

SOZIAL BAUEN

LEISTBAREN WOHNRAUM SCHAFFEN
SOZIALES BAUEN VOR 100 JAHREN · HEUTE UND MORGEN

H#11

HENSELMANN · 2024—2
BEITRÄGE ZUR STADTPOLITIK

SOZIAL BAUEN

EDITORIAL KATRIN LOMPSCHER	2
-------------------------------	---

SCHON IMMER EINE FRAGE DER SOZIALPOLITIK CHRISTINA LINDEMANN	3-5
-----------------------------------------------------------------	-----

ÖFFENTLICHE BAUPROGRAMME LÖSTEN DIE WOHNUNGSKRISEN PHILIPP MÖLLER	5-6
-------------------------------------------------------------------------	-----

LEBENSWERTER WOHNRAUM · GUTES UMFELD CORNELIA FREIHEIT	7
-----------------------------------------------------------	---

JUNG WIE NIE · DIE STADT UND LAND INGO MALTER	8-9
--------------------------------------------------	-----

WARUM KOMMT DER WOHNUNGSBAU NICHT VORAN? MATTHIAS GRÜNZIG	10-21
--------------------------------------------------------------	-------

MITTELTEIL

WOHNUNGSBAUPROJEKTE · BERLIN [VISUALISIERUNG] MATTHIAS GRÜNZIG / DIETER FESEKE	16-17
----------------------------------------------------------------------------------------	-------

STEP WOHNEN 2040 ALS STRATEGISCHER KOMPASS GEEIGNET? KATRIN LOMPSCHER	22-23
-----------------------------------------------------------------------------	-------

SCHNELLER BAUEN – ABER WIE? KATRIN LOMPSCHER	24
-------------------------------------------------	----

BAUWENDE JETZT! WIR MÜSSEN ANDERS BAUEN, SELBER BAUEN, DEMOKRATISCH BAUEN KATALIN GENNBURG	25-26
--------------------------------------------------------------------------------------------------	-------

SICHER WOHNEN UND BESSER BAUEN STEFAN THIMMEL	27
--------------------------------------------------	----

(K)EINE SÄULE FÜR MEHR BEZAHLBAREN WOHNRAUM? INGA JENSEN	28
-------------------------------------------------------------	----

SCHÖNE NEUE WASSERWELT: WOHNUNGS- UND STÄDTEBAU IN ZUKÜNFTIGEN ZEITEN MATTHIAS SCHINDLER	29
------------------------------------------------------------------------------------------------	----

ZEITKAPSEL MIT DRALL NACH VORN JULIAN KINNER	30
-------------------------------------------------	----

HERMANN-HENSELMANN-KOLLOQUIUM «URBANE TRANSFORMATIONEN» AUFTAKTVERANSTALTUNG DER NEUEN REIHE PROGRAMM / ANMELDUNG	31
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----

HENSELMANN · BEITRÄGE ZUR STADTPOLITIK
WIRD VON DER HERMANN-HENSELMANN-STIFTUNG
IN KOOPERATION MIT DER ROSA-LUXEMBURG-STIFTUNG HERAUSGEGEBEN
AKTUELLE AUSGABE (H#11) MIT FREUNDLICHER UNTERSTÜTZUNG
DER ROSA-LUXEMBURG-STIFTUNG

DAS PDF DIESES JOURNALS H#11 KANN AUF DER WEBSITE DER HERMANN-
HENSELMANN-STIFTUNG KOSTENLOS HERUNTERGELADEN WERDEN
[[HTTPS://BIT.LY/JOURNAL-H11-PDF](https://bit.ly/journal-h11-pdf)] BILD-NACHWEISE [[HTTPS://BIT.LY/JOURNAL-H11-ABB](https://bit.ly/journal-h11-abb)]

V.I.S.d.P.: KATRIN LOMPSCHER — REDAKTION: KATHRIN GERLOF — 15.10. 2024
GESTALTUNG: DIETER FESEKE UMBRA+DOR — VISUELLE KOMMUNIKATION
DRUCK: EU STANDARTU

HERMANN HENSELMANN STIFTUNG

EDITORIAL KATRIN LOMPSCHER

SOZIAL BAUEN! Einfach, preiswert und trotzdem gut – wie kann das gehen?

Elende Wohnverhältnisse und große Wohnungsnot riefen Ende des 19. Jahrhunderts Sozial-reformer, innovative Baumeister und neue politische Kräfte auf den Plan. Von der Gartenstadt über die Genossenschaftsbewegung war es kein weiter Weg zum gemeinnützigen Wohnungsbau und zur Hauszinssteuer. Zwischen 1924 bis 1930 entstanden in Berlin erstaunliche 135.000 neue Wohnungen in lichtdurchfluteten Stadtquartieren. — Es waren allerdings nicht die Ärmsten und die am meisten Bedürftigen, die in diese Wohnungen ziehen konnten. Dem Elend in der Mietskasernenstadt sagte ab 1925 eine neue Berliner Bauordnung den Kampf an. Hinterhof-bebauung wurde verboten. — Heute ist Berlin geprägt durch anhaltenden Wohnungsman-gel und einen Widerspruch zwischen kräftiger Rhetorik – Bauen, Bauen, Bauen – und gebremster Dynamik des Wohnungsbaus und der Stadtentwicklung insgesamt. Berlin braucht zweifellos zusätzliche Wohnungen. Es geht aber nicht um weitere Eigentumswohnungen, teure Miet-wohnungen und Mikroappartements, sondern um bedarfsgerechte Wohnungen, die sich Menschen mit geringen und mittleren Einkommen dauerhaft leisten können. — Darauf muss sich die Stadtplanung fokussieren, müssen die finanziellen Instrumente der Wohnungs-bauförderung ausgerichtet werden und die städtischen Wohnungsunternehmen als wesentliche Bauträger handlungsfähig sein. Trotz politischer Bemühungen ist es bisher kaum gelungen, beim Neubau weitere gemeinwohlorientierte Wohnungsbauakteure wie Genossenschaften ins Boot zu holen. Ein entscheidendes Hemmnis ist der Mangel an Bauland. — Es rächt sich eine Politik des Ausverkaufs von städtischem Grund und Boden und öffentlichem Wohnungseigentum, zu der sich Berlin seit Mitte der 90er Jahre aus zum Teil selbst verschuldeter Finanznot (Groß-projekte, Bankenskandal) gezwungen sah. 1990 hatte die Stadt rund 580.000 städtische Woh-nungen. Mitte der 2000er Jahre waren es knapp 270.000. Zwischenzeitlich waren die Gehag und die GSW verkauft worden, die verbliebenen kommunalen Wohnungsbaugesellschaften fusionierten über sogenannte In-sich-Geschäfte, der jeweilige Kaufpreis war an das Land Berlin abzuführen. Das brachte die Unternehmen in wirtschaftliche Schwierigkeiten und führte zu enormer Verschuldung. — Seit 2014 hat die Berliner Politik eine Wende vollzogen. Vorhandener preiswerter Wohnraum wird gesetzlich geschützt, die kommunalen Gesellschaften werden beim Neubau und Ankauf unterstützt, neue Stadtquartiere geplant. Die Zahl der städtischen Wohnungen ist mittlerweile wieder auf 360.000 gestiegen. Dennoch kommt der kommunale Wohnungsbau nicht wie allseits proklamiert voran, hängen Projekte im Dickicht der Komplexität und Behörden fest, gelingt es zu selten, an die beispielhafte Baukultur des Neuen Bauens anzuknüpfen. — Die Beiträge dieses Journals analysieren die bestehenden Probleme, geben einen Einblick in laufende Planungen und versuchen sich auch an Antworten und Vorschlä-gen fürs Bessermachen. Es ist in unser aller Interesse, dass die Wohnungs- und Wohnungsbau-krise überwunden wird und Berlin eine lebenswerte und leistbare Stadt bleibt.

WOHNUNGSBAU: SCHON IMMER EINE FRAGE DER SOZIALPOLITIK

Seit Jahren tobt in Berlin und allen großen Städten die Debatte um den Neubau von Wohnungen. Immer wieder werden neue Zielvorgaben, angebliche Erleichterungen für Wohnungsbauvorhaben und wirtschaft-liche Anreize proklamiert. Aber weder der zahlenmäßige Umfang noch die soziale Ausrichtung werden erreicht bzw. schaffen eine Entlastung für Wohnungssuchende.

Wohnen – ein teures Gut?

Vor allem geht es um den «bezahlbaren Wohnraum». Eine Definition für bezahlbaren Wohnraum, allgemein gültig, gibt es bis heute nicht. Häufig wird der Begriff durch «Wohnungen mit Sozialbindung» ersetzt. Gemeint sind Wohnungen mit einer Mietpreis- und Belegungsbindung. Diese Wohnungen dürfen nur an Menschen vermietet werden, die einen Wohnberechtigungs-schein vorlegen können und unterhalb der Einkommensbegrenzung liegen. Die Sozialbindung ist allerdings zeitlich begrenzt. Das heißt: Danach steigen die Mieten. — Die häufig verwendete Faustregel für Bezahlbarkeit ist, dass die Miete nicht über 30 Prozent des Einkommens betragen soll. Wer will dies wie und auf welcher Grundlage ermitteln? Nimmt man die Tabelle der Mietobergrenzen, die im Rahmen des Bürgergeldes gezahlt werden, beträgt der Quadratmeterpreis 6,59 €. Der aktuelle Mietpreis bei einer neu gebauten Etagenwohnung lag 2022 bei durchschnittlich 14,- €/m² und ist jetzt auf etwa 19,- €/m² gestiegen. Wie soll unter diesen Bedingungen das Woh-nungsproblem, konkreter das soziale Wohnraumversorgungsproblem gelöst werden? — Vermögende Bevölkerungsschichten lösen ihr «Wohnungs-problem» allein, indem sie bauen, kaufen oder teuer mieten. Für alle anderen gibt es den Wohnungsmarkt, der sich aber vorrangig an den Renditechancen orientiert und der Immobilienbranche überlassen ist. — Die «Wohnungs-frage» ist zurück auf der Tagesordnung und verlangt Antworten: Gibt es ein Recht auf Wohnraum? Wie kann der eklatante Mangel an bezahlbarem Wohnraum beseitigt werden? Welcher Voraussetzungen bedarf es dafür?

Gesellschaftliches Thema nach dem Ersten Weltkrieg

Die Weimarer Verfassung verankerte im Sommer 1919 erstmals in Art. 155 *«jedem Deutschen eine gesunde Wohnung»* zu sichern. Dem gingen jahrzehn-telange Wohnungsnot, untragbare Wohnverhältnisse vor allem bei Arbeitern und Angestellten, gesellschaftliche Konflikte und der Erste Weltkrieg voraus. Die Debatte zur Wohnungssituation, insbesondere in den mit der Industriali-sierung rasant wachsenden Städten, beherrschte seit Mitte des 19. Jahrhun-derts die sozialen Auseinandersetzungen und Debatten. Noch heute gilt die Schrift «Zur Wohnungsfrage» von Friedrich Engels, die er 1872 in der Leipzi-ger Volkszeitung veröffentlichte, als Meilenstein der gesellschaftspolitischen Auseinandersetzung mit der Wirkungsweise des Wohnungsbaus unter kapi-talistischen Bedingungen.

«Wie ist nun die Wohnungsfrage zu lösen? In der heutigen Gesellschaft gerade wie eine jede andere gesellschaftliche Frage gelöst wird: durch die allmähliche ökonomische Ausgleichung von Nachfrage und Angebot, eine Lösung, die die Frage selbst immer wieder von Neuem erzeugt, also keine Lösung ist.» (F. Engels, Zur Wohnungsfrage, In: MEW, Bd. 18, S.226).

Dieses Wirkungsprinzip besteht bis heute fort. Jedoch gab es in den 150 Jah-ren danach ernsthafte Auseinandersetzungen und neue Wege zur Lösung der Wohnungsfrage. — Vor kurzem wäre die GEHAG 100 Jahre alt gewor-den. Am 14. April 1924 gründeten August Ellinger (Gewerkschafter) und Mar-tin Wagner (Stadtbaurat) das Unternehmen zur Versorgung der Bevölkerung mit günstigem, gesundem und standardgemäßem Wohnraum – die Gemein-nützige Heimstätten AG – zu deren Aktionären gehörten der Allgemeine Deutsche Gewerkschaftsbund (ADGB), der Allgemeine freie Angestellten-bund (AfA) die Baugewerkschaft, die Baugenossenschaft Ideal, die Genos-senschaft Freie Scholle, die Arbeiterbaugenossenschaft Paradies, der Beam-tenwohnverein Neukölln, die AOK Neukölln, die Konsumgenossenschaft Ber-lin, die Volksfürsorge und die Bank der Arbeiter, Angestellten und Beamten. — Dem ging voraus, dass ab 1918 mit Unterstützung des ADGB, der Ber-liner Sozialdemokratie und anderer progressiver Kräfte freie Baufirmen als

CHRISTINA LINDEMANN

Zusammenschluss von Handwerkern, Facharbeitern, kleinen Unternehmern – sog. Bauhütten – als Form der Selbsthilfe gegründet wurden. Ellinger und Wagner waren die treibenden Kräfte dieser sozialen Bauwirtschaft und Bau-stoffindustrie. Solidarisch vereinigten sich die Bauhütten unter Leitung von Martin Wagner im Verband sozialer Baubetriebe (VsB), zu dem auch Ziege-leien, Zement- und Sägewerke gehörten. Die Betriebe arbeiteten gemeinwirt-schaftlich, d.h. ohne bzw. mit begrenzten Gewinninteressen. Sie waren die erste Basis für den gemeinnützigen Wohnungsbau. Die GEHAG finanzierte zu weiten Teilen Baustoffe, Planung und Realisierung von Wohnbauten. Sie blieb nicht das einzige soziale Wohnungsunternehmen, die DEWOG, Heimag, Degewo oder Gagfah u.v.a. folgten.

Grundfrage: Finanzierung und Bauland

Möglich wurden diese Vereinigungen und deren Erfolge vor allem auch durch die staatliche Unterstützung mit einem besonderen Finanzierungs- und Bau-landmodell. — Infolge der verheerenden Inflationsjahre durch den und nach dem Ersten Weltkrieg wurde 1924 eine Währungsreform durchgeführt, die zur Stabilisierung der Wirtschaft beitrug. Gleichzeitig erfolgte in Deutsch-land die Einführung der Hauszinssteuer. Jeder Hausbesitzer hatte danach eine gesonderte Steuer auf Mietgewinne zu entrichten, die vor allem Vermö-gensgewinne aus der Inflation für den Staat abschöpfen und den Wohnungs-neubau mitfinanzieren sollte. Mit der Hauszinssteuer wurden vorrangig gemeinnützige Wohnungsgesellschaften unterstützt bzw. finanziert. Die Ver-gabe an die Baugesellschaften und der Beschluss über die jeweilige Höhe der Mittel erfolgten jährlich durch die Stadtverordnetenversammlung von Berlin, in der die linken Parteien bis 1929 eine Mehrheit besaßen (SPD, KPD, DDP). Die Verwaltung der Gelder oblag der neu gegründeten Wohnungsfürsorgege-sellschaft. — An die Zuwendungen bzw. Subventionen waren Vorgaben zu Größe und Ausstattung der Wohnungen geknüpft: Bad, Balkon/Loggia, überwiegend Zentralheizung, eingebaute Küchen. Auch Vorgaben zu Woh-nungsgrößen waren Gegenstand der Planungsparameter. So wurden vorran-gig 2- bis 3-Raum-Wohnungen mit einer durchschnittlichen Größe von 54 m² errichtet. In einigen Wohnanlagen wurde experimentiert, bestimmte Woh-nungsfunktionen zu konzentrieren und allen zur Verfügung zu stellen: wie Waschküchen. Auch wurden häufig Kindergärten mitgebaut und den Familien Gärten zur Nutzung überlassen. — Eine weitere Grundlage für die Neu-ausrichtung des Wohnungsbaus war die Baulandbeschaffung. Grund und Boden sind ein entscheidender Faktor für den Wohnungsbau, sowohl bei den Kosten als auch bei der städtebaulichen Gestaltung und Realisierung größerer Wohnanlagen. Die Stadt Berlin stellte den Genossenschaften und Bauge-sellschaften städtische Flächen zur Verfügung, die in ihrem Besitz waren. Ber-lin konzentrierte sich auch auf den verstärkten Erwerb von Flächen vorrangig für Wohnungsbau. Ende der 1920er Jahre verfügte Berlin über circa 35 Pro-zent des Grund und Bodens. Damit waren relativ günstige Voraussetzungen für einen neuen, sozial ausgerichteten Wohnungsbau geschaffen: Bauland, Planung, Herstellung und Finanzierung lagen in einer Hand.

Neues Bauen – ein soziales und städtebauliches Konzept

Viele progressive Architekten und Stadtplaner fanden mit diesem Modell ihre Wirkungsstätte und arbeiteten mit und bei den Baugesellschaften, schufen durch ihre Ideen und Konzepte eine baulich-räumliche Umwelt, die unter dem Begriff «Neues Bauen» bis heute beispielhaft ist. Vor allem setzten sie die seit Jahren debattierten städtebaulichen Grundsätze für neue Wohnorte und Lebensqualität um. — Der Zeilenbau oder die offene durchgrünte Form führten zu einem neuen städtebaulichen Verständnis von Gestaltung der Wohnumwelt. Der wohnungsnah Freiraum als neue Planungsdisziplin ent-stand letztendlich aus der Forderung nach Licht, Luft, Sonne zur Überwindung des Mietskasernenbaus und etablierte sich als gleichwertige Funktion in der Stadtgestaltung. **ABB** — Alle Ideen, planerischen Leistungen, realisierten Projekte stellten das Gebäude in den Hintergrund und rückten den Raum, die Funktionen der Stadt in ihrer Gesamtheit als Konzept für die Stadt in den Mit-telpunkt. — Der internationale Charakter der Bewegung des Neuen Bauens gipfelte 1927 im Zusammenschluss progressiver Architekten – dem Internationalen Kongress Moderner Architekten CIAM – und folgerichtig in den proklamierten Grundsätzen für eine neue Stadt: der Charta von Athen: «... Die Wohnung steht im Mittelpunkt aller städtebaulichen Bemühungen und ist Ausgangspunkt aller Maßnahmen.» (Grundsatz 79) — Die Zeit

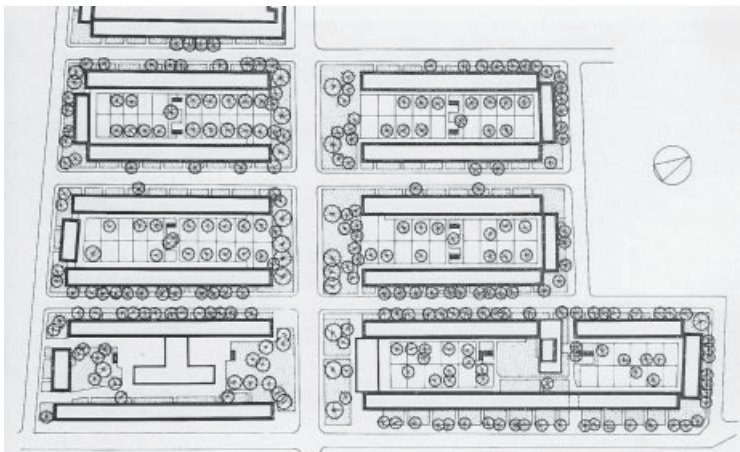


Abbildung Wohnanlage Carl-Legien-Siedlung von Bruno Taut und Franz Hillinger, Erich-Weinert-Straße; aus K.Junghanns »Bruno Taut 1880-1938«, Berlin 1983, Henschelverlag, Abb. 170

des »Neuen Bauens« war in vielfältiger Hinsicht wegweisend. Neue Ideen, Experimentalbauten, technologische Neuerungen, rationale Bauweisen und Typisierungen zeigten Lösungswege auf, die Bauzeit und Kosten im Wohnungsbau zu beeinflussen. — Martin Wagner widmete sich in Berlin intensiv der Rationalisierung des Bauens. Als kongenialer Partner erwies sich Bruno Taut, der einer der herausragenden Vertreter des Neuen Bauens und vorwiegend für die GEHAG tätig war. Sie sahen in der Vorfertigung und serienmäßigen Herstellung von Bauteilen eine Lösung für schnelleren und kostengünstigeren Wohnungsbau. Wagner zeichnete auch für das erste Wohnbauvorhaben mit vorgefertigten Platten verantwortlich. Die Splanemann-Siedlung in Friedrichsfelde, 1926-30 gebaut, sollte experimentell den Nachweis erbringen, die Baukosten zu reduzieren und mit den Einsparungen eine verbesserte Ausstattung zu finanzieren. — Der Erfolg sprach für das Modell des »Neuen Bauens«: Zwischen 1925 und 1932 wurden in Berlin insgesamt rund 170.000 Wohnungen neu gebaut; allein 1930 waren es fast 44.000 Wohnungen. Rund zwei Drittel aller Wohnungen wurden gemeinnützig errichtet und nur etwas mehr als ein Drittel durch die profitorientierte Privatwirtschaft. — Gleichzeitig waren diese hoffnungsvollen Entwicklungen nicht losgelöst von den gesellschaftlichen Bedingungen jener Zeit. Zuerst zeigten sich die Grenzen bei der Mietpreisgestaltung der Wohnungen. Trotz aller Bemühungen konnten die Mieten nicht so begrenzt werden, dass Arbeiter und einfache Angestellte sich die Wohnungen in den Anlagen tatsächlich auf Dauer leisten konnten. Die 1929 einsetzende Wirtschaftskrise führte zu einer zusätzlichen Teuerung. Gleichzeitig beendete die Regierung Brüning 1931 die »Hauszinssteuerära«. Damit entfiel eine der wichtigsten Grundlagen des gemeinnützigen Wohnungsneubau, das führte zu einem Einbruch für neue Vorhaben. — Die politische Krise gipfelte in der Machtergreifung der Nationalsozialisten 1933. In Folge endete diese soziale Bewegung der Wohnraumschaffung. Die Gewerkschaften wurden am 2. Mai 1933 aufgelöst, ihr Vermögen wurde beschlagnahmt. — Aber nicht nur in Berlin bzw. in Deutschland waren die 1920er Jahre maßgebend für sozial orientierten Wohnungsbau. In vielen Ländern Europas hatte die ungelöste »Wohnungsfrage« eine neue Planungsorientierung und wirtschaftliche Ausrichtung hervorgebracht.

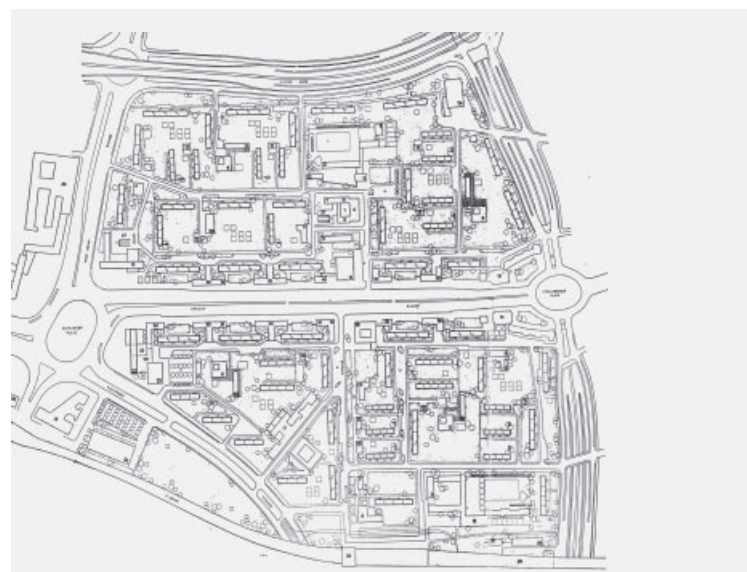
Wiener Wohnen – kommunale Wohnraumversorgung bis heute

Besonders dominant ist bis heute das Beispiel Wien. Nach dem Ersten Weltkrieg wurden mit klarer Zielstellung, massenhaft leistbare Wohnungen zu bauen, die Grundlagen geschaffen. Meilensteine einer Revolutionierung der sozialen und wirtschaftlichen Basis des Wohnungsbaus waren das Mieterschutzgesetz 1917, eine Mietzinsabgabe und 1923 die zweckgebundene Wohnbausteuer, gestaffelt von 0,5 bis 44,5 Prozent. Bis 1924 war der größte Grundbesitzer Wiens die Stadt selbst durch kontinuierlichen Ankauf von Bauland. Die Gründung von gemeindeeigenen Baufirmen und Baustofffirmen waren ein weiterer Baustein. 1923 wurde dann das erste Wohnbauprogramm mit 25.000 Wohnungen und 1927 ein zweites Wohnbauprogramm mit 30.000 Wohnungen beschlossen und umgesetzt. Mit den Wohnungen wurden auch zahlreiche Gemeinschaftseinrichtungen realisiert: Waschküchen, Badehäuser, Kindergärten, Lebensmittelgeschäfte, Bildungseinrichtungen, Gesundheitseinrichtungen. — Das »Rote Wien«, wie es auch genannt wurde, entwickelte zudem ein Modell für eine kommunale Wohnraumversorgung. Niedrige Grundstückskosten und Mieten ermöglichten es, dass 1926

fünf bis zehn Prozent des Lohnes eines Arbeiters für eine durchschnittliche Gemeindewohnung gezahlt werden musste. — Auch in Wien setzte der Faschismus ab 1934 der sozialen Stadtentwicklungspolitik ein Ende. Nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges hat Wien an die Vorkriegsentwicklung angeknüpft und die Wohnungspolitik in ähnlicher Weise fortgesetzt. — Bis heute besteht hier eine sozial orientierte Wohnungsvergabe. Die Bewerbung für eine Gemeindewohnung ist an ein jährliches Nettoeinkommen von max. 57.600 Euro geknüpft, bei vier Personen liegt die Grenze bei 108.420 Euro. Wien ist die europäische Stadt mit dem größten kommunalem Wohnungsbestand von rund 220.000 Wohnungen – die »Wiener Wohnen« Abteilung des Magistrats von Wien. Weitere 200.000 Wohnungen sind im Besitz von gemeinnützigen Genossenschaften, die öffentlich gefördert werden und Mietpreisbegrenzungen unterliegen. — Anders als in Deutschland, wo 1989 der gemeinnützige Wohnungsbau abgeschafft, die staatliche Finanzierung stark reduziert und dann auch noch einen Großteil des kommunalen, teilweise aus der DDR »geerbten« Wohnungsbestandes verkauft worden ist. — Das Wiener Beispiel wurde schon oft publiziert, in den letzten Jahren immer öfter verbunden mit der Frage: Warum dort und nicht hier?

