



NABU.de Themen Siedlungsentwicklung, Bauen Wissen Ökonomie

Die Kosten des Bauens auf der grünen Wiese

Hohe Mobilitätskosten und sinkende Wiederverkaufswerte



Der Kauf eines eigenen Hauses ist meist die größte Investition und langfristigste finanzielle Belastung für eine Familie. 20 bis 30 Jahre lang müssen die Kreditraten für das "Traumhaus" bezahlt werden, der Wohnort der Familie ist auf Jahrzehnte hinaus festgelegt.

Die Verwirklichung des Traums vom Eigenheim hat jedoch nicht nur langfristige Auswirkungen auf das individuelle Haushaltsbudget, sondern auch auf das Lebensumfeld anderer: Immer mehr zusätzliche Fläche wird versiegelt, immer neue Straßen müssen zur Erschließung von Neubauflächen gebaut werden.

Dennoch werden bei einer so grundsätzlichen Entscheidung häufig wichtige Faktoren nicht in die individuelle Kalkulation mit eingezogen: Was für Bauherren, Banken und Berater zählt, ist meist nur der Kaufpreis des Wunschhauses zum aktuellen Zeitpunkt. Und da die reinen Baukosten sich in einer Region kaum unterscheiden, geht es dabei nur noch um Größe und Ausstattung sowie die Lage des Hauses: je weiter draußen, desto günstiger wird in der Regel das Grundstück und damit der Kaufpreis.

Übersehen wird dagegen oft, dass das Familienbudget gerade bei einem vermeintlich günstigen Kaufpreis durch Fahrt- und andere Kosten höher belastet wird, als die Finanzierung eines Hauses in "guter" Lage erfordert hätte. Dazu kommt noch, dass in ungünstigen Lagen innerhalb weniger Jahre das ehemalige "Traumhaus" gar nicht mehr für den Preis weiterverkauft werden kann, den der Bauherr selbst anfangs gezahlt hat.

Wer ein Grundstück sucht, das für Terrasse, Grill, Schaukel und das dazugehörige Grün ausreicht, wird meist auch in zentralen Bereichen fündig, zumal sich die Städte seit einigen Jahren verstärkt darum bemühen, für Familien attraktive Bauflächen auf den Markt zu bringen.



Grün wohnen lässt es sich auch in der Stadt. Foto: Architekten Metron

Alle Faktoren einbeziehen

Eine genauere Kalkulation der Gesamtkosten kann zu ganz anderen Entscheidungen führen, als der Blick auf den reinen Kaufpreis zunächst vermuten lässt.

Die finanzielle Belastung eines Haushalts setzt sich - unter anderem - zusammen aus den Kosten für das Wohnen und den Kosten, die entstehen, wenn die einzelnen Haushaltsmitglieder Wege zu den von ihnen zu erreichenden Zielen zurücklegen.

Dazu gehören unvermeidbare Wege z. B. zum Arbeitsplatz, zur Schule oder zum Einkauf und solche, die aus den persönlichen Interessen des Einzelnen entstehen - zu Sporteinrichtungen, kulturellen Veranstaltungen, speziellen Einzelhandelsangeboten etc.

Die Kosten für den Kauf bzw. Bau einer Immobilie sind im allgemeinen geringer, je weiter der gewählte Wohnort von den Zentren der Region und damit den Zielen der notwendigen Wege entfernt ist. Der bestimmende Faktor für den Anschaffungspreis einer Immobilie ist dabei der Grundstückspreis, nicht die Herstellungskosten, die zumindest innerhalb eines Großraums üblicherweise gleich sind.

Dasselbe gilt für den Erlös bei einem Wiederverkauf der Immobilie: die Lage bestimmt den Wert. Je weiter entfernt vom Zentrum das Haus steht, desto geringer wird der Erlös, wenn einmal der Verkauf notwendig werden sollte.

Werden weniger Mittel für den Hauskauf aufgewendet, weil ein günstiges Grundstück in peripherer Lage gewählt wurde, steigt der Anteil der Kosten für die Mobilität. Am höchsten sind diese Kosten, wenn das Haus nur mit dem PKW zu erreichen ist. Ein einfaches Rechenbeispiel verdeutlicht diesen Zusammenhang:

Kosten Haus + Grundstück	Entfernung zum Arbeitsplatz	Anzahl benötigter PKW	Kosten Bau-finanzierung (Monat)	Fahrtkosten (Monat)	Gesamtkosten (Monat)
--------------------------	-----------------------------	-----------------------	---------------------------------	---------------------	----------------------

150.000	20 km	2	875	795	1.670
200.000	10 km	2	1.170	510	1.680
250.000	5 km	1 (+ 2 Monatskaten ÖPNV)	1.460	250	1.690
250.000	5 km	3 Monatskarten ÖPNV, Teilauto-Mitgliedschaft	1.460	170	1.630

