



Grundeigentümer-Verband Hamburg von 1832 e.V.

**Mobilitätskosten bei Eigenheimerwerb
im Hamburger Umland**

Hamburg, Juni 2006



Grundeigentümer-Verband Hamburg von 1832 e.V.

Mobilitätskosten bei Eigenheimerwerb im Hamburger Umland

Ansprechpartner:

**Matthias Klupp
Florian Schweiger**

Hamburg, Juni 2006

Inhalt

1	Untersuchungsziel	1
2	Die Standorte.....	1
3	Starkes Stadt-Umland-Gefälle bei Eigenheimpreisen	2
4	Wohnkosten im Umland deutlich geringer.....	3
5	Mobilitätskosten teilweise höher als Wohnkosten	4
6	Mobilitätskosten übersteigen im Umland Wohnkostenvorteile	5
7	Zeitaufwand für das Pendeln bis zu zwölf Arbeitswochen	8
8	Fazit.....	9

1 Untersuchungsziel

In jüngster Zeit ist ein gewisser Trend zu beobachten, dass bei der Eigentumsbildung die Stadt an Bedeutung gegenüber dem Umland gewinnt. Die Vorzüge der Stadt, die sich u.a. in besserer, flexiblerer Infrastruktur und urbanem Flair widerspiegeln, werden gerade bei Paar-Haushalten und jungen Familien zunehmend hoch bewertet. Bezogen auf die Kosten für den Eigentumserwerb scheint aber weiterhin ein Vorteil bei den Umlandstandorten zu liegen, da die Preise für Eigenheime hier in der Regel deutlich günstiger sind als in der Stadt selbst. Dieses Ersparnis ist allerdings mit einem z.T. sehr hohen Mobilitätsaufwand verbunden, der zu entsprechend wachsenden Mobilitätskosten führt. In Anbetracht von drastisch steigenden Benzinpreisen und zu erwartenden Einschränkungen bei der Entfernungspauschale wird dieser Faktor daher von den Haushalten inzwischen immer stärker bei der Kostenkalkulation für den Eigentumserwerb beachtet. Hinzu kommt, dass durch die Wohnstandorte im Umland zum einen der Verbrauch von Siedlungsflächen steigt, zum anderen der damit verbundene Pendlerverkehr zu hohen Verkehrs- und Umweltbelastungen führt.

In dieser Untersuchung wird daher von ANALYSE & KONZEPTE (A&K) am Beispiel Hamburgs und seines Umlandes dargestellt, wie sich das Verhältnis von finanziellen Vorteilen beim Eigenheimkauf im Umland zu den dadurch verursachten Mehraufwendungen für die Mobilität gestaltet. Dabei wird zum einen die Frage untersucht, wie viel teurer das Wohnen unter Berücksichtigung der relevanten Faktoren Kapitalkosten und Wohnnebenkosten in Hamburg aktuell ist und zum anderen, ob unter Einbeziehung der Mobilitätskosten die Stadt auch finanziell eine Alternative zum Umland bilden kann.

2 Die Standorte

Beispielhaft werden vier Standorte im Hamburger Umland und zwei Standorte innerhalb der Stadt miteinander verglichen. Im Umland wurden Standorte ausgewählt, die in unterschiedlicher Entfernung zur Hamburger Innenstadt liegen und sowohl mit dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) als auch mit dem Pkw gut erreichbar sind. Innerstädtisch werden Standorte einbezogen, die ebenfalls mit dem ÖPNV und Pkw gut erreichbar sind und deren Preisgefüge für Eigenheime in Hamburg dem mittleren Segment entspricht.

