

## Sammlung rechtlicher Regelungen

**Autofreies Wohnprojekt  
München - Riem**

### *Inhalt*

**Erläuterung zum Parkraumkonzept Seite 2**

**Öffentlich-Rechtliche Sicherung  
Begründung zum Bebauungsplan Seite 4**

**Privatrechtliche Sicherung  
WEG Kaufvertrag Seite 8  
WEG Baugenehmigung Seite 12  
WEG Teilungserklärung Seite 13  
WOGENO Erbbaurechtsvertrag Seite 15**

## Das Parkraumkonzept in der Messestadt Riem – die planerische Konzeption

### I.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München hat sich im Rahmen der Planungen für die Nachfolgenutzung des ehemaligen Flughafengeländes in München-Riem entschlossen für den Bereich der dort vorgesehenen Wohnbebauung die Idee einer ökologischen und ressourcenschonenden Ordnung des ruhenden Verkehrs zu verfolgen. Planerische Absicht war dabei insbesondere die Schaffung einer herausragenden Wohnqualität, die Stärkung der Aufenthaltsfunktion des Straßenraums, die Reduzierung der durch die öffentliche Erschließung und durch die Parkieranlagen versiegelten Flächen, die Transparenz und Trennung der Finanzierung von einerseits Wohnungs- und andererseits Stellplatzbau.

Die für die jeweiligen Wohnungen erforderlichen Stellplätze sollten grundsätzlich ausschließlich in Tiefgaragen untergebracht werden, die abweichend von sonst üblichen Lösungen jedoch nicht von den jeweils einzelnen Bauträgern erstellt, sondern rechtlich, baulich und wirtschaftlich getrennt vom Wohnungsbau als größere zusammenhängende Einheiten durch einen eigenen Betreiber errichtet werden sollten.

Da nach den Erfahrungen im Stadtgebiet München sowie nach Erkenntnissen aus anderen Großstädten die nach den bestehenden Stellplatzrichtlinien erstellten größeren Tiefgaragenanlagen häufig nicht vollständig ausgelastet sind, weil in der Regel nie gleichzeitig alle Tiefgaragenutzer ihr Auto in der Garagenanlage abstellen, sollte im Parkraumkonzept für die Messestadt Riem zunächst einmal die Grundversorgung mit einem Stellplatzschlüssel von 0,75 gewährleistet werden und erst bei Bedarf eine Anhebung auf den „normalen“ Stellplatzschlüssel von 1,0 erfolgen (Anm.: da im Sozialen Wohnungsbau der Stellplatzschlüssel bei 0,8 liegt, ergab sich hier eine Quote von 0,6; für das Modellprojekt „Wohnen ohne Auto“ wurde von einer Nachweisquote von 0,21 ausgegangen). Die Funktionsfähigkeit des reduzierten Stellplatzbaus sollte durch Wechsel- bzw. Mehrfachnutzungen der Stellplätze (sog. rollierendes System) sichergestellt werden. Die Frage, ob über die Grundversorgung hinaus ein Stellplatzbedarf besteht, sollte einer ständigen Beobachtung unterliegen, spätestens jedoch 12 Jahre nach Fertigstellung der Stellplatzanlagen anschließend entschieden werden. Damit korrespondierend war vorgesehen und wurde später entsprechend umgesetzt, dass im Bauvollzug die Erstellung der „fehlenden“ Stellplätze bis zur Erklärung des Nachrüstfalles ausgesetzt wird.

Da die Konzeption davon ausging, zunächst nur 70 % der pflichtigen Stellplätze zu errichten (als Folge des Anteils des sozialen Wohnungsbaus im Planungsgebiet mit einer Quote von 0,6 bzw. „Wohnen ohne Auto“ vom 0,21; vgl. oben), ergab sich wegen der teilweise Aussetzung der vollständigen Erfüllung der Stellplatzverpflichtung auf der Ebene des Bauordnungsrechts und damit einhergehend einer entsprechenden Reduzierung der Herstellungskosten für die Tiefgaragenanlagen auch die Chance für einen Kostenvorteil, der den künftigen Bewohnern zu Gute kommen sollte.

Um die teilweise Aussetzung der vollständigen Stellplatzverpflichtung möglich zu machen, wurde es erforderlich, möglichst alle zu errichtenden Stellplätze in einem Stellplatzpool zu bewirtschaften. Den Bewohnern sollten lediglich Nutzungsrechte – diese allerdings garantiert – eingeräumt werden. Damit verbunden war aber, dass grundsätzlich kein Anspruch auf einen exklusiven Stellplatz bestand; die Bewohner sollten vielmehr die zur Verfügung stehenden Stellplätze gemeinsam nutzen und hierfür Nutzungsentgelte entrichten. Die exklusive Zuweisung eines Stellplatzes zur ausschließlichen Nutzung sollte zwar grundsätzlich möglich bleiben, aber eine Ausnahme darstellen.

## II.

Da zum Zeitpunkt der Erstellung des Bebauungsplanes noch keine Erkenntnisse hinsichtlich der weiteren Planungsentwicklung insbesondere der Akzeptanz der Bewohner für das Parkraumkonzept vorlagen, führte die Umsetzung dieses Konzeptes dazu, dass auf der Ebene der Bauleitplanung der Stellplatzschlüssel für die gesamte Wohnnutzung im Gebiet des 1. Bauabschnitts (für den allein bisher ein Bebauungsplan in Kraft ist) mit 1,0 (= 1 Stellplatz pro Wohneinheit) festgesetzt und damit ein entsprechend vollständiges Angebot von Stellplätzen ausgewiesen wurde. Die Bauräume für die vorgesehenen unterirdischen Parkieranlagen wurden dabei so bemessen, dass entsprechend dem Parkraumkonzept 70 % der erforderlichen Stellplätze dort errichtet werden konnten. Um für den Fall eines späteren Scheiterns des Parkraumkonzeptes den im Bebauungsplan vorgesehenen Stellplatzschlüssel realisieren zu können, wurden für die restlichen 30 % des im Bebauungsplan festgesetzten Stellplatzschlüssels sog. Nachrüstflächen (Sondergebiete Parken) festgesetzt, um dort erforderlichenfalls Parkhäuser errichten zu können.

Im Rahmen der Realisierung des 1. Bauabschnittes Wohnen wurde ein Tiefgaragensystem mit etwa 1.800 Stellplätzen in vier großen räumlichen Einheiten vorgesehen; diese wurden bzw. werden noch sukzessive im zeitlichen Zusammenhang mit der fortschreitenden Wohnbebauung errichtet. Von den genannten 1.800 Stellplätzen entfallen dabei ca. 1.720 Stellplätze auf die realisierte bzw. geplante Wohnnutzung bei einer angenommenen Größenordnung von 2.300 – 2.500 Wohnungen. Die übrigen Stellplätze wurden für Gemeinbedarfseinrichtungen und zulässige gewerbliche Nutzungen in den Wohngebieten eingeplant.

Zur Umsetzung des vorgenannten Parkraumkonzeptes wurde ein Betreibermodell entwickelt und in einem Betreibervertrag mit dem Investor der TG-Anlage schriftlich fixiert. Im Rahmen der von der Landeshauptstadt München mit den Grundstückskäufern abgeschlossenen Kaufverträgen wurde auf dieses Parkraumkonzept hingewiesen und dessen Inhalte zum Vertragsgegenstand gemacht.