Staatlicher Wohnungsbau in der DDR

Das Beispiel der DDR bzw. Berlin (Ost) basiert zwar auf grundsätzlich anderen ökonomischen Grundlagen, aber die baulichen und städtebaulichen Parameter zur Schaffung von sozial determiniertem Wohnungsbau weisen durchaus Parallelen zu den Modellen des Neuen Bauens oder der Wiener Lösung auf. — Mit der ersten Wiederaufbauphase nach dem Zweiten Weltkrieg wurde schnell deutlich, dass Bauzeit und Baukosten entscheidende Faktoren zur Linderung der Wohnungsnot sind. 1955 wurde unter dem Motto »besser, schneller und billiger bauen« der Weg für eine Typisierung und Vorfertigung von Wohnbauten eingeleitet (1. Baukonferenz). Die Schaffung planungsrechtlicher Grundlagen, die Kontrolle und später die Verstaatlichung der Bauindustrie, der Aufbau kommunaler Baubetriebe und Baugenossenschaften sowie die gesetzliche Regelung zur Inanspruchnahme von Grund und Boden waren bereits umgesetzt. — Als Ausgangspunkt für eine Umstrukturierung der Bauproduktion diente die staatliche Bau- und Baustoffindustrie mit eigenen Entwurfsbüros und Forschungsstätten. Ende der 1950er Jahre wurden die ersten Vorfertigungswerke errichtet. Mit der Festlegung von Standards für Raum-, Wohnungsgrößen und Ausstattungen begann die konzeptionelle Entwicklung von Wohnhaustypen. Nach ersten Experimentalbauten in Großblock- und Großtafelbauweise, die allgemein als Plattenbau bezeichnet werden, entstanden ab 1959 die ersten einheitlich geplanten Wohnanlagen in dieser Bauweise. — Der nun eingeführte Begriff des »Wohnkomplexes« vereinigte neben Wohngebäuden auch eine Grundausstattung an Infrastrukturanlagen wie Kindergärten, Kinderkrippen, Schulen, Versorgungseinrichtungen sowie Spielplätze und Grünanlagen. Er definierte die städtebaulichen Regeln für Wohnanlagen – Abstände von Wohnbauten, Besonnungsregeln, Erschließungsgrundsätze. Ab 1975 bildete dann die »Komplexrichtlinie für die städtebauliche Planung und Gestaltung von Neubauwohngebieten« den städtebaulichen Handlungsrahmen im Sinne einer Bauordnung für Wohngebiete. — Das Recht auf Wohnen wurde 1968 in der Verfassung der DDR



Wettbewerbsentwurf Karl-Marx-Allee II. Bauabschnitt, Kollektiv Deutsche-Collein, in: Deutsche Architektur 1959 – mit 5000 Wohnungen, 2 Schulen, 3 Kitas



Städtebauliches Konzept Wohngebiete 1-3 Hohenschönhausen, Entwurf Büro für Städtebau

verankert. Mit dem Wohnungsbauprogramm von 1972 sollte dann die Wohnungsfrage endgültig gelöst werden; im Sinne einer Beseitigung des Mangels und der sozialen Unterschiede in Hinsicht auf Größe, Ausstattung und Freiraum. Binnen 15 Jahren entstanden die allseits bekannten Wohnkomplexe Marzahn, Hohenschönhausen, Hellersdorf, Alt-Glienicke u.a. mit mehr als 160.000 Wohnungen, 180 Schulen, 50.000 Kita-Plätzen, 15.000 Plätzen in Seniorenheimen, 115 Supermärkten und Grünanlagen, Spiel- und Sportplätzen. — Vielfach verselbstständigten sich die technologischen Möglichkeiten und der städtebauliche Maßstab ging verloren; ebenso wie die kontinuierliche Erhaltung des vorhandenen Wohnungsbestandes, der unter begrenzten ökonomischen Ressourcen zu spät in den Fokus trat. Bei gesetzlich festgeschriebenen Mietpreisen von 0,80 Mark pro Quadratmeter im Altbau und 1,20 Mark pro Quadratmeter im Neubau, unabhängig vom Einkommen, stellte die Wohnung nie eine finanzielle Belastung für den Mieter dar. Allerdings in Größenordnungen für den Staat. — Ungeachtet dessen bleibt festzuhalten: Was immer nach 1990 diesen Wohngebieten bzw. dem DDR-Wohnungsbau an Abwertungen, Stigmatisierungen und Kritiken zugeschrieben wurde, lässt sich bei sachlicher Betrachtung nicht aufrechterhalten. Die funktionellen Wohnungsgrundrisse, die durchgrünten Räume, das Angebot an Schulen, Kitas, Seniorenheimen und nicht zuletzt die öffentlichen Verkehrsmittel sind Qualitäten, deren wohnungspolitische Bedeutung aktueller denn je ist.

Ausblick ohne Aussicht auf Veränderung

Die Anwendung rationaler Bauweisen bzw. typisierter Bauweisen, die Festlegung von Standards für Wohnungsgrößen, Ausstattungen etc., wäre auch heute mit all den vorhandenen Erfahrungen möglich. — Der Ausgangspunkt, bezahlbare Wohnungen in kurzer Zeit und mit vertretbarem Aufwand zu schaffen, wird aber wohl weiterhin am Fehlen der materiellen Voraussetzungen und des politischen Willens scheitern, denn es fehlen oder es mangelt an: öffentlichem Eigentum an Boden oder wenigstens einer rechtssicheren Zugriffsmöglichkeit, städtebaulichen Planungen für langfristig angelegte soziale Wohnungsbauprogramme, gemeinnützigen Wohnungsunternehmen, einem stabilen und gesetzlich verankerten Finanzierungsmodell für Wohnungsbau mit dauerhaft leistbaren Mieten, der Regulierung bzw. verbindlichen Kooperation mit der Bau- und Baustoffindustrie. — Die aktuelle Vereinfachung von Genehmigungsverfahren ist ein eher nachrangiges Problem und kann bezahlbaren Wohnraum nicht hervorbringen.

DR. CHRISTINA LINDEMANN hat Architektur und Stadtplanung in Weimar und an der Kunsthochschule Berlin-Weißensee studiert, war Stadtplanerin im Magistrat Berlin und gründete 1990 zusammen mit Elfi Czaika das Büro »Planungsgruppe WERKSTADT« — <http://werkstadt-berlin.de>

PHILIPP MÖLLER

BAU AUF — ÖFFENTLICHE BAUPROGRAMME LÖSTEN DIE WOHNUNGSKRISEN IN VIELEN EUROPÄISCHEN STÄDTEN. DARAUSS LÄSST SICH HEUTE EINIGES LERNEN.

Angesichts der sich verdüsternden politischen Verhältnisse mag die Überwindung der Wohnungsnot, die längst nicht mehr nur die Metropolen und ärmsten Bevölkerungsschichten betrifft, heute fast wie eine unerreichbare Utopie erscheinen. Ein Blick in die goldene Ära des sozialen Wohnungsbaus der 1920er und 1950er bis 1970er Jahre verrät, dass die Überwindung der Wohnungskrise keine Utopie bleiben muss, sondern real werden kann, wenn sich Gesellschaften aufmachen, die Wohnungsfrage durch öffentliche Bauprogramme zu beantworten.

In vielen, von rascher Industrialisierung und Urbanisierung, Krisen und Kriegen geprägten europäischen Staaten und Städten lassen sich Beispiele finden, wie große staatliche Bauprogramme dabei halfen, Wohnungsnot für breite Bevölkerungsschichten zu lindern und lebenswerte Quartiere zu schaffen, die bis heute beispielhaft für guten Städtebau mit einer umfänglichen Versorgung mit Dingen des alltäglichen Bedarfs und guter Verkehrlicher Anbindung sind. Diese realgewordenen Wohntopien reichen vom bekannten Gemeindebau des Roten Wien, bis zum Council Housing in England, das bis zu seiner Zerschlagung durch die neoliberale Privatisierungsoffensive unter Magret Thatcher mehrere Generationen von Arbeiterfamilien mit bezahlbarem Wohnraum versorgte. In Schweden erreichte das »Eine-Million-Wohnungen-Programm« der 1970er Jahre das namensgebende Ziel innerhalb eines Jahrzehnts. In allen Fällen war es eine linke Sozialdemokratie, wie die austromarxistische SDAP im Roten Wien oder die Labourparty unter Gesundheits- und Bauminister Neil Bevan nach Ende des Zweiten Weltkriegs, die es sich zur Aufgabe machten, auf die Wohnungsnot in den Städten mit großen Bauprogrammen reagierte und dadurch die Lebensverhältnisse insbesondere für die Arbeiterschaft deutlich verbesserte.

In den Niederlanden gelang es durch einen breit angelegten gemeinnützigen Wohnungsbau, der bereits kurz vor dem ersten Weltkrieg startete, bis in die 1980er Jahre hinein sozial gut durchmischte Viertel mit hoher Wohnqualität zu schaffen: durch einen gesellschaftlich breit getragenen Konsens, die Wohnungsfrage durch sozialen Mietwohnungsbau zu lösen. Die unterschiedlichen politischen Milieus von Konservativen über Sozialdemokraten, Katholiken bis hin zu Protestanten gründeten eigene Bauvereinigungen, die bezahlbare Wohnungen errichteten. Noch heute gehören 40 Prozent des niederländischen Wohnungsbestandes zum gemeinnützigen Sektor. In realsozialistischen Ländern, wie der DDR aber auch im sozialistischen Jugoslawien, wurden staatliche Bauprogramme wichtiger Bestandteil der Sozialpolitik. So lautete das Ziel des 1971 vom Zentralkomitee der SED beschlossenen, ambitionierten Bauprogramms, die akute Wohnungsnot bis 1990 durch den Bau von zwei Millionen Wohnungen und die Sanierung von einer Millionen Altbauten zu beheben, um die »Wohnungsfrage als soziales Problem« zu lösen. — Ob West oder Ost, sozialdemokratisch, kommunistisch oder überparteilich: Die Idee öffentlicher Bauprogramme eint die Überzeugung, dass Marktwirtschaft und private Initiative beim Neubau den Mangel an leistbarem Wohnraum für breite Schichten der Bevölkerung nicht beseitigen kann. Sie setzen stattdessen auf eine Verantwortungsübernahme des Staates für die Errichtung und Finanzierung des sozialen Wohnungsbaus. Die Wohnungsvergung wird dabei als Teil der sozialen Infrastruktur verstanden. Soziale Wohnbauten müssen dann, ähnlich wie öffentliche Bibliotheken, Schwimmbäder, Opernhäuser oder Straßen, nicht durch die Mietzahlungen oder Nutzungsgebühren refinanziert werden. Die zentrale Stellschraube ist eine umfängliche Finanzierung des Neubaus durch öffentliche Mittel. Die avisierten Mieten werden von den Erstellungskosten entkoppelt und die Mithöhen stattdessen an der Leistbarkeit der Zielgruppen ausgerichtet. Hierzu wurden einerseits zinsgünstige oder zinslose staatliche Kredite an die Bauträger vergeben, andererseits führten die Austromarxisten im Roten Wien eine Wohnbausteuer für Hauseigentümer ein, um die Gemeindebauten zu finanzieren.

BAU AUF ÖFFENTLICHE BAUPROGRAMME LÖSTEN DIE WOHNUNGSKRISEN IN VIELEN EUROPÄISCHEN STÄDTEN. DARAUS LÄSST SICH HEUTE EINIGES LERNEN.

Anders als im deutschen Modell des sozialen Wohnungsbaus, das auf die Förderung privater Investoren setzt, waren die Träger des sozialen Neubaus in den Bauprogrammen staatlich oder gemeinnützig. Im Wiener Gemeindebau und Council Housing waren es die Gemeinden, die in Eigenregie Wohnungen errichteten, während in Schweden kommunale Wohnungsbau-gesellschaften und in den Niederlanden gemeinnützige Wohnungsbauver-einigungen gezielt finanziert wurden. Im marktsozialistischen Modell Jugo-slawiens wurde der Neubau an die eigenständig agierenden Betriebe ange-gliedert, die ihren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern Wohnungen bereitstellten. Zur schnellen Errichtung des Massenwohnungsbaus trieben insbesondere die realsozialistischen Länder die Industrialisierung des Bau-ens durch die serielle Vorfertigung von Plattenbauelementen voran. Nach dem Prinzip der Taktstraße wurde in der DDR eine genaue Abfolge in den Plattenwerken bis zur Montage auf den Baustellen entwickelt, die es ermög-lichte, ganze Wohngebäude innerhalb weniger Wochen fertigzustellen.

Zwar erreichten die Bauprogramme nicht in allen Fällen ihre Ziele. So gelang es der DDR zwar nahezu zwei Millionen Neubauwohnungen zu errichten, jedoch nur zulasten der ausbleibenden Sanierung des Altbau-Bestandes. In Jugoslawien scheiterte der Anspruch, breite Schichten der Bevölkerung mit Wohnraum zu versorgen, an zu geringen Produktionszahlen, sodass der staatliche Wohnungsbau häufig nur Parteieliten und hochqualifizierten Arbeitskräften vorbehalten blieb. Heutige Antworten auf die Wohnungskrise müssten sich angesichts der Klimakrise ohnehin darauf konzentrieren, Bestehendes umzubauen, etwa durch die Aktivierung der vielerorts leerste-henden Gewerbeimmobilien oder des Wohnungsleerstands in der Fläche. Dennoch könnten öffentliche (Um-)Bauprogramme der Schlüssel für den not-wendigen Paradigmenwechsel in der Wohnungspolitik sein. Die genannten Beispiele zeigen, dass es dafür einerseits die entsprechenden kommunalen oder gemeinnützigen Träger braucht, die seriellen Lösungen bei Wohnungs-bau und Sanierung offen gegenüberstehen und eine soziale Bewirtschaftung der Wohnungen sicherstellen. Andererseits ist eine umfassende öffentliche Finanzierung nötig, die diese Träger gezielt unterstützt und die Errichtungs-oder Umbaukosten von Mietzahlungen entkoppelt.

Möchte man ein solches (Um-)Bauprogramm noch durch ein Stück Utopie anreichern, ließe sich an die Idee der Wohnbausteuer aus dem Roten Wien anknüpfen und die soziale Wohnungspolitik mit dem Kampf für Umverteilung verbinden. Angesichts der immer weiter auseinandergehenden Schere bei der Vermögensverteilung kommt dieser Idee heute ein besonderer Charme zu, und so lädt die Wiener Architekturprofessorin Gabu Heindl zum Träumen ein, wenn sie vorschlägt, heute soziale Wohnbauten aus Mitteln einer neuen Vermögenssteuer zu finanzieren.

PHILIPP MÖLLER arbeitet als wissenschaftlicher Mitarbeiter für den wohnungspolitischen Spre-cher der Linksfraktion im Berliner Abgeordnetenhaus und als freier Journalist. Als Teil der Initiative neuer Kommunalen Wohnungsbau (INKW) organisiert er mit Unterstützung der Berliner MieterGemein-schaft und der Rosa-Luxemburg-Stiftung die Veranstaltungsreihe «Vergessene Utopien des Wohnens»: <http://www.inkw-berlin.de/vergessene-utopien.html>



Fotos: © Degewo — Berliner Straße – Schild Wiederaufbau / Krugpfuhsiedlung – Parchimer Allee / Schlange © Jens Röttsch / Zukunftshaus © Tina Merkau

* 100 degewo

Seit ihrer Gründung im Jahr 1924 gestaltet die degewo (Deutsche Gesell-schaft zur Förderung des Wohnungsbaus) die Entwicklung der Stadt Berlin mit. Als kommunales Wohnungsunternehmen hat sie dabei immer die Belange der Bewohnerinnen und Bewohner im Blick und übernimmt Verant-wortung für das Gemeinwohl. In diesen einhundert Jahren musste die degewo immer wieder auf große gesellschaftliche Umbrüche reagieren, Inno-vationskraft und Flexibilität beweisen. — Zu Beginn der Unternehmens-geschichte bestand die Hauptaufgabe darin, der großen Wohnraumnot in Berlin der 1920er Jahre mit einem Wohnungsbau zu begegnen, der es mög-lichst vielen Menschen erlaubte, schnell eine bezahlbare Bleibe zu finden.

Zum ersten degewo-Bauprojekt wurde die Krugpfuhsiedlung in Britz. Die Siedlungshäuser entsprachen durch ihre kleinteilige Struktur den Ansprüchen von Familien mit Kindern. Das grüne Wohnumfeld dieser Sied-lung stellte eine Innovation dar. Bis heute ist die Krugpfuhsiedlung ein beliebter Wohnort. — Nach dem Zweiten Weltkrieg und bis in die späten 1970er Jahre hinein mussten in Berlin viele Menschen in sehr kurzer Zeit untergebracht werden. Das führte nicht nur bei der degewo zu einer Archi-tektur und Bauweise, die auf Masse setzte. Und auf industrielle Vorfabrika-tion. In dieser Zeit baute das Unternehmen Berliner Großsiedlungen wie das Brunnenviertel, Mariengrün und die Gropiusstadt. Sie alle boten Wohnraum für viele Menschen und waren mit Heizungen und eigenen Badezimmern vergleichsweise luxuriös ausgestattet. — Inzwischen hat das Woh-nungsbauunternehmen diese Großsiedlungen flächendeckend saniert und deren soziale Infrastruktur gut ausgebaut und aufgewertet. Der in den vergan-gen Jahren gewachsene Zuspruch beweist, dass dies sehr erfolgreich war. — Mit der Bevölkerungszunahme nach dem Fall der Berliner Mauer wuchs der Wohnungsbedarf erneut. Seit 2013 baut die degewo im Zuge einer Neu-bauoffensive an vielen Stellen der Stadt wieder selbst. Dabei werden die zukünftigen Bewohnerinnen und Bewohner mit ihren Bedürfnissen durch par-tizipative Prozesse von Anfang an mitgenommen. Gut geplante Räume sollen Orientierung geben, ein Gefühl der Wertschätzung vermitteln und ein friedli-ches und soziales Miteinander ermöglichen. — Die größte Entwicklung hat die degewo in den letzten Jahren im Bereich des Klimaschutzes und des energieeffizienten Bauens vollzogen. So zeigt zum Beispiel das Zukunfts-haus in Lankwitz, wie energetische Sanierung im Bestand funktionieren kann. Seit dem Frühjahr 2024 baut das Unternehmen mit dem Klimahaus in Treptow-Köpenick ein Musterbeispiel für nachhaltiges und ökologisches Wohnen der Zukunft. — Mit der kontinuierlichen Erweiterung ihres Wohnungsbestands auf heute 80.000 Wohnungen in ganz Berlin hat sich die degewo zu einer festen Größe in der Wohnungswirtschaft entwickelt. In Zukunft wird das Unternehmen mit seinen 1.500 Mitarbeitenden sein Engagement für ein Berlin, das allen Menschen lebenswerten Wohnraum bietet, noch intensivieren.

1924–1933: Beginn des sozialen Wohnungsbaus in Berlin

In den 1920er-Jahren herrscht in Berlin extreme Wohnungsnot. Um diesem Problem abzuhelpfen, wird am 9. Mai 1924 die «Deutsche Gesellschaft zur Förderung des Wohnungsbaues» (degewo) gegründet, damals noch ein Pri-vatunternehmen. Das erste degewo-Quartier, die Krugpfuhsiedlung in Britz mit 892 Wohnungen und elf Läden, wird 1925 bis 1927 nach den Plänen der Architekten Paul Engelmann und Emil Fangmeyer errichtet. Bis 1933 baut die degewo rund 7.000 weitere Wohnungen.

1933–1945: degewo unter nationalsozialistischer Kontrolle

Gleichschaltung auch im sozialen Wohnungsbau: Die Nationalsozialisten setzen die bisherigen degewo-Vorstände ab und platzieren Mitglieder der NSDAP in der Unternehmensführung. Das Unternehmenschreibt rote Zah-len. Im Zweiten Weltkrieg werden 36,9 Prozent des degewo-Gebäudebe-standes zerstört, weitere 11,6 Prozent sind nicht mehr nutzbar.

1946–1961: Wiederaufbau nach dem Krieg

Der Wiederaufbau in Berlin kommt in den ersten Nachkriegsjahren nur langsam in Gang, Fachkräftemangel und Materialknappheit verzögern die

CORNELIA FREIHEIT

Bautätigkeit. In Ost-Berlin werden die Neubauwohnungen beschlagnahmt, während im Westen zwischen 1949 und 1961 insgesamt 8.832 neue Woh-nungen gebaut werden.

1961–1975: Bauboom im geteilten Berlin

Seit dem 13. August 1961 teilt die Berliner Mauer die Stadt. Der Westteil benötigt neue Arbeitskräfte aus Westdeutschland, die Wohnungen brau-chen. Die degewo saniert das Brunnenviertel und errichtet die Großsied-lungen Mariengrün, Gropiusstadt und Märkisches Viertel (zusammen mit der Gesobau). Zwischen 1967 und 1971 baut das Wohnungsunternehmen jährlich etwa 4.600 Wohnungen.

1976–1989: Verdichtung der Innenstadt

Der Bedarf an neuen, bezahlbaren Wohnungen in West-Berlin bleibt wei-terhin hoch. Da die Ränder bereits bebaut sind, wird die Innenstadt verdich-tet. Im Jahr 1976 beginnt die degewo mit dem Bau der «Schlange», der heute denkmalgeschützten Überbauung der damaligen Stadtautobahn in Wilmersdorf. 1987 entwirft die Stararchitektin Zaha Hadid für das Kommu-nale Wohnungsbauunternehmen im Rahmen der Internationalen Bauaus-stellung ein Haus an der Stresemannstraße in Kreuzberg.

1990–1999: Engagement nach der Wiedervereinigung

Nach dem Mauerfall erhält die degewo ihre ehemaligen Häuser in Prenz-lauer Berg und Pankow zurück, übernimmt die Köpenicker Wohnungsgesell-schaft und erwirbt weitere Häuser in Köpenick. Sanierungen sind überall nötig. Der erwartete Zuzug bleibt jedoch zunächst aus. Die degewo beginnt dennoch mit Neubauten, auch in Potsdam und Falkensee.

2000–2009: der große Stadtumbau Ost

2002 übernimmt die degewo die Marzahrner Wohnungsgesellschaft. Hier geht es zunächst darum, überzähligen Wohnraum zurückzubauen, um die Großsiedlung zukunftsfähig zu machen. Rund 3.500 Wohnungen werden abgerissen sowie 1.160 umgebaut und aufgewertet.

2010–2014: mehr Kundenservice und neue Bautätigkeit

In diesen vier Jahren rückt die Verantwortung für die Stadt stärker in den Vordergrund, das Unternehmen wandelt sich zu einem modernen Dienst-leister. Nach zehn Jahren Baupause wird 2013 ein Mehrfamilienhaus in der Waldsassener Straße in Berlin-Marienfelde in der Stadtrandsiedlung Mari-engrün errichtet. Damit startet ein ehrgeiziges Wachstumsprogramm: In den kommenden acht Jahren werden 7.500 neue Wohnungen gebaut. Das Ziel: Der Eigenbestand soll durch Neubau, Bauen im Bestand und den Ankauf von Gebäuden auf 73.500 Wohnungen anwachsen.

2015-2020: Digitalisierung und weiteres Wachstum

Mit degewo bauWerk gründet das Wohnungsunternehmen 2015 eine eigene Planungsabteilung und baut 2016 mit der degewo netzWerk GmbH seine digitale Infrastruktur und Energieversorgung aus. Im April 2017 kann das Pilotprojekt «Zukunftshaus» in Lankwitz bezogen werden. Das Mehr-familienhaus aus den 1950er Jahren ist so umgebaut worden, dass es zu fast einhundert Prozent aus hauseigenen Installationen mit Wärme und Strom versorgt werden kann. 2020 startet die degewo ein Beteiligungs-verfahren für eine behutsame Revitalisierung des denkmalgeschützten Wiesenburg-Areals in Berlin-Wedding. Hier soll ein soziokultureller Ort für Wohnen, Kultur, Kunst und Handwerk entstehen.

2021–2024: Fokus auf Nachhaltigkeit und Zukunftsfähigkeit

2022 weiht die degewo eines ihrer größten Neubauprojekte ein: das neue Familienquartier an der Karl-Holtz-Straße in Marzahn. Im selben Jahr wer-den die neuen Ringkolonnaden Nord fertiggestellt. Und im Frühjahr 2024 beginnen die Bauarbeiten für das neue «Klimahaus» an der Salvador-Al-lende-Straße in Köpenick, das in Holzhybridbauweise ausgeführt wird. Dieses Pilotprojekt ist als Musterbeispiel für nachhaltiges und ökologi-sches Wohnen der Zukunft gedacht.

CLAUDIA FREIHEIT ist Referentin «Public Affairs» bei der Berliner Kommunalen Wohnungs-baugesellschaft «degewo»

INGO MALTER

SO JUNG WIE NIE: DIE STADT UND LAND WOHNBAUTEN-GESELLSCHAFT MBH

1924 wurde in Berlin die «Märkische Scholle» Siedlungsgesellschaft mbH gegründet. Der Name sagt Ihnen nichts? Die Gesellschaft war der direkte Vorläufer der heutigen STADT UND LAND. Wir schauen in diesem Jahr also zurück auf einhundert Jahre Firmenhistorie und ein Jahrhundert Berliner Geschichte.

Die Geschichte der STADT UND LAND beginnt im Juli 1924, wenn auch unter einem anderen Namen. Mit dem unterzeichneten Gesellschaftervertrag nahm die «Märkische Scholle» am 2. Juli 1924 Gestalt an. Fünf Tage später folgte die Eintragung in das Handelsregister. Die Aufgabe der damaligen Siedlungsgesellschaften war es, Land zu erwerben und darauf Wohnraum zu schaffen. Die «Märkische Scholle» war der Zusammenschluss eines Siedlervereins und einer Genossenschaft – unter dem gemeinsamen Dach einer GmbH – mit dem wichtigen Ziel, die seinerzeit akute Wohnungsnot zu lindern und menschenwürdigen Wohnraum zu schaffen. Knapper Wohnraum damals wie heute – das ist leicht gesagt. — Und doch lässt sich beides nicht direkt vergleichen: Im Berlin der frühen Zwanzigerjahre herrschte in weiten Teilen der Bevölkerung bitterste Armut. Nach dem Ersten Weltkrieg startete die Weimarer Republik mit der schweren Hypothek, die Ärmsten der Armen kaum versorgen zu können. Dunkle, feuchte Wohnungen mit Außentoilette in tief gestaffelten Höfen der Mietskasernen waren für einen Großteil der Berliner Bevölkerung der Alltag. Die Wohnungen waren zudem meist überfüllt belegt. Wer tagsüber einer Arbeit nachgehen konnte, hat sein Bett während dieser Stunden oft an einen Schlafgänger vermietet. Das waren in der Regel Tagelöhner, die nachts gearbeitet haben, sich keine eigene Wohnung leisten konnten und sich deshalb stundenweise in fremde Wohnungen einmieteten. — Nur aus dieser schweren Not heraus ist es auch zu erklären, dass 1920 überhaupt Berlin als Stadt, wie wir sie heute kennen, gegründet wurde: Mit dem «Groß-Berlin- Gesetz» wurde Berlin aus sieben Stadtgemeinden, 59 Landgemeinden und 27 Gutsbezirken zu einer Metropole vereinigt. Eingeführt wurde eine zweistufige Verwaltung, bestehend aus dem Magistrat für die Gesamtstadt und der kommunalen Ebene für die 20 neu geschaffenen Bezirke mit den entsprechenden Bezirksverwaltungen. — Die drängendsten Probleme dieser Zeit waren die Versorgung der armen Bevölkerung und die Schaffung von Wohnraum – von öffentlicher wie privater Hand, mit einer menschenwürdigen Architektur und Stadtplanung, die den Menschen «Licht, Luft und Sonne» verschaffen wollte. Mit diesem viel zitierten Credo sind die fortschrittlichen Architekten und Städteplaner der Weimarer Zeit angetreten und haben das Bauen und Wohnen revolutioniert. Die Pioniere des Bauhauses haben diese Lösung später auch in die ganze Welt hinausgetragen.

