

Initiative Baugruppen Gutleutmatten

Bündnis 90 / Die Grünen
Fraktion im Gemeinderat
Rathausplatz 2-4

79098 Freiburg

Freiburg, den 14. August 2014

Sehr geehrte Damen und Herren,

das Baugebiet Gutleutmatten soll viele unterschiedliche Ziele erfüllen: Soziales Miteinander soll entstehen, zugleich sollen kurze Fristen für Planung und Grunderwerb eingehalten werden. Ein innovativer Umgang mit dem Verkehr ist gefordert, zugleich sollen viele teure Tiefgaragenplätze gebaut werden. Baugruppen-Projekte wollen für sich selbst Wohneigentum schaffen und sollen zugleich bezahlbaren Mietwohnraum bereitstellen, während andere Projekte überwiegend oder ausschließlich Mietwohnungen errichten, die dauerhaft günstigen Wohnraum garantieren sollen.

Wir begrüßen die Ziele im Einzelnen. Im Verlauf der Planung haben aber alle Bauherren sehr schnell festgestellt, dass die Zielvorgaben zusammen genommen Widersprüche erzeugen. Wir haben festgestellt, dass die Dichte der unterschiedlichen Regulierungen jedes einzelne Projekt planerisch so stark einengt und wirtschaftlich so stark belastet, dass einzelne Projekte durchaus gefährdet sind.

Wir versuchen, eine hohe Qualität zu gewährleisten und flexibel mit der Situation umzugehen, und wir suchen – als zukünftige Bewohner, Vermieter, Investoren, Planer – das Gespräch mit der Stadt. Wir wollen uns über die Realisierung und über die Grenzen der Realisierbarkeit der städtischen Ziele verständigen. Bei der Verwaltung hingegen beruft man sich bisher weitgehend starr auf die Festsetzungen. Unser Gesprächsangebot an den Baudezernenten wurde bisher nicht aufgegriffen.

Wir verstehen: Aufgrund der Unterschiedlichkeit der formulierten Ziele sind fast alle Dezernate und eine ganze Reihe von Ämtern beteiligt, so dass ein Amt aufs andere verweist. Wir verstehen, dass das einzelne Amt in manchen Fällen nicht gegen die einmal festgesetzten Regularien handeln kann und sich scheut, vorhandene Spielräume zu nutzen. In dieser Situation muss die Diskussion auf die politische Ebene gehoben werden. Das gravierendste Problem sind dabei die Stellplätze:

Einerseits werden mehr als 160 barrierefreie/rollstuhlgerechte Wohnungen erstellt, sowie über 60 mietspiegelgebundene/öffentlich geförderte Wohnungen – mit Mieten, die 20 – 33% unter dem Ortsüblichen liegen müssen. Die Vergabekriterien legen zudem die Realisierung vieler kleiner Wohnungen nahe. Für jede Wohnung muss ein Autostellplatz gebaut werden, überwiegend in (teils zweigeschossigen) Tiefgaragen.

Die sozialen Kriterien stehen in krassem Widerspruch zu den Stellplatzkosten: Selbst für eine kleine Sozialwohnung von z.B. 35 m², die ca. 110.000 € kosten würde, muss ein Tiefgaragenstellplatz errichtet werden für 25.000 bis 35.000 €, was einen Aufschlag von über 30% bedeutet. Wie soll das wirtschaftlich funktionieren – zumal die Stadt keine verbindlichen Angaben zu den Garagenkosten machen kann, die Finanzierungen aber bereits jetzt aufgestellt werden müssen?

Bei den mietspiegelgebundenen und öffentlich geförderten Wohnungen wollen die Bauherren eine Refinanzierung durch teure Marktmieten nach Ablauf der Bindung und eine Querfinanzierung durch hohe Mieten bei den freifinanzierten Wohnungen ausschließen. Das ist nur möglich, wenn die Idee, bezahlbaren Wohnraum zu schaffen, nicht durch unbezahlbare und unnötige Garagen konterkariert wird.

Für die Projekte, bei denen überwiegend Eigentumswohnungen von Baugruppenmitgliedern errichtet werden, dann aber auch ein Teil gebundene oder öffentlich geförderte Mietwohnungen gebaut werden müssen, geht es nicht ohne Quersubventionierungen. Auch wenn die Bauherren das Mitfinanzieren der Mietwohnungen akzeptieren und aus sozialen Gründen begrüßen – es stellt eine finanzielle Belastung dar, die den Banken schwer vermittelbar ist. Wenn dann noch ausgesprochen teure und unvermietbare Garagen mitfinanziert werden müssen, die nicht einmal zur eigenen Wohnung gehören, ist schnell auch die Finanzierung der Eigentumswohnungen gefährdet.