## III.

Bereits relativ kurze Zeit nach Bezug der ersten Wohnungen im neuen Stadtteil Messestadt Riem wurde das Parkraumkonzept von den Nutzern allerdings infrage gestellt. Der Stadt ist es dabei bedauerlicherweise nicht gelungen, die Bewohnerinnen und Bewohner der Messestadt Riem und die Öffentlichkeit im erforderlichen Maße von den Vorteilen des Parkraumkonzeptes zu überzeugen und so eine Akzeptanz dieses neuartigen Parksystems herbeizuführen. Der Stadtrat der Landeshauptstadt München hat sich daher im Frühjahr 2000 entschlossen, das Parkraumkonzept dahingehend zu ändern, dass der „Nachrüstfall“ vorzeitig festgestellt und damit grundsätzlich der reguläre Stellplatzschlüssel von 1,0 verwirklicht und konsequenterweise auch das rollierende System aufgegeben wird. Hiervon ausgenommen war und ist nach wie vor der Bereich „Wohnen ohne Auto“. Hier tritt der Nachrüstfall erst ein, wenn – wider Erwarten – ein Schlüssel von 0,21 überschritten wird. Die vollständige Erfüllung der gesamten Stellplatzverpflichtung für das jeweilige Bauvorhaben in einem Zug ist dann unumgänglich.

In Folge wurde der Betreibervertrag nach den dort bereits für diesen Fall vorgesehenen Regularien modifiziert, um die Nachrüstung durch die zusätzliche Errichtung von Parkgaragen durchzuführen. Damit ist derzeit sichergestellt, dass ein Stellplatzschlüssel von 1,0 realisiert wird und für jede Wohnung auch ein fest zugewiesener Stellplatz zur Verfügung gestellt werden kann (ausgenommen: Wohnen ohne Auto). Aufgrund der nachträglich jedoch nicht mehr veränderbaren Grundkonstellation (Trennung zwischen Wohnungsbau und Stellplatzversorgung) wird es aber künftig nicht möglich sein, den Nutzerinnen und Nutzern der Tiefgaragenanlage (Teil-)Eigentum an den von ihnen genutzten Stellplätzen zu verschaffen.

## Auszug aus der Begründung zum Bebauungsplan

[...]

### 4. Planungskonzept

[...]

#### 4.4 Verkehr

[...]

##### Parken

Die Vollversammlung des Stadtrates hat am 05.10.1994 u.a. für die Messestadt Riem beschlossen, dass „im Parkkonzept eine Lösung angestrebt werden soll, die den Durchgangsverkehr unterbindet, akzeptable Entfernungen zur Wohnung ermöglicht und die Altlasten möglichst unangetastet lässt und wirtschaftlich vertretbar ist“. Darauf aufbauend wurden verschiedene Parkraumkonzepte erarbeitet und miteinander verglichen, die zum Gegenstand der frühzeitigen Unterrichtung der Bürger nach § 3 Abs. 1 BauGB und der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 1 BauGB gemacht wurden. Die Parkierungslösungen zeigen den grundsätzlichen Konflikt zwischen einer möglichst geringen Entfernung von der Wohnung zum Stellplatz einerseits mit der Zielsetzung herausragender Wohnqualität, hoher Verkehrssicherheit und geringfügig begrenzter Bewegungsfreiheit für Kinder andererseits.

Zur Erreichung der in Pkt. 3.3 (s. S. 52) genannten verkehrlichen Oberziele wurde ein Parkraumkonzept mit innovativen Ansätzen entworfen und der Planung zugrundegelegt (Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 26.07.1995). Die planerischen Vorgaben dabei waren:

- Schaffen einer herausragenden Wohnqualität,
- Stärkung der Aufenthaltsfunktion des Straßenraumes,
- Verhinderung von messebedingtem Fremdverkehr,
- Reduzierung der durch die öffentliche Erschließung und durch Parkieranlagen versiegelten Flächen,
- Transparenz und Trennung der Finanzierung von Wohnungs- und Stellplatzbau,
- Minderung des motorisierten Individualverkehrs und der damit verbundenen negativen Auswirkung (Lärm, Abgase),
- Erhöhung der Verkehrssicherheit (insbesondere für Fußgänger und Radfahrer),
- Verkehrssicherheit für Kinder,
- Berücksichtigung von Altlastenverdachtsfällen.

Demnach besteht zwischen den Achsen A (U-1438) und C (U-1439) die Möglichkeit, Parkhäuser und Tiefgaragen für die Befriedigung des Stellplatzbedarfes der in diesem Bereich liegenden Baugebiete zu errichten. Diesen konzentrierten Parkieranlagen im Norden des Planungsgebietes kommt darüber hinaus eine Überlauffunktion von 30 % für den Stellplatzbedarf der südlich gelegenen Wohngebiete zu.

Zweigeschossige Tiefgaragen erstrecken sich von der Achse C (U-1439) bis zur Achse E (U-1440) unter den Wohnwegen parallel zu den Nord-Süd-Straßen, deren Zu- und Ausfahrten ausschließlich an der Achse C (U-1439) orientiert sind. Sie enthalten 70% der für die allgemeinen Wohngebiete WA 2 mit WA 11 pflichtigen Stellplätze. Hiermit ist also eine große Nähe der Stellplätze zur Wohnung gegeben.

Der Wohnbereich südlich der Achse E (U 1440), ebenso wie die Gebäude, die den zentralen Grünzug flankieren, wird interessant sein für Bewohner, die kein Auto besitzen wollen, für die also die Entfernung zum Stellplatz kein Thema ist, denn er schließt unmittelbar ohne Trennung durch Kraftfahrzeugverkehr an den Park an. Er bietet höchste Wohnruhe und gute Luft: Die Wohnqualität ist sehr gut.

Entsprechend dem verfolgten Parkraumkonzept ist für jeweils zehn Wohneinheiten ein Besucherstellplatz vorgesehen. Straßenbegleitende Besucherstellplätze werden ausschließlich in der C-Achse (U-1439) angeboten. Die restlichen Besucherstellplätze werden in den Tiefgaragen zwischen den Achsen C (U-1439) und E (U-1440) sowie in den Parkhäusern vorgehalten. Südlich der Achse C (U-1439) wird der Wohnbereich nur von der Busstraße für die Linie 38 in Achse E (U-1440) und von geringem Andienungsverkehr betroffen. Für den Andienungsverkehr stehen in der Nord-Süd-Straße (U-1424, U-1428, U-1430) abschnittsweise einseitige Parkbuchten zur Verfügung. Oberirdische Stellplätze auf Baugrundstücken werden nur auf den in § 22 Abs. 6 (s.S.26) genannten Gemeinbedarfsflächen zu Gunsten Behinderter zugelassen, um diesen Personen die Inanspruchnahme dieser dem öffentlichen Wohl dienenden Einrichtungen zu erleichtern. In der Gemeinbedarfsfläche Grundschule und Hauptschule wurden darüber hinaus noch zusätzliche oberirdische Stellplätze zugelassen. Sie sind für Lehrkräfte, die auf Grund wechselnder Einsatzorte und zum Lehrmitteltransport ihr Fahrzeug schnell erreichen müssen, und für den Hausmeister vorgesehen.

Der Stellplatzschlüssel für die gesamte Wohnnutzung im Gebiet des 1. Bauabschnittes wird mit 1,0 (1 Stellplatz pro Wohneinheit) festgesetzt, sodass auf der Bebauungsebene demzufolge ein entsprechend vollständiges Angebot von Stellplätzen ausgewiesen wird.

Dieses Konzept erfüllt in den Wohngebieten südlich der Achse C (U-1439) die Zielsetzungen der Verkehrssicherheit, der Aufenthalts- und Wohnqualitäten, indem der auf die Parkieranlagen orientierte Erschließungsverkehr aus den nord-süd gerichteten Straßen herausgehalten werden kann. Den Zielen der Umweltverträglichkeit wie geringer Versiegelungsgrad und Immissionsschutz wird deutlich besser entsprochen als bei einer konventionellen Lösung. Der Erschließungskomfort, was die Wegelänge zwischen Wohnung und Stellplatz betrifft, variiert zwar je nach Wohnlage, ein großer Teil der Stellplätze in den Tiefgaragen ist aber von den Wohnungen direkt zugänglich. In den Wohngebieten südlich der Achse E (U-1440) sind zwar Fußweglängen von bis zu 80 m in Kauf zunehmen, dem steht aber der Vorteil einer dort nochmal gesteigerten Wohnqualität entgegen. Auf Grund der geringen Versiegelung im Vergleich zu einem herkömmlichen Parkierungskonzept müssen bei der angestrebten hohen Baudichte keinerlei Abstriche gemacht werden.

