

Folgekosten neuer Wohnstandorte

Neue Instrumente zur Verbesserung ihrer Transparenz für öffentliche und private Haushalte

In Fachkreisen und in der öffentlichen Diskussion besteht weitgehend Konsens, dass die fortschreitende Ausweitung der Siedlungsfläche negativ zu bewerten ist. Zu einer erkennbaren Verringerung der Neuinanspruchnahme von Flächen ist es jedoch bisher nicht gekommen. Vielmehr scheinen die bei der konkreten Standortwahl entscheidenden Akteure – Kommunen und private Haushalte – durch neu geschaffene Wohnstandorte deutliche Vorteile für sich zu erwarten, da die damit verbundenen Folgekosten oft unzureichend berücksichtigt werden. Mit den hier vorgestellten und seit kurzem im Internet zur Verfügung stehenden Instrumenten „InfrastrukturFolgekostenRechner“ und „Wohn- und Mobilitätskostenrechner“ lassen sich die voraussichtlich entstehenden Folgekosten für konkrete Standorte zuverlässig abschätzen und werden bei der Standortwahl hoffentlich häufiger als bisher berücksichtigt.

Baupland ist bekanntlich in der Peripherie in der Regel deutlich billiger als in den gut erschlossenen, aber auch hoch verdichteten Bereichen der Stadtregionen. Allerdings ließ sich bereits vor dem jüngsten, drastischen Anstieg der Energiepreise zeigen, dass diese von privaten Haushalten wahrgenommenen Wohnkostenvorteile durch hohe Aufwendungen für die Mobilität der Haushaltsmitglieder zum Teil aufgezehrt werden. Nicht selten übersteigt die Summe aus Wohn- und Mobilitätskosten an entlegeneren Standorten auch deshalb sogar solche in zentraleren Lagen, weil Haushalte gleicher Größe und Einkommenssituation aufgrund relativ geringer Wohnkosten pro Quadratmeter dazu tendieren, deutlich größere Wohnflächen zu realisieren, als sie dies bei höheren Quadratmeterpreisen getan hätten.

Die privaten Haushalte finden am Rand der meisten deutschen Stadtregionen ein großes, preislich differenziertes Angebot neuer Wohnstandorte vor, weil die Kommunen sich von Neubürgern in der Regel Vorteile erwarten. Diese reichen von der besseren Auslastung der sozialen Infrastruktur bis zu höheren Steuereinnahmen und Schlüsselzuweisungen. Außerhalb des Blickfeldes bleiben dabei allerdings vielfach die mit der Ausweitung der Siedlungsfläche verbundenen erheblichen Folgekosten, insbesondere im Bereich der technischen Infrastruktur. Im Unterschied zur sozialen Infrastruktur kann diese nicht flexibel an veränderte Bedarfslagen angepasst bzw. bei fehlender Auslastung notfalls sogar aufgegeben werden. Die technische Infrastruktur (Straßen und Leitungsnetze) der Neubausiedlungen, die zunächst für eine hohe Einwohnerzahl – und insbesondere für die Bedürfnisse von Familien mit Kindern – dimensioniert wurde, muss auch in kommenden Jahrzehnten unterhalten und ggf. erneuert werden, wenn sich die Bewohnerschaft längst verringert hat. Zukünftig wird in peripheren Wohnlagen eine immer geringer werdende Zahl von Einwohnern wachsende Budgets für den Unterhalt der Infrastrukturen bereitstellen müssen.

Eine genauere Untersuchung der Folgekosten von Standortentscheidungen unterbleibt vielfach schon aufgrund fehlender Informationen und Bewertungsinstrumente. Im

kommunalen Bereich sind mittel- und langfristig angelegte Folgekostenbetrachtungen für Baugebiete, so erstaunlich dies ist, noch weitgehend Neuland. Für die privaten Haushalte sind vor allem die Mobilitätskosten nur schwer abzuschätzen, die ihnen an neuen Wohnstandorten durch noch unbekannte Wegebeziehungen und Aktivitätsmuster entstehen.

