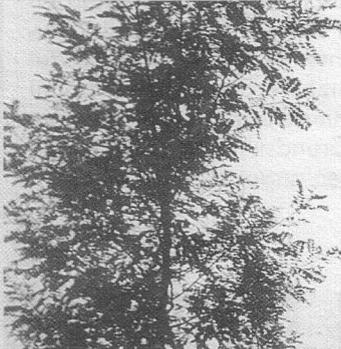


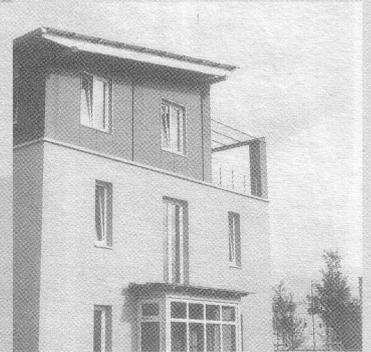
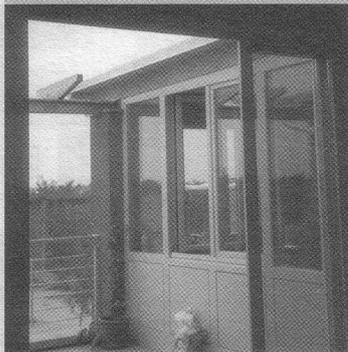
Wohnen Ohne Auto



Modell Riem



WEG
Autofrei
Wohnen



Dokumentation eines
gemeinsamen Planungs-
und Bauprozesses



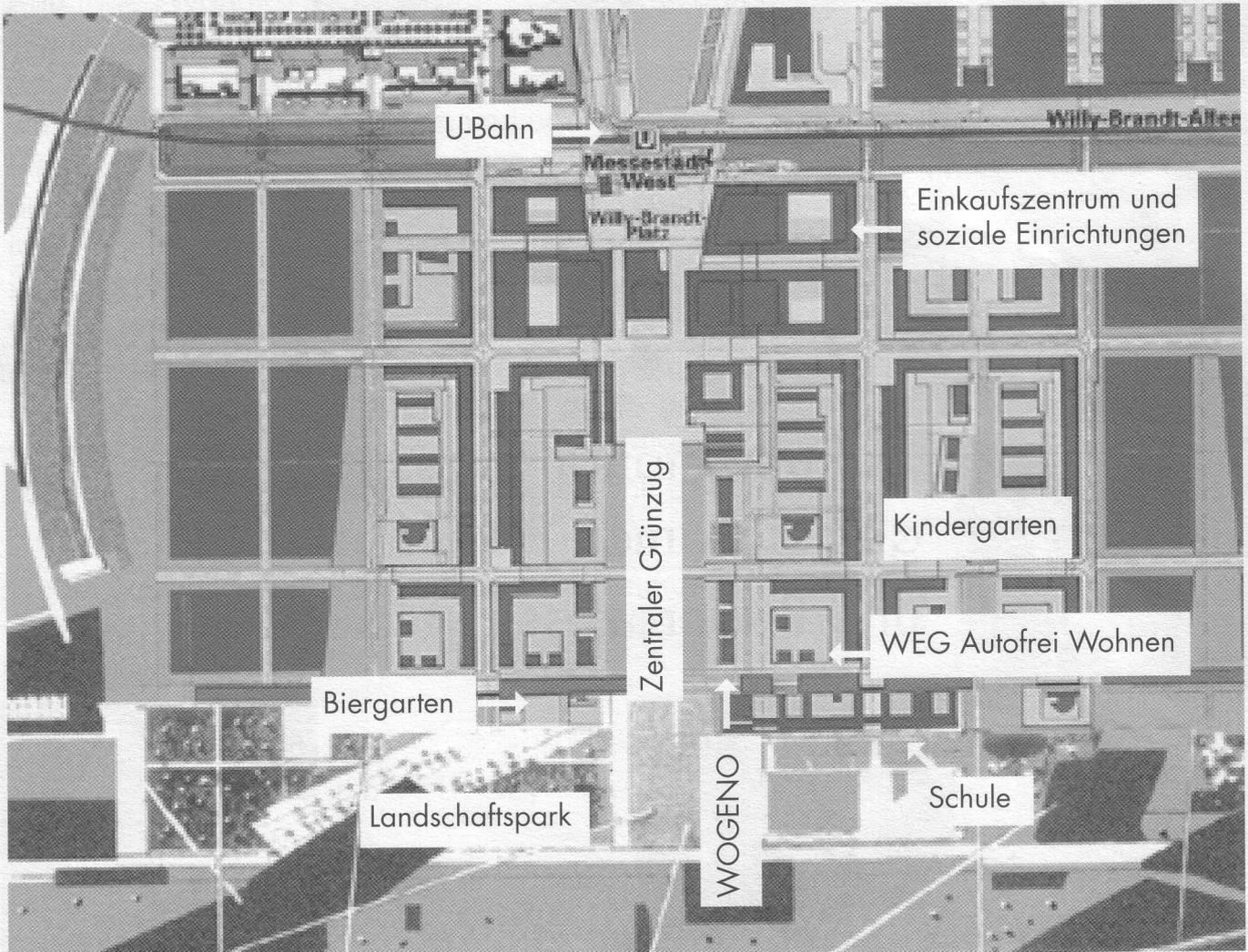
Das Beispiel des geplanten autofreien Wohngebietes Bremen-Hollerland hatte überregional Aufmerksamkeit erregt. Auch in München wurde von verschiedenen Seiten die Forderung laut, für langfristig autofreie Haushalte autofreie Stadtviertel auszuweisen.

Als realisierbar zeigten sich bisher Eigentums- und Genossenschaftswohnungen im Neubau. Die ersten Eigentums- und Genossenschaftswohnungen entstehen in der „Messestadt Riem“, einem neuen Stadtteil Münchens, der unter den Vorgaben des Klimabündnisses und der Agenda 21 von Anfang an besonders ökologisch gebaut werden sollte.

Die Wohneigentümergeinschaft „Autofrei Wohnen“, die die ersten autofreien Wohnungen erbaut hat und im August / September 1999 ihre neuen Häuser bezieht, berichtet hier über ihre Erfahrungen.

Zugleich entstehen auf dem Nachbargrundstück 27 Wohnungen der Genossenschaft WOGENO. Sie werden im September 2000 fertig sein. Das stellplatzreduzierte Konzept paßt zu den ökologischen und gemeinschaftsorientierten Leitlinien der WOGENO.

Ein weiteres Projekt, bei dem die in dieser Broschüre dokumentierten Erfahrungen der erfolgreichen Bauherren und ihrer Architekten verwertet und ergänzt werden können, bahnt sich an: unmittelbar nebenan wird ein weiteres Grundstück für 25 autofreie Wohnungen angeboten.





