



Schöneck, den 16.08.2020

Antrag zur Sitzung des Ausschusses für Bauen, Umwelt, Verkehr, Energie und Klimaschutz

Sehr geehrter Herr Mühlebach,

wir bitten darum, diesen Antrag zusammen mit dem Antrag „Passivhausstandard für Schönecker Wohnbaugebiete“ aus der Sitzung der Gemeindevertretung vom 25.06.2020 sowie dem Antrag „Künftige Wohnbaulandentwicklung in Schöneck“ aus der Sitzung des BUVEK-Ausschusses vom 01.07.2020 in einer BUVEK-Sitzung zu behandeln.

Besten Dank und freundliche Grüße

Dr. Barbara Neuer-Markmann
Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen

„Politische Ziele und Leitplanken für die Wohnbaulandentwicklung in Schöneck“

Die Gemeindevertretung begrüßt die Vorlage der Ergebnisse der Machbarkeitsstudien der Bau-land-Offensive Hessen zur Wohnbaulandentwicklung in Schöneck als gute Grundlage für die weitere politische Diskussion und sieht die Notwendigkeit, sich frühzeitig und vor einer Priorisierung der potentiellen Wohnbaugebiete auf politische Ziele und Leitplanken für alle weitere Planungen zu verständigen.

Die Gemeinde Schöneck verfolgt mit der Wohnbauentwicklung folgende Ziele und setzt Rahmenbedingungen als Vorgabe für die weitere Umsetzung durch den Gemeindevorstand:

- A. **Umweltziele:** In Verantwortung Schönecks für Klima und Umwelt sind der Energieverbrauch und die Neuversiegelung zu minimieren. Die Sonnenenergie ist zu nutzen. Die Infrastruktur ist so zu gestalten, dass die Mobilitätsanforderungen der künftigen Bewohner*innen weitestgehend ohne zusätzlichen, auf fossilen Brennstoffen basierenden, motorisierten Individualverkehr erfüllt werden können.

- B. **Schaffung von bezahlbarem Wohnraum in durchmischten Wohngebieten:** Die von den Machbarkeitsstudien vorgeschlagenen Quoten werden wie folgt als Ziele mit Abweichungsmöglichkeiten von jeweils +/- 3 Prozent übernommen

Wohneinheiten Bezahlbarer Wohnraum	33%
Wohneinheiten Vermietung zum Marktpreis	14%
Wohneinheiten Einfamilienhaus	18%
Wohneinheiten Doppelhaushälfte	19%
Wohneinheiten Reihenhaus	16%

- C. **Finanzielle Ziele der Gemeinde:** Die Gemeinde Schöneck möchte kostendeckend bzgl. der Entwicklungs- und Folgekosten arbeiten, verfolgt jedoch keine Gewinnabsichten.

Der Gemeindevorstand wird bei der Umsetzung von neuen Wohnbaugebieten konkret mit folgenden Maßnahmen beauftragt:

1. **A) Örtliche Verkehrserschließung – Carsharing, Flexi-Stellplätze, Fahrradabstellplätze, Straßendimensionierung:** Mit einem Carsharing-Anbieter sind Vereinbarungen (z.B. Bürgschaft, Defizitfinanzierung) über einen zunächst fünfjährigen Betrieb eines Sharing-Angebots mit mindestens einem Fahrzeug pro zehn Wohneinheiten zu treffen. Ebenso sind Lastenräder vorzusehen. Für die Sharing-Fahrzeuge werden öffentliche Stellplätze zur Verfügung gestellt. Pro zehn Wohneinheiten werden in einer Entfernung von bis zu 200 Metern drei weitere öffentliche, bewirtschaftete und flexibel kurz-, mittel- oder langfristig buchbare Flexi-Stellplätze geschaffen. Die Stellplätze werden mit Ladestellen für Elektrofahrzeuge versehen. In unmittelbarer Nähe jedes Hauseingangs wird ein ebenerdiger, verschließbarer Abstellraum geschaffen, in dem je 35 m² Wohnfläche Platz für mindestens ein Fahrrad sowie je Wohneinheit mindestens ein Platz für Lastenräder, Anhänger oder Kinderwagen zur Verfügung steht. Die Straßen werden so dimensioniert und gestaltet, dass sie als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen werden können. Für mobilitätseingeschränkte Personen können Stellplätze flexibel in unmittelbarer Nähe der Hauseingänge geschaffen werden. Als Risikopuffer für ein eventuelles Scheitern des Ansatzes werden Flächen zur Schaffung weiterer Stellplätze in Reserve gehalten.
B) Die Bestimmungen des Absatzes 1A) werden nur für die Hälfte eines neuen Wohnbaugebiets angewandt. (Erläuterung: Bei Einzelabstimmung über die Punkte des Antrags wird zunächst der weitergehende Punkt 1A) zur Abstimmung gebracht. Nur wenn dieser keine Mehrheit erhält, wird über den Kompromissvorschlag 1B) abgestimmt.)
2. **Regionale Verkehrserschließung:** Bis zu einer belastbaren Entscheidung über den Ausbau der Niddertalbahn werden zunächst maximal 200 Wohneinheiten realisiert.
3. **Erbpacht für Neu-Eigentümer:** Neben der Kaufoption wird den Neu-Eigentümern auch ein Erbpacht-Modell angeboten.
4. **Prüfung Warmmietenmodelle:** Es wird geprüft, welche Warmmietenmodelle angewandt werden können, um im geförderten Wohnungsbau erhöhte Investitionskosten, bedingt durch Passivhausstandard, auch durch reduzierte Betriebskosten zu refinanzieren.
5. **Zisternen:** Die Grundstücke sind mit Zisternen auszustatten, die einerseits die Regenwassernutzung ermöglichen und andererseits der Regenrückhaltung dienen.