Mit der Schaffung von Transparenz hinsichtlich der Wohn-, Mobilitäts- und Infrastrukturkosten neuer Standorte sollen die beiden entscheidenden Akteure der Flächeninanspruchnahme – die privaten Haushalte und die Gemeinden – über die finanziellen Konsequenzen ihrer Entscheidung aufgeklärt werden. Werden die Folgekosten von Standortentscheidungen besser erkannt und berücksichtigt, kann erwartet werden, dass die vermeintlichen Vorteile neuer Wohnstandorte kritisch überprüft und relativiert werden. Dabei sollen die Akteure nicht über gesellschaftliche Kosten (etwa im Umweltbereich) ihrer Standortwahl angesprochen werden, sondern über ihre eigenen, individuellen Interessen und Kosten (Haushalts- bzw. Gemeindekasse). Es wird erwartet, dass sich – infolge einer höheren Kostentransparenz für die einzelnen Akteure – die Nachfrage nach neuen Wohnstandorten sowie das Angebot neuer Baugebiete in siedlungsstrukturell ungünstiger Lage verringern.

Dieser Zusammenhang ist der Hintergrund für das Forschungsprojekt „Wohn-, Mobilitäts- und Infrastrukturkosten – Transparenz der Folgen der Standortwahl und Flächeninanspruchnahme“, das im Rahmen des Forschungsprogramms REFINA vom Bundesministerium für Forschung und Technologie (BMFT) gefördert wird.¹ Darin werden Werkzeuge entwickelt, die es privaten Haushalten und kommunalen Entscheidungsträgern erleichtern sollen, die Folgekosten ihrer Standortentscheidungen abzuschätzen.

Problemlage bei den Kommunen

Auf der kommunalen Ebene werden – und zwar insbesondere in Umlandgemeinden der Großstädte – Entscheidungen über neue Baugebiete in der Regel intensiv diskutiert. Im Vordergrund stehen dabei vor allem Fragen der städtebaulichen Entwicklung, des Eingriffs in Natur und Land-

schaft, der Hauspreise und damit der Zielgruppen sowie in jüngerer Zeit die Attraktivität für junge Haushalte mit Kindern, um die Auslastung der sozialen Infrastruktur zu sichern. Da die Einnahmen der Kommunen wesentlich von ihrer Einwohnerzahl bestimmt werden, scheinen neue Baugebiete auch zur Stabilisierung der kommunalen Haushalte beizutragen bzw. scheinen sich höhere Ausgaben der Kommunen für zusätzliche Einwohner zu refinanzieren. Werden neue Baugebiete durch Erschließungsträger bzw. im Rahmen von städtebaulichen Verträgen realisiert, übernehmen die privaten Träger in der Regel sämtliche Investitionskosten für Erschließungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie soziale Infrastruktureinrichtungen und geben diese an die Enderwerber weiter. Auf diese Weise bekommen die Kommunen die neuen Baugebiete, Bevölkerungswachstum und Einnahmen zunächst also scheinbar „zum Nulltarif“ und ohne wirtschaftliches Risiko.

Der Verwaltung und erfahrenen Politiker/inne/n ist natürlich klar, dass nach der Errichtung die Kosten für Betrieb, Instandhaltung und Erneuerung der Infrastrukturen von der Gemeinde, den Nutzern oder der Allgemeinheit getragen werden müssen. Diese laufenden Kosten sind im Verhältnis zu den Baukosten zwar über Jahre relativ gering, sie summieren sich jedoch über die Jahrzehnte zu erheblichen Beträgen, bevor schließlich die grundlegende Erneuerung ansteht, die oftmals wesentlich zu Lasten der Gemeindekasse geht. Die Erfassung und Analyse der Infrastrukturfolgekosten auf der kommunalen Ebene wurde in der Forschung und der Praxis lange vernachlässigt.

In aller Regel werden die gesamten Straßen, Kanäle und Grünflächen von Zweckbetrieben einheitlich unterhalten und erneuert. Diese operieren im Rahmen der bereitgestellten Finanzmittel weitgehend eigenständig. Aufgrund der unterschiedlichen Qualitätsstandards bei der Errichtung und Ausstattung sowie des unterschiedlichen Nutzungs-, Störungs- und Instandhaltungsverlaufs variieren die Kosten erheblich. Wie viel in einzelnen Quartieren für Straßen oder Grünflächen ausgegeben wird, ist außerdem schnell ein Politikum, sodass die Träger kaum Interesse daran haben, kleinräumige Daten zu ermitteln oder gar zu veröffentlichen. Auch die privaten Betreiber von Infrastrukturnetzen, z. B. solche im Bereich der Energieversorgung, haben kein Interesse an einer Offenlegung der Kosten verschiedener Standorte. Denn in aller Regel zahlen die Nutzer in zentralen Gebieten für die höheren Netzkosten mit, die von Neukunden an peripheren Standorten mit geringer Anschlussdichte verursacht werden.