Eine Chance

Die Stadt München hatte 1995 in einem Stadtratsbeschluß vorgesehen, daß in der Messestadt Riem insgesamt 200 Wohneinheiten (WE) für „Wohnen ohne eigenes Auto“ entstehen sollten. Gleichzeitig davon stellten Münchner Umweltverbände die Idee autofreier Wohngebiete vor und suchten Interessenten für solche Projekte.

Leider war das städtebauliche Konzept zu diesem Zeitpunkt schon nahezu abgeschlossen. Die Stadtverwaltung war der Meinung, daß bei dem bereits bestehenden Konzept schon ausreichend auf ein Wohnumfeld mit möglichst wenig Autoverkehr geachtet worden war, so daß trotz des Stadtratsbeschlusses keine Umplanungen mehr erfolgen mußten.

Aufgrund der nur von Norden möglichen Zufahrt gibt es keinen Durchgangsverkehr. Das innovative Parkraumkonzept hält fremden Verkehr ganz aus dem Viertel heraus und führt Quell- und Zielverkehr schon am Rand des Wohngebiets in Tiefgaragen. Zudem werden pro Wohnung vorerst nur 0,79 Stellplätze realisiert (statt 1,0).

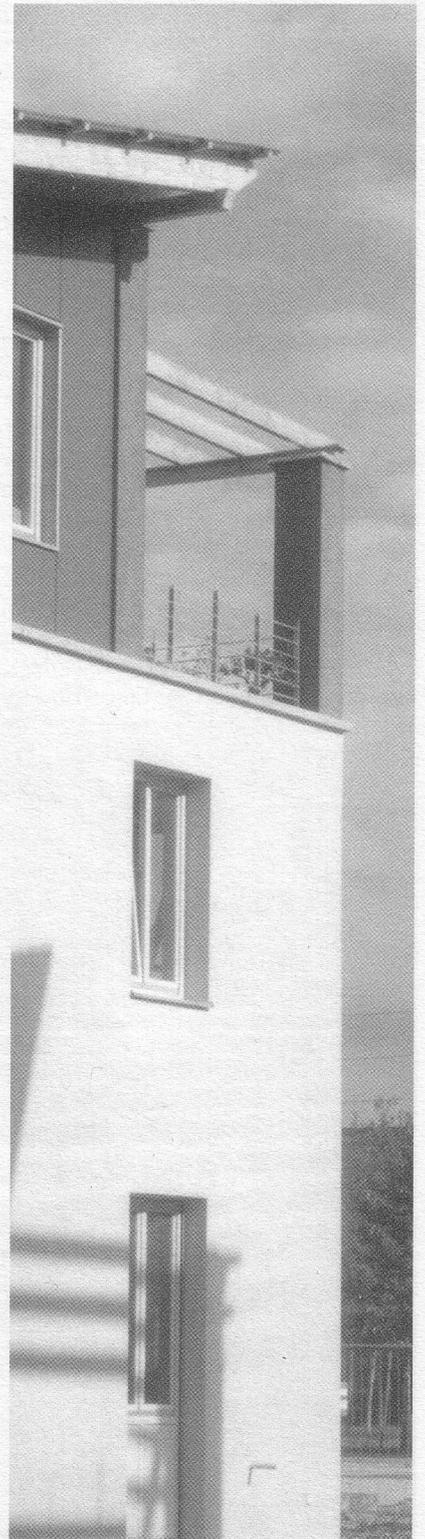
Joachim Falkenhagen (Autofrei Wohnen GbR mbH, Berlin) bewarb sich um ein Grundstück, um hier Eigentumswohnungen für Wohnen ohne eigenes Auto zu errichten.

Außerdem hatte sich die Genossenschaft WOGENO um ein Grundstück beworben.

Für den Mietbau fand sich kein Träger, der es mit „Wohnen ohne eigenes Auto“ versuchen wollte.

Auf Grund des Stadtratsbeschlusses wurden die autofreien Projekte, also auch unsere Bauherrngemeinschaft, bei der Grundstückvergabe in der Weise bevorzugt, daß wir ein sehr schönes Grundstück bekamen: möglichst weit von Straßen entfernt und ohne Tiefgaragen darunter. Es wird allgemein als ein „Filetstück“ in Riem angesehen.

Außerdem konnte unser Projekt realisiert werden, weil eine größere Zahl Wohnungen nach dem München



Modell für mittlere Einkommen gefördert wurden.

Eckpunkte für autofreies Wohnen



Autofreies Wohnen erfordert andere Voraussetzungen als Wohnungsbau mit konventioneller Autoerschließung. Dies betrifft das Wohnumfeld ebenso wie den eigenen Lebensstil. Nur wenn beide Voraussetzungen stimmen, wird es möglich sein, genug Bauherren für ein derartiges Projekt zu gewinnen.

Die Vorgaben der Stadt München und der Planung, die der Wohneigentümergeinschaft „Autofrei Wohnen“ besonders wichtig sind und die wichtige Voraussetzungen für das Gelingen waren, werden hier zusammengestellt.

1. Gute Erschließung durch den öffentlichen Nahverkehr.

Dies ist durch die Eröffnung der U-Bahn am 29.5.99 gegeben. Die Entfernung vom autofreien Wohnen zur U-Bahn beträgt etwa 500m. Mehrere Buslinien ergänzen das Angebot.

2. Alle Einrichtungen des täglichen Bedarfs (Geschäfte, Kindergarten etc.) sollten in Fußgängerentfernung vorhanden sein.

Dies trifft für die Anfangszeit sicher nicht zu, da das Einkaufszentrum mit Ärztehaus usw. (etwa 400m vom autofreien Wohnen geplant) erst 2003 oder 2004 in Betrieb gehen wird. Die Grundschule, die 1999 eröffnet wird, und ein Kindergarten liegen dem Grundstück von „Autofrei Wohnen“ gegenüber.

3. Ein ausreichendes Freizeitangebot muß ebenfalls vorhanden sein.

Dies ist gegeben, da jede Wohnung von „Autofrei Wohnen“ einen Privatgarten besitzt. Außerdem ist ein Landschaftspark südlich des Wohngebietes geplant (ab 2005 mit Badeseesee) sowie Sportflächen, Jugendfreizeiteinrichtungen, Nachbarschaftszentren und Biergärten.

4. Die Grundstücke sollten nicht direkt an einer Straße liegen.

Dies ist gegeben, da das Baugebiet WA7 mit unserem Grundstück nur an Stichstraßen liegt und unser Grundstück zusätzlich von diesen durch einen Wohnblock abgeschottet wird.

5. Es muß die Möglichkeit bestehen, ebenerdige Fahrradschuppen zu erstellen.

Das konnte realisiert werden. „Autofrei Wohnen“ hat hierfür eine Befreiung von der Lokalbaukommission bekommen, da dadurch die zulässige überbaute Fläche aus dem Bebauungsplan überschritten wurde. Somit gehen die Fahrradschuppen nicht zu Lasten der Wohnfläche.

