretenen Fraktionen, Ausschussgemeinschaft und Einzelstadträte haben einen Abdruck dieses Schreibens erhalten.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Prof. Dr.(I) Merk  
Stadtbaurätin