



Wohnen
Ohne
Auto

Autofreies Wohnen in München

Rechtliche Gestaltung und
Umsetzungsmöglichkeiten in München

mit
Dr. jur. Christian Epp
und
Theo Bauernschmidt
19. 6. 2001

Nachdruck
2016

Rechtliche Gestaltung der Projekte autofreien Wohnens

Dr. jur. Christian Epp

Zur Person: Jurastudium, Promotion zum Thema „Rechtliche Regelungen autofreien Wohnens“, Gründer und Mitarbeit beim Forum Vauban in Freiburg; dort auch Umsetzung der entwickelten Rechtsmodelle.

1. Vorbemerkung:

Zuerst möchte ich Sie darauf hinweisen, dass ich das Thema des Vortrags etwas geändert habe: die Betonung liegt auf dem Begriff „Gestaltung“ rechtlicher Regelungen der Projekte autofreien Wohnens, anstatt nur „rechtlicher Regelungen der Projekte autofreien Wohnens“.

Damit soll deutlich werden, dass es keine allgemein gültige rechtliche Regelung gibt, sondern dass es in jedem Projekt um die jeweilige Gestaltung der rechtlichen Grundlagen geht.

2. Definition (nach Andrea Dittrich)

Lange Zeit war das Konzept „Wohnen ohne Auto“ inhaltlich nicht klar geschärft, was oft zu eher negativen Assoziationen führte. Deshalb hat sich in der wissenschaftlichen Diskussion folgende Definition herauskristallisiert:

Projekte „Wohnen ohne eigenes Auto“ bieten Wohnquartiere an, in denen die Bewohner von den mit dem autofreien Lebensstil verbundenen Vorteilen in größtmöglichem Maße profitieren können.

Im Zentrum dieser Definition stehen nicht, wie am Anfang bei autofreien Projekten, Proteste gegen die Autogesellschaft, sondern die Vorteile eines autolosen Lebens.

Das Konzept „Wohnen ohne Auto“ knüpft an zwei, heute wohl unbestrittene Prozesse an:

- Das eigene Auto ist in der Großstadt erkennbar nicht mehr das optimale Verkehrsmittel, um Mobilität zu sichern

- Der motorisierte Individualverkehr führt in vielen Stadtvierteln zu einer erheblichen Reduzierung der Wohnqualität

Autofreies Wohnen bietet eine Alternative zu diesen Prozessen; es gilt daher, die Vorteile immer wieder deutlich zu machen. Hier sind zu nennen:

- Höhere Wohnqualität durch KFZ-freie Erschließung (Lärmreduzierung, Sicherheit für Kinder, weniger Versiegelung usw.).

- Verringerte Errichtungskosten durch Einsparungen in der Straßen- und Stellplatzinfrastruktur (keine Tiefgaragenplätze/Stellplätze, weniger Straßenfläche)

- Interessengerechtes Angebot von Mobilitätsalternativen, z. B. Car-sharing.

- Zusätzlich für Investoren: modellhaftes Wohnen ist gutes Marketingargument, verringerte Kosten

3. Chronologie

1992 wurde von Prof. Krämer-Baldoni in Bremen eine Studie zum Mobilitätsverhalten erstellt, bei der 6 Familien ein halbes Jahr auf ihr Auto verzichten mussten; anschließend haben 5 ihr Auto abgeschafft. Daraus entwickelte sich die Idee für ein erstes autofreies Projekt, nämlich das Projekt Hollerland in Bremen. Dieses Projekt wurde zwar mangels Nachfrage eingestellt, aber die Idee wurde weiter verfolgt. Insbesondere ab 1995 erfolgte eine verstärkte wissenschaftliche Bearbeitung und Vernetzung, z. B. Carfree city network auf europäischer Ebene bzw. beim ILS auf nationaler Ebene.

In den folgenden Jahren entstanden' eine ganze Reihe von Nachfolgeprojekten in Amsterdam, Bremen, Hamburg, München, Münster, Wien und auch in Freiburg-Vauban: hier sind es 130 Wohnparteien im 1. Bauabschnitt und 120 Wohnparteien im 2. Bauabschnitt.

4. Vorüberlegungen zur rechtlichen Gestaltung

Grundsätzlich muss man sich die Frage stellen, inwieweit überhaupt eine Notwendigkeit für eine spezielle rechtliche Gestaltung gegeben ist. In Amsterdam etwa müssen die Bewohnerinnen nur eine Absichtserklärung unterschreiben, inwieweit sie sich danach richten, bleibt ihnen vorbehalten.

Andererseits hatten und haben in Deutschland viele Projekte Probleme bei der Umsetzung, da die rechtlichen Fragen nicht geklärt waren. Insofern erscheint es doch sehr wichtig, diesbezüglich für klare juristische Regelungen zu sorgen. Damit taucht die Frage auf, wie qualitativ diese Regelungen sein müssen. Man kann dies zwar abschließend noch nicht bewerten, zwei Punkte sind jedoch festzuhalten:

- Es hat in keinem Projekt bis jetzt Rechtsstreitigkeiten gegeben

- Viele Projekte haben vom wissenschaftlichen Standpunkt her sehr unzureichende Regelungen, sind aber dennoch nicht gescheitert. Das bedeutet, wichtiger als die Rechtsfragen ist eine gewisse soziale Homogenität der Bewohnerinnen, so dass man den juristischen Aspekt für den Erfolg eines Projektes nicht zu hoch einschätzen sollte.

Weiterhin muss man sich klar machen, dass es nicht die autofreie Rechtsregelung gibt, sondern dass eine Vielzahl von Gestaltungsmöglichkeiten vorhanden ist und für jedes Projekt eine individuelle Lösung gefunden werden muss. In diesem Zusammenhang muss man sich auch bewusst sein, dass bei autofreien Wohnprojekten verschiedene privatrechtliche (z. B. Grundstückskaufvertrag, Mietvertrag) und öffentlich rechtliche Instrumente (z. B. Bebauungsplan, Baugenehmigung) tangiert sind und deshalb möglichst gut aufeinander abgestimmt werden sollten. Schließlich sollte sich die rechtliche Gestaltung klar an den Akteursinteressen orientieren. Dabei sind 4 große Interessensgruppen zu berücksichtigen:

- Kommune: möchte möglichst für die nächsten Jahrzehnte Planungssicherheit (wobei bei den jetzigen Entwicklungen im Verkehrsbereich durchaus kritisch zu hinterfragen ist, warum gerade autofreie Projekte eine 40-jährige „Erfolgsgarantie“ leisten sollen) und einen überschaubaren Verwaltungsaufwand