Alle Summen in Euro. Zugrunde liegende Annahmen: Baufinanzierung Zins + Tilgung 7%, Fixkosten PKW 100 Euro/Monat, Fahrtkosten 35 Cent/km (Angaben für untere Mittelklasse lt. ADAC), Monatskarte Stadtbahn 30 Euro, Teilauto 10 Euro/Monat Grundgebühr plus 70 Euro/Monat Kilometergeld (Erfahrungswert)

Die höheren Kosten für die Baufinanzierung werden durch niedrigere Fahrtkosten nahezu ausgeglichen. Optimal ist es, wenn das Haus sogar im Einzugsbereich einer Stadtbahn oder S-Bahnlinie liegt. Schon heute liegen die reinen Fixkosten eines PKW höher als die Kosten z.B. einer Stadtbahn-Monatskarte, entsprechend überproportional hoch wird der Anteil an der gesamten finanziellen Belastung eines Haushalts, wenn ein zweiter PKW benötigt und große Entfernungen zurückgelegt werden müssen.

Können Kinder ihre Ziele nicht selbstständig erreichen und ein Elternteil wird als "Chauffeur" benötigt, dann bedeutet dies meist gleichzeitig die Anschaffung eines zweiten Pkw und das Wegfallen eines zweiten Einkommens.

Langfristige Entscheidungen mit oft nur kurzfristigen Vorteilen

Fahrtkosten fallen während der gesamten Lebensdauer des Hauses an. Andere, bei der Wohnortwahl mitbestimmende Faktoren sind von vorne herein befristet:

Mindestens 50 - 100 Jahre beträgt die Lebenszeit des Hauses. Während der gesamten Lebenszeit müssen von den Bewohnern die Fahrtkosten zu ihren Zielen aufgebracht werden.

20-30 Jahre lang fallen die Kosten für die Baufinanzierung an.

Ca. 10 Jahre beträgt höchstens die Phase, in der Kinder vom Einfamilienhaus im Grünen profitieren, - von ca. 2 Jahren bis ca. 12 Jahre. Später erweitert sich der Aktionsradius, draußen spielen wird uninteressant, die Erreichbarkeit anderer Freizeitangebote zunehmend wichtiger und das Dorf zur Pampa.

In die eigene Tasche wirtschaften oder Geld "in die Luft blasen"?

Wollen die Bauherren oder deren Erben das Haus verkaufen, können sie nur den Anteil der aufgewendeten Kosten erlösen, der für das Gebäude samt Grundstück verwendet wurde, während sich der für Fahrtkosten benötigte Finanzierungsanteil buchstäblich in Luft (bzw. Abgas...) aufgelöst hat.

Bei einer zentral gelegenen, gut erreichbaren Immobilie bleibt dagegen in der Regel der Immobilienwert mindestens stabil. Damit können die gesamten aufgewandten Kosten als Verkaufserlös realisiert werden.



Foto: Neuenbürg. Auch hochwertige Häuser in gutem Zustand sind in manchen Randlagen heute schon nahezu unverkäuflich.

Langfristig: steigende Fahrtkosten - sinkende Nachfrage nach Immobilien

Nicht übersehen werden darf dabei, dass aufgrund geringer werdender und zu immer höheren Kosten erschließbarer Rohölvorräte die Benzin- und damit die PKW-Fahrtkosten mit Sicherheit in Zukunft steigen werden.

Zugleich wird die Bevölkerungszahl in Deutschland und allen europäischen Nachbarländern in den kommenden Jahrzehnten dramatisch zurückgehen - und damit trotz steigender Ansprüche an die Qualität der Wohnraumversorgung immer weniger neue Gebäude benötigt werden. Schon seit mehreren Jahren sinken die durchschnittlichen Immobilienwerte in vielen Regionen Deutschlands.

Die Entfernungspauschale - solange es sie noch gibt - ist dabei nur ein geringer Ausgleich, wird sie doch nur für berufsbedingte Fahrten gezahlt. Schon heute liegt der Anteil sogenannter "Freizeitfahrten" bei mehr als 50% aller gefahrenen Kilometer. Einkaufen, Kinobesuche, die Fahrt zum Kindergarten oder zum Sportzentrum muss also immer vollständig aus der eigenen Tasche bezahlt werden.

Kaufen oder neu bauen?

Die oben angeführten Argumente gelten gleichermaßen für Neu- und Altbauten. Stehen keine geeigneten Grundstücke bzw. Baulücken für einen Neubau in zentraler Lage zur Verfügung, ist Kauf und Renovierung einer gebrauchten Immobilie im Ortskern oft schon bei der Anschaffung, spätestens aber während der Nutzungszeit günstiger als das Ausweichen in abgelegene Neubaugebiete.

Auch das heute "topaktuelle" Traumhaus im Neubaugebiet wird schon nach wenigen Jahren nicht mehr den Vorstellungen von Bauherren oder Käufern entsprechen. Denn auch Häuser unterliegen Moden. So wie heute an Baustil und Details deutlich zu erkennen ist, ob ein Haus z.B. aus den 60ern, 70ern, 80ern oder den 90er Jahren stammt, werden heutige Wohnvorstellungen schnell von neueren Trends abgelöst werden.