6. **Kaufangebot an Alt-Eigentümer im Wettbewerb:** Um eine gute Verhandlungsposition der Gemeinde zu erhalten wird **vor** Festlegung auf ein tatsächlich zu entwickelndes Gebiet den Alt-Eigentümern aller drei bzw. vier potentiellen Entwicklungsgebiete in Kilianstädten, Büdesheim (2 Tranchen) und Oberdorfelden mit Setzung einer Frist ein noch zu bestimmender Kaufpreis pro m² angeboten. Der Kauf kommt nur unter folgenden Bedingungen zu Stande: a) alle Grundstücke im jeweiligen Gebiet können zu diesem Preis erworben werden und b) die Gemeinde entscheidet sich im Nachgang tatsächlich dafür, das betreffende Gebiet zu entwickeln.

Begründung:

Zahlreiche Wortmeldungen von Bürgern bei der öffentlichen Vorstellung der Studienergebnisse zur Baulandentwicklung im Rahmen der Sitzung des Ausschusses für Bauen, Umwelt, Verkehr, Energie und Klimaschutz in der Nidderhalle am 01.07.2020 offenbarten, dass seitens der Schönecker Bürgerinnen und Bürger Bedenken bezüglich der Auswirkungen auf die aktuell schon vorhandenen Verkehrsbelastungen bestehen. Diese betrafen sowohl die örtliche Anbindung, die ggf. über bestehende Wohngebiete erfolgen soll als auch die überörtliche Anbindung, hier vor allem der Engpass in Richtung Bad Vilbel.