- Nachbarn: Möchten Sicherheit vor Verlagerungseffekten

- Projektteilnehmer: Wollen einerseits die Projektvorgaben und damit die Vorteile abgesichert haben, wünschen sich andererseits aber auch eine gewisse Flexibilität

- Investor: Möchten das Kundensegment so genau bestimmt haben, dass es einen Markt gibt

5. Der rosarote Elefant der nachträglichen Autoanschaffung

Tragischerweise ist eine der zentralen Fragen, mit denen sich autofreie Vorhaben auseinandersetzen müssen, gerade der Punkt, „was ist, wenn sich die Bewohnerinnen nach ihrem Einzug ein Auto anschaffen“ Für diesen Fall sind sehr unterschiedliche Regelungen möglich:

- keine Sanktion (z. B. Amsterdam Westerpark)
- Sanktion, und zwar entweder Aufgabe des Wohnraums (rechtlich sehr klar) oder nachträgliche Anschaffung / Errichtung eines Stellplatzes

6. Die Auszugsklausel

Die „Schwere“ der Sanktion hängt natürlich von der Situation ab: in einem Studentenwohnheim kann ein Auszug relativ leicht vollzogen werden, sehr schwierig ist es dagegen bei einem Haus, das sich eine junge Familie gebaut hat (wobei gerade diese die klassischen Initiatoren von autofrei-Projekten stellen). Die rechtliche Gestaltung muss sich daher in jedem Fall an dem jeweiligen Klientel orientieren.

Die Umsetzung der Auszugsklausel bei Mietwohnungen ist relativ unproblematisch: Im Mietrecht kann wegen vertragswidrigem Gebrauch die Wohnung gekündigt werden. Zur Bewertung des sachgemäßen Gebrauchs erfolgt in der Regel eine Interessenabwägung zwischen denen des Mieters und des Vermieters, wobei der Vermieter hier die Gesamtkonzeption der Wohnanlage geltend machen könnte (es gibt z.B. ein Urteil, dass ein nicht genutzter Laden in einer Einkaufspassage im Hinblick auf die wirtschaftlichen Interessen des Vermieters gekündigt werden durfte).

Im Genossenschaftsrecht ist die Auszugsklausel ebenfalls relativ leicht umsetzbar. Dagegen ist sie bei Eigentumswohnungen sehr kompliziert und muss aufwändig rechtlich gestaltet werden. Bisher

wurde die Zulässigkeit solcher Regelungen vor Gericht auch noch nicht geklärt. Denkbar sind verschiedene Möglichkeiten, z.B.:

- Rückkaufrechte in der Wohnungseigentümergeinschaft (noch am einfachsten)
- dinglich gesicherte Rückkaufrechte zu Gunsten eines Dritten.

7. Die Stellplatzklausel

Der Grundgedanke dieser Regelung ist, dass zumindest der durch den Verzicht auf ein Auto in einem autofreien Wohnquartier erhaltene finanzielle Vorteil entfällt, wenn ein Auto angeschafft wird. Juristisch ist dies relativ leicht umsetzbar (bauordnungsrechtlich über die allgemeine Stellplatzpflicht zu steuern) und es stößt bei den Haushalten auf große Akzeptanz. Auf diese Weise kann auch die Gesamtverpflichtung des Projektes gegenüber der Kommune abgesichert werden.

Privatrechtliche Verpflichtungen, wie z.B. in München-Riem (wenn gewisse Quote von Autos angeschafft wird, dann wird die gesamte Stellplatzpflicht fällig) sind sinnvoll. Allerdings gibt es zwei große Probleme: die Stellplatzklausel ist sehr aufwändig in der Rechtsgestaltung und sie hat das Problem der Vorhalteflächen, d.h., wenn eine Festschreibung der nachträglichen Pflicht, Stellplätze zu errichten, erfolgt, dann müssen Flächen dafür vorhanden sein.

Im Freiburger Modell wurde das pro Auto so geregelt: Die Vorhaltefläche hat eine Größe von 6-7 qm je „Autofreiem“; nofalls kann ein Parkhaus darauf gebaut werden. Die Fläche wird zur Zeit als Gemeinschaftsgarten mit Bolz- und Grillplatz genutzt.

8. Umfang der Stellplatzpflicht

Nach Art. 58 BayBO dürfen bauliche Anlagen nur errichtet werden, wenn Stellplätze in geeigneter Anzahl und Beschaffenheit errichtet werden. Der Stellplatzbedarf ergibt sich im Hinblick auf:

- * Die zukünftige Nutzung (also z.B. Krankenhaus, Kindergarten oder Wohnung)

* Nach objektiven Kriterien (BGH): es kommt dabei nicht darauf an, ob der einzelne Mensch ein Auto hat oder nicht. Allerdings gibt es in der Wissenschaft eine Linie, die sagt, dass ein autofreies Wohngebiet mehr bedeutet, als die individuelle Entscheidung einer Person, kein Auto zu haben; insofern wäre die „Autofreiheit“ ein objektives Kriterium. Es wäre sehr nützlich, gerade in Bayern und Baden-Württemberg, dies einmal gerichtlich zu entscheiden. Bislang ist es in den süddeutschen Ländern sehr schwierig, zu einer tatsächlichen Reduzierung der Stellplatzpflicht zu kommen. In anderen Bundesländern dagegen wurde die Stellplatzpflicht mittlerweile sehr stark aufgelöst

* Nach Verwaltungsvorschriften: diese orientieren sich natürlich sehr stark an den landesrechtlichen Bestimmungen; darüber hinaus haben Stadtverwaltungen Bedenken, Präzedenzfälle zu schaffen (Gleichbehandlungsgrundsatz nach Art 3.1 BayBO).

9. Aussetzung der Stellplatzpflicht (für autofreie Projekte)

Die Aussetzung der Stellplatzpflicht ist in Baden-Württemberg gesetzlich vorgeschrieben, in Bayern in der Verwaltungspraxis anerkannt.

Das heißt in der Praxis:

* Verringerung der sofort zu errichtenden Stellplatzzahl (auf ca. 0,2), der Rest wird ausgesetzt und gestundet.