6. Die Stadt oder Gemeinde sollte Car-Sharing-Parkplätze im Wohnviertel zur Verfügung stellen.

Car-Sharing kann in der Messestadt Riem vorerst nur durch Ausweichen auf einen privaten Stellplatz realisiert werden.

7. Die Pflicht zur Errichtung von Stellplätzen sollte ganz ausgesetzt werden oder zumindest stark reduziert werden.

„Autofrei Wohnen“ mußte für 14 Wohnungen 3 Stellplätze erwerben; dies entspricht einem Stellplatzschlüssel von 0,21.

8. Es sollte finanzielle Vorteile für das autofreie Wohnen geben.

Aufgrund des Modellcharakters gewährte die Stadt München finanzielle Vorteile.

Ablauf

Die Idee des autofreien Wohnens wurde seit 1994 in München in Fachkreisen diskutiert. Die Stadtratsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen und verschiedene Vereine ergriffen die Initiative. Im Sommer 1995 entstand ein Faltblatt, welches die Idee autofreier Wohnquartiere vorstellte und eine Möglichkeit bot, sich mit Adresse und konkreten Wohnwünschen zurückzumelden.

Im November 1995 wurde zu einer ersten Informationsveranstaltung zur „Messestadt Riem“ eingeladen. Ein Vertreter der Stadt München erläuterte den Planungsstand, ein erster Interessentenkreis bildete sich. Ein Seminar in Kooperation mit dem bayerischen Seminar für Politik, mit Thomas Hartmann (WOGENO), zwei mal mit jeweils 20 Teilnehmern durchgeführt, gab einen ersten Überblick über Eigentums- und Genossenschaftsmodelle.

Unter dem Dach der Volkshochschule München fanden im Winter/Frühjahr 1996 regelmäßige Treffen statt. Ein zweitägiges Seminar im Mai 1996 führte die ernsthaft Interessierten am Genossenschaftsmodell zu detaillierteren Planungen zusammen. Zu diesem Zeitpunkt schien ein Kaufvertrag im Sommer 1996 noch möglich.

Nun trennten sich die Wege der zukünftigen Eigentümergemeinschaft und der „Genossen“. Beide Gruppen arbeiteten nun selbständig weiter.

Joachim Falkenhagen hat sich als Geschäftsführer einer Gesellschaft bürgerlichen Rechts (GbR) bei der Stadt München um ein Grundstück in der Messestadt Riem beworben. Im Herbst 1996 bekam er von der Stadt die Zusage, daß er im Baugebiet WA7 auf einem Teil des Grundstücks die beantragten 20 Wohnungen errichten könne. Nun begann die Suche nach Mitbauleuten. Es gab drei verschiedene Wege:

- * Kontakte mit der Initiative „Wohnen ohne Auto“
- * Mund-zu-Mund Propaganda
- * Zeitungsinserate in lokalen und überregionalen Zeitungen

Ende 1996 waren der Bauherrengemeinschaft bereits 5 Mitglieder beigetreten.

Anfang 1997 begannen die ersten Planungen mit Hilfe von Architekten. Da diese Planungen nicht zur Zufriedenheit aller ausfielen, wurde im April bei einem weiteren Architekten ein Vorentwurf in Auftrag gegeben.

In der ersten Hälfte des Jahres 1997 wurden immer wieder Verhandlungen mit der Stadt um die Lage des Grundstücks von „Autofrei Wohnen“ im Baugebiet WA 7 und über die Kaufvertragsbestimmungen durchgeführt. In diesem Zeitraum stellte sich auch heraus, daß die anvisierte Anzahl von 20 Wohnungen mit einer durchschnittlichen Wohnungsgröße von 70 bis 80 qm nicht gehalten werden konnte. Es wurden größere Wohnungen benötigt und somit reduzierte sich bei der von der Stadt zugesagten Bruttogeschossfläche die Anzahl der Wohnungen auf 14.

Mitte 1997 zählte die Bauherrengemeinschaft bereits 11 Mitglieder. Bis dahin war es vor allem deshalb schwierig, neue Mitglieder zu werben, da noch keine detaillierten Planungen vorlagen, die man Interessenten hätte zuschicken können. Die Kosten, die bis zu diesem Zeitpunkt für die Mitglieder der Bauherrengemeinschaft anfielen, beliefen sich auf etwa 15,- bis 20,- DM/qm Wohnfläche.

Von da an hatte die Gruppe immer um die 12 bis 13 Mitglieder. Eine gewisse Fluktuation ergab sich daraus, daß die Vorstellungen einzelner Mitbauleute nicht in den immer konkreter werdenden Planungen umgesetzt werden konnten.

Im Juni 1997 beauftragten wir dann die Architekten Stephan Philipp und Claus Hofmann mit der Planung bis zur Eingabeplanung. Mit der konkreten Planung stiegen die Kosten, für die die Bauherrengemeinschaft aufkommen mußte, stark an.

Im Spätsommer 1997 trieben wir dann auch die Planungen für die Außenanlagen voran und wählten einen Landschaftsarchitekten.



Außerdem suchten wir einen Notar, denn zum einen sollten die Kaufverträge in nächster Zeit unterzeichnet werden und zum anderen brauchte die Gruppe eine feste rechtliche Struktur, da der Geldfluß immer größer wurde.

Die Unterzeichnung des Kaufvertrags mit der Stadt zog sich dann allerdings noch bis zum Juli 1998 hin. Erstens war die Erschließung des Grundstücks nicht geklärt und zweitens wurde das Parkraumkonzept für die gesamte Messestadt Riem erst dann endgültig festgelegt.

Im Herbst 1997 diskutierten wir, ob wir einen Bauunternehmer verpflichten sollten oder Einzelaufträge vergeben sollten. Um Kosten zu sparen und mehr Mitwirkungsmöglichkeiten beim Bau zu erhalten, entschieden wir, daß eine Einzelgewerkvergabe erfolgt. Damit konnten wir allerdings auch keine so große Zeit- und Kostensicherheit erwarten.

In diesen Monaten begann auch die Suche nach einer finanzierenden Bank. Dies erwies sich als schwierig, da wir alles über eine einzige Bank finanzieren wollten und neben den Einzelkonten für jeden Bauherren auch ein Gemeinschaftskonto haben wollten, über das die Baurechnungen beglichen werden sollten. Dies bedeutete einen erheblichen Buchungsaufwand. Außerdem mußte die Bonität jedes einzelnen Bauherren von der Bank geprüft und akzeptiert werden.

Als hemmend erwies sich auch unsere Entscheidung für die Einzelgewerkvergabe, da die Banken eine Kostensicherheit durch einen Bauunternehmer vorgezogen hätten. Am Ende der Suche erklärten sich nur zwei von 25 kontaktierten Geldinstituten (Dresdner Bank und Raiffeisenbank) bereit, unser Projekt zu finanzieren.