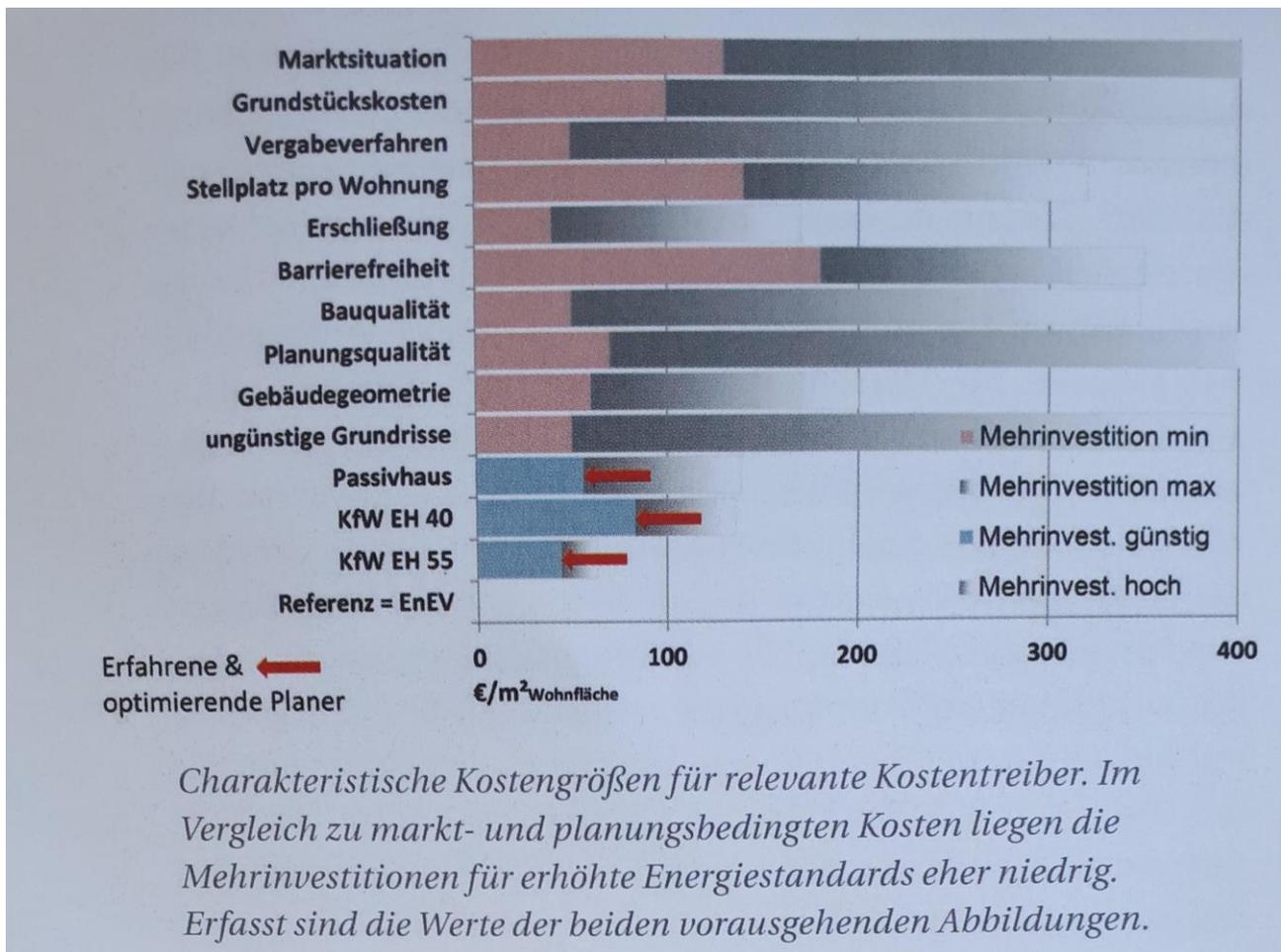
Zum Teil bezogen sich die Befürchtungen auch auf Engpässe bei der Niddertalbahn, für deren Ausbau die politischen Weichen jedoch derzeit in parteiübergreifendem Konsens gestellt werden. Im Wesentlichen richteten sich die Befürchtungen aber gegen zusätzlichen Autoverkehr, nicht gegen zusätzlichen Fußgänger- Rad- oder Bus- und Bahnverkehr. Dies ist nicht verwunderlich, da Belästigungen von Anwohnern vor allem durch Autoverkehr verursacht werden, z.B. Lärm und Gestank, Gefahr für spielende Kinder.

Da zudem der Verkehrssektor, und hier speziell der motorisierte Individualverkehr, durch seinen CO₂-Ausstoß wesentlich zur Erderwärmung beiträgt und die autogerechte Erschließung eines Wohngebiets als Kostentreiber dem politischen Wunsch nach bezahlbarem Wohnraum entgegensteht, soll die Chance genutzt werden, zu einem frühen Zeitpunkt wichtige Weichen für eine nachhaltige Verkehrsgestaltung zu stellen.

Weitere Maßnahmen sollen sicherstellen, dass im Sinne der Schaffung von bezahlbarem Wohnraum an den richtigen Stellen gespart wird – nicht aber an der Energieeffizienz. Nachfolgende Abbildung zeigt auf, dass der Passivhaus-Standard im Geschosswohnungsbau, mit im günstigen Fall ca. 50 € pro Quadratmeter Wohnfläche, einen vergleichsweise geringfügigen Kostentreiber darstellt¹. Die Vorschläge in dieser Beschlussvorlage greifen daher mit den Stellplätzen und den Grundstückskosten wesentlichere Kostentreiber auf. Der Antrag ergänzt insofern den Antrag „Passivhausstandard für Schönecker Wohnbaugebiete“ von Bündnis 90 / Die Grünen aus der Sitzung der Gemeindevertretung vom 25.06.2020².

