

Sammlung rechtlicher Regelungen

***Autofreies Wohnprojekt
Münster – Gartensiedlung Weißenburg***

Inhalt

Öffentlich-Rechtliche Sicherung

Begründung zum Bebauungsplan Seite 2

***Textliche Festsetzungen zum Bebauungsplan
Seite 8***

Städtebaulicher Vertrag Seite 9

Privatrechtliche Sicherung

Autofreierklärung zum Mietvertrag Seite 10

Auszug aus der Begründung zum Bebauungsplan Nr. 428 Weißenburgstraße / Metzger Straße / Habichtshöhe

[...]

7.2 Bauliche Nutzung

[...]

7.2.3 Ruhender Verkehr; Freiflächen und Begrünung

- Stellplätze, Garagen, Tiefgaragen -

Wesentliches Ziel ist es, die öffentlich-rechtlichen Voraussetzungen für ein Modellprojekt „Wohnen ohne (eigenes) Auto“ zu schaffen, indem über entsprechende, diese Zielrichtung stützende Festsetzungen u.a. **Anlagen zur Unterbringung des ruhenden Verkehrs**, welche sonst auf den überbaubaren Grundstücksflächen ohne Beschränkung - mit Ausnahme nachbarrechtlicher Aspekte - zulässig wären, im **Reinen Wohngebiet** für **unzulässig** erklärt werden.

Grundlage für die Planung konventioneller Wohngebiete stellt der Vorausblick auf die gemäß BauO NW bzw. deren Verwaltungsvorschrift geltende Richtzahlentabelle dar, welche in ihrer alten Fassung auf ein Verhältnis von 1 Stellplatz für 1 Wohneinheit (WE) als Orientierung abhob. Je 5 Wohneinheiten wird im Regelfall 1 Stellplatz für Besucherstellplätze (im öffentlichen Raum) vorgeesehen. Vor dem Hintergrund einer ordnungsgemäßen Abwägung und den in § 1 (5) BauGB genannten Generalzielen ist es notwendig, die durch diesen Bebauungsplan als räumlich begrenztes, kommunales Baurecht vorgegebene Reduktion der Möglichkeit des Nachweises gesondert zu begründen.

Ausgangspunkt stellt die **Novelle der Verwaltungsvorschrift (VV) zur BauO NW** dar, in welcher mit Blick auf die aktuelle Richtzahlentabelle für Stellplätze bei Wohnprojekten, welche auf die besondere Zielrichtung „Autofreiheit/Autoverzicht“ abstellen, der Stellplatzschlüssel auf ein Verhältnis von 1 Stellplatz je 5 Wohneinheiten - im Baugenehmigungsverfahren - reduziert werden kann.

Die Anwendbarkeit dieser Vorschrift für die Baugenehmigungsbehörde wird durch nachfolgende Tatsachen gestützt:

- der öffentlich-rechtliche Ausschluss des Nachweises und der Erreichbarkeit des Wohngebietes über Erschließungsflächen erfolgt vorprägend im Bebauungsplan; dies stellt einen Grundzug der Planung dar;
- der Bebauungsplan eröffnet die Möglichkeit des Nachweises des reduzierten Stellplatzschlüssels durch Festsetzung einer Fläche im nordöstlichen Bereich des Plangebietes als Fläche für Nebenanlagen „Zweckbestimmung Gemeinschaftsstellplätze“ (45 St bei 225 WE); die Unzulässigkeit außerhalb der für den St-Nachweis räumlich und damit vom Umfang bestimmten Flächen stellt einen Grundzug der Planung dar;
- der Bebauungsplan eröffnet zusätzlich die Möglichkeit für die Errichtung von 8 Car-Sharing-Stellplätzen auf ebengenannter Fläche;
- im parallel zum Bebauungsplanverfahren abzuschließenden Städtebaulichen Vertrag wird sich die Stadt Münster vom Investor des (autofreien) Wohngebietes zusichern lassen, dass dieser bzw. seine Rechtsnachfolger
 - das Gebiet autofrei erstellen und ggf. entsprechende organisatorische und/oder technische Vorkehrungen zur Einhaltung dieser gesteigerten Wohnqualität treffen werden;
 - den zukünftigen Mietern und Eigentümern eine Verpflichtungserklärung abverlangen, in welcher diese den Verzicht erklären, ein eigenes Auto zu besitzen und/oder zu halten;

- die Durchsetzung des privatrechtlich zu regelnden Autoverzichts angemessen betreiben;
- entsprechende Flächen für eine Car-Sharing-Station bereithalten, ausbauen und an einen entsprechenden Betreiber verpachten oder ein eigenes Quartiers-Auto-System dauerhaft installieren werden.

Die Gewährleistung und Sicherung der Autofreiheit auf rechtllichem Wege basiert somit auf einem logisch aufeinander abgestimmten und aufeinander aufbauenden System: Stellplatzreduzierung auf Grundlage der BauO NW - öffentlich-rechtliche Sicherung mittels Bebauungsplan - öffentlich-rechtliche Sicherung mittels Städtebaulichem Vertrag mit Bindungswirkung für Eigentümer/Investor - privatrechtliche Bindung der Mieter und Eigentümer und deren Mitbewohner über Miet-/Kaufverträge - Kontrolle - „Spruch“ der Schieds- und Schlichtungsstelle - gerichtliche Durchsetzung.

Die Frage der Rechtmäßigkeit einer Auto- Verzichtserklärung in privatrechtlichen Miet- und/oder Kaufverträgen wird in einem von der Stadt Münster vergebenen Rechtsgutachten (Hastrich/ Ploemacher) aus 10/1998 eindeutig bejaht.