Die Infrastrukturfolgekosten können bislang vielfach als eine Art „black box“ charakterisiert werden. Ähnlich wie bei den Mobilitätskosten auf Seiten der privaten Haushalte gilt: Man weiß, dass es sie gibt, aber es ist im Einzelfall schwierig,

sie zutreffend zu schätzen. Deshalb besteht die Neigung, sie zu „übersehen“ bzw. sie in den allgemeinen Kosten „untergehen“ zu lassen. Hinzu kommt, dass die Infrastrukturfolgekosten – anders als die privaten Mobilitätskosten – über lange Zeiträume verteilt anfallen und in der Regel erst weit *nach* der Errichtung neuer Baugebiete deutlich ansteigen. Mit den Lasten haben sich also nicht die Entscheider, sondern erst deren spätere Nachfolger zu beschäftigen. Dies hat es insbesondere der kommunalen Politik sicherlich lange erleichtert, sich für neue Baugebiete zu entscheiden, zumal „Wachstum“ auf der kommunalen Ebene emotional vielfach nach wie vor positiv besetzt ist.

Es ist allerdings möglich, Licht in die „black box“ der Infrastrukturfolgekosten zu bringen. Sicherlich weist nahezu jedes Baugebiet Besonderheiten auf und ist der Verlauf der anfallenden Betriebs-, Instandhaltungs- und Erneuerungskosten nicht genau prognostizierbar. Begnügt man sich allerdings mit groben Annahmen und Durchschnittswerten zu den Infrastrukturfolgekosten, bleibt die Schätzung für den Einzelfall zwar noch ungenau, allerdings kann die Größenordnung im Allgemeinen durchaus zuverlässig angegeben werden. Für eine erste Abschätzung und Bewertung von Handlungsmöglichkeiten auf der kommunalen Ebene ist eine hohe Genauigkeit von Kostenschätzungen auch gar nicht erforderlich. Vielmehr stehen in der Regel zunächst Fragen wie diese zur Diskussion: Sollen neue Baugebiete geplant werden, um die Bevölkerungszahl zu steigern oder zu stabilisieren? Oder sollen mit derselben Zielsetzung bestehende Siedlungsbereiche verdichtet werden? Welche Dichte der Bebauung bzw. welche Grundstücksgrößen und Haustypen werden angestrebt? Wie können verschiedene Handlungsalternativen verglichen und bewertet werden?

Sicherlich sind die Infrastrukturfolgekosten nur einer der Aspekte, die für die Bewertung der Siedlungsentwicklung auf der kommunalen Ebene von Bedeutung sind. In der Praxis haben Fragen der Flächenverfügbarkeit und der ökologischen Bewertung eine große Bedeutung. Auch der „Nutzen“ in Form von Einnahmen der Kommune aufgrund von Steuern und Zuweisungen spielt eine wichtige Rolle. Die Investitions- und die Folgekosten müssen den Einnahmen gegenüber gestellt werden. Eine Reihe von Studien zeigt, dass die fiskalische Bilanz neuer Baugebiete in etwa neutral ist. Die Einnahmeseite ist bei dieser „Rechnung“ durch die Kommunen kaum beeinflussbar, während sich auf der Ausgabenseite durchaus Gestaltungsmöglichkeiten ergeben. Gelingt es, die Folgekosten der Handlungsmöglichkeiten und -alternativen im Bereich der Siedlungsentwicklung auf einfache Art und Weise grob abzuschätzen, kann ein Beitrag nicht nur zu einer kosteneffizienten Siedlungsentwicklung, sondern vermutlich auch zu einer Verringerung der Neuinanspruchnahme von Flächen geleistet werden.

Berechnung von Infrastrukturfolgekosten

Der *InfrastrukturFolgekostenRechner*² ist eine Software, mit der die Fachleute in den Kommunen die Folgekosten von Entscheidungen im Bereich der Siedlungsentwicklung abschätzen und Handlungsalternativen vergleichen können. Neben Bauverwaltung und Planungsbüros kommen durchaus auch Sachkundige aus der Politik als Nutzer in Frage. Das Konzept des Rechners beruht darauf, bereits aufgrund weniger Parameter eine erste Schätzung der Folgekosten für zusätzliche Bauplätze bzw. Baugebiete abzugeben. Diese Schätzung kann vom Nutzer durch genauere Angaben für die konkrete Planung wesentlich verfeinert werden. Der Rechner soll es insbesondere erleichtern, alternative Optionen für zusätzliche Bauplätze bzw. Baugebiete zu entwickeln und zu bewerten. Dabei geht es vor allem um einen Vergleich der Folgekosten von einer Innen- gegenüber einer Außenentwicklung, von unterschiedlichen Optionen für Neubaugebiete sowie nicht zuletzt von unterschiedlichen Bebauungs- bzw. Siedlungsdichten.