¹ Schulze Darup, Burkhard: Bezahlbar und klimagerecht. Kostengünstiger und zukunftsfähiger Geschosswohnungsbau im Quartier, in: Passivhaus Kompendium 15 (2020), S. 36-39

² https://gruene-schoeneck.de/userspace/HE/ov_schoeneck/Antraege/2020-06-25-Passivhaus-Neubaugebiete.pdf



Die Machbarkeitsstudien der Bauland-Offensive Hessen sind eine gute Informationsbasis, um sich mit den anstehenden Entscheidungen zu befassen.

Eine Empfehlung aus den Machbarkeitsstudien lautet aber auch: „Für die Umsetzung der Entwicklungen muss eine geeignete Strategie der Baulandentwicklung gewählt werden. Die städtebaulich erwünschte, stringente und wirtschaftlich erfolgreiche Umsetzung einer Baulandstrategie bedarf zuallererst der politischen Verständigung über die wesentlichen Ziele, die mit der angestrebten Baulandentwicklung in Verbindung gebracht werden.“ An anderer Stelle wird moniert: „Da – zum gegenwärtigen Zeitpunkt – eine politische Vorgabe (Beschlussfassung) oder Definition zur Höhe bezahlbarer Wohnraumrenten fehlt, wird im Rahmen dieser Machbarkeitsstudie schrittweise eine eigene Definition entwickelt“.

Das heißt, die Gemeindevertretung tut gut daran, nochmals einen Schritt zurückzutreten und sich über die Zielsetzungen und die zu setzenden Leitplanken zu verständigen, **bevor** Entscheidungen für das eine oder andere Baugebiet getroffen werden. Denn die Entscheidung hat so große Auswirkungen auf die Entwicklung Schönecks, dass sie mit der nötigen Sorgfalt und nach Einbindung der Bevölkerung betroffen werden muss. So würde bei Entwicklung aller drei Baugebiete die Schönecker Bevölkerung um ca. 2.000 Menschen um 1/6 auf 14.000 zunehmen, mit unterschiedlicher Verteilung auf die Ortsteile.

In den Bewertungskriterien der Studien erscheinen die Schlussfolgerungen aus den wirtschaftlichen Rahmenbedingungen als nicht zwingend. So heißt es: „Die Zuwachsfläche in Kilianstädten hat gegenüber den anderen Flächen ihre großen Potentiale in den niedrigen Entwicklungskosten, das heißt es könnte ein vergleichsweise hoher Ankaufspreis an die jetzigen Eigentümer gezahlt wer-

den.“ Ein möglichst hoher Ankaufspreis, d.h. die Gewinnmaximierung für die Alteigentümer, darf aus Sicht von Bündnis 90 / Die Grünen jedoch kein Ziel der Entwicklung sein. Vielmehr sollten mögliche finanzielle Spielräume für die Verbesserung der ökologischen Qualität oder für die Absenkung der zu bezahlenden Mieten verwendet werden. Für die Alteigentümer ist so oder so ein erheblicher Gewinn durch die Umwidmung zu Bauland zu erwarten.

Die Machbarkeitsstudien legen zudem die Wirtschaftlichkeit lediglich aus den Perspektiven eines Projektentwicklers und eines Bestandhalters dar. Die Perspektive der Gemeinde Schöneck dagegen fehlt noch vollständig. Diese ist jedoch vorzulegen und zu bewerten, **bevor** Entscheidungen für das eine oder andere Entwicklungsgebiet getroffen werden.

Die Gemeindevertretung muss zwar zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht exakte Vorgaben zu jedem Aspekt der Gebietsentwicklung machen. Wesentliche politische Rahmenbedingungen und Ziele sollte sie aber bereits setzen, da Korrekturen später nur mit hohem Aufwand möglich sind. Zu den vorgeschlagenen Maßnahmen im Einzelnen:

1. **Örtliche Verkehrserschließung – Carsharing, Flexi-Stellplätze, Fahrradabstellplätze, Straßendimensionierung:**