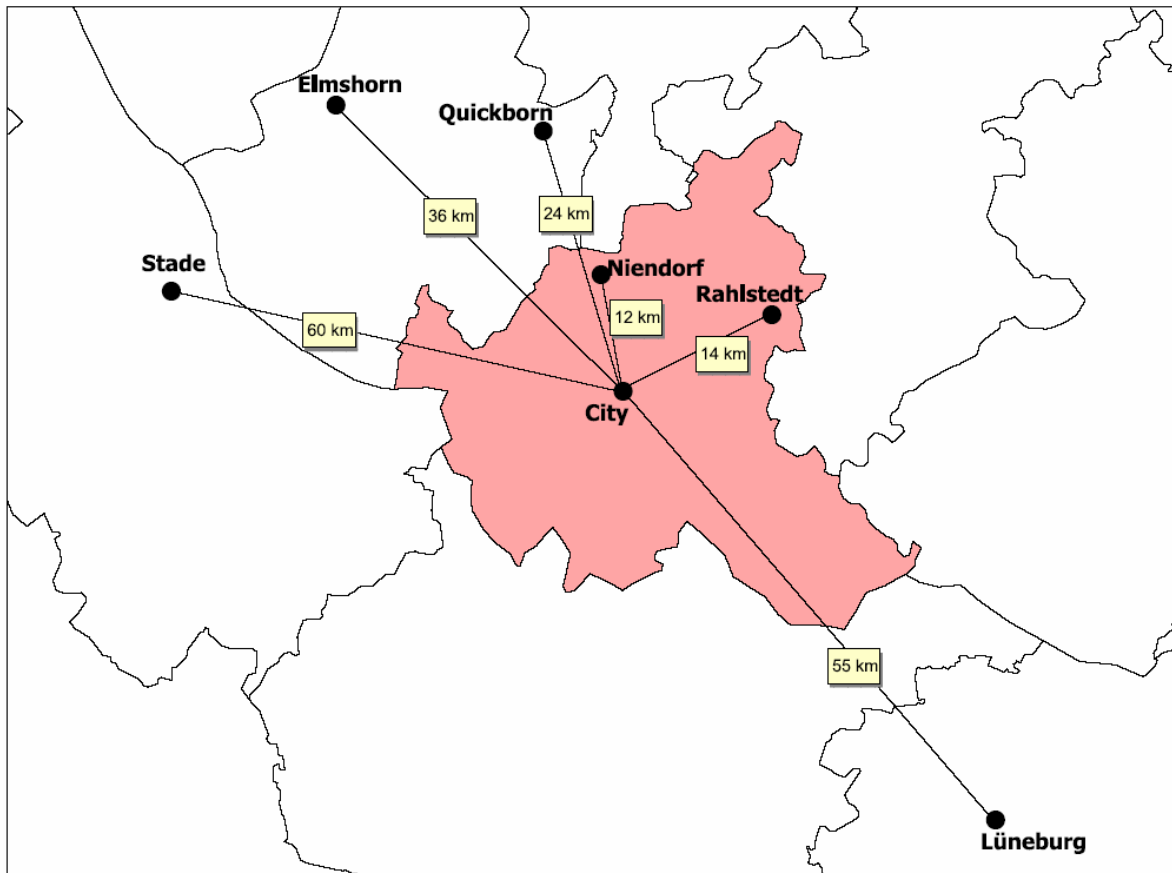
Die Hamburger Standorte sind:

- Niendorf (Entfernung zur City 12 km)
- Rahlstedt (Entfernung zur City 14 km)

Die Standorte im Hamburger Umland sind:

- Quickborn (Entfernung zur City 24 km)
- Elmshorn (Entfernung zur City 36 km)
- Lüneburg (Entfernung zur City 55 km)
- Stade (Entfernung zur City 60 km)

Abb. 1 Die Untersuchungsstandorte



Quelle: Eigene Darstellung

3 Starkes Stadt-Umland-Gefälle bei Eigenheimpreisen

Zur Ermittlung der standortspezifischen Kaufpreise für Eigenheime aus dem Bestand¹ wurde von A&K das aktuelle Marktangebot untersucht. Für das zu erwerbende Eigenheim wurde dabei eine Wohnfläche von 110 m² angesetzt. Die Erwerbsnebenkosten setzen sich aus den Notar-, Grundbuch- und Eintragungsgebühren, der Grunderwerbssteuer sowie der Maklerprovision zusammen und liegen zusammen bei jeweils 11 %.

Der Vergleich der Gesamtkosten in Tab. 1 zeigt, dass Eigenheime mit zunehmender Entfernung von Hamburg deutlich günstiger werden. Gegenüber einem Standort z.B. in Hamburg-Niendorf kann ein vergleichbares Haus in Quickborn um 19 %, in Elmshorn um 33 %, in Lüneburg um 35 % und in Stade sogar um 46 % günstiger erworben werden.

