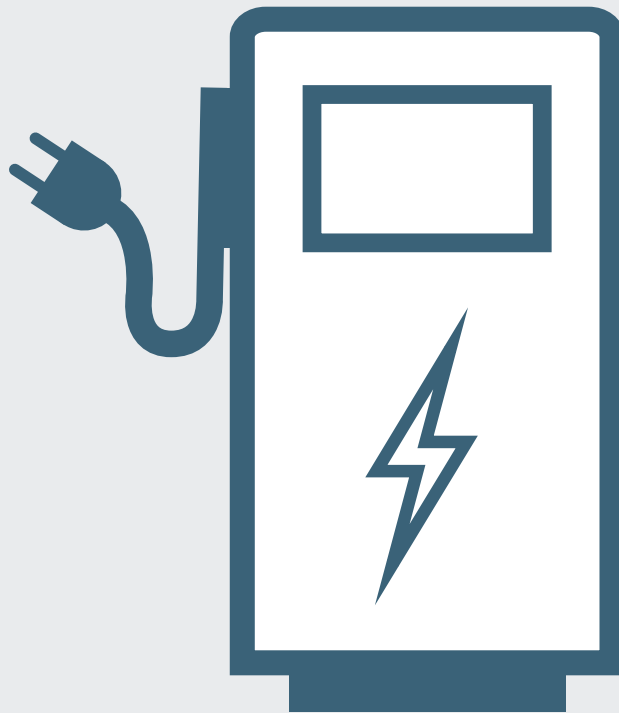




# Positionspapier

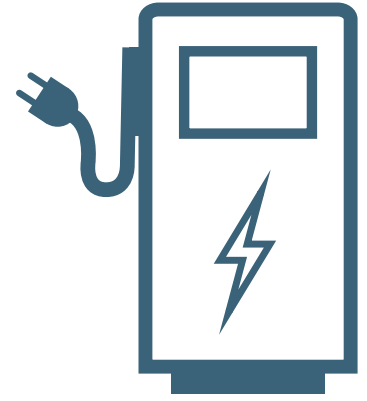
## Hin und weg – die Verkehrswende in der Wohnungswirtschaft



**Kommunalwahlen NRW 2020**



# Hin und weg – die Verkehrswende in der Wohnungswirtschaft



## Ausgangslage

Politische Forderungen verschiedener Ressorts und gesellschaftliche Strömungen vor allem in jüngeren Generationen tragen zunehmend zur Diskussion von Mobilitätsfragen in der Wohnungswirtschaft bei – denn alle Wege beginnen und enden an der eigenen Haustür.

Auf der wohnungs-, wirtschafts-, umwelt- und verkehrspolitischen Agenda stehen in diesem Zusammenhang ganz vielfältige Themen: die Erreichung der Klimaziele, Luftreinhaltung, Anteilssteigerung der Verkehrsmittel im Umweltverbund, der Stopp von Flächenfraß, der Wunsch nach mehr (bezahlbarem) Wohnungsbau, die Entwicklung von Entlastungsstandorten jenseits der Metropolen und der angestrebte Hochlauf der Elektromobilität. Ziele, die teilweise miteinander konkurrieren oder sich sogar ausschließen.

In der Gesellschaft entstehen parallel dazu neue Mobilitätsmuster und -bedürfnisse: mehr teilen, weniger besitzen, verschiedene Verkehrsmittel clever kombinieren, Informationsbereitstellung und -abruf ganz selbstverständlich über das Smartphone. Immer geht es dabei um die Erreichbarkeit von lebensbezogenen Points of Interest (POIs) wie Freunde und Familie, Arbeitsplatz, Supermarkt, Schule oder Arzt. Die Erreichbarkeit dieser Ziele entscheidet aktuell und auch künftig über die Wohn- und Lebensqualität, die Attraktivität und die Zukunftsfähigkeit von Quartieren in den Städten und in den ländlicheren Regionen unseres Landes.

Die Wohnungsunternehmen und -genossenschaften des VdW Rheinland Westfalen sind bereit, die viel zitierte „Verkehrswende“ in ihren Beständen aktiv mitzugestalten.

Damit die Verkehrswende über diese Bestände hinaus in Städten und ganzen Regionen gelingt, bedarf es allerdings der Zusammenarbeit vieler Akteure: Europa-, Bundes- und Landespolitik, Kommunen, Verkehrsunternehmen, Mobilitätsdienstleister und Planer sind hier mindestens genauso gefragt. Alle an der Umsetzung Beteiligten müssen an einen Tisch, eine gemeinsame und klare verkehrliche Vision entwickeln und ihr Handeln danach ausrichten – für ein ab der Haustür mobiles NRW.