Bündnis 90 / Die Grünen bevorzugen die Variante 1A, da gerade bei konsequenter Umsetzung die Vorteile des Ansatzes zur Geltung kommen. Zudem erhalten Bewohner*innen volle Flexibilität. Und Häuslebauer, die sich partout nicht darauf einlassen möchten, finden in Schöneck in den Baugebieten Villa Palin, Hamburger Straße und Dresdener Straße genügend Baugebiete mit der klassisch starren Zwang-Vorgabe „1 Haus 2 Stellplätze“. Weiter enthält der Beschlussvorschlag als Risikopuffer bereits das Vorhalten von Flächen, die bei einem – von Bündnis 90 / Die Grünen nicht erwarteten – Scheitern, in Stellplätze umgewandelt werden können. Nichtsdestotrotz soll mit der Variante 1B zusätzlich eine Kompromisslinie gezeichnet werden, nach der lediglich die Hälfte eines Baugebiets nach diesem zukunftsweisenden Modell erschlossen wird.

- a. **Carsharing:** Gemäß Umweltbundesamt ersetzt ein Carsharing-Fahrzeug im Durchschnitt 15 private PKW³. Insofern erscheint der Ansatz von einem Fahrzeug pro 10 Wohneinheiten konservativ, da ja vom neuen Wohngebiet Bewohner angezogen werden sollen, die sich bewusst für eine andere Mobilität entscheiden. Wichtig ist aber, dass den neuen Bewohnern in doppelter Hinsicht Verlässlichkeit geboten wird. Zum einen, dass ein Fahrzeug verfügbar ist, wenn es benötigt wird – dem dient die Festsetzung einer Quote. Zum anderen, dass das Angebot dauerhaft sichergestellt ist – dafür soll über zumindest fünf Jahre die Gemeinde bürgen. Es gibt nicht nur in Großstädten Beispiele für entsprechend gelingende Konzepte, z.B. für ein Neubaugebiet für 1.500 Bürger*innen in der Gemeinde Vaterstetten nahe München mit 22.000 Einwohner*innen, wo das Projekt von Gemeinde, Bauträgern und Carsharing-Verein gemeinsam getragen wird⁴. Oder die Ökosiedlung „Frank und Frieda“ in Friedrichsdorf im Taunus (25.000 Einwohner*innen)⁵. Die Ansätze dort verstehen sich als Zusatzangebote, das im vorliegenden Antrag skizzierte Konzept versteht sich als Alternativkonzept und geht so ein Stück weiter. Aber warum soll Schöneck nicht auch einmal Vorreiter sein?

³ <https://www.umweltbundesamt.de/umwelttipps-fuer-den-alltag/mobilitaet/car-sharing-nutzen#hintergrund>

⁴ <https://www.carsharing-vaterstetten.de/VAT/Aktuelles#a201803>

⁵ <https://www.frankundfrieda.de/mobilitaet/>

- b. **Flexi-Stellplätze:** Gemäß aktueller Stellplatzsatzung der Gemeinde Schöneck⁶ müssten für Einfamilienhäuser 2 Stellplätze, für Mehrfamilienhäuser 1,5 Stellplätze pro Wohneinheit vorgesehen werden. Diese Vorgabe ist starr und berücksichtigt nicht die über den Lebenszyklus einer Immobilie unterschiedlichen Präferenzen und Anforderungen von Bewohner*innen. Mit mietbaren Flexi-Stellplätzen im öffentlichen Raum ist es dagegen möglich, den tatsächlichen Bedarf zu decken, z.B. kein Stellplatz für auf Car-Sharing setzende Singles, ein Stellplatz in der finanziell angespannten Familiengründungsphase, zwei oder drei Stellplätze wenn die Kinder erwachsen werden und unbedingt ein eigenes Auto haben möchten, kein Stellplatz mehr, wenn im Alter nicht mehr Auto gefahren werden möchte. Neben der mittel- und langfristigen Buchung können auch Besucher*innen gebührenpflichtig parken.

Für die Ablösung eines Stellplatzes werden 2.790 € Herstellungskosten sowie 18 m² Grundfläche angesetzt. §4 Abs. 6 der Satzung lautet aber auch: *„Auf die Herstellung von notwendigen Stellplätzen wird verzichtet, a) soweit der Stellplatzbedarf durch besondere Maßnahmen (z.B. Schaffung öffentlicher Parkflächen, städtebaulicher Vertrag) verringert wird.“* Solche „besonderen Maßnahmen“ sind in dieser Vorlage dargestellt und sollen helfen, Menschen anzuziehen, die ihre Mobilitätsbedürfnisse lieber ohne den „Flächenfresser“ und Kostentreiber Auto befriedigen.