¹ Es werden gebrauchte Objekte zugrunde gelegt, weil dieses Segment im innerstädtischen Bereich größer ist als der Neubau.

Tab. 1 Preise für Eigenheime aus dem Bestand (in EURO)						
	Niendorf	Rahlstedt	Quickborn	Elmshorn	Lüneburg	Stade
Preis pro m²	2.300	2.130	1.870	1.540	1.500	1.240
Kaufpreis absolut (110 m²)	253.000	234.300	205.700	169.400	165.000	136.400
Erwerbsnebenkosten (11 %)	27.830	25.773	22.627	18.634	18.150	15.004
Gesamtkosten	280.830	260.073	228.327	188.034	183.150	151.404
Quelle: Eigene Recherchen, LBS-Immobilienatlas, HVB-Immobilienmarktübersicht						ANALYSE & KONZEPTE

4 Wohnkosten im Umland deutlich geringer

Hinsichtlich der Finanzierung des Eigenheims wird von einem Eigenanteil von 25 % und einem Darlehn zu marktüblichen Zinsen ausgegangen. Bei einer Laufzeit von zehn Jahren liegt der Zinssatz derzeit bei etwa 4,25 %. Die jährliche Tilgung wird mit 1 % angesetzt. Zu den Gesamtkosten des Wohnens gehören zusätzlich die ortsspezifischen Wohnnebenkosten. In diesen sind neben den Heiz- und Wasserkosten u.a. auch die Grundsteuer und Instandhaltungsrücklagen enthalten.

Tab. 2 Finanzierungs- und Wohnnebenkosten (in EURO)						
	Niendorf	Rahlstedt	Quickborn	Elmshorn	Lüneburg	Stade
Gesamtkosten	280.830	260.073	228.327	188.034	183.150	151.404
Eigenanteil (25 %)	70.208	65.018	57.082	47.009	45.788	37.851
Finanzierungsbedarf	210.622	195.055	171.245	141.025	137.362	113.553
Monatliche Kapitalkosten	921	853	749	617	601	497
Monatliche Wohnnebenkosten	289	289	287	287	273	273
Monatliche Wohnkosten	1.210	1.142	1.036	904	874	770
Quelle: Eigene Berechnungen, DMB-Betriebskostenspiegel						ANALYSE & KONZEPTE

Aufgrund der niedrigeren Kaufpreise werden die monatlichen Kapitalkosten mit zunehmender Entfernung von der City deutlich geringer. Die Wohnnebenkosten weisen dagegen wesentlich geringere Unterschiede auf. Die geringsten Werte in Lüneburg und Stade liegen lediglich rund 6 %

unter den Werten der innerstädtischen Standorte. In der Summe sind die Wohnkosten für Umlandstandorte gegenüber Standorten in der Stadt zwischen 106 € (HH-Rahlstedt/Quickborn) und 440 € (HH-Niendorf/Stade) geringer, das entspricht einer Ersparnis zwischen 9 % und 36 %.

5 Mobilitätskosten teilweise höher als Wohnkosten

In die Berechnung der Mobilitätskosten fließen die Fahrten von den jeweiligen Standorten zum Arbeitsplatz in der Hamburger Innenstadt ein. Dabei werden zum einen Fahrten mit dem eigenen Pkw angesetzt, zum anderen Fahrten mit dem ÖPNV. Die Kosten der Pkw-Fahrten berechnen sich auf Grundlage der Vollkosten für einen Volkswagen Passat TDI sowie alternativ einen Ford Fiesta (ADAC-Autokostentabelle 2006). Für die ÖPNV-Fahrten wurden die Kosten für die vom jeweiligen Standort aus benötigten Jahreskarten veranschlagt. Die eventuelle Notwendigkeit eines zweiten Fahrzeugs für Haushalte im Umland sowie die standortspezifischen Unterschiede beim Freizeitverkehr bleiben in der Rechnung unberücksichtigt. Als Kostenentlastung fließt die Entfernungspauschale mit in die Rechnung ein, wobei für 2006 noch alle Entfernungskilometer zwischen Wohnort und Arbeitsstätte mit 0,30 € angerechnet werden und ab 2007, entsprechend der geplanten Gesetzesanpassung, die ersten 20 km unberücksichtigt bleiben.

