

08.11.2012

## Anfrage

Wohnraum für Menschen – nicht den für Autos fördern!

Etwa ein Drittel aller Haushalte in München verfügt über kein Auto. Innerhalb des Mittleren Rings und im näheren Einzugsbereich von U- und S-Bahn-Stationen haben oft weniger als die Hälfte der Haushalte ein eigenes Auto. Viele Menschen können sich kein eigenes Auto (mehr) leisten, immer mehr jedoch wollen auch kein eigenes Auto mehr haben.

Der Wanderungsmotivuntersuchung II ist zu entnehmen, dass der Zuzug nach München überwiegend von der Altersgruppe der 18-30-Jährigen hervorgebracht wird. Exakt diese Altersgruppe vollzieht gerade eine Abkehr vom eigenen Auto (Mobilität junger Menschen im Wandel – multimodaler und weiblicher, ifmo-Studie 2011). Diese Entwicklung stellt den in der Stellplatzsatzung der LH-München verankerten Stellplatzschlüssel, der unabhängig von der jeweiligen Lage in der Stadt und im Öffentlichen Nahverkehrsnetz gültig ist, in Frage.

Insbesondere im geförderten Wohnungsbau ist zu befürchten, dass mehr (Tiefgaragen-)Stellplätze gebaut werden müssen, als eigentlich benötigt werden. Gelder für den geförderten Wohnungsbau würden dadurch fehlinvestiert.

Für die Vereinigung Münchner Wohnungsunternehmen stellt der derzeit gültige Stellplatzschlüssel ein entscheidendes Investitionshemmnis dar.

Insbesondere bei Nachverdichtungen fällt wertvoller Baumbestand meist weniger den neu errichteten Gebäuden, sondern dem Bau von Tiefgaragen zum Opfer.

Wir fragen daher:

1. Wie viele Tiefgaragenstellplätze mussten die städtischen Wohnbaugesellschaften in den letzten 5 Jahren (2007-2011) auf Grund von Neubaumaßnahmen bauen?
2. Wie hoch waren die durchschnittlicher Baukosten je Stellplatz?
3. Gibt es valide Erfahrungswerte der städtischen Wohnbaugesellschaften, differenziert nach jeweiligen Förderwegen des geförderten Wohnungsbaus und Nutzungen, über den tatsächlichen Stellplatzbedarf? Falls ja: Wie viele Tiefgaragenstellplätze mussten über den eigentlichen Bedarf hinaus gebaut werden?
4. Konnten die städtischen Wohnbaugesellschaften die über den Bedarf hinaus erstellten Stellplätze wirtschaftlich (Gestehungs- und Betriebskosten) an Dritte vermieten? Falls nein: Inwieweit werden die Gesamtkosten von den durchschnittlich zu erzielenden Mieteinnahmen gedeckt? (ca. Angaben in %)
5. Sind (im Rahmen von Bauvorhaben) von den städtischen Wohnbaugesellschaften Pilotprojekte mit alternativen Mobilitätskonzepten geplant, um den tatsächlichen Bedarf an Stellplätzen für die Mieter und Mieterinnen senken zu können?
6. Konnte das Referat für Stadtplanung und Bauordnung, wie in Punkt 27 des Wohnungspolitischen

Handlungsprogramms „Wohnen in München V“ beschlossen, den Stellplatzschlüssel für Vorhaben des geförderten Wohnungsbaus schon neu festlegen?

7. Sind Stellplatznachweise, die über den tatsächlichen Bedarf hinausgehen, ein Investitionshemmnis? Würde sich neuer Wohnraum bei einem am tatsächlichen Bedarf orientierten Stellplatznachweis im Rahmen von Nachverdichtungsmaßnahmen schneller und in größerer Anzahl bauen lassen?

Initiative:

Sabine Nallinger

Boris Schwartz

Paul Bickelbacher

Sabine Krieger

Jutta Koller