Bei dem geplanten Wohngebiet handelt es sich ohne Frage um eine Planung mit Modell-/ Pilotcharakter. Rechtsprechung insbesondere auch zu zivilrechtlichen Fragestellungen ist nicht existent. Es gibt damit jedoch auch keine Anhaltspunkte dafür, dass eine privatrechtliche Regelung für Mieter und Eigentümer sowie auch für weitere später hinzukommende Bewohnerinnen und Bewohner keinen rechtlichen Bestand in privatrechtlicher Sicht haben sollte.

Diese Position wird durch ein den Vergleich zu anderen privatrechtlichen Regelungen in Miet- und Eigentumsverträgen ziehendes Rechtsgutachten gestützt.

Die Expertise schlägt u. a. nachfolgende Instrumentarien zur Schaffung einer möglichst „gerichts-festen“ Position des Investors vor:

- In jedem der zukünftig durch den Investor abzuschließenden Miet- und Eigentumsverträge wird die besondere Bedeutung der Planung und damit der Mietsache bzw. des Eigentumsobjektes präambelartig sichtbar gemacht werden.
- Im Übrigen wird ein von Gemeinsinn getragenes und rechtstreues Verhalten der zukünftigen Bewohnerinnen und Bewohner vorausgesetzt. Diese werden ein starkes eigenes Interesse an der dauerhaften Sicherung der Autofreiheit im Quartier und seinem Umfeld haben. Die im Zuge der dauerhaften Gewährleistung der Wohnumfeldvorteile einsetzende „Sozialkontrolle“ innerhalb des Wohnquartiers dürfte sich wesentlich effektiver auf das dauerhafte Gelingen des Gesamtprojektes auswirken als jede Diskussion über die „Haltbarkeit“ öffentlich-rechtlicher und/oder privatrechtlicher Bindungen.
- Selbst wenn durch die zu schließenden zivilrechtlichen Verträge nicht jeder Verstoß gegen das autofreie Wohnen geahndet bzw. abgestellt werden kann, so kann dennoch davon ausgegangen werden, dass die Zahl der Missbrauchsfälle sich in Grenzen hält – hierfür spricht auch die Bereitschaft des Investors, diesem Personenkreis in vergleichbarer Lage eine „konventionelle“ Wohnung anbieten zu können – sodass die Bedenken hinsichtlich des Funktionalismus des Gesamtkonzeptes zurückgewiesen werden können. Niemand der zukünftigen Bewohnerinnen und Bewohner der autofreien Wohnsiedlung wird gezwungen oder verpflichtet – in klarer Kenntnis der Präambel zum Vertrag – einen Miet- oder Kaufvertrag im Bereich des neuen Wohngebietes abzuschließen. Künftige Bewohner entscheiden sich freiwillig und in Kenntnis der Einschränkungen und der Vorteile.
- In den privatrechtlich abzuschließenden Verträgen werden nicht nur die zukünftigen Mieter und Eigentümer zum Verzicht auf ein eigenes Auto verpflichtet, sondern als Gegenleistung und Gegengewicht erhalten sie die Verpflichtungserklärung des Vermieters oder Verkäufers, organisatorisch-technisch dafür Sorge zu tragen, dass auch allen anderen in der Siedlung Wohnenden eine Verzichtserklärung auf das Auto ebenfalls abverlangt wird. Alle Bewohnerin

nen und Bewohner werden somit dauerhaft von den Aufenthalt- und Ruhequalitäten des unmittelbaren Wohnumfeldes profitieren. Damit besteht ein beidseitiges Leistungsverhältnis zwischen Mietern bzw. Käufern einerseits und Vermieter bzw. Verkäufer andererseits.

- Es ist die Einrichtung einer sogenannten Schiedsstelle mit Besetzung eines Eigentümer-/Mietervertreters sowie eines Investorvertreters und ggf. eines Anwohnervertreters geplant. Hier sollen Härte- und/oder Sonderfälle im Hinblick auf eine Abweichung von den privatrechtlichen Grundsätzen „geschlichtet“ und „vorentschieden“ werden. Des Weiteren wird die Schiedsstelle nachweisbaren und offensichtlichen Verstößen gegen die privatrechtliche Verpflichtung zum Autoverzicht – im Vorfeld einer möglichen gerichtlichen Klärung – nachgehen.
- Dies Aspekte sowie die Möglichkeit des Investors als Wohnbaugesellschaft mit erheblichem Wohnbestand im Quartier Geist, sich nicht oder nicht mehr an den Autoverzicht haltenden Bewohnerinnen und Bewohnern relativ kurzfristig „konventionelle“ Wohnungen in vergleichbarer Lage anbieten zu können, ebenfalls als ein wichtiger stützender Aspekt anzusehen, den ein Gericht im Rahmen einer möglichen Überprüfung der privatrechtlichen Verpflichtungen – neben den o. g. Aspekten – anerkennen und in seine Entscheidungsfindung einbeziehen muss.

Zur Frage der angeführten Verschlechterung der Parksituation durch zusätzliche Verkehre – insbesondere auch Bring- und Holverkehre – ist auszuführen, dass von einem Erhalt des Status Quo auf der ehemaligen Kasernenfläche ernsthafterweise nicht ausgegangen werden kann: Eine konventionelle Wohnbauplanung mit ca. 200 Wohneinheiten unter den planerischen Gesichtspunkten eines minimierten, flächensparenden Verkehrssystems würde einen wesentlich höheren motorisierten Individual- und Besucherverkehr in den angrenzenden Straßen nachsichziehen, als es mit der Zielrichtung des Projektes der Fall ist. Selbst die Annahme einer Reihe von „Abweichlern“ in der Wohnerschaft der neuen Siedlung unterstellend, verdeutlichen die Ergebnisse einer von der Universität Osnabrück vorgenommenen Untersuchung zur Parkraumauslastung und zum Parkraumverhalten im Quartier Geist keine generelle Überlastung des öffentlichen Parkraumes. In der Gesamtbetrachtung des Quartiers Geist, insbesondere aber auch im dann von einer Mehrbelastung vor allem betroffenen Mikrostandort „Weißenburgstraße, südlicher Abschnitt“ ist ein (deutlicher) Überhang an freien Stellplätzen im öffentlichen Straßenrum zu verzeichnen.