Tab. 3 Monatliche Mobilitätskosten (in EURO)						
	Niendorf	Rahlstedt	Quickborn	Elmshorn	Lüneburg	Stade
Entfernung zur City (km)	12	14	24	36	55	60
	2006					
Pendelkosten Passat	175	203	344	513	781	851
Pendelkosten Fiesta	129	150	253	377	573	625
Pendelkosten ÖPNV	50	56	44	57	72	66
	2007					
Pendelkosten Passat	184	214	368	537	805	876
Pendelkosten Fiesta	139	162	277	402	598	649
Pendelkosten ÖPNV	59	67	67	82	96	90
Quelle: ADAC-Autokostentabelle 2006, HVV, eigene Berechnungen						ANALYSE & KONZEPTE

Die Pendelkosten variieren zum einen sehr stark zwischen den Standorten und zum anderen zwischen den genutzten Verkehrsmitteln. So können bei der Fahrt mit dem Pkw (VW Passat) am city-nächsten Standort (Niendorf) gegenüber dem entferntesten Standort (Stade) monatlich rund 680 € (79 %) eingespart werden. Bei der Nutzung eines Kleinwagens (Ford Fiesta) kann jeweils etwa ein Viertel der Fahrkosten eingespart werden, die Differenz zwischen dem dichtesten und dem am weitesten entfernten Wohnstandort liegt aber auch dann noch bei rund 500 €.

Diese Werte zeigen, dass bei der Nutzung eines Mittelklasse-Pkw am Standort Stade die monatlichen Mobilitätskosten (876 €) sogar einen höheren Anteil an den monatlichen Gesamtkosten haben als die Wohnkosten (770 €).

Wird der ÖPNV genutzt, liegt der Unterschied bei den monatlichen Fahrkosten - der teuerste Standort ist hierbei Lüneburg - bei lediglich 22 € (30 %).

Bezogen auf die Wahl des Verkehrsmittels zeigt sich, dass das Pendeln mit dem ÖPNV an den einzelnen Standorten zwischen 71 % (Niendorf und Rahlstedt) und 92 % (Stade) günstiger ist als das Pendeln mit dem Pkw. Der geplante Wegfall der Entfernungspauschale für die ersten 20 km vom Jahr 2007 an führt insgesamt zu einem Anstieg der Pendelkosten, der im Umland etwas stärker ausfällt als innerstädtisch.

6 Mobilitätskosten übersteigen im Umland Wohnkostenvorteile

Die standortspezifischen Gesamtkosten ergeben sich aus der Summe der oben dargestellten Einzelposten, also den Wohnkosten (Kapital- und Wohnnebenkosten) und Mobilitätskosten. Dargestellt wird die Kostensituation für 2006 sowie für 2007 nach den zu erwartenden Änderungen bei der Entfernungspauschale.

In der Gesamtbetrachtung zeigt sich, dass beim Pendeln mit dem Mittelklasse-Pkw (VW Passat) schon bei dem der Stadt am nächsten gelegenen Umlandstandort Quickborn die günstigeren Wohnkosten durch die höheren Mobilitätskosten kompensiert werden. So können in Quickborn gegenüber Niendorf monatlich zwar noch rund 5 € eingespart werden, gegenüber Rahlstedt liegen die Kosten aber schon um rund 35 € höher. Mit zunehmender Entfernung von der Stadt verschiebt sich das Verhältnis der Gesamtkosten immer weiter zugunsten der innerstädtischen Standorte. In Stade führen die hohen Mobilitätskosten bei Nutzung eines Pkw dazu, dass sich der Kostenvorteil von 440 € bei den Wohnkosten in einen Kostennachteil von 236 € bei der monatlichen Gesamtbelastung umkehrt. Durch die Änderungen bei der Entfernungspauschale wird ab 2007 keiner der betrachteten Umlandstandorte in der Gesamtbetrachtung noch günstiger als einer der innerstädtischen Standorte sein.