In einer Umfrage unter den beteiligten Bauherren ermittelten wir, dass aktuell etwa die Hälfte ein privates Auto besitzt. Weitere wären gerne bereit, ihr Auto abzuschaffen und die Autofreiheit der Wohnung im Grundbuch zu verankern, wenn sie in einem zentralen Stadtteil wie Gutleutmatten leben, der auch über eine hervorragende Verkehrsanbindung verfügt. Sind die Tiefgaragen jedoch erst einmal für teures Geld gebaut, sinkt die Motivation, autofrei zu leben.


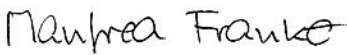


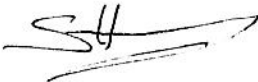
Die Grundstückspreise liegen teils bei über 1.000 €/m². Die verschiedenen Ziele und Auflagen erhöhen diesen Preis weiter, und alle Projekte – sicher auch die der Freiburger Stadtbau – kämpfen unter diesen Umständen um das bestmögliche Ergebnis, das aber auch noch bezahlbar sein muss. Um die Ziele der Stadt, welche wir teilen, tatsächlich umzusetzen, wünschen wir uns jetzt von der Stadt einen offeneren Umgang mit den Bauherren und einen flexibleren Umgang mit dem Gesamtprojekt.

Nur durch das Nachbessern der entscheidenden Punkte kann das Gesamtprojekt Gutleutmatten erfolgreich zu Ende geführt werden. Andernfalls werden die ersten Bewerber an den Anforderungen scheitern – bevor die dann nachrückenden Bewerber vor genau denselben Problemen stehen.

Wir wollen die Stadt unterstützen bei der Umsetzung ihrer innovativen verkehrspolitischen Zielsetzungen – und legen erste Überlegungen zu einem Mobilitätskonzept bei, die helfen sollen, die Fixierung auf den bloßen Stellplatzschlüssel zu überwinden. Zur Verdeutlichung legen wir ferner eine Modellrechnung bei.

Als Ansprechpartner für eventuelle Rückfragen stehen zur Verfügung:
Karin Jehle, k.j@posteo.de, Tel.: 0761 - 40 73 61 (bis einschl. 19.08. sowie ab 08.09)
Andreas Henle, ahenle@gmx.net, Tel.: 0151 - 23 43 34 27

Mit freundlichen Grüßen

Flurstück 6582/3 Baugruppe Futur2 Bernd Bauer Am Dorfbach 11 79111 Freiburg b.bauer@bauer-kollmer.de 	Flurstück 6582/4 Baugruppe Duplo c/o Hansen Friedrichring 16-18 79098 Freiburg www.meinhard-hansen.de 	Flurstück 6582/12 Baugruppe Solaris c/o Andreas Henle Engelberger Str. 10 79106 Freiburg ahenle@gmx.net 
Flurstück 6594/14 Baugruppe Luftschloss Luftschloss GmbH Moltkestraße 11 79098 Freiburg luftschloss@syndikat.org 	Flurstück 6594/35 schwereLos Viola Koch Adlerstrasse 12 79098 Freiburg Viola.Koch@web.de 	Flurstück 6582/13 Baugruppe 15 c/o Kristin Unrath Glümerstr. 5 79102 Freiburg sebastian.hermesdorf@googlemail.com 

<p>Flurstück 6582/11 Baugruppe Liegewiese c/o Beate Andy Walter-Gropius-Str. 22 79100 Freiburg beate.andy@online.de</p> <p><i>Beate Andy</i></p> <p><i>Jürgen Jöglin</i></p> <p><i>T. Biselli</i></p>	<p>Flurstück 6594/21 MieterInneninitiative LAMA Ingo Leistner Langemarckstr. 90 79100 Freiburg k.j@posteo.de</p> <p><i>I. Leistner</i></p>	<p>Flurstück 6582/9 Baugemeinschaft 4w GbR c/o Ruth Scheurer Türkenlouisstraße 24 79102 Freiburg scheurer@perlerscheurer.de</p> <p><i>Florian v. D. Scheurer</i></p>
<p>Flurstück 6582/14 Baugruppe Lange c/o Kai Lange Zasiusstr. 24 79102 Freiburg lange.kai@gmail.com</p> <p><i>Kai Lange</i></p>	<p>Flurstück 6582/10 Baugruppe F1St. Nr. 6582/10 c/o Dr. Torsten Lingott Reiterstr. 29 79100 Freiburg torstenlingott@gmx.de</p> <p><i>T. Lingott</i></p>	

(Wir repräsentieren 11 Baugemeinschaften mit insgesamt 141 Wohnungen, davon 63 eigengenutzte und 78 gebundene Mietwohnungen, mit einem geschätzten Investitionsvolumen von ca. 37,5 Mio €. Durch die jetzige Tiefgaragenregelung kommen ca. 4,14 Mio € hinzu.)