Unabhängig von den für die Zielrichtung des Projektes hervorragenden Lage- und Infrastrukturbedingungen des Standortes arbeiten die Stadt Münster sowie die beteiligten Projektpartner gemeinsam stetig am Ausbau dieser Standortvorteile.

Vor dem Hintergrund der erfolgten Bindung der zukünftigen Bewohner im Gebiet über privatrechtliche Regelungen, dem vorauszusetzenden Interesse der zukünftigen Bewohner des Gebietes an der dauerhaften Erhaltung ihrer durch die Autofreiheit gewonnenen und gegenüber konventionellen Baugebieten entscheidend erhöhten Lebens- und Wohnqualität und dem Angebot an entsprechenden Besucherstellplätzen geht mit der Aufstellung und Realisierung des Bebauungsplanes kein erhöhter Parkdruck auf die umliegenden öffentlichen Verkehrsflächen aus. Die Konzeption des autofreien Wohnquartiers „Gartensiedlung Weißenburg – Wohnen PLUS...“ wirkt sich zudem auch gegenüber einer konventionellen Lösung erheblich dämpfend auf die Verkehrsbelastung in den umliegenden Anlieger- und Sammelstraßen aus.

Die Stadt wird in diesem Zusammenhang negative Auswirkungen in der Realisierung des Projektes in Form befürchteten verstärkten Parkdrucks in den das Plangebiet umgebenden Straßen sorgfältig und dauerhaft beobachten und bei offenkundigen Verstößen der zukünftigen Wohnerschaft der autofreien Siedlung gegen die bestehende privatrechtlich verankerte Pflicht über den Investor im Sinne der Anmahnung und angemessenen Durchsetzung der Einhaltung dieser Verpflichtung durchzusetzen versuchen.

Der Grundgedanke des Städtebaulichen Gesamtkonzeptes, das Auto nicht in den Vordergrund der Planung zu stellen, ist – neben dem WR-Gebiet – zudem auf das direkt angrenzende **Allgemeine**

Wohngebiet an der Weißenburgstraße übertragen, indem auch hier außerhalb der festgelegten Flächen für **Nebenanlagen "Zweckbestimmung Gemeinschaftsplätze, Tiefgarage"** keinerlei zusätzliche Stellplätze zulässig sind. Die Unterbringung erfolgt aufgrund der hier erheblichen baulichen Dichte in Altbaubestand und Neubaupotential überwiegend in einer Tiefgarage sowie untergeordnet auf ebenerdigen St und dient primär der Deckung des jetzt bereits bestehenden Bedarfes für die Schulungs- und nachrangig die Verwaltungseinrichtungen der JUH, besitzt darüber hinaus jedoch zudem Potential für die St-Erfordernisse zukünftiger ergänzender Nutzungen im WA-Gebiet.

Die Generalklausel der textlichen Festsetzung gründet neben den formalen Aspekten der Autofreiheit zudem auf der wesentlichen und ablesbaren Zielsetzung des Städtebaulichen Entwurfes, Transparenz innerhalb des gesamten Neubaubereiches – insbesondere auch zwischen erhaltenen Baubestand und neu zu errichtenden Gebäuden – durch vielfältige, für das Raumerleben wirksame Blickbeziehungen im Quartier selbst sowie zur umliegenden, bestehenden Siedlungsstruktur zu schaffen. Die festgesetzten Standorte für ebenerdiges Parken sind im Gesamtkontext der Planung und in der Abwägung der Belange an den am wenigsten sensiblen Orten im Plangebiet angeordnet:

- so im Bereich des WA-Gebietes im vom öffentlichen oder halböffentlichen Raum nur wenig wahrnehmbaren Innenhofbereich;
- so im Bereich des WR-Gebietes gebündelt und in direkter Zuordnung zum bestehenden öffentlichen Verkehrsraum der Weißenburgstraße. Anordnungsmöglichkeiten mit Zuordnung zur Habichtshöhe scheiden aufgrund der dortigen Empfindlichkeit der Wohnnutzung, der sehr geringen Dimensionierung der Straße selbst und einer relativ hohen Anzahl an negativ Betroffenen aus. Anbindung von der Metzger Straße aus entfallen aus liegenschaftlichen Gründen und die Verbindung des neuen Wohnquartiers zum Metzger Platz stellte die hochsensible und übergeordnet wichtige, das Gebiet diagonal querende Fuß- und Radwegebeziehung zu den Versorgungseinrichtungen, Radwegen und Bushaltestellen in Frage.

Angesichts der angedachten und sinnvollen baulichen Verdichtung im **Mischgebiet** an der Metzger Straße wird für die zukünftige Bauvorhaben aufgrund der engen Grundstückssituation außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen im rückwärtigen Bereich die Option für eine bauliche Ergänzung in einer Stellplatztiefe über die Festsetzung einer Tiefgarage sowie mittels der eine generelle **Überschreitung der überbaubaren Grundstücksflächen durch Tiefgaragen** unter der Voraussetzung i. S. der Novelle der Baunutzungsverordnung 1990 (BauNVO) ermöglicht.

[...]