Der Antrag auf Baugenehmigung wurde Ende Dezember 1997 eingereicht.

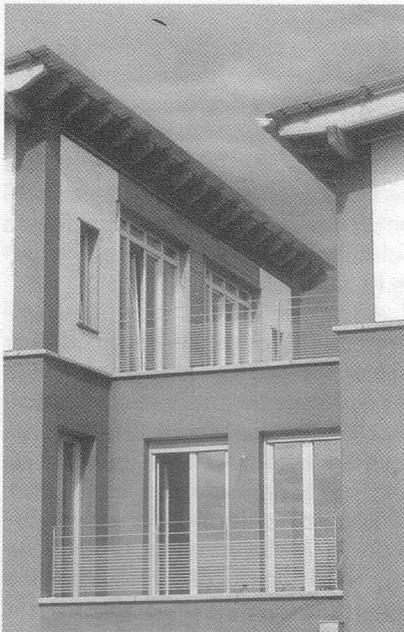
In den folgenden Monaten kam es noch einmal zu Bewegungen innerhalb der Gruppe: nach der Kostenberechnung der Architekten mußten zwei Mitglieder aussteigen, da es für sie zu teuer wurde. Dafür kamen bis April 1998 wieder neue Mitglieder zu uns. Im Mai 1998 unterschrieben wir dann

den Vertrag für den Rohbau. Damit war ein großer Brocken bei den Baukosten bereits festgesetzt.

Im Mai wählten wir auch eine der beiden Banken aus, so daß im Juni die einzelnen Bauherren die Kreditverträge abschließen konnten. Im Juli 1998 war es dann endlich so weit, daß der Kaufvertrag mit der Stadt München unterschrieben werden konnte. Im August konnten wir mit dem Bau beginnen.

Seit dieser Zeit hat sich das ganze Projekt in sehr viel ruhigeren Bahnen bewegt. Es kam zu keinem Wechsel der Mitbauleute mehr. Die Kosten lagen ungefähr in Höhe der Berechnungen der Architekten. Im August und September 1999 zogen wir in die neuen Wohnungen ein.

Gruppenstruktur



Der Interessentengruppe traten im Lauf der Zeit 22 Mitglieder bei. Vor allem in der Phase bis zur Unterschrift unter den Kaufvertrag waren die Gruppendiskussionen häufig sehr aufreibend, da es sehr verschiedene Vorstellungen unter einen Hut zu bringen galt und auch zum Schluß ganz erhebliche finanzielle Leistungen erbracht werden mußten: Insgesamt sind in dieser Zeit 8 Mitglieder wieder ausgeschieden.

Eine wirklich rechtswirksame Gruppenstruktur hat es erst mit der Unterzeichnung des Vertrages der Wohnungseigentümergeinschaft (WEG-Vertrag) gegeben, der zeitgleich mit dem Kaufvertrag unterschrieben worden ist.

Aus der Gruppenzusammensetzung ist zu erkennen, daß gerade Familien mit Kindern beim Projekt „Autofrei Wohnen“ stark vertreten sind.

Das widerlegt auch die Ansicht, daß Familien mit Kind(ern) auf ein eigenes Auto angewiesen sind. Gerade für Kinder erscheint eine autofreie Umgebung sinnvoll.

Zudem ist die Förderung mit dem München Modell bei Familien mit Kinder besonders häufig, da bei ihnen die Einkommensgrenzen meist nicht überschritten werden.

Die Baugruppe:

	Mitglieder	Aussteiger
Familien mit Kindern	10	5
Ehepaare	3	1
Singles	1	2

Vor Einzug in die neuen Wohnungen besitzen noch drei Parteien Autos, die bis zum Einzug abgeschafft werden. Damit ist die Anzahl der Autos, die durch unser Projekt tatsächlich abgeschafft werden, eher gering.

Erreicht haben wir unser Ziel, denjenigen, die kein Auto besitzen, eine Möglichkeit zu bieten, ohne die Nachteile des starken Autoverkehrs zu wohnen.



Kindergarten

WEG Autofrei Wohnen

14 Wohnungen:
4 Erdgeschoßwohnungen
7 Maisonettewohnungen
3 Reihenendhäuser

mit den Wohnungsgrößen:
3 Wohnungen 70-85 qm
4 Wohnungen 85-100 qm
7 Wohnungen über 100 qm

Die Wohnungen wurden im Niedrigenergiehaus Standard errichtet. Die Grundstücksgröße beträgt etwa 3780 qm. Jeder Wohnung - auch den Maisonettewohnungen - ist ein Privatgarten zugeordnet. Die Gartengröße bewegt sich zwischen 115 qm und 224 qm. Jede Wohnung hat einen ebenerdigen Fahrradschuppen von etwa 4 bis 5 qm.

Grundstück

Die Grundstückskosten für die einzelnen Wohnungen bemessen sich nach der Bruttogeschoßfläche der Wohnung. Diese Fläche ist in der Regel das 1,3-fache der Wohnfläche. Die Stadt verlangt für Wohnungen im freifinanzierten Wohnungsbau (2 Wohnungen) 1700,- DM/qm Bruttogeschoßfläche. Für Wohnungen, die nach dem „München Modell“ 1 erstellt werden (9 Wohnungen) müssen 750,- DM/qm Bruttogeschoßfläche bezahlt werden.

Außerdem gibt es unter bestimmten Voraussetzungen die Möglichkeit, daß die Stadt das Grundstück für 1050,- DM/qm Bruttogeschoßfläche abgibt (3 Wohnungen). Der Grundstückspreis beträgt etwa 1,6 Millionen DM.

Grunderwerbssteuer

Dadurch, daß wir das unbebaute Grundstück von der Stadt erworben haben, mußte nur auf den Grundstückspreis die Grunderwerbssteuer bezahlt werden. Wenn man ein bebautes Grundstück erwirbt, wie es sonst in der Messestadt Riem üblich ist, dann muß auch für die Wohnung die Grunderwerbssteuer bezahlt werden.

Die Ersparnis bei einem Wohnungspreis ohne Grundstück von 400.000,- DM beträgt etwa 14.000,- DM. Ein solches Vorgehen, daß die Stadt direkt an die späteren Bewohner verkauft, ist in der Regel nur bei Projekten mit Modellcharakter möglich.

Eingesparte Stellplatzkosten

Durch die Reduzierung des Stellplatzschlüssels wurden pro Wohnung zusätzlich etwa 16.500,- DM gespart.

Außerdem bekam „Autofrei Wohnen“ - wie oben beschrieben - ein besonders schönes Grundstück. Hierbei läßt sich der finanzielle Vorteil nicht in Mark und Pfennig ausdrücken.

Baukosten

Die Baukosten werden natürlich ganz erheblich durch die Wünsche der einzelnen Bauherren bestimmt und durch den Anteil von Eigenleistungen. Bei den Baukosten wurden die entstehenden Kosten soweit wie möglich den Wohnungen zugeordnet, bei denen die Kosten entstehen.