Schwere Startbedingungen

Neben den Nachwirkungen des Ersten Weltkriegs war es auch die Hyperinflation von 1923, die Politik und Wirtschaft vor große Herausforderungen stellte. Umso beeindruckender sind aus heutiger Perspektive die Weichenstellungen, die in den frühen Zwanzigerjahren vorgenommen wurden und «Moderne Zeiten» eingeläutet haben. — So lassen sich auch die Ursprünge der heutigen STADT UND LAND einordnen: Die «Märkische Scholle» schrieb bereits in ihrem ursprünglichen Gesellschaftervertrag fest, dass ihr Wirken gemeinnützig, also nicht gewinnorientiert sei und den Zweck habe, Siedlungswohnungen zu «billigen Preisen» zu schaffen. Eine Pionierleistung, sollte der Begriff der Gemeinnützigkeit in diesem Sinne doch erst sechs Jahre später gesetzlich geregelt werden. — Noch im Gründungsjahr entstanden in Wittenau und Britz 29 Kleinhäuser, die zu günstigen Konditionen verkauft wurden. Später folgte u. a. die Gartenheimsiedlung «Grüner Winkel» in Neuenhagen (im heutigen Land Brandenburg) mit 100 Wohnungen, über deren bauliche und architektonische Qualität die Fachpresse positiv urteilte: «Die ganze Anlage ist sehr sachlich und wird infolge der geschickten Zusammenstellung der Gruppen einen anheimelnden Eindruck machen.» — Bereits zwei Jahre nach der Gründung wurde die Gesellschaft umbenannt. Von der neuen «Stadt und Land» Siedlungsgesellschaft mbH bis zur STADT UND LAND Wohnbauten-Gesell-

* 100
STADT UND LAND

schaft mbH sollten dann noch weitere fünf Jahre vergehen. Bis zu diesem Zeitpunkt im Jahr 1931 hatte das Unternehmen bereits 2.400 Wohnungen im Bereich Groß-Berlin gebaut. Der selbst gegebene Auftrag ging für die STADT UND LAND aber schon damals weiter. So wurden parallel zu den Wohngebäuden auch Kinderheime gebaut, die ihrer Zeit weit voraus waren. Jeder größere Wohnblock verfügte außerdem über eine zentrale Waschküche, die von bis zu 700 Mieterinnen und Mietern genutzt werden konnte. — Der vielleicht prominenteste Mieter der STADT UND LAND war in den Dreißigerjahren der Schriftsteller Hans Fallada (1893–1947), einer der wichtigsten Chronisten seiner Zeit. Seinen Erfolgsroman «Kleiner Mann – was nun?» verfasste er in der Gartenheimsiedlung Neuenhagen. In seinem Roman «Jeder stirbt für sich allein» hat er später die bedrückende Atmosphäre während des Nationalsozialismus beschrieben. — Größenwahn und Gleichschaltung: Die Politik der Nationalsozialisten war auf ihre Kriegs- und Vernichtungsziele ausgerichtet. Zugleich sollte Berlin in die gigantomanische Hauptstadt «Germania» verwandelt werden. Diesen Zielen mussten sich in der Zeit des NS-Regimes alle Bereiche des gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Lebens unterordnen, so auch der Wohnungsbau. Die STADT UND LAND war als Unternehmen davon betroffen und wurde entsprechend «gleichgeschaltet».

Die «Stunde Null» im Jahr 1945

Berlin als zerstörte Stadt, Millionen Menschen auf der Flucht und bald eine geteilte Nation – das war die Situation nach dem Zweiten Weltkrieg. Und wieder lag eine der vorrangigsten Aufgaben darin, Menschen mit Wohnraum zu versorgen. In West wie Ost, in vier Sektoren unterteilt, ab dem Jahr 1961 durch eine Mauer für 28 Jahre getrennt ... Weltgeschichte, Stadtgeschichte und Firmengeschichte. — Die STADT UND LAND wurde im Laufe der Jahre zum Inbegriff des Wiederaufbaus in West-Berlin; gemeinsam mit den weiteren landeseigenen Wohnungsbaugesellschaften. — In den Fünfziger- und frühen Sechzigerjahren ging es zunächst vor allem um den Neubau von Wohnungen mit sozial verträglichen Mieten. Aspekte der Stadterneuerung kamen im Laufe der Jahre dazu, so beispielsweise 1963, als unter dem Regierenden Bürgermeister Willy Brandt das erste Stadterneuerungsprogramm beschlossen wurde. Die STADT UND LAND wurde Sanierungsträger für das «Rollberggebiet» in Neukölln und so, neben dem ebenfalls wieder zunehmenden Neubau, zur Sanierungsgesellschaft. Ziel der Maßnahmen war es, veraltete Bauten abzureißen und durch neue, qualitativ hochwertige Wohnungen zu ersetzen – und dies zu bezahlbaren Preisen. Wohnqualität und ein Städtebau, der den Menschen in den Blick nimmt, waren wieder das Gebot der Stunde. — Zu den großen, noch heute prägenden Neubauprojekten gehörten die John-Locke-Siedlung in Lichtenrade (1964–69) oder die High-Deck-Siedlung an der Sonnenallee (1975–84). Mit der späteren Landhaus-Siedlung Rudow hat die STADT UND LAND in den Achtzigerjahren das erste Bauvorhaben Berlins umgesetzt, das auch ökologische Gesichtspunkte einschloss.

Der lange Weg zur «Behutsamen Stadterneuerung»

Die Achtzigerjahre waren in West-Berlin von großen Konflikten rund um die Wohnungspolitik geprägt. Als Reaktion auf Leerstand in Altbauten, geplante Abrisse und hohe Spekulationsgewinne privater Investoren wurden in Kreuzberg und anderen Bezirken viele Häuser besetzt. Große Demonstrationen, Polizeieinsätze mit Wasserwerfern und Tränengas: Ein verhärtetes Klima prägte die Stadt. Mit dem Programm der «Behutsamen Stadterneuerung», ausgehend von einer Initiative des Architekten Hardt-Walther Hämer, hat West-Berlin in den Achtzigerjahren den bis dato oft üblichen «Kahlschlagsanierungen» ein Ende bereitet und einen neuen Weg beschritten. Die «Behutsame Stadterneuerung» war erfolgreich durch ihre kleinteiligen und partizipativen Ansätze: Die bisherigen Bewohnerinnen und Bewohner wurden gezielt in die Sanierungsprozesse einbezogen. Ohne diese spezielle «Berliner Mischung» aus Altbauanierung und Neubau wäre das heutige Berlin gar nicht denkbar.

Mauerfall und Einheit

In der Nachwendezeit bekam das Thema Sanierung mit den vielen Großsiedlungen im Ostteil der Stadt noch einmal eine ganz neue Dimension, um die oft als «Plattenbauten» geschmähten Quartiere zeitgemäß zu modernisieren. So konnte die STADT UND LAND auch in den östlichen Bezirken von den Erfahrungen der «Behutsamen Stadterneuerung» profitieren. — «Arm, aber sexy» – dieser Spruch des damaligen Regierenden Bürgermeisters Klaus Wowereit hat die Nullerjahre in Berlin zusammengefasst. In dieser Zeit mit schrumpfenden Einwohnerzahlen wurde der öffentlich geförderte Wohnungsbau heruntergefahren. Doch die privaten Bauträger konnten dies allein nicht auffangen – vor allem nicht, wenn es um bezahlbare Mietwohnungen ging. Spätestens 2014 wurde spürbar, wovor vorher schon einige gewarnt hatten: Der Wohnungsneubau in Berlin konnte den Zustrom von jährlich mehreren zehntausend Neuberlinerinnen und -berlinern nicht mehr adäquat auffangen. Der Senat von Berlin steuerte um und beauftragte die landeseigenen Wohnungsbaugesellschaften mit dem Neubau und dem Ankauf von Wohnungen, so auch die STADT UND LAND: 2016 waren bereits rund 1.000 neue Mietwohnungen in Planung, im Jahr darauf waren schon 2.300 neue Wohnungen im Bau und weitere 2.400 geplant. Damit erhöhte sich der Bestand der STADT UND LAND in neun Jahren um über ein Drittel auf mehr als 52.000 eigene Wohnungen im Jahr 2023. Dabei ging rund die Hälfte der neuen Wohnungen dem geförderten Wohnungsmarkt zu. — Der Bestand soll, so die Planung, bis 2033 durch Neubau und Ankauf auf insgesamt rund 56.250 Wohnungen wachsen. Die Herausforderung ist, die Balance zwischen Klimaschutz, Bestandsanierung, Neubau und dem sozialen Zusammenhalt zu gewährleisten. Dazu wird die STADT UND LAND auch weiterhin ihren Beitrag leisten.

INGO MALTER ist seit 2010 Geschäftsführer der Stadt und Land Wohnungsbau-Gesellschaft mbH

Fotos: © STADT UND LAND — Neubau Briesestraaße © Werner Popp / Richtkranz © Christian Kruppa / Gartenheimsiedlung Grüner Winkel / 1924 wurde die erste Ampel am Potsdamer Platz in Betrieb genommen © picture alliance dpa



MATTHIAS GRÜNZIG

WARUM KOMMT DER WOHNUNGSBAU NICHT VORAN?

Der Wohnungsbau gehört aktuell zu den umstrittensten Themen der Stadt. Einige Wohnungsbauprojekte, wie die Bebauung des Tempelhofer Feldes, die Bebauung von Friedhöfen oder die Nachverdichtung bestehender Siedlungen, stoßen auf geballten Widerstand. Auf der anderen Seite werden diese Projekte vom Senat oft als alternativlos dargestellt. Bürgerinitiativen geraten dann oft in den Verdacht, egoistische NIMBY-(not in my back yard)-Interessen zu vertreten. In dieser Situation ist eine Bestandsaufnahme der aktuellen Wohnungsbau-situation sinnvoll. Welche Strategien haben die verschiedenen Senate der letzten Jahre verfolgt? Welche Erfolge konnten erreicht werden? Und welche Hindernisse bremsen den Wohnungsneubau?

Wohnungspolitischer Zick-Zack-Kurs

Wer die Berliner Wohnungsbausituation analysiert, dem fällt zunächst die mangelnde Kontinuität der Berliner Baupolitik seit 1990 auf. Stadtplanung ist ein langfristiger Prozess, die Planung und Realisierung neuer Stadtquartiere dauert oft Jahrzehnte. Folgerichtig muss der Wohnungsbau über lange Zeit kontinuierlich geplant werden. Doch genau das ist in Berlin nicht geschehen. Die Wohnungsbaupolitik in Berlin glich eher einem Zick-Zack-Kurs als einer langfristigen Strategie.

Nach der Wiedervereinigung 1990 stand der massenhafte Neubau von Wohnungen auf der Agenda. Einerseits herrschte 1990 in Ost- wie West-Berlin Wohnungsmangel. Schätzungen des Senats gingen von einem Defizit von 250.000 Wohnungen aus. Außerdem erwartete der Senat ein Wachstum der Berliner Bevölkerung von 3,4 auf 3,7 Millionen Einwohner. Für diesen Zuwachs wurde ein zusätzlicher Bedarf von 150.000 Wohnungen errechnet. Insgesamt rechnete die Berliner Regierung Anfang der 1990er Jahre also mit einem Neubaubedarf von 400.000 Wohnungen. Diese Zahlen bestimmten alle weiteren Planungen. 1994 wurde ein Flächennutzungsplan verabschiedet, in dem konkrete Standorte für 400.000 Wohnungen ausgewiesen wurden. Vor allem im Westen und Nordosten sollten große Wohngebiete entstehen. Für diese neuen Quartiere wurden teilweise sehr detaillierte Planungen entwickelt. Beispielsweise hat das Büro regioplan im Auftrag der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umweltschutz umfangreiche Konzepte für den Neubau von 56.000 Wohnungen im Nordosten inklusive der Verkehrsanbindung und der stadttechnischen Erschließung erarbeitet. Zudem wurden weitere Maßnahmen beschlossen, um den Wohnungsneubau voranzutreiben. 1993 wurde der Bau von fünf Entwicklungsgebieten beschlossen. (Wasserstadt Rum-

melsburg, Wasserstadt Oberhavel, Biesdorf Süd, Adlershof, Eldenaer Straße). Zur Erschließung der neuen Wohnungsbaustandorte wurden neue Verkehrswege geplant und zum Teil auch realisiert. Beispiele waren die Straßenbahn nach Buchholz West oder die S-Bahn Wartenberg – Karower Kreuz. Zugleich wurde die Wohnungsbauförderung kräftig aufgestockt. Folgerichtig konnten zwischen 1991 und 2000 rund 153.000 Wohnungen errichtet werden. In der Praxis allerdings sollten sich die prognostizierten Bevölkerungszuwächse nicht einstellen. Im Gegenteil: Zwischen 1990 und 2000 verzeichnete Berlin sogar einen leichten Einwohnerrückgang von 3,43 auf 3,38 Millionen Einwohner. Diese Situation führte Ende der 1990er Jahre zu einem drastischen Kurswechsel. Die Wohnungsbauförderung wurde komplett eingestellt. Folgerichtig kam der Wohnungsneubau fast vollständig zum Erliegen. Während 1997 noch fast 33.000 Wohnungen fertiggestellt wurden, entstanden 2006 nur noch rund 3000 Wohnungen.

2003 erfolgte die Abwicklung der halbfertigen Entwicklungsgebiete. Ab 2002 wurden sogar öffentliche Gelder eingesetzt, um Wohnungen abzureißen. Im Rahmen des Programms «Stadtumbau Ost» waren das rund 4500 Wohnungen landeseigener Wohnungsbaugesellschaften. Der abrupte Kurswechsel hatte auch Konsequenzen für die Flächennutzungsplanung: Da neue Wohnungen scheinbar nicht mehr benötigt wurden, wurde die Zahl der Wohnbauflächen immer weiter reduziert. Ein Beispiel war ein 56 Hektar großes landeseigenes Grundstück in Blankenburg, das eigentlich für den Wohnungsbau vorgesehen war. Diese Fläche wurde 2004 vom Liegenschaftsfonds Berlin für dreißig Jahre an den Betreiber eines Golfplatzes verpachtet. 2005 wurde zudem der Flächennutzungsplan geändert und die bisherige Wohnbaufläche als Golfplatz ausgewiesen. 2002 wurde das gemischte Baugebiet Buchholz Nord, in dem 9500 Wohnungen geplant waren, in eine reine Gewerbefläche umgewandelt. Der Kurswechsel betraf zudem die Verkehrsplanungen: Verkehrsprojekte, die der Erschließung der neuen Wohngebiete dienen sollten, wie die S-Bahn Wartenberg – Karower Kreuz, wurden gestoppt. Auf der halbfertigen Strecke breitete sich nun Spontanvegetation aus. Zudem ging der Kurswechsel mit einem massiven Personalabbau in den öffentlichen Verwaltungen einher. Vor allem Stellen, die für Stadterweiterungsplanungen zuständig waren, wurden reihenweise gestrichen. Die Abteilung Tiefbau der heutigen Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt, die für die Verkehrsprojekte zuständig ist, verfügte 2002 noch über 494 Beschäftigte. Bis 2015 wurde die Zahl auf 237 reduziert. Ähnlich Einschnitte wurden in anderen Abteilungen vollzogen. Schließlich führte der neue Kurs zu einer Veränderung der Bodenpolitik: Landeseigene Grundstücksreserven für neue Wohngebiete wurden als entbehrlich betrachtet und verkauft. Besonders gravierend war der Verkauf der landeseigenen Wohnungsbaugesellschaft GSW 2004. Denn die GSW verfügte nicht nur über Wohnungen, sondern auch über große Baugrundstücke, auf denen in den 1990er Jahren neue Wohnungen errichtet werden sollten.

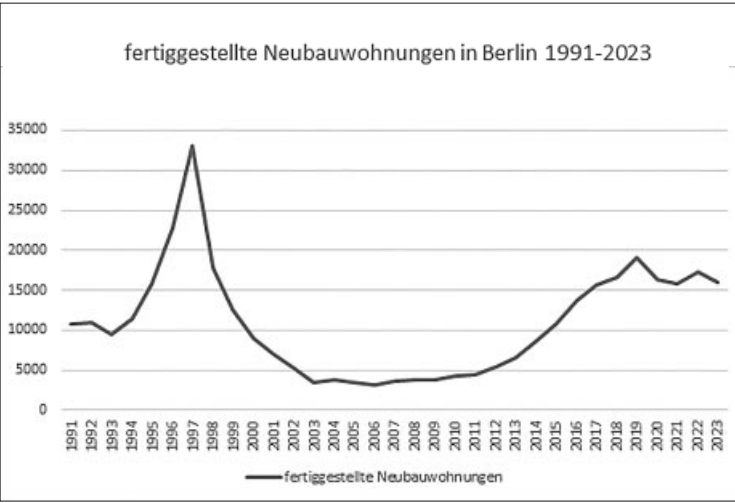


Diagramm Wohnungsbau in Berlin 1991 – 2023

2011 folgte die nächste Kehrtwende:

Denn ab 2000 setzte wieder ein Wachstum der Berliner Bevölkerung ein. Zwischen 2000 und 2023 stieg die Einwohnerzahl von 3,38 auf 3,88 Millionen Einwohner an. Auf die neuen Entwicklungen reagierte die Politik mit einem erneuten Kurswechsel. Nun sollte der Wohnungsbau wieder angekurbelt werden. Ein Großteil dieses Wohnungsbaus sollte auf landeseigenen Flächen erfolgen, denn Berlin verfügte auch nach der Sparpolitik noch immer über ein erhebliches Potenzial. Die Stadt besaß große unbebaute Flächen in der Wasserstadt Oberhavel und in Buckow. Daneben gehörten Berlin brachliegende Krankenhausareale, wie die Kinderklinik Lindenhof, die Lungenklinik Heckeshorn und die Nervenklinik Spandau. Die größten Potenziale befanden sich aber im Raum Blankenfelde/Buchholz/Blankenburg und Karow. Hier verfügte Berlin über Flächen von über 1300 Hektar, auf denen theoretisch der Neubau von über 100.000 Wohnungen möglich war. Zu alledem besaßen die Berliner Stadtgüter Flächen von 16.000 Hektar in Brandenburg. Ein Großteil dieser Flächen war schlecht erschlossen und für den Wohnungsbau nicht geeignet. Doch 1400 Hektar lagen in Siedlungsachsen, in denen Wohnungsbau durchaus möglich war. Berlin besaß also einen Schatz. Das Problem war nur, dass ein Großteil dieser Flächen nicht kurzfristig bebaut werden konnten, weil der planerische Vorlauf fehlte. Jetzt rächte sich der wohnungspolitische Zick-Zack-Kurs der Vergangenheit: Für viele Flächen bestand kein Baurecht, bei den meisten fehlte die Verkehrserschließung.

Neue Stadtquartiere

Der Senat reagierte auf diese Probleme mit dem Konzept, auf den landeseigenen Flächen neue Stadtquartiere zu entwickeln. Das Land Berlin sollte sich um die Verkehrserschließung und die Schaffung von Baurecht kümmern. Anschließend sollten die dort gewonnenen Baugrundstücke den landeseigenen Wohnungsbaugesellschaften als Sachwertanlage übertragen werden. Mit diesen günstigen Grundstücken sollten die landeseigenen Wohnungsbaugesellschaften in die Lage versetzt werden, preiswerte Wohnungen zu bauen. Die notwendige Verkehrserschließung sollte kostengünstig über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz finanziert werden. Nach diesem Gesetz fördert der Bund neue Strecken des öffentlichen Nahverkehrs mit 75 Prozent.

Im April 2016 wurden zunächst 12 Neue Stadtquartiere definiert, die einen Großteil des Neubauvolumens abdecken sollten. Auch erste Verkehrsprojekte wurden auf den Weg gebracht. Im Koalitionsvertrag vom November 2016 wurde ein deutlicher Ausbau des Straßenbahnnetzes festgeschrieben. 6,3 Kilometer Straßenbahn sollten bis 2021 fertiggestellt, bei weiteren 26,4 Kilometern sollte mit dem Bau begonnen werden. Am 4. Oktober 2017 wurde zwischen dem Land Berlin, dem Land Brandenburg und der Deutschen Bahn ein Vertrag über den Bahn-Ausbau unterzeichnet. Das Projekt mit dem Titel «i2030» umfasste einen umfangreichen Ausbau des S-Bahn- und Regionalbahnnetzes. Besonders wichtig für den Berliner Wohnungsbau war die Verlängerung der S-Bahn von Wartenberg bis zur Bucher Straße, wodurch die neuen Wohngebiete im Nordostraum angebunden werden sollten. Zudem wurden weitere Maßnahmen beschlossen, die den Wohnungsbau fördern sollten: 2014 wurde der geförderte Wohnungsbau wieder aufgenommen. Zugleich wurde die Liegenschaftspolitik geändert: 2013 wurde die sPrivatisierungspolitik gestoppt. 2017 wurden Vorkaufsrechtsverordnungen

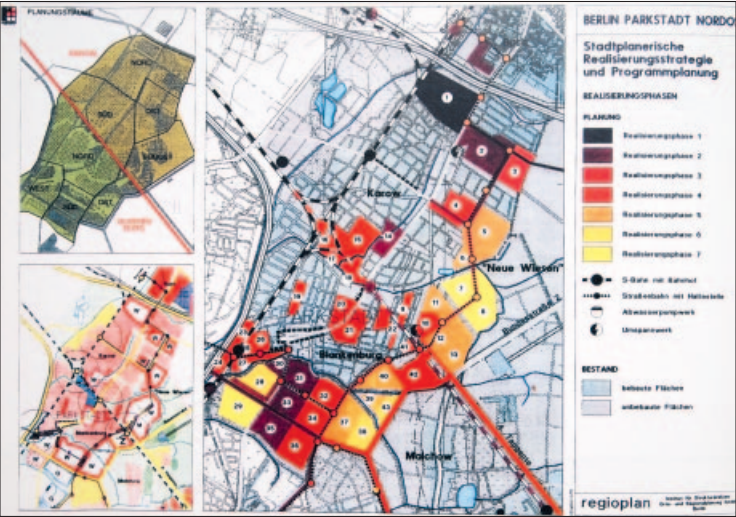
für den Güterbahnhof Köpenick und den Blankenburger Süden erlassen. Dank dieser Verordnungen war es möglich, Grundstücke zum Verkehrswert zu erwerben. 2017 wurde der Berliner Bodenfonds gegründet. Dieser sollte systematisch Grundstücke für den Wohnungsbau, aber auch für andere städtische Bedarfe, ankaufen. Am 20. März 2018 beschloss der Senat, die in Brandenburg gelegenen Flächen der Berliner Stadtgüter für den Wohnungsbau zu aktivieren. Nunmehr sollten landeseigene Wohnungsbaugesellschaften Berlins auch in Brandenburg bezahlbare Wohnungen bauen. Erste Projekte in Teltow und Mahlow wurden auf den Weg gebracht. Zur Beschleunigung der Planung wurde auch zusätzliches Personal eingestellt. 2017 umfasste die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen 748 Beschäftigte, 2020 waren es 912. An anderer Stelle konnte allerdings kein wesentlicher Personalzuwachs erzielt werden. Die schon erwähnte Abteilung Tiefbau der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt stagnierte bei rund 250 Beschäftigten. Mit der neuen Stadtentwicklungspolitik sollte der Wohnungsbau massiv angekurbelt werden. Die Koalitionsvereinbarung von 2016 sah den Bau von 30.000 Wohnungen durch landeseigene Wohnungsbaugesellschaften bis 2021 vor. Konkretere Vorstellungen zum Wohnungsbau wurden in den Stadtentwicklungsplänen Wohnen formuliert. Der 2014 beschlossene Stadtentwicklungsplan Wohnen 2025 sah den Bau von 137.000 Wohnungen bis 2025 vor. Der 2019 beschlossene Stadtentwicklungsplan Wohnen 2030 plante den Bau von 194.000 Wohnungen bis 2030.

Unrealistische Stadtentwicklungspläne

Zum Teil ist dieses Konzept auch aufgegangen. Die Entwicklung des Neuen Stadtquartiers Wasserstadt Oberhavel konnte zügig in Angriff genommen werden. Hier konnte das Land von Bauflächen profitieren, die bereits in den 1990er Jahren bebaut werden sollten und entsprechend vorbereitet worden waren. Im Neuen Stadtquartier Buckower Felder konnte im Herbst 2021 mit dem Bau begonnen werden. Doch an vielen anderen Stellen ist das Konzept nicht aufgegangen. Ein Problem war, dass die Stadtentwicklungspläne Wohnen von vornherein unrealistisch waren. Ein Beispiel: Der Stadtentwicklungsplan Wohnen 2025 rechnete mit einem Flächenpotenzial von 216.100 Wohnungen. Allerdings wurden von diesem Potenzial allein 100.000 Wohnungen als Nachverdichtungen in Einfamilienhausgebieten verortet. Doch diese Prozesse ließen sich kaum planen, da sich die Grundstücke in Einfamilienhausgebieten fast ausnahmslos im Privateigentum befanden. Andere Potenziale wurden überhaupt nicht nachgewiesen. Am Ende wurde nur ein Flächenpotenzial von rund 80.000 Wohnungen konkret ausgewiesen. Diesem Flächenpotenzial stand aber ein prognostizierter Neubaubedarf von 137.000 Wohnungen bis 2025 gegenüber. Es bestand also von vornherein eine Kluft zwischen dem prognostizierten Wohnungsbedarf und den geplanten Wohnungsbau-potenzialen. Allerdings stellte sich schnell heraus, dass der geplante Wohnungsbaubedarf von 137.000 Wohnungen viel zu niedrig angesetzt war. Die Bevölkerung wuchs deutlich schneller als geplant. Laut Stadtentwicklungsplan Wohnen 2025 sollte der Bevölkerungsstand in Berlin 2025 3.579.700 Einwohner betragen. In der Realität betrug der Bevölkerungsstand aber Ende 2022 bereits 3.755.251 Einwohner. Die Prognose wurde also bereits Ende 2022 um 175.551 überschritten. Diese Entwicklung hatte eine Mehrbedarf von rund 88.000 Wohnungen zur Folge.



Quartier Waterkant in der Wasserstadt Oberhavel (Gewobag, Dahm Architekten + Ingenieure, Eike Becker Architekten) © Matthias Grünzig



Berlin Nordost – Stadtplanerische Realisierungsstrategie und Programmplanung, 1993 © regioplan



An der alten Schäferei – Leitplan Rahmenplangebiet mit Nutzungskonzept © UmbaStadt

Derartige Abweichungen von den Bevölkerungsprognosen sind nicht ungewöhnlich. Die Bevölkerungsentwicklung einer Stadt lässt sich schwer planen. Unvorhersehbare Ereignisse, wie Kriege und Krisen, führen zu Wanderungsbewegungen, die das Stadtwachstum beeinflussen. Zudem folgt aus wachsender Migration, dass die amtlichen Bevölkerungsstatistiken immer ungenauer werden. Viele Zuzügler melden sich nicht an und tauchen deshalb in keiner Bevölkerungsstatistik auf. Dennoch müssen sie mit Wohnraum versorgt werden. Auf der anderen Seite melden sich Wegziehende nicht ab. Die Folge sind ungenaue Statistiken. Beispielsweise ergibt die Bevölkerungsfortschreibung des Amtes für Statistik Berlin-Brandenburg regelmäßig andere Zahlen als der Zensus des Statistischen Bundesamtes. Das Problem war allerdings, dass diese Unwägbarkeiten in den Plänen nicht berücksichtigt wurden. Die Planungen sahen keine Reserven für den Fall eines verstärkten Bevölkerungswachstums und einer verstärkten Wohnungsnachfrage vor. — In den folgenden Jahren wurden die Planungen nach oben korrigiert. Die Zahl der Neuen Stadtquartiere wurde bis 2023 schrittweise auf 22 erhöht. 2019 wurde ein neuer Stadtentwicklungsplan Wohnen 2030 beschlossen, der mit einem Bevölkerungswachstum auf 3.850.600 Einwohner bis 2030 rechnete. Aus dieser Entwicklung wurde ein Neubaubedarf von 194.000 Wohnungen bis 2030 abgeleitet. Zudem betonte der Stadtentwicklungsplan Wohnen 2030 die Bedeutung landeseigener Bauflächen: Ihre Aktivierung wurde als «wesentlicher Schlüssel» zur Lösung der Wohnungsfrage bezeichnet. — Doch bei den praktischen Planungen blieb auch dieser Stadtentwicklungsplan hinter den Erfordernissen zurück. Für den errechneten Bedarf von 194.000 Neubauwohnungen wurden Wohnbauflächen für lediglich 199.000 Wohnungen ausgewiesen. Es gab also wiederum keine nennenswerten Reserven für den Fall, dass die Bevölkerungsprognosen nach oben korrigiert werden mussten oder dass sich Wohnungsbaustandorte als nicht umsetzbar erweisen sollten. Zudem wurden unter diesen Wohnbauflächen zahlreiche Standorte aufgelistet, auf denen ein Wohnungsbau von vornherein unrealistisch war. Beispielsweise wurden etliche Kleingartenanlagen als Wohnungsbaustandorte ausgewiesen. Gleichzeitig wurde im gleichen Dokument formuliert, dass Kleingärten möglichst nicht bebaut werden sollten. Dann wurde ein Grundstück der Volksrepublik China an der Neumannstraße als Wohnungsbaustandort eingeordnet. Allerdings gab es keinerlei Anzeichen, dass die Volksrepublik China dort tatsächlich Wohnungsbau beabsichtigte. Der Stadtentwicklungsplan Wohnen 2030 operierte also von Beginn an mit unrealistischen Zahlen. Es wurden viel zu wenig Wohnbauflächen ausgewiesen.