* Nachweisen von Vorhalteflächen, wobei ein verringerter Flächenanteil möglich sein sollte. (In anderen Bundesländern gibt es die Möglichkeit, dass sich die Bewohnerinnen verpflichten, irgendwo einen Stellplatz zu mieten bzw. zu kaufen, was für die Gestaltung der Wohnanlage günstiger ist)

* Ablösezahlung soweit Vorhalteflächen nicht realisierbar sind (Projekt in München bekam Ablösezahlung statt Stellplatzerrichtung, welche gestundet worden ist, da keine Möglichkeit vorhanden war.) Allerdings müsste diese Möglichkeit im Einzelfall geprüft werden.

10. Weitere Gestaltungsansätze

Die Sicherung der autofreien, -armen KFZ-Erschließung ist ein zentrales Anliegen aller „Wohnen ohne Auto“-Projekte. Sie kann im Bauplanungsrecht und Bauordnungsrecht erreicht werden. Allerdings ist es meist zu spät, Einfluss zu nehmen, wenn der Beschluss zur Aufstellung des Bebauungsplanes gefasst wurde, da bereits viele Vorgaben früher gemacht wurden.

Es gibt aber auch dann noch Möglichkeiten, etwa über das Straßenverkehrsrecht und im Straßenrecht den fließenden Verkehr zu verringern (wie z. B. verkehrsberuhigte Bereiche, die nachträglich gewidmet werden können oder über eine straßenrechtliche Anordnung. Auch das Privatrecht bietet Ansätze, indem z.B. eine Genossenschaft oder Eigentümergemeinschaft eine Fläche kauft und Privatwege baut.

11. Zusammenfassung

Die rechtliche Gestaltung autofreier Projekte ist mittlerweile in jedem Falle zu schaffen, da es eine Fülle von Pilotprojekten mit unterschiedlichsten Beispielen gibt, die herangezogen werden können. Die Aussetzung der bauordnungsrechtlichen Stellplatzpflicht ist auch in Bayern möglich, eine Reduzierung müsste aber erst noch in einem Modellprojekt getestet werden. Viel spannender als das, was bei der nachträglichen Anschaffung eines Autos passiert, ist die Frage, wie die BewohnerInnen ihre Mobilität ohne Auto decken können, so dass es kein Verzicht ist. Hier geht es insbesondere um die Einbindung von Mobilitätsalternativen und die Entwicklung von integrierten Mobilitätskonzepten. Auch dazu gibt es bereits eine Fülle von Pilotprojekten und hier wird die Entwicklung sicherlich weitergehen.

Dr. Zängler (TU München):
Ist die Aufnahme der Auszugsklausel in den Mietvertrag nicht sittenwidrig?

Dr. Epp:
Dazu wurde bereits viel veröffentlicht und tatsächlich wird die Privatautonomie des Mieters sehr hoch bewertet. Bei autofreien Projekten ist zu bedenken, dass dem Vermieter zumindest ein Teil der Stellplätze gestundet wurde und er seine Mierte so kalkuliert hat, dass diese Stellplätze nicht gebaut werden müssen, er damit in einem gewissen Abhängigkeitsverhältnis zu seinem Mieter lebt, in der Art, dass dieser die Stellplatznachrüstung nicht auslöst. Der Vermieter könnte also wirtschaftliche Interessen geltend machen und solange er die finanziellen Vorteile an den Mieter weiter gibt, dürfe der Aspekt „Sittenwidrigkeit“ ausgeräumt sein. Präzedenzfälle gibt es dazu allerdings nicht.

Hr. Steyrer (Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen):

Bei dem Konzept „Nachrüstflächen“ müssen in einer Siedlung ja nicht nur Flächen für Stellplätze vorgehalten werden, sondern auch für eine eventuell notwendige Verkehrserschließung. Die Gefahr, dass das auch so kommen könnte, wirkt sich sicher negativ auf die Projekte aus. Wäre es aufgrund Ihrer Erfahrung nicht besser, ganz auf Vorhalteflächen zu verzichten und stattdessen in Siedlungsgebieten so verdichtet zu bauen, um dies auszuschließen, und die Vorteile der autofreien Erschließung als Zeichen von Urbanität hervorzuheben? Und wenn schon Nachrüstflächen gefordert werden, könnte, man die nicht anderswo ausweisen?

Dr. Epp:
Hier gibt es rechtliche Grenzen: man darf der Stellplatzpflicht zwar auf einem anderen Grundstück als auf dem Baugrundstück nachkommen, aber nur bis zu einer gewissen räumlichen Grenze. Grundsätzlich wäre eine solche Trennung aber zu begrüßen. In Vauban ist die komplette Verkehrserschließung bereits gegeben, da auch Autobesitzer im selben Gebiet wohnen. Generell sollte die „Bedrohung nicht überbewertet werden, da es sicher ein langer Prozess ist, bis aus der Grünfläche eine Parkierungsfläche wird. Und für einen einzel-

nen Nachrüster finden sich sicher zuerst andere Möglichkeiten. Günstig ist die Lösung in Riem, dass erst ab einer bestimmten Anzahl nachgerüstet werden muss.

Hr. Klee (VCO, Bürgerbündnis Messenachnutzung) :

Zum Thema Flächennutzungsplan/ Bebauungsplan: Ab wann und wie kann eine interessierte Gruppe, auch aus verwaltungsjuristischer Sicht, Einfluss nehmen, nicht zuletzt auf politischer Ebene, damit solche Projekte berücksichtigt werden? Ab wann ist es von der Gesetzgebung her möglich, dies auch festzulegen? Geht dies schon im Flächennutzungsplan oder in welcher Stufe des Bebauungsplanverfahrens? Wie sieht dies in anderen Städten oder Ländern aus?

Dr. Epp:

Das ist eine ganz grundlegende Frage; grundsätzlich gibt es zwei Möglichkeiten des Vorgehens: Eine interessierte Gruppe sucht in Zusammenarbeit mit der Stadtverwaltung ein geeignetes Grundstück, das dann autofrei entwickelt wird (Beispiel Köln) oder eine interessierte Gruppe möchte in einem Gebiet, das neu überplant und gebaut wird, ein autofreies Projekt realisieren (z.B. Vauban oder auch Ackermannbogen). Dieser 2. Ansatz hat es sehr schwer. Und es besteht immer die Gefahr, dass man zu spät kommt.