Durch die Einzelgewerkvergabe war es relativ einfach, daß jeder Bauherren bestimmen konnte, welche Leistungen als Eigenleistung verrichtet werden sollten, dementsprechend groß war die Spannbreite. Sie reichte vom Aufmauern nichttragender Innenwände bis zu Malerarbeiten. Es ergeben sich Preise ohne Grundstück (Bau- und Baunebenkosten) von 3350,00 bis 4050,00 pro qm.

Gesamtkosten

Damit ergeben sich Gesamtpreise inklusive Stellplatzanteil im freifinanzierten Wohnungsbau von 6000,00 bis 6260,00 pro qm, im reinen „München Modell“ von 4250,00 bis 5050,00 pro qm und im „Zwischenmodell“ (1050,- DM/qm Bruttogeschoßfläche Grundstückspreis) von 4750,00 bis 5450,00 pro qm. Nicht berücksichtigt sind dabei die Eigenleistungen.

Bei der zugrunde gelegten Quadratmeterzahl sind die relativ großen privaten Lagerräume (etwa 15 bis 35 qm pro Wohnung) im Keller und Terrassen nicht enthalten.

Die Gesamtkosten für das Projekt belaufen sich etwa auf 7 Millionen DM.

Gemeinschaftskosten

Für die Bauherrengemeinschaft wurden allgemeine Kosten (z.B. für Zeitungsinserte, Kosten für nicht realisierte Planungen bei anderen Architekten) von etwa 14,00 DM pro qm benötigt.

Rechtliche Regelungen zum autofreien Wohnen

Die rechtlichen Regelungen werden zum einen im Kaufvertrag und zum anderen in der Teilungserklärung festgelegt. Da es sich um ein Modellprojekt handelt, und wir von der Stadt deshalb besonders gefördert wurden, hat die Stadt die Regelungen, die das Projekt als Ganzes bestimmen, im Kaufvertrag festgelegt.

Das Innenrechtsverhältnis für die Eigentümergruppe ist dagegen in der Teilungserklärung festgeschrieben worden. Alle rechtlichen Regelungen zum Projekt „Autofrei Wohnen“ basieren dabei auf dem in der Messestadt Riem realisierten Parkraumkonzept.

Parkraumkonzept in der Messestadt Riem

Dieses Konzept sieht vor, daß der in der Bayerischen Bauordnung vorgesehene Stellplatzschlüssel von 1,0 (ein Stellplatz pro Wohnung) für die gesamte Siedlung auf 0,79 (79 Stellplätze für 100 Wohnungen) reduziert wird.

Erfahrungen aus anderen Siedlungen zeigen nämlich, daß bei so großen Garagenanlagen meist nur 60-80% aller Stellplätze besetzt sind, da einige Autobesitzer unterwegs oder in Urlaub sind und einige Bewohner sowie so kein Auto besitzen.

Deshalb ist vorgesehen, daß die meisten Wohnungen keinen festen Stellplatz zugewiesen bekommen. Die Bewohner müssen sich einen freien Parkplatz in der Tiefgarage suchen (rollierendes System), ähnlich der Parkplatzsuche in der Innenstadt.

Einige Parkplätze können allerdings auch fest gemietet werden. Dies ist allerdings nur für Eigentümer mit freifinanzierten Wohnungen möglich.

Um einen genügend großen Pool an Stellplätzen für ein solches rollierendes System zu haben, werden alle Tiefgaragenstellplätze von einem einzigen Parkraumbetreiber erstellt.

Die Bauträger im freifinanzierten Wohnungsbau und im München Modell leisten einen Herstellungsbeitrag. Davon werden rund 75% verbaut, die restlichen 25% verwaltet die Landeshauptstadt München treuhänderisch als verzinsliche Rücklage. Sie wird verwendet, falls eventuell zusätzliche Stellplätze benötigt werden. Die Pkw-Besitzer mieten beim Parkraumbetreiber einen Stellplatz an.

Alle Stellplätze werden in einer Tiefgarage realisiert, deren Einfahrt im Norden der Wohnblöcke liegt. Dadurch wird der Autoverkehr von der Siedlung selber ferngehalten. An der Oberfläche werden nur wenige Parkplätze entstehen, die für Kurzparker vorgesehen sind.

Kaufvertrag

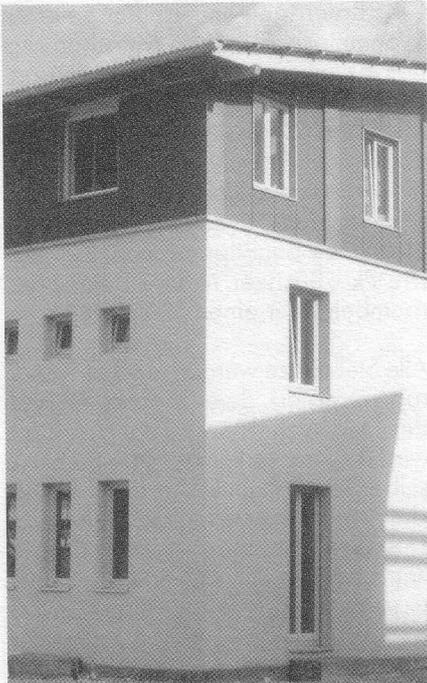
Die Regelungen im Kaufvertrag wurden uns von der Stadt vorgegeben. Hier waren unsere Einwirkungsmöglichkeiten gering.

Es wurden folgende Punkte festgelegt:

1. Der Stellplatzschlüssel wird für die autofreien Projekte in Riem (z.B. auch für die WOGENO) auf 0,21 reduziert. Dieser etwas krumme Wert ergibt sich daraus, daß „Au-



Rechtliche Regelungen zum autofreien Wohnen



„Autofrei Wohnen“ bei 14 Wohnungen 3 Stellplätze bekommen sollte und die WOGENO bei 27 Wohnungen 6 Stellplätze.

Ein Schlüssel von 0 (also kein Stellplatz für die entstehenden Wohnungen) wurde von der Stadt nicht akzeptiert. Dafür erhalten wir allerdings die Möglichkeit, feste Stellplätze zu mieten, da wir diese Stellplätze für Car-Sharing nutzen wollen und ein solches System nur mit festen Stellplätzen funktioniert.