Grundlage der Schätzung der Folgekosten sind „Szenarien“. Darin werden Eckdaten einer Planung bzw. einer Option für eine zusätzliche Bebauung vom Nutzer festgelegt. Für ein erstes Ergebnis genügen bereits wenige Angaben zur Lage, zur Aufteilung nach Nettobauland, Erschließungs- und Grünflächen sowie zur Bebauungsdichte. Auf der Basis dieser Angaben werden im Rechner die erforderlichen technischen Infrastrukturen geschätzt und es kann eine erste Folgekostenabschätzung aufgerufen werden, die der Nutzer im Folgenden durch genauere Angaben zu den Parametern variieren bzw. präzisieren kann. Das System bietet nicht nur die Möglichkeit, die Vorgaben zu variieren, die sich aus der städtebaulichen Planung ergeben, das heißt die Aufteilung der Gesamtfläche nach Nutzungsarten einschließlich öffentlicher Grünflächen sowie die Bebauungsdichte. Auch die Parameter für die Infrastrukturen können im Hinblick auf

- die genutzten Arten (z. B. Misch- oder Trennsystem der Entwässerung, Gas- oder Fernwärmenetze),

- deren jeweilige Aufwand- (Längen) und Kostenkennwerte (Qualitäten, Dimensionierungen, Einheitspreise) sowie
- deren jeweilige Kostenträger bis hin zum Zinssatz für die Kostenschätzung bzw. Diskontierung variiert

und damit recht genau auf die jeweilige Planung eingestellt werden. Die Auswertung der Folgekosten kann nach

- Infrastrukturnetzen (Straßen, Entwässerung, Gas usw.),
- Phasen (Herstellung, Betrieb, Erneuerung) und
- Kostenträgern (Investor bzw. Eigentümer, Gemeinde, Allgemeinheit der Netzkunden)

erfolgen. Auf diese Weise werden Sachkundige in der Verwaltung, in Planungsbüros und in der Politik, die sich etwas mit dem Programm beschäftigen, in der Lage sein, den Rechner zum „Durchspielen“ verschiedener Optionen für die Entwicklung des Wohnungsbaus in einer Gemeinde und deren Folgekosten zu nutzen.

Der *InfrastrukturFolgekostenRechner* ist seit Dezember 2008 unter „www.was-kostet-mein-baugebiet.de“ in einer einfachen interaktiven Version allgemein online zugänglich. Eine Version, die differenziertere Analysen erlaubt, wird in Kürze kostenfrei zum Herunterladen angeboten.

Problemlage bei den privaten Haushalten

Die Entscheidung über den Wohnstandort privater Haushalte ist aufgrund einer großen Vielfalt von Haushaltstypen und einer Vielzahl von strukturellen, situativen und biografischen Einflussgrößen außerordentlich komplex. Dabei ist das für das Wohnen verfügbare Budget in aller Regel nach oben begrenzt. Die bestehenden Wohnkosten sind für die Haushalte angesichts regelmäßig wiederkehrender Zahlungen relativ einfach nachzuvollziehen. Demgegenüber sind die vollständigen Kosten der Mobilität, die den privaten Haushalten entstehen, schon durch ihre Schwankungen und die Bezahlweise ihrer Bestandteile schwieriger zu überblicken. Hinzu kommt, dass insbesondere die tatsächlichen Kosten des PKW oft deutlich unterschätzt, die Kosten für öffentliche Verkehrsmittel hingegen genau wahrgenommen

werden. Insgesamt besteht bei den privaten Haushalten in der Regel eine klare Wahrnehmung bzw. Einschätzung der Wohnkosten eines (gegebenen) Standortes, während die anfallenden Mobilitätskosten weniger genau wahrgenommen und vielfach unterschätzt werden.

