

In Köln steht Autoverzicht im Grundbuch

KÖLN. Die rechtliche Ausgestaltung autofreier Siedlungen ist kompliziert. Denn das deutsche Baurecht schreibt vor, dass jedes Grundstück verkehrlich erschlossen ist. „Vor allem muss die Erreichbarkeit für Rettungsfahrzeuge gewährleistet sein“, präzisiert Michael Uechtritz, Experte für öffentliches Bau- und Planungsrecht in der Stuttgarter Anwaltskanzlei Gleiss Lutz. Überdies gibt es in allen Landesbauordnungen die Pflicht zum Bau von PKW-Stellplätzen: Wie viele dies mindestens sein müssen, differiert nicht nur länderspezifisch, sondern auch von Kommune zu Kommune. Die Stellplatzquoten zu reduzieren, erläutert Uechtritz, sei planungsrechtlich grundsätzlich möglich. Für weitgehende Rechtssicherheit sorgt dabei seit Anfang 2002 ein Urteil des Oberverwaltungsgerichts Münster, das erstmals die rechtliche Zulässigkeit von autofreien Wohnbauvorhaben bestätigt (OVG NRW 7a D 6/00.NE).

Kniffliger scheint die juristische Lösung der Frage, wie eine autofreie Siedlung dauerhaft autofrei bleiben kann. In der Mehrzahl der Fälle geschieht dies über privatrechtliche Zusatzvereinbarungen zum Kauf- oder Mietvertrag. Darin verpflichten sich Grundstückskäufer und Mieter, auf ein Privatfahrzeug zu verzichten – oder nur dann eines anzuschaffen, wenn es das vorhandene Kontingent an Stellplätzen zulässt. Ausgeschlossen ist generell der Bau von Stellplätzen auf dem eigenen Grundstück. „Solche Verträge haben den Nachteil, dass nur der jeweilige Eigentümer, nicht aber ein möglicher Rechtsnachfolger daran gebunden ist“, sagt Günter Brambring, Notar in Köln. Erstmals wurde daher beim Projekt in der Domstadt der Verzicht auf das Auto „dinglich“ im Grundbuch abgesichert. „Der Vorteil der so genannten Dienstbarkeit ist, dass sie sich auf ein Grundstück, nicht auf eine Person bezieht“, erläutert der Notar. Die Verpflichtung, im Wohngebiet weder mit dem Privatauto zu fahren, noch zu parken, noch die Garage am Haus zu bauen, gilt damit zeitlich unbegrenzt auch für jeden künftigen Eigentümer. Mieter schließlich werden per Mietvertrag auf den Autoverzicht verpflichtet, ansonsten droht die Kündigung. „Dies sollte allerdings an prominenter Stelle im Mietvertrag auftauchen und von vornherein mit unterschrieben werden“, sagt der Kölner Rechtsanwalt Alexander Buchheit. wik

Wohnen, wo Kinder auf Straßen spielen

ANNE WIKTORIN | KÖLN

Das Auto ist das Lieblingskind der Deutschen. Wer auf den fahrbaren Untersatz verzichtet, so die landläufige Vorstellung, tut dies gezwungenermaßen – etwa weil ihm das Geld für den Unterhalt fehlt oder er zu alt zum Fahren ist. Trifft beides nicht zu, dann muss es sich um einen ökobewegten Überzeugungstätter handeln.

Zu den bevorzugten Kunden von Bauträgern und Vermietern zählt weder die eine, noch die andere Gruppe. Das Einfamilienhaus ohne Garage oder Carport und die Eigentumswohnung ohne Stellplatz in der Tiefgarage gelten gemeinhin als unverkäuflich. Und wer seinen Mietern gleich den passenden Dauerparkplatz mitliefert, ist gegenüber dem stellplatzfreien Konkurrenzangebot fein raus. Überdies verlangen Kommunen bei Neubauprojekten seit jeher den Nachweis, dass auch ans „heilige Blechle“ gedacht wurde: Wer keinen Stellplatz mitliefert, muss ihn teuer ablösen. Viele Gründe also sprechen gegen das autofreie Wohnen. Ein Bauträger in Köln will nun beweisen, dass das Konzept sehr wohl funktioniert – und auch wirtschaftlich zum Erfolg werden kann.

„Das herkömmliche Bauträgerschaft hat sich verschoben“, erklärt Markus Schwerdtner, Geschäftsführer des Kölner Immobilienentwicklers **Kontrola**. Das Wohnen auf der grünen Wiese vor der Stadt habe inzwischen selbst bei jungen Familien deutlich an Attraktivität eingebüßt. „Man bleibt im Zweifel lieber Mieter in der Stadt, als ins Eigenheim in einem Vorort zu ziehen“, sagt Schwerdtner. Und wer citynah ein Eigenheim oder eine Wohnung kaufen will, muss entweder Abstriche machen, lange suchen oder tief in die Tasche greifen: Denn die Ansprüche an ein ruhiges, möglichst grünes Wohnumfeld haben sich nicht geändert, beides in einer Stadt zu finden, gleicht indes der Quadratur des Kreises.