Theo Bauernschmidt
Zur Person: Stadtplaner, lfd. Baudirektor im Referat für Stadtplanung und Bauordnung, HA 111 3 (Bezirk Ost)

Autofreie Wohnen in München

Theo Bauernschmidt



1. Rechtliche Grundlagen

Die Diskussion über reduzierte Stellplatzzahlen wird vor dem Hintergrund relativ eindeutiger rechtlicher Festlegungen geführt. Die Anzahl der in einer Baumaßnahme zu errichtenden Stellplätze richtet sich dementsprechend nach dem jeweils definierten Baurecht. Dabei ist zu unterscheiden nach

* Bauen mit bestehendem Baurecht, wie es z.B. im Zusammenhang bebauter Ortsteile bzw. im Bebauungsplan festgelegt ist. Hier kommen in jedem Fall die Stellplatzrichtlinien der Landeshauptstadt München zur Anwendung. Diese Richtlinien wurden unter Berücksichtigung von Art. 58 BayBO in Abstimmung mit der Regierung von Oberbayern als Aufsichtsbehörde und dem Freistaat Bayern entwickelt.

* Zukünftiges Baurecht mit Bebauungsplan: Verschiedentlich wird diskutiert, Gebiete mit reduziertem Stellplatzschlüssel durch Festlegungen im Bebauungsplan auszuweisen. Tatsächlich ist hier durch § 12 Abs. 6 BaunutzungsVO eine gewisse Grundlage vorhanden: „Im Bebauungsplan kann festgesetzt werden, dass in Baugebieten Stellplätze unzulässig oder nur in beschränktem Umfang zulässig sind“. Allerdings wird ausdrücklich betont, dass die landesrechtlichen Vorschriften zur Stellplatzerrichtungspflicht zu beachten sind. Diese Möglichkeit zur Stellplatzreduzierung wird in München in der sog. Stellplatzbeschränkungssatzung umgesetzt. Innerhalb einer besonders gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossenen Zone muss mit reduziertem Stellplatzschlüssel gebaut werden. Für die nicht zu errichtenden Stellplätze ist eine Ablöse zu entrichten, um den gesetzlichen Vorlagen zu entsprechen. Wichtig ist, dass diese Regelung nur für Büro- und Gewerbebauten gilt. Die Interpretation der landesrechtlichen Vorschriften geht derzeit dahin, dass eine ähnliche Festsetzung im Bereich Wohnen nicht möglich ist. Besonders hingewiesen werden muss in diesem Zusammenhang auch darauf, dass die Stellplatzverpflichtung objekt- und nicht nutzerbezogen ist, d.h. die zu einer Wohnung zu errichtenden Stellplätze bleiben in jedem Falle dieser zugeordnet und müssen auch zukünftigen Nutzungsansprüchen genügen.

2. Praxis der Landeshauptstadt München (ähnlich auch Freiburg-Vauban)

Generell ist die Stadt München durchaus geneigt, Baumaßnahmen auch im Wohnbereich mit einem reduzierten Stellplatzschlüssel zu zulassen. Ein völliger Verzicht auf Stellplätze ist jedoch keinesfalls denkbar, da es immer einen gewissen Sockel an Besucherstellplätzen geben muss, zu deren Errichtung private Bauherren verpflichtet sind. Die Kommune kann hierzu nicht herangezogen werden, da sie nur für Möglichkeiten zum Kurzzeitparken im öffentlichem Raum zu sorgen hat. Die Festlegung eines reduzierten Stellplatzschlüssels, wie er etwa für die autofreien Projekte in Riem vereinbart wurde, wird aufgrund der landesrechtlichen Regelungen nur in Form einer Aussetzung der Stellplatzverpflichtung als möglich erachtet. Vor diesem Hintergrund müssen von autofreien Projekten verschiedene Sicherungsleistungen erbracht werden, damit bei entsprechendem Bedarf zu einem zukünftigen Zeitpunkt die entsprechende Zahl von Stellplätzen erstellt werden kann:

* Flächennachweis für Nachrüstung: Es ist sehr schwierig, in Großstädten wie hier in München mit ihrer dichten Bebauung freie Flächen zu finden, auf denen eines Tages Stellplätze ebenerdig nachgewiesen werden könnten. Zwar könnte man in einem Bauprojekt große Freiflächen vorhalten, die man als Nachrüstfläche definieren könnte, allerdings erscheint dies wenig realistisch, da es wenig Freiflächen gibt, die Grundstücke sehr teuer sind und eine nachträgliche Bebauung zu Problemen unter GRZ-Gesichtspunkten (ökologische Aspekte, Versiegelung) führen könnte.

Es gibt jedoch andere Möglichkeiten des Flächennachweises. Ähnlich etwa wie in Vauban, indem man nur eine kleinere Fläche vorsieht und im Bedarfsfall eine Aufstockung einer Hochgarage baut. Oder die Anlage automatischer Tiefgaragen, die sehr platzsparend angelegt sind. Der nachträgliche Anbau einer Tiefgarage unter einer Freifläche, die dann schon bepflanzt und bewachsen ist, in einer schon bezogenen Wohnanlage ist dagegen außerordentlich schwierig und aufwändig.

In Riem konnte man eine besondere Si-

tuation nutzen: es gibt einen zentralen Stellplatzbetreiber, der in seinem gesamten Stellplatzkontingent (das im 1. Bauabschnitt ca. 1.500 Stellplätze umfasst), gewisse Vorhaltungen für autofreies Wohnen bereit stellt. Die Stellplätze kann er an Personen, die nicht unbedingt die Stellplatzpflicht erfüllen müssten, weiter vermieten, aber diese Stellplätze könnte er dann (nach Kündigung der aktuellen Mieter) an die Mitglieder der autofreien Projekte weitergeben, wenn diese nicht mehr autofrei sind.

• Finanzierungsnachweis

Die 2. Absicherung der Nachrüstpflcht ist neben der räumlichen die finanzielle. Hier ist die Stadt München den Weg gegangen, dass sie eine „Höchsticherungshypothek zugunsten der Landeshauptstadt München“ verlangt, die in etwa dem finanziellen Nachrüstsbedarf entspricht, wenn man die Stellplätze braucht: Man ging seinerzeit davon aus, dass ein Stellplatz in einer Tiefgarage ca. 30.000 DM kostet, hat damit dann die entsprechende Anzahl der fehlenden Stellplätze multipliziert und den entsprechenden Betrag als Höchstbetragssicherungshypothek eingestellt, der dann von der WEG Autofrei Wohnen geleistet werden mußte. Daneben gibt es die Möglichkeit, wie es etwa in Vauban gemacht wurde, dass man eine gewisse Anzahlung leistet, also einen Basisteilbetrag auf ein Sperrkonto zahlt oder als Bauherrengemeinschaftsguthaben festlegt und damit gewisse Dinge finanziert, sei es die Flächenrückhaltung oder die Anschubfinanzierung für den Nachrütsfall. Diesen Finanzierungsnachweis fordert die Baugenehmigungsbehörde.