Ob es über die Ebene des Bebauungsplanes hinaus gelingt, die übrigen Elemente des Parkraumkonzeptes umzusetzen, hängt von der weiteren Planungsentwicklung, insbesondere der Akzeptanz der Bewohner ab. Dieses Parkraumkonzept schafft wegen der Möglichkeit der strikten Trennung der Bauräume für Wohngebäude und Parkieranlagen zumindest eine Chance, über eine weitestgehende Trennung der Kosten für Wohnen und Parken eine gerechtere Kostentragung für Benutzer der Stellplätze und eine finanzielle Entlastung von Nicht-Pkw-Besitzern durch Stellplatzkosten zu erreichen. Zum einen soll dafür auf der Ebene des Bauvollzuges die Möglichkeit einer zeitlichen Aussetzung von bis zu 30 % des im Bebauungsplan festzusetzenden Stellplatzschlüssels von 1,0 sorgen mit einer „Nachrüstungsverpflichtung“ auf diesen vollen Stellplatzbedarf für den Fall eines sich später ergebenden zusätzlichen Bedarfes. Zum anderen eröffnet dieses Konzept Möglichkeiten über ein Betreibermodell für alle Parkieranlagen der Wohngebiete Wahlfreiheiten für die Haushalte mit einer Spannweite vom eigenen teuren Stellplatz über den gemeinschaftsgenutzten kostengünstigen Stellplatz bis zum Stellplatzverzicht mit entsprechender Kostenentlastung anzubieten.

Desgleichen wird durch die Festsetzungen dieses Bebauungsplanes die Umsetzung des von der Vollversammlung des Stadtrates am 26.07.1995 beschlossenen Auftrages, 200 Wohneinheiten für ein Pilot-Projekt „Wohnen ohne eigenes Auto“ im Bereich der allgemeinen Wohngebiete WA 6 und WA 7 zu entwickeln, nicht verhindert. Der zwischenzeitlich erkennbare Bedarf für „Wohnen ohne Auto“ liegt bei ca. 30 Wohneinheiten, die nach Beschluss des Stadtrates vom 09.10.1996 in einem Teil des allgemeinen Wohngebietes WA 7 untergebracht werden sollen. Die restlichen der geforderten 200 Wohneinheiten sollen entsprechend der konkreten Nachfrage in geeigneten Größenordnungen auf verschiedene Vergabe- und Bauabschnitte, z. B. im Zuge des 2. bzw. 3. Bauabschnittes in Nähe zum U-Bahnhof Riem-Ost, verteilt werden.

Auch dieses Projekt, dessen Umsetzungschancen und dessen langfristiger Erfolg bisher keineswegs feststehen, kann nur über eine an bestimmte Bedingungen zu knüpfende zeitliche Aussetzung der Stellplatzverpflichtung gekoppelt mit einer Nachrüstungsverpflichtung für den Fall eines späteren Scheiterns auf der Ebene des Bauvollzuges umgesetzt werden.

Wichtig ist in diesem Zusammenhang, dass das Parkraumkonzept allein wegen der verkehrsberuhigenden Erschließungskonzeption der Tiefgaragen über die Achse C (U-1439) mit den damit verbundenen deutlichen Entlastungswirkungen in den Wohnquartieren auch dann noch erhebliche Qualitäten bietet, wenn bei einer Vermarktung der Grundstücke die Bemühungen um eine Kostentrennung und damit um eine Kostentransparenz sich nicht oder nur unvollständig durchsetzen lassen sollten.

### **Fußgängerverbindungen, Radverbindungen und Kfz-Erschließungswege**

Im Wohnbereich gebührt der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum der Vorrang. Alle gewinnen, wenn nur geringe Fahrbahnbreiten zu queren sind und der Kraftfahrzeugverkehr durch geringe Fahrbahnbreiten nicht zum schnellen Fahren verführt wird. Je weniger Fläche versiegelt werden, desto höhere bauliche Dichten lassen sich vertreten. Knapp bemessene Verkehrsflächen können, in Verbindung mit dem vorgeschlagenen Parkraumkonzept, den messebedingten Fremdverkehr verhindern.

In den Achsen 8 (U-1428) und 10 (U-1430) ist eine 5,5 m breite Fahrbahn und die Anordnung einer Tempo-30-Zone vorgesehen. Für die Achse 4 (U-1424) ist eine Fahrbahnbreite von 6,5 m vorgesehen, da in ihr voraussichtlich sechs Buslinien verkehren werden. Nachdem südlich der C-Achse (U-1439) keine weiteren Stellplatzanlagen erschlossen sind und oberirdisch lediglich Haltezonen für Bewohner- und Besucherverkehr sowie Behindertenstellplätze angeboten werden, eröffnen sich hier neue Qualitäten: In diesem Abschnitt ist mit einer verkehrsarmen, ruhigen Straße mit hoher Wohnqualität zu rechnen. Die Fußgänger- und Radfahrerfreundlichkeit der Wege nimmt nach Süden hin zu: Die E-Achse (U-1440) wird – auf Grund ihrer Lage im Netz – vorwiegend vom Buslinienverkehr benutzt werden. Die grüne Promenade am Landschaftspark wird für den allgemeinen Kfz-Verkehr gesperrt sein.

Der Park, das Zentrum und die Schulen lassen sich weit gehend frei von Gefährdungen durch den Kfz-Verkehr erreichen. Allein die Querung der Achse E (U-1440) verlangt eine gewissen Aufmerksamkeit der Bewohner. Im Bereich der Haltestellen werden die bevorzugten Querungsstellen angelegt, sodass auch dieses Gefährdungspotenzial minimiert ist.

Ausschließlich Fußgängern und Radfahrern vorbehalten sind die Nord-Süd-Grünverbindungen, die sich weit in den nördlichen Bereich erstrecken, und die zahlreichen „Schleichwege“ quer durch die einzelnen Quartiere in Ost-West-Richtung.

Zur Förderung des Radverkehrs ist es nicht nur nötig, das Netz von Radfahrverbindungen dicht, attraktiv und sicher zu erstellen. Ein gleichermaßen wichtiger Punkt zur Steigerung der Attraktivität des Radfahrens ist das Vorhandensein von in der Anzahl ausreichenden, sicheren und überdachten Fahrradabstellanlagen an den potenziellen Quellen und Zielen des Radverkehrs.

Im Bereich der U-Bahnhöfe Riem-West und Riem-Ost ist daher die Errichtung von jeweils ca. 300 Abstellanlagen für Fahrräder im öffentlichen Straßenraum vorgesehen.

Für die privaten Flächen des Planungsgebietes wird folgerichtig festgesetzt, dass entsprechend den unterschiedlichen Nutzungen Abstellplätze für Fahrräder zu erstellen sind:

In Wohngebäuden sind je Einraumwohnung ein Abstellplatz, je sonstiger Wohnung zwei Abstellplätze für Fahrräder zu erstellen.