Mehrere Bewohner teilen sich ein Auto

„Wir wollen diese Nische bedienen“, verrät Kontrola-Chef Schwerdtner seine Strategie. Auf dem Gelände eines ehemaligen Eisenbahnausbesserungswerks im Kölner Stadtteil Nippes entsteht daher unter dem Namen „Stellwerk 60“ die derzeit größte privat finanzierte autofreie Siedlung Deutschlands. Bereits mehr als 50 Einfamilienhäuser sind verkauft. Weitere Häuser seien bereits geplant.



Auf dem Gelände eines ehemaligen Eisenbahnausbesserungswerks in Köln entsteht ein autofreies Quartier.

Und mit dem Verkauf der Eigentumswohnungen ist der Projektentwickler auch zufrieden. Mit Quadratmeternpreisen von rund 2 200 Euro sei man kein Billiganbieter. „Wir müssen auch nicht über den Preis verkaufen, die Nachfrage ist rege genug“, freut sich Schwerdtner. Und das, obwohl auf dem rund vier Hektar großen Gelände künftig Autos weder fahren noch parken dürfen – ausgenommen ist nur der so ge-

nannte „Blinklichtverkehr“, also Polizei, Rettungsfahrzeuge oder Müllabfuhr. Für die 400 Haushalte, die es hier einmal geben wird, stehen gerade einmal 80 Stellplätze im eigens errichteten Parkhaus außerhalb des Wohnbereichs zur Verfügung. So will es die Vorgabe der Stadt. Viele der künftigen Haus- oder Wohnungsbesitzer werden tatsächlich auf ein eigenes Auto verzichten müssen. Abhilfe schafft der ortsansässigen Car-

Sharing-Anbieters Cambio, der in einer Station im Quartier voraussichtlich zehn Pkws anbieten wird.

„Für die meisten Entscheidungs-träger in kommunalen Verwaltungen und in der Immobilienwirtschaft ist nur schwer vorstellbar, dass es ausreichend Menschen gibt, die dazu bereit wären“, erklärt Henrik Freudmann vom nordrhein-westfälischen Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung (KLS) in Dort-

mund die geringe Zahl vergleichbarer Projekte in Deutschland (s. „Die Pioniere“). Anfang der 1990er-Jahre hatten Stadtplaner und Interessierte das Thema „autofrei wohnen“ euphorisch in Angriff genommen. „Quantitativ ist bisher tatsächlich relativ wenig dabei herausgekommen“, sagt der Forscher. Gerade eine gute Hand voll Projekte sind in mehr als einem Jahrzehnt realisiert worden und fast alle gehen auf die Initiative interessierter Bürger zurück, die sich in Arbeitskreisen „Autofreies Wohnen“ zusammengeschlossen hatten.

Anfängliche Zweifel am Erfolg sind verfolgt

Die Abstimmungsprozesse mit den zuständigen Baubehörden, die Suche nach ernsthaft interessierten Mitstreitern und schließlich die Finanzierung der Projekte dauerten zu meist Jahre und führten nicht in jedem Fall zum Erfolg. So scheiterte das Bremer Projekt „Hollerland“ an dem wenig geeigneten Standort; in der Münsteraner Weißenburgsiedlung waren die – nach fast zehn Jahren Planung – fertig gestellten Mietwohnungen zwar rasch vermietet, für die geplanten Eigenheime indes fehlte jede Nachfrage.

Durchweg erfolgreicher waren die genossenschaftlich organisierten Projekte. Die erst 1993 gegründete Münchener Wohnungsgenossenschaft **Wogeno** e.G. etwa bietet im neuen Quartier „Messestadt Riem“ im Osten der Stadt 28 „autofreie“ Wohnungen an. „Weil wir nur sechs PKW-Stellplätze vorhalten müssen, konnten wir die eingesparten finanziellen Mittel in die Wohnqualität stecken“, sagt Wogeno-Vorstand Heike Skok. Die Gebäude entsprechen dem Niedrigenergiehaus-Standard, verfügen über Fußbodenheizung und einen Aufzug, ein Großteil der Wohnungen ist barrierefrei. „Wir würden jederzeit wieder ein solches Projekt in Angriff nehmen, die Nachfrage ist da“, versichert Skok.

Indes gibt der Kölner Schwerdtner anfängliche Zweifel am Erfolg zu: „Wir haben zunächst nur eine Option auf das Grundstück erworben, um mögliche Verluste in Grenzen zu halten.“ Angesichts von 100 000 Kölner Haushalten ohne Auto sei er optimistisch gewesen, „dass darunter 100 oder 200 Menschen sind, auf die unser Angebot passt.“

DIE PIONIERE

Bremen
Mietler von 23 Mitte der 90er-Jahre fertig gestellten Genossenschaftswohnungen in der Neustadt verzichten vollständig auf das eigene Auto. Stellplätze sind nicht vorhanden.

