

IMMOBILIEN

MEHR ALS 16 600 ANGEBOTE IM IMMOBILIENMARKT UNTER WWW.SZ.DE/IMMO

PLANETHOME
■■■ IMMOBILIEN ■■■

So geht Vermögensaufbau heute!
www.planethome.com

SONDIERUNGSGESPRÄCHE

Und was ist mit Wohnen?

VON ANDREAS REMIEN

Nach dem TV-Duell Anfang September war die Empörung bei den Parteien groß. In der Fernsehdebatte, so die Kritik, hätten die Moderatoren viel zu wenig Themen angesprochen, die in der Lebenswirklichkeit der Bürger wichtig sind. Nun konnte die Politik in den Sondierungsgesprächen selbst ihre Tagesordnung bestimmen – und hat prompt den gleichen Fehler gemacht. Zumindest, was das Thema Wohnen betrifft. Denn was sich bereits im Wahlkampf gezeigt hat, das hat sich in den Sondierungsgesprächen fortgesetzt: Die Wohnungspolitik spielt so gut wie keine Rolle. Das ist so erstaunlich wie unverständlich.

Wo und wie man wohnen kann, ist eine Frage, die jeden betrifft. Vor allem die überhitzten Immobilienmärkte stellen die Kommunen vor gewaltige Herausforderungen. Das gilt nicht nur für die Metropolen, sondern auch für immer mehr Mittelstädte und nahezu alle Hochschulstandorte. Viele Familien, Rentner oder Studenten finden keine bezahlbare Wohnung oder müssen erleben, dass ihnen wegen steigender Mieten am Ende des Monats immer weniger Geld übrig bleibt.

Die Wohnungspolitik ist längst zu einer zentralen sozialen Frage geworden. Wer kann sich ein Leben in den Städten überhaupt noch leisten? Ist Eigentum in einer Metropole wie München nur noch ein Privileg reicher Erben und kinderloser Doppelverdiener? Wie lässt sich die Landflucht eindämmen, damit Regionen wieder attraktiver werden? Wer zahlt die Kosten für die dringend nötigen energetischen Sanierungen? Darüber und über viele weitere Fragen hätte man in den Sondierungsgesprächen ausführlich diskutieren können, ja müssen. Stattdessen rangierte das Thema Wohnen unter „ferner liefen“. Das ist erstaunlicher, da es vor allem zwischen den Grünen und der FDP fundamentale Unterschiede gibt. Während die einen ihre Hoffnungen auf eine effektivere Ordnungspolitik (zum Beispiel eine tatsächlich funktionierende Mietpreisbremse) setzen, vertrauen die anderen auf die freien Kräfte des Marktes.

An der Wohnungspolitik, war vor Kurzem aus Berlin zu hören, würde die Regierungsbildung aber sicher nicht scheitern. Das offenbart den aktuellen Stellenwert des Themas: zu klein, um die Großen ernsthaft zu beschäftigen. Doch das wird der aktuellen Lage nicht gerecht. An der Wohnungspolitik entscheiden sich wesentliche soziale, aber auch ökologische und ökonomische Fragen. Sie ist zu wichtig, um auf Tagesordnungen in irgendwelchen Unterpunkten versenkt zu werden.

Schon wieder Rekord in Bayern

Bayerns Immobilienmarkt steht vor dem achten Umsatzrekord in Folge. Für 2017 erwartet der Immobilienverband Deutschland Süd, dass Wohnungen, Häuser und Gewerbeimmobilien für 51 Milliarden Euro verkauft werden. In den ersten neun Monaten stiegen die Immobilienumsätze um 3,8 Prozent auf 38,4 Milliarden Euro – allerdings war das weniger als im Vorjahreszeitraum, als es ein Plus von über 12 Prozent gab. **DPA**



Aus der Mode: Vor allem in den Städten ist ein eigener Stellplatz nicht mehr so gefragt.

FOTO: IMAGO

Monatskarte statt Garage

Wer Wohnungen baut, muss auch Stellplätze für Autos errichten. Wie viele, legen die Kommunen fest. Manche lockern jetzt die starren Vorschriften – und verlangen im Gegenzug Fahrradständer oder Ladesäulen für Elektrofahrzeuge

VON MARCO VÖLKLEIN

Christian Stupka hat lange gekämpft. Zahlreiche Diskussionen hat der Chef der Gima München eG, einem Zusammenschluss von 26 genossenschaftlichen Wohnungsunternehmen, geführt. Immer wieder hat er seine Idee von Wohnbauten mit möglichst wenigen Kfz-Stellplätzen vorgestellt. Vor etwas mehr als einem Jahr dann war Stupka am Ziel: Der Münchner Stadtrat änderte die Stellplatzsatzung, wonach seither Ausnahmen von der starren Vorgabe möglich sind. Wer, wie etwa die genossenschaftliche Wogeno am Münchner Reinmarplatz, der Stadt ein Mobilitätskonzept vorlegt, der kann eine Absenkung des Schlüssels beantragen. Der muss dann beim Bau eines neuen Objekts pro Wohnung nicht mehr einen Stellplatz fürs Auto errichten. Sondern weniger.