Für Nichtwohnnutzung bestimmt sich die Anzahl der zu erstellenden Abstellplätze aus folgender Überlegung: Aufgrund der guten Qualität der ÖV-Erschließung wird im Planungsgebiet die Anzahl der zu errichtenden Stellplätze für Kfz beschränkt (s. u.). Für die nicht zu errichtenden Kfz-Stellplätze sind als Ersatzangebot Abstellplätze für Fahrräder zu errichten. Aus dem verkehrsentwicklungsplanerischen Ansatz, den Anteil des Radverkehrs in der Landeshauptstadt München zu erhöhen (Anteil an allen Wegen 1992: 15 %), wird festgesetzt, dass für je 5 der pflichtigen Kfz-Stellplätze ein Fahrrad-Abstellplatz zu errichten ist.

[...]

## **Auszug aus dem Kaufvertrag zwischen der Stadt München und der WEG „Autofrei Wohnen“**

vom 02.07.1998

[...]

### **14. Parkraumkonzept**

Das von der Stadt verfolgte innovative Parkraumkonzept für die Messesstadt Riem ist den Käufern in seinen Grundzügen bekannt.

#### **I. Parkraumkonzept**

1. Nach dem vorgesehenen Parkraumkonzept werden die Stellplätze für die Nutzer des Konzepts von dem Betreiber – voraussichtlich der Auto Park Riem GmbH & Co. KG – errichtet und an Eigentümer/Mieter der Wohnungen vermietet. Die Stadt wird den Betreiber verpflichten, für die zu erstellenden Stellplätze im eigenen Namen eine Baugenehmigung bei der Lokalbaukommission des Planungsreferats der Stadt zu beantragen. Er tritt hierbei als alleiniger Bauherr i. S. der BAYBO für die Errichtung der Stellplätze auf. Er ist für diese Bauherrenaufgabe im eigenen Namen und auf eigene Rechnung berechtigt und verpflichtet.
2. Die Errichtung der Stellplätze wird im wesentlichen durch die Stellplatzherstellungsbeiträge der Käufer von Bauquartieren sowie zum Teil durch Fremdmittel finanziert. Ein Teil der vereinnahmten Gelder wird zur Herstellung der zunächst vorgesehenen Stellplätze verwendet, für die eventuelle Nachrüstung auf die nach dem Stellplatzschlüssel erforderlichen Stellplatzzahlen wird mit dem verbleibenden Betrag einer Rücklage gebildet. Soweit es nicht zu einer Nachrüstung kommt, erfolgt eine Rückgewähr der nicht für die Nachrüstung verwendeten Mittel der Rücklage.
3. Für das Projekt autofreies Wohnen ergeben sich folgende Regelungen.
  - a. Das Projekt realisiert nur einen Stellplatzschlüssel von 0,21. Der restliche Stellplatzschlüssel von 0,79 soll von der Baugenehmigungsbehörde ausgesetzt werden.

Die notwendigen Stellplätze errichtet der Betreiber im Rahmen der Umsetzung des Konzeptes. Für einen Stellplatzschlüssel von 0,21 werden voraussichtlich 3 Stellplätze benötigt. Diese Stellplätze werden dem Projekt autofreies Wohnen fest zugewiesen und nehmen nicht am rollierenden Verfahren teil.

Ein Überschreiten des Stellplatzschlüssels von 0,21 pro Wohnung bis zu 0,4 pro Wohnung wegen des tatsächlichen Bedarfes wird im Rahmen des Projektes hingenommen.

Ein über 0,4 Stellplätze pro Wohnung hinausgehendes Überschreiten aufgrund des tatsächlichen Bedarfes führt dazu, dass das Projekt autofreies Wohnen als gescheitert anzusehen ist und eine Verpflichtung des Betreibers zur Nachrüstung bis zu einem Stellplatzschlüssel von 0,75 pro Wohnung entsteht.

Das Scheitern des Projektes autofreies Wohnen und damit der Eintritt des Nachrüsfallendes für das Projekt wird von der Baugenehmigungsbehörde festgestellt. Die Teilnehmer des Projektes autofreies Wohnen sind ab der Feststellung des Scheiterns hinsichtlich ihrer Rechte und Pflichten so zu stellen, wie sie stehen würden, wenn sie von Anfang an am Parkraumkonzept teilgenommen hätten, insbesondere entstehen damit die Pflicht zur Zahlung der Herstellungsbeiträge für die zusätzlich benötigten Stellplätze entsprechend der nachfolgenden Bestimmungen unter b. 2. Absatz.



Nach der Nachrüstung auf einen Stellplatzschlüssel von 0,75 besteht somit im Falle des Scheiterns des Parkraukonzeptes eine weitere Nachrüstungspflicht des Betreibers auf einen Stellplatzschlüssel von 1,0.

b. Herstellungs- und Mietkosten:

Für die Herstellung der vorstehend genannten 3 Stellplätze (Stellplatzschlüssel von 0,21) ist der volle Herstellungsbeitrag zu entrichten. Die Höhe steht noch nicht fest, weil sich die Stadt mit dem Betreiber noch nicht endgültig über die baulichen Standards der Stellplatzanlage geeinigt hat. Die Käufer verpflichten sich, den vollen Herstellungsbeitrag bis zu einer Höhe von maximal 30.000,- DM incl. Mehrwertsteuer je Stellplatz zu bezahlen. Bezüglich des genauen Betrages steht der Stadt das Bestimmungsrecht nach billigem Ermessen zu. Der Betrag ist 14 Tage nach Zugang einer entsprechenden Zahlungsaufforderung fällig und an die Stadt zu entrichten, die den Herstellungsbeitrag je nach Baufortschritt an den Betreiber weiterreicht.

Im Falle einer notwendigen Nachrüstung auf einen Stellplatzschlüssel von 0,75 verpflichten sich die Käufer, den für jede Wohneinheit zu zahlenden Stellplatzherstellungsbeitrag abzüglich der bereits entrichteten Beträge in voller Höhe zu entrichten. Von diesen Herstellungsbeiträgen werden über die Stadt dem Betreiber ca. 75% zur weiteren Verfügung weitergeleitet. Ca. 25% erhält die Stadt, die diesen Betrag treuhänderisch verwaltet und für eine evtl. Nachrüstung auf einen Stellplatzschlüssel von 1,0 vorhält. Die auf den treuhänderisch verwalteten Betrag entfallenden Zinsen erhöhen die Sicherheit der Finanzierung und Nachrüstung. Der genaue Betrag des Herstellungsbeitrages pro Wohneinheit wird von der Stadt nach billigem Ermessen festgesetzt und ist 14 Tage nach Zugang einer entsprechenden Zahlungsaufforderung fällig und an die Stadt zu entrichten.

Soweit endgültig feststeht, dass die Nachrüstungspflicht nicht oder nicht vollumfänglich entsteht, hat die Stadt nichtverbrauchte Nachrüstungsrücklagen an diejenigen Eigentümer jeder Wohnung zurückzuerstatten, für die ein Herstellungsbeitrag entrichtet wurde.

Die Erstattung erfolgt

- im frei finanzierten Mietwohnungsbau oder im Mietwohnungsbau München an die jeweiligen Eigentümer im Zeitpunkt der Rückerstattung bzw. deren Bevollmächtigte;
- im frei finanzierten Wohnungsbau und im Eigentumswohnungsbau München Modell an die jeweiligen Wohnungseigentümer im Zeitpunkt der Rückerstattung zu Händen deren jeweiliger Verwalter.

In jedem Fall ist die Stadt über die gesetzlichen Voraussetzungen hinaus zur Hinterlegung zu erstattender Beträge berechtigt.

Der monatliche Mietzins für einen festzugewiesenen Stellplatz liegt höher als der Mietzins im rollierenden Verfahren. Die Käufer verpflichten sich, einen monatlichen Mietzins für die drei festzugewiesenen Stellplätze anzuerkennen. Die Höhe der Miete wird derzeit noch zwischen der Stadt und dem Betreiber verhandelt. Der auf das Projekt autofreies Wohnen entfallene Mietzins wird nicht höher sein als der für die übrigen fest zugewiesenen Stellplätze.