Langwierige Bebauungsplanverfahren

Noch schwerwiegender war aber, dass die Entwicklung der neuen Wohnungsbaustandorte viel länger dauerte als geplant. Viele Grundstücke konnten nicht bebaut werden, weil kein Baurecht vorhanden war. Folgerichtig war für diese Grundstücke die Erarbeitung eines Bebauungsplans notwendig. Die Dauer der Bebauungsplanverfahren war sehr unterschiedlich: Manchmal konnten Bebauungspläne relativ schnell bearbeitet werden. Für das Quartier Bohnsdorfer Weg in Altglienicke konnte er innerhalb von gut drei Jahren zur Planreife geführt werden. Auch das Neue Stadtquartier Buckower Felder konnte relativ zügig entwickelt werden. — In vielen anderen Fällen dauerten die Bebauungsplanverfahren aber wesentlich länger. Die Gründe waren vielfältig. Ein Problem war die Personalsituation in den Bezirken, die für einen Großteil der Bebauungsplanverfahren verantwortlich waren. Die Personalausstattung der Bezirke war und ist deutlich schlechter

als die der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen. Ein Beispiel: Der Bezirk Spandau verfügte 2022 über sechs Beschäftigte für die Bearbeitung von Bebauungsplänen. Mit diesen Kapazitäten mussten 140 Bebauungspläne bearbeitet werden. Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen verfügte 2022 über 45 Beschäftigte, die mit Bebauungsplanverfahren befasst waren. Diese waren aber nur für 63 Bebauungsplanverfahren zuständig. Folgerichtig waren die Bezirke oft nicht in der Lage, die Bebauungsplanverfahren zügig durchzuführen. — Der Senat hatte und hat die Möglichkeit, Vorhaben von «außergewöhnlicher stadtpolitischer Bedeutung», und dazu zählen große Wohnungsbauvorhaben, zu übernehmen und so die Bezirke zu entlasten. Allerdings machte die Senatsverwaltung von dieser Regelung nur sehr unsystematisch Gebrauch. In einigen Fällen, wie beim Projekt Funkwerk Köpenick, übernahm die Senatsverwaltung tatsächlich das Bebauungsplanverfahren. Doch die meisten Wohnungsbauvorhaben blieben bei den Bezirken und überlasteten dort die personellen Kapazitäten.

Überkomplexe Planungen

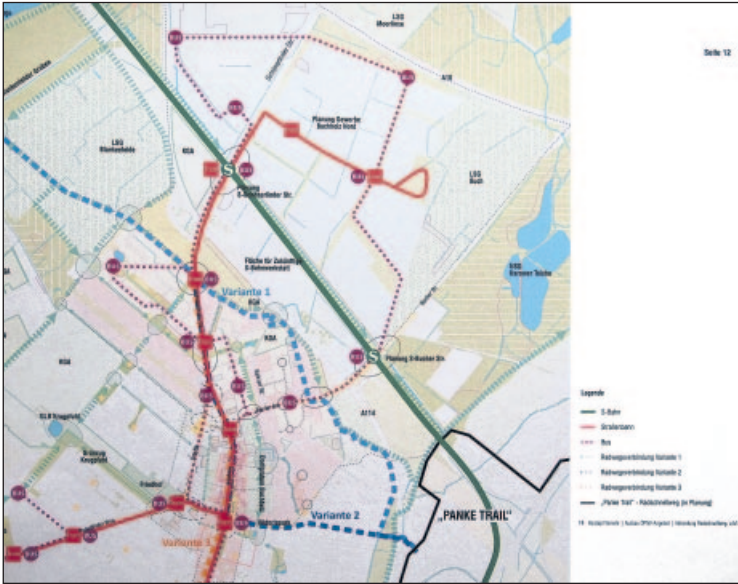
Ein noch häufigerer Grund für lange Planungsverfahren war, dass die Probleme, die komplexe Projekte mit sich brachten, systematisch unterschätzt wurden. Das Streben nach möglichst idealen Lösungen führte dazu, dass Planungen mit zu vielen Anforderungen überfrachtet und dadurch extrem verkompliziert wurden. Diese hohen Anforderungen trafen auf eine Verwaltung, die wenig Erfahrung mit komplexen Planungsprozessen hatte und deshalb oft überfordert war. Vor allem die parallele Planung von Wohnbauflächen und Verkehrsstrassen entwickelte sich vielerorts zu einer kaum lösbaren Herausforderung. Dieses Problem trat bei vielen neuen Stadtquartieren, wie zum Beispiel dem Blankenburger Süden, auf. — Zudem wurde auch die politische Priorisierung von Projekten ohne Rücksicht auf Planungsprobleme und die vorhandenen Verwaltungskapazitäten vorgenommen. In der Folge wurden Projekte begonnen, bei denen Schwierigkeiten von vornherein absehbar waren. Enorme personelle Ressourcen wurden in Projekte investiert, deren Erfolg von Anfang an fragwürdig war. Ein Beispiel ist das Neue Stadtquartier Neue Mitte Tempelhof. Dieses Quartier war nur dann realisierbar, wenn zuvor ein Stadtbad, eine Bibliothek und ein Polizeirevier abgerissen und anschließend neu gebaut wurden. Diese Maßnahmen waren umstritten und planerisch schwer zu koordinieren. Das Neue Stadtquartier Michelangelostraße wiederum war von aufwendigen Straßenumbauten abhängig, für die schlicht die Planungskapazitäten fehlten. Folgerichtig kamen beide Projekte nicht voran. Gleichzeitig wurden in diese Projekte enorme Ressourcen für Gutachten, Wettbewerbe, Werkstatt- und Partizipationsverfahren investiert, die an anderer Stelle fehlten.

Langwierige Verkehrsplanungen

Ein entscheidender Grund für langwierige Bebauungsplanverfahren hatte mit langwierigen Verkehrsplanungen zu tun. Zahlreiche Baugrundstücke waren entweder überhaupt nicht oder nur unzureichend verkehrlich erschlossen.

Bezirk	Mitarbeiter*innen für die Bearbeitung von Bebauungsplänen	Zahl der Bebauungspläne im Verfahren
Mitte	7	112
Charlottenburg - Wilmersdorf	6,42	52
Friedrichshain - Kreuzberg	Keine Angabe	86
Reinickendorf	3,5	98
Spandau	6	140
Tempelhof - Schöneberg	5	73
Steglitz - Zehlendorf	8	80
Pankow	6 + 3 befristet abgeordnete Mitarbeiter*innen der Senatsverwaltung	116
Lichtenberg	Keine Angabe	165
Marzahn-Hellersdorf	Keine Angabe	129
Neukölln	Keine Angabe	165
Treptow-Köpenick	Keine Angabe	76
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen	45	63

Tabelle Personal für die Bearbeitung von Bebauungsplänen 2022 (Quelle: Antwort vom 25.2.2022 auf die Schriftliche Anfrage von Julian Schwarze und Stefan Ziller, Drs. 19/10941)



An der alten Schäferei – Verkehrskonzept (c) UmbaStadt

Folgerichtig musste vor der Bebauung ein Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs und der Straßenanbindung stattfinden. Die Planungsverfahren im Verkehrsbereich aber erwiesen sich als extrem langwierig. — Dieses Problem hatte einerseits mit dem Verzicht auf eine langfristige Verkehrspolitik zu tun. Aufgrund des Planungsstopps Anfang der 2000er Jahre existierte kein Planungsvorlauf für einen Ausbau der Verkehrswege. Gleichzeitig war die Verkehrsverwaltung aufgrund des jahrelangen Sparkurses personell unterbesetzt. Die Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher und Klimaschutz verfügte 2022 über gerade mal neun Beschäftigte für die Planung konkreter Straßenbahnlinien. Die Einstellung neuer Mitarbeitender erwies sich aufgrund des Fachkräftemangels als schwierig. Eine zügige Erschließung neuer Wohngebiete war in dieser Situation nur dann möglich, wenn klare Prioritäten zugunsten des Wohnungsbaus gesetzt wurden. Doch das passierte nicht, stattdessen wurden die knappen Personalressourcen auf viele Projekte «verzettelt». — Die Folge waren extrem langwierige Planungsverfahren. Beispielsweise wurde im Koalitionsvertrag vom November 2016 ein umfangreicher Ausbau des Straßenbahnnetzes festgeschrieben. Bis 2021 sollten vier Strecken mit 6,3 Kilometern in Betrieb gehen. In der Praxis wurde gerade einmal eine Strecke mit 2,7 Kilometern eröffnet. Bei weiteren 26,4 Kilometer Straßenbahnstrecken sollte bis 2021 mit dem Bau begonnen werden. In der Realität waren 2021 nur 2,2 Kilometer Straßenbahn im Bau. — Aufgrund der schleppenden Verkehrsplanungen kamen auch die Planungen für die neuen Stadtquartiere nicht voran. Ein Beispiel ist das neue Stadtquartier Blankenburger Süden. Den Ausgangspunkt der Planungen bildeten landeseigene Grundstücke am Blankenburger Pflasterweg. 2014 begannen die Planungen für das Projekt. Schnell stellte sich heraus, dass die vorhandene Straßen- und Nahverkehrsanbindung den zusätzlichen Verkehrsbedarf nicht aufnehmen konnte. Folgerichtig mussten zusätzliche Nahverkehrs- und Straßenverbindungen geplant werden. Diese Planungen erwiesen sich als extrem zeitaufwendig. Heute ist, trotz zehnjähriger Planungen, noch immer kein Baubeginn in Sicht. Alles in allem entwickelte sich die Verkehrsplanung immer mehr zum entscheidenden Hindernis für eine schnelle Aktivierung von Bauflächen.

Planung ohne Reserven

Diese Defizite wurden durch ein weiteres Problem verschärft: Der Stadtentwicklungsplan Wohnen 2030 ging von einem Neubaubedarf von 194.000 Wohnungen bis 2030 aus. Gleichzeitig wurden im Plan Standorte für 199.000 Wohnungen ausgewiesen. Es gab also keine nennenswerten Reserven für den erwartbaren Fall, dass sich einzelne Standorte als nicht oder nur sehr langfristig bebaubar erweisen sollten. — Folgerichtig gingen die Pläne nicht auf. Der Bau der neuen Stadtquartiere verzögerte sich immer mehr. Ersatzstandorte konnten ebenfalls nicht entwickelt werden, weil sie in den Planungen nicht vorgesehen waren. Die Folgen waren dramatisch: Den landeseigenen Wohnungsbaugesellschaften konnten nicht die dringend benötigten Bauflächen zugewiesen werden. Bis Ende 2021 wurden vom Land Berlin nur 138 Grundstücke in das Eigentum der landeseigenen Wohnungsbaugesellschaften überführt. Auf diesen Grundstücken wurden anschließend 4520 Wohnungen errichtet. Das war bestenfalls ein Tropfen auf den heißen Stein. — Laut Koalitionsvertrag sollten die landeseigenen Wohnungsbaugesellschaften im gleichen Zeitraum aber 30.000 Wohnungen errichten.

Krisenmanagement statt Stadtentwicklung

Die Verzögerungen bei der Entwicklung neuer Bauflächen führten aber nicht zur Reduzierung der Wohnungsbauziele. Im Gegenteil: Der Senat forderte von den landeseigenen Wohnungsbaugesellschaften weiterhin hohe Neubauzahlen. — Die landeseigenen Wohnungsunternehmen reagierten auf dieses Dilemma mit verschiedenen Maßnahmen: Sie kauften eigenständig schlüsselfertige Projekte oder einzelne Baugrundstücke. Für diese Grundstücke konnte mithilfe von vorhabenbezogenen Bebauungsplänen zügig Baurecht geschaffen werden. Ein Beispiel ist das Projekt Bohnsdorfer Weg der Degewo. — Allerdings konnten auch diese Maßnahmen den Mangel an Bauland nicht kompensieren. Die Folge waren kurzatmige Ad-hoc-Maßnahmen, wie die Bebauung von grünen Innenhöfen oder Grünzügen. Diese Maßnahmen haben aber langfristig katastrophale Auswirkungen auf die Lebensqualität in den betroffenen Quartieren und das Stadtklima. Das wird noch verstärkt, weil viele dieser Nachverdichtungen in thermisch stark belasteten Quartieren errichtet wurden. — Aus diesen Problemen resultiert eine ambivalente Bilanz. Zwar ist es gelungen, die Neubauzahlen der landeseigenen Wohnungsunternehmen zu steigern: Während 2015 noch 1100 Wohnungen fertiggestellt wurden, waren es 2020 5669 Wohnungen. Doch die eigentlich angepeilten 6000 Wohnungen pro Jahr wurden verfehlt. Zudem verzeichnet Berlin seit 2019 eine Stagnation oder sogar einen Rückgang der Neubauzahlen. Bis 2021 wurde von den landeseigenen Wohnungsbaugesellschaften nur 19.292 Wohnungen neu gebaut. Die im Koalitionsvertrag vorgegebene Zahl von 30.000 Wohnungen wurde damit deutlich verfehlt. — Außerdem hatte der Neubauerfolg einen hohen Preis: Denn die Grundstücke und schlüsselfertigen Projekte mussten teilweise teuer auf dem Markt eingekauft werden. Die Gewobag zum Beispiel musste in den drei Jahren zwischen 2020 und 2022 272 Millionen Euro für die Ankäufe von Baugrundstücken ausgeben. Folgerichtig nahm die Verschuldung der landeseigenen Wohnungsbaugesellschaften kontinuierlich zu. 2016 wiesen alle landeseigenen Wohnungsbaugesellschaften einen Schuldenstand von insgesamt 8,5 Milliarden Euro auf. Bis 2021 hat sich dieser Wert auf 17 Milliarden Euro verdoppelt.

Die aktuelle Lage

Wie sieht die aktuelle Lage aus? Auf der einen Seite konnte der Senat in den letzten Monaten durchaus Erfolge erzielen. Für die Neuen Stadtquartiere Siemensstadt Square und Neues Gartenfeld konnte der Baustart vollzogen werden. Bei weiteren Projekten, wie am Bohnsdorfer Weg in Altglienicke, begannen ebenfalls die Bauarbeiten. — Die Lage bei den Verkehrsplanungen ist uneinheitlich. Fortschritte macht die S-Bahnlinie Wartenberg – Bucher Straße. Am 6. August 2024 wurde eine Finanzierungsvereinbarung für die Entwurfs- und Genehmigungsplanung unterzeichnet. Die Kosten-Nutzen-Untersuchung für diese Strecke wurde abgeschlossen, die Inbetriebnahme wird Anfang der 2030er Jahre erwartet. Die Straßenbahnlinie in den Blankenburger Süden befindet sich noch immer im Stadium der Vorplanung. Für die Straßenbahn zur Elisabethhöhe wurde gerade die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung aktualisiert. Für die nach Buchholz Nord erfolgt eine Überprüfung im Rahmen der laufenden Neuaufstellung des Nahverkehrsplans. — Gleichzeitig werden Fehler der Vergangenheit wiederholt. Beispielsweise plant der Senat weiterhin extrem komplexe Projekte, die die Verwaltungskapazitäten überfordern werden. Derzeit prüft er den Bau eines Neuen



Fürstenwalder Allee (Degewo ioo Architekten) (c) Matthias Grünzig



Buch Am Sandhaus, Visualisierung © Studio Wessendorf und Grieger Harzer Landschaftsarchitekten

Stadtquartiers «Stadteingang West» am Autobahndreieck am Funkturm. Dieses Quartier ist aber nur dann realisierbar, wenn zuvor ein aufwendiger Umbau des Autobahnknotens erfolgt. Außerdem ist das Projekt mit der Räumung von Kleingärten verbunden. Schon aufgrund dieser schwierigen Gemengelage mit zahlreichen Akteuren sind Komplikationen programmiert. Auch die 2023 begonnene Planung für eine Teilbebauung des Tempelhofer Feldes dürfte zu erheblichen Konflikten führen. — Auf der anderen Seite haben die Planungen für wichtige Wohnungsbaustandorte überhaupt noch nicht begonnen. Beispiele sind die landeseigenen Grundstücke Golfplatz Blankenburg und Parkstadt Lindenberger Weg, die nach der Eröffnung der S-Bahnlinie Wartenberg-Bucher Straße über einen eigenen S-Bahnhof verfügen werden. Der Golfplatz Blankenburg umfasst immerhin 56 Hektar, hier könnten rund 4000 Wohnungen errichtet werden. Dennoch gibt es bis jetzt keine Vorstellungen, was mit dem Areal nach dem Ablauf des Pachtvertrages 2034 geschehen soll. Ebenso unklar ist die Perspektive des benachbarten Wohngebiets Parkstadt Lindenberger Weg. Dieses Gebiet ist ungefähr 90 Hektar groß und befindet sich ebenfalls vollständig im Eigentum des Landes Berlin. Hier könnten rund 6000 Wohnungen errichtet werden. Dennoch gibt es aktuell keine Planungsaktivitäten für dieses Gebiet. Folgerichtig wird der Mangel an baureifen landeseigenen Grundstücken in absehbarer Zeit nicht kleiner werden. — Die Krise des Berliner Wohnungsbaus wird sich in den nächsten Jahren noch verschärfen. Denn bis jetzt konnten die Defizite durch drei Maßnahmen abgedeckt werden: **Erstens** konnten die halbfertigen Stadtquartiere weitergebaut werden, die bereits in den 1990er Jahren geplant worden waren. Ein Beispiel war die Wasserstadt Oberhavel. Doch diese Flächenpotenziale werden in naher Zukunft erschöpft sein. — **Zweitens** konnten brachliegende Grundstücke in erschlossenen Gebieten aktiviert und relativ schnell bebaut werden. Beispiele sind die zahlreichen Neubauprojekte in Altlignicke. Auch diese Flächen werden in absehbarer Zeit bebaut sein. — **Drittens** konnten die landeseigenen Wohnungsbaugesellschaften neue Kredite aufnehmen und damit eigene Grundstücke und schlüsselfertige Projekte ankaufen. Doch mittlerweile sorgen der hohe Schuldenstand und die steigenden Zinsen dafür, dass auch diese Quelle zunehmend versiegt. Folgerichtig steht der Berliner Wohnungsbau an einem Scheideweg: Entweder es gelingt dem Land Berlin, seine Grundstücke sehr viel stärker als bisher zu aktivieren. Oder die geplanten Zahlen im Wohnungsbau werden kaum erreichbar sein.

Fazit

Berlin mangelt es nicht an potenziellen Bauflächen. Im Gegenteil: Berlin verfügt sogar über große landeseigene Flächen. Umstrittene Projekte, wie die Bebauung des Tempelhofer Feldes, die Bebauung von Friedhöfen oder die Nachverdichtung vorhandener Siedlungen, sind deshalb nicht notwendig. — Ein großes Problem ist hingegen die unzureichende Aktivierung der landeseigenen Bauflächen. Nur für einen Bruchteil dieser Flächen besteht Baurecht, die Planungsverfahren, die zur Schaffung von Baurecht führen, dauern extrem lange. Verantwortlich sind zum Teil unterbesetzte Verwaltungen, zum Teil sind die Planungsverfahren aber auch schlecht organisiert und viel zu kompliziert. Vor allem komplexe Planungen mit umfangreichen Neuordnungsbedarfen und vielen Eigentümern führen regelmäßig zu einer Überforderung der Verwaltung. Ein weiteres Problem ist die völlig unzureichende Planung der Verkehrserschließung. — Eine Entschärfung des Wohnungsmangels erfordert deshalb vor allem drei Maßnahmen: —

Erstens: Die neuen Wohnungsbaustandorte müssen sehr viel effizienter und

schneller als bisher geplant werden. Besondere Priorität sollten dabei Projekte ohne Neuordnungsbedarfe und unterschiedliche Eigentümerinteressen haben, die von der Verwaltung zügig bearbeitet werden können. Ebenso wichtig ist eine klare Aufgabenverteilung zwischen den Bezirken und der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen. Größere Wohnungsbauvorhaben sollten generell durch die personell besser ausgestattete Senatsverwaltung geplant werden. — **Zweitens:** Verkehrsprojekte, die der Erschließung der neuen Stadtquartiere dienen, müssen prioritär bearbeitet werden. Außerdem sollten die Planungskapazitäten für Verkehrsprojekte aufgestockt werden. Denkbar wäre zum Beispiel eine gut ausgestattete Planungsgesellschaft für Projekte des öffentlichen Nahverkehrs. — **Drittens:** Die Wohnungsbauplanung muss langfristig ausgerichtet sein und Reservestandorte einplanen. Nur so kann die Planung flexibel auf Unwägbarkeiten, wie unerwartete Veränderungen der Bevölkerungsentwicklung oder ungeplante Komplikationen bei der Entwicklung einzelner Wohnungsbaustandorte, reagieren. — Konfliktreiche Symbolprojekte leisten dagegen keinen Beitrag zur Entschärfung des Wohnungsmangels. Sie binden nur erhebliche Planungskapazitäten, die für andere Projekte fehlen.

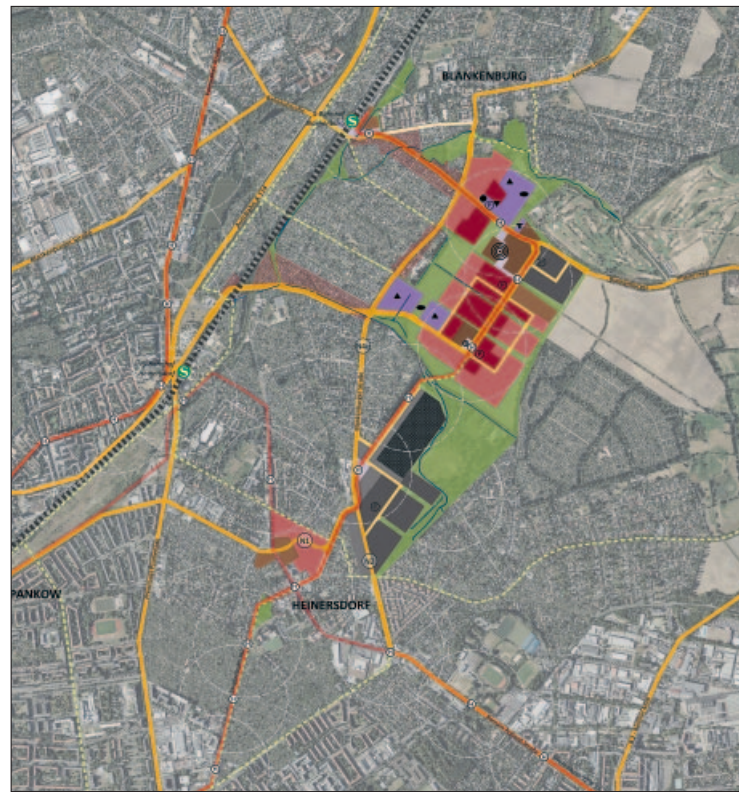
EXKURSE

Der Blankenburger Süden – eine unendliche Geschichte

Der Blankenburger Süden gehört zu den größten neuen Stadtquartieren Berlins. Hier sollen einmal zwischen 5000 und 8000 Wohnungen errichtet werden. Gleichzeitig ist der Blankenburger Süden ein Beispiel für langwierige Planungen und Verzögerungen, die vor allem durch überkomplexe Prozesse und langsame Verkehrsplanungen verursacht wurden. — Am Anfang des neuen Stadtquartiers Blankenburger Süden standen landeseigene Grundstücke im Bereich des Blankenburger Pflasterweges. Für dieses Areal wurden schon frühzeitig Bebauungsplanungen entwickelt. Bereits 1993 erarbeitete das Büro regioplan im Auftrag der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umweltschutz Konzepte für eine Bebauung des Gebietes und für eine Verkehrserschließung durch eine Straßenbahnlinie. Mit dem Planungsstopp Ende der 1990er Jahre wurden diese Pläne vorläufig ad acta gelegt. Erst 2014 wurden die Planungen wieder aufgenommen. 2015 erarbeitete das Büro TOPOS eine Machbarkeitsstudie zur Standortentwicklung in Blankenburg. Das Ergebnis war ein detailliertes Konzept, in dem die Baugebiete, die Verkehrserschließung und die Grünplanung gleichermaßen berücksichtigt wurden. Teil des Konzepts war der Bau einer neuen Straßenbahnlinie von Heinersdorf über den Blankenburger Süden und den S-Bahnhof Blankenburg zur Pasewalker Straße. Dieses Konzept sollte als Planungsgrundlage für ein einzuleitendes Bebauungsverfahren dienen. — Doch diese Pläne wurden schnell wieder verworfen. Stattdessen beschloss der Senat 2016 eine deutliche Ausweitung des Projektes. Nun sollten nicht mehr nur die landeseigenen Felder bebaut werden. Angestrebt wurde vielmehr eine Neuordnung eines 430 Hektar großen Gebietes zwischen Blankenburg und Heinersdorf. In diesem Gebiet befanden sich zahlreiche private Grundstücke, Kleingartenanlagen und Bestandsgebäude, und es war absehbar, dass diese Ausweitung die Planungen massiv verkomplizieren würde. Zudem wurden auch die Planungsziele deutlich erweitert: Jetzt ging es nicht mehr nur um den Wohnungsbau, sondern um eine komplizierte



Neue Gartenstadt Falkenberg, Johannes-Tobei-Straße (Stadt und Land, Wiechers Beck Architekten)



Blankenburger Süden, Struktur- und Nutzungskonzept, Stand April 2021 © SenStadt, DSK, PFE, gruppe F, LK Argus

