

Verdichtet und zentral bauen lohnt sich

Ittigen, 13.02.2017 - Peripher gelegene und wenig verdichtete Siedlungen verursachen höhere Infrastruktur- und Mobilitätskosten pro Person als zentral gelegene und verdichtete Siedlungen. Die Kosten werden nicht vollumfänglich von denjenigen bezahlt, die sie verursachen, was einen Fehlmarkt darstellt. Dies zeigt eine soeben publizierte Studie des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE).

Die Siedlungsentwicklung nach innen steht zuoberst auf der raumplanerischen Agenda. Doch wie wirkt verdichtetes Bauen auf die Kosten von Infrastrukturen und Mobilität aus? Auch stellt sich die Frage, ob dicht gebauten Siedlungen die weniger dicht gebauten quersubventionieren. Diesen Aspekten widmet eine Studie, die das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) in Auftrag gegeben hat.

Einfamilienhäuser verursachen höhere Infrastrukturkosten

Der Vergleich der Infrastrukturkosten von Einfamilien- und Mehrfamilienhäusern zeigt, dass die Abwasserentsorgung, die Strassen sowie die Wasser- und Stromversorgung eines Hochhausquartiers pro Person zwei bis drei Mal günstiger sind als die entsprechenden Infrastrukturen einer Einfamilienhausserie. Dies, obwohl im dicht bebauten Raum der Bau und Unterhalt von Infrastrukturen teilweise kompliziert absolut gesehen teurer sind als in weniger dicht bebauten Siedlungsräumen. Die Kosten in dichten Siedlungsräumen verteilen sich jedoch auf eine grössere Anzahl Bewohner/innen und fallen deshalb pro Kopf tiefer aus. Die Studie liefert zudem Hinweise, dass eine Neuerschliessung eines Gebiets am Rand eines städtischen Zentrums günstiger sein dürfte als Verdichtungen im ländlichen Raum.

Die höchsten Kosten entstehen beim Verkehr. Hier berechnet die Studie nebst den Strasseninfrastrukturkosten auch die Folgekosten des je nach Wohnsituation unterschiedlichen Verkehrsverhaltens. Letztere umfassen die externen Kosten und Nutzen des Personenverkehrs auf Strasse und Schiene wie beispielsweise Gesundheitsschäden aufgrund von Abgasen oder Schäden an der Umwelt. / Die Folgekosten eingerechnet wurden die Subventionen des öffentlichen Verkehrs. Insgesamt sind die Pro-Kopf-Folgekosten der Mobilität in ländlichen Gemeinden knapp doppelt so hoch wie in den Grossstädten. In ländlichen Gemeinden legen die Menschen beispielsweise für das Einkaufen oder den Gang zum Arzt längere Wege zurück, und der öffentliche Verkehr wird aufgrund der vergleichsweise geringen Auslastung stärker subventioniert. Die Verkehrskosten insgesamt unterscheiden sich also stark, je nach städtischem oder ländlichem Umfeld. Hingegen ist für die Folgekosten nicht so zentral, ob man im Mehr- oder Einfamilienhaus wohnt.

Verursacherprinzip bei Strasseninfrastruktur und Mobilität nicht umgesetzt

Die Studie beleuchtet auch die Finanzierung der Infrastrukturen und der Mobilität. Diejenigen, die die Infrastrukturen nutzen, tragen nicht in allen Fällen die von ihnen verursachten Kosten, was einen Fehlmarkt darstellt. So kommen bei der Abwasserentsorgung, der Wasser- und Stromversorgung die Bewohner/innen von Einfamilienhausansiedlungen etwas zu gut weg, verglichen mit den Kosten, die dieser Siedlungstyp

verursacht. Dies hat zur Folge, dass Bewohner/innen von Mehrfamilienhäusern solche von Einfamilienhäusern subventionieren, wenn auch nur in geringem Mass.

Bei der Strasseninfrastruktur subventionieren die Steuerzahler/innen deren Nutzung, da Gemeindestraßen der Regel aus allgemeinen Steuermitteln finanziert werden. Die Folgekosten des Mobilitätsverhaltens fallen bei der Allgemeinheit an, einerseits in Form von Krankheits- oder Umweltkosten, andererseits in Form von Subventionen des öffentlichen Verkehrs. Diese Fehlanreize könnten behoben werden, würde man diese Kosten auf die Verursacher/innen überwälzen.

Die Studie zieht folgendes Fazit: Gelingt es, die Zersiedlung weiter einzuschränken und das zentrumsnahe und verdichtete Bauen zu fördern, so wirkt sich dies auch kostenmindernd auf Infrastrukturen und Mobilität aus. Dieser Befund kann indes die Frage nicht allein beantworten, ob verdichtetes Bauen volkswirtschaftlich günstiger ist. Etwa die soziale Infrastruktur (Gesundheit, Polizei, Bildung, Kultur etc.) müsste ebenfalls betrachtet werden.

Adresse für Rückfragen

Christina Hürzeler, wissenschaftliche Mitarbeiterin,
Bundesamt für Raumentwicklung ARE,
+41 58 465 78 61

Herausgeber

Bundesamt für Raumentwicklung
<http://www.are.admin.ch> (<http://www.are.admin.ch>)

[Publikation «Infrastrukturkosten unterschiedlicher Siedlungstypen»](https://www.are.admin.ch/are/de/home/medien-und-publikationen/publikationen/grundlagen/infrastrukturkosten-unterschiedlicher-siedlungstypen.htm)

(<https://www.are.admin.ch/are/de/home/medien-und-publikationen/publikationen/grundlagen/infrastrukturkosten-unterschiedlicher-siedlungstypen.htm>)

Letzte Änderung 15.09.2016

<https://www.admin.ch/content/gov/de/start/dokumentation/medienmitteilungen.msg-id-65599.html>