Wird ein Kleinwagen (Ford Fiesta) genutzt, können sowohl in Quickborn als auch in Elmshorn leichte Kostenvorteile gegenüber den innerstädtischen Standorten realisiert werden. Bei größeren Entfernungen sind die Gesamtkosten im Umland allerdings wieder höher als in der Stadt.

Tab. 4 Gesamtkosten für Wohnen und Pendeln 2006 pro Monat (in EURO)						
	Niendorf	Rahlstedt	Quickborn	Elmshorn	Lüneburg	Stade
Wohnkosten	1.210	1.142	1.036	904	874	770
Pendelkosten VW Passat	175	203	344	513	781	851
Gesamtkosten mit VW Passat	1.385	1.345	1.380	1.417	1.655	1.621
Pendelkosten Ford Fiesta	129	150	253	377	573	625
Gesamtkosten mit Ford Fiesta	1.339	1.292	1.289	1.281	1.447	1.395
Pendelkosten ÖPNV	50	56	44	57	72	66
Gesamtkosten mit ÖPNV	1.260	1.198	1.080	961	946	836
Quelle: Eigene Berechnungen						ANALYSE & KONZEPTE

Tab. 5 Gesamtkosten für Wohnen und Pendeln 2007 pro Monat (in EURO)						
	Niendorf	Rahlstedt	Quickborn	Elmshorn	Lüneburg	Stade
Wohnkosten	1.210	1.142	1.036	904	874	770
Pendelkosten VW Passat	184	214	368	537	805	876
Gesamtkosten mit VW Passat	1.394	1.356	1.404	1.441	1.679	1.646
Pendelkosten Ford Fiesta	139	162	277	402	598	649
Gesamtkosten mit Ford Fiesta	1.349	1.304	1.313	1.306	1.472	1.419
Pendelkosten ÖPNV	59	67	67	82	96	90
Gesamtkosten mit ÖPNV	1.269	1.209	1.103	986	970	860
Quelle: Eigene Berechnungen						ANALYSE & KONZEPTE

Beim Pendeln mit dem ÖPNV bleiben die Wohnkostenvorteile der Umlandstandorte hingegen annähernd erhalten. Die Gesamtkostenvorteile liegen 2006 im Umland zwischen 118 € (Quickborn gegenüber HH-Rahlstedt) und 424 € (Stade gegenüber HH-Niendorf). Auch ab 2007 wird sich die-

ses Kostenverhältnis durch die zu erwartenden Anpassungen der Entfernungspauschale nur marginal verändern.

Abb. 2 Wohn- und Mobilitätskosten bei Pkw-Pendlern 2006
(pro Monat)