Werden im Rahmen des Projektes autofreies Wohnen zusätzlich fest zuzuweisende Stellplätze bis zu einem Schlüssel von 0,4 geordnet, werden diese zusätzlichen Stellplätze vom Betreiber als rollierende Stellplätze angeboten. Der Mietzins für diese zusätzlichen Stellplätze ist der zum Zeitpunkt der Inanspruchnahme übliche Mietzins für rollierende Stellplätze zusätzlich kalkulatorischer Zinsen für die Herstellungskosten der beanspruchten Stellplätze. Die Nutzung von Stellplätzen bis zu einem Stellplatzschlüssel von 0,4 führt nicht zur Zahlung zusätzlicher Stellplatzherstellungsbeiträge.

Soweit das Projekt autofreies Wohnen gescheitert ist und die Teilnehmer den dann geschuldeten Herstellungsbeitrag bezahlt haben, ermäßigt sich der Mietzins auf das Niveau der Stellplätze je nach Wohnungsmodell.

## **II. Anpassung des Mietzinses**

1. Der vorstehend genannte Mietzins errechnet sich aus den kalkulierten Betriebskosten der Tiefgarage, den Aufwendungen für Verzinsung und Tilgung der zur Herstellung der Tiefgarage aufgenommenen Fremdmittel, einer angemessenen Instandhaltungsrücklage und schließt Wagnis und Gewinn ein.
2. Sofern sich die unter vorstehendem Absatz 1 genannten Kosten erhöhen, ist der Betreiber nach dem 01.01.2000 zur Umlage der erhöhten Kosten auf den Mietzins berechtigt. Der Mieter hat das Recht die Unterlagen einzusehen, die eine Erhöhung des Mietzinses begründen.
3. Kostenmäßigungen, insbesondere das Auslaufen der Zins- und Tilgungsleistungen für zur Finanzierung des Stellplatzbaus aufgenommener Darlehen, hat der Betreiber an die Mieter weiterzugeben.

## **III. Abstimmung mit dem Betreiber**

1. Grundsätzlich genießt das Vorhaben des Betreibers des Parkraumkonzepts Vorrang vor dem Vorhaben der Käufer. Die Käufer sind demgemäß verpflichtet, sich mit dem Betreiber und sonstigen Dritten, insbesondere der Maßnahmenträger München Riem GmbH zum Zwecke des zeit- und fachgerechten Stellplatzbaus abzustimmen.
2. Nachfolgende Bestimmung wird wirksam, wenn und sobald die Stadt mit einem Dritten oder der Maßnahmenträger München Riem GmbH einen entsprechenden Vertrag schließt, der eine schiedsgutachterliche Funktion begründet.
  - a. Die Käufer sind gegebenenfalls verpflichtet, mit dem Betreiber bzw. Sonstigen Dritten eine einvernehmliche Lösung auftretender tatsächlicher Fragen zu suchen.
  - b. Jegliche hiernach verbleibende im tatsächlichen Bereich liegende Zweifels- und Streitfrage zwischen dem Betreiber und der Erbbauberechtigten in der Zeit vom Beginn der Bauarbeiten auf dem vom Parkraumkonzept betroffenen Areal bis zum vollständigen Abschluss der Nachrüstung bzw. dem Erlöschen der Nachrüstpflcht des Betreibers ist zunächst dem insoweit von der Landeshauptstadt München Beauftragten schriftlich unter Übersendung einer Abschrift an die jeweils andere Partei vorzutragen.
  - c. Der Beauftragte fordert die andere Partei zu einer unverzüglichen Gegenäußerung auf und entscheidet die Zweifels- und Streitfrage unverzüglich in für beide Seiten verbindlicher Weise. Die Entscheidung erfolgt durch Schiedsgutachten nach billigem Ermessen, welche die Beteiligten schon jetzt als verbindlich anerkennen.
  - d. Bis zur Entscheidung des Beauftragten sind beide Seiten verpflichtet, ihren jeweiligen vertraglichen und gesetzlichen Pflichten in bestmöglicher Weise nachzukommen.

## **15. Berichtspflicht**

Der Käufer hat sich zu autofreiem Wohnen verpflichtet und deshalb wurde ihr eine Aussetzung der vollständigen Erfüllung der Stellplatzverpflichtung zugestanden.

Wie in Ziffer 14 dieses Vertrages näher dargestellt, entfällt diese Aussetzung, wenn der Käufer den Stellplatzschlüssel von 0,4 überschreitet.

Der Käufer verpflichtet sich deshalb jährlich gegenüber dem Planungsreferat HA IV (Lokalbaukommission) über den Fahrzeugbestand der Gruppe Autofrei Wohnen zu berichten. Der Bericht muss jeweils bis zum 31.03. eines jeden Jahres für das Vorjahr vorliegen.

Interne vertragliche Bindungen innerhalb der Gruppe des Käufers, die Regelungen zum „autofreien Wohnen“ beinhalten, müssen mit der Lokalbaukommission abgestimmt werden.

Für den Fall, dass der Käufer mit dieser Berichtspflicht in Verzug kommt, wird eine Vertragsstrafe i.H.v. 10.000,- DM je Monat vereinbart.

Diese Vertragsstrafe ist nach Zugang der Zahlungsaufforderung durch die Stadt innerhalb von vierzehn Tagen fällig, ohne dass es hierzu eines gesonderten Titels bedarf.

Die monatliche Strafe ist solange an die Stadt zu entrichten, bis der Bericht vorgelegt wird oder ein Betrag i.H.v. 100.000,- DM erreicht wurde.

Darüber hinaus verpflichtet sich die Erbbauberechtigte jederzeit Rückfragen der Stadt zum Fahrzeugbestand und zur Fahrzeugnutzung wahrheitsgemäß zu beantworten.

Von dieser Regelung unberührt, bleiben die Bestimmungen von Ziffer X und XI dieses Vertrages und das Recht der Stadt, eigene Ermittlungen über den Fahrzeugbestand der Wohnungsnutzer durchzuführen.

[...]

### **17. Sicherungshypothek**

Zur Sicherung der Zahlungsverpflichtung des Käufers in Haupt- und Nebensache nach Ziffer 14 Nr. 1 5 a)

bewilligt und beantragt

der Käufer die Eintragung einer Höchstbetragssicherungshypothek nach § 1190 BGB zugunsten der Stadt zu

330.000,-- DM

an der Vertragsfläche im Rang nach der Rückauflassungsvormerkung. Die Verpflichtung zur Zahlung der Sicherungshypothek schließt die Realisierung der Rückauflassungsvormerkung gemäß Ziffer 11 dieses Vertrages nicht aus.

Dem Käufer wird das Recht eingeräumt, im Range vor der Sicherungshypothek Grundpfandrechte bis zum Betrag von 4.609.000,- DM samt Zinsen und Nebenleistungen bis zu jährlich 21% für beliebige Gläubiger im Grundbuch eintragen zu lassen. Der Rangvorbehalt darf nur einmal ausgenutzt werden. Die Eintragung des Rangvorbehalts wird bewilligt und beantragt.

[...]

## Auszug aus der Baugenehmigung der Stadt München für das Bauvorhaben der WEG

### Baugenehmigung gem. Art. 72 und Art. 73 Bayerische Bauordnung (BayBO) im vereinfachten Genehmigungsverfahren

Der Bauantrag vom 06.08.1998 nach Plan Nr. 98/06556-98/06558 sowie Freiflächengestaltungsplan nach Plan Nr. 98/029164 mit 3 Klappen 98/029164 a wird hiermit genehmigt.

[...]

Folgende Nebenbestimmungen sind zu beachten:

Die Auflagen und Befreiungen des Teilbaugenehmigungsbescheides vom 20.07.1998 gelten weiter.