### Unsere Positionen auf einen Blick

- Mobilität darf nicht an Quartiersgrenzen enden
- Passende Lösungen für Standorte jenseits der Metropolen entwickeln
- Stellplätze müssen dem Bedarf entsprechen
- Geeignete Förderangebote für Wohnungsunternehmen schaffen
- Mehrspurige Technologien statt Einbahnstraße E-Mobilität
- Den öffentlichen Raum mit Ladeinfrastruktur ertüchtigen
- E-Mobilität darf nicht zum Kostentreiber für den Wohnungsbau werden

## Unsere Positionen im Einzelnen

### • **Mobilität darf nicht an Quartiersgrenzen enden**

Mobile und gut angebundene Quartiere sind attraktive Wohnstandorte. Auf ihren eigenen Grundstücken können Wohnungsunternehmen und -genossenschaften vieles bewegen. Außerhalb dieser Grundstücke, im öffentlichen Raum, sind die Träger öffentlicher Belange gefragt und müssen ihren Beitrag zu einer funktionierenden Verkehrsinfrastruktur und tragfähigen (multimodalen) Verkehrskonzepten sorgen. Attraktive und bezahlbare Wohnlagen dürfen nicht unter einer mangelhaften verkehrlichen Anbindung leiden. Ein flächendeckender, auskömmlich finanzierter und attraktiv getakteter ÖPNV bzw. SPNV bleibt dabei das ele-

mentare Rückgrat zukunftsfähiger und klimafreundlicher Mobilität. Alternative Verkehrsmittel müssen schneller, bequemer, komfortabler und preiswerter sein als das eigene Auto – auch um die Nutzung für einkommensschwächere Mieter zu attraktivieren.

**Unsere Position: Planung, Entwicklung und Realisierung von quartiersbezogenen und kommunalen Mobilitätsmaßnahmen sollen inhaltlich und zeitlich aufeinander abgestimmt sein.**

---

### • **Passende Lösungen für Standorte jenseits der Metropolen entwickeln**

Rund 40% der Wohnungsbestände der Wohnungswirtschaft Deutschland liegen in Städten mit weniger als 100.000 Einwohnern. Sollen kleinere Städte und ländlichere Regionen lebenswerte Wohn-, Freizeit- und Arbeitsorte sowie gleichwertige Alternative zu Städten und Metropolregionen werden und bleiben, müssen sie verkehrlich attraktiv angebund-

den und gut erreichbar sein – mit dem Auto, auf der Schiene und im ÖPNV.

**Unsere Position: Verkehrskonzepte sollen Anforderungen des Wohnstandortes entsprechend entwickelt werden.**

---

### • **Stellplätze müssen dem Bedarf entsprechen**

Ruhender Autoverkehr beansprucht viel Platz, der vor allem in Städten mit vielfältigen verkehrlichen Alternativen zum Auto für anderes fehlt, Flächen versiegelt und in Errichtung und Betrieb erhebliche Kosten verursacht. Der Bau einer Tiefgarage kann beispielsweise bis zu 35% der gesamten Baukosten ausmachen. Deshalb sollten Stellplätze in den entsprechenden kommunalen Satzungen nur bedarfsgerecht und nach der Devise „so viele wie nötig, so wenig wie

möglich“ gefordert werden. Als Grundlage sind belastbare Wirkungsmodelle zu entwickeln, die Einflussfaktoren auf die Stellplatznachfrage ermitteln und Wirkungsmechanismen abbilden.

**Unsere Position: Stellplatzanforderungen sollen anhand nachvollziehbarer und verifizierter Wohnstandortfaktoren formuliert werden.**

## • Geeignete Förderangebote für Wohnungsunternehmen schaffen

Schon heute gibt es viele Mobilitätsangebote, wie beispielsweise Sharing-Modelle, die Wohnungsunternehmen eigenständig oder in Kooperation mit Kommunen anbieten. Mit diesen Angeboten leisten Wohnungsunternehmen einen großen Beitrag zur Mobilität in Quartieren, zur Erreichbarkeit und Anbindung von Quartieren und zu verbesserter Luft- und damit Lebensqualität vor allem in den Städten unseres Landes. Diese Angebote bedürfen einer gesonder-

ten Förderung, damit die Kosten nicht einseitig zulasten von Mietern oder Vermietern gehen.

**Unsere Position: Wohnungsunternehmen und -genossenschaften sollen Förderanreize erhalten, um Mobilitätsangebote in Quartieren entwickeln und umsetzen zu können.**

---

## • Mehrspurige Technologien statt Einbahnstraße E-Mobilität

Die E-Mobilität ist ein Baustein auf dem Weg zu einer klimafreundlichen Mobilität. Brennstoffzellen auf Wasserstoffbasis können ein weiterer sein. Beide Antriebsarten bieten Vorteile und ergänzen sich sinnvoll im Hinblick auf ihre Einsatzmöglichkeiten. Weitere Antriebsarten werden möglicherweise noch entwickelt. Die aktuelle Fokussierung auf batterieelektrische Antriebe und der politisch forcierte Aufbau entsprechender Ladeinfrastruktur im privaten Raum beschränken eine technologieoffene Entwicklung und die

Umsetzung der „besten“ Lösung. Der aktuell beschleunigte Ausbau der Elektromobilität kann darüber hinaus nur ein Teil auf dem Weg zur Verkehrswende sein. Insgesamt muss ein attraktives Angebot zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs geschaffen und gefördert werden.

