

Telefon: 0 233-28434
Telefax: 0 233-28078

**Referat für Stadtplanung
und Bauordnung**
Stadtsanierung
und Wohnungsbau
PLAN HA III-11

Bayernkaserne

1. Bauabschnitt

**A. Neue Münchner Mischung für städtische Flächen
Antrag Nr. 20-26 / A 00 107 von der SPD/Volt-Fraktion,
Fraktion Die Grünen-Rosa Liste vom 05.06.2020**

**B. Festlegung der Grundstücksflächen für die
Zielgruppen und Wohnbauarten (Aufteilungsplan)**

**C. Bauträgerauswahl der Grundstücksflächen
für die städtischen Wohnungsbaugesellschaften
(In-House-Vergaben)**

**2. Hinweis/ Ergänzung
vom 08.07.2020**

Neu: Anlage 9 (nun beigefügt)

Stadtbezirk 12 Schwabing-Freimann

Sitzungsvorlagen Nr. 20 – 26 / V 00853

**Hinweis/ Ergänzung zum
Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 08.07.2020 (VB)**

Öffentliche Sitzung

I. Ergänzung zum Vortrag der Referentin

Im Druckexemplar dieser Beschlussvorlage fehlt die Anlage 9, Mobilitätskonzept, die mit diesem Hinweisblatt nachgereicht wird.

Aufgrund der oben genannten Ausführungen ändert sich der Antrag der Referentin **nicht**.

Bayernkaserne – Mobilitätskonzept Voraussetzungen

Im Bebauungsplan mit Grünordnung Nr.1989 ist festgesetzt, dass von den nach Art. 47 BayBO in Verbindung mit der Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt München notwendigen Kfz-Stellplätzen (d.h. inklusive Reduzierungen aufgrund von gefördertem Wohnungsbau) nur 80 % real hergestellt werden müssen. Mindestens sind jedoch 0,3 Stellplätze je Wohneinheit herzustellen. Für Nichtwohnnutzungen bleiben die Regelungen der Stellplatzsatzung unberührt.

Allgemeine Verpflichtungen

Zur Gewährleistung der Mobilitätsziele für das Planungsgebiet Bayernkaserne verpflichten sich die künftigen Grundstückseigentümer*innen bzw. Erbbaurechtsnehmer*innen zur aktiven Mitwirkung an einem baufeldübergreifenden Mobilitätskonzept, dessen Planung und Umsetzung von einer durch die Landeshauptstadt München zu beauftragenden, übergeordneten Mobilitätskoordination gesteuert wird. Für diese quartiersbezogene Koordination sowie die Planung und Umsetzung von quartiersbezogenen Mobilitätsmaßnahmen, vorrangig auf Privatgrund, soll ein verbindlicher Mobilitätsfonds eingerichtet werden. Zu dessen Finanzierung sollen die Einlagen der künftigen Grundstückseigentümer*innen bzw. Erbbaurechtsnehmer*innen herangezogen werden. Die Grundstückseigentümer*innen bzw. Erbbaurechtsnehmer*innen verpflichten sich demnach sowohl zur finanziellen Beteiligung, zu einer dinglichen Beteiligung in Bezug auf die Bereitstellung entsprechender Flächen sowie zur Mitwirkung bei der Erarbeitung eines abgestimmten Gesamtkonzepts.

1. Teil

Folgende Anforderungen sind für die in dem Bebauungsplan vorgesehene Reduzierung auf **80% der notwendigen¹ Kfz-Stellplätze** im Einzelnen verpflichtend einzuhalten:

- Die Bieterin/der Bieter verpflichtet sich, einen Teil der pflichtigen Tiefgaragenstellplätze (mind. 0,03 je WE) dauerhaft vorrangig für stationäre Carsharing-Anbieter oder andere Mobilitätszwecke auf eigenem Grund vorzuhalten und der übergeordneten Mobilitätskoordination entgeltfrei zur Verfügung zu stellen. Die Zugänglichkeit dieser Flächen für alle Bewohner*innen des Quartiers muss durch geeignete technische Maßnahmen sichergestellt werden. Zusätzlich ist eine Mindestfläche von 12 m² – möglichst im EG – für eigene fahrradbasierte Lastenangebote bereitzustellen.²

Soweit in der Tiefgarage auf dem Grundstück Carsharing-Stellplätze angeboten werden, ist die Zugänglichkeit der Garage auch für externe Nutzer*innen sicherzustellen.

1 d.h nach möglicher Reduzierung aufgrund geförderten Wohnmodellen

2 Die Fläche kann – unter Anrechnung der abzutretenden Fläche – im Einzelfall erhöht werden, wenn das hauseigene/ baufeldbezogene Mobilitätskonzept es nachweislich erfordert. Die baufeldbezogene Sharing Fläche darf nicht mehr als die Hälfte der gesamten Shared Mobility Fläche ausmachen.