#### 1. Stellplätze (Art. 52 BayBO):

Für dieses Bauvorhaben ist folgende Anzahl von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge erforderlich: Für 14 Wohneinheiten, Stellplatzschlüssel 100 % = 14 Stellplätze. Davon werden für das Modellprojekt „Wohnen ohne eigenes Auto“ 21 % der Stellplätze = 3 Stellplätze gem. Pl. Nr. 98/04613 in der Gemeinschaftstiefgarage GTGa 4, (entspricht der Tiefgarage GTGa2 der Fa. Autopark Riem GmbH & Co KG v. d. Herrn Max Aicher) im Tiefgaragenteil 2.2 im Bereich unter der öffentlichen Verkehrsfläche als Stellplätze Nr. 67 - 69 nachgewiesen. Die Stellplätze + Geh- und Fahrrecht werden gemäß Dienstbarkeitsbestellung gesichert. Die restlichen 79 % der Stellplätze für Wohnnutzung sind planlich nicht dargestellt; der Nachweis wird für den Nachrüstfall gem. Beschluß des Stadtrats in der Vollversammlung am 13.05.1998, bzw. 20.07.1998 zum Parkraumkonzept der Messestadt Riem auf der Sonderparkfläche SOP 2 vorbehalten. Die entsprechende Verpflichtungserklärung ist bis spätestens 4 Wochen nach Zustellung dieses Bescheides nachzureichen. Die Erstellung dieser Stellplätze wird bis zur Erklärung des Nachrüstoffalles ausgesetzt.

Insgesamt ergibt sich in der GTGa 4, bzw. GTGa 2 wie im beantragten Plan Nr. 98/04613 dargestellt s. o. bis jetzt folgende Stellplatzverteilung:

Bauvorhaben Kindertagesstätte (KITA 2)	4 Stellplätze (TG 2.2, Nr. 10-13)
Bauvorhaben Investitionsgesellschaft Stadtplatz Riem (Greuzinger)	93 Stellplätze (TG 2.1, Nr. 19-99) (TG 2.2, Nr. 24-25) (TG 2.3, Nr. 38-47)
Bauvorhaben Autofrei Wohnen GmbH	3 Stellplätze (TG 2.2, Nr. 67-69)
bisher insgesamt	100 Stellplätze

In der GTGa 2 sind 421 Stellplätze geplant.

Diese Stellplätze sind Teil des Parkraumkonzepts das dem Baugenehmigungsnehmer bekannt ist. Die 3 Stellplätze sind entsprechend der Darstellung im Plan Nr. 98/04613, der Bestandteil dieser Genehmigung ist, zu schaffen. Sie sind gleichzeitig mit dem Bauvorhaben herzustellen und müssen bei Bezugsfähigkeit der Gebäude funktionsfähig zur Verfügung stehen. Die Stellplätze sind zum Abstellen der Kraftfahrzeuge der ständigen Benutzer und Besucher der Anlage auf Dauer vorzuhalten (Art. 52 BayBO).

[...]

## **Auszug aus der Teilungserklärung der WEG „Autofrei Wohnen“**

vom 29.05.1998

[...]

### **E.**

#### **Parkraumkonzept**

Das von der Stadt München verfolgte innovative Parkraumkonzept für die Messestadt Riem ist den Vertragsteilen in seinen Grundzügen bekannt; nähere Einzelheiten hierzu ergeben sich aus dem heute ebenfalls beurkundeten Kaufvertrag über das Grundstück mit der Stadt München.

Autofrei Wohnen erwirbt als Wohnungseigentümergeinschaft gemeinschaftlich drei Stellplätze (Stellplatzschlüssel von 0,21), um den Bedarf an gemeinschaftlichen und individuellen Kraftfahrzeugen der Bewohner in der Eigentumswohnanlage zu berücksichtigen.

Hierzu vereinbaren die Vertragsteile im Innenverhältnis als Wohnungseigentümergeinschaft folgendes:

Die Erwerbs- und Mietkosten werden zu gleichen Anteilen unter allen Wohnungseigentumseinheiten aufgeteilt. Die Nutzung der Stellplätze regelt die Eigentümerversammlung, erstmals die erste Eigentümerversammlung.

Die Vertragsteile verpflichten sich untereinander dafür zu sorgen, dass der Bewohner in der Eigentumsanlage, der ständig ein Kraftfahrzeug benutzt oder aber eines besitzt und dieses Kfz. in Neu-Riem parken will, sich verpflichtet, sich vom Parkraumbetreiber einen Stellplatz anzumieten. Die Benutzung von Taxis, Miet- und Geschäftsfahrzeugen zu Einzelfahrten, sowie die Teilnahme an Car-Sharing ist nicht als ständige Kfz-Nutzung in vorgenannten Sinne zu verstehen.

Als Bewohner sind zu verstehen die selbst in den Wohnungen lebenden Eigentümer mit sämtlichen dort ebenfalls wohnenden Familienmitgliedern oder Wohnungsmitbenützern sowie etwaige Mieter der Wohnung.

Die heutigen Vertragsteile als künftige Erstbewohner der Wohnungen in der Wohnanlage verpflichten sich hiermit bereits heute gegenseitig zu vorstehender Anmietung im Bedarfsfalle und für den Fall einer Vermietung ihrer Wohnungen zur Auferlegung dieser Verpflichtungen auf ihre jeweiligen Mieter.

Sofern mehr als 2 Bewohner der Wohnanlage jeweils ständig ein Kraftfahrzeug benutzen oder ein Kraftfahrzeug besitzen, so verpflichten sich hiermit die Vertragsteile als „Autofrei Wohnen“ sowie gleichzeitig als künftige Wohnungseigentümergeinschaft, zur Vermeidung eines späteren Scheiterns des Projekts Autofreies Wohnen die als Wohnungseigentümergeinschaft gemeinschaftlich erworbenen Kfz-Stellplätze den weiteren Kfz-Nutzern oder Kfz.-Besitzern aus der Wohnanlage zu übertragen, wobei die jeweiligen Eigentümer der Wohnungen, in denen diese Kfz.-Nutzer oder Kfz.-Besitzer wohnen, die Kosten für die Stellplätze zu tragen und an die Eigentümergemeinschaft zu zahlen haben.

Sollte das Projekt autofreies Wohnen durch das Erreichen eines Stellplatzschlüssels von 0,4 (entspricht 6 Stellplätzen) scheitern, so tragen alle jeweiligen Eigentümer der Wohnungen, in denen die Kfz-Nutzer oder Kfz-Besitzer leben, alle anfallenden Kosten der Nachrüstung anteilig entsprechend der in Anspruch genommenen Stellplätze und stellen im Innenverhältnis die Eigentümergemeinschaft von einer Inanspruchnahme hieraus durch die Stadt München frei.

Ob und inwieweit die jeweiligen Eigentümer dieser Wohnungen ihre dadurch entstehenden Kosten auf die Bewohner ihrer Wohnungen (Mieter, Familienangehörige etc.), die diese Kosten durch das

Nutzen oder durch das Besitzen eines Kraftfahrzeugs auslösen, umlegen, bleibt alleine dem jeweiligen Eigentümer der Wohnung überlassen.

Sofern nach dem Scheitern des Projektes Autofreies Wohnen weitere Bewohner aus der Wohnanlage zu Kfz-Nutzern oder aber Kfz-Besitzern werden, so müssen diese ihren Stellplatzbedarf von denjenigen, die die Kosten der Nachrüstung bezahlt haben, abnehmen und diesen angemessen entschädigen. Die Höhe der Entschädigung ist von denjenigen, die die Kosten der Nachrüstung bezahlt haben, zu errechnen, wobei hier nur die von diesen selbst gezahlten Kosten anteilig umgelegt werden können. Bei Unstimmigkeiten ist ein entsprechender Beschluss durch die Eigentümersammlung zu fassen.