Diese ungleiche Kostenwahrnehmung wird im Zuge von Überlegungen und der Entscheidung über einen neuen Wohnstandort noch verstärkt. Denn während die Wohnkosten in Form von Miet- oder Finanzierungskosten sowie Betriebs- und Nebenkosten in der Regel gut abgeschätzt werden können,



Abb. 1: *InfrastrukturFolgekostenRechner* – Optionen zur Darstellung des zeitlichen Anfalls der Folgekosten technischer Infrastrukturen [Quelle: www.was-kostet-mein-baugebiet.de]



Abb. 2: InfrastrukturFolgekostenRechner – Definition einer potenziellen Siedlungsfläche für Wohnbebauung [Quelle: www.was-kostet-mein-baugebiet.de]

sind die durch einen neuen Wohnstandort verursachten Mobilitätskosten für die privaten Haushalte kaum prognostizierbar. Insbesondere wenn ein weiter entfernter Wohnstandort erwogen wird, können – abgesehen von den Wegen zur Arbeit bzw. Ausbildungsstätte, sofern diese bestehen bleiben – die dort eintretende Lebensführung und ihre Implikationen für die Mobilität ex ante kaum abgeschätzt werden. Empirische Untersuchungen haben gezeigt, dass Haushalte, die an periphere Standorte umgezogen sind, zwar deutlich gestiegene Mobilitätskosten registrieren, diese aber nicht genauer beziffern können.

Modellrechnungen für die Regionen Hamburg und München zeigen, dass die Gesamtkostenbelastung von Haushalten aus den Wohn- und Mobilitätskosten sich zwischen Standorten in der Kernstadt, gut erschlossenen Standorten im Umland und ländlichen Gemeinden kaum unterscheiden. Mit anderen Worten: der Vorteil der geringeren Wohnkosten an der Peripherie wird durch die Mobilitätskosten aufgezehrt. Empirisch stellt sich die Situation sogar so dar, dass derselbe Haushaltstyp sich außerhalb mit gleichem Kapitaleinsatz größere Wohnflächen pro Kopf leistet als an Standorten in der Kernstadt. Es entstehen in peripheren Wohnlagen also nicht nur höhere Kosten für die Mobilität der Haushaltsmitglieder, sondern auch der zusätzliche Aufwand zur Beheizung größerer Wohnflächen wird letztlich höhere Gesamtkosten hervorrufen, als für denselben Haushaltstyp in der Kernstadt entstehen.

Allerdings sind die Kosten nur ein Argument in einer komplexen Entscheidungssituation von Haushalten, die neue Wohnstandorte erwägen. Soziale Bindungen und Beziehungen, sich Auskennen und persönliche Erfahrungen sowie Images und Identifikation spielen eine wichtige Rolle. Nicht zuletzt ist

die Qualität und Wertschätzung des konkreten Objektes – also der Wohnung oder des Hauses – von entscheidender Bedeutung. Das Wohnen ist, ähnlich wie der Autokauf, zu wesentlichen Teilen eine „Bauch-Entscheidung“. Ist diese im Rahmen eines vorher festgelegten Suchkorridors zugunsten eines bestimmten Objektes innerlich bereits gefallen, fällt es schwer, sie mit neu auftauchenden Argumenten – etwa den höheren Mobilitätskosten an peripheren Standorten – noch kritisch zu

überprüfen oder gar zu korrigieren. Ob die kombinierte Betrachtung der Wohn- mit den Mobilitätskosten also tatsächlich zu einer besseren Bewertung zentraler oder gut erschlossener Standorte durch die privaten Haushalte führt und damit die Inanspruchnahme neuer Wohnbauflächen an der Peripherie sinkt, hängt also wesentlich davon ab, dass Erkenntnisse über diese Zusammenhänge möglichst frühzeitig in den Entscheidungsprozess der privaten Haushalte eingebunden werden. Die Informationen müssen deshalb für breite Kreise der Bevölkerung einfach und schnell erreichbar sein und auf eine die Zielgruppe ansprechende Weise kommuniziert werden.

Wohn- und Mobilitätskostenberechnung

Der Wohn- und Mobilitätskostenrechner (WoMo-Rechner) ist ein interaktives Informationsangebot an private Haushalte, das im Internet kostenfrei zugänglich gemacht wird. Er liefert den Nutzern bereits nach wenigen Eingaben eine erste



Abb. 3: Wohn- und Mobilitätskostenrechner – Auswahl des Wohnstandortes in der Region Hamburg [Quelle: www.womo-rechner.de]