Stupka ist nicht der Einzige, der für flexiblere Stellplatzsatzungen wirbt. So hatte vor Jahren bereits das Bundesbauministerium gefragt, ob man die starren Vorgaben lockern müsste – auch, um das Bauen günstiger zu machen. Denn jeder in einer Tiefgarage in einem Ballungsraum wie München geschaffene Stellplatz verschlinge zwischen 20 000 und 25 000 Euro, rechnet Hartmut Topp vor, Professor am Institut für Mobilität und Verkehr der TU Kaiserslautern. Würde man sich diese Ausgaben sparen, ließe sich dringend benötigter Wohnraum deutlich günstiger schaffen, so das Argument. Oder wie Gima-Chef Stupka es formuliert: „Da wird bislang unheimlich viel Geld sinnlos verbuddelt.“

Zumal Erhebungen gezeigt hätten, dass gerade einkommensschwache Mieter oder Bewohner von Sozialwohnungen die vie-

len Stellplätze gar nicht nutzen. Zählungen der städtischen Wohnungsbaugenossenschaftlichen GWG und Gewofag ergaben, dass in einigen ihrer Münchner Anlagen etwa jeder zweite Tiefgaragenstellplatz ungenutzt ist – schlicht weil sich viele Mieter in der teuren Landeshauptstadt kein Auto leisten können. In anderen Ballungsräumen sehe es ähnlich aus, ergänzt Eckhart Heinrichs vom Berliner Beratungsunternehmen LK Argus, der für die Bundesregierung eine Studie zum Thema erarbeitet hat. Er sagt: „Starre Vorgaben bei den Stellplätzen sind nicht zielführend.“ Besser sei es, die Kommunen würden die Bauvorgaben flexibel handhaben. Das allerdings war über lange Zeit gar nicht so einfach.

„Es geht ja nicht darum, das Auto komplett zu verbieten“, sagt der Verkehrswissenschaftler

Denn viele Bundesländer machten in ihren Bauordnungen feste Vorgaben. Erst nach und nach lockern sie die Regeln, seit Kurzem überlässt etwa Nordrhein-Westfalen den Kommunen die Entscheidung. In München entschied der Stadtrat 2016, dass bei genossenschaftlichen Bauten der Schlüssel auf 0,8 Stellplätze je Wohnung sinkt, in sozialen Wohnungsbau auf bis zu 0,6. Wer ein Mobilitätskonzept vorlegt, der kann eine Absenkung auf 0,3 Stellplätze je Wohneinheit beantragen. „Das verschafft uns deutlich Luft“, sagt Stupka. Andere Städte wie Freiburg, Darmstadt oder Tübingen verfolgen ähnliche Ansätze. Berlin hat die Stellplatzbaupflicht bereits 1997 sogar abgeschafft, Hamburg ist dem im Jahr 2013 für Wohnungen gefolgt.

Allerdings stellen die Kommunen auch Anforderungen an so ein Mobilitätskonzept. Wer sich etwa in München Stellplätze sparen will, der muss zusätzlichen Platz schaffen für Fahrradständer. Er sollte Abstellmöglichkeiten für Carsharing-Autos sowie Ladesäulen für E-Bikes und -Autos einplanen, den Bewohnern Lastenräder sowie Fahrradanhänger zur Ausleihe anbieten und für die Mieter übertragbare Monatskarten zur Nutzung von Bussen und Bahnen bereithalten. Die so ausgestatteten „Mobilitätsstationen“ sollen gewährleisten, dass die künftigen Bewohner mobil bleiben, ohne aufs Auto angewiesen zu sein. „Es geht ja nicht darum, das Auto komplett zu verbieten“, betont Wissenschaftler Topp. Sondern darum, dessen Nutzung zu beschränken – etwa auf die Fahrt zum Möbelhaus oder den Ausflug am Wochenende. Und dafür genüge es mitunter, ein Carsharing-Auto anzumieten.

Am Geldjedenfalls seien solche Angebote bislang nicht gescheitert, sagt Topp. Wer bis zu 25 000 Euro pro nicht gebaurem Tiefgaragenstellplatz einspare, der könne einige Tausend Euro aufbringen, um eine Mobilitätsstation adäquat auszustatten. Ziel müsse es sein, ergänzt Heinrichs, die Leute gar nicht erst mit ihrem eigenen fahrbaren Untersatz einziehen zu lassen. „Wer einmal mit dem Auto drin ist, den kriegt man so leicht nicht wieder raus.“ Dahinter steckt ein verkehrspolitischer Ansatz, den insbesondere Stadtplaner in Metropolen verfolgen: Wer keinen Platz hat, das Auto abzustellen, schafft sich keines an. Und wer keines besitzt, fährt damit auch nicht herum und belastet weniger die Umwelt. Forscher Topp spricht von einer „Win-win-Situation“. Das Bauen werde günstiger, das Wohnumfeld attraktiver. Und die Kommune vom Autoverkehr entlastet.

ger, das Wohnumfeld attraktiver. Und die Kommune vom Autoverkehr entlastet.

