



PLATZ für preiswerten Wohnraum

In Großstädten herrscht Wohnungsnot, dabei gibt es noch unerschlossenes Potenzial. Einer Studie zufolge könnten Parkhäuser günstig gebaut werden



Das Parkhaus (oben) in der Kölner Magnusstraße wurde mit 31 Wohnungen aufgestockt und optisch modernisiert

Der gewaltige geschwungene Baukörper an der Kölner Rheinuferstraße war einst die Zentrale der deutschen Industrielobby. Bis vor wenigen Jahren residierte hinter orange getönten Fensterscheiben der Bundesverband der deutschen Industrie (BDI). Tausende von Büroquadratmetern in Stahlskelettbauweise aus den 70er-Jahren wurden genutzt, um der Bundesregierung und dem Rest der Welt die Sichtweise der deutschen Unternehmen zu vermitteln. Irgendwann jedoch war das Haus zu groß und zu ineffizient. Und irgendwie wirkte es auch immer ein wenig zu braun. Eine Zeit lang herrschte Leerstand.

VON MICHAEL FABRICIUS

Vor knapp zwei Jahren zog neues Leben in das Gebäude. Es ist jetzt ein Wohnhaus mit 132 Wohneinheiten. Auf der Rheinseite sind großzügige Balkone angebracht, das Gesamtbild wirkt zugänglicher, obenauf sitzt ein Staffageschoss. Die Fassade ist weiß. Und wie es sich für ein modernes Immobilienprojekt gehört, wurde auch ein klingender Name vergeben. Früher war es das „Haus der deutschen Wirtschaft“. Heute ist es der „Flow Tower“. Für das Pestel-Institut in Hannover und einige Wissenschaftler der TU Darmstadt ist der Umbau zu Köln ein gutes Beispiel für die Umnutzung eines Gewerbebaus. Und es ist nicht das einzige. Für eine Studie zum Wohnraumpotenzial in Nicht-Wohngebäuden sammelten sie noch weitere.

Bekannt ist etwa das ehemalige Parkhaus in der Kölner Magnusstraße – heute ebenfalls ein spektakuläres Wohngebäude. Über etlichen eingeschossigen Supermärkten entstanden in vielen deutschen Städten in jüngster Zeit neue Wohnungen, auf den Dächern weiterer Parkhäuser befinden sich heute Apartments. Oder Kindertagesstätten. Wo einst Autos in langen Reihen parkten und Fläche verbraucht, ist heute Leben. Ohne auch nur einen Quadratmeter neues Bauland auszuweisen, könnten Städte und Gemeinden für zusätzliche 2,3 bis 2,7 Millionen neue Wohnungen sorgen, stellen die TU Darmstadt und das Pestel-Institut fest. Dafür müsste nur das vorhandene Potenzial für Um- und Aufbauten im Bestand genutzt werden, sagt Karsten Tichelmann von der TU Darmstadt: „Büro- und Geschäftshäuser und eingeschossige Discounter mit ihren Parkplätzen bieten ein enormes Potenzial für zusätzliche Wohnungen – durch Nachverdichtung wie Aufstocken, Umnutzung und Bebauung von Flächen.“

Zusätzlich lässt sich eine Auswahl an öffentlichen Verwaltungsgebäuden für neuen bezahlbaren Wohnraum nutzen“, sagt er. Die Wohnungsknappheit in vielen Städten könnte so wenigstens zum Teil beseitigt werden. Die Wissenschaftler ermittelten das exakte Potenzial für neue Wohnungen auf und in bestehenden Gebäuden:

1,1 Millionen bis 1,5 Millionen Wohneinheiten könnten auf Wohngebäuden der 1950er- bis 1990er-Jahre entstehen. Diese Zahl stammt aus einer Deutschland-Studie aus dem Jahr 2015 und wurde nun ergänzt. **20.000 Wohnungen** oder soziale Einrichtungen wie Kitas sind auf Parkhäusern in den Innenstädten möglich. **560.000 Wohneinheiten** könnten auf Büro- und Verwaltungsgebäuden gebaut werden. **350.000 Einheiten** bietet die Umnutzung leer stehender Büro- und Verwaltungsgebäude. **400.000 Wohneinheiten** sind außerdem möglich durch die effizientere Nutzung von Flächen, auf denen meist eingeschossige Supermärkte stehen, umgeben von großen Parkplätzen. Die Zahlen beziehen sich auf eine durchschnittliche