Freiburg-Vauban
Der Stadtteil beherbergt ein „autoreduziertes“ Wohnviertel auf einem ehemaligen Kasernengelände: Das Parken ist nur in Quartiers-

garagen am Rand der Siedlung möglich. Autofreies Wohnen ist auch ohne Erwerb eines Stellplatzes möglich.

Hamburg
Die Nutzer der 111 autofreien Miet-, Genossenschafts- und Eigentumswohnungen in der Saarlandstraße verzichten vertraglich festgeschrieben auf das eigene Auto.

Kassel
Entlang eines als

Fußgängerzone ausgewiesenen Abschnittes der Christophstraße liegen 65 autofreie Miet- und Eigentumswohnungen.

Köln-Nippes
Im Stellwerk 60, einem ehemaligen Eisenbahnausbesserungswerk, leben 400 Paare und Familien in Eigentums- und Mietwohnungen sowie in Einfamilienhäusern. Auf dem Gelände sei nur „Blinklichtverkehr“

zugelassen, sagt der Initiator und meint damit Rettungsdienste, Straßenreinigung und Müllabfuhr. Im Parkhaus am Rande des Geländes gibt es 80 private Stellplätze. Der Verzicht auf Autoverkehr im Wohngebiet und auf Garage oder Stellplatz am Haus steht im Grundbuch.

München-Riem
Ein neues Wohnquartier auf dem ehemaligen Flughafengelände Riem

wurde verkehrssarm konzipiert. Für 28 Genossenschaftswohnungen steht eine reduzierte Zahl an Stellplätzen zur Verfügung. Der Verzicht auf das Auto ist vertraglich festgeschrieben.

Münster-Geist
In der Gartensiedlung Weißenburg steht für 196 Sozial- und Eigentumswohnungen nur eine reduzierte Anzahl von Stellplätzen zur Verfügung.



Text weiterleiten: Mail an forward@handelsblatt.com
Betreff: autofrei
(Leerzeichen) 3 (Leerzeichen)
Mailadresse des Empfängers

Leerstand sinkt fast nur in Top-Immobilien

Der Büroerstand in den fünf deutschen Immobilienhochburgen (Berlin, Düsseldorf, Frankfurt, Hamburg, München) wird im zweiten Halbjahr 2006 um 420 000 Quadratmeter (qm) abnehmen. Rund 80 Prozent des Rückgangs werde auf so genannte A-Flächen, also auf gut ausgestattete Büros, entfallen, erwartet das Immobilienberatungsunternehmen Jones Lang LaSalle (JLL). Laut JLL standen in den ersten sechs Monaten 7,7 Mill. qm leer oder wurden zur Untervermietung angeboten. Nur 40 Prozent dieser Flächen gehörten zur A-Kategorie. | rrl

LB-Immo-Invest-Fonds kauft US-Einzelhandelsimmobilie

Der GLL BVK Internationaler Immobilien-Spezialfonds hat ein Einzelhandelsobjekt im Osten von San Francisco gekauft. Das Investitionsvolumen betrage 31 Mill. Dollar, teilte die den Fonds verwaltende LB Immo Invest mit. | rrl

Norddeutsche Vermögen stoppt Vertrieb von US-Fonds

Norddeutsche Vermögen, ein Anbieter geschlossener Fonds, hat den Vertrieb ihres „NV Real Estate Fund 1 Chicago“ ausgesetzt. Der Branchendienst „Kapital-Markt intern“ sieht Probleme mit Ankermieter Playboy. Laut Norddeutsche Vermögen führt die Verlängerung des auslaufenden Mietvertrags mit einer geringeren Miete, aber einer längeren Laufzeit als erwartet zu niedrigeren Einnahmen. Institutionelle Investoren seien am Einstieg in den Fonds interessiert. | rrl

Real I.S. baut mit Kai 18 Sandvik-Niederlassung

BayernLB-Tochter Real I.S. und Projektentwickler Kai 18 erstellen die neue deutsche Hauptniederlassung des schwedischen Werkzeug- und Maschinenbau-Konzerns Sandvik in Düsseldorf. Neben zwei Neubauten werde ein bestehendes Gebäude renoviert, teilte Real I.S. mit und bezifferte das Investitionsvolumen auf rund 20 Mill. Euro. Die Fertigstellung ist für März 2008 vorgesehen. | rrl

Boetzelen Rhein-Main-Hypo kauft SB-Märkte

Die Boetzelen Rhein-Main-Hypo Vermögensverwaltung hat sechs SB-Märkte für 14,5 Mill. Euro gekauft. Die Mieterträge der zwischen elf und 15 Jahren an deutsche Discounter vermieteten Objekte würden in mittlerweile zwei börsennotierten Hypothekenanleihen verbrieft, kündigte Boetzelen an. | rrl