Die Vertragsteile verpflichten sich bereits heute, sobald als möglich und vertretbar separate Rücklagen für die anfallenden Kosten bei einem Scheitern des Projekts zu bilden und um gegebenenfalls durch diese Rücklagen als Ersatzsicherheit zugunsten der Stadt München das Löschen der zugunsten der Stadt zur Eintragung gelangenden Sicherungshypothek zu erreichen.

Die Vertragsteile verpflichten sich hiermit gegenseitig, bei Weiterveräußerung ihrer Wohnungen oder aber bei Vermietung ihrer Wohnungen Erwerber oder aber Mieter, die kein Kraftfahrzeug besitzen oder nutzen, solchen Erwerbern oder Mietern vorzuziehen, die Besitzer oder Nutzer von Kraftfahrzeugen sind, um somit das Projekt Autofreies Wohnen so lange als möglich nicht zu gefährden.

Dies gilt nur, soweit dies für den jeweiligen Eigentümer der Wohnung wirtschaftlich vertretbar ist.

[...]

## **Auszug aus dem Erbbaurechtsvertrag der Stadt München und der WOGENO München eG**

[...]

### **X. Parkraumkonzept**

#### **I. Bezugsurkunde**

- a. Die Vertragsteile nehmen Bezug auf die Urkunde des Notars Dr. Oliver Vossius in München vom 30.07.1998, URNr. 2187 (Bezugsurkunde). Die Urkunde lag in beglaubigter Abschrift vor und ist allseits bekannt. Auf Verlesen und Beifügen zu dieser Niederschrift wird verzichtet. Der Notar hat darauf hingewiesen, dass der Inhalt dieser Urkunde als Teil ihrer heutigen Vereinbarung mit dem Abschluss dieses Vertrages für sie verbindlich wird.
- b. Nach dem mit der Bezugsurkunde vereinbarten Parkraumkonzept werden die Stellplätze für die Nutzer des Vertragskonzepts vom Betreiber, der Auto Park GmbH & Co. KG, errichtet und vermietet. Die Stadt hat den Betreiber verpflichtet, für die zu erstellenden Stellplätze im eigenen Namen eine Baugenehmigung bei der Lokalbaukommission des Planungsreferats der Stadt zu beantragen. Er tritt hierbei als alleiniger Bauherr i. S. der BayBO für die Errichtung der Stellplätze auf. Er ist für diese Bauherrenaufgabe im eigenen Namen und auf eigene Rechnung berechtigt und verpflichtet.
- c. Die Errichtung der Stellplätze wird teils durch Fremdmittel, teils durch Stellplatzherstellungsbeiträge der Erbbauberechtigten und der Käufer von Bauquartieren finanziert. Für die Wohneinheiten wird ein Teil der vereinnahmten Gelder zur Herstellung der zunächst vorgesehenen Stellplätze verwendet, für die eventuelle Nachrüstung auf die nach dem vollen Stellplatzschlüssel erforderlichen Stellplatzzahl wird Sicherheit geleistet. Soweit es nicht zu dieser Nachrüstung kommt, erfolgt eine Rückgewähr der Sicherheit. Insoweit wird auf die Bestimmungen der §§ 18 und 24 der Bezugsurkunde besonders hingewiesen. Für die sonstigen Nutzungen wird kein reduzierter Stellplatzschlüssel zugrundegelegt; hierfür werden die nachzuweisenden Stellplätze von Anfang an vollständig errichtet und vollständig finanziert.

#### **II. Abstimmung Betreiber – Bauträger**

Beilegung von Streitigkeiten

- a. Grundsätzlich genießt das Vorhaben des Betreibers des Parkraumkonzepts Vorrang vor dem Vorhaben der Erbbauberechtigten. Die Erbbauberechtigte ist demgemäß verpflichtet, sich mit dem Betreiber und sonstigen Dritten, insbesondere der Maßnahmenträger München Riem GmbH zum Zwecke des zeit- und fachgerechten Stellplatzbaus abzustimmen. Er ist gegebenenfalls verpflichtet, mit dem Betreiber bzw. sonstigen Dritten eine einvernehmliche Lösung auftretender tatsächlicher Fragen zu suchen.
- b. Jegliche hiernach verbleibende im tatsächlichen Bereich liegende Zweifels- und Streitfrage zwischen dem Betreiber und der Erbbauberechtigten in der Zeit vom Beginn der Bauarbeiten auf dem gesamten Vertragsgebiet im Sinne der genannten Bezugsurkunde bis zum vollständigen Abschluss der Nachrüstung bzw. dem Erlöschen der Nachrüftungspflicht des Betreibers ist zunächst dem insoweit von der Landeshauptstadt München Beauftragten schriftlich unter Übersendung einer Abschrift an die jeweils andere Partei vorzutragen.
- c. Der Beauftragte fordert die andere Partei zu einer unverzüglichen Gegenäußerung auf und entscheidet die Zweifels- und Streitfrage unverzüglich in für beide Seiten verbindlicher Weise. Die Entscheidung erfolgt durch Schiedsgutachten nach billigem Ermessen, welche die Beteiligten schon jetzt als verbindlich anerkennen.

- d. Bis zur Entscheidung des Beauftragten sind beide Seiten verpflichtet, ihren jeweiligen vertraglichen und gesetzlichen Pflichten in bestmöglicher Weise nachzukommen.

Die Erbbauberechtigten erkenne schon jetzt vorstehende Bestimmungen für sich an. Ein Anspruch auf Benennung eines Beauftragten im Sinne der vorstehenden Ziffer 2, 3 und 4 durch die Landeshauptstadt München besteht nicht.

### **XI. Stellplatz-Herstellungsbeiträge (autoreduziertes Wohnen)**

Das Bauvorhaben des Erbbauberechtigten nimmt am Projekt autoreduziertes Wohnen teil.

Hieraus ergeben sich folgende Regelungen:

- a. Das Projekt realisiert nur einen Stellplatzschlüssel von 0,21.  
Der restliche Stellplatzschlüssel von 0,79 soll von der Baugenehmigungsbehörde ausgesetzt werden.

Die notwendigen Stellplätze errichtet der Betreiber im Rahmen der Umsetzung des Konzeptes. Für einen Stellplatzschlüssel von 0,21 werden voraussichtlich 6 Stellplätze benötigt. Diese Stellplätze werden dem Projekt autoreduziertes Wohnen der Erbbauberechtigten fest zugewiesen und nehmen nicht am rollierenden Verfahren teil.

Ein Überschreiten des Stellplatzschlüssels von 0,21 pro Wohnung bis zu 0,4 pro Wohnung wegen des tatsächlichen Bedarfes wird im Rahmen des Projektes hingenommen. Die zusätzlichen Stellplätze bis zu einem Schlüssel von 0,4 werden vom Betreiber als rollierende Stellplätze angeboten.

Ein über 0,4 Stellplätze pro Wohnung hinausgehendes Überschreiten aufgrund des tatsächlichen Bedarfes führt dazu, dass das Projekt autoreduziertes Wohnen als gescheitert anzusehen ist und eine Verpflichtung des Betreibers zur Nachrüstung bis zu einem Stellplatzschlüssel von 0,75 pro Wohnung entsteht.

Das Scheitern des Projektes autoreduziertes Wohnen und damit der Eintritt des Nachrüstfalles für das Projekt wird von der Baugenehmigungsbehörde festgestellt. Die Teilnehmer des Projektes autoreduziertes Wohnen sind ab der Feststellung des Scheiterns hinsichtlich ihrer Rechte und Pflichten so zu stellen, wie sie stehen würden, wenn sie von Anfang an am Parkraumkonzept teilgenommen hätten, insbesondere entstehen damit die Pflicht zur Zahlung der Herstellungsbeiträge für die zusätzlich benötigten Stellplätze entsprechend der nachfolgenden Bestimmungen unter b.