Neuordnung des Straßennetzes in Heinersdorf mit vier sogenannten «Netzelementen» und um den Neubau eines Straßenbahnbetriebshofes. Dieser Betriebshof sollte auf einem privaten Grundstück errichtet werden. — Zur Bewältigung dieser Probleme sollte ein städtebauliches Entwicklungsgebiet eingerichtet werden. Folgerichtig beschloss der Senat am 30. August 2016 die Durchführung von vorbereitenden Untersuchungen (VU). Die Einrichtung eines städtebaulichen Entwicklungsgebietes war generell ein schwieriger Prozess, für den zahlreiche Untersuchungen nötig waren. Die gesetzlich vorgeschriebenen Untersuchungen bestanden aus drei Stufen: In der ersten Stufe sollten Grundlagen ermittelt werden. In der zweiten Stufe sollten Entwicklungsziele definiert und ein Struktur- und Nutzungskonzept erarbeitet werden. Die dritte Stufe sah die Erarbeitung eines Kosten- und Finanzierungsplanes vor. Trotz der vorhersehbaren Schwierigkeiten stellte die Senatsverwaltung einen optimistischen Zeitplan auf: Spätestens Mitte 2019 sollten die vorbereitenden Untersuchungen abgeschlossen, anschließend sollten das städtebauliche Entwicklungsgebiet beschlossen werden. Der Baustart wurde für 2025 angepeilt. — Zunächst schien alles planmäßig zu verlaufen. Die Grundlagenermittlung wurde Ende August 2017 abgeschlossen. Bereits 2016 wurden zwei Machbarkeitsstudien zur Verkehrserschließung beauftragt: Eine Studie betraf die Straßenanbindung des Nord-Ost-Raumes, die zweite untersuchte eine mögliche ÖPNV-Anbindung. — Doch dann liefen die Zeitpläne völlig aus dem Ruder. Denn für die Erarbeitung eines Struktur- und Nutzungskonzeptes war eine Klärung der Verkehrsplanung unverzichtbar. Das verzögerte sich. Die beiden Machbarkeitsstudien zur Verkehrserschließung wurden erst 2019 fertig. Die Machbarkeitsstudie zur ÖPNV-Anbindung enthielt einigen Sprengstoff: Denn diese schlug den Bau einer Straßenbahn von Heinersdorf über den Blankenburger Süden zum S-Bahnhof Blankenburg vor. Diese Trasse war politisch umstritten, weil sie die Kleingartenanlage Blankenburg durchqueren sollte. Folgerichtig hatte das Projekt von Anfang an mit dem Widerstand der Blankenburger Kleingärtnerinnen und Kleingärtner zu kämpfen. Zudem empfand die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz diese Machbarkeitsstudien als nicht ausreichend. Deshalb gab sie im März 2018 noch eine weitere zur nachhaltigen Mobilität in Auftrag. — Die langwierigen Verkehrsplanungen sorgten dafür, dass die vorbereitenden Untersuchungen zunächst auf Eis gelegt werden mussten. Erst nach dem Abschluss der Verkehrsuntersuchungen im Herbst 2019 konnte die Erarbeitung des Struktur- und Nutzungskonzeptes beginnen. Dieses Konzept wurde mithilfe eines Werkstattverfahrens erarbeitet, an dem vier Planungsteams beteiligt waren. Die Corona-Pandemie sorgte für weitere Verzögerungen. Im Frühjahr 2021 – und damit mit drei Jahren Verspätung – war das Struktur- und Nutzungskonzept fertig. Dieses Konzept wurde am 20. Juli 2021 vom Senat beschlossen. — Anschließend sollte der Kosten- und Finanzierungsplan erarbeitet

werden. Der Abschluss der vorbereitenden Untersuchungen sollte nunmehr Ende 2022 erfolgen. Doch auch dieser Zeitplan hatte keinen Bestand. Denn schon bald nach dem Senatsbeschluss meldeten sich private Eigentümer im Teilbereich Heinersdorf zu Wort und forderten eine Veränderung der beschlossenen Planung. Einerseits wollten sie ihre Gewerbegrundstücke, die laut Planung als Gewerbeflächen erhalten werden sollten, in Wohnbauflächen umwandeln. Andererseits forderten sie eine Verlegung eines geplanten Straßenbahn-Betriebshofes. Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen reagierte auf diese Forderungen mit einem erneuten kooperativen Werkstattverfahren im Herbst 2022. Das Ergebnis war eine Veränderung des beschlossenen Struktur- und Nutzungskonzeptes (SNK) zu einem «SNK 2.0». — Weitere Veränderungen brachte die Neubildung des Senats im Frühjahr 2023: Der neue Koalitionsvertrag zwischen der CDU und der SPD sah eine Überprüfung der Straßenbahnstrecke zum Blankenburger Süden vor. Diese Überprüfung erfolgte bis Ende 2023. Das Ergebnis war eine Verkürzung der Streckenführung der Straßenbahn: Die neue Strecke sollte nun nicht mehr bis zum S-Bahnhof Blankenburg geführt werden, sondern am Blankenburger Pflasterweg enden. Diese Entscheidung erfolgte aus Rücksicht auf die Blankenburger Kleingärtner der Kleingartenanlage Blankenburg, deren Gärten nun nicht mehr für den Straßenbahnbau in Anspruch genommen werden mussten. Allerdings musste nun die Wirtschaftlichkeitsberechnung für die Straßenbahn noch einmal neu durchgeführt werden. Für die langfristige Perspektive wurde sogar der Bau einer U-Bahnlinie von der Osloer Straße über Pankow Kirche und den Blankenburger Süden nach Karow in Aussicht gestellt. Aufgrund dieser Turbulenzen sollen die vorbereitenden Untersuchungen nach jetzigem Stand Mitte 2025 abgeschlossen werden – und damit sechs Jahre später als ursprünglich geplant. — Parallel zu den vorbereitenden Untersuchungen für eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme wurden Planungsverfahren für einzelne Teilbereiche gestartet. Relativ einfach war die Planung einer Schule an der Heinersdorfer Straße. Der hierfür notwendige Bebauungsplan 3-65 wurde am 1. Juni 2018 aufgestellt und am 20. Juni 2024 vom Abgeordnetenhaus beschlossen. Komplizierter war die Planung für den Teilbereich Alte Gärtnerei in Heinersdorf. Der hierfür notwendige Bebauungsplan 3-72 wurde am 14. Mai 2019 aufgestellt. 2021 fand ein städtebaulich-freiraumplanerischer Wettbewerb statt. Aus dem Siegerentwurf sollte anschließend ein Masterplan erarbeitet werden. Die weitere Planung gestaltete sich aber schwierig: Denn der Teilbereich Alte Gärtnerei beinhaltete auch eine rund 300 Meter lange Hauptverkehrsstraße, das sogenannte Netzelement N 1. Diese Straße war bereits 2009 im Rahmen einer Machbarkeitsstudie geplant worden. Allerdings galt diese Planung nun als veraltet, deshalb musste 2023/2024 eine erneute Machbarkeitsstudie in Angriff genommen werden. Derzeit ist der Abschluss des Bebauungsplanverfahrens für 2024 oder 2025 geplant. Ob dieser Termin gehalten werden kann ist ungewiss. — Ein weiteres städtebauliche Qualifizierungsverfahren wurde im Sommer 2024 für das Gebiet Heinersdorf gestartet. Dieser Prozess soll aus drei Phasen bestehen: In der ersten Phase geht es um die Schärfung und Konkretisierung der Aufgabenstellung für einen städtebaulichen Wettbewerb. In der zweiten Phase soll dieser städtebauliche Wettbewerb durchgeführt und in der dritten Phase der Siegerentwurf zu einem Masterplan weiterentwickelt werden. Dieser Masterplan soll dann als Grundlage für ein Bebauungsplanverfahren dienen. — Noch keine



Blankenburger Süden, Visualisierung © UmbauStadt / MLA+ / FugmannJanotta und Partner

BERLIN: WOHNUNGSBAUPROJEKTE



		WE	BAU/PLANUNG
NEUE STADTQUARTIERE			
1	WASSERSTADT OBERHADEL	12.750	B
2	BLANKENBURGER SÜDEN	6.000-8.000	P
3	BUCH AM SANDHAUS	2.700	P
4	BUCKOWER FELDER	900	B
5	EHMALIGER GÜT.BHFF KÖPENICK	1.800	P
6	NEUE MITTE TEMPELHOF	500	P
7	JOHANNISTHAL	5.500	B
8	SCHUMACHER-QUARTIER	5.000	P
9	EUROPACITY	3.000	B
10	SIEMENSSTADT SQUARE	2.750	B
11	DAS NEUE GARTENFELD	3.700	B
12	MICHELANGELOSTRASSE	1.200	P
13	LICHTERFELDE SÜD	2.500	P
14	EHM. RANGIER-BHF. PANKOW	2.000	P
15	SCHÖNEBERGER LINSE	1.900	B
16	STADTGUT HELLERSDORF	1.500	B
17	ELISABETH-AUE	5.000	P
18	GEORG-KNORR-PARK	1.565	P
19	SPÄTHSFELDE	2.000-3.000	P
20	ALTE SCHÄFFEREI	3.900	P
21	PROJEKTVERBUND KAROW SÜD	5.000	P
22	KARL-BONHOEFFER-NERVENKLINIK	580	P
23	MARIENHÖFE	900	B
NEUE STADTQUARTIERE IN VORBEREITUNG			
24	TEGEL NORD	2.000	P
25	STADTEINGANG WEST	2.300	P
WEITERE GROSSE WOHNUNGSBAUPROJEKTE			
26	MOLKENMARKT	450	P WBM/DEGEWO
27	LUDWIG-QUIDDE-STRASSE	450	P GEWOBAG
28	IDUNASTR./BEATE-HAHN-STR.	424	B GESOBAU
29	LINDENBERGER WEG KLAGENFURTER STR.	—	P HOWOGE
30	LINDENBERGER WEG PARKSTADT	—	P
31	BUCH SÜD	650	P
32	WALDHAUS BUCH/ALT BUCH	324	P HOWOGE
33	HOHENSCHÖNHAUSER STR./WEISSENSEER WEG	500	B HOWOGE
34	KONRAD-WOLF-STR.	441	B WBM
35	GEHRENSEE STR./WOLLENBERGER STR.	1.150	P HOWOGE
36	DETLEVSTRASSE	450	P HOWOGE
37	FALKENBERG/AHRENSFELDER CHAUSSEE	1.800	B GESOBAU
38	LANDSBERGER ALLEE 315	173	B WBM
39	LANDSBERGER ALLEE 341-343	1.500	B GEWOBAG
40	LANDSBERGER ALLEE 357	170	P GEWOBAG
41	ALLEE ^o KOSMONAUTEN/MARZAHNER CHAUSSEE	1.000	B GEWOBAG
42	BISAMSTRASSE	312	P DEGEWO
43	WALDOWALLEE 115/117	350	P HOWOGE
44	KÖPENICKER ALLEE 146-162	500	P GEWOBAG
45	FUNKWERK KÖPENICK SÜD/WENDENSCHLOSS-STR.	435	B GEWOBAG
46	FÜRSTENWALDER ALLEE 324-326	386	B DEGEWO
47	FÜRSTENWALDER ALLEE 356	450	P STADT UND LAND
48	MÜGGELLANDSTRASSE	300	P DEGEWO
49	ALTGLIENICKE – BOHNSDORFER WEG	520	B DEGEWO
50	ALTGLIENICKE – ANNE-FRANK-STR.	585	B HOWOGE
51	BRUNO-TAUT-STR. 6	528	B DEGEWO
52	NEUE GARTENSTADT FALKENBERG	1.000	B STADT UND LAND
53	BRITZER DAMM EHEMALIGES RIAS-GELÄNDE	1.050	P GEWOBAG
54	KAISER-WILHELM-STR. – TANKLAGER LANKWITZ	1.500	P DEGEWO
55	LICHTERFELDER RING 114-121	358	P DEGEWO
56	WESTFALENRING	250	P DEGEWO
57	STAAKENER FELDSTRASSE	500	P WBM
58	STAAKEN EIDECHSENWEG/GRÜNE FREIHEIT	428	B WBM
59	GRIESINGERSTRASSE 27 EHEMALIGE NERVENKLINIK SPANDAU	700	P
60	HENNIGSDORFER STR. 159-167 EHEMALIGES TETRA PAK – GELÄNDE	700	P GEWOBAG/PRIVAT

LEGENDE	
WE	= ANZAHL GEPLANTER WOHN EINHEITEN
B	= IM BAU
P	= IN PLANUNG
WOHNUNGSBAUGESELLSCHAFTEN:	
DEGEWO	DEUTSCHE GESELLSCHAFT ZUR FÖRDERUNG DES WOHNUNGSBAUES AG
GESOBAU	GESELLSCHAFT FÜR SOZIALEN WOHNUNGSBAU AG
GEWOBAG	GEWOBAG WOHNUNGSBAU-ARTIENGESELLSCHAFT BERLIN
HOWOGE	HOWOGE WOHNUNGSBAUGESELLSCHAFT MBH
STADT UND LAND	STADT UND LAND WOHNBAUTEN-GESELLSCHAFT MBH



konkreten Planungen existieren für das größte Baufeld am Blankenburger Pflasterweg. Hierfür wurde noch kein Bebauungsplan aufgestellt. Die Planung des Blankenburger Südens zeigt, dass die Verwaltung mit dermaßen komplexen Projekten überfordert ist. Vor allem die umfangreichen Neuordnungsbedarfe führen zu einem Planungsaufwand, der kaum zu bewältigen ist. Als Ausweg aus dem Dilemma bieten sich zwei Lösungen an: Entweder die Verwaltung wird massiv aufgestockt, was angesichts der Berliner Haushaltslage unrealistisch ist. Oder die Projekte werden deutlich vereinfacht. Vor allem aufwendige Neuordnungsplanungen sollten nach Möglichkeit vermieden werden.

Straßenbahn Blankenburger Süden – 9 Jahre später als geplant

Ein entscheidender Faktor für das neue Stadtquartier Blankenburger Süden war eine Straßenbahnlinie zur Erschließung des Gebietes. Die Planung der Straßenbahn in den Blankenburger Süden begann 2015. Die Machbarkeitsstudie des Büros TOPOS sah eine Straßenbahnlinie von Heinersdorf über den Blankenburger Süden und den S-Bahnhof Blankenburg zur Pasewalker Straße vor. 2016 hat die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt eine Studie zur ÖPNV-Anbindung des Blankenburger Südens beauftragt. Im Koalitionsvertrag vom November 2016 wurde die Straßenbahn in den Blankenburger Süden verbindlich festgeschrieben. Zugleich wurde festgelegt, dass der Bau der Linie spätestens 2021 beginnen sollte. Dieser Zeitplan wurde in einem Beschluss des Abgeordnetenhauses vom Februar 2018 nochmals bekräftigt. Zudem verpflichteten die Abgeordneten die zuständige Senatsverwaltung zu einer regelmäßigen Berichterstattung. Den Abgeordneten war also durchaus bewusst, dass diese Straßenbahnlinie entscheidend für den Wohnungsbau im Blankenburger Süden war. Dennoch entwickelte sich die Straßenbahnplanung zu einer unendlichen Geschichte. Der erste Bericht vom September 2018 stellte zunächst fest, dass die beschlossenen Zeitpläne völlig unrealistisch sind. Die Planung einer neuen Straßenbahnlinie würde demnach mindestens sechs Jahre dauern, für den Bau müssten nochmals 1,5 Jahre berechnet werden. Ein Baubeginn war demnach frühestens 2024 möglich. Immerhin konnte im Herbst 2018 der erste Planungsschritt, die Grundlagenuntersuchung, abgeschlossen werden. Als Vorzugstrasse wurde eine Straßenbahn von Heinersdorf über den Blankenburger Süden zum S-Bahnhof Blankenburg ermittelt. Weitere Planungsschritte wurden allerdings mit Hinweis auf die laufende städtebauliche Planung unterlassen. Aus Sicht der Verkehrsverwaltung war eine weitere Planung erst nach Abschluss der vorbereitenden Untersuchung zum städtebaulichen Entwicklungsgebiet sinnvoll. Und für diese Untersuchungen war wiederum die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen zuständig. Folgerichtig wurde die weitere Planung vorläufig ausgesetzt. Am 9. Juni 2020 beschloss der Senat eine Weiterführung der Planungen. Doch auch jetzt nahm die Verkehrsverwaltung keine weiteren Planungsschritte in Angriff. Erst 2022 begann die Verwaltung mit der Vorbereitung einer Ausschreibung für weitere Planungsschritte. Diese Vorbereitungen nahmen mehrere Monate in Anspruch, so dass die Ausschreibung für die Vorplanung erst im Sommer 2023 veröffentlicht werden konnte. Eine Inbetriebnahme wurde jetzt für 2030 angepeilt. Der Antritt des neuen Senats im Frühjahr 2023 brachte den Zeitplan erneut ins Wanken. Denn im Koalitionsvertrag vom April 2023 wurde eine Überprüfung der Straßenbahn in den Blankenburger Süden beschlossen. Den Hintergrund bildete die Tatsache, dass die



Quartier Buckower Felder im Bau © Matthias Grünzig



Buchholz Nord, Landschaftskonzept 1994 © TKA

Pläne eine Straßenbahntrasse auf dem Gelände der Kleingartenanlage Blankenburg vorgesehen hatten. Gegen diese Pläne gab es heftige Proteste der Kleingärtner, die auch von der CDU unterstützt wurden. Die nun von der CDU geführte Verkehrsverwaltung wollte den Kleingärtnern entgegenkommen. Im November 2023 wurde die Überprüfung abgeschlossen. Die Straßenbahn sollte nun nicht mehr am S-Bahnhof Blankenburg, sondern bereits am Blankenburger Pflasterweg enden. Diese Trasse ermöglichte den Erhalt der umstrittenen Kleingärten. Allerdings hatte die neue Route Konsequenzen für die weitere Planung. Denn nun musste die eigentlich schon abgeschlossene Grundlagenuntersuchung mit einer neuen Wirtschaftlichkeitsberechnung wiederholt werden. Die Folge war eine weitere Verschiebung des Baubeginns. Anfang 2024 wurde der Baubeginn für 2030 terminiert.

Es geht auch schneller – die Buckower Felder

Ein Beispiel für eine relativ zügige Entwicklung eines Neuen Stadtquartiers sind die Buckower Felder. Dieses Projekt wies von vornherein gute Voraussetzungen für eine zügige Entwicklung auf: Bei dem Baugelände handelte es sich um unbebaute Felder, die sich komplett im Eigentum des Landes Berlin befanden. Hier bestanden keinerlei Neuordnungsbedarfe, folgerichtig konnten aufwendige Untersuchungen für ein städtebauliches Entwicklungsgebiet vermieden werden. Auch auf zusätzliche Verkehrserschließungsmaßnahmen wurde von vornherein verzichtet. Folgerichtig beschränkte sich die Planung auf ein Bebauungsplanverfahren, das relativ zügig durchgeführt wurde. Die Planung der Buckower Felder begann 2012. Damals lobte der Bezirk Neukölln einen städtebaulich-landschaftsplanerischen Wettbewerb aus, den das Büro ANP (Kassel) für sich entscheiden konnte. Auf Basis des Siegerentwurfs beschloss das Bezirksamt Neukölln am 12. März 2013 die Aufstellung des Bebauungsplans 8-66. Geplant war damals der Bau von rund 450 Wohnungen, die teilweise als Geschosswohnungsbau, teilweise aber auch als Einfamilienhäuser errichtet werden sollten. Diese relativ lockere Bauweise führte zu Konflikten mit dem Senat, der eine dichtere Bebauung forderte. Als Konsequenz beschloss der Senat am 3. Februar 2015 die außergewöhnliche stadtpolitische Bedeutung des Gebietes und die Übernahme des Bebauungsplanverfahrens durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt. Die begann anschließend mit einer Verdichtung der vorhandenen Planungen. Zu diesem Zweck wurde 2017 ein städtebauliches Werkstattverfahren durchgeführt, das das Büro RHA (Aachen) für sich entscheiden konnte. Nunmehr wurden rund 900 Wohnungen geplant, die durchweg als Geschosswohnungen errichtet werden sollten. Auf Basis des Siegerentwurfs wurde schließlich der endgültige Bebauungsplan erarbeitet und am 7. August 2019 festgesetzt. Der Baustart erfolgte im Herbst 2021. Ab August 2024 können die ersten Mieter einziehen. Dieses Beispiel belegt, dass auch Neue Stadtquartiere zügig geplant werden können. Die Voraussetzung sind allerdings unbebaute landeseigene Bauflächen, die ohne Neuordnungsbedarfe bebaut werden können. Zudem ist das Modell Buckower Felder nur eingeschränkt auf andere Standorte übertragbar. Denn hier wurde das hohe Planungstempo mit einem Verzicht auf zusätzliche Verkehrserschließungsmaßnahmen erkauft. Viele andere Standorte sind aber ohne neue Verkehrserschließungsmaßnahmen kaum entwickelbar. Deshalb wird es künftig darauf ankommen, die Wohnbebauung und die Verkehrserschließung gleichermaßen schnell zu planen.

Buchholz Nord – Gewerbe oder Wohnungen oder beides?

Ein Beispiel für den wohnungsbaupolitischen Zick-Zack-Kurs der Berliner Landespolitik ist der Umgang mit dem Entwicklungsgebiet Buchholz Nord. Buchholz Nord ist ein 170 Hektar großes Gebiet zwischen der S-Bahnlinie Pankow-Birkenwerder und der Autobahn A 10, das sich fast vollständig im Eigentum des Landes Berlin befindet. Der Standort ist relativ gut erschlossen: Die Lage an der S-Bahn bietet Potenziale für neue S-Bahnhöfe. An der Bucher Straße ist sogar ein halbfertiger S-Bahnhof vorhanden, der nur fertiggestellt werden muss. Auch die straßenseitige Anbindung ist durch die nahen Autobahnen A 10 und A 114 sehr gut. Folgerichtig bietet der Standort große Bebauungspotenziale. Dennoch liegt bis jetzt noch kein Baurecht für das Gebiet vor. Stattdessen gibt es eine wechselhafte Planungsgeschichte. Das Gebiet Buchholz Nord wurde ursprünglich als Rieselfeld genutzt. Nach der Inbetriebnahme des Klärwerkes Schönerlinde 1985 konnte die Rieselfeldnutzung eingestellt werden. Ende der 1980er Jahre entstanden erste Planungen für eine Wohnbebauung. Die Pläne sahen ein Wohngebiet Buch VI mit 20.000 Wohnungen vor. Als Vorlauf wurden zwei S-Bahnhöfe an der Strecke Blankenburg – Mühlenbeck-Mönchmühle vorbereitet. Auch nach 1990 wurden die Pläne weitergeführt. Der Flächennutzungsplan von 1994 sah in Buchholz Nord ein nutzungsgemischtes Quartier vor. Ebenfalls 1994 wurde ein international besetztes Gutachterverfahren durchgeführt, das mit der Entwicklung eines Rahmenplanes abgeschlossen wurde. Geplant wurde schon damals ein ökologisches Modellquartier mit großen Grünflächen, einer guten Anbindung an die S-Bahn und Straßenbahn sowie einem wegweisenden Schwammstadtkonzept. Insgesamt sollten in dem Gebiet 9500 Wohnungen und 18.000 Arbeitsplätze entstehen. Umgesetzt wurde dieses Konzept allerdings nicht. 1996 entschied der damalige Stadtentwicklungssenator Peter Strieder eine Zurückstellung des Projekts. Die Sparpolitik der 2000er Jahre führte schließlich zur endgültigen Aufgabe des Projekts. 2002 wurde sogar der Flächennutzungsplan verändert und Buchholz Nord als Gewerbegebiet ausgewiesen. In der Praxis allerdings erfolgten keinerlei Bemühungen um eine Entwicklung des Areals. Ein Bebauungsplan wurde nicht einmal in Angriff genommen, eine Bebauung erfolgte erst recht nicht. Erst 2018 gab das Bezirksamt Pankow ein Entwicklungskonzept in Auftrag. Das Konzept sah die Entwicklung eines Gewerbegebietes mit vier Teilgebieten vor. Die Verkehrserschließung sollte durch S-Bahnhöfe und eine neue Straßenbahnstrecke von Buchholz nach Buchholz Nord erfolgen. 2021 stellte sich heraus, dass das Bezirksamt Pankow mit der Planung eines solch großen Gebietes überfordert war. Folgerichtig wurde die Planung im April 2021 an den Senat übergeben. Zuständig war nun die Senatsverwaltung für Wirtschaft, als verantwortlicher Entwicklungsträger wurde die WISTA GmbH eingesetzt, die schon die Wissenschaftsstadt Adlershof entwickelt hatte. Die WISTA führte von Mitte 2023 bis Anfang 2024 ein Workshopverfahren durch, in dessen Rahmen ein Leitbild und ein Terminplan für die weitere Entwicklung erarbeitet wurden. Außerdem gab die WISTA mehrere Gutachten in Auftrag. Doch auch nach der Fertigstellung des Entwicklungskonzepts blieb es beim Stillstand. Für die geplante Straßenbahn wurden keine Planungsaufträge erteilt. Die Strecke wird lediglich im Rahmen der laufenden Neuaufstellung des Nahverkehrsplans geprüft. Ein Bebauungsplan wurde ebenfalls noch nicht aufgestellt. Dieser Mangel an Planungsrecht bietet heute eine Chance für eine Überarbeitung der Planung. Ein 170 Hektar großes monofunktionales Gewerbegebiet ist angesichts aktueller Forderungen nach nutzungsgemischten Städten nicht mehr zeitgemäß. Deshalb wäre die Nutzung eines Teils von Buchholz Nord für den Wohnungsbau naheliegend. Sinnvoll wäre die Nutzung des Teilbereichs B, der direkt an die S-Bahntrasse grenzt und deshalb durch die S-Bahn erschlossen werden könnte. Der Teilbereich C, der an die lärmintensive Autobahn A 100 grenzt, könnte dagegen weiterhin als Gewerbegebiet entwickelt werden.

Golfplatz Blankenburg Ost – Was wird aus dem Areal ab 2034?

Ein weiteres Beispiel für die negativen Folgen des wohnungsbaupolitischen Zick-Zack-Kurses ist der Golfplatz Blankenburg. Dieser Golfplatz befindet sich auf einem 56 Hektar großen Grundstück, das sich im Eigentum des Landes Berlin befindet. Für dieses Gelände wurden seit den 1970er Jahren Wohnungsbauplanungen entwickelt. Detaillierte Konzepte für eine Bebauung und eine Straßenbahnerschließung wurden 1993/1994 durch das Büro regioplan im Auftrag der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umweltschutz erarbeitet. Im Flächennutzungsplan von 1994 wurde



Golfplatz Blankenburg © Matthias Grünzig

das Gelände als Wohnbau land, im Stadtentwicklungsplan Wohnen von 1999 als Teil der Parkstadt Weißensee ausgewiesen. Doch 2004 erfolgte ein jäher Kurswechsel. Nunmehr war der Senat der Meinung, dass neue Wohnungen nicht nötig wären. Folgerichtig wurden alle Wohnungsbauplanungen gestoppt. Stattdessen wurde das Areal für 30 Jahre an einen Investor verpachtet. Dieser Investor legte anschließend einen großen Golfplatz an. Diese Veränderung wurde auch 2005 durch eine Änderung des Flächennutzungsplanes nachvollzogen. Heute erweisen sich diese Entscheidungen als fatal: Denn nun sorgt die wachsende Wohnungsnachfrage dafür, dass dieses Gelände als Wohnungsbaustandort benötigt wird. Zu alledem befindet sich der Golfplatz an einer stadtstrukturell sehr wichtigen Stelle: Denn er liegt zwischen den beiden großen Wohnungsbaustandorten Blankenburger Süden und Parkstadt Lindenberger Weg. Eine mögliche Straßenbahnanbindung der Parkstadt Lindenberger Weg würde den Golfplatz durchqueren. Hier wären also alle Voraussetzungen für eine zügige Wohnungsbauentwicklung gegeben. Dennoch hat das Land Berlin derzeit keine Vorstellungen, wie der Golfplatz nach dem Auslaufen des Pachtvertrages 2034 entwickelt werden soll.