Der Bebauungsplan setzt bewusst keine Vorhalteflächen für die Nachrüstbarkeit von Stellplätzen innerhalb des Plangebietes fest, da

- die generelle Zielsetzung der Planung hiermit konterkariert würde;
- mit einem solchen Signal sowohl kurzfristig als auch langfristig kaum Interessenten als neue Bewohnerinnen und Bewohner der Siedlung gefunden werden könnten. Diese machen die dauerhafte Sicherheit der Autofreiheit innerhalb der Siedlung zum entscheidenden Entscheidungsmaßstab eines Zuzuges. Für den Prozess der Bewohnerfindung wäre das Vorhalten von Stellplatzflächen kontraproduktiv. Die zukünftigen Bewohnerinnen und Bewohner entscheiden sich freiwillig und bewusst für ein Leben in der autofreien Siedlung.
- Die unter der Vorgabe der besonderen Zielrichtung „Autofreiheit“ entwickelte städtebauliche Konzeption nur sehr bedingt und stark eingeschränkt Nachrüstungsmöglichkeiten für Stellplätze ermöglichte, ohne für die Bewohnerinnen und Bewohner dann noch schlechtere Rahmenbedingungen hinsichtlich ihres Wohnumfeldes zu erzielen, als es in konventionell geplante Wohnbausiedlungen der Fall wäre.

- Nebenanlagen -

Aufgrund der besonderen gestalterischen Absicht sowie vor dem Hintergrund der besonderen städtebaulich und stadtgestalterisch ablesbaren autofreien Konzeption des Wohngebietes treffen die textlichen Festsetzungen **Einschränkungen und Bedingungen zur Zulässigkeit von Nebenanlagen**. Dies betrifft den Erhalt der städtebaulich-stadtgestalterischen Gesamtkonzeption in den Wohngebieten unter den bereits oben ausgeführten Aspekten „Transparenz“ sowie „Sensibilität von Standorten“.

[...]

7.3 Erschließung

Vor dem Hintergrund der beabsichtigten Realisierung eines autofreien Wohngebietes besteht im Bebauungsplan keine Notwendigkeit, Öffentliche Verkehrsflächen für den motorisierten Verkehr oder mit einer besonderen Zweckbestimmung als Fuß- und Radwegverbindung festzusetzen. Der Bebauungsplan greift lediglich die bestehende Straßenverkehrsfläche im Bereich „Metzer Platz“ auf, setzt diese als solche fest und modifiziert deren Lage geringfügig i. S. der „Tor- und Hauptzugangssituation“ in die neue Wohnsiedlung.

Alle übrigen mit Rechten – je nach Bedarf und Funktion zugunsten der Öffentlichkeit, der Anlieger und/oder der Erschließungsträger – zu belastenden privaten Wegeflächen dienen

- der im öffentlichen Interesse abzusichernden Haupt-Wegebeziehung diagonal von der Habichtshöhe bis zum „Metzer Platz“, welche die Anbindung des neuen Wohnquartiers an die umgebende Siedlungs- und Infrastruktur sichert sowie die das Stadtquartier „Geist“ als wesentliches Charakteristikum durchziehenden Wegebeziehungen für die Öffentlichkeit – abseits der Straßen – komplettiert;
- der darüber hinaus verbesserten Anbindung des Quartiers an das bauliche Umfeld im Norden zum Hagenauer Weg, im Nordosten und Osten zur Weißenburgstraße, im Süden zur Metzer Straße (Versorgungsbereich) sowie im Südwesten zur Habichtshöhe;
- den wohnquartiersinternen Erreichbarkeits-, Erschließungs- und Entsorgungsnotwendigkeiten.

Alle im wesentlicher Erschließungsfunktion behafteten Flächen werden – mittels Vorprägung einer Belegung mit Gehrechten zugunsten der Öffentlichkeit – zu einem für Fußgänger und Radfahrer nutzbaren Wegesystem vernetzt. Ergänzt wird dieses System durch Vorprägung von Gehrechten für Anlieger („Dungwege“), indem an den Stellen, an denen die Erreichbarkeit von Einzel- oder Reihenhausgrundstücken aus dem rückwärtigen Gartenbereich nicht gegeben ist, eine entsprechende Festsetzung im Plan erfolgt. Dies bringt insbesondere auch für die an den Geltungsbereich des Bebauungsplanes angrenzenden Grundstücke Weißenburgstraße Nr. 42 - 46 sowie Hagenauer Weg Nr. 3 - 33 erhebliche Vorteile.

Trotz und gerade wegen der autofreien Konzeption des Reinen Wohngebietes muss die Erreichbarkeit für bestimmte Arten des motorisierten Verkehrs in Form von Rettungsdienst, Feuerwehr, Müllentsorgung, Möbelwagen u.a. sowie die Erreichbarkeit des Öffentlichen Kinderspielplatzes für Wartungs- und Pflegemaßnahmen gewährleistet sein. Dies wird ermöglicht über die die überwiegend motorisierten Verkehre bündelnde Zu- und Abfahrt im nordöstlichen Teil des Plangebietes. Ansonsten ist eine Zu- und Abfahrt zum autofreien Quartier von der Weißenburgstraße, der Metzer Straße, der Habichtshöhe und dem Hagenauer Weg aus – mittels Festlegung entsprechender Zweckbestimmung der anbindenden Wegeflächen – ausgeschlossen.

Die unter dem Aspekt der Autofreiheit eingeschränkte Zulässigkeit der Ver- und Entsorgung des Reinen Wohngebietes erfolgt über die genannte, als Privatstraße ausgebildete Hauptanbindung, welche zur Erreichbarkeit der Besucherstellplätze des Wohngebietes, der Car-Sharing-Station sowie der Tiefgarage und der ebenerdigen Stellplätze im WA-Gebiet auf einer Länge von ca. 50 m noch mit einem **Fahrrecht zugunsten der Anlieger** zu belasten ist. Im Anschluss daran bestehen

nur noch **mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten für die Erschließungsträger zu belastende Flächen**, welche in Form einer Erschließungsschleife wieder zum Zufahrtbereich an die Weißenburgstraße zurückführen.