* Rechtsverbindliche Verpflichtungserklärung

Als 3. Sicherungselement wird eine rechtsverbindliche Verpflichtungserklärung gefordert, in der man sich verpflichtet, auf das Auto zu verzichten und eine jährliche Erklärung abzugeben, auch weiterhin kein Auto zu besitzen. Damit soll der jährliche Status quo dokumentiert werden. Diese Dinge werden in München teilweise auch im Kaufvertrag geregelt, d.h. es nicht nur eine Regelung über das Bauordnungsrecht, sondern teilweise auch im Privatrecht.

Nun zu den Regelungen in der Messe-



stadt Riem im Einzelnen:

Es gibt 2 Bauherrngemeinschaften: den Verein Autofrei Wohnen mit 14 Wohneinheiten und die WOGENO, eine neu gegründete Genossenschaft, mit 27 Wohneinheiten. Es gibt also insgesamt 41 autofreie Wohneinheiten. Wir sind in der Erstanschaffung davon ausgegangen, dass Stellplätze nach einem Stellplatzschlüssel von 0,21 errichtet werden müssen (diese krumme Zahl ergibt sich aus der ungeraden Anzahl der Wohneinheiten): das bedeutet, der Verein Autofrei Wohnen muss am Anfang 3 Stellplätze nachweisen, davon 2 für Besucher und 1 für Car-sharing. Die WOGENO muss 6 Stellplätze als Erstausrüstung nachweisen. Die Baugenehmigungsbehörde erlaubt eine Nachrüstung bis auf 0,4, d.h., Autofrei Wohnen kann bis auf maximal 5 Stellplätze, die WOGENO bis auf maximal 10 Stellplätze aufrüsten. Wenn über diese Grenze 0,4 ein Bedarf an weiteren Stellplätzen entsteht, erklärt die Baugenehmigungsbehörde das Projekt Autofreies Wohnen für gescheitert und es fällt die normale Stellplatzpflicht an, d.h. pro Wohneinheit muss ein Stellplatz vorhanden sein, es muss also entsprechend nachgerüstet werden. Die Nachrüstung erfolgt, wie schon erläutert, über den zentralen Stellplatzbetreiber in der Messestadt Riem. Die Grundstücke waren in städtischen Besitz; beim Verkauf an Autofrei Wohnen (wie auch bei zukünftigen Projekten) ging man von Grundstückspreisen aus, die nach Einkommen gestaffelt sind.

Die Preise liegen dann bemessen nach * § 25 2.WoBauG (Soz. Wohnungsbau) bei 450 DM

* bei Überschreitung dieser Einkommensgrenze um 30% bei 750 DM

* bei Überschreitung dieser Einkommensgrenze um 60% bei 1050 DM

* Frei finanziert bei 1700 DM

(Jeweils pro qm Geschosßfläche)

Dies ist eine völlige Gleichstellung mit anderen Grundstücksbewerbern in der Messestadt Riem, aber es ist doch eine individuelle Ausfüllung möglich.

3. Sonstige Rahmenbedingungen für autofreies Wohnen

(Demonstration des Standortes für autofreies Wohnen in Riem auf der Karte)

Für autofreie Projekte ist es wichtig, dass das Grundstück zumindest an einer Stelle mit einer öffentlichen Straße erschlossen ist: auch wenn die Bewohnerinnen selbst kein Auto besitzen, muss die Zufahrt für Besucher, Müllaster, Krankentransporte u. ä. gewährleistet sein. Dies ist hier in Riem gegeben.

Ein zweiter Punkt, der uns sehr wichtig war, ist, dass beim autofreien Wohnen eine ruhige Lage gewährleistet ist, damit die Vorteile aus dem Autoverzicht auch erlebbar sein können. Dies ist in Riem bestens gelöst; man kann durchaus sagen, dass es sich um ein „Filetgrundstück“ handelt: beste Lage, südwestlich ausgerichtet, Grünbezug. Weiterhin sollte das Gebiet gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen sein: hier ist in Riem eine U-Bahnstation (Wegelängen zur U-Bahn ca. 400m) und eine Buslinie mit einer Haltestelle in der Nähe vorhanden. Die ÖV-Erschließung ist also durchaus sehr gut. Dann ist in Riem auch die infrastrukturelle Erschließung sehr gut: Schule, Kinderkrippe und Kindergärten waren bereits vor Bezug fertiggestellt und liegen in unmittelbarer Nähe. Was leider noch fehlt, sind Einkaufsmöglichkeiten. Dies ist aber kein Versäumnis der Stadt, sondern eine privatwirtschaftliche Angelegenheit: Geschäfte siedeln sich erst dann an, wenn genügend Bevölkerung vorhanden ist. Erst ab September kommt ein provisorischer Supermarkt für 7 Jahre, das große Einkaufszentrum soll Ende 2003 fertig gestellt werden. Dann kann man von einer Vollversorgung bzgl. des Einkaufens sprechen. Schließlich ist für autofreies Wohnen wichtig, dass es einen Bezug zu Erholungs- und Freizeitmöglichkeiten hat. Diesbezüglich gibt es in Riem mit dem Landschaftspark ideale Gegebenheiten für die Naherholung. Im zukünftigen Zentrum wird es dann auch ein breites Angebot an Freizeitmöglichkeiten geben, wie Multiplex-Kino, Wellness, Disco und dgl.. Soweit zu den äußeren Rahmenbedingungen der autofreien Projekte in Riem. Als Ergebnis

zeigt sich, nicht zuletzt aufgrund der Lage, des Engagements der Bewohnerinnen und des Bauens in Bauherrngruppen, eine sehr hohe Wohnzufriedenheit, die viel stärker ausgeprägt ist als bei der übrigen Bevölkerung, die Eigentumswohnungen von der Stange gekauft haben bzw. im sozialen Wohnungsbau leben (wobei die Zufriedenheit hier auch besser ist, als behauptet wird). Man sieht deutlich, dass autofreies Wohnen, aber insbesondere das gemeinschaftliche Planen und Bauen und Leben, trotz der äußeren Umstände wie Baustellen usw., zu einer sehr großen Wohnzufriedenheit führt. Besonders herauszustreichen ist, dass Gemeinschaftsaktionen in den beiden Gruppen sehr ausgeprägt sind. Es findet eine sehr gute Gemeinwesenarbeit statt, die sich auch für die übrige Bevölkerung .vorbildlich darstellt.