Wohnungsgröße von 75 Quadratmetern. Sie basieren nicht auf einzelnen Untersuchungen der Gebäude vor Ort, sondern auf der Auswertung von Luftbildern deutscher Innenstädte durch Wissenschaftler der Darmstädter Universität. Allerdings gingen sie dabei durchaus exakt vor und klassifizierten die verschiedenen Flächen, Gebäude und Dachflächen.

Eine effizientere Nutzung bestehender Gebäude hätte gleich drei Vorteile: Es müssen keine neuen Baugebiete am Stadtrand ausgewiesen werden, es ist keine neue Infrastruktur nötig – allenfalls der Ausbau vorhandener Kapazitäten im öffentlichen Nahverkehr. Und der Aus- und Umbau ist auch noch günstiger als der komplette Neubau, weil Kauf, Planung und Erschließung der Grundstücke entfallen. Einer vereinfachten Rechnung in der Studie zufolge ließen sich durch den Bestandsausbau bis zu einem Drittel der Kosten im Vergleich zum kompletten Neubau einsparen. Dass dadurch aber der Mangel an bezahlbaren Mietwohnungen in den Städten beseitigt werden kann, ist nicht garantiert. „Es handelt sich mithin um

chelman. „Das ist ein Luxus, schließlich sind das kostbare Flächen.“ Beispiele für die Überbauung der sogenannten „Flachmänner“ gibt es bereits – in Bamberg etwa entstand ein neuer Rewe-Supermarkt mit darüber liegenden Wohnungen. Anderswo werden Stellplätze in Parkhäuser unter die Erde verlagert, Verkaufsflächen verkleinert, Wohnungen daneben gestellt. In Frankfurt plant Lidl eine flächeneffiziente „Metropolifiliale“, mit 10 Wohnungen auf einer mehr als 7700 Quadratmeter großen Fläche.

In Berlin ging der Discounter Aldi vor zwei Jahren an die Öffentlichkeit und kündigte den Bau von bis zu 2000 Wohnungen auf Aldi-Grundstücken an, zu bezahlbaren Preisen.

„Aufstockungen tragen dazu bei, die wachsende Versiegelung von Flächen zu vermeiden“, sagt auch Barbara Ettinger-Brinckmann, Präsidentin der Bundesarchitektenkammer (BAK). Und sie könnten schneller vonstattengehen als die Ausweisung neuer Baugebiete am Stadtrand, die Erstellung neuer Bebauungspläne, der Anschluss an Energie- und Wassersysteme sowie ans Nahverkehrssystem, Bauplanung und Umsetzung – eine Aufgabenreihe, die sich in den meisten Städten über viele Jahre hinzieht.

Doch auch Aufstockung oder Umbau sind keine Kleinigkeit. Es wäre zwar vieles möglich, doch müssten die örtlichen Bausatzungen geändert oder wenigstens flexibler ausgelegt werden. Kurz gesagt: Politik und Verwaltung vor Ort müssen auch wollen.

Und auch die Bürger. „Die Kommunen sind gefordert, die Geschossflächen- und Grundflächenzahlen kritisch zu hinterfragen“, sagt Ingeborg Esser, Hauptgeschäftsführerin des Verbands der kommunalen und gewerkschaftlichen Wohnungsunternehmen GdW. Mit diesen Kennzahlen wird die erlaubte Höhe und Dichte von Wohnbebauung festgelegt. „Wir brauchen mehr Flexibilität und eine Zunahme der Geschossflächenzahlen, ohne jedes Mal Ausgleichsflächen für eine Bebauung in der Stadt schaffen zu müssen“, so Esser.