Diese **Erschließungsschleife für „besondere motorisierte Verkehre“** ist im Einrichtungsverkehr befahrbar und in den Abmessungen auf den privaten Flächen für die Frage kommenden Nutzfahrzeuge entsprechend ausgelegt. Gleiches gilt für die Wegeanbindung zur platzartigen Aufweitung der Metzger Straße. Auf verstärkte Anforderungen an den Unterbau auf diesen Flächen sei hingewiesen.

Der Bebauungsplan setzt einen zulässigen **Ein- und Ausfahrtbereich** an der Weißenburgstraße im Nordosten des Plangebietes präzise fest: an der dort an den öffentlichen Straßenraum anschließenden und den privaten motorisierten Verkehr bündelnden Privatstraße sind zudem die **Zu- und Abfahrtbereiche** zu den Gemeinschaftsstellplatzanlagen nördlich und südlich sowie darüber hinaus ein möglichen Zu-/Abfahrtbereich zur Tiefgarage im WA-Gebiet festgelegt.

[...]

Über die privaten und öffentlichen Erschließungs- und Wegeflächen hinaus weist der Bebauungsplan durch entsprechende Kennzeichnung in der Planzeichnung auf zusätzliche, im Baugenehmigungsverfahren absehbar erforderliche Feuerwehrezufahrten zu den geplanten Baukörpern i. S. einer Signalwirkung hin. Zumindest für die Feuerwehr ist zudem im Einrichtungsverkehr eine weitere generelle Zufahrt in das Reine Wohngebiete – ergänzend zur Erschließungsschleife – vom „Metzer Platz“ aus gegeben.

[...]

Auszug aus den textlichen Festsetzung zum Bebauungsplan Nr. 428 Weißenburgstraße / Metzger Straße / Habichtshöhe

1. Textliche Festsetzungen gemäß § 9 BauGB

[...]

1.5 Ruhender Verkehr

1.5.1 Im Reinen Wohngebiet sowie im Allgemeinen Wohngebiet an der Weißenburgstraße sind **Garagen und Carports** außerhalb der dafür festgesetzten Flächen – auch innerhalb überbaubarer Grundstücksflächen und festgesetzten Flächen für Stellplätze – unzulässig (§ 9 (1) Nr. 22 BauGB i. V. m. § 12 (6) BauNVO).

1.5.2 Im Reinen Wohngebiet sowie im Allgemeinen Wohngebiet an der Weißenburgstraße sind **Stellplätze** außerhalb der dafür festgesetzten Flächen – auch innerhalb überbaubarere Grundstücksflächen und festgesetzten Flächen für Stellplätze – unzulässig (§ 9 (1) Nr. 22 BauGB i. V. m. § 12 (6) BauNVO).

1.5.3 **Tiefgaragenstellplätze** sind im Reinen Wohngebiet unzulässig. In den übrigen Baugebieten sind Tiefgaragen nur innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen bzw. innerhalb der dafür festgesetzten Flächen zulässig (§ 9 (1) Nr. 22 BauGB i. V. m. § 12 (6) BauNVO).

Im Mischgebiet können Tiefgaragen die überbaubaren Flächen ausnahmsweise überschreiten, sofern das anfallende Oberflächenwasser auf dem Bauantragsgrundstück selbst zur Versickerung gebracht wird (§ 9 (1) Nr. 22 BauGB i. V. m. § 12 (6) BauNVO).

[...]

3. Hinweise

3.1 Der Realisierung der Wohnbebauung im Reinen Wohngebiet (Gartensiedlung „Weißenburg“) liegt der Landeswettbewerb/das Pilotprojekt „Wohnen ohne (eigenes) Auto“ zu Grunde. Die Unzulässigkeit der Errichtung von Stellplätzen, Garagen oder Carports ist durch die Anwendung der VV zur BauO NW – **Reduktion des Stellplatznachweises auf 0,2 je Wohneinheit** – abgedeckt und wird darüberhinaus über den Abschluß Städtebaulicher Verträge mit entsprechender Zielbindung öffentlich-rechtlich mit den Eigentümern sowie über privatrechtliche Regelungen zum Autoverzicht in den abzuschließenden Miet- und Kaufverträgen mit den zukünftigen Bewohnern gestützt.

[...]

Auszug aus dem Städtebaulichen Vertrag

Präambel

Die Stadt Münster beabsichtigt, auf dem Gelände der ehemaligen Hindenburgkaserne an der Weißenburgstraße sowie südlich angrenzender Grundstücke ein modellhaftes und zukunftsweisendes neues Wohnquartier mit ca. 225 Wohneinheiten, zum Teil als Reihenhäuser und zum Teil in drei- bis viergeschossiger Bauweise sowohl frei finanziert als auch öffentlich gefördert zu schaffen. Dazu hat sie in 1997 an dem europaweit ausgeschriebenen Landeswettbewerb „Wohnen ohne (eigenes) Auto“ teilgenommen. Dieser Wettbewerb gliederte sich in die zwei Stufen: „Städtebauliche Realisierung“ und „Architektonisch-hochbauliche Realisierung“. Mit dem 1. Preis der 1. Stufe (Städtebauliche Realisierung) wurde das Architekturbüro Luggenhölscher aus Gladbeck, mit dem 1. Preis der 2. Stufe (Architektonisch-hochbauliche Realisierung) das Architekturbüro Pries/Pries-Bültmann, Münster ausgezeichnet. Dieser Entwurf ist die Grundlage des Bebauungsplans, den der Rat der Stadt Münster am 09.06.1999 als Satzung beschlossen hat. Mit diesem Bebauungsplan wird in Verbindung mit den Bestimmungen dieses Vertrages u. a. ein Konzept für ein integratives nachbarschaftliches Wohnen verschiedener sozialer Gruppen verfolgt. Wesentliches Merkmal dieses Konzeptes ist entsprechend der Zielsetzung des Landeswettbewerbs das „Wohnen ohne (eigenes) Auto“.