2. Für diese drei Stellplätze müssen wir den Baukostenzuschuß bezahlen. Dieser beläuft sich nach den zur Zeit gültigen Regelungen auf jeweils 21.000 DM.
3. Werden von uns mehr als drei Stellplätze benötigt, so können wir einen vierten und fünften bei dem Parkraumbetreiber mieten. Überschreitet der tatsächliche Bedarf allerdings den Schlüssel von 0,4 (dies ist ab dem 6. Stellplatz der Fall), so ist das Projekt gescheitert. In diesem Fall werden wir den anderen Bewohnern der Messestadt Riem gleich gestellt und müssen den Baukostenzuschuß (für die 11 noch nicht gezahlten Stellplätze) nachzahlen.
4. Zur Sicherung dieser Nachzahlung ist ins Grundbuch eine Höchstbetragssicherungshypothek zu Gunsten der Stadt eingeschrieben worden. Die Höhe dieser Sicherungshypothek beläuft sich auf 330000,- DM. Zur Zeit des Grundstückskaufs von der Stadt standen die tatsächlichen Baukostenzuschüsse noch nicht fest, so daß die Stadt eine Obergrenze von 30.000,- DM pro Stellplatz angenommen hat. Damit ergaben sich $11 \times 30.000,-$ DM.
5. Damit die Stadt feststellen kann, wie groß der tatsächliche Bedarf an Stellplätzen von „Autofrei Wohnen“ ist, müssen wir jährlich einen Bericht über unseren Fahrzeugbestand an das Planungsreferat abgeben.

Teilungserklärung

Die Teilungserklärung regelt das Innenverhältnis der Bewohner von „Autofrei Wohnen“. Sie enthält eine Vereinbarung, wie sich die zusätzlich fälligen Kosten aufteilen, falls ein sechster Stellplatz benötigt würde. Die Regelung ist so abgefaßt, daß sie ein Scheitern verhindern oder zumindest hinauszögern soll:

Sollte sich ein Bewohner (Mieter oder Eigentümer) von „Autofrei Wohnen“ für ein eigenes Auto entscheiden, so muß er sich einen Stellplatz vom Parkraumbetreiber mieten. Das gilt ausdrücklich nicht für Car-Sharing Autos und Miet- oder Dienstautos für Einzelfahrten.

Die Gemeinschaft kann entscheiden, wie sie mit den drei pflichtigen Stellplätzen, für die sie Miete zahlen muß, umgeht. Denkbar ist eine Nutzung als Car-Sharing-Station und als Besucherparkplatz.

Wenn die Gemeinschaft einen Bedarf von 6 Stellplätzen hat und damit der Stellplatzschlüssel von 0,4 überschritten wird, so müssen nur die Eigentümer der Wohnungen, in denen die Kfz-Nutzer oder -Besitzer leben, alle anfallenden Kosten der Nachrüstung tragen. Somit kommen auf die Nicht-Autobesitzer keine Kosten zu.

Sollten danach noch weitere Bewohner einen Stellplatz benötigen, so müssen sie sich an den bereits gezahlten Nachrüstkosten beteiligen.

Bei 6 benötigten Stellplätzen betragen die Nachrüstkosten nach den jetzt gültigen Preisen:

$$11 \times 21.000 \text{ DM} = 231.000 \text{ DM.}$$

Damit wären für jedes Auto 38.500 DM zu zahlen.

Rechtliche Regelungen in der Bauherrengemeinschaft (BHG)

Unsere BHG besteht aus 14 Parteien, die alle zusammen in Bruchteilsgemeinschaft das Grundstück erworben haben und mit insgesamt 14 Wohneinheiten bebauen.

Das Grundstück wird nach Eigentumsübergang sowie nach Baugenehmigung und Vorliegen der amtlichen Aufteilungspläne samt Abgeschlossenheitserklärung in Wohneigentum in der Weise aufgeteilt, daß 14 einzelne Wohnungseigentumseinheiten entstehen und diese jeweils in das Alleineigentum der einzelnen Parteien übergehen. Die einzelnen Bauherren haben sich gegenseitig in der Teilungserklärung zu Folgendem verpflichtet:

1. Zur Aufteilung in Wohnungseigentum unter Zugrundelegung der für die Baugenehmigung eingereichten Pläne, wobei die künftige Zuweisung der einzelnen Wohnungseinheiten auf die jeweiligen Käufer sowie der künftige Inhalt der Gemeinschaftsordnung bereits unwiderruflich festgehalten wird;
2. zur Bebauung des Grundstücks entsprechend einer festgelegten und zu beurkundenden Baubeschreibung;
3. zur Verteilung und zur Tragung der Kosten entsprechend eines festgelegten und zu beurkundenden Verteilerschlüssels;
4. zur unwiderruflichen Beauftragung und Bevollmächtigung der Architekten und/oder einer anderen Person (auch juristischen Person), das Bauvorhaben für die BHG zu planen, durchzuführen, zu überwachen, alle damit verbundenen Bauverträge abzuschließen und diese mit den

einzelnen Handwerkern aufgrund erfolgter Leistung und vorheriger Angebote abzurechnen, die anfallenden Kosten gemäß dem vereinbarten Verteilerschlüssel auf die einzelnen Parteien zu verteilen sowie von den Zwischenkonten zu begleichen;

5. zur Veräußerung des einzelnen Wohnungseigentums an einen Dritten aufgrund Mehrheitsbeschluß, sofern die jeweilige Erwerberpartei bis zur Abwicklung des Vorhabens in Zahlungsschwierigkeiten gerät und deshalb die übrigen Parteien zur gesamtschuldnerischen Haftung für die Zahlung der aufgelaufenen Zinsen etc. in Anspruch genommen werden, wobei im Falle einer solchen Veräußerung die von den übrigen Parteien vorläufig gezahlten Zinsen etc. von einem etwaigen Mehrerlös aus der Veräußerung zu erstatten sind.

(Diese Ausführungen basieren auf einem Entwurf aus dem Notariatsberger.)



Finanzierung

Wir haben uns für die Zwischenfinanzierung über eine gemeinsame Bank entschieden, um bei der Begleichung der Baurechnungen möglichst einheitlich Zahlungen durchführen zu können. Dies ermöglicht auch, daß gewährtes Skonto wahrgenommen werden kann. Jeder Bauherr kann dabei seine endfinanzierende Bank frei wählen.

Damit das Bauvorhaben realisiert und die Haftung der einzelnen Bauherren untereinander so gering als möglich gehalten werden kann, wurde folgendes Konzept gewählt:

1. Alle Bauherren werden in ihrer Bonität überprüft, und es ist mindestens die Zwischenfinanzierung aller Bauherren bis zur Fertigstellung des gesamten Bauvorhabens und zum Grundbuchvollzug der Aufteilung in Wohnungseigentum gesichert.