Nach der Nachrüstung auf einen Stellplatzschlüssel von 0,75 besteht somit im Falle des Scheiterns des Parkraumkonzeptes eine weitere Nachrüstpflcht des Betreibers auf einen Stellplatzschlüssel von 1,0.

- b. Herstellungskosten:

Für die Herstellungskosten der vorstehende genannten 6 Stellplätzen (Stellplatzschlüssel von 0,21) ist der volle Herstellungsbetrag zu entrichten.

Der Erbbauberechtigte schuldet für jeden dieser Stellplätze einen Betrag i.H.v. 21.427,29 DM, der sich entsprechend den gemäß nachfolgenden Buchstaben c. anzupassenden Bestimmungen der

Bezugsurkunde aus dem Nettobetrag i.H.v.	18.471,80 DM
und der MwSt von	2.955,49 DM

zusammensetzt.

Das ergibt für die derzeit 6 erforderlichen Stellplätze einen vorläufigen Gesamtbetrag i.H.v. 128.563,74 DM.



Dieser Betrag ist am 29.10.1999 zur Zahlung fällig.

Die endgültige Abrechnung über die Zahl der Stellplätze erfolgt nach Baufertigstellung des Bauvorhabens der Erbbauberechtigten. Etwaige Ausgleichsbeträge sind dann nach Zugang einer entsprechenden Zahlungsaufforderung innerhalb eines Monats zur Zahlung fällig.

Im Falle einer notwendigen Nachrüstung auf einen Stellplatzschlüssel von 0,75 verpflichtet sich die Erbbauberechtigte, den für jede Wohneinheit zu zahlenden Stellplatzherstellungsbeitrag abzüglich der bereits entrichteten Beträge in voller Höhe zu entrichten. Von diesen Herstellungsbeiträgen werden über die Stadt dem Betreiber ca. 75 % zur weiteren Verfügung weitergeleitet. Ca. 25 % erhält die Stadt, die diesen Betrag treuhänderisch verwaltet und für eine evtl. Nachrüstung auf einen Stellplatzschlüssel von 1,0 vorhält. Die auf den treuhänderisch verwalteten Betrag entfallenden Zinsen erhöhen die Sicherheit der Finanzierung und Nachrüstung.

Soweit endgültig feststeht, dass die Nachrüstpflcht nicht oder nicht vollumfänglich entsteht, hat die Stadt nichtverbrauchte Nachrüstpflchrücklagen an diejenigen Eigentümer jeder Wohnung zurückzuerstatten, für die ein Herstellungsbeitrag entrichtet wurde.

Die Erstattung erfolgt an die gemäß § 24 der Bezugsurkunde Berechtigten.

In jedem Fall ist die Stadt über die gesetzlichen Voraussetzungen hinaus zur Hinterlegung zu erstattender Beträge berechtigt.

- c. Nach Beurkundung der Bezugsurkunde haben sich die Kalkulationsgrundlagen geringfügig verändert. U.a. sind Kostenpositionen aufgetreten, die die Stadt vorfinanziert hat (z.B. Spartensicherung, zusätzliche Ausbaukosten). Diese Kosten sind i.H.v. 235,73 DM im Nettoherstellungsbetrag von 18.471,80 DM enthalten.

Der Kostenanteil i.H.v. 235,73 DM fließt der Stadt zur Refinanzierung ihrer Vorfinanzierungsleistungen zu, so dass 18.236,07 DM als Herstellungsbeitrag nach § 19 der Bezugsurkunde an den Betreiber für seine Bautätigkeit und zur Bildung der Rücklage zu verwenden sind.

§ 19 der Bezugsurkunde wird zu gegebener Zeit durch eine Nachtragsbeurkundung wie folgt angepasst:

§ 19 Abs. 1a)	18.471,80 DM	
§ 19 Abs. 2a)	13.677,05 DM	(zuzügl. 235,73 DM Vorfinanzierung der Stadt)
§ 19 Abs. 2c)	18.471,80 DM	
§ 19 Abs. 2d)	18.471,80 DM	
§ 19 Abs. 3a)	4.559,02 DM	

Die Erbbauberechtigte und die Stadt erklären die vorstehenden Zahlen schon heute für sich verbindlich.

- d. Den Planungen für die Stellplatzanlage des Betreibers liegt eine angenommene Wohnungszahl von 2.500 in seinem Vertragsgebiet zugrunde. Sollte sich nach Fertigstellung der Bebauung herausstellen, dass die prognostizierte Wohnungszahl unterschritten wird und in der Stellplatzanlage ein größerer Stellplatzschlüssel als 0,75 je Wohneinheit verwirklicht worden ist, so gelten die überzähligen Stellplätze als nachgerüstete Stellplätze, die aus der Nachrüstpflchrücklage finanziert werden.
- e. Die Nachrüstpflchtverpflichtung auf den Stellplatzschlüssel von 1,0 erlischt, wenn der Anspruch auf Nachrüstung nicht innerhalb von 12 Jahren nach Abschluss der ersten Herstellungsphase, gerechnet ab dem Tag der Schlussabnahme, geltend gemacht worden ist.

Soweit endgültig feststeht, dass die Nachrüstungsverpflichtung nicht oder nicht vollumfänglich entsteht, hat die Stadt nicht verbrauchte Nachrüstungsrücklagen gem. § 24 der Bezugsurkunde an die dort genannten Berechtigten zu erstatten.

## **XII. Berichtspflicht**

Die Erbbauberechtigte hat sich zu autoreduziertem Wohnen verpflichtet und deshalb wurde ihr eine Aussetzung der vollständigen Erfüllung der Stellplatzverpflichtung zugestanden.

Wie in Abschnitt XI Buchstabe 4 Absatz 4 dieses Vertrages näher dargestellt, entfällt diese Aussetzung, wenn der Käufer den Stellplatzschlüssel von 0,4 überschreitet.

Die Erbbauberechtigte verpflichtet sich deshalb jährlich gegenüber dem Planungsreferat HA IV (Lokalbaukommission) über den Fahrzeugbestand der Wohnungsnutzer zu berichten. Der Bericht muss jeweils bis zum 31.03. eines jeden Jahres für das Vorjahr vorliegen.

Interne vertragliche Bindungen innerhalb der Erbbauberechtigten mit den Wohnungsnutzern, die Regelungen zum „autoreduzierten Wohnen“ beinhalten, müssen mit der Lokalbaukommission abgestimmt werden.

Für den Fall, dass die Erbbauberechtigte dieser Berichtspflicht nicht oder nicht rechtzeitig nachkommt, wird eine Vertragsstrafe i.H.v. 10.000,- DM je Monat vereinbart.

Diese Vertragsstrafe ist nach Zugang der Zahlungsaufforderung durch die Stadt innerhalb von vierzehn Tagen fällig, ohne dass es hierzu eines gesonderten Titels bedarf.

Die monatliche Strafe ist solange an die Stadt zu entrichten, bis der Bericht vorgelegt wird oder ein Betrag i.H.v. 1000.000,- DM erreicht wurde.

Darüber hinaus verpflichtet sich die Erbbauberechtigte jederzeit Rückfragen der Stadt zum Fahrzeugbestand und zur Fahrzeugnutzung wahrheitsgemäß zu beantworten.

Von dieser Regelung unberührt, bleiben die Bestimmungen von Ziffer X und XI dieses Vertrages und das Recht der Stadt, eigene Ermittlungen über den Fahrzeugbestand der Wohnungsnutzer durchzuführen.

[...]

# 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](mailto:ils@ils.nrw.de)  
URL: [www.ils.nrw.de](http://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](mailto: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