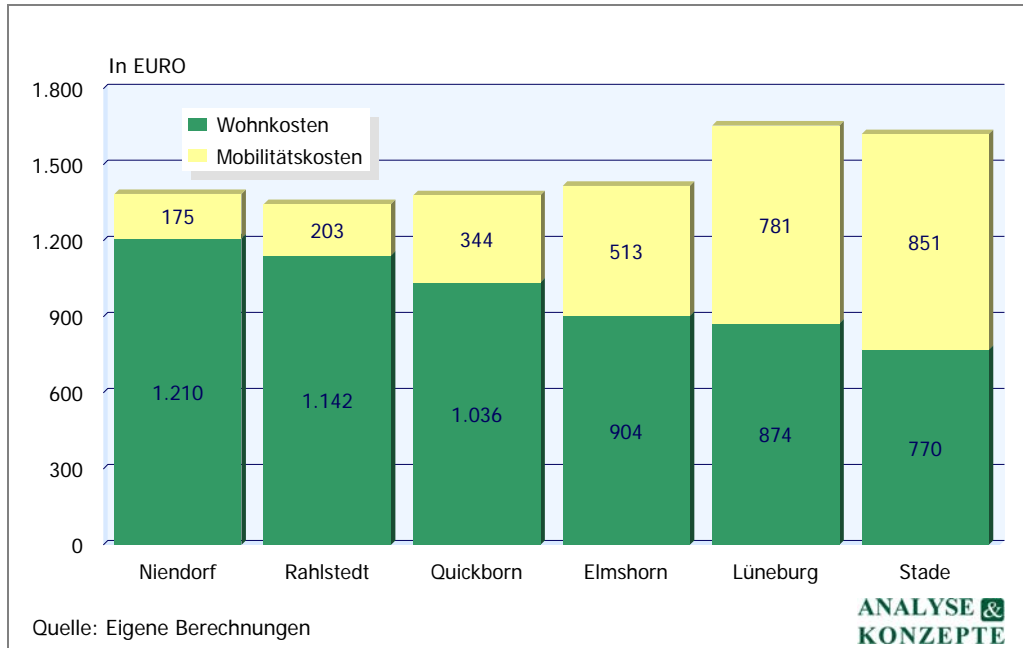
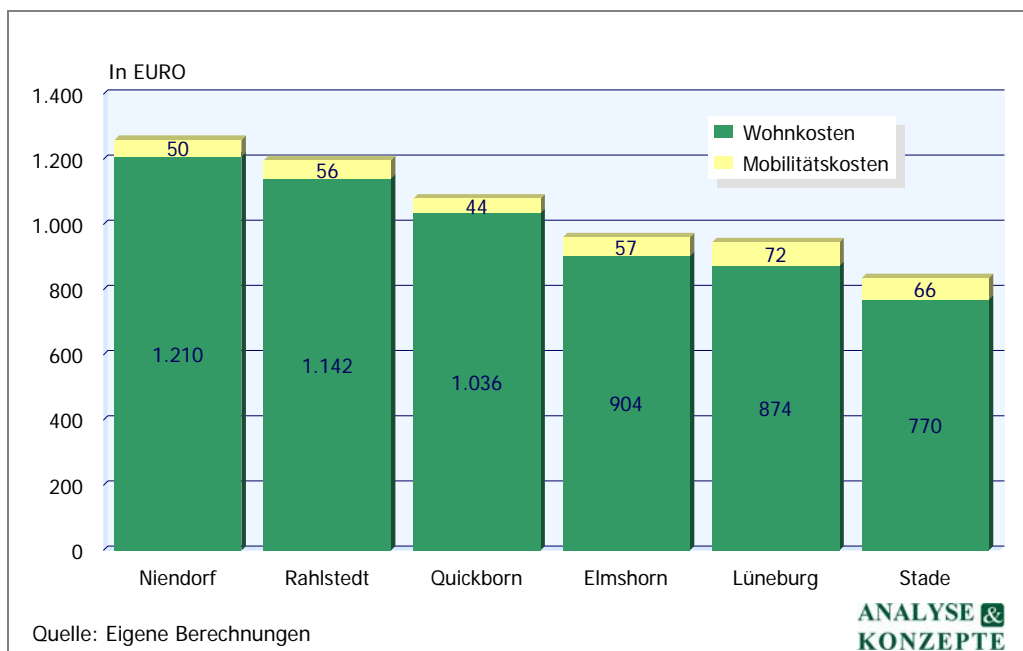


Abb. 3 Wohn- und Mobilitätskosten bei ÖPNV-Pendlern 2006
(pro Monat)



7 Zeitaufwand für das Pendeln bis zu zwölf Arbeitswochen

Auch der zeitliche Aspekt spielt bei der Standortwahl eine zunehmend wichtige Rolle. In der folgenden Übersicht sind daher die Fahrzeiten mit dem Pkw und dem ÖPNV von den einzelnen Standorten in die Hamburger Innenstadt dargestellt. Betrachtet wurde für jedes Verkehrsmittel die jeweils schnellste Verbindung. Mögliche Staus und andere verzögernde Faktoren, z.B. Verspätungen im ÖPNV, wurden dabei nicht berücksichtigt, ebenso wenig der Weg zum nächsten ÖPNV-Haltepunkt.