Eigentümerin eines Großteils der Flächen innerhalb des Bebauungsgebietes ist die Johanniter-Unfall-Hilfe e.V. (JUH). Die WGM hat von der JUH eine Teilfläche erworben. Die Umschreibung im Grundbuch ist noch nicht erfolgt. Die WGM und die JUH beabsichtigen die Projektierung und bauliche Umsetzung des Gesamtprojektes im Sinne der Zielsetzung der im Dez. 96/Jan. 97 zwischen der JUH, der WGM, der Stadt, des Ministeriums für Bauen und Wohnen des Landes Nordrhein-Westfalen (MBW) und des Ministeriums für Stadtentwicklung, Kultur und Sport des Landes Nordrhein-Westfalen (MSKS) getroffenen „Qualitätsvereinbarung zum modellhaften Bau eines multifunktionalen sozialen Zentrums auf dem Grundstück der Johanniter-Unfall-Hilfe in Münster“ und entsprechend den Festsetzungen des Bebauungsplans, und zwar jeder auf seiner Teilfläche. Dieser Vertrag regelt die Realisierung des Projektes hinsichtlich der Teilfläche der WGM, die sie von der JUH erworben hat. Mit der JUH wird hinsichtlich der in ihrem Eigentum verbleibenden Teilfläche ein entsprechender Vertrag geschlossen.

Stadt, WGM und JUH tragen für das modellhafte Vorhaben gemeinsame Verantwortung. Sie werden sich bei der Realisierung über die Bauphase hinaus auf Dauer im Rahmen ihrer tatsächlichen und rechtlichen Möglichkeiten wechselseitig unterstützen.

Teil I

Allgemeines

§ 1

Gegenstand des Vertrages

1. Gegenstand des Vertrages ist die Realisierung des Wohngebietes entsprechend der Zielsetzung der in der Präambel genannten Qualitätsvereinbarung. Dazu gehört die Herstellung der inneren und äußeren Erschließung des Baugebietes, die Verpflichtung zur Realisierung der in § 19 bezeichneten Vorhaben unter besonderer Berücksichtigung der stadtgestalterischen Qualitätsanforderungen (§ 5) und der Gewährleistung der Autofreiheit (§ 6) entsprechend den Festsetzungen des Bebauungsplans und den Bestimmungen dieses Vertrages. Die Qualitätsvereinbarung ist Geschäftsgrundlage des Vertrages.

[...]

§ 3

Grundbuchliche Sicherung / Weitergabeverpflichtung

1. Die WGM verpflichtet sich, alle sich aus den Festsetzungen des Bebauungsplans sowie die ihr aus diesem Vertrag obliegenden Verpflichtungen grundbuchlich zu sichern, soweit diese Verpflichtungen eintragungsfähig sind, und im Fall der Veräußerung diese Verpflichtungen den jeweiligen Erwerbern mit Weitergabeverpflichtung an weitere Erwerber aufzuerlegen. Dies gilt namentlich für Geh-, Fahr- und Leitungsrechte zu Gunsten der Anlieger, von Erschließungsträgern und der Öffentlichkeit. Insbesondere ist die Erreichbarkeit der öffentlichen Grünfläche für die Stadt als Erschließungsträger über private Wegeverbindungen sowie die grundbuchliche Sicherung der Schmutzwasserkanalisation als öffentliche Abwassereinrichtung sicherzustellen.
2. Der WGM ist bekannt, dass die im Bebauungsplan festgesetzten Gehrechte zugunsten der Öffentlichkeit auch den Radverkehr beinhalten.

[...]

§ 5

Gestaltung

1. Zur Sicherung der städtebaulich-stadtgestalterischen Qualität des Gesamtquartiers verpflichtet sich die WGM, bei der Planung und Bauausführung des Baugebietes bzw. seiner Einzelelemente die Inhalte des zwischen der Stadt (Stadtplanungsamt) und der WGM abgestimmten Gestaltungsrahmens zu beachten. Der Gestaltungsrahmen ist Bestandteil und Anlage 2 dieses Vertrages, der Inhalt für beide Vertragsparteien verbindlich. Die im Gestaltungsrahmen fixierten Prinzipien und Kriterien können nur mit Zustimmung der Stadt (Stadtplanungsamt) geändert werden.
2. Die WGM verpflichtet sich, die Planungen der einzelnen nach dem Bebauungsplan zulässigen Baumaßnahmen mit den zugehörigen Freiraumplanungen mit der Stadt (Stadtplanungsamt) abzustimmen. Die Einreichung der Planungsunterlagen muss so rechtzeitig noch vor der Beantragungsstellung erfolgen, dass eine Überprüfung und ggfs. eine Korrektur der Planungen im Sinne des übergreifenden gestalterischen Anspruches und der Ergebnisse des Landeswettbewerbs unabhängig von den im Baugenehmigungsverfahren zu prüfenden öffentlich-rechtlichen Belangen möglich ist.
3. Im Falle der Weiterveräußerung oder Verpachtung von Grundstücken an Dritte wird WGM die sich aus den Abs. 1 und 2 ergebenden Verpflichtungen an die jeweiligen Erwerber bzw. Pächter mit Weitergabeverpflichtung an spätere Rechtsnachfolger weitergeben.