2. Die Zwischenfinanzierung aller einzelnen Bauherren und somit des gesamten Vorhabens soll in der Weise erfolgen, daß

* die zwischenfinanzierende Bank für jeden der Bauherren ein sogenanntes „Zwischenkreditkonto“ einrichtet, auf das sämtliche Eigenmittel und die Mittel aus der Endfinanzierung fließen müssen,

* die eingezahlten Eigenmittel auf den Zwischenkreditkonten für das Vorhaben gesperrt und abgetreten werden,

* die jeweiligen Endfinanzierungsgläubiger, soweit einzelne Endfinanzierungen nicht über die zwischenfinanzierende Bank abgeschlossen werden, durch Bankbürgschaften und Pfandfreistellungsverpflichtung in der Weise abgesichert werden, daß diese nach Aufteilung in Wohnungseigentum und nach Abwicklung des Bauvorhabens einen entsprechenden Teilbetrag aus der Globalgrundschuld abgetreten bekommen und durch Verteilung dieser Globalgrundschuld die letztendlich vom Einzelkäufer finanzierte Wohnungseinheit nur noch mit einer Grundschuld in entsprechender Höhe für den Endfinanzierungsgläubiger belastet sein wird,

* eine Vertrauensperson die unwiderriefliche Vollmacht von allen Bauherren erhält, die Zwischenfinanzierungskonten für die Bezahlung aller Gewerke und aller damit im Zusammenhang stehenden Kosten gemäß dem in der Notarurkunde vereinbarten Verteilungsschlüssel zu belasten, möglicherweise durch die

Zwischenschaltung eines gemeinsamen Bauabwicklungskontos,

* jeder der einzelnen Bauherren selbst dafür Sorge zu tragen hat, daß sein jeweiliges Zwischenfinanzierungskonto mit Guthaben aufgefüllt ist, und sofern dies nicht der Fall sein sollte, selbst die wegen der Belastung seines Zwischenkontos anfallenden Zinsen zu tragen hat,

* eine Globalgrundschuld zu Gunst der zwischenfinanzierenden Bank



am gesamten Grundstück eingetragen wird mit der Maßgabe, daß diese nach Aufteilung in Wohnungseigentum und nach Vollenendung des Bauvorhabens und somit der Zwischenfinanzierungszeit auf die einzelnen Wohnungseigentums-einheiten zu den jeweils festgesetzten Höhen verteilt und ggf. abgetreten wird,

* alle Bauherren im Rahmen eines gemeinsamen Vertrages bei der zwischenfinanzierenden Bank dieser gegenüber nur gesamtschuldnerisch für die Verluste haften, die dadurch entstehen, wenn eine der Parteien bis zur Vollendung des Bauvorhabens und bis zur endgültigen Aufteilung in Wohnungseigentum die Zinsen für den beanspruchten Zwischenkredit nicht mehr zahlen kann (wegen Ablebens oder aber wegen Arbeitslo-

sigkeit) oder das aufgeteilte Wohneigentum nach Eigentumsumschreibung auf diesen Bauherren in einer Versteigerung nicht den Erlös erzielt, der dem Rückstand dieser Partei bei der zwischenfinanzierenden Bank gleichkommt,

- * sich im vorgenannten gemeinsamen Vertrag die zwischenfinanzierende Bank verpflichtet, bis zum Vollzug der Aufteilung in Wohneigentum mit Eintragung des jeweiligen Bauherren als jeweiligen Alleineigentümer einer Wohnungseinheit kein Zwangsvollstreckungsverfahren über das gesamte globale Objekt zu betreiben (durch die zwischenfinanzierende Bank betrieben wird), sondern vielmehr bei Zahlungsunfähigkeit eines Bauherren dessen Zwischenfinanzierungskonto bis zu diesem Zeitpunkt weiterhin zu belasten.

(Diese Ausführungen basieren auf einem Entwurf aus dem Notariat Jungsberger)



Probleme aus der Sicht der Banken

- * Durch die Einzelgewerkvergabe gibt es keine Kostensicherheit. Dies kann nur durch eine entsprechend hohe Bonität der einzelnen Bauherren ausgeglichen werden.
- * Durch die zu Beginn nicht feststehenden Kosten für das Bauvorhaben ist es schwierig für die zwischenfinanzierende Bank, eine Bürgschaft oder eine Pfandfreistellungserklärung an andere endfinanzierende Banken zu geben. Daraus folgt, daß normalerweise die Endfinanzierung erst bei Fertigstellung des Objektes erfolgen kann, sofern sie nicht bei der zwischenfinanzierenden Bank erfolgt.
- * Durch die zahlreichen Konten bei der zwischenfinanzierenden Bank kommen Hypothekenbanken und Bauparkassen in der Regel nicht in Frage, da sie darauf nicht ausgelegt sind.

Die zuletzt genannten Problem-
punkte waren für die meisten
Banken so schwerwiegend, daß
sich bei einer Anfrage an etwa
25 verschiedene Geldinstitute
nur zwei bereit erklärten, die Fi-
nanzierung durchzuführen.

Tips für weitere Projekte



- * Möglichst genaue und feste Arbeitsteilung festlegen, damit Externe feste Ansprechpartner haben und die Verhandlungspartner nicht zu oft wechseln.
- * Meilensteine festlegen, damit der zeitliche Rahmen absehbar ist und Korrekturmaßnahmen bei Zeitüberschreitungen vorgenommen werden können. Außerdem sollten für Entscheidungen Endtermine festgelegt werden, nach denen Änderungen in der Regel nicht mehr möglich sind.
- * Vor Beauftragung von Architekten ist zu überlegen, ob ein Projektsteuerer eingesetzt wird. Dieser kann die gruppeninternen Diskussionen vorbereiten und leiten. Er unterstützt (und überwacht) die Architekten.
- * Die Mischung von verschiedenen Haustypen (Reihenhaus und Eigentumswohnung) innerhalb eines Gebäudes sollten vermieden werden.
- * Die Kostenaufteilung für die Bau- und Nebenkosten sollte möglichst einfach sein und möglich früh festgelegt werden. Es sollten nur etwa 5 verschiedene Kostenaufteilungsschlüssel verwendet werden.
- * Möglichst frühzeitig sollte auch geprüft werden, ob ein Generalunternehmer die Wohnungen erstellen soll, da bei einer Entscheidung für einen Generalunternehmer sehr viele Dinge anders zu behandeln sind als bei einer Einzelgewerkvergabe.
- * Die Verteilung der Wohnungen im Projekt auf die einzelnen Mitbauleute sollte möglichst erfolgen, wenn erst 50% der Mitbauleute vorhanden sind, damit eine Einigung, wer welche Wohnung bekommt, noch möglich ist. Die verbleibenden Wohnungen dürfen aber keine gravierenden Mängel besitzen, da man sie sonst nicht weitervermitteln kann.
- * Sonderwünsche einzelner Bauherren dürfen nicht dazu führen, daß die Wohnung dieses Bauherren nicht mehr auf dem „freien“ Wohnungsmarkt vermittelt werden kann.
- * Die finanziellen Verhältnisse der einzelnen Gruppenmitglieder sollten einer Vertrauensperson in der Gruppe offengelegt werden, die dann auch später die Verhandlungen mit der oder den Banken führt.



Obwohl laut Microcensus fast ein Viertel der Münchner Bevölkerung ohne Auto lebt, bieten weder Stadtplanung noch Wohnungswirtschaft Konzepte an, die den spezifischen Bedürfnissen dieser Zielgruppe gerecht werden.