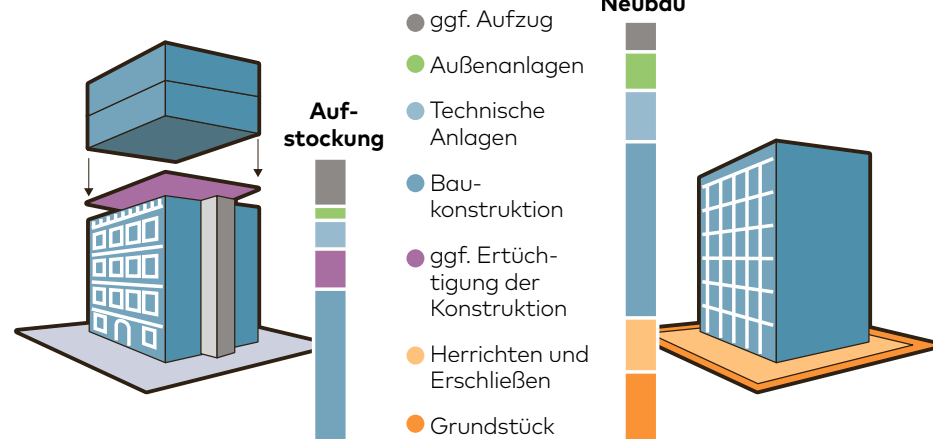
Außerdem seien nötig: leichtere Genehmigungen für die Nutzungsänderung von Gebäuden, flexiblere Vorschriften für Stellplätze, Erleichterungen im Bauordnungsrecht, sprich: weniger strenge Vorgaben für Schallschutz und Barrierefreiheit. „Die heutigen Vorgaben können

wahrscheinlich nicht überall zu 100 Prozent erfüllt werden“, meint Esser. Aus Sicht vieler Gemeindeverwaltungen oder auch der Landesbauamtsminister, die noch das Idealbild der aufgelockerten Stadt vor Augen haben, dürfte das nach Chaos klingen, nach Bürgerprotesten und quasi unbewohnbaren Quartieren und Gebäuden. Doch Matthias Günther vom Pestel-Institut präsentierte bei der Vorstellung der Deutschland-Studie einen interessanten Zusammenhang.

Viele Großstädte in Europa sind deutlich dichter besiedelt als die deutschen Vorzeigemetropolen Berlin, Hamburg oder Frankfurt. In Wien etwa leben doppelt so viele Menschen auf einem Quadratkilometer wie in München. Und trotzdem zählt die Hauptstadt Österreichs in etlichen Vergleichslisten zu den lebenswertesten Städten der Welt. „Trotz hoher Bevölkerungsdichte kann es also auch eine hohe Lebensqualität geben“, sagte Günther. Er sieht inzwischen ein Wohnungsneubaufizit von mehr als einer Million Wohnungen bundesweit.

Aufstockung ist günstiger als Neubau

Anteile an den Baukosten

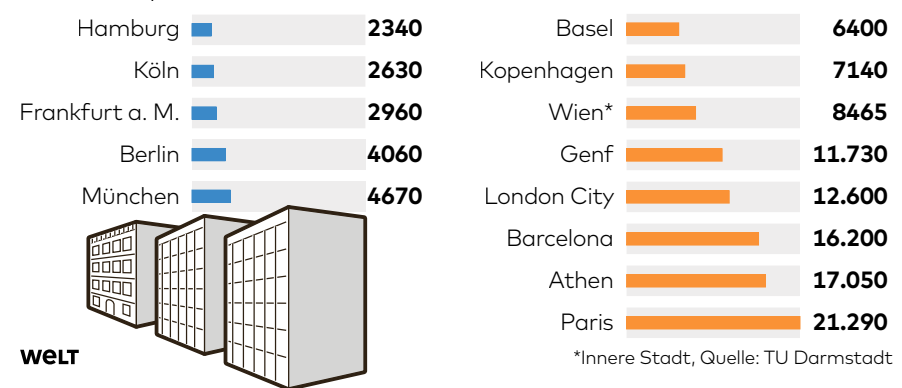


WELT

Quelle: TU Darmstadt

So locker ist die Bebauung in deutschen Großstädten

Einwohner pro Quadratkilometer



WELT

*Innere Stadt, Quelle: TU Darmstadt

Premiumflächen in Innenstadtlage“, sagt TU-Experte Tichelmann. „Gerade auf den Dächern ist mehr Sonne, mehr Licht, mehr Ausblick. Wohnen in einer solchen Lage werden nicht zum kostengünstigen Wohnungsmarkt gehören“, so der Experte. „Aber sie tragen dazu bei, den Wohnungsmarkt an anderer Stelle zu entlasten.“ Schicke Apartments in luftiger Höhe bedienen die Nachfrage einer bestimmten Klientel, die dann nicht mehr auf andere gefragte Areale zurückgreife.