4. Zukunft

Wie sieht die Zukunft für autofreie Projekte aus? Ich sehe kaum eine Chance für die Lockerung der landesrechtlichen Bestimmungen, gerade wenn man diesen juristischen Grundsatz des Objektbezugs der Stellplatzverpflichtung sieht. Obwohl es in anderen Bundesländern offenbar Auflösungstendenzen hinsichtlich der Stellplatzpflicht gibt, lassen sich hier in Bayern keine entsprechenden Anzeichen feststellen, obwohl der genannte Paragraph in der BauNutzungsVO durchaus Ansätze bieten würde.

Ich denke aber, dass dieses Münchner Beispiel eine gute Grundlage für weitere Anwendungen bietet. In Riem ist für den Verein Autofreies Wohnen in unmittelbarer Nähe ein weiteres Grundstück reserviert, auf dem 10-12 Wohneinheiten realisiert werden können. Dieses Projekt hat Schwierigkeiten, was nach Aussagen der Beteiligten weniger an der Nachrüstverpflichtung bzw. den juristischen Regelungen liegt, als vielmehr in der Auseinandersetzung der verschiedenen Interessen in der Gruppe und an der finanziellen Situation.

Es war weiterhin geplant, im 2. Bauabschnitt, der ganz im Osten liegt, ein weiteres Kontingent für autofreies



Wohnen zu etablieren. Im Wettbewerb wurden die Architekten auch um entsprechende Vorschläge, wie das flexibel gestaltet werden kann, gebeten. Jetzt in der Bebauungsplanentwicklung haben wir darauf jedoch keine Rücksicht mehr genommen, weil wir keine Nachfrage haben. Wir können dies sicher wieder einmal einbauen, aber zur Zeit haben wir davon Abstand genommen, weil das 2. Bauherrenprojekt im 1. Bauabschnitt noch immer nicht voll belegt ist. Für die rund 12 Wohneinheiten gibt es nur 2-3 Bewerber. Die Gründe hierfür kenne ich nicht, eventuell liegt es an der Werbung; man kann allen Interessierten nur empfehlen, sich zu melden und an dem Projekt zu partizipieren, zumal die Grundstückspreise, die ja nach dem Einkommen gestaffelt sind, nicht die große Rolle spielen dürften.

Wie gesagt, die Stadt München ist bereit, autofreies Wohnen zu fördern und wir glauben, mit den Riemer Regelungen eine gute Basis gefunden zu haben. Zumindest haben wir keine Rückmeldungen, dass diese Bedingungen, die wir fordern, nicht erfüllbar wären oder zu Zurückhaltung führten. Natürlich wäre es schöner, wenn die Nachrüstpflicht wegfallen würde, aber wie oben schon erläutert, sehe ich juristisch keine Auflockerungstendenzen.

Noch ein Wort zur letzten Frage nach dem 1. Vortrag: (Wie kann man sicherstellen, dass autofreies Wohnen in der Flächennutzungsplanung oder Bauleitplanung festgelegt wird.) Meiner Meinung nach, wobei ich dies nochmals prüfen müsste, fehlt hierzu die juristische Substanz, es gehört noch nicht zu den Fällen, die man ausweisen kann. Man könnte sich zwar vorstellen, dass man eine Regelung analog zum sozialen Wohnungsbau macht: hier kann man in Bebauungsplänen Gebiete bestimmen, in denen sozialer Wohnungsbau stattfindet. Denkbar wäre, analog ein Gebiet für autofreies Wohnen zu bestimmen, obwohl es in den Vorschriften nicht vorgesehen ist. Wie gesagt, ich kann dies nur vermuten, da ich auf die Frage nicht vorbereitet bin. Aber selbst wenn es möglich wäre, ein autofreies Gebiet im Bebauungsplan auszuweisen, so ist dies nur als Hinweis zu verstehen, d.h., wenn der spätere Grundstückskäufer

mit dem Argument der wirtschaftliche Unzumutbarkeit die Umsetzung ablehnt, ist dies legitim. Es liegt ja nicht im Interesse der Stadt, dass sonst womöglich Grundstücke längere Zeit nicht bebaut werden. Mein Vorschlag wäre deshalb, bei entsprechender Nachfrage auf die Stadt zuzugehen und ein geeignetes Grundstück zu finden, auf dem dann entsprechend den vorgestellten Bedingungen, über die man ja auch weiter diskutieren kann, eine autofreie Wohnanlage entstehen kann. Entscheidend ist die Nachfrage. Eine Ausweisung im Flächennutzungsplan ist schließlich generell nicht möglich. Wohnen ohne Auto - Rechtliche Gestaltung und Umsetzungsmöglichkeiten in München

Rückfragen und Diskussion

Fr. Skok (WOGENO):

Die etwas zögerliche Nachfrage in Riem hat vielleicht auch psychologische Gründe, der Stadtteil wirkt für viele Menschen weit weg, obwohl er natürlich sehr gut angebunden und erschlossen ist. Außerdem ist mein Eindruck, dass von den bei der Stadt Zuständigen nicht gerade offensiv positiv für dieses Konzept autofreies/autoreduziertes Wohnen geworben wird. Ich würde mir wünschen, dass offensiver dargestellt wird, dass dies ein Wunsch des Stadtrats und der Verwaltung ist.

Nun aber meine Frage: Können autoreduzierte Projekte nur in randstädtischen Neubaugebieten bzw. großen Entwicklungsgebieten aufgrund der Bauordnung realisiert werden oder sehen Sie auch Möglichkeiten für innerstädtische Flächen? Wie könnte man da mit dieser Nachrüstpflicht umgehen? Wir hätten bei der WOGENO immer Interesse an autoreduziertem Bauen, denn 50% unserer Mitglieder haben schon heute keine Auto und gerade innerstädtisch ist das Risiko, dass sie sich eines anschaffen, sehr gering.

Hr. Bauernschmidt:

Die Kritik, wir würden nicht genügend Werbung machen, kann ich so nicht stehen lassen. Wir haben sehr viel Zeit und Arbeit investiert und schließlich auch die Baugenehmigungsbehörde, die anfangs sehr skeptisch war, überzeugt. Der Stadtrat hat durch wiederholte Anträge seine Unterstützung dokumentiert.