Alternativ

Die Bieterin/der Bieter verpflichtet sich, eine oberirdische Geschossfläche in den Erdgeschosszonen der jeweiligen Gebäude (6 m² je 10 WE) vorrangig für Mobilitätszwecke wie z.B. Fahrradreparaturservice, Paketannahmestelle, Fahrradverleihsystem o.ä. vorzuhalten und – bis auf eine Fläche von 12 m² für hauseigene Angebote³ – der übergeordneten Mobilitätskoordination entgeltfrei zur Verfügung zu stellen. Die Zugänglichkeit dieser Flächen für alle Bewohner*innen des Quartiers muss durch geeignete technische Maßnahmen sichergestellt werden.

Hinweis

Sobald die Mobilitätskoordination ihre Tätigkeit aufgenommen hat, entfällt in den dann noch anstehenden Ausschreibungen die Auswahl der beiden Alternativen, damit die Mobilitätskoordination mehr Spielraum hat, die Verteilung der Angebote zu steuern.

- mindestens ein Lastenfahrrad oder Lastenpedelec (oder ein äquivalentes Angebot) ist für die Bewohner vorzuhalten. Das Angebot kann auf der oben beschriebenen EG-Fläche verortet werden.
- Die Bieterin/ der Bieter verpflichtet sich zur Einzahlung eines finanziellen Beitrags in einen quartiersbezogenen „Mobilitätsfonds“⁴ zur Umsetzung der übergreifenden Mobilitätsbausteine.
- Sofern eine Aufteilung von Grundeigentum in WEG geplant ist, verbleibt die Tiefgarage in Gemeinschaftseigentum, um eine dauerhafte Flexibilität der Nutzung der Kfz-Stellplätze zu gewährleisten.

Des Weiteren wird auf die im § 24 Abs. 1 der Satzung zum Bebauungsplan mit Grünordnung Nr.1989 hingewiesen, der die Regelung enthält, einen privaten Fahrradstellplatz je 30 m² Wohnfläche zu errichten.

2. Teil

Eine weitere Reduzierung auf weniger als 80% der notwendigen Kfz-Stellplätze auf Basis eines Mobilitätskonzeptes wird von Seiten der Landeshauptstadt München im Sinne einer nachhaltigen Mobilität außerordentlich begrüßt. Die oben genannten Bedingungen gelten entsprechend. Für zusätzlich wegfallende Stellplätze sind keine zusätzlichen Beiträge für den Mobilitätsfonds zu entrichten.

Die weiteren Anforderungen richten sich grundsätzlich nach den Regelungen des Formulars „Mobilitätskonzept“ der Lokalbaukommission (für Mobilitätsfaktor 0,3 bis 0,7).

Davon ausgenommen sind:

- die dort genannten Mindestanteile an Flächen für Angebote fahrradbasierter Lastentransporte bzw. Carsharing (Ziffern 3.2 und 3.3 des Formulars) entfallen.⁵
- die Abstellfläche für private Fahrräder muss nicht mehr über die Quote 1 pro 30 m² Wohnfläche hinaus erhöht werden (Ziffer 3.4 des Formulars) (S.2).

3 Diese Fläche kann abhängig vom Gesamtkonzept auch in der Tiefgarage nachgewiesen werden., Sie kann – unter Anrechnung der abzutretenden Fläche – im Einzelfall erhöht werden, wenn das hauseigene/ baufeldbezogene Mobilitätskonzept es nachweislich erfordert. Die baufeldbezogene Sharing Fläche darf nicht mehr als die Hälfte der gesamten Shared Mobility Fläche ausmachen

4 Siehe Anhang 1

5 Sofern die für die hauseigene Nutzung verbleibende Sharing-Fläche ausreicht, ist aber mindestens ein Stellplatz für Carsharing bereitzustellen.

Die im 1. Teil genannte Regelung zur Bereitstellung der Fläche für Sharing-Angebote für die Mobilitätskoordination gelten entsprechend; diese Flächen können auf die bereitzustellende Gesamtfläche angerechnet werden.

Es bleibt den Bauherren freigestellt, ob die zusätzlichen Flächen und Mobilitätsbausteine nur den eigenen Hausbewohner*innen vorbehalten sind oder, ob sie auch der Nachbarschaft bzw. dem gesamten Quartier zugute kommen. Eine Abstimmung der konkreten Nutzung der Flächen mit dem Gesamtkonzept durch die Mobilitätskoordination wird ausdrücklich empfohlen. Dies gilt auch für die „optionalen Anforderungen“.

Weitere Informationen zum Formular „Mobilitätskonzept“:

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

Die Details sind bei der Erarbeitung des Bauantrags frühzeitig mit PLAN I/3, PLAN IV/41T und der Mobilitätskoordination abzustimmen.