§ 6

Autofreies Wohnen

1. Die WGM erklärt, dass sie das Projekt „Wohnen ohne (eigenes) Auto“ im Sinne der Zielsetzung des Landeswettbewerbes (siehe Präambel) mit allen ihr zur Verfügung stehenden rechtlichen und tatsächlichen Möglichkeiten unterstützt. Zur Erhaltung der durch diese Wohnform bedingten gesteigerten Wohnqualität wird sie alle geeigneten und organisatorischen Vorkehrungen treffen. Dazu gehört auch die Einrichtung einer Informations- und Schlichtungsstelle, die künftige Bewohner und Interessierte über das Modellvorhaben in geeigneter Weise informiert und im Falle von Verstößen gegen die privatrechtliche Verpflichtung zum Autoverzicht ggfs nach Möglichkeit außergerichtlich klärend tätig werden soll.
2. Die WGM verpflichtet sich, im Rahmen der Vermarktung der herzustellenden Wohneinheiten mit den Vertragspartnern geeignete Vereinbarungen zu treffen, die den Charakter als autofreies Wohngebiet auf Dauer sichern. Dazu sind von den künftigen Erwerbern oder Mietern sowie

deren Mitbewohner, Mitmieter, Miteigentümer und Rechtsnachfolger Erklärungen abzugeben, dass auf das Halten und/oder Besitzen eines eigenen Autos auf Dauer verzichtet wird. Die Vereinbarungen müssen darüber hinaus für den Fall eines Verstoßes Sanktionen enthalten, die geeignet sind, den erklärten Verzicht durchzusetzen. In Frage kommen insoweit die Vereinbarung von Vertragsstrafen, eines durch Rückauflassungsvermerkung gesicherten Rücktrittsrechtes, das ggfs. auch zugunsten eines Dritten (etwa eines Projektinteressierten) ausgeübt werden kann oder die Vereinbarung eines Wiederkaufsrechts. Ferner ist von den Vertragspartnern zu erklären, dass sie sich dem Spruch der einzurichtenden Schlichtungsstelle unterwerfen.

3. Die WGM verpflichtet sich, Grundstücke oder Wohneinheiten nur an solche Personen zu veräußern bzw. zu vermieten, die erklärtermaßen bereit sind, die Ziele des Projektes zu unterstützen und eine Verzichtserklärung im Sinne des Abs. 2 abzugeben. Die WGM verpflichtet sich ferner, diese vertraglichen Vereinbarungen an weitere Erwerber oder Pächter sowie ihre Rechtsnachfolger weiterzugeben. Im Fall eines Verstosses eines Bewohners gegen die eingegangenen vertraglichen Verpflichtungen wird die WGM die ihr lt. Vertrag eingeräumten Rechte geltend machen. Die Stadt wird die WGM dabei im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten dauerhaft unterstützen.

§ 7

Car-Sharing-Station

Die WGM verpflichtet sich, innerhalb des Vertragsgebietes eine Car-Sharing-Station zu errichten und auf Dauer zu betreiben oder durch einen geeigneten Dritten betreiben zu lassen. Ferner verpflichtet sich die WGM, die dauerhafte Nutzung als Car-Sharing-Station durch Eintragung von Grunddienstbarkeiten zugunsten derjenigen Grundstücke, bei denen auf einen Stellplatznachweis verzichtet wurde, und/oder eine Baulast sicherzustellen.

[...]

Teil III

Privater Hochbau

§ 19

Realisierungsverpflichtung

1. Das Vorhaben besteht in der Errichtung von
 - a. ca. 142 Geschosswohnungen und ca. 40 Reihenhäusern;
 - b. einer Car-Sharing-Station mit 8 ebenerdigen Stellplätzen auf der im Bebauungsplan ausgewiesenen Fläche für Gemeinschaftsstellplätze;
 - c. einer im Bebauungsplan festgesetzten Lärmschutzwand.

[...]

Autofreierklärung zum Mietvertrag

Besondere Vereinbarunge zur Kfz-Freiheit der „Gartensiedlung Weißenburg – Wohnen PLUS“

Zwischen der Vermieterin (WGM) und dem Mieter wird Folgendes als besonderer Bestandteil des Mietvertrages zur Wohnung Nr. in der Gartensiedlung Weißenburg vereinbart:

Präambel:

I. Die Stadt Münster und die WGM haben am 10.09.1999 einen öffentlich-rechtlichen Vertrag abgeschlossen, nämlich:

Städtebaulicher Vertrag

(Erschließungs- und Folgekostenvertrag)

gemäß §§ 11 und 124 BauGB

zum Bebauungsplanentwurf Nr. 428: „Weißenburgstraße / Metzger Straße / Habichtshöhe“.

II Die Stadt Münster hat den Bebauungsplan Nr. 428 aufgestellt; dieser ist seit dem 14.10.1999 rechtsverbindlich; bei dem Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen ist gegen diesen Bebauungsplan ein Normenkontrollverfahren (7a D 6/00.NE) anhängig.

Nunmehr wird vereinbart:

§ 1

Ich erkläre als Mieter, dass mir der Vertrag (I.), insbesondere § 6 (autofreies Wohnen), und der Bebauungsplan (II.) bekannt ist.

§ 2

Zur Realisierung der Zielsetzungen des Bebauungsplanes und des städtebaulichen Vertrages werde ich als Mieter wie folgt beitragen:

1. Ich bin darüber informiert, dass ein Verein für autofreies Wohnen bzw. eine Interessengemeinschaft der Bewohner gegründet werden soll. Zweck und erklärtes Ziel ist im Rahmen der Förderung des Umweltschutzes das Konzept des kfz-freien Wohnens im Bereich des Bebauungsplanes Nr. 428. Diesem Konzept fühle ich mich verpflichtet.
2. Das Projekt „Gartensiedlung Weißenburg – Wohnen PLUS“ ist ein Projekt kfz-freien Wohnens. Kfz-Freiheit wird von mir so verstanden, dass jeglicher Kfz-Verkehr des Straßenverkehrsgesetzes innerhalb der Gartensiedlung unzulässig ist. Darüber hinaus verpflichte ich mich, Kraftfahrzeuge nicht zu halten. Das kfz-freie Wohngebiet ist für regulären Kfz-Verkehr nicht zugänglich, mit Ausnahme von notwendigem Verkehr (z. B. Feuerwehr, Müllabfuhr, Krankentransporte o. ä.). Es werden nur Besucher- und Car-Sharing-Stellplätze eingerichtet.