Die Problematik ist die, dass innerhalb der Verwaltung keine Organisationseinheit aufgebaut ist, die autofreies Wohnen betreibt, wobei es zu diskutieren wäre, ob dies überhaupt Aufgabe der Verwaltung ist.

Dann ist noch die Frage, wie man werben sollte: Wir unterstützen selbstverständlich autofreies Wohnen und ich kann mir weitere Projekte vorstellen. Wir haben ja nicht nur das Beispiel in Riem, es gibt ja auch woanders schon Ansätze, wie etwa am Ackermannbogen und das Projekt der GEWOFAG. Es gibt sicher weitere Fälle, auch innerstädtisch, bei denen unter den gezeigten Voraussetzungen und den juristischen Rahmen-



bedingungen autofreies Wohnen möglich sein wird. Allerdings wird man auch da den Nachweis der Nachrüstbarkeit führen müssen. Das ist innerstädtisch sicher schwieriger als in den großen Entwicklungsgebieten, man muss da mit viel Phantasie nach Lösungen suchen. Denkbar wäre z.B. Stellplätze in der Nachbarschaft nachzuweisen oder eine Option in einem öffentlichen Parkhaus zu bekommen. Manchmal findet man aber auch keinen Ausweg. Das bedeutet aber einen großen Dialog, einmal mit der Basis, aber auch mit den Behörden. Sie brauchen da ein offenes Ohr und letztlich auch Fürsprecher in der Verwaltung, die das Modell autofreies Wohnen fördern und unterstützen.

Hr. Meighörner:

Wer die Presse, insbesondere die Rathaus-Umschau gelesen hat, hat entdeckt, dass in Teilen des Rathaus geradezu Freude herrscht, dass das Parkraum-Konzept gescheitert ist. Wie sehen Sie im Jahre 2001 diesen Aspekt?

Hr. Bauernschmidt:

Ich sehe das nicht so negativ, weil wir in München realisierte Beispiele haben, auf die man immer Bezug nehmen kann. Sie haben gezeigt, dass sie weitere Vorteile mit sich bringen, also nicht nur weniger Autos, sondern auch ein besonderes Gemeinwesen und eine hohe Wohnzufriedenheit. Das wird in der Presse allerdings nicht so vermittelt. Was uns allerdings Sorge macht, und was auch in entsprechenden Kreisen Stimmung machen könnte, dass wir in München zunächst offenbar keine große Nachfrage haben, um viele Projekte zu füllen. Über diesen Umstand und wie man ihn ändern kann, muss man einmal diskutieren. Ich hab hier auch keine Vorschläge parat. In jedem Fall sollte sich jeder Interessierte bei uns oder bei Autofrei Wohnen melden. Wenn er nicht in die Messestadt will, vielleicht dann an den Ackermannbogen oder vielleicht ließe sich auch ein eigenes Projekt finden; es müßte jedoch geeignet sein, was ein Problem sein könnte.

Hr. Steyrer:

Gescheitert ist nicht das Konzept autofreies Wohnen, sondern das Konzept mit dem reduzierten Stellplatzschlüssel,

da die großen Stadtratsparteien es plätzen haben lassen. Das Grundkonzept wurde damit zerstört, aber die darauf aufbauenden Einzelprojekte funktionieren. Das ist ein großer Erfolg, den man auch so vermitteln sollte.

Zu der Regelung, dass die autofreien Projekte bei einem Stellplatzbedarf von mehr als 0,4 gescheitert sind: dies ist ja wohl frei ausgehandelt, denn im Baurecht gibt es ja keine entsprechenden Regelungen: Wie kommt das zustande? Und ist damit eine Tür für weitere Verhandlungen geöffnet?

Hr. Bauernschmidt:

Die Definition des Scheiterns war eine Forderung der Baugenehmigungsbehörde. Auf was die bezogen ist, kann ich nicht sagen, wir haben jedoch sehr darum gerungen, die Schwelle möglichst hoch anzusetzen.

Dr. Epp:

Noch ein Nachtrag: die Entwicklung und Realisierung von autofreiem Wohnen ist sehr arbeitsintensiv, sowohl auf der Verwaltungs- als auch auf der Privatseite. Eine der wichtigsten Fragen ist meiner Meinung nach, wo diese Arbeit nun angesiedelt wird. Wenn man ganz pauschal München mit Freiburg vergleicht, die ähnliche autofreie Konzepte haben, müßte in der Großstadt die autofreie Mobilität noch attraktiver sein (abgesehen vom „Öko-Touch“, den Freiburg nun mal hat). Der entscheidende Punkt, warum das Freiburg Projekt aber trotzdem erfolgreicher war, ist meiner Meinung nach das Vorhandensein eines gut eingerichteten und gut besetzten Büros: wir hatten eine gute öffentliche Förderung, z.T. 5 Mitarbeiter, eine Öffentlichkeitskampagne und konnten entsprechend viel leisten.

Ich bewundere zwar das große ehrenamtliche Engagement hier, aber wenn ich daran denke, wieviel Arbeit in Freiburg nötig war, um das Konzept zu entwickeln und umzusetzen, so glaube ich nicht, dass dies allein auf ehrenamtlicher Basis geleistet werden kann.

Ich bin zwar auch nicht der Meinung, dass die Verwaltung für eine Öffentlichkeitskampagne zuständig ist, aber solange unklar ist, wer der private Akteur ist und welche Ressourcen ihm zur Verfügung stehen, wird es auch weiterhin

schwierig sein. Das hat nichts damit zu tun, ob die Idee gut oder schlecht ist.

Fr. Skok:

Kann es nicht doch daran liegen, dass das Konzept in Freiburg etwas anders ist: In Vauban sind ja doch sehr viele Baugruppen aktiv, während in Riem die einzelnen WAs an Bauträger und Investoren vergeben werden sollten. Ich denke, es ist viel schwieriger, einen Bauträger von autofrei zu überzeugen, der das dann auch wieder an seine Kunden vermarkten muss. Deshalb sehe ich zwar auch die Bedeutung eines Büros, aber das städtebauliche Konzept spielt genauso eine Rolle.

Dr. Epp:

Der Hinweis ist sicher richtig, die Baugruppen haben eine wichtige Rolle gespielt. Man sollte aber nicht übersehen, dass sie gekommen sind, weil wir ein Büro, die Infrastruktur und den politischen Druck schon hatten. Zu uns konnte jeder kommen und sich informieren, es gab damit nicht den Informationsnachteil, den der private sonst gegenüber dem professionellen Nachfrager hat.