Nachverdichtung – viel Ärger / wenige Wohnungen

Die Verzögerungen bei den Neuen Stadtquartieren hatten auch sogenannte «Nachverdichtungen» von bestehenden Siedlungen zur Folge. Vor allem Siedlungen aus der Zeit zwischen 1945 und 1990 mit großzügigen Grünflächen schienen gute Bedingungen für den Bau zusätzlicher Wohngebäude zu bieten. Diese Flächen befanden sich meist im Eigentum des Landes Berlin oder der landeseigenen Wohnungsbaugesellschaften, daher waren sie scheinbar einfach zu bebauen. Auf den ersten Blick schienen diese Nachverdichtungsprojekte vor allem Vorteile zu bieten: Häufig konnten die Projekte nach § 34 des Baugesetzbuches genehmigt werden. Demnach sind Bauprojekte in bebauten Gebieten auch ohne Bebauungsplan zulässig, wenn sie sich an der ortsüblichen Bebauung orientieren. Die ortsübliche Bebauung bestand in diesen Quartieren aus relativ hohen Wohnhäusern von teilweise zehn und mehr Geschossen. Folgerichtig wurden in diesen Quartieren mit Verweis auf den § 34 ähnlich hohe Wohnhäuser genehmigt.



Nachverdichtung eines Wohngebietes an der Allee der Kosmonauten / Rhinstraße © Matthias Grünzig

In der Praxis aber waren die Nachverdichtungen mit gravierenden Nachteilen verbunden. Denn die Siedlungen der Nachkriegszeit wurden keineswegs willkürlich gestaltet. Vielmehr existierten sowohl in Ost- wie in West-Berlin gesetzliche Vorgaben, in denen eine Mindestausstattung mit Grünflächen, Sportplätzen und Spielplätzen vorgeschrieben wurde. Zudem mussten für jede Wohnung Mindestbesonnungszeiten nachgewiesen werden. Die Gebäudeabstände und Bebauungshöhen wurden nicht willkürlich festgelegt, sondern entsprachen diesen Vorgaben. Ziel waren attraktive Wohnbedingungen mit viel Licht, Luft und Sonne. Die damaligen Planer haben also keineswegs Platz verschenkt, sondern sie haben eine dichte und zugleich grüne Stadt geplant. Zudem zeichneten sich viele Siedlungen aus der Nachkriegszeit durch eine sorgfältig gestaltete städtebauliche Struktur aus. Unterschiedlich hohe Gebäude wurden ganz bewusst eingesetzt, um abwechslungsreiche Raum- und Silhouettenbildungen zu schaffen. Ein wichtiges Element vieler Siedlungen waren große Grünzüge mit eingestreuten eingeschossigen Flachbauten, die aufgrund ihrer geringen Höhe den grünen Charakter nicht beeinträchtigten. Die Nachverdichtungsprojekte ignorierten diese Qualitäten und führten deshalb fast immer zu einer Beeinträchtigung dieser Siedlungen. In zahlreichen Fällen wurden Grünzüge verbaut, weil die dort eingestreuten eingeschossigen Flachbauten durch höhere Gebäude ersetzt wurden. In anderen Fällen wurden grüne Innenhöfe bebaut. Viele Neubauten hatten eine Reduzierung an Grün- und Freiflächen und eine schlechtere Belichtung der Wohnungen zur Folge. Die Folge war ein deutlicher Attraktivitätsverlust in den betroffenen Stadtquartieren. Besonders fatal wirkten diese Verluste in Quartieren mit einer überwiegend einkommensschwachen Bewohnerschaft. Diese Bewohner waren besonders auf wohnungsnahen Grün- und Freiflächen angewiesen. Zudem hatten viele Nachverdichtungsprojekte negative Folgen für das Stadtklima. Häufig mussten für die Neubauten Bäume gefällt werden, die wie eine natürliche Klimaanlage wirken und die Stadt abkühlen. Besonders gravierend waren die negativen Folgen in Gebieten mit einer großen thermischen Belastung. Zu alledem zeigte sich schnell, dass Nachverdichtungsprojekte auch in wirtschaftlicher Hinsicht nicht effizient waren. Denn Nachverdichtungen erforderten einen erheblichen Aufwand für die Planung und die Moderation von Interessengegensätzen. Viele Standorte führten zu Protesten der Nachbarschaft. Die Folge waren erhebliche Partizipationskosten und eine Verzögerung der Planung durch Gerichtsverfahren. Im Vergleich zu diesen Kosten war die Ausbeute an neuen Wohnungen relativ gering. Am Ende war der Aufwand pro Wohnung bei vielen Nachverdichtungsprojekten dann doch relativ hoch. Ein Beispiel für diese Probleme ist ein Projekt der Wohnungsbaugesellschaft Mitte (WBM) an der Köpenicker Straße im Heinrich-Heine-Viertel. Dieses Projekt stellte die WBM das erste Mal 2014 vor. Bald stellte sich heraus, dass das scheinbar einfache Projekt zahlreiche Probleme aufwarf. Die Beseitigung von Bäumen, die Verschattung der Nachbargebäuden, Lärmprobleme und andere Hindernisse führten zu einem sehr langwierigen und teuren Planungsverfahren mit immer neuen Bebauungsvarianten. Erst Ende 2023 konnte der Baustart vollzogen werden. Trotz aller Bemühungen blieb der Ertrag letztendlich bescheiden: Ganze 102 Wohnungen werden durch das Projekt geschaffen.



Parkstadt Falkensee (Degewo, Wiechers Beck Architekten) © Matthias Grünzig



Treskowhöfe (Howoge, Claus Neumann Architekten, Ligne Architekten) © Matthias Grünzig

Wohnungsbau in Brandenburg

Eine zunehmende Rolle spielt der Neubau bezahlbarer Wohnungen in Brandenburg. Der Hintergrund ist das Problem, dass die landeseigenen Wohnungsbaugesellschaften an einem Mangel an baureifen Grundstücken leiden. Folgerichtig haben die Unternehmen in den letzten Jahren Baugrundstücke in Brandenburg erworben und bebaut. Der Schwerpunkt der Bautätigkeit liegt dabei in berlinnahen Kommunen. Bereits fertiggestellt sind Projekte der Wohnungsbaugesellschaft Stadt und Land in Ludwigsfelde und ein Komplex der Degewo in Falkensee. Aktuell im Bau ist die Parkstadt Falkensee mit 404 Wohnungen, die von der Degewo realisiert wird. Ein weiteres Projekt wird zurzeit für die Stadt und Land in Ludwigsfelde errichtet, während die Howoge in Panketal baut. Noch größere Projekte sind in Planung: Ein Bericht der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen vom 5. April 2022 listete 13 Vorhaben landeseigener Wohnungsbaugesellschaften in Brandenburg auf, darunter Projekte der WBM in Krampnitz und Schönefeld, Vorhaben der Degewo in Mahlow, Teltow, Großbeeren, Schönefeld und Bernau sowie ein Komplex der Gesobau in Ahrensfelde. Dieser Bericht wurde von einer Boulevardzeitung für eine reißerische Berichterstattung unter der Überschrift «So treibt Berlin seine Steuerzahler nach Brandenburg» genutzt. Seitdem ist es schwieriger, Informationen über den genauen Planungsstand der Projekte zu erhalten. Der größte Vorteil des Wohnungsbaus in Brandenburg ist die Verfügbarkeit baureifer Grundstücke. Zahlreiche Kommunen in Brandenburg verfügen über unbebaute Flächen, die oft ohne großen Neuordnungsbedarf bebaut werden können. In der Regel sind die Bebauungspläne in den Vorortkommunen weniger komplex als Bebauungspläne in Berlin. Folgerichtig können sie schneller bearbeitet und festgesetzt werden. Während in Berlin manche Planungsverfahren viele Jahre beanspruchen, werden in Brandenburg Baugenehmigungen bereits innerhalb weniger Monate erteilt. Ein Problem ist allerdings, dass diese Projekte nur unzureichend mit den Berliner Planungen abgestimmt sind. Sie sind nicht Teil einer umfassenderen Entwicklungsstrategie. Weder das Land Berlin noch die Gemeinsame Landesplanung Berlin-Brandenburg verfügen über eine Strategie, welche Orte in Brandenburg gezielt gestärkt werden sollen. Es existieren keine Vereinbarungen zwischen dem Land Berlin und den Nachbarkommunen zum Wohnungsbau. Zwar wurde 2019 ein Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion beschlossen, in dem Siedlungsachsen definiert werden. Zudem wurde 2017 zwischen dem Land Berlin und dem Land Brandenburg ein Vertrag über den Ausbau der Eisenbahn mit dem Titel «i2030» unterzeichnet. Doch die Umsetzung des i2030-Programms verläuft nur schleppend. Folgerichtig führt auch der Neubau im Berliner Umland zu Problemen. Besonders gravierend ist die Überlastung der Verkehrswege. Die Regionalzüge sind überfüllt und unpünktlich, auf den Straßen zwischen Berlin und dem Umland staut sich der Verkehr. Demzufolge wächst in den Kommunen im Berliner Umland der Widerstand gegen weitere Neubaulprojekte. Dennoch verfügt das Land Brandenburg über immense Flächenpotenziale, die an Bedeutung gewinnen werden.



Fürstenwalder Allee (Degewo, ioo Architekten) — alle Fotos: © Matthias Grünzig



Adlershof Wilhelm-Hoff-Straße (Degewo, Benjamin Thiel, degewo bauWerk)



Neukirchstraße (Gesobau, Wiechers Beck Architekten)



Johannes-Tobei-Straße (Stadt und Land, Wiechers Beck Architekten)



Joachimstraße (Degewo, Gewers & Pudewill)

KATRIN LOMPSCHER

IST DER STADTENTWICKLUNGSPLAN «WOHNEN 2040» – ALS STRATEGISCHER KOMPASS GEEIGNET?

Anfang September 2024 beschloss der Senat den neuen Stadtentwicklungsplan (StEP) Wohnen 2040. Kurz gefasste Kernaussagen: Bis 2040 werden 222.000 neue Wohnungen in Berlin gebraucht, allein 100.000 bis 2026, weitere 50.000 in den darauffolgenden fünf Jahren. Um dem prognostizierten Wachstum von Bevölkerung und Haushalten zu genügen, werden 85.000 neue Wohnungen benötigt. Zur nachhaltigen Entspannung des Wohnungsmarktes wird ein Bedarf von weiteren 137.000 Wohnungen definiert, der eine (aus heutiger Perspektive luxuriöse) Fluktuationsreserve von drei Prozent des Wohnungsbestandes enthält. Die Hälfte der neuen Wohnungen soll im gemeinwohlorientierten Segment entstehen, also vor allem von kommunalen Unternehmen und Genossenschaften errichtet werden. Ausreichende Flächenpotenziale für den Gesamtbedarf werden identifiziert, es mangelt allerdings an landeseigenen und kurzfristig aktivierbaren Flächen. Um auch unvorhersehbare Entwicklungen zu berücksichtigen, übersteigen die nachgewiesenen Flächenpotenziale den oben beschriebenen Bedarf.

So weit, so wenig überraschend. Das größte Problem sind die von 2022 bis 2026 für erforderlich gehaltenen 100.000 neuen Wohnungen. In dieser Zahl kumulieren die Versäumnisse und Hemmnisse beim Wohnungsbau der letzten Jahrzehnte. Gemessen an den jüngsten Baufertigstellungszahlen können bis Ende 2024 50.000 zusätzliche Wohnungen realistisch angenommen werden. Das bedeutet jedoch, dass in den Jahren 2025 und 2026 jeweils 25.000 Wohnungen gebaut werden müssten, um das Ziel zu erreichen. Das ist nicht zu schaffen. — Und es gibt daneben weitere quantitative Aussagen, die in der Umsetzung Probleme machen dürften. Von dem Gesamtpotenzial von knapp 250.000 möglichen Wohnungen werden rund 72.000 in kleinteiligen, flächenmäßig nicht dargestellten Projekten der Innenentwicklung (Nachverdichtung, Aufstockung, Lückenbebauung, Umnutzung) angenommen. Diese Zahl – immerhin mehr als ein Viertel des Gesamtpotenzials – stützt sich auf Erfahrungswerte früherer Jahre.

Ob diese auch für die Zukunft belastbar sein werden, kann niemand vorhersehen. Und es gibt hierfür kaum Steuerungsmöglichkeiten. Der Senat sieht dieses Problem und hält eine aktive umsetzungsorientierte Planung auf bezirklicher Ebene für erforderlich. Das ist angesichts der personellen Situation in den Stadtplanungsämtern und der Notwendigkeit, die laufenden Projekte zügig voranzutreiben, eine kaum lösbare Aufgabe.

Die Wirkung von Stadtentwicklungsplänen

An der Qualität der Stadtentwicklungsplanung liegt es nicht, dass Berlin seine anhaltende, nur um die Jahrtausendwende kurz stagnierende, Wohnungskrise nicht bewältigen kann. Zentrale Probleme sind die mangelnde Stetigkeit des Wohnungsbaus und die sukzessive Schwächung gemeinwohlorientierter Wohnungsbausträger. Berlin kann bei der Aufstellung von Stadtentwicklungsplänen zu verschiedenen Themen (Wohnen, Wirtschaft, Zentren, Mobilität) auf lange Erfahrung und große Expertise zurückgreifen. Stadtentwicklungspläne tragen dazu bei, dass sich Berlin gesamtstädtisch ausgewogen entwickelt. Flächenkonkurrenzen sollen frühzeitig gelöst und wechselseitige Erfordernisse in Einklang gebracht werden. Die vorhandene technische und soziale Infrastruktur soll optimal ausgelastet und zugleich der Landschafts- und Freiraum geschont werden. Stadtentwicklungspläne nehmen Einfluss auf die Bauleitplanung und bilden eine wichtige Grundlage für städtebauliche Planungen. Sie werden vom Berliner Senat beschlossen und sind von allen Berliner Verwaltungen in Planungs- und Baugenehmigungsverfahren zu berücksichtigen.

Die Leitlinien und Ziele des StEP Wohnen 2040

Es sind nicht ausschließlich die quantitativen Ziele, die den StEP Wohnen zu einem wichtigen Planungsinstrument machen. Über die Zahlen lässt sich trefflich streiten und daraus auch politisch Kapital schlagen. Dabei geht jedoch ein wesentlicher Inhalt des Planes verloren. Er definiert sehr genau auch die strategische Grundausrichtung der künftigen Wohnraumentwicklung sowie die gewünschte Qualität des Wohnungs- und Städtebaus und ist damit ein guter Kompass für eine nachhaltige Stadtentwicklung. Als Verantwortliche für den 2019 beschlossenen StEP Wohnen 2030 bin ich sehr erfreut darüber, dass die seinerzeit entwickelten acht Leitlinien weiter gelten – für den Neubau, für die Bestands- und Quartiersentwicklung und für die Flächenvorsorge.

- 1. Sozial und funktional vielfältigere Quartiere schaffen und erhalten
- 2. Kompakte Stadt lebenswert gestalten und ausbauen
- 3. Stadtentwicklung integriert betreiben
- 4. Baukulturelle und städtebauliche Qualität sicherstellen
- 5. Siedlungsstruktur im regionalen Kontext weiterentwickeln
- 6. Bezahlbaren Wohnraum für alle schaffen
- 7. Stadtentwicklung ökologisch und klimagerecht gestalten
- 8. Stadtentwicklung als partizipativen Prozess der Stadtgesellschaft betreiben

Die definierten Ziele fokussieren klar auf den Wohnungssektor. Es geht darum, mehr Wohnraum zu schaffen, sich dabei auf bezahlbare Wohnungen zu konzentrieren, Flächenvorsorge zu betreiben und zugleich den Flächenverbrauch zu minimieren. Über 80 Prozent des im Plan nachgewiesenen Flächenpotenzials liegt auf bereits bebauten oder versiegelten Flächen. Die neuen Wohnquartiere sollen klimagerecht entwickelt und die notwendige Infrastruktur soll zeitgerecht geschaffen werden. An diesen Leitlinien und Zielen müssen sich aktuelle Wohnungsbauvorhaben messen lassen, sie anzuwenden und umzusetzen, ist ein Auftrag an alle Akteur:innen in der Stadt.

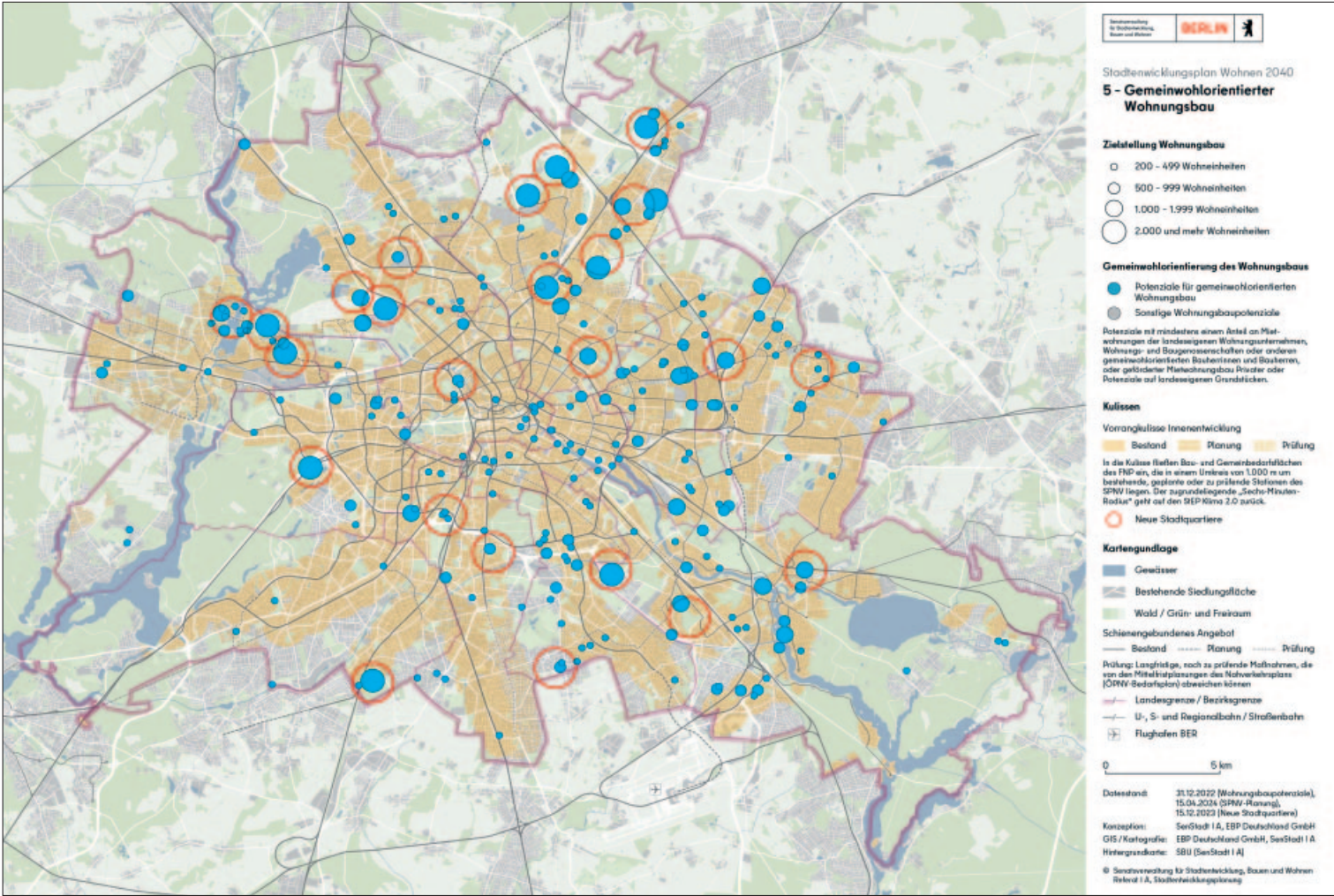
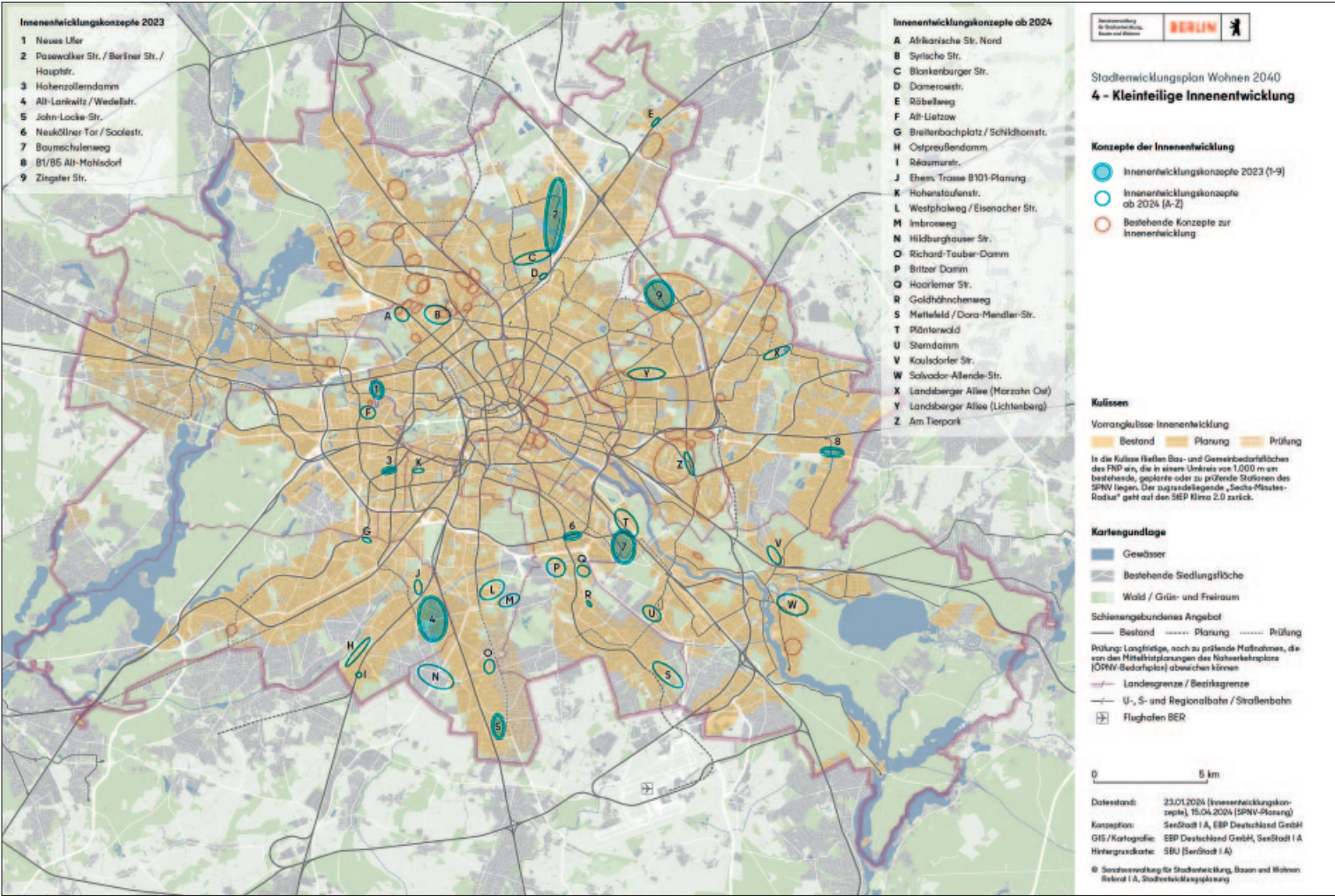
Stellungnahme des Rates für Stadtentwicklung zum StEP Wohnen 2040

Die Fachöffentlichkeit war in gewissem Umfang an der Aufstellung des Planes beteiligt und hat inhaltlich Stellung bezogen. So hat der Rat für Stadtentwicklung, dem auch die Hermann-Henselmann-Stiftung neben anderen Fachgesellschaften und Berufsverbänden von Architekt:innen und Planer:innen angehört, in seiner Stellungnahme vom Juni 2024 auf die Schwierigkeiten des kurzfristig hohen Bedarfs an zusätzlichen Wohnungen, auf die zunehmende Konflikträchtigkeit künftiger Vorhaben (die vergleichsweise einfach aktivierbaren Potenziale sind vielfach bereits gehoben) und die Unwägbarkeiten bei den kleinteiligen Potenzialen der Innenentwicklung hingewiesen. — Er formuliert darüber hinaus: «Der StEP Wohnen 2040 hält richtigerweise an dem generellen Ziel fest, den Anteil des gemeinwohlorientierten Wohnraums auf 50 Prozent zu erhöhen. Er liefert allerdings keine ausreichenden Antworten, wie dieses Ziel erreicht werden soll. Um bei allen Vorhaben einen Anteil von mindestens 50 Prozent gemeinwoh-

orientierten Wohnungen sicherzustellen, muss eine Kombination von planungsrechtlichen Vorgaben, auskömmlicher Wohnraumförderung (oder bei den Landesunternehmen Eigenkapitalausstattung) und Unterstützung gemeinwohlorientierter Bauherren realisiert werden.» — Damit adressieren die Fachleute nicht nur Berlin als Land und Kommune, sondern verweisen auch auf Handlungsbedarf auf der Ebene des Bundes. Die Rahmenbedingungen für kostengünstiges Bauen und eine gemeinwohlorientierte Wohnungswirtschaft müssen dringend verbessert werden.

Handlungsfelder und Maßnahmenvorschläge des StEP Wohnen 2040

Flächen für zusätzliche Wohnungen nachzuweisen ist die zentrale Aufgabe des StEP Wohnen. Es ist eine weit darüberhinausgehende Herausforderung, diese Potenziale auch zügig und mit hoher Qualität zu aktivieren. Da ist zum einen die Fokussierung auf inzwischen 24 neue Stadtquartiere, in denen rund ein Viertel des Wohnungspotenzials verortet ist. Die Planungsstände und Konfliktlinien sind sehr unterschiedlich und weit gefächert, Planung und Genehmigung müssen nicht nur hier ressort- und Ebenen übergreifend reibungsloser und lösungsorientiert gestaltet werden. — Der StEP benennt zum anderen Kriterien, anhand derer Verwaltungen entscheiden können (und müssen), welche Planungen bei knappen Ressourcen Vorrang haben. Er verweist auf die Notwendigkeit eines stadtweiten Kompensationsmanagements (Ausgleichsflächen für Natur und Umwelt) für den dringend benötigten Wohnungsbau. — Die Stadt im Klimawandel resilient zu machen bedeutet, bei allen Projekten Klimaschutz und Klimaanpassung mitzuplanen. Aus ökologischer Perspektive ist es vorzuziehen, Wohnraum in der bestehenden Stadt, durch Verdichtung und Transformation vorgenutzter Flächen, zu schaffen. Der Teil des Neubaubedarfs, der darüber hinaus auf neuen Flächen befriedigt werden muss, folgt dem Leitbild der kompakten, durchgrünten Stadt. Eine ausreichende Versorgung mit Infrastrukturangeboten und eine klimafreundliche Erschließung sind Voraussetzung für neue Stadtquartiere. Berlin muss auch die zeitliche Synchronisierung und Finanzierung dafür sichern. — Insgesamt stellt der StEP Wohnen 2040 mit Bericht, informativem Anhang und sechs Plänen eine belastbare Planungsgrundlage für eine gewaltige städtische Aufgabe dar. Dass es damit nicht sein Bewenden hat, ist auch den Verfasser:innen bewusst. Jeder Plan ist nur so gut wie seine projektbezogene Konkretisierung und kollektive Umsetzung.



KATRIN LOMPSCHER

SCHNELLER BAUEN – ABER WIE?