**Unsere Position: Alternativen Antrieben sollte technologieoffen gegenübergestellt werden.**

---

## • Den öffentlichen Raum mit Ladeinfrastruktur ertüchtigen

Flächendeckend vorhanden und für jeden verfügbar: An diesen etablierten Vorteilen des jetzigen, verbrennungsmotororientierten Tankstellensystems müssen sich E-Mobilität und die dazugehörige Ladeinfrastruktur messen lassen. Viele Mehrfamilienhäuser des Mietwohnungsbaus, vor allem in dicht besiedelten Räumen, können jedoch aufgrund der (park-)räumlichen Gegebenheiten nicht mit Ladesäulen auf privaten Stellplätzen ertüchtigt werden, da diese schlichtweg nicht existieren.

**Unsere Position: Für die Weiterentwicklung der E-Mobilität muss für den öffentlichen Raum der gleiche Durchdringungsgrad einer leistungsfähigen, elektrischen Ladeinfrastruktur angestrebt und gesetzlich flankiert werden wie für den privaten Raum.**

- **E-Mobilität darf nicht zum Kostentreiber für den Wohnungsbau werden**

Die Wohnungswirtschaft hat den Auftrag, dringend benötigte bezahlbare Wohnungen zu errichten. Prognosen wie beispielsweise die des Pestel-Institutes sehen einen Neubaubedarf von rund 320.000 Mietwohnungen pro Jahr, davon rund 140.000 im preisgünstigen Segment. In Anbetracht stetig steigender baulicher Anforderungen sowie den Baukosten wird diese Herausforderung immer größer und kaum zu bewältigen. Ausgehend vom Jahr 2000 (Index = 100) lag der Indexwert der Baukosten für Wohngebäude in Deutschland im Jahr 2019 schon bei knapp 150 Punkten. Auch die zunehmenden gesetzlich vorgegebenen, baulichen Anforderungen und Rahmenbedingungen für den Hochlauf der E-Mobilität in Neubau und Bestand wirken sich baukosten-

steigernd aus. Derzeit ist jedoch die Nachfrage nach Ladeinfrastrukturen im Segment des bezahlbaren und öffentlich geförderten Wohnungsbaus bis auf sehr wenige Ausnahmen nicht vorhanden. Eine undifferenzierte Festsetzung starrer Quoten für die Leitungsinfrastruktur oder Errichtung von Ladesäulen ist daher abzulehnen. Die E-Mobilität darf nicht aus der Wohnraumvermietung finanziert werden, da dies letztendlich zu höheren Wohnkosten führen wird.

**Unsere Position: Die Baukosten dürfen vor dem Hintergrund bezahlbarer Mieten durch Auflagen und Vorschriften im Bereich der (E-)Mobilität nicht weiter steigen.**

## Über den VdW Rheinland Westfalen

**Als bundesweit größter Landesverband der gemeinwohlorientierten Wohnungswirtschaft vertritt der VdW Rheinland Westfalen rund 480 kommunale und öffentliche, genossenschaftliche, industrieverbundene, private sowie kirchliche Wohnungsunternehmen und -genossenschaften in Nordrhein-Westfalen sowie im nördlichen Rheinland-Pfalz.**

Aktuell bewirtschaften unsere Mitgliedsunternehmen und -genossenschaften mehr als 1,2 Millionen Wohnungen allein in Nordrhein-Westfalen, darunter mehr als die Hälfte mietpreisgebunden. Jeder fünfte Haushalt wohnt und lebt in diesen Wohnungsbeständen.

2019 haben die Mitgliedsunternehmen und -genossenschaften unseres Verbandes mehr als 2,6 Milliarden Euro in den bezahlbaren und geförderten Mietwohnungsneubau sowie in die energetische und generationengerechte Modernisierung ihrer Wohnungsbestände investiert. Rund 3.700 Wohnungen haben sie neu gebaut. Die durchschnittliche Miete lag 2019 bei 5,72 €/m<sup>2</sup> und damit deutlich unter dem nordrhein-westfälischen Durchschnitt von 6,60 €/m<sup>2</sup>.

Wir geben vielen Menschen in unserem Land ein bezahlbares Zuhause, in unseren Städten und Gemeinden setzen sich unsere Verbandsmitglieder für lebenswerte, klima- und generationengerechte Wohn- und Stadtquartiere ein. Für unsere Mitgliedsunternehmen und -genossenschaften ist Wohnen immer auch eine gesellschaftliche Aufgabe.

Als Partner des Landes bei der Modernisierungsoffensive **„Besser Wohnen – zu Hause im Quartier“**, bauen und modernisieren unsere Mitgliedsunternehmen und -genossenschaften in zahlreichen Städten und Gemeinden mit einem Investitionsvolumen von mehr als einer halben Milliarde Euro über 4.600 Wohneinheiten.

Als Kooperationspartner der Landesinitiative **„Endlich ein ZUHAUSE!“** suchen wir gemeinsam nach Wegen, um Wohnungsverluste zu vermeiden und wohnungslose Menschen besser und schneller mit Wohnraum zu versorgen.