Münchner Umweltverbände und interessierte Bürger haben deshalb im Sommer 1995 gemeinsam die Initiative „Wohnen ohne Auto“ ins Leben gerufen. Ihr Ziel auf kommunaler Ebene ist die Errichtung modellhafter autofreier Wohnquartiere. Ein erster Er-

folg ist ein Projekt auf dem Gelände des ehemaligen Flughafens München-Riem, wo derzeit 41 autofreie Eigentums- und Genossenschaftswohnungen entstehen. Angestrebt werden Projekte, die groß genug sind, um Synergieeffekte wirksam werden zu lassen und bei denen Standortvoraussetzungen für autofreies Wohnen besser erfüllt sind. Dafür bieten sich in München die innerstädtischen Planungsgebiete Theresienhöhe, Waldmann-Stetten-Kaserne und die Entwicklungsachse Hauptbahnhof-Laim-Pasing an.

Von Anfang an hat die Initiative klar gemacht, daß traditionelle Verkehrsberuhigungskonzepte, die den Autoverkehr in Wohngebieten lediglich verlangsamen und Stellplätze an den Rändern der Siedlungseinheiten anordnen, keine Lösung sind.

Ziel der Planung muß vielmehr eine „Stadt der kurzen Wege“ sein, in der alle wichtigen Orte ohne Auto erreichbar sind und nur noch geringer Bedarf an privater Kfz-Nutzung besteht, der durch Gemeinschaftsautos abgedeckt werden kann. In die Planung für autofreie Wohngebiete sollen die Erfahrun-

gen der Menschen einfließen, die teilweise schon seit vielen Jahren in sehr unterschiedlichen Lebenssituationen ohne eigenes Kfz wohnen.

Die Initiative „Wohnen ohne Auto“ versteht sich daher als Ansprechpartner für Wohninteressenten und Bauträger, Politik und Verwaltung. Eine wichtige Aufgabe sieht sie darin, Erfahrungen aus anderen Städten und die Erkenntnisse der aktuellen Fachdiskussion zu vermitteln.

Von der Landes- und Bundespolitik fordert „Wohnen ohne Auto“ die Änderung der planungsrechtlichen Rahmenbedingungen.

Vor allem die in den Landesbauordnungen verankerte Stellplatzpflicht steht einer zeitgemäßen, an der Reduktion des Kfz-Verkehrs orientierten Stadtplanung im Wege und führt in der Praxis zur Quersubventionierung der Stellplätze über den Wohnungspreis. Sie muß durch Regelungen ersetzt werden, die Wohnungsbau und Infrastruktur für den Autoverkehr entkoppeln und eine verursachergerechte Kostenzuordnung sicherstellen.

Herausgeber:

„Wohnen ohne Auto“

Eine Gemeinschaftsinitiative
Münchner Umweltverbände:

Allgemeiner Deutscher
Fahrradclub e.V.
Bund Naturschutz in Bayern e.V.
Gesundheitsladen München e.V.
Green City e.V.
STATTAUTO München Car-Sharing
Verkehrsclub Deutschland e.V.

Kontakt:

„Wohnen ohne Auto“
c/o VCD
Geyerstr. 15
80469 München
Tel. 089 – 20 11 898
Fax 089 – 20 15 313

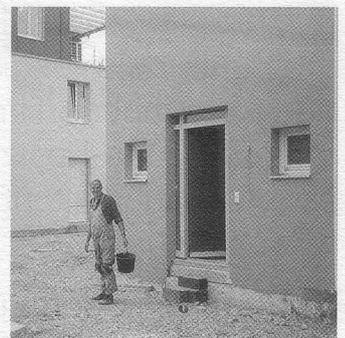
Gesundheitsladen München
Auenstr. 31
80469 München
Tel. 089 – 77 25 65
Fax 089 – 725 04 74

Text: Sven Bindczek
Organisation: Lydia Wagner
Redaktion und Layout:
Gunhild Preuß Bayer, Silvi Sterr
Fotos: Jutta Deppisch,
Gunhild Preuß-Bayer
Belichtung und Druck: Ulenspiegel
Druck und Verlag GmbH, Andechs

Zitate oder Nachdruck mit Quellenangabe erwünscht, Belegexemplar an den Herausgeber.
Gedruckt auf chlorfrei hergestelltem Recycling Papier mit Farben ohne Schwermetalle und Azofarbstoffe.
Wir danken der MRG Maßnahmeträger München-Riem GmbH für die

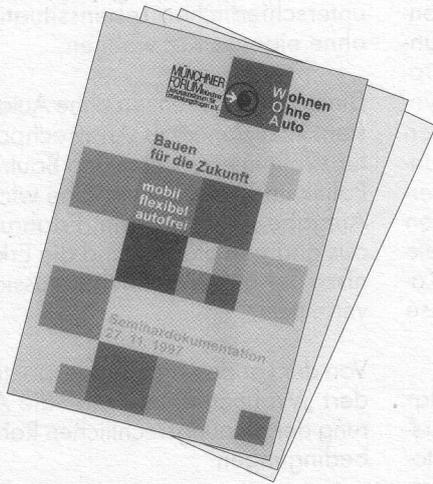
freundliche Überlassung des Planes der Messestadt Riem. Diese Dokumentation wurde ermöglicht durch finanzielle Unterstützung der Landeshauptstadt München, Referat für Gesundheit und Umwelt.

München im September 1999





Münchener Forum/ Initiative
"Wohnen ohne Auto"
(Hrsg.):



Bauen für die Zukunft: mobil - flexibel - autofrei

Dokumentation eines Seminars vom 19. November
1997 im Bauzentrum München.

Autofreies Wohnen ist machbar. Dies zeigen konkrete, in Realisierung befindliche Projekte, über die von Experten bei einer Tagung im Herbst 1997 in München berichtet wurde. Die als Dokumentation vorliegenden Beiträge der Fachleute aus Planung, Wohnungswirtschaft, Verwaltung und Recht zeigen: entscheidend sind die gründliche Analyse der Bewohnerwünsche, Sorgfalt bei der Standortwahl und ein Marketingkonzept, das den hohen Wohnwert und die städtebauliche Qualität bei gleichzeitiger Kostenersparnis herausstellt. Die Beiträge machen aber auch den Reformbedarf im Planungsrecht deutlich und enthalten praktische Tips zu Finanzierungsmodellen, zur rechtlichen Ausgestaltung und zum Umgang mit Behörden.

Deutlich wird, daß autofreie Planung ein zukunftsfähiges und auch wirtschaftlich interessantes Segment des Wohnungsbaues ist.

Bezugsadresse:

„Wohnen ohne Auto“ c/o VCD, Geyerstr. 15,
80469 München

Preis: DM 10,- zzgl. Porto u. Versand