Vor allem Parkhäuser haben es den Experten angetan. Hier gebe es „Ressourcen für durchaus attraktiven Wohnraum“, sagt Tichelmann. Zumal sich die Mobilität ohnehin ändere, viele Stadtbewohner auf ein eigenes Auto verzichten und der Bedarf an individuellen Stellplätzen zurückgehen dürfte.

Auch rund um die vielen eingeschossigen Supermärkte in den Innenstädten wird jede Menge Raum verschwendet, finden die Experten. Vielerorts steht ein typischer Aldi- oder Lidl-Flachbau in baulichen „Narben aus der Nachkriegszeit“, so Ti-

Niederländischer Staat steigt bei Air France-KLM ein

Den Haag will mit dem überraschenden Schritt seine wirtschaftlichen Interessen und die Unabhängigkeit von KLM verteidigen. Frankreich reagiert verärgert

Der Frieden währte nicht lange: Nur gut anderthalb Wochen nachdem der Verwaltungsrat von Air France-KLM einer Kompromisslösung zugestimmt hatte, überraschte die niederländische Regierung Frankreich mit der Ankündigung, sie sei ins Kapital der im Jahr 2004 fusionierten Fluggesellschaft eingestiegen. Der niederländische Staat habe sich für 680 Millionen Euro einen Anteil von 12,68 Prozent am Kapital der Airline gesichert, teilte Finanzminister Wopke Hoekstra zum großen Erstaunen Frankreichs mit.

VON GESCHE WÜPPER
AUS PARIS

Ziel sei es, den Einfluss auf die Airline zu stärken und im Verwaltungsrat vertreten zu sein. Deshalb wolle man den Anteil auf rund 14 Prozent aufstocken, um mit dem französischen Staat gleichziehen zu können. Frankreich hält 14,3 Prozent am Kapital von Air France-KLM. Die Furcht, dass KLM gegenüber Air France und damit der Standort Amsterdam gegenüber Paris das Nachsehen haben könnte, ist auf der niederländischen Seite offenbar zu groß geworden. In den vergangenen Wochen war es deshalb zu starken Spannungen zwischen dem von Frankreich dominierten Verwaltungsrat von Air France-KLM und der

bürgerlichen niederländischen Regierung gekommen. Denn Benjamin Smith, der neue Chef von Air France-KLM, möchte eine engere Zusammenarbeit der beiden Fluggesellschaften.

Viele KLM-Mitarbeiter fürchten, dass die Fluggesellschaft, die in diesem Jahr ihren 100. Geburtstag feiert, ihre Unabhängigkeit verliert. Immerhin hat Smith bereits durchgesetzt, dass mit ihm künftig ein Vertreter des Mutterkonzerns im Aufsichtsrat von KLM sitzen wird. KLM-Chef Pieter Elbers hatte vergeblich versucht, das zu verhindern. Er hatte deshalb fürchten müssen, seinen Job zu verlieren. Nachdem sich in einer Unterschriftensammlung mehr als 25.000 Mitarbeiter für ihn aussprachen, stimmte der Verwaltungsrat einer Verlängerung seines Mandats zu.

Ziel seiner Anwesenheit im Aufsichtsrat von KLM sei, sicherzustellen, dass die Strategien der Gruppe mit der von KLM übereinstimmen, versuchte Smith bei der Vorstellung der Bilanz in der vergangenen Woche zu beruhigen. Air France-KLM bekenne sich zu Amsterdam, KLM und dem Flughafen Schiphol. Er habe Berichte gelesen, dass Arbeitsplätze verlagert werden sollten. „Es gibt keine Pläne, Arbeitsplätze von Amsterdam nach Paris zu verlagern“, sagte Smith. Der 47-jährige Kanadier hat das Ruder der Fluggesellschaft im August übernommen, nachdem sein Vorgänger

Jean-Marc Janaillac im Mai wegen eines Tarifkonflikts mit französischen Gewerkschaften überraschend hingeworfen hatte.