Hr. Bauernschmidt:

Ein entscheidender Punkt ist, dass politischer Druck und politischer Wille dahinter ist. Ich glaube, in der Verwaltung ist auch die Bereitschaft da, solche Dinge zu entwickeln. Und sicher gibt es auch ein gewisses Terrain, das positiv reagiert.

Man muss aber auch andere Faktoren berücksichtigen: Wir können in München wohnungspolitisch nicht einfach umsatteln auf reine Bauherrngruppen. Wir müssen nämlich im Jahr 6000 Wohnungen bauen, um die Nachfrage am Wohnungsmarkt zu befriedigen. Davon ist mehr als die Hälfte in Bebauungsplänen festzulegen, d.h. es muss neues Baurecht geschaffen werden. Damit sind wir so ausgelastet, dass wir uns um kleinere Themen wie autofreies Wohnen oder Baugemeinschaften nur wenig kümmern können. Wir unterstützen, z.T. mit privatem Engagement, aber auch dienstlich, diese Projekte, aber unsere Priorität besteht darin, die Bedürfnisse des Wohnungsmarktes zu befriedigen. Zu dem boomenden Wohnungsmarkt kommt das Instrument des vorhabenbe-

zogenen Bebauungsplanes, d.h. Investoren, die ein Grundstück besitzen, das im Flächennutzungsplan entsprechend vorgesehen ist, können einen Antrag stellen, dass es entwickelt wird. Dieses Instrument wird zunehmend genutzt und bindet ebenfalls viele Kapazitäten in unserer Behörde.

Gleichwohl unterstützen und fördern wir Baugruppenprojekte. Allerdings scheint es mir, als ob doch die Mentalität der Wohnungssuchenden hier in München etwas anders ist als in Freiburg oder Tübingen: es gibt sicher viele, die selbst etwas bauen wollen, die Mehrheit tendiert aber doch zu der „Wohnung von der Stange“. Dies liegt vielleicht an der beruflichen Situation, viele, gerade im High-Tech-Bereich, wissen oft gar nicht, wie lange sie hier bleiben werden.

Herr Klee:

Bisher wurde nur der einzelnen „Häuslebauer“ angesprochen. Warum aber gibt es hier in München keinen Investor oder Bauträger, der einmal ein Projekt „Wohnen ohne eigenes Auto“ macht, wie ich es etwa aus Edinburgh kenne. Liegt es daran, dass es keine Investoren dafür gibt? Mietinteressenten dürfte es, gerade bei dem momentanen Druck auf dem Wohnungsmarkt und den hohen Mieten, die dann ja etwas günstiger wären, genügen. d geben. Außerdem leben ja jetzt schon sehr viele ohne Auto, ohne dass sie bei „Wohnen ohne Auto“ organisiert wären. Ist die Idee vielleicht noch zu wenig bekannt und man müsste die Investoren und Wohnungsbaugesellschaften stärker ansprechen?

Herr Dursch (Bauland GmbH):

Wir haben uns schon mit dem Konzept autofreies Wohnen auseinandergesetzt, insbesondere als wir erfahren haben, dass in Riem das Filetgrundstück dafür zur Verfügung steht.

Allerdings ist es so, dass alle mir bekannten Wohnungsbauunternehmen 1-2 Pilotprojekte entwickeln, bei uns z.B. Vollholz-Reihenhäuser und betreutes Wohnen. Der Markt bietet derzeit sehr viele Nischen, die man ausprobieren könnte, da es noch kaum Erfahrungen dazu gibt. Letztendlich scheitert es immer wieder an der zu dünnen Personaldecke: a) man findet in München kaum qualifiziertes Personal und b) auch in der

Verwaltung gibt es zu wenig Leute. Solche Pilotprojekte, wenn man sie solide machen will, sind enorm zeitaufwändig: wir haben ja sehr genaue baurechtliche Regelungen, dazu kommen viele steuerliche Fragen usw..

Wir hatten uns in Riem überlegt, ein solches Modell zu realisieren, aber angesichts der Tatsache, dass wir bereits 2 Pilotprojekte zu entwickeln hatten, hatten wir uns dagegen entschieden. Es gibt viele hochinteressante Ideen, und wir haben hochengagierte Kollegen, aber die Arbeitskapazitäten reichen leider nicht aus. Ich denke, bei anderen Bauträgern ist es ähnlich.

Hr. Bauernschmidt:

Als Ergänzung: Der Mietwohnungsbau ist in München eigentlich nur noch im sozialen Wohnungsbau existent; im frei finanzierten Wohnungsbau gibt es ihn nur noch in ganz wenigen Einzelprojekten.

Wir haben für Riem mit vielen Bauträgern über ein autofreies Wohnprojekt gesprochen: Ein Grund, warum es nicht weiter führte, war sicher das: wegen der ganzen komplizierten rechtlichen Regelungen benötigte hohe Engagement und Fachwissen.

Ein zweiter Grund war die Unabwägbarkeit des Interesses. Ein Bauträger muss seine Kosten wieder hereinbringen und Gewinn machen. Für ein alternatives Projekt, wie autofreies Wohnen, ist der Aufwand sehr groß: man muss wahrscheinlich mehr Werbung machen, man wird sehr viele Gespräche mit Interessenten führen, auf individuelle Ansprüche eingehen müssen usw. Wir haben trotz der vielen Bauträger, mit denen wir gesprochen haben, keinen gefunden, der bereit gewesen wäre, das Risiko einzugehen.

Die Zukunft des Wohnens



„Wohnen ohne Auto“ ist eine Initiative

von engagierten Bürgerinnen und Bürgern und wird unterstützt von

- Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club, KV München e.V.,
- Bund Naturschutz in Bayern e.V.,
- Gesundheitsladen München e.V.,
- Green City e.V.,
- STATAUTO München Car-Sharing
- Verkehrsclub Deutschland e.V.
- Wohnen ohne Auto ist Mitglied von autofrei leben! e.V.

Nachdruck 2016

Anlässlich der Fachveranstaltung:

„Mehr Rechtssicherheit für autofreie Projekte – So kann das Wohnungsangebot vergrößert werden und zugleich klimaverträglich und nachhaltig gebaut werden.“

am 5. Dez. 2016

Wohnen ohne Auto c/o VCD
Breisacherstr. 12
81667 München
Tel. 20 11 898
Fax 20 15 313
kontakt@wohnen-ohne-auto.de
www. wohnen-ohne-auto.de

Mit freundlicher Unterstützung der