Zur Kenntnis mit der Bitte um Unterstützung:

- Oberbürgermeister Herr Dr. Salomon
- Erster Bürgermeister Herr Neideck
- Baubürgermeister Herr Prof. Dr. Haag
- Sozialbürgermeister Herr von Kirchbach
- Umweltbürgermeisterin Frau Stuchlik
- Mitglieder des Gemeinderates
- Fraktionen und Gruppen des Gemeinderats

Nachrichtlich an

- Badische Zeitung
- Freiburger Wochenbericht
- Stadtkurier
- Kulturjoker
- Der Sonntag
- Zeitung am Samstag
- Pressereferat Stadt Freiburg
- Liegenschaftsamt
- Stadtplanungsamt
- Baurechtsamt

Offener Brief an Bürgermeister und Gemeinderäte vom 14. August 2014

Anlage 1

Überlegungen zu einem Mobilitätskonzept

Das Projekt Gutleutmatten ist von der Stadt Freiburg als ein weiteres Vorzeigeprojekt für Nachhaltigkeit in der „Green City“ konzipiert. Hohe Effizienzstandards sind für die Gebäude vorgeschrieben, Wärme soll zu einem möglichst hohen Anteil mit Erneuerbaren Energien, mit Solarthermie, einem Blockheizkraftwerk über ein Nahwärmenetz bereitgestellt werden.

Ausgangssituation

Zu einem nachhaltigen neuen Stadtteil gehört auch ein zukunftsweisendes Mobilitätskonzept.

Der bisher vom Auto dominierte Verkehr verliert allmählich seine führende Stellung. Für junge Menschen hat das Auto als Statussymbol ausgedient, für die älter werdende Gesellschaft ist das System Auto nicht mehr zeitgemäß. Neue attraktive Mobilitätsangebote und Dienstleistungen in Verbindung mit den schon vorhandenen mensch- und umweltfreundlichen Verkehrssystemen (Fuß- und Fahrradwege, Pedelec, ÖPNV) erleichtern den Umstieg.

Die Voraussetzungen für das neue Wohnquartier Gutleutmatten sind gut: Der Anfahrtsweg zum Hauptbahnhof mit dem Fahrrad beträgt lediglich 1,6 km (Westeingang). Bis in die Innenstadt (Bertoldsbrunnen) sind es 2,3 km. Zwei Haltestellen der Straßenbahn (Linie 5) und eine Bushaltestelle (Linie 11) sind in unmittelbarer Nähe, ein S-Bahn-Anschluss kommt perspektivisch dazu. Das Fuß- und Radwegenetz ist gut ausgebaut. Einige Car-Sharing-Plätze sind vorgesehen. Die Parkierung für private PKWs befindet sich überwiegend in Tiefgaragen, so dass die Erschließungsstraßen und Wohnwege wenig durch fahrenden und ruhenden Verkehr belastet werden.

Stellplatzproblem

Erfahrungsgemäß werden in einem ökologisch ausgerichteten Projekt deutlich weniger Stellplätze benötigt, als die LBO in der jetzigen Fassung noch vorsieht. Bei vielen neuen Projekten zeichnet sich deutlich ab, dass die Bewohner die vorgesehenen Stellplätze nicht benötigen. Darauf reagieren jetzt die Landesregierungen. In Baden-Württemberg wird derzeit die LBO geändert und fordert künftig nur noch 0,5 Stellplätze je Wohnung, was einer Halbierung der jetzigen Forderung entspricht.

Die Kosten für die Tiefgaragenstellplätze sind noch nicht verlässlich kalkuliert, die Schätzungen bewegen sich um die 30.000 bis 35.000 € je Stellplatz zuzüglich der Nebenkosten für den Erwerb. Diese erheblichen Kosten werden in einigen Fällen dazu führen, dass die Projekte nicht mehr finanzierbar werden. Insbesondere für finanziell schwächer gestellte Familien und für die öffentlich geförderten Wohnungen sind die Stellplatzkosten zu hoch.

Vor dem Hintergrund des ambitionierten Gesamt-Nachhaltigkeitskonzepts und der grundsätzlich erfreulichen Voraussetzungen, sowie zur Lösung der Stellplatzproblematik schlagen wir vor, ein integrales, multimodales Verkehrskonzept für den neuen Stadtteil zu erarbeiten, das sowohl dem tatsächlichen Bedarf als auch der verkehrspolitischen Beschlusslage der Stadt besser entspricht.