- c. **Fahrradabstellplätze:** Gemäß Hessischer Fahrradabstellplatzverordnung⁷ ist in Mehrfamilienhäusern pro 35 m² Wohnfläche ein wettergeschützter Fahrradabstellplatz anzulegen. Gemäß Stellplatzsatzung der Gemeinde Schöneck wären es nur zwei pro Wohneinheit im Mehrfamilienhaus und drei pro Einfamilienhaus. Wichtig sind Sicherheit und einfache, schnelle Zugänglichkeit der Abstellplätze. Dies können auch Garagen sein. Teure Fahrräder, Anhänger oder Lastenräder können nicht auf der Straße abgestellt werden. Und wenn ein schweres E-Bike erst aus dem Keller nach oben gewuchtet werden muss, das Auto aber direkt vor der Haustür steht, dann ist naheliegend, dass selbst für die Fahrt zum Bäcker die Verkehrsmittelwahl auf das Auto fällt.
- d. **Straßendimensionierung:** Wenn ein Wohngebiet priorisiert für Rad- und Fußverkehr erschlossen wird, ergänzt um Möglichkeiten für den PKW-Verkehr, können auch die Straßen entsprechend kleiner dimensioniert werden und so der Grundflächenbedarf und die Herstellungskosten reduziert werden. Im verkehrsberuhigten Bereich sind beispielsweise erhöhte Bürgersteige überflüssig. Wichtig ist, dass Autos im verkehrsberuhigten Bereich nur in markierten Bereichen, nicht aber „wild“ auf der Straße geparkt werden dürfen – dafür sind die Flexi-Stellplätze vorgesehen. Für mobilitätseingeschränkte Personen können dagegen Stellplätze unmittelbar am Haus eingezeichnet werden. Dann steht die Straße den Kindern zum Spielen zur Verfügung!

Nachfolgende Berechnung soll neben der vermiedenen Flächenversiegelung mit ca. 80 € bezogen auf einen Quadratmeter Wohnfläche die Dimension veranschaulichen, die bei entsprechender Planung eines alternativen Verkehrskonzepts gespart werden könn-

⁶ [http://www.schoeneck.de/pdf/Satzungen/630.552-Stellplatzsatzung der Gemeinde Schoneck.pdf](http://www.schoeneck.de/pdf/Satzungen/630.552-Stellplatzsatzung%20der%20Gemeinde%20Schoneck.pdf)

⁷ <https://www.rv.hessenrecht.hessen.de/bshe/document/aiz-rlr-FStellpIVHErahmen%4020201101>

te. Unabhängig davon an welcher Wertschöpfungsstufe (Gemeinde, Projektentwickler) die Einsparung erzielt wird, kann diese an die Bauherren bzw. Mieter weitergegeben werden.

Einsparpotentiale durch alternatives Verkehrserschließungskonzept					
Berechnung für 200 WE, 50 % EFH, 50 % Geschosswohnungsbau (Werte indikativ)					
	Gemäß Stellplatzsatzung Gemeinde Schöneck		Gemäß Carsharing-Modell + Hessische Fahrradabstellplatzverordnung		Einsparung
Anzahl Stellplätze	350	100 WE (EFH) mit 2 Stellplätzen 100 WE (Wohnung) mit 1,5 Stellplätzen	80	pro 10 Wohneinheiten: - 1 Carsharing-Stellplatz - 3 weitere, bewirtschaftete Stellplätze	
Anzahl Fahrradabstellplätze	500	100 WE (EFH) mit je 3 Abstellplätzen 100 WE (Wohnung) mit je 2 Abstellplätzen	700	100 WE (EFH) mit je 4 Abstellplätzen 100 WE (Wohnung) mit je 3 Abstellplätzen	
Sonstige Abstellplätze			200	1 je Wohneinheit für Anhänger, Lastenräder, Kinderwagen	
Bedarf Verkehrsfläche gesamt, davon	19.247 m²		14.642 m²		4.605 m²
- Stellplätze	6.300 m ²	18 m ² pro Stellplatz	1.440 m ²	18 m ² pro Stellplatz	
- Fahrradabstellplätze	1.100 m ²	2,2 m ² pro Fahrradabstellplatz (2 m Länge * (0,7 m Breite + 0,8/2 m Abstand))	1.540 m ²	2,2 m ² pro Fahrradabstellplatz (2 m Länge * (0,7 m Breite + 0,8/2 m Abstand))	
- Sonstige Abstellplätze			1.000 m ²	1 je Wohneinheit für Anhänger, Lastenräder, Kinderwagen	