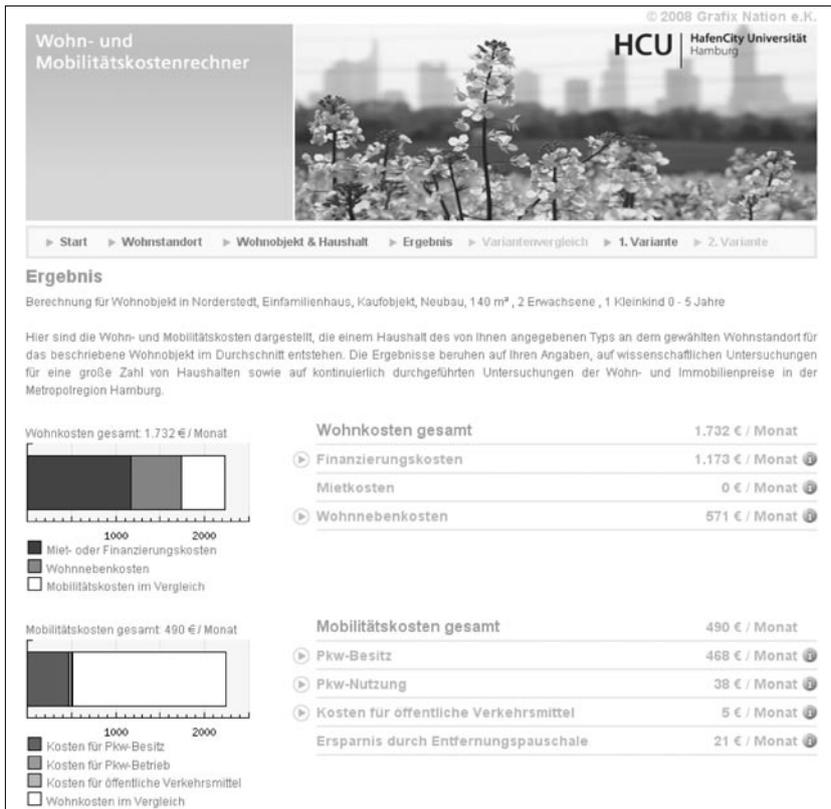


Abb. 4: Wohn- und Mobilitätskostenrechner – Beispiel einer Ergebnisseite [Quelle: www.womorechner.de]

Schätzung, welche Kosten ihnen für das Wohnen und die Mobilität an bestimmten Standorten entstehen. Es wird die Möglichkeit gegeben, die erste Schätzung durch Angabe individueller Daten des Nutzers zu präzisieren. Angeboten wird weiterhin, die Wohn- und Mobilitätskosten verschiedener Standorte miteinander zu vergleichen. Der Rechner liefert Kostenschätzungen bzw. -rechnungen, aber keine Bewertungen oder Empfehlungen.

Empirische Grundlage der Schätzung der Wohn- und Mobilitätskosten für Haushalte an verschiedenen Standorten sind unter anderem Daten über Immobilienpreise. Im Einzelnen wird zwischen den Miet- und Kaufpreisen je Quadratmeter für Geschosswohnungen und Einfamilienhäuser, als Neubauten oder aus dem Bestand, unterschieden. Diese Daten müssen regional ermittelt werden, im Falle des hier beschriebenen Pilotprojekts waren das alle Stadtteile Hamburgs sowie die schleswig-holsteinischen und niedersächsischen Gemeinden im Verbundgebiet des Hamburger Verkehrsverbunds (HVV).³

Auf dieser Basis sind die Schätzungen zu den Immobilienpreisen sicherlich nur eine grobe Orientierung, die bei einzelnen Objekten stark variieren. Die Nutzer können diese Schätzungen aber durch eigene Angaben ersetzen, etwa durch die Kosten ihrer derzeitigen Wohnung oder die konkreten Preise eines bestimmten Angebotes. Die Kaufpreise von Immobilien werden in eine Finanzierungsrechnung übertragen, um eine monatliche Kostenbelastung zu ermitteln. Die zentralen Parameter – die Höhe des Eigenkapitals und der Zinssatz –

werden zunächst geschätzt und können individuell angepasst werden. Dies gilt auch für die Erwerbsnebenkosten und die Betriebskosten.

Eine Grundlage zur Schätzung der Mobilitätskosten ist die Einkommens- und Verbrauchsstichprobe. Diese erfasst detailliert und repräsentativ unter anderem sämtliche Ausgaben der Haushalte für Verkehrszwecke. Somit ist auch der so genannte Freizeit- und Versorgungsverkehr erfasst, nicht nur das Pendeln zum Arbeits- oder Ausbildungsplatz. In einer Sonderauswertung dieser Statistik für das Forschungsprojekt werden die Kosten für Verkehrszwecke von bestimmten Haushaltstypen an klassifizierten Standorttypen abgebildet. Dazu wurden im Rahmen der Untersuchung je rund dreißig Haushalts- und Standorttypen entwickelt, die sich insbesondere im Hinblick auf die Verkehrskosten unterscheiden. Denn maßgeblich für die Gesamtauf-

wendungen der Mobilität sind natürlich

- die Struktur der Haushalte im Hinblick auf die Anzahl und das Alter ihrer Mitglieder,
- die Einkommenshöhe eines Haushalts, die deutlich mit den Ausgaben (insbesondere für die Anschaffung eines PKW) korreliert,
- der Urbanisierungsgrad des Wohnstandortes, insbesondere die Nähe von Versorgungseinrichtungen, und dessen siedlungsstrukturelle Lage.