Offener Brief an Bürgermeister und Gemeinderäte vom 14. August 2014

Leitideen

- Fokus auf Mobilitätsanforderungen der Nutzer entlang Ihrer Lebensgewohnheiten
- Intelligente Abbildung von Mobilitätsketten
- Verbindung unterschiedlicher Mobilitätsformen und Verkehrssysteme
- „Fahrzeuge nutzen statt besitzen“
- Nutzung von Hol- und Bringdiensten
- Wenn möglich: Versorgung der Ladestationen durch eigenproduzierten Solarstrom (CO2-neutrale Mobilität der Bewohner)
- Reduzierung von Kosten durch bedarfsgerechte, gemeinschaftlich organisierte Mobilität

Komponenten / Maßnahmen:

- Ermittlung des tatsächlichen Mobilitätsbedarfs
- Erarbeitung von rechtlich verbindlichen (Grundbucheintrag von autofreien Wohnungen, Sanktionierung) und ökonomischen Modellen für Autoreduzierung
- Konzept für Ausweitung attraktiver Angebote auf angrenzende Quartiere

- Erweitertes Car-Sharing-Angebot über kommerzielle Anbieter
- Privates Car-Sharing der Bewohner (Teilergruppen)
- Bildung von Stellplatzpools
- Zusätzliche Stellplätze für Car-Sharing können anstelle von Stellplätzen für private PKW bereitgestellt werden.
- Bike-Sharing für E-Bikes, Lastenräder, Lastenpedelecs mit entsprechenden Stellflächen
- Ladeinfrastruktur für E-Mobility

- Organisations-Infrastruktur für Mitfahrgelegenheiten, auch Kurzstrecken, über Anbieter wie flinc.org oder über ein Informations-Infoportal (Quartiers-Internet-Seite, auch für angrenzende bestehende Viertel)
- Integriertes Buchungs- und Reservierungssystem für alle Komponenten
- Bewohner-Information über multimodale Mobilitätsangebote, Mobilitätsbildung
- Propagieren und (rechtlich verbindlich) Festlegen möglichst vieler autofreier Wohnungen
- Beratung, Wartung, Pflege, Verträge / Vereinbarungen
- Vereinfachtes Abrechnen über Wohnnebenkosten

Offener Brief an Bürgermeister und Gemeinderäte vom 14. August 2014

Anlage 2

Baugemeinschaften Gutleutmatten

Beispielrechnung: öffentlich geförderte Mietwohnung, 35 m²

Kosten ohne TG-Stellplatz:	ca. 112.000 €	(ca. 3200 € / m ²)
TG-Stellplatz	ca. 35.000 €	
Kosten inc. TG-Stellplatz	ca. 147.000 €	(ca. 4200 € / m ²)
Prozentualer Aufschlag für den Stellplatz	31,25 %	

Erzielbare Miete für die Wohnung:

Basismiete lt. Mietspiegel	9,07 € / m ²
Zu- und Abschläge lt. Mietspiegel gesamt:	+ 29 %
Ortsübliche Vergleichsmiete lt. Mietspiegel:	11,70 € / m ²
Mietpreis abzgl. 33% auf die ortsüblichen Vergleichsmiete:	7,80 € / m ²

Kaltmiete bei 35 m² 273,00 € / Monat

Finanzierung TG-Stellplatz bei 3%: 1050 € / Jahr
87,50 € / Monat

Fazit:

- Wenn die Stellplatzkosten voll auf die Miete aufgeschlagen werden, verteuert sich die Miete nur aufgrund der Finanzierungskosten um 32%. Die zu erwartenden hohen Nebenkosten sind hierbei nicht berücksichtigt.
- Die tatsächlich erzielbare Miete für einen Stellplatz in Haslach dürfte bei etwa 40 € - 60 € liegen, also weit unterhalb der anfallenden Finanzierungskosten.
- Aufgrund der insgesamt hohen Kosten für diese kleinen geförderten Mietwohnungen wird eine günstige Finanzierung nach dem LWFPr durch die L-Bank aufgrund des geringen Beleihungswerts, der sich bei Mietwohnungen aus dem Ertragswert ableitet, sehr schwierig oder gar unmöglich. Eine Finanzierung auf dem freien Kapitalmarkt ist nahezu ausgeschlossen.
- Es ist abzusehen, dass für die hier zugrunde gelegte Art von Wohnung ein Stellplatz in vielen Fällen nicht benötigt wird.