Daraus ergeben sich folgende Besonderheiten:

- a. Ich verpflichte mich als Mieter, insofern für eine Sicherung der ökologischen und urbanen Wohnqualität Sorge zu tragen. Ich verpflichte mich, kein Kraftfahrzeug zu halten oder in unmittelbarem Besitz zu haben bzw. solche zu nutzen, außer wenn ich die Wohnung in der Siedlung nicht selbst bewohne sondern untervermiete; die Nutzung von Car-Sharing- und Mietfahrzeugen ist gestattet. Nicht betroffen ist der rein berufliche und geschäftliche Kraftverkehr außerhalb der Siedlung, sofern dienstlich an anderer Stelle ein Stellplatz

vorgehalten wird, jedoch fallen Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte nicht darunter. Als Mieter gewährleiste ich damit für die Mitbewohner in der Gartensiedlung ein dem Siedlungs- und Wohnzweck entsprechendes kraftfahrzeugfreies Wohnen. Ich verpflichte mich weiterhin, während der Dauer der Mietnutzung keine Personen aufzunehmen, ohne mir von diesen eine entsprechende Verpflichtungserklärung geben zu lassen. Bei einer Untervermietung bin ich verpflichtet, mit dem Untermieter eine entsprechende Vereinbarung zu treffen.

- b. Für Ausnahmefälle erkläre ich mich mit folgendem Verhalten einverstanden:
1. Bei dauernder oder zeitweiser Unzumutbarkeit der Nutzung des öffentlichen Personennah- und fernverkehrs und des Car-Sharing-Systems bzw. unmotorisierten Individualverkehrs aus persönlichen, körperlichen oder geistigen Behinderungen stellt die WGM auf Antrag des Mieters nach Anhörung der mit Gründung des Vereins bzw. der Interessengemeinschaft zu bildenden sog. Schlichtungsstelle eine Ausnahmegenehmigung in Aussicht; die dafür erforderlichen Stellplätze werden im Rahmen der Verfügbarkeit des Besucher- und Car-Sharing-Parkplatzes in der Siedlung nachgewiesen und unentgeltlich zur Verfügung gestellt.
 2. In sonstigen Härtefällen, insbesondere bei aus beruflichen und familiären Gründen zeitweise das gemeinsame Interesse der Kfz-Freiheit überwiegenem Individualinteresse kann ich, der Mieter, bei der WGM eine Ausnahme beantragen. Über meinen Antrag entscheidet die WGM nach Anhörung der mit Gründung des Vereins bzw. der Interessengemeinschaft zu bildenden sog. Schlichtungsstelle im Rahmen der Verfügbarkeit.
- c. Wenn ich, der Mieter entgegen den Erklärungen zu 1. und ohne Vorliegen einer Ausnahmegenehmigung aus b.1. und b.2. handle, erkläre ich mich hiermit einverstanden, mit der WGM in eine besondere Verhandlung einzutreten, mit dem Ziel der Wiederherstellung des vertragsgemäßen Zustandes bzw. eine einvernehmliche Auflösung des Mietvertrages. In diesem Rahmen kann die WGM mir anbieten, einen vergleichbare Wohnung anzumieten, welche der dieser Vereinbarung zugrundeliegenden Kfz-Freiheit nicht unterliegt. Bei erfolglosem Verhandlungsergebnis kann die WGM den Verstoß gegen die Kfz-Freiheit jedoch auch zum Anlass nehmen, das Mietverhältnis außerordentlich zu kündigen, im Interesse der Aufrechterhaltung der Zielsetzungen des Bebauungsplanes und des städtebaulichen Vertrages.
- d. Einen Rechtsanspruch gegenüber der WGM auf eine Ausnahmegenehmigung und die Vermietung eines/r Stellplatzes/Garage für die Fälle b.1., b.2. und c. sowie auf ein Handeln oder Unterlassen gegenüber anderen Mietern und Haus- bzw. Wohnungseigentümern der „Gartensiedlung Weißenburg- Wohnen PLUS“ erwerbe ich durch diese Erklärungen und durch den Mietvertrag nicht.

§ 3

Die WGM stellt in Aussicht, bei der jeweiligen Wohnungsvermietung die jeweiligen Mieter gleichermaßen wie unter § 2 vertraglich zu binden.

Münster, den

Impressum

Herausgeber:

Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung
des Landes Nordrhein-Westfalen (ILS)
Postfach 10 17 64
D-44017 Dortmund

Telefon: +49 (0)2 31 / 90 51-0
Telefax: +49 (0)2 31 / 90 51-1 55
E-Mail: ils@ils.nrw.de
URL: www.ils.nrw.de

Kontakt:

Dipl.-Ing. Henrik Freudenau
Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung
des Landes Nordrhein-Westfalen (ILS)
Forschungsbereich Verkehr
Postfach 10 17 64
D-44017 Dortmund

Telefon: +49 (0)2 31 / 90 51-2 79
Telefax: +49 (0)2 31 / 90 51-2 80
E-Mail: henrik.freudenau@ils.nrw.de

© ILS, 2002. Alle Rechte vorbehalten.

Diese Veröffentlichung darf – auch auszugsweise und in welcher Form auch immer – nur mit schriftlicher Genehmigung des ILS vervielfältigt werden.

Es ist ausdrücklich untersagt, ohne schriftliche Zustimmung des ILS, Kopien dieser Veröffentlichung oder von Teilen daraus an anderer Stelle öffentlich zu präsentieren (z. B. durch „Spiegeln“ dieser Datei auf anderen WWW-Servern) oder diese inhaltlich zu verändern.

Dortmund, Oktober 2002