Einsparpotentiale durch alternatives Verkehrserschließungskonzept Berechnung für 200 WE, 50 % EFH, 50 % Geschosswohnungsbau (Werte indikativ)					
	Gemäß Stellplatzsatzung Gemeinde Schöneck		Gemäß Carsharing-Modell + Hessische Fahrradabstellplatzverordnung		Einsparung
- Öffentliche Verkehrsfläche	11.847 m ²	gemäß Machbarkeitsstudie Kilianstädten für 201 WE	10.662 m ²	10% Einsparung durch schmalere Straßen, Verkehrsflächen an Parkplätzen etc.	
Kosten gesamt, davon	8.060 T€		6.054 T€		2.006 T€
- Grundstückskosten	5.774 T€	300 € / m ²	4.393 T€	300 € / m ²	
- Herstellungskosten Stellplätze	977 T€	2.790 € / Stellplatz gemäß Satzung	320 T€	4.000 € / Stellplatz wg. Ladesäule	
- Herstellungskosten Fahrradabstellplätze	125 T€	250 € / Fahrradabstellplatz	175 T€	250 € / Fahrradabstellplatz	
- Herstellungskosten sonstige Abstellplätze			100 T€	500 € / Abstellplatz	
- Herstellungskosten öffentliche Verkehrsfläche	1.185 T€	100 € / Quadratmeter	1.066 T€	100 € / Quadratmeter	
Einsparpotential pro m² Wohn-/Nutzfläche, beispielhaft bezogen auf die Machbarkeitsstudie Kilianstädten mit 200 WE / 24.832 m²					81 €

2. **Regionale Verkehrserschließung:** Die Mehrheit der Pendler aus Schöneck bewegt sich in Richtung Bad Vilbel / Frankfurt. Ein Ausbau der bereits überlasteten Niddertalbahn ist zwar politisch allseits gewollt, aber noch keineswegs in trockenen Tüchern. Insofern sollten die Siedlungserweiterungsgebiete in handhabbaren Tranchen erfolgen. Mit den vorgeschlagenen maximal 200 Wohneinheiten ist jedes der drei potentiellen Gebiete möglich (Büdesheim zur Hälfte). Festzustellen ist, dass die drei potentiellen Baugebiete durch unterschiedliche Entfernungen von den jeweiligen Bahnhöfen unterschiedliche Voraussetzungen für nicht Auto-zentrierte Menschen mitbringen (Oberdorfelden ca. 400m, Kilianstädten ca. 700m, Büdesheim ca. 1.100m).

3. **Erbpacht für Neu-Eigentümer:** Gemäß Beschluss der Gemeindevertretung vom 22.03.2018 wurde der Gemeindevorstand auf Antrag der FWG damit beauftragt, „*bei zukünftigen Grundstückveräußerungen auch die Variante Erbpacht in die Überlegung mit einzubeziehen.*“ Dieser – noch – unverbindliche Beschluss soll nun konkretisiert werden. Das Erbpacht-Modell harmoniert besonders gut mit Passivhäusern, weil in der Investitionsphase erhöhte Aufwände bei der Herstellung durch die wegfallenden Grundstückskaufkosten überkompensiert werden können. In der Betriebsphase ist es umgekehrt: Der Erbpachtzins kann durch die niedrigen Energiekosten kompensiert werden. Ggf. kann mit weniger finanzkräftigen Bauherren auch ein vorzeitiges Vorkaufsrecht vereinbart werden, das diese in Anspruch nehmen können, wenn später entsprechende finanzielle Möglichkeiten vorhanden sind.
4. **Prüfung Warmmietenmodelle:** Für Selbstnutzer*innen einer Immobilie refinanzieren sich erhöhte Aufwände für ein Passivhaus unmittelbar durch niedrigere Energiekosten. Vermieter*innen dagegen können wegen der Geringfügigkeit zum Beispiel pauschale Warmmieten vereinbaren, um die Mieter*innen an den Mehrkosten zu beteiligen und – als gemeinsamen Gewinn – die Abrechnungskosten einzusparen. Möglichkeiten dazu wurden bereits im Jahr 2010 im Auftrag des Hessischen Ministeriums für Umwelt, Energie Landwirtschaft und Verbraucherschutz erarbeitet⁸.
5. **Zisternen:** In Folge der Erderwärmung mehren sich Starkregenereignisse, welche die Kanalisation überfordern. Um dem vorzubeugen, ist der Niederschlag auf die zusätzlich versiegelte Fläche in Zisternen zu sammeln. Das Wasser kann zudem für Gartenbewässerung oder Brauchwasser im Haus genutzt werden und so das Grundwasser schonen und den Geldbeutel der Nutzer*innen entlasten.
6. **Kaufangebot an Alt-Eigentümer im Wettbewerb:** Die Gemeinde würde ihre Verhandlungsposition unnötig schwächen, wenn sie sich zuerst auf ein Baugebiet festlegen würde und dann in die Verhandlungen mit den entsprechenden Alt-Eigentümern einsteigen würde. Denn falls es in einem Baugebiet Blockaden gibt, könnte auf ein anderes ausgewichen werden.