Auf dieser Basis können für Haushaltstypen einer Einkommensklasse in einer Gemeinde die gesamten Mobilitätskosten in einer ersten Näherung geschätzt werden. Der ermittelte Durchschnittswert für Haushaltstypen einer Einkommensklasse, die in einem bestimmten Siedlungstyp wohnen, dürfte durch eine große Varianz geprägt sein. Deshalb wird zur Präzisierung der Schätzung (analog zu den Wohnkostenberechnungen) die Möglichkeit geboten, individuell Daten über die Wege zum Arbeits- oder Ausbildungsplatz, über die konkreten Kosten für PKW-Besitz und -Nutzung sowie für den öffentlichen Verkehr einzugeben.

Mit der Diskussion um den Klimawandel und vor allem mit dem enormen Anstieg der Energiepreise ist die Sensibilität für die Wohn- und Mobilitätskosten in breiten Kreisen der Bevölkerung sicher deutlich gestiegen. Der Rechner soll ein Instrument zur Aufklärung über diese Größen und ihre Zusammenhänge sein, die für viele Menschen nur schwer abzuschätzen sind. Insofern bietet er einen „Mehrwert“ für die Nutzer. Ob die Nutzer die Rechenergebnisse als glaub-

würdig annehmen und ob sie bereit sein werden, „schlechte Nachrichten“ hinsichtlich der finanziellen Konsequenzen ihres eigentlich präferierten (peripheren) Wohnstandorts anzunehmen – also die nachweislich hohe Gesamtkostenbelastung für Wohnen und Mobilität – und diese in ihren Such- und Entscheidungsprozessen zur Wohnstandortwahl auch berücksichtigen, wird sich in Kürze zeigen: Seit Dezember 2008 steht *WoMo*, der Wohn- und Mobilitätskostenrechner für Hamburg und sein Umland, unter „www.womo-rechner.de“ für jede/n interessierte/n Bürger/in zur Verfügung.

Ausblick

Mit den neuen Instrumenten sollen den Gemeinden und den privaten Haushalten weder Vorgaben von hoheitlicher Seite gemacht werden, noch geht es um politische Positionen oder gar um einen „moralischen Zeigefinger“, mit dem die Verringerung der Neuinanspruchnahme von Flächen für Siedlungszwecke erzwungen werden soll. Beide Instrumente – der *InfrastrukturFolgekostenRechner* und der *WoMo-Rechner* – setzen ganz bewusst bei den finanziellen Interessen der entscheidenden Akteure an. Denn trotz öffentlicher Kritik am „Flächenverbrauch“ sehen sich Gemeinden und private Haushalte durch neue Wohnbaustandorte oftmals individuell im Vorteil, auch in finanzieller Hinsicht. Dabei trägt die bisher fehlende Transparenz der Folgekosten neuer Wohnstandorte sowohl für die Gemeinden als auch für die privaten Haushalte zu ökonomisch und ökologisch wenig nachhaltigen Entscheidungen bei. Deshalb folgen die hier vorgestellten Instrumente der Philosophie, die Akteure über die Folgen ihrer Entscheidungen im eigenen finanziellen Interesse aufzuklären und sie dazu zu motivieren, Alternativen zu prüfen. Damit soll eine Siedlungsentwicklung gefördert werden, die sich stärker an den Kriterien der Nachhaltigkeit ausrichtet.

Für den Erfolg dieses Ansatzes dürfte entscheidend sein, dass die neuen, seit Dezember 2008 verfügbaren Instrumente frühzeitig Eingang in die Diskussions-, Planungs- und Entscheidungsprozesse der Akteure finden; Bewertungen sind frühestens im Sommer 2009 möglich.