Anhang

Erläuterungen zum Mobilitätsfonds als Grundvoraussetzung

Bereits umgesetzte und in Umsetzung befindliche Wohnungsbauprojekte zeigen, dass eine Vernetzung der Bauherren eines Planungsgebiets essentiell ist. Eine gemeinsame Planung und Finanzierung von Mobilitätsbausteinen, die durch eine baufeldübergreifende Nutzung ihre größte Wirkung entfalten, tragbar werden und allen zukünftigen Bewohner*innen zugute kommen, ist wichtig, um eine umwelt- und sozialverträgliche sowie zukunftsweisende Grundmobilität im Quartier und darüber hinaus zu ermöglichen. Diese Vernetzung wird in der ehemaligen Bayernkaserne durch die von der Landeshauptstadt München zu beauftragende Mobilitätskoordination sichergestellt. Die baufeldübergreifenden Angebote werden vorrangig auf Privatflächen der Grundstückseigentümer*innen bzw. Erbbaurechtsnehmer*innen umgesetzt.

Die Mobilitätskoordination wird zunächst vom Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat durch das Programm "Nationale Projekte des Städtebaus" bis zum Jahr 2023 gefördert. Die Förderung umfasst folgende Arbeitsbereiche:

- Entwicklung eines phasenbasierten Gesamtkonzeptes zur Mobilität im Quartier in Abstimmung mit der Bauherrenschaft sowie städtischen Referaten und Tochtergesellschaften
- Koordination der quartiersbezogenen Mobilitätsangebote auf Privatgrund und im öffentlichen Raum
- Entwicklung eines stufenweisen Konzepts für eine Mobilitätszentrale und Implementierung erster Aktivitäten
- Abstimmung mit dem Quartiersmanagement und der Öffentlichkeitsarbeit des Planungsgebiets.

Die Förderung durch das Programm „Nationale Projekte des Städtebaus“ ist als Anschubimpuls und -finanzierung zu verstehen, welche mit Hilfe des Mobilitätsfonds über das Jahr 2023 hinaus verstetigt wird. Zur Weiterführung der oben genannten Leistungen, zur Koordination und Umsetzung der Bausteine sowie zum Ausgleich der Belastungen auf den einzelnen Baufeldern sind finanzielle Mittel notwendig. Diese werden von den Bauherren erhoben und fließen in einen „Mobilitätsfonds Bayernkaserne“:

Die Bauherren verpflichten sich pro eingespartem Tiefgaragenstellplatz bis zu einer Stellplatzquote von 80% der erforderlichen Kfz-Stellplätze jeweils eine Summe von bis zu 4.000 € zu entrichten. Für weitergehende Kfz-Stellplatzreduzierungen werden keine Beiträge fällig. Der Fondsbeitrag berechnet sich aus der Differenz zwischen dem durchschnittlichen und überschlägigen Wert der bereits verpflichtend umzusetzenden bauherrenbezogenen Maßnahmen sowie einem fiktiven Ablösebetrag nach der StPIS (entsprechend der Lage der ehemaligen Bayernkaserne).

Die Geldforderung wird frühestens mit der Implementierung der Mobilitätskoordination, die für Anfang 2021 erwartet wird, fällig. Mindestens bis zu diesem Zeitpunkt wird sie gestundet.

Die Landeshauptstadt München arbeitet parallel an einem belastbaren finanzrechtlichen Fondsmodell, das eine sichere, sachgemäße und praktikable Verwaltung des Mobilitätsfonds gewährleistet. Hierfür wird unter anderem ein Rechtsgutachten eingeholt, das Fondsmodelloptionen und Verantwortlichkeiten zwischen der Landeshauptstadt München, der extern zu beauftragenden Mobilitätskoordination und der Bauherrenschaft klären soll.

Es werden geeignete Entscheidungsstrukturen mit Einbezug der Bauherrenschaft und Landeshauptstadt München geschaffen, um über die konkrete Mittelverwendung zu entscheiden. Fondsmittel könnten beispielsweise für folgende Leistungen eingesetzt werden:

- Mobilitätszentrale am Stadtplatz mit Beratungs- und Austauschmöglichkeit für die Bauherren und Bewohner*innen (Investition und Betrieb)
- Planung und Betrieb der baufeldübergreifenden Mobilitätsbausteine
- Informations- und Beratungsprodukte, Dialogmarketing, Events, Aktionen
- Digitaler Service zur Buchung und Abwicklung von Mobilitätsangeboten auf Privatgrund
- Anschaffung und Wartung besonderer Mobilitätsangebote (z.B. Spezial-Fahrräder und andere Spezial-Vehikel) auf Privatgrund

- Ausgleichszahlungen für unterschiedliche Kosten-Nutzen-Salden der Nutzungen der konkreten Flächen.

Demzufolge bestehen die Aufgaben der Mobilitätskoordination darin,

- quartiersübergreifende Mobilitätsangebote zu initiieren, koordinieren und gemeinsam mit den Bauherren umsetzen,
- die Bauherren untereinander zu vernetzen,
- die Bauherren zu Fragen rund um die Mobilität zu beraten,
- als Bindeglied zwischen LHM und Bauherren zu wirken.
- private Angebote und Angebote auf öffentlichem Grund miteinander zu verzahnen
- in Abstimmung mit den beteiligten Akteuren Lösungen zum langfristigen und dauerhaften Bestehen des Mobilitätskonzeptes zu erarbeiten.