Klassifikation gemäß dem Gemeindevertretungs-Beschluss „Klimaschutz in Schöneck“ vom 25.06.2020

Auswirkungen auf den Klimaschutz

x Ja, positiv

Wie bereits im Antrag „Passivhausstandard für Schönecker Wohnbaugebiete“ vom 25.06.2020 beschrieben, sind Passivhäuser trotz höherer Investitionen auf Dauer die kostengünstigste Alternative. Die im vorliegenden Antrag beschriebenen, kostendämpfenden Maßnahmen verstärken diesen Effekt, so dass umweltbewusste und preisbewusste Käufer und Mieter sich gerne für Schöneck entscheiden und so die Passivhausbauweise ermöglichen.

Berechnungsbeispiel: Einsparung bei Holzständerbauweise und Luft-Wasser-Wärmepumpe		
---	--	--

⁸ https://www.energieland.hessen.de/pdf/Heizkosten_im_PH_-_Praxiserfahrungen.pdf

	kg CO ₂ pro Jahr und m ²	kg CO ₂ pro Jahr und Wohneinheit (100 m ²)
EnEV-Gebäude	25	2.500
Passivhaus	17	1.700
Einsparung pro Haus / Jahr	8	800

Wohneinheiten der 1. Tranche der Wohnbaulandentwicklung Schöneck	200
---	------------

Einsparung kg CO₂ pro Jahr bei Entwicklung aller potentieller Siedlungserweiterungsgebiete	160.000
Einsparung kg CO₂ in 50 Jahren	8.000.000

Weiter werden durch die Verkehrskonzeption Neubürger*innen angezogen, die zwar nicht direkt in der Großstadt wohnen wollen, oder sich das nicht leisten können, die aber an der Peripherie dennoch primär zu Fuß, mit dem Fahrrad, Bus & Bahn sowie ergänzend mit Car-Sharing-Autos mobil sein wollen.

Zur Ermittlung einer Größenordnung für den CO₂-Effekt durch geändertes Mobilitätsverhalten wurde der CO₂-Rechner⁹ des Umweltbundesamts wie folgt verwendet:

- 20.000 km jährliche Fahrleistung pro Wohneinheit, Durchschnittsverbrauch 6 l Benzin / 100 km
- Musterhaushalt 4 Personen: 15.000 km öffentliche Verkehrsmittel, 2.500 km Rad-/Fußverkehr, 2.500 km Car-Sharing => 1.190 kg CO₂ / Jahr
- Vergleichsfall: 20.000 km Privat-PKW => 3.240 kg CO₂ / Jahr
- Delta pro Wohneinheit: 2.050 kg CO₂ / Jahr
- **Einsparung bei 200 Wohneinheiten: 410.000 kg CO₂ / Jahr**

Zudem wird als Klimafolgenanpassung nicht notwendige Flächenversiegelung vermieden. Würde sich der o.g. Musterhaushalt nach Standard-Auslegung der Stellplatzsatzung an anderem Ort dennoch für den beschriebenen Modal Split entscheiden, so müsste er überflüssigerweise dennoch zwei PKW-Stellplätze herstellen, ohne einen PKW zu besitzen.

- Ja, negativ
- Nicht einschätzbar
- Nein

⁹ https://uba.co2-rechner.de/de_DE/mobility-travel#panel-calc