Tab. 6 Zeitaufwand für das Pendeln (Wohnort - Hamburger City)						
Hin- und Rückfahrt mit ...	Niendorf	Rahlstedt	Quickborn	Elmshorn	Lüneburg	Stade
Pkw pro Tag in Min.	44	50	64	70	92	130
Pkw pro Jahr in Std.	163	185	237	259	340	481
ÖPNV pro Tag in Min.	60	60	96	80	96	120
ÖPNV pro Jahr in Std.	222	222	355	296	355	444

Quelle: HVV; WIGeoGis; eigene Berechnungen **ANALYSE &
KONZEPTE**

Rein rechnerisch sind die Fahrzeiten von fast allen Standorten aus mit dem Pkw etwas kürzer als mit dem ÖPNV. Dies lässt sich im täglichen Verkehr, gerade zu Stoßzeiten, wahrscheinlich nicht realisieren. Die Unterschiede bei den Fahrzeiten zwischen den innerstädtischen Standorten und denen im Umland sind sowohl mit dem Pkw als auch mit dem ÖPNV sehr groß. Die 26 Minuten, die das tägliche Pendeln mit dem Pkw z.B. von Elmshorn aus länger dauert als von HH-Niendorf, summieren sich über ein Jahr auf rund zweieinhalb Arbeitswochen, von Stade aus summieren sich täglich 86 Minuten zusätzlicher Fahrzeit auf mehr als acht Arbeitswochen pro Jahr. Der zeitliche Mehraufwand bei der Fahrt mit dem ÖPNV liegt gegenüber dem Standort HH-Niendorf pro Jahr zwischen 74 Stunden (Elmshorn) und 222 Stunden (Stade), also bei zwei bis fünfeinhalb Arbeitswochen.

8 Fazit

- Die hohen und weiter steigenden Mobilitätskosten relativieren die Kostenvorteile beim Eigenheimerwerb im Umland ganz erheblich.
- Bei der Nutzung des eigenen Pkw für das Pendeln in die Stadt werden die Kostenvorteile durch die deutlich höheren Mobilitätskosten kompensiert, im weiteren Umland (z.B. Lüneburg, Stade) übersteigen die höheren Mobilitätskosten sogar die Einsparungen bei Eigenheimerwerb.
- Nur bei der Nutzung des ÖPNV zum Pendeln an die Arbeitsstätte in der Stadt kommen die Wohnkostenvorteile an allen untersuchten Standorten im Umland voll zum Tragen. Diese Vorteile müssen aber durch z.T. sehr viel längere Fahrzeiten erkaufte werden, die z.B. an einem Standort wie Lüneburg - auf das Jahr summiert - die Fahrzeit von HH-Niendorf aus um mehr als 3 Arbeitswochen (133 h) übersteigen.
- Die günstigeren Immobilienpreise im Umland können entsprechend nur in einem schmalen und gut angeschlossenen Bereich um die Stadt in eine tatsächliche Kostenersparnis umgesetzt werden.
- Mit zunehmender Entfernung von der Kernstadt erhält diese in der Gesamtbetrachtung der monatlichen Belastungen einen wachsenden Kosten- und Zeitvorteil gegenüber dem Umland.
- Bei einer ähnlichen Gesamtbelastung an einem innerstädtischen Standort und einem Standort im Umland wird an dem innerstädtischen Standort ein deutlich höherer Immobilienwert geschaffen, während im Umland große Teile der Kosten für die Mobilität benötigt werden und keinen wertschaffenden Effekt haben.
- Bedingung für eine kosten- und zeiteffiziente Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs ist eine gute Anbindung an dessen Stationsnetz, die aber im Umland längst nicht überall gegeben ist. Hieraus resultieren zusätzliche Mobilitätskosten (z.B. für einen Zweitwagen oder mehr Zeit für den Weg zum ÖPNV-Haltepunkt).
- Der zeitliche Aufwand für das Pendeln ist im Umland deutlich höher als in der Stadt. In der Jahressumme liegt der Mehraufwand - unabhängig vom Verkehrsmittel - bei mehreren Arbeitswochen gegenüber den innerstädtischen Standorten.
- Mit den zu erwartenden weiteren Steigerungen der Energiekosten wird sich das Kosten- und Zeitverhältnis für das Pendeln zwischen Umland und Stadt Hamburg weiter verschlechtern. Dadurch wird die Sensibilität der Käufer für diesen Aspekt weiter steigen. Für den Wohnstandort Hamburg bestehen also sehr gute Voraussetzungen, die Umlandwanderung zu reduzieren. Erforderlich ist hierfür aber die stärkere Schaffung eines nachfragegerechten Angebots im Eigenheimbereich.