Oft kann ein älteres Gebäude mit guter Bausubstanz mit verhältnismäßig geringem Aufwand an die eigenen Wünsche und aktuellen Standards angepasst werden - bei höchstens gleich hohen Baukosten im Vergleich zum Neubau auf der Grünen Wiese. Zugleich erleichtert die meist zentrale Lage den Alltag insbesondere für Kinder und ältere Menschen durch kurze Wege zu den Einrichtungen des täglichen Lebens.

Sind die Kinder aus dem Haus und die Bauherren älter geworden, wird es immer mühseliger, lange Wege für die notwendigen Fahrten zum Bäcker oder Arzt zurückzulegen. Wenn Beweglichkeit, Sehkraft und Energie nachlassen, können die großen Entfernungen in den ehemaligen Neubaugebieten zu Isolation und Hilflosigkeit führen.

Ein Haus in zentraler Lage, mit Zugang zu Nahversorgung, Einkaufsmöglichkeiten, Schulen und Ärzten, ÖPNV-Anschluss und einer



Die Einkaufsmöglichkeiten auf der "Grünen Wiese" sind ohne PKW kaum erreichbar.

altersgemischten Nachbarschaft trägt dann sowohl zur eigenen Zufriedenheit und zur Entlastung der Haushaltskasse als auch - durch weniger PKW-Fahrten und geringere Zersiedlung - zum nachhaltigen Schutz von Natur und Landschaft bei.

Das Leitbild Nachhaltige Siedlungsentwicklung des NABU empfiehlt unter anderem:

- Die Planung, Entwicklung und Erschließung zusätzlicher Nutzflächen erfolgt in der Regel nur noch im Bestand.
- Innerhalb der Siedlungen werden große, zusammenhängende Freiräume erhalten und geschaffen.
- Wohnen, Arbeiten, Versorgung und Freizeit werden wieder räumlich enger zusammengeführt.

Eine auf den Bestand konzentrierte Siedlungsentwicklung führt zu einer wirtschaftlichen Stärkung und Belebung der Zentren und Nebenzentren. Vorhandene Strukturen werden erhalten und entwickelt. Und nicht zuletzt werden Naherholungsmöglichkeiten verbessert.

Neben den Trägern der Planungshoheit, den Kommunen, ist hier aber auch der Bund gefordert: Mit der unmittelbar bevorstehenden Novellierung des Städtebaurechts sollte den Kommunen die nachhaltige städtebauliche Entwicklung nähergebracht und erleichtert werden. Mehr dazu im nächsten Newsletter.

Experten

Ihre Ansprechpartner

Dipl. Ing. Susanne Dahm, Institut für Städtebau und Landesplanung der Universität Karlsruhe, E-Mail: Susanne.Dahm@isl.uni-karlsruhe.de

Ulrich Kriese, Siedlungspolitischer Sprecher des NABU, E-Mail: Ulrich.Kriese@nabu.de

Mehr zum Thema

Links und Literatur

Siedlungsentwicklung an Stadtbahntrassen - Das Beispiel Murgtal (2001),

Abschlussbericht des Forschungsprojekts, Hrsg.: Lehrstuhl f. Städtebau u. Entwerfen, Prof. Wall u. Institut f. Städtebau u. Landesplanung, Prof. Scholl, Universität Karlsruhe, Eigenverlag

www.isl-projekte.uni-karlsruhe.de/murgtal/

Gute Beispiele einer nachhaltigen regionalen Raum- und Siedlungsentwicklung,

Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (2000),

Brigitte Adam, Christine Bergmann, Selbstverlag des BBR, Bonn

Anbau, Umbau, Aufstockung: Raum gewinnen - attraktiver Wohnen" (2000),

Kristina Hajek, Callwey Verlag, München, ISBN 3-7667-1388-4

Internetplattform zum Thema Innenentwicklung mit Daten, Projektsammlung, Literatur + Links

www.isl.uni-karlsruhe.de/wwwprojekte/innenentwicklung/plattform/index.htm

Der NABU zum Thema

Nachbar Natur - Ökologische Konzepte für Städte und Dörfer

Mit der Kampagne "Nachbar Natur. Ökologische Konzepte für Städte und Dörfer" setzt sich der NABU für lebenswerte Städte und Dörfer ein. Dazu gehört ein sparsamer Umgang mit den Ressourcen ebenso wie die naturnahe Gestaltung von Grünflächen. Aktiv werden kann jeder: Sparsam mit Boden, Wasser und Energie umgehen, ökologische Baustoffe verwenden oder auch einen naturnahen Garten, Innenhof oder Balkon schaffen - all das trägt dazu bei, unser direktes Lebensumfeld lebenswerter zu machen. In diesem Zusammenhang wurde in diesem Jahr der NABU-Baupreis zum ersten Mal vergeben. Prämiert werden flächen- und ressourcenschonende Bauobjekte. [» Mehr](#)