Das sogenannte Schneller-Bauen-Gesetz (SBG) macht nicht nur aufgrund der infantilen und irreführenden Bezeichnung missmutig. Ehrlicherweise müsste es Planungsbeschleunigungs-, Standardabbau- und Koordinierungsverbesserungsgesetz heißen. Schneller bauen müssen die Bauherren schon selbst, vorausgesetzt, die Bedingungen sind dafür günstig. Das, was der Titel verspricht, wird nicht erreicht, weil das Gesetz das notorisch angespannte Verhältnis zwischen Senat und Bezirken weiter zu verschärfen droht und wichtige fachliche Belange ins Hintertreffen gedrängt werden. Das erhöht die Klageanfälligkeit von Verwaltungsentscheidungen, was wiederum zu Verzögerungen führen wird.

Warum klappt die Beschleunigung von Planungen bisher nicht?

Es ist richtig, Verwaltungsprozesse kritisch zu prüfen, effizienter und schneller zu machen. Da hat Berlin sehr viel zu tun, und das gilt bei weitem nicht nur fürs Planen und Bauen. Um den Wohnungsbau einschließlich mitzubauende verkehrliche und soziale Infrastruktur zu beschleunigen, haben auch die vorherigen Senate allerlei Regelungen getroffen. Es gab eine Wohnungsbauprämie für die Bezirke, Kooperationsvereinbarungen mit den Bezirken, Programme zur Wohnungsbaubeschleunigung. Es wurden eine Wohnungsbauleitstelle und eine Steuerungsrunde, später Senatskommission Wohnungsbau eingerichtet. Die Wohnungsbauförderung wurde mehrfach aufgestockt. Es gab (und gibt?) Stadtbaukonferenzen mit Vertreter:innen von Senat, Bezirken und Expert:innen. Taskforces für Stadträume und herausragende Projekte wurden ressortübergreifend gebildet. Zuständigkeiten wurden von den Bezirken zum Senat verlagert. Das alles hat augenscheinlich nicht dazu geführt, die Wohnungsbau- und Stadtentwicklungsziele zeitgerecht zu erreichen. Bei genauerer Betrachtung sind die Gründe dafür gleichbleibend: Personalmangel in den beteiligten Behörden, vor allem bei den Bezirken, fachliche Differenzen und Zielkonflikte, fehlende Synchronisierung von Bau- und Verkehrsplanung, unzureichende Finanzierungssicherheit, das Fehlen einheitlicher Verfahrensregeln und einer verbindlichen Kooperationskultur.

Was soll nun anders werden?

Das Gesetzesvorhaben des Senats möchte diese Probleme vor allem durch Zentralisierung und Standardabsenkung lösen. Gegenstand des SBG sind im Wesentlichen die Neuregelung von Zuständigkeiten, die Einführung von Fristen, die Privilegierung des Wohnungsbaus in einzelnen Rechtsvorschriften und die Angleichung von Rechtsnormen an bzw. Absenkung auf das Bundesrecht. Die Artikel 1 bis 4 treffen verschiedene Zuständigkeitsregelungen, in deren Ergebnis die Aufgaben und der Einfluss der Bezirke reduziert werden sollen. Artikel 3 nimmt auch inhaltliche Änderungen an der Bauordnung vor. Die Mindesthöhe von Wohnräumen wird von 2,50 m auf 2,40 m wie in der Musterbauordnung abgesenkt. Umnutzungen von Gebäuden sollen erleichtert werden. Für Bauvorhaben ab 50 Wohnungen wird eine Bauantragskonferenz etabliert. Im Artikel 5 sollen im Denkmalschutzgesetz u.a. neue Fristen eingefügt werden. Die Denkmalfachbehörde (des Senats) soll bei Verfahren, die der Senat an sich gezogen hat, beraten, Stellungnahmen abgeben und bei Widerspruch zuständig sein. Dissense zwischen unterer Denkmalschutzbehörde (des Bezirkes) und Denkmalfachbehörde können künftig durch Fristablauf entschieden werden. Die Artikel 6 bis 8 sowie 10 und 11 betreffen umweltrechtliche Bestimmungen (Naturschutz, Waldgesetz, Wassergesetz, Baumschutz, Umweltverträglichkeitsprüfung). Die Änderungen reichen von Fristverkürzungen über begriffliche Klarstellungen und Priorisierung bis zu Standardabsenkungen und Reduzierung/Wegfall von Prüf- und Beteiligungserfordernissen. Der Artikel 9 nimmt Änderungen des Berliner Straßengesetzes vor, die vorrangig Genehmigungsverfahren zur Baustelleneinrichtung an Fristen binden und damit verkürzen sollen. Zum SBG wurde ergänzend ein untergesetzliches Maßnahmenpaket beschlossen. Neben bundespolitischen Initiativen geht es hier um diverse

Leitfäden, Leitlinien, Handreichungen, gesamtstädtisch einheitliche Maßstäbe und Verfahrensregeln. Daneben sollen die Digitalisierung von Planungs- und Genehmigungsprozessen vorangetrieben, gesamtstädtische Flächenaktivierungs- und Kompensationskonzepte erarbeitet, die schnellere Verfügbarkeit von Grundstücken und eine bessere Zusammenarbeit in der Verwaltung unterstützt werden. Die Fristen für die definierten Arbeits- und Prüfaufträge erstrecken sich bis in das Jahr 2026. Die Wirksamkeit des Paketes kann daher aktuell nicht beurteilt werden.

Einwände gegen das Gesetzesvorhaben

Die Kritik am Gesetzesvorhaben ist heftig und nicht überraschend. Bezirke sehen sich in ihren Rechten eingeschränkt und vermissen eine Konzentration auf die tatsächlichen, oben skizzierten Hemmnisse. Sie widersprechen der durchgängigen Annahme, dass die Konzentration von Zuständigkeiten auf Ebene des Senats Planungsprozesse beschleunigen würde. Sie verweisen auf ihre lokale Expertise, auf das Vorhandensein von (wenn vielfach auch zu knappen) Kapazitäten, die auf Senatsebene erst aufgebaut werden müssten, auf drohende Verzögerungen durch Zuständigkeitswechsel und auf sich abzeichnende Doppelbelastungen. Umweltverbände kritisieren, dass geltendes EU- und Bundesrecht nicht ausreichend in den Planungen berücksichtigt wird, dass Naturschutzbehörden bei Baugenehmigungen nicht mehr zustimmen, sondern nur noch informiert werden müssen, und dass die Fristen für eigene Stellungnahmen von vier auf zwei Wochen verkürzt werden. Das werde zu zahlreichen Klagen und langen Verzögerungen der Bauvorhaben führen. Baubeteiligte beklagen zudem, dass es im internationalen Vergleich an einer belastbaren Verständigung zwischen Projektträger und Stadt vor Planungs- und Baubeginn mangelt. Entscheidende Projekthinhalte würden oft während laufender Verfahren erst definiert oder später wieder in Frage gestellt. Diese Erfahrung führt direkt zur Notwendigkeit einer frühzeitigen und angemessenen Beteiligung der Öffentlichkeit an städtebaulichen Planungen.

Wie sich tatsächlich schneller planen und bauen ließe

Zu meinen, dass die Stadt ihre selbst gesteckten Ziele besser und schneller umsetzen könne, wenn sie die Bezirke vor den Kopf stößt, Nachbarschaft und interessierte Stadtöffentlichkeit vor vollendete Tatsachen stellt sowie wichtige Umwelt- und andere Fachbelange nicht ausreichend einbezieht, zeugt von Realitätsverweigerung und Arroganz der Macht. Berlins Verwaltung hat aus guten Gründen eine gesamtstädtische und eine bezirkliche Ebene. Große Projekte der Stadtentwicklung greifen in das Funktionieren der Stadt(teile) und das Leben der Menschen ein, sie brauchen deshalb einen stabilen gesellschaftlichen Rückhalt. Diesen zu ermöglichen, ist eine maßgebliche Aufgabe der öffentlichen Verwaltung, gerade auf der lokalen Ebene. Um die Pläne dafür fachlich überzeugend und praxisgerecht aufzustellen und in der Realisierung notwendige Anpassungen vorzunehmen, ist eine auf Vertrauen aufbauende Kooperation aller Behörden und Projektträger unerlässlich. Die Bürgerschaft muss frühzeitig informiert und einbezogen werden, damit vor Beginn der formellen Planung mögliche Konflikte ausgeräumt werden können. Der Senat sollte sich darauf konzentrieren, die Voraussetzungen für fachlich adäquates und einheitliches Verwaltungshandeln zu verbessern. Gesamtstädtische Vorgaben und Leitlinien sind klar ministerielle Aufgaben, besondere städtebauliche Vorhaben durchzuführen auch. Darüber hinaus Entscheidungen im Einzelfall zu treffen aber nicht. Dafür müssen die Bezirke inhaltlich, personell und finanziell in der Lage sein und aktuell gestärkt werden. Es bleibt für den Senat außerdem genug zu tun, Zielkonflikte auf der gesamtstädtischen Ebene zu reduzieren (wie Flächenvorsorge, Planungsvorlauf für die Infrastruktur, Wohnraumförderung, Beteiligungsunternehmen). Das Mantra vom ›Schneller Bauen Bauen Bauen‹ ersetzt nicht, sich über gemeinsame Prioritäten zu verständigen, fachliche Dissense zu überwinden und finanzielle und rechtliche Grundlagen für den Abbau des Wohnraummangels und eine gemeinwohlorientierte Stadtentwicklung zu schaffen.

KATRIN LOMPSCHER war von 2016 bis 2020 Senatorin für Stadtentwicklung und Wohnen und ist Vorstandsvorsitzende der Hermann-Henselmann-Stiftung

Der Senat sollte sich darauf konzentrieren, die Voraussetzungen für fachlich adäquates und einheitliches Verwaltungshandeln zu verbessern.

KATALIN GENNBURG

BAUWENDE JETZT!
WIR MÜSSEN ANDERS BAUEN, SELBER BAUEN,
DEMOKRATISCH BAUEN

Die Zeit ist reif für eine sozial-ökologische Wende in der Baupolitik. Der Bausektor ist weltweit für 40 Prozent der CO2-Emissionen verantwortlich. Die Klimakrise verlangt entschlossenes Handeln, vor allem der Länder des globalen Nordens. Gleichzeitig wissen wir seit Jahrzehnten, dass der weitere Flächenfraß und die maximale Versiegelung von Land durch Neubauten gestoppt werden müssen. Nicht nur weniger bauen sondern eigentlich nur noch umbauen wäre die adäquate Antwort auf das 1,5°-Ziel und angesichts der Hochwasser und Waldbrände die uns inzwischen dauerhaft aufrüttelt.

Das Ziel einer Netto-Null-Versiegelung wird jedoch trotz massiver Umweltkatastrophen nicht umgesetzt, weil niemand dafür zuständig sein will oder kann. Klar, denn allein die Raumordnungspolitik der Bundesrepublik Deutschland gibt dafür keinen Rahmen. Im Gegenteil: Kommunen und Gemeinden leben von Steuereinnahmen und diese steigen allein durch Einwohnerzuwächse und Gewerbeansiedlungen. Versiegelt werden muss in dieser Logik eigentlich immer, denn »gewinnen« kann nur, wer im Wettbewerb um mehr Infrastruktur und mehr Raumkapazitäten, wie es eine Wachstumsgesellschaft verlangt, standhält. In dieser unternehmerischen Logik buhlen die Städte untereinander als Standorte für Neuansiedlungen von Unternehmen, egal was und Hauptsache »Wertschöpfung«, und um die dort arbeitenden Expert:innen aller Lohngruppen. Zurück bleiben einerseits Trümmerlandschaften von längst untergegangenen oder verfehlten Ansiedlungen und zusätzlich eine gähnende Leere jenseits der Metropolen und Boomregionen. Da hilft es auch wenig, dass die Bundesbauministerin von der SPD auf die Frage zu den von ihr verfehlten Neubauzielen antwortet, die Menschen sollten einfach mal »rausziehen« und die ländlichen Regionen beleben. Was für ein Hohn! BauenBauenBauen - so lautet das planungs- und baupolitische Mantra dieser Wettbewerbspolitik, und sie wirft einen langen sozialen und ökologischen Schatten auf das ganze Land. Denn sowohl Ressourcen, als auch Arbeitskräfte werden verbraucht und gebraucht im Ringen um den besten Platz. Allein im letzten Vierteljahrhundert wurden etliche Gewerbegebiete und Autobahnabfahrten »auf Halde« gebaut und einige bröckeln sicher noch weitere Jahre funktionslos in der Ödnis rum.

Funny van Dannen besang diesen Zustand mit den treffenden Worten:

Im Sommer war uns langweilig, wir hatten zu nichts richtig Lust
Es war zu heiß wir haben nichts mit uns anzufangen gewußt
Wir haben lange überlegt wir haben an alles gedacht
Und weil es uns so gut ging, haben wir einfach gelacht

Wir saßen da und freuten uns
wir freuten uns einfach nur
wir saßen da und freuten uns
über die Infrastruktur

Das hatten wir noch nie gemacht, das war wirklich neu
Wir freuten uns so ungemein, und wurden zufrieden dabei
Wir wurden so zufrieden, es war uns fast schon peinlich.
Als jemand fragte: Geht’s euch gut? sagten wir sehr wahrscheinlich!

Wir saßen da und freuten uns
wir freuten uns einfach nur
wir saßen da und freuten uns
über die Infrastruktur

nicht: Schöne bunte Bilder für lokale Entscheidungsträger:innen, um diese mit auf die Reise in eine «Stadt der Zukunft» mit «Zukunftslösungen» und «vielfältigen Quartieren» zu nehmen, und deren Wunsch, einen echten Shipperfield-Bau in ihrem Sprengel zu haben, schlussendlich die Zustimmung zum Bebauungsplan absichert. Welchen Job machen da eigentlich die viel zitierten Star-Architekten, wenn am Ende vor allem eine fette Rendite durch Weiterverkäufe der Projekte, inklusive Boden- und Mietpreiserhöhungen im Planungsfeld, aber nicht eine wirklich gebaute Wohnung entsteht? — Fachverbände vom Bund der Architekt:innen bis hin zum Bund der Landschaftsplaner:innen und Stadt- und Raumplaner:innen fordern seit Jahren, dass wir eine neue Umbaukultur brauchen, und längst werden Architekturpreise an Raumakrobat:innen vergeben und nicht mehr für den formschönsten Betonklotz. — Die Jury der Architekturbiennale vergab den Goldenen Löwen 2021 an das Berliner Architekt:innenkollektiv Raumlabor und die «floating university». Auf einem ehemaligen Regenrückhaltebecken treiben einzelne Raumelemente, die zum Austausch in einem Forschungs- und Lernlabor einladen. — An den Architektur fakultäten deutscher und internationaler Universitäten befassen sich Studierende mit weitreichenden Fragen der klimaresilienten Raumtransformation mit neuen ökologischen Materialien ebenso, wie mit Notwendigkeiten der umweltpolitischen Raumreparatur. Sei es die Frage, wie wir Materialien recyceln können oder leere Shoppingcenter als Alltagsräume für die umliegenden Nachbarschaften sozial neu codieren können: Die Klimafrage hat die neue Generation von Planenden erfasst und das ist ein echter Glücksfall! — Erst im April dieses Jahres wurde die «Dresdner Erklärung zu einer klima- und sozialgerechten Bauwende» verabschiedet. Damit positionierten sich auch die Dekane- und Abteilungsleiterkonferenz für Architektur, Raumplanung und Landschaftsarchitektur in der Bundesrepublik Deutschland (DARL), welche die Fakultäten und Fachbereiche an den deutschen Universitäten und Akademien, an denen Studiengänge der Architektur, der Stadt- und Raumplanung sowie der Landschaftsarchitektur angesiedelt sind vertritt, erfreulich klar für eine Bauwende.

Die Zeit ist reif,
für eine sozial-ökologische Wende
in der Baupolitik.

Der Bausektor ist weltweit für
40 Prozent der CO2-Emissionen
verantwortlich.

Die Klimakrise verlangt
entschlossenes Handeln, vor allem
der Länder des globalen Nordens.

Man könnte meinen, die politische Debatte um eine soziale und ökologische Raumverteilung als Grundlage einer Revolution der Bauplanungs- und Architekturdebatte ist längst da. Allein der politische Wille in der Bundesregierung unter Olaf Scholz und Klara Geywitz fehlt, schaut man sich die Vorschläge zum Rollback zu einer Baupolitik der Siebziger Jahre mit Großwohnsiedlungen «auf der grünen Wiese» durch die Einführung des hochumstrittenen §246e BauGB und die in Berlin von CDU und SPD vorgelegte Gesetzesinitiative für ein sogenanntes «Schneller-Bauen-Gesetz» an, sowie die Kritik der Architektenkammern und weiterer Fachverbände daran. Der Kitt von CDU und SPD und FDP ist die Arroganz der Macht. Doch wie arrogant kann man eigentlich gegen die Klimakrise sein? — Aktuell werden in der Bundeshauptstadt wieder Unterschriften gesammelt für eine Volksinitiative «Bauwende» und diese fordert: Abrissverbote und Leerstandserfassung, sowie ein CO2-Budget für Gebäude und Quartierslösungen für eine lebenswerte Stadt. Das klingt wie der Aufruf zum Regierungswechsel, denn unter Rot-Rot-Grün haben wir genau dafür den Weg bereitet und eine sozial-ökologische Quartiersplanung verabredet, ein scharfes Zweckentfremdungsverbots-Gesetz gegen Leerstand und Abriss verabschiedet, Kleingärten von der Bebauung ausgenommen und eine Netto-Null-Versiegelung ab 2030 beschlossen. Der sozial-ökologische Bodenschutz als Grundlage für eine ökologische Stadtentwicklung, die auch soziale Auswirkungen hat, das mehrfache Nutzen von Bauflächen und eine Holz-Bauhütte für das Schumacherquartier – für ökologischen Neubau in kommunaler Hand und zur Unterstützung einer regionalen (Bau-)Wirtschaft und ökologischer Baustoffe aus der Region. All das war längst nicht genug und umso schlimmer, dass nicht einmal diese Ziele mehr gelten und Bauen-Bauen-Bauen als Generalhebel der Betonkoalition jeden Einspruch negiert.

Im Gegenteil sichert eine aktive Raum-Umverteilung leistbare Mieten und eine bezahlbare Stadt, gegen weitere Verdrängungseskapaden im Zuge des Ausverkaufs der Stadt: und zwar mit den Menschen gemeinsam. Die Bürger:innenbeteiligung wurde von uns auf die Höhe der Zeit gebracht und gegen die kapitalgetriebene Stadtverwertung gestellt. Wir haben uns zu einer Stadt von unten und einer Stadt für alle bekannt, indem wir die Menschen an Planungen und Entscheidungen beteiligen. Ja, Stadt ist mehr als Wohnen und mindestens soziale und kulturelle Teilhabe, aber eben auch die Durchsetzung von Interessen des kleinteiligen produzierenden Gewerbes oder von Umwelt- und Naturschutzverbänden. — Aber inzwischen ist selbst die Floating University in Gefahr. Goldener Löwe hin oder her, der SPD/CDU Senat möchte genau hier einen Beitrag zum Wohnungsbau leisten. Da stellt sich doch die Frage, ob die Betonkoalition nicht einmal die Architekturbiennale ernst nimmt. — Bauenbauenbauen und wer nicht dafür ist, verantwortet Obdachlosigkeit?! Diese Parole der CDU ist der blanke Offenbarungseid einer Baufilzkoalition, wie Berlin sie mit SPD und CDU aktuell wieder erleben muss. Dabei war die wohnungspolitische Debatte der Hauptstadt ab den 2010er Jahren deutlich weiter. Mit dem Mietenvolksentscheid 2015 mischte die Forderung nach Mietenregulierung bei kommunalen Wohnungsbaugesellschaften die Stadtplanungsdebatte komplett auf. Dass der Volksentscheid zur Vergesellschaftung großer Vermietungskonzerne in Berlin 2021 Erfolg hatte, war nur auf der Grundlage dieser Debatte über eine soziale und kommunale Wohnraumversorgungspolitik von unten möglich. Die Eigentumsfrage zu stellen, zuerst mit dem erfolgreichen Volksentscheid zur Freihaltung des Tempelhofer Flugfeldes 2014, schließlich mit der Frage «Wem gehören denn die landeseigenen Wohnungen», und dann die Rückholung der vormals privatisierten Wohnungen über Artikel 15 Grundgesetz zu fordern, ist der Ausgangspunkt für eine neue kommunale Stadtentwicklungs- und Baupolitik von links. Die Eigentumsfrage ist zurück und angefangen beim Eigentum an Grund und Boden muss eine linke Stadtplanungspolitik ein neues sozial-ökologisches Bauen entwerfen – mit starken kommunalen Unternehmen, die sozial verantwortungsvoll das Gemeineigentum pflegen, mehren und demokratisch verwalten. Mit kommunalen Baukapazitäten, die regionale und ökologische Baustoffe innovativ verwerten, mittels einer landeseigenen Bauhütte, die für alle gemeinnützigen Bauträger Produktionskapazitäten bereithält und dabei gute Arbeit schafft. So können wir auf Landesflächen 100 Prozent sozialen Wohnraum mit ökologischen Baustoffen und innovativen Architekturen über ein kommunales Wohnungsbauprogramm schaffen und Berlin für immer und für alle sichern.

KATALIN GENNBURG hat historische Urbanistik in Berlin studiert und ist seit 2016 Mitglied des Abgeordnetenhauses von Berlin. Sie ist Sprecherin für Stadtentwicklung und Bauen der Linksfraktion im Abgeordnetenhaus von Berlin

SICHER WOHNEN UND BESSER BAUEN

Das Gute-KiTa-Gesetz, das am 1. Januar 2019 in Kraft trat, war der «Namechanger». Seither tragen Gesetzesvorlagen und -initiativen immer öfter allein schon in der Namensgebung ein Versprechen auf eine bessere Zukunft, auf das «Gute an sich» auf ein «Alles wird neu» vor sich her. Dynamik, Modernität, populäre Ansprache werden plakatiert. Ob jetzt alle Betroffenen dabei unterstützt werden, sich kritisch mit den geplanten Gesetzen auseinanderzusetzen, und alles verständlich erklärt wird, steht auf einem anderen Blatt.

Der Mitte August 2024 vom Berliner Senat verabschiedete Entwurf für ein «Schneller-Bauen-Gesetz», Mitte Dezember soll das Gesetz in Kraft treten, ist auch so ein Fall (siehe den Beitrag von Katrin Lompscher dazu in diesem Journal). Klingt gut, aber in der Erweiterung der Zuständigkeit des Senats von «Aufgaben von gesamtstädtischer Bedeutung» auf Eingriffsmöglichkeiten bei «unmittelbar oder mittelbar dringenden Gesamtinteressen Berlins» sieht nicht nur die IG Bauen, Agrar, Umwelt Berlin eine Entmachtung von Bezirken und Umweltverbänden. — Das «Sicher-Wohnen-Gesetz», für das die Fraktion DIE LINKE im Abgeordnetenhaus zu Berlin schon im November 2022 erste Eckpunkte vorgestellt hatte, reiht sich ebenfalls hier ein, nur, dass es statt einem «Etwas soll schneller Gehen» um ein «Etwas soll sicherer werden» geht. Begründet wird der Vorschlag auch mit dem in der Berliner Landesverfassung verankerten «Recht auf Wohnen»: Wohnen darf keine Ware sein, Wohnen gehört als existentielles Gut in öffentliche und gemeinwohlorientierte Hände. In der Aktualisierung, die die Fraktion im September 2024 vorstellte, wird Grundsätzliches noch einmal betont: Sicher Wohnen muss heißen, dass alle Möglichkeiten genutzt werden – auch eine Beschränkung von Eigentumsrechten –, dass Wohnen ab einer bestimmten Größenordnung dem Markt entzogen wird, auch für den nicht geförderten, privaten Wohnungsbestand Mietpreisbindungen erlassen werden, Transparenz im Wohnungsmarkt eingeführt werden muss und vieles mehr. Eigentlich bräuchte es ein «Wir machen endlich alles das, was wir längst schon wissen-Gesetz» und dann käme vielleicht im besten Falle das «Sicher, nachhaltiger, umweltgerechter, sozialer, leistbarer Bauen und Wohnen-Gesetz» heraus, das dann abgekürzt als SNUSL-BUWG berühmt werden könnte, kurz SNUSL-Gesetz. — Die Instrumente sind also längst bekannt, viele Maßnahmen stehen zur Verfügung, es braucht mehr Innovation, mehr Mut, es braucht Politiker:innen, die vorangehen.

Auf der bundespolitischen Ebene herrscht allerdings ein dramatischer Stillstand, wo gibt es mehr «Lippenbekenntnisse» als in der Wohnungspolitik des Bundes? Nahezu alle diskutierten Ansätze versanden im Koalitions-geschacher (Ausspielen der Verabschiedung der fertigen Novelle zum Mietrecht, in der die in der Koalition vereinbarte Verlängerung der Mietpreisbremse und die Absenkung der sogenannten Kappungsgrenze geregelt wird, gegen die Abschaffung der Vorratsdatenspeicherung). Was dann dabei rauskommt, wie etwa der Entwurf zur Verlängerung der Mietpreisbremse aus dem FDP-geführten Bundesjustizministerium, wird so kommentiert: «Das kann nur als Angriff auf die Wirksamkeit der Mietpreisbremse verstanden werden», so Wibke Werner, Geschäftsführerin des Berliner Mietvereins am 2. September 2024. — Was außer der Erhöhung des Wohngeldes ist auf der Haben-Bilanz des SPD-geführten Bundesministeriums für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen wirklich zu notieren? Im Wohngeldgesetz (WoGG) ist festgelegt, dass das monatliche Wohngeld zum 1. Januar 2025 um durchschnittlich 30 Euro erhöht werden soll. Die Ausgaben von Bund und Ländern für das Wohngeld steigen somit im Jahr 2025 auf 4,7 Milliarden Euro. Eine u.a. vom Deutschen Mieterbund in Auftrag gegebene Studie zeigt, dass die Zuschüsse fürs Wohnen (Subjektfförderung) sechsmal höher sind als die Förderung von Sozialwohnungen (Objektfförderung). «Am Ende profitieren davon allerdings vor allem die Vermieter», so Matthias Günther, Studienleiter vom Pestel-Institut. Bund und Länder zusammen haben im Durchschnitt der letzten Jahre für den sozialen Wohnungsbau nicht einmal 2,5 Milliarden Euro pro Jahr ausgegeben. Dem stehen mehr als 20 Milliarden Euro für Wohngeld und Kosten der Unterkunft gegenüber. Allein das Wohngeld immer weiter zu erhöhen, löst die gewaltigen Probleme auf den überhitzten Mietwohnungsmärkten nicht», so Lukas Siebenkotten, Präsident des Deutschen Mieterbundes.