Smith hat seitdem bereits einige Zugeständnisse gegenüber den Air-France-Piloten gemacht, um die aufgeheizte Situation zu beruhigen. Damit jedoch hat er in den Niederlanden das Gefühl verstärkt, dass sich die französische Seite alles erlauben kann. Dabei ist KLM inzwischen weitaus profitabler als ein französisches Schwester. In den letzten Jahren haben Streiks französischer Gewerkschaften immer wieder die Ergebnisse der Gruppe belastet, während die niederländische Fluggesellschaft florierte. 2018 war das nicht anders. Air France wurde 15 Tage lang bestreikt, was den Konzern 355 Millionen Euro kostete. Air France macht zwar einen höheren Umsatz, ist jedoch weniger profitabel. Während die französische Airline auf ein operatives Ergebnis von 266 Millionen Euro kam, verbuchte KLM trotz eines niedrigeren Umsatzes ein operatives Ergebnis von 1,07 Milliarden Euro.

In Frankreich sorgte die Ankündigung der niederländischen Regierung dennoch für eine Überraschung. Die Niederlande wollten die Macht bei Air France-KLM übernehmen, erklärte der Wirtschaftsnachrichtensender BFM Business Radio. Den Haag habe weder die französische Regierung

noch den Verwaltungsrat der Fluggesellschaft im Vorfeld über den Einstieg ins Kapital informiert, sagte Wirtschaftsminister Bruno Le Maire der Wirtschaftszeitung „Les Echos“. Er warnte, die Prinzipien der guten Unternehmensführung müssten respektiert werden. Es dürfe keine „staatliche Einmischung“ geben. Die niederländische Nachrichtenagentur ANP berichtete dagegen, Premierminister Mark Rutte habe den französischen Staatspräsidenten Emmanuel Macron über den Schritt informiert.

Der am 20. Februar begonnene Einstieg Den Haags bei Air France-KLM sei „eine entscheidende Etappe, um die niederländischen Interessen zu verteidigen“, erklärte der niederländische Finanzminister Hoekstra gegenüber Journalisten. „Die Übernahme dieser Beteiligung sichert uns einen Platz am Tisch.“ Für die niederländische Regierung handle es sich nicht um ein Investment, sondern um die Verteidigung der wirtschaftlichen Interessen der Niederlande und vor allem der des Flughafens Amsterdam-Schiphol. Diese seien bei Air France-KLM in den vergangenen Jahren mehrmals nicht ausreichend berücksichtigt worden, rechtfertigte Hoekstra den Einstieg gegenüber dem niederländischen Parlament in einem Brief. In der aktuellen Organisationsstruktur

würden sie derzeit nicht genügend berücksichtigt. Der vergangene Woche gefundene Kompromiss sieht auch vor, dass Konzernchef Smith ein Komitee leiten wird, das für die Strategie aller Airlines und Einheiten der Gruppe verantwortlich ist. Diesem sollen neben Elbers mit der neuen Air-France-Chefin Anne Rigail und Finanzchef Frédéric Gagey zwei Franzosen angehören. Smith will die Entscheidungsprozesse auf Gruppenebene etwa für die Flotten- und Netzwerkstrategie vereinfachen.

Bisher waren die beiden Airlines in ihren Flottenentscheidungen unabhängig. Gleichzeitig will sich Smith Air France höherwertiger positionieren: als Marke, die für Luxus und französischen Lifestyle steht. Diese Pläne schüren die Furcht in den Niederlanden, KLM könnte zu einer zweitklassigen Marke degradiert werden und prestigeträchtige Strecken an Air France verlieren. Es sei wichtig, dass die Entscheidungen bei Air France-KLM ohne staatliche Einmischung getroffen würden, forderte Frankreichs Wirtschaftsminister Le Maire. Die Niederlande jedoch haben das Gefühl, dass sie dabei in letzter Zeit das Nachsehen hatten. Es sei offensichtlich, dass Entscheidungen über die Strategie von KLM mehr und mehr auf Konzernebene bei Air France-KLM getroffen würden, sagte Finanzminister Hoekstra.