- Anzeige -

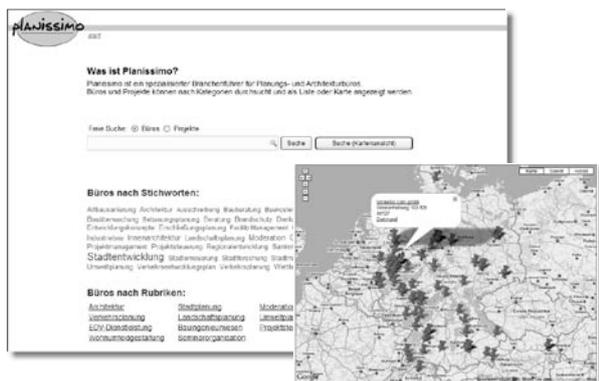
Anmerkungen

- 1 Informationen zum Programm *REFINA* und zu den in diesem Rahmen unterstützten Forschungsprojekten sind unter www.refina-info.de zu finden. Zum Forschungsteam der HCU Hamburg gehören neben dem Autor Martin Albrecht, Andreas Kaiser und Ulrike Marggraf [www.hcu-hamburg.de/pm]. Eng kooperiert wird mit Dr. Jens-Martin Gutsche. Am Projekt außerdem beteiligt ist das Hamburger Büro F+B Forschung und Beratung für Wohnen, Immobilien und Umwelt GmbH [www.f-und-b.de].
- 2 Entwickelt wurde der *InfrastrukturFolgekostenRechner* von Dr.-Ing. Jens-Martin Gutsche [Gertz Gutsche Rümenapp GbR, Hamburg; www.ggr-planung.de]. Das Rechenprogramm ist online aufrufbar unter: www.was-kostet-mein-baugebiet.de
- 3 Der *Wohn- und Mobilitätskostenrechner* [www.womo-rechner.de] ist für eine Nutzung auch in weiteren Regionen einsetzbar. Erforderlich ist dazu jeweils die Eingabe der regionalen Daten zur Raumstruktur, zum Verkehrssystem und zum Immobilienmarkt.

Literatur

- Albrecht, M./Kaiser, A./Marggraf, U.: Wohnstandortwahl, Mobilitätskosten und Klimawandel. In: *RaumPlanung* 137 (2008), S. 93-98
- Beckmann, K./Blotevogel, H./Adam, B.: Akteure, Beweggründe, Triebkräfte der Suburbanisierung. Motive des Wegzugs – Einfluss der Verkehrsinfrastruktur auf Ansiedlungs- und Mobilitätsverhalten. *BBR Online-Publikation* 21/2007. Berlin/Bonn 2007
- Gutsche, J.-M./Schoubye, S.: Gemeinsame Betrachtung von Wohn- und Mobilitätskosten der Haushalte (Projektbaustein C). In: *Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München, Münchner Verkehrsverbund, Gertz Gutsche Rümenapp: Abschlussbericht zur ersten Stufe des Projekts „Siedlungsentwicklung und Mobilität“ im Auftrag der Gemeinden der MORO-Runde in der Region München. München/Hamburg 2008*
- Siedentop, S./Gutsche, J.-M./Kozioł, M./Walther, J./Schiller, G.: *Infrastrukturkostenrechnung in der Regionalplanung. Ein Leitfaden zur Abschätzung der Folgekosten alternativer Bevölkerungs- und Siedlungsszenarien für soziale und technische Infrastrukturen. BBR-Schriftenreihe „Werkstatt: Praxis“, Band 43. Berlin/Bonn 2006*
- Schiller, G./Gutsche, J.-M.: *Das Kostenparadoxon der Baulandentwicklung. UBA-Text des Umweltbundesamtes, Dresden/Hamburg/Dessau; in Vorbereitung [Grundlage ist ein Referat auf der Wissenschaftlichen Plenarsitzung 2008 der Akademie für Raumforschung und Landesplanung: „Geld regiert die Welt – Öffentliche Finanzströme und räumliche Entwicklung“; www.arl-net.de/pdf/veranst/WP_2008/Schiller_Gutsche.pdf]*

Prof. Dr.-Ing. Thomas Krüger, Dipl.-Ing. Städtebau/Stadtplanung, Bauassessor; Professur „Projektmanagement“ im Department Stadtplanung der HafenCity Universität Hamburg [www.hcu-hamburg.de/pm]. ■



Haben Sie schon einen Plan?

<http://www.planissimo.de>

planissimo.de, der spezialisierte Branchenführer für Planungs- und Architekturbüros, ist ein Dienst der tetraeder.com gmbh, Dortmund. Die Eintragung in das Verzeichnis ist kostenfrei.