

# Bewegte Werte

Car Sharing, ÖPNV- und Radwegeausbau und künftig vielleicht auch autonome Fahrzeuge – das Mobilitätsverhalten in den Städten ändert sich rasant. Und mit ihm wahrscheinlich auch Immobilien- und Lagebewertungen.

VON ANDRE KAZMIERSKI, MRICS

Erreichbarkeit ist bekanntermaßen ein wichtiger wertrelevanter Faktor – besonders bei Wohnimmobilien. Gute Verkehrsanbindung hat belegbare Auswirkungen auf Immobilienpreise. Das Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung BBSR hat in seiner Studie „Ökonomischer Mehrwert von Immobilien durch ÖPNV-Erschließung“ 2015 festgestellt, dass die ÖPNV-Angebotsqualität in einem positiven Zusammenhang mit den Preisen und Mieten für Wohnungen steht. Je besser das Angebot, desto höher sind die erzielbaren Kaufpreise und Mieten. Der Anteil des ÖPNV-Angebots an der Miet- und Kaufpreisbildung liegt bei vier Prozent. Eine Reduzierung der Reisezeiten um 15 Minuten, was beispielsweise der Verkürzung der Wege zur jeweiligen Haltestelle (Bus, Bahn, Schiene und andere) um 1.000 Meter durch den Bau einer neuen Haltestelle entspricht, führt zu rund drei bis fünf Prozent höheren Mieten und rund vier bis fünf Prozent höheren Kaufpreisen. Trotz der konsistenten Ergebnisse sollte bei der Interpretation jedoch berücksichtigt werden, dass kein ursächliches Wirkungsverhältnis, sondern lediglich ein Wirkungszusammenhang unterstellt werden kann.

Wohnen, Arbeiten und Leben in der Stadt sind in den vergangenen Jahren immer attraktiver geworden. Für die wachsende Nachfrage nach einem Leben in den sogenannten Schwarmstädten müssen Flächen für Wohnen, Arbeiten und Freizeit in entsprechendem Umfang bereitgestellt werden. Diesbezüglich sind innerstädtische Entwicklungsmöglichkeiten von besonderem Interesse. Im bundesweiten Vergleich ist der Siedlungs- und Flächendruck aber äußerst heterogen verteilt. In manchen prosperierenden Ballungsgebieten wird die

Einwohnerzahl bis 2030 um mehr als zehn Prozent wachsen. Dies führt zwangsläufig zu einer erhöhten Nachfrage nach Wohnungen beziehungsweise Flächen im Innenbereich.

Nach einer Untersuchung für die Region Frankfurt-Rhein-Main aus dem Jahr 2014 sind 17,5 Prozent der dortigen Fläche Siedlungs- und Verkehrsfläche. Mehr als die Hälfte davon, 8,5 Prozent der Gesamtfläche, sind als Gebäude- und Freifläche ausgewiesen, weitere 7,1 Prozent als reine Verkehrsfläche. Zugabenermaßen besteht die Region Frankfurt Rhein Main nicht nur aus der Finanzmetropole Frankfurt. Die Untersuchung zeigt aber exemplarisch das Verhältnis von Verkehrsflächen zu Gebäudeflächen auf und stellt damit Potenziale auch für die jeweiligen Innenstadtbereiche dar.

Wenn also vom Flächenmangel in einigen Regionen gesprochen wird, bestehen grundsätzlich zwei Lösungswege: Der ÖPNV in bislang weniger nachgefragten Lagen wird gestärkt und/oder die Verkehrsflächen in der Stadt werden reduziert. Die Folgen

sind durchweg positiv: Der Druck auf die Metropolregionen nimmt ab, da vermehrt Menschen in der Peripherie leben und pendeln könnten. Wenn weniger Autos und damit weniger Straßen und Parkplätze benötigt werden, könnten mehr Wohnbau- und Freizeitflächen geschaffen werden. Durch vermehrte Grünflächen ändert sich das Stadtbild. Die Stadt wirkt freundlicher und gesünder. ■



Verbesserter ÖPNV kann eine Lösung sein, neue Wohn- und Gewerbeflächen zu generieren.

ANDRÉ KAZMIERSKI, MRICS (35) IST PROJEKTLEITER FÜR IMMOBILIENTRANSAKTIONEN BEI DER WERTGRUND IMMOBILIEN AG.