Allerdings weiß zum jetzigen Zeitpunkt keiner so genau, ob das Ganze auch auf lange Sicht funktioniert. Verzichtet also jeder, der heute beim Einzug dem eigenen Auto abschwört, auch künftig darauf? „Das ist die große Frage“, sagt Bernd Hunger vom Bundesverband deutscher Wohnungs- und Immobilienunternehmen (GdW). „Ich bin da weniger euphorisch als andere.“ Niemand wisse heute, wie sich die Mobilität in den nächsten Jahren und Jahrzehnten entwickeln wird. Tatsächlich veränderten sich ja auch die Lebensumstände der Menschen, räumt Heinrichs ein. Wer beispielsweise als Single seine Wege noch ohne eigenes Auto erledigt, bei dem könne es später, wenn er Kinder habe, ganz anders aussehen. „Für Familien bleibt zumindest derzeit in den allermeisten Siedlungsstrukturen das Auto die effektivste Form der Mobilität“, findet Hunger. Autofreie Wohnformen könnten vielleicht in urban geprägten Stadtvierteln mit vorwiegend akademisch geprägter Wohnbevölkerung funktionieren. „Wie aber sieht es mit einem Handwerker aus, der seine Kreissäge ein- und ausladen muss?“ So jemandem sei schon ein Kfz-Stellplatz in einem Parkhaus am Rande des Quartiers kaum zu vermitteln.

Zumal es ja nicht nur urbane Viertel zu entwickeln gelte, sondern auch Lagen am Stadtrand, also in den klassischen Speckgürteln. Gerade dort aber seien die Voraussetzungen oft sehr unterschiedlich, sagt Hunger. Es gibt Baugebiete mit einer guten Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr, etwa mit einem S-Bahnhof in nächster Nähe. Da sei eine Absenkung des Stellplatzschlüssels sinnvoll, findet Topp. In Ge-

INHALT

Auto raus, Wasser rein
Wie Stadtplaner Überflutungen vorbeugen 24

Laut, kalt, dreckig
Es gibt viele Gründe, weniger an den Vermieter zu zahlen 29

Kaufmarkt 25
Mietmarkt 28

ANZEIGE

EDITION 11

EUROBODEN.DE



WOHNEN IN EINER DER BEGEHRTESTEN LAGEN AUGSBURGS.

Mozart
AUGSBURG. WOHNEN AM DOM.

GEORGENSTRASSE – AUGSBURG INNENSTADT

STADTWOHNUNGEN MIT 2 – 6 ZIMMERN VON CA. 53 M² – 181 M²
GALERIE- | MAISONNETTE- | PENTHOUSE-WOHNUNGEN | BÜROS
IN DER AUGSBURGER INNENSTADT MIT NÄHE ZUM DOM

2-Zimmer-Wohnung	1. OG	ca. 53 m ²	304.700 €
3-Zimmer-Wohnung	2. OG	ca. 84 m ²	499.700 €
3,5-Zimmer-Wohnung	1. OG	ca. 99 m ²	574.700 €

WOHNEN + ARBEITEN

3-Zimmer-Wohnung	EG	ca. 97 m ²	544.700 €
+ Büro	EG	ca. 34 m ²	135.700 €

Energieausweis: Bedarfsausweis, vorläufige Werte | Baujahr: 2018 | Kennwert: 50,8 kWh/m²a | Energieeffizienzklasse: A | Energieträger: Fernwärme

Persönliche Beratung: Verkaufsbüro Georgenstraße 1, 86152 Augsburg
Mi./Do. 15 – 18 Uhr, Sa./So. 14 – 17 Uhr oder nach Terminvereinbarung
Herr Fridolin Graßl Fon 0821 26 17-123 oder Herr Christian Hübel Fon 0821 26 17-164

KLAUS Wohnbau GmbH
Nymphenburger Str. 15, 80335 München www.mozart-wohnenamdom.de



KLAUS Wohnbau ist einer der renommiertesten Projektentwickler und Bauherren Süddeutschlands. 40 Mitarbeiter realisieren zwischen 150 und 200 Wohneinheiten jährlich und sichern KLAUS im Wohnungsbau eine Spitzenposition in den Stammmärkten München und Augsburg. Wir bauen für Eigennutzer, Kapitalanleger sowie private und institutionelle Investoren.

KLAUS Wohnbau GmbH
Nymphenburger Straße 15
80335 München
Fon 089 54 54 16 - 0
www.klaus-wohnbau.de