STEFAN THIMMEL

Beredetes Politikversagen hier, blockierte Lösungsansätze dort (Stichwort z.B. Vergesellschaftung von Beständen großer Wohnungsunternehmen). Denn die Wohnungskrise in Deutschland wird sich auch 2024 und 2025 weiter zuspitzen. Bereits 2023 fehlten mehr als 700.000 Wohnungen, vor allem Sozialwohnungen und bezahlbare Mietwohnungen, in denen die Menschen «Sicher Wohnen» können. Um das zu problematisieren und Änderungen endlich auf dem Weg zu bringen, hat die Fraktion DIE LINKE im Berliner Abgeordnetenhaus eine Studie über die Möglichkeiten der Bundesländer zur Ausgestaltung der Gesetzgebungskompetenz im Bereich des Wohnungswesens vorgestellt, in der Prof. Dr. Pia Lange, Staats- und Verwaltungsrechtlerin an der Universität Bremen, aufzeigt, welche «eingriffsintensiven» und damit regulierenden Maßnahmen in den angespannten Wohnungsmarkt z.B. in Berlin ergriffen werden müssten und auch könnten. Laut Pia Lange haben die Länder die Möglichkeit, sogar die Pflicht, das öffentlich-rechtliche Mietrecht durch weitreichende Vorgaben zur Wohnraumbewirtschaftung zu überlagern. Denn die Wohnungsnot ist besonders in großen Städten sozialer Sprengstoff: Die Neuvermietungsieten gehen durch die Decke, der Durchschnitt aller Angebotsmieten lag im zweiten Quartal 2024 bei 15,44 Euro. Es laufen aktuell tausende von Sozialbindungen in Berlin aus und die aktuelle Zahl von 90.000 Sozialwohnungen sinkt kontinuierlich. Wie sollen Haushalte mit einem Durchschnittseinkommen weiter steigende Mieten bezahlen können? 1,1 Millionen Haushalte (von 2,17 Millionen Haushalten) in Berlin haben einen Anspruch auf einen Wohnberechtigungsschein. Bei einem Zinssatz von vier Prozent ergibt sich im Neubau ein Mietniveau von 18,10 Euro pro Monat netto kalt – unbezahlbar für die absolute Mehrheit der Bevölkerung. Eine Erkenntnis, zu der man ebenso kommen kann wie muss: Die Politik kann und muss auch große Wohnungsunternehmen in die Pflicht nehmen. Das desaströse Ergebnis des Mitte 2022 vereinbarten Berliner Bündnisses für Wohnungsneubau und Bezahlbares Wohnen («Kooperation statt Konfrontation»), das schon als Bettvorleger gestartet ist, hat gezeigt, dass es auf Basis freiwilliger Vereinbarungen nicht funktioniert. Insofern setzen die aktuellen Forderungen der Linksfraktion im Berliner Abgeordnetenhaus, formuliert im «Sicher-Wohnen-Gesetz», genau richtig an: Gewerbliche Vermieter:innen, die mehr als 50 Wohnungen besitzen, sollen mindestens 25 Prozent ihrer Wohnungen an WBS-Berechtigte abgeben müssen. Neu und Teufelswerk aus der Mottenkiste ist das alles nicht. Es gab eine Zeit vor dem Primat des Privaten auf dem Wohnungsmarkt: Vom 1. Juli 1953 bis 31. Dezember 1968 wurde durch das Wohnraumbewirtschaftungsgesetz eigentlich schon alles das geregelt, was auch heute der Erkenntnis gerecht würde, dass die Wohnungsfrage als eine der drängendsten aktuellen sozialen Fragen gilt. Es galt ein Zweckentfremdungsverbot (§ 21) sowie ein absolutes Verbot des Abrisses von Wohnungen, Wohnungsämter konnten auch gegen den Willen des Eigentümers Wohnungen modernisieren, d. h. mit zeitgemäßen Sanitär- und Versorgungseinrichtungen ausstatten. Das Gesetz stellte für eine gewisse Zeit fast den gesamten Wohnraum der Bundesrepublik Deutschland unter Zwangsbewirtschaftung durch die örtlichen Wohnungsämter. 1960 wurde es den Ländern freigestellt, diese bestimmte Landkreise und kreisfreie Städte aufzuheben, in Berlin sowie anderen Städten mit angespanntem Wohnungsmarkt ließ dies allerdings bis 1968 auf sich warten. Dann wurde falsch abgebogen. Der Mietenstopp und das Kündigungsverbot wurden zeitgleich mit Einführung des Wohngeldes als Sozialleistung aufgehoben (mit Ausnahmeregelungen für Berlin bis 1973). — Wann kommt die wohnungspolitische Zeitenwende, warum gibt es kein Sondervermögen Wohnungsbau (gerne auch ein Sondervermögen Wärmewende)? Eingriffe in Eigentumsrechte müssen erlaubt sein, diese müssen natürlich verhältnismäßig sein und Härtefälle vorsehen. Aktuell wird aber andersherum ein Schuh draus, als hätte man aus fast 40 Jahren neoliberalisierter Wohnungsmarktpolitik nicht allzu viel gelernt. Durch immer mehr Eigenbedarfsklagen, einen immer weniger regulierten Neuvermietungsmarkt, die Aufweichung von Mietpreisbremsen und Mietobergrenzen, die Abschaffung von Instrumenten wie dem kommunalen Vorkaufsrecht und vieles mehr rückt die Verwirklichung des oben erwähnten, in der Berliner Verfassung verankerten Rechts auf Wohnen in immer weitere Ferne.

STEFAN THIMMEL ist Dipl. Ing. Architekt und freier Journalist/Publizist und seit 2017 Referent für Mieten-, Wohnungs- und Stadtpolitik bei der Rosa-Luxemburg-Stiftung, sowie Mitglied im Vorstand der Hermann-Henselmann-Stiftung

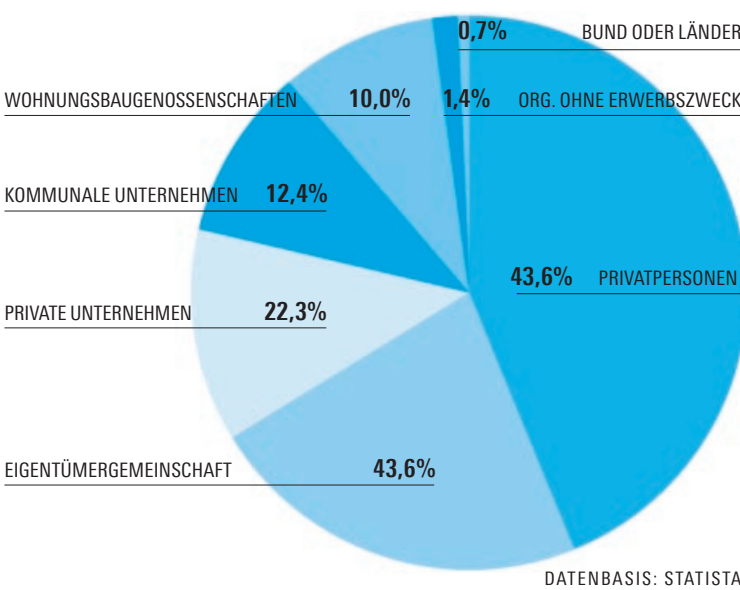
INGA JENSEN

(K)EINE SÄULE FÜR MEHR BEZAHLBAREN WOHNRAUM?

Eigentlich ist die Idee der Wohngemeinnützigkeit einfach: Unternehmen, die im Rahmen der Wohngemeinnützigkeit von Steuererleichterungen und Investitionszulagen profitieren, verzichten im Gegenzug auf hohe Renditen und verpflichten sich, ihre Gewinne zu reinvestieren. Auf diese Weise soll ein eigenständiges gemeinnütziges Wohnungsmarktsegment geschaffen werden, das langfristig bezahlbare Mieten für breite Bevölkerungsschichten bereitstellt.

Die Diskussion um die Einführung einer neuen Wohngemeinnützigkeit wird seit nunmehr einem Jahrzehnt mit konjunkturellem Auf und Ab geführt. Mit der 1. Lesung des Jahressteuergesetzes 2025 im Bundestag hat die Debatte erneut Fahrt aufgenommen. Denn der Gesetzentwurf enthält eine Sparversion der «Neuen Wohngemeinnützigkeit» durch die Erweiterung der Abgabenordnung (AO) um den Zweck des «Wohnens». — Die aktuelle Bundesregierung hat sich zu Beginn der Legislaturperiode im Koalitionsvertrag auf die Einführung einer neuen Wohngemeinnützigkeit verständigt, die «mit steuerlicher Förderung und Investitionszulagen [...] eine neue Dynamik in den Bau und die dauerhafte Sozialbindung bezahlbaren Wohnraums erzeugen» sollte. — Angesichts der Regelungen im aktuellen Gesetzentwurf ist jedoch sowohl eine umfassende und nachhaltige Schaffung von bezahlbarem Wohnraum als auch eine Dynamisierung der Bautätigkeit im gemeinnützigen Wohnungssektor unwahrscheinlich. So eröffnet die hier enthaltene Regelung die steuerbegünstigte Vermietung nur wenigen gemeinnützigen Trägern und Einrichtungen, so dass der Adressatenkreis der vorgesehenen «Gemeinnützigkeit light» stark begrenzt ist. — Berechnungen der Bundesregierung zufolge werden zukünftig lediglich etwa 105.000 Mieter:innen in Deutschland von dieser Form der Gemeinnützigkeit profitieren können. Gemessen an der Gesamtzahl in Deutschland (ca. 42 Mio.) sind dies etwa 0,25 Prozent aller Mieter:innen. Damit ist die Gemeinnützigkeit nach Abgabenordnung weit entfernt, als «starke Säule» den Ausbau der sozialen Wohnraumversorgung voranzutreiben. Gleichzeitig lebt ein Großteil der Mieter:innen in Wohnungen, die von privaten Eigentümer:innen und privatwirtschaftlichen Unternehmen bereitgestellt oder durch landeseigene und kommunale Wohnungsunternehmen angeboten werden (siehe Grafik). Es ist davon auszugehen, dass kaum ein privates oder kommunales Unternehmen ohne Investitionszulagen Bestände in eine gemeinnützige Rechtsform überführen und so neuen bezahlbaren Wohnraum schaffen wird. Auch die Haushaltsaufstellung des Bauministeriums sieht nur geringe Mittel für die Finanzierung der Gemeinnützigkeit vor. 2027 sind es insgesamt bis 300.000 Euro für eine Informationskampagne und Pilotprojekte. Eine Breitenwirkung wird damit kaum zu erzielen sein. — Gerade angesichts stagnierender Neubauzahlen müsste die Wohngemeinnützigkeit eine echte Neuaufgabe erfahren, die die Eigentumsverhältnisse und Bewirtschaftungsformen auf dem Wohnungsmarkt grundsätzlich in Frage stellt. Um dieses Ziel zu erreichen, müssten ein eigenständiges Gesetz und Förderprogramm zur Wohngemeinnützigkeit verabschiedet werden, das sowohl eine Vielfalt unterschiedlicher Unternehmen anspricht, als auch die Privilegien und Pflichten der Wohnungsunternehmen in der Gemeinnützigkeit festschreibt.

Verteilung der Mietwohnungen in Deutschland im Jahr 2022 nach Eigentümertypen



Mögliche Akteure einer NWG

Eine neue Wohngemeinnützigkeit sollte sich in erster Linie an Unternehmen und Genossenschaften richten, welche bereits von der «alten» Wohngemeinnützigkeit bis 1990 erfasst waren. Darüber hinaus sollte eine neue Wohngemeinnützigkeit aber auch für privatwirtschaftliche Unternehmen offen sein, die ihre Bestände oder Anteile daran gemeinnützig bewirtschaften wollen. Zudem eröffnet die Wohngemeinnützigkeit einen Rahmen für neue Formen des Mitarbeiterwohnens, indem Unternehmen, die ihren Mitarbeitern bezahlbaren Wohnraum zur Verfügung stellen wollen, dies steuerbegünstigt über die Gemeinnützigkeit realisieren können.

Privilegien zukünftiger gemeinnütziger Unternehmen

Unternehmen, die sich entscheiden, Wohnungsbestände in die Gemeinnützigkeit zu überführen, könnten von einer Reihe von Steuerbefreiungen profitieren. Dazu gehören beispielsweise die Befreiung von der Gewerbesteuer, der Körperschaftsteuer, der Grundsteuer, der Grunderwerbsteuer sowie ein ermäßigter Umsatzsteuersatz bei Baumaßnahmen. — Darüber hinaus sollte eine attraktiv ausgestaltete Wohngemeinnützigkeit Zuschüsse für Unternehmen vorsehen, die ihre Bestands- und Neubauwohnungen nach den Regeln der Wohngemeinnützigkeit bewirtschaften. Denkbar ist, dass sich diese Förderung prozentual am realen Wert der Immobilien orientiert. — Als dritte Säule der Förderung gemeinnütziger Wohnungsunternehmen ist ein privilegierter Zugang zu Grundstücken des Bundes, der Länder und der Kommunen durch Konzeptvergabeverfahren zum Festpreis oder sind langfristige, zinsgünstige Erbbaurechtsverträge denkbar, um auch den Anteil der Grundstückskosten an den Baupreisen zu senken.

Verpflichtungen der gemeinnützigen Unternehmen

Im Gegenzug zur Förderung und Privilegierung gemeinnütziger Wohnungsunternehmen müssen sich diese zu einer Reihe von Maßnahmen verpflichten, die Bezahlbarkeit, Nachhaltigkeit und soziale Ausgestaltung der Wohngemeinnützigkeit sicherstellen. Hierzu gehört zum einen die Verpflichtung zur Zweckbindung des Vermögens. So soll sichergestellt werden, dass erwirtschaftete Überschüsse in den Erhalt, die energetische Sanierung oder den Ausbau des Wohnungsbestandes investiert werden. Zum anderen die Gewinnbeschränkung, um die maximale Höhe der Gewinnausschüttung an die Gesellschafter festzulegen. Gewerkschaften und andere Verbände schlagen hier eine Orientierung am Leitzins der EZB sowie an der Kapitalanlage vor. Demnach sollte die jährliche Ausschüttung nicht höher sein als der Leitzins der EZB plus zwei Prozentpunkte sowie maximal vier Prozent der gesamten Kapitaleinlagen betragen. — Um langfristig bezahlbare Mieten im gemeinnützigen Wohnungsbau zu sichern, müssen sich die gemeinnützigen Wohnungsunternehmen verpflichten, ihre Bestände dauerhaft unterhalb der Marktmieten zu vermieten, um breite Schichten der Bevölkerung mit Wohnraum zu versorgen. Insbesondere in angespannten Wohnungsmärkten sollte die Marktmiete deutlich unterschritten werden. — Darüber hinaus ist wichtig, dass Bau, Bewirtschaftung und Bestandsmanagement in gemeinnützigen Unternehmen unter Anwendung von Tarifverträgen erfolgen. Die Mitbestimmung von Arbeitnehmer:innen und Mieter:innen muss in der Wohngemeinnützigkeit durch Betriebs- und Mieterräte sowie garantierte Aufsichtsratsmandate sichergestellt werden. Die aktive Mitbestimmung soll damit auch als Kontrollinstanz fungieren und Korruption und Missmanagement vorbeugen. — Als Fazit bleibt festzuhalten, dass die derzeitige Ausgestaltung der Wohngemeinnützigkeit über die Abgabenordnung nur einen geringen Marktanteil erreichen und keinen nennenswerten Beitrag zur langfristigen Ausweitung des bezahlbaren Wohnungsmarktsegments leisten wird. Um langfristig bezahlbaren Wohnraum zu schaffen, muss eine eigenständige Wohngemeinnützigkeit mit Investitionszulagen, weitreichenden Steuererleichterungen und der verbilligten Bereitstellung öffentlicher Grundstücke für Wohnungsbauvorhaben geschaffen werden. Wenn es der Bundestag bei der jetzt geplanten Änderung der Abgabenordnung belässt, ist dies nicht viel mehr als ein Häkchen auf der Vorhabenliste der Koalition, ohne den Inhalt tatsächlich erfasst zu haben.

INGA JENSEN studierte Politikwissenschaften und Historische Urbanistik und arbeitete an verschiedenen Forschungsprojekten unter anderem mit einem Schwerpunkt auf die Neue Wohngemeinnützigkeit. Sie promoviert im Rahmen der Nachwuchsforscherinnengruppe «Soziale Wohnraumversorgung in wachsenden Stadtregionen» an der Bauhaus-Universität Weimar zu Fragen der (Re-)Kommunalisierung von Wohnraum.

SCHÖNE NEUE WASSERWELT: WOHNUNGS- UND STÄDTEBAU IN ZUKÜNFTIGEN ZEITEN

Eigentlich sollte es in diesem Artikel um Herausforderungen und Möglichkeiten im aktuellen Wohnungsneubau gehen. Wie sie lesen werden, ist es anders gekommen. — Der Anlass war die aktuelle Ausstellung «immer modern!», die sich seit dem 5. September 2024 analog und digital zweisehnter Jahre Geschichte und Zukunft (ausgewählter) Berlins großer Straßen (www.immermodern.de) zuwendet. Die Frage, was aus dem öffentlichen Stadtraum im Falle des Gelingens der viel diskutierten und notwendigen Mobilitätswende in Berlin wird, ist eine evidente.

(Missglückte) Versuche, Lösungen ohne zuerst gesellschaftliche Voraussetzungen für eine Verkehrswende zu schaffen, hat es in den letzten Jahren bereits gegeben. Erinnert sei hier an die Schließung der Friedrichstraße zwischen Leipziger und Französische Straße oder den weithin unbemerkten Stadtparkentwurf am Halleschen Ufer im Umfeld des ArtInvest-Projekts am ehemaligen Postbank-Gebäude. Die erbitterten Debatten und deren Ergebnisse sind bekannt. — Zunächst jedoch sucht der Autor nach dem Bezug auf jenes erste Drittel des 19. Jahrhunderts, also jene 200 Jahre Geschichte, auf die sich die Ausstellung «immer modern!» mit ihrem Titel bezieht. Im Gegensatz zur Ausstellung findet er sie bei den ersten Entwürfen zur Stadterweiterung im Stralauer Viertel um den heutigen Ostbahnhof. Auch hier sind Wohnungsnot im abgeschlossenen Stadtraum und eine Mobilitätswende (Eisenbahn) der zentrale Ausgangspunkt für die Planungen. Und schon im damaligen Preußen prägte der Widerstreit zwischen Chausseebefürwortern und solchen des neuen Verkehrsmittels die Prozesse. Detailliert nachzulesen, bei Laurenz Demps «Der Schlesische Bahnhof in Berlin», erschienen 1991 im transpress Verlag. — Es mag an den zwei illustrierenden Bildern in einem Artikel der taz zur Ausstellung vom oder/und an der persönlichen

TIPP: AUSSTELLUNG «IMMER MODERN»

WWW.IMMERMODERN.DE

Befasstheit des Autors mit dem dort behandelten Gebiet liegen, dass sich seine besondere Aufmerksamkeit auf die «Vision» von Graft Architekten zur Neugestaltung des Stadtraums zwischen Otto-Braun-Straße und Platz der Vereinten Nationen richtet. Auf dem ersten Bild eine tote Straße mit Blech und Straßenbahnschienen, die allerdings nicht das unmittelbare Entwurfsgebiet zeigt, und auf dem zweiten eine schöne neue Welt auf der heute vielbefahrenen Mollstraße. Lachende junge Menschen in Ruderbooten auf einem kleinen See vor einer Kulisse futuristischer Häuser und vielen Grüns. Digitale Entwurfstechnik und KI machen vieles möglich. — Im Erläuterungstext zum Entwurf auf der genannten website heißt es dazu: «Wohngebiete und unüberquerbare Straßen passen nicht zusammen. Die überbreite Mollstraße könnte anders organisiert und reduziert werden, um die bestehenden Grünflächen zu öffentlichen Grünräumen zu erweitern und eine kilometerlange Wasserfläche anzulegen. Für die bestehenden Plattenbauten werden mehr Kleinteiligkeit, grüne Loggia-Fassaden und private Dachgärten vorgeschlagen. Die beiden unteren Geschosse der Plattenbauten werden aufgebrochen und durch Einzelhandels-, Werkstattflächen und kleine Büros ergänzt, um ein durchmischtes und lebendiges innerstädtisches Quartier mit hoher Grünqualität zu erreichen. Der vorliegende Vorschlag für die Mollstraße zeigt unsere Idee einer lebenswerten Schwammstadt für Menschen und Tiere.» — Wer die Gegend nicht kennt, mag nach der Ansicht beider Bilder einen großen, zukunftsreichen Wurf erkennen. Und tatsächlich ist es so, dass die zentrale Verbindungsstraße von Alt-Berlin in die 1920 und später eingemeindeten Orte Friedrichshain, Lichtenberg, Marzahn immer noch wie ein Stadtmauer wirkt, schwer überquerbar und mit hohen Lärm- sowie sonstigen Emissionen verbunden ist. Das ist ein Defizit, dem es sich auch mit einer Verkehrswende zuzuwenden gilt.

Dennoch lebt der Entwurf vom Weglassen. Auf der zu Mitte gehörenden Seite ist die Mollstraße zwischen Lichtenberger Straße, Strausberger Platz, Holzmarktstraße, Alexanderstraße, Alexanderplatz und Otto-Braun-Straße in das wegen seiner exemplarischen Bedeutung, die die Grünqualität einschloss, 2015 unter städtebaulichen Denkmalschutz gestellte und mit einer Erhaltungssatzung belegte Wohngebiet – Karl-Marx-Allee, II. Baubaschnitt – eingebettet. — Auf der zu Friedrichshain gehörenden Seite schließt das zu

MATTHIAS SCHINDLER

betrachtende Gebiet einen der größten Parks Berlin ein, den im ersten Drittel des 19. Jahrhunderts angelegten Friedrichshain, der für den Bezirk 1920 auch den Namen lieferte. Wer will, kann sich Woche für Woche die Nutzung dieses Parks durch die jungen und alten Menschen von heute zu allen Jahreszeiten ansehen. — Was jedoch noch schwerer wiegt, ist die Tatsache, dass der Entwurf völlig ohne Berücksichtigung der Akteure vor Ort auskommt. Im Falle der Mollstraße sind dies vor allem zwei Genossenschaften und ihre in den Beständen wohnenden Mitglieder. Wohnungsbestände mit günstigen Mieten, denen unterstellt wird, dass sie für ihre Lebendigkeit und ihren Lebenswert ein «Aufbrechen» dieses Bestandes und des Umbaus zu neuen schönen Lofts mit privaten Dachgärten bedürfen. Man kann es auch nüchterner formulieren: Preiswerter Wohnraum soll zu Gunsten objektiv teureren neuen Wohnraums vernichtet werden, um der Lage am See das richtige Umfeld zu verleihen.

Zukunft ist kein Ufo, das zur Menschheitsbeglückung in von Experten ausgemachten, real oder vermeintlich disruptiven Gegenden landet und die angetroffenen Eingeborenen über ihr Leben belehrt. Mit einem solchen versuchte schon 1996 im selben Plangebiet das Planwerk Innenstadt des damaligen Senatsbaudirektors Hans Stimmann zu landen. Auch dieser sah den Abbruch von Beständen vor, allerdings um den alten Stadtgrundriss wieder herzustellen. — Dieser Versuch konnte am Ende durch aktive Bürgerbeteiligung abgewehrt werden. Das Ergebnis sind bis heute fortgesetzten Maßnahme der Beseitigung von historisch überkommenen bzw. durch das Nutzungsalter entstandenen Defizite, die oft kleinteilig und nicht immer auf den ersten Blick sichtbar sind. Manches davon musste erstritten werden, einiges ist streitbar oder wieder anderes bleibt weiterhin strittig.

Aber es ist das Resultat eines Beteiligungsprozesses. — Ähnlich muss auch die Debatte um die Neugestaltung des Gebiets am Haus der Statistik gesehen werden. Auch dieser Prozess lebt nicht nur von der Debatte der fünf sich auf das Areal beziehenden Akteure, denen in der ersten Projektphase zunächst auch nur ein Binnenblick eigen war, sondern von der Einbeziehung der Eigenart des angrenzenden Bestands und seiner Bewohner:innen. Das ist mühevoll und mag manchen Prozess verlangsamen. Zukunftsfähigen Lösungen hilft es allemal. Denn wer in einer noch bestehenden Autowelt von einer Insel ohne individuelle Motorisierung träumt, muss die Frage beantworten, wo dann der noch vorhandene Verkehr hinfließt oder wie eine andere Mobilität funktioniert. Und diese Antwort steht seit 2019 ausweislich des aktuellen Bearbeitungsstandes des Bezirks Mitte aus. — «Reclaim the main streets» ist allein schon aus Sicht der fünfundzwanzigjährigen Erfahrungen dieses kleinen Gebiets, an dessen Rand nun die lebendige und lebenswerte Zukunft von Graft Architekten entworfen wird, nicht nur ein Projekt für Menschen, sondern vor allem eines mit diesen. Und im Falle der Mollstraße schließt dies nicht nur das Lebensgefühl und den Geldbeutel der hier Wohnenden, sondern auch die Versorgung und Mobilität derer ein, deren heutige Wohn-, Arbeits- und Erholungsgebiete 1920 in die große Stadt Berlin eingemeindet wurden.

Es mag am Alter des Autors liegen, dass er die kommenden Jahre in vier Wänden zu stabilen, niedrigen Mieten dem Tag am See vorzieht. Vielleicht fehlt ihm auch auf Grund einfach nur der Weitblick, diesen dem Entwurf inhärenten Gesellschaftsvorstellungen der Graft Architekten zu folgen. *Transparenzhinweis: Der Autor war von 1998 bis 2021 Vorstand, ist aktuell Aufsichtsratsmitglied der Wohnungsgenossenschaft Mollstraße eG und wohnt seit 2022 in dieser. Er hat in den letzten dreißig Jahren in Berlin und darüber hinaus eine Vielzahl von Projekten selbstbestimmter, lokaler Stadtentwicklung mitgestaltet bzw. unmittelbar in der Umsetzung oder konzeptionell beraten. Er fährt auch Auto, fürchtet aber nicht den Wegfall seines Stellplatzes im Straßenland. — Die Freiluftausstellung ist noch bis 30. November auf «Unter den Linden» zu sehen <https://immermodern.de/strassen-von-heute>*

MATTHIAS SCHINDLER ist Mitglied des Aufsichtsrates der Wohnungsgenossenschaft Mollstraße eG.

JULIAN KLINNER

ZEITKAPSEL MIT DRALL NACH VORN

Der Karl-Marx-Hof war schon vieles: «Flaggschiff» und «Zauberberg» oder schlicht «steinerne Wahlaufahrt» des Roten Wien. Seit 1930 zeigt der liegende Riese in Heiligenstadt, dass shared spaces und kommunalisiertes Leben kein bloßes Add-on privater Wohnrealität sind. Mit ihm setzte die österreichische Linke innerhalb kürzester Zeit gesellschaftlichen Wandel via Infrastruktur um.

Die Erste Republik war nach der Auflösung Österreich-Ungarns im Zuge der Versailler Verträge nur noch ein Rumpfstaat. Wien bekam das als Hauptstadt ganz besonders zu spüren. Die sich seit der Jahrhundertwende stetig verschärfende Wohnungskrise erreichte mit der Zuwanderung aus den einstigen k.u.k.-Ländern nach 1918 eine neue Dimension. Im Mai 1919 errang die Sozialdemokratische Arbeiterpartei (SDAP) bei den Gemeinderatswahlen die absolute Mehrheit. Bis zum Ende der Republik im Februar 1934 baute die Gemeinde Wien unter sozialistischer Regierung Wohnungen für rund 200.000 Menschen – in etwa die damalige Größe der Stadt Graz. Damit erreichten die Sozialist:innen, dass Wohnen fortan keine Ware mehr war. — Möglich machten die Wohnbaupolitik des Roten Wien die sogenannten «Breitner-Steuern» des Wiener Stadtrats für Finanzen, Hugo Breitner. Die Erhebung Wiens zum Bundesland 1922 brachte der Stadtregierung entscheidende Kompetenzen in Sachen Haushalt. An den Fassaden vieler Gemeindebauten erinnern Schriftzüge an die wichtigste neue Abgabe: «Errichtet von der Gemeinde Wien in den Jahren ... aus den Mitteln der Wohnbausteuer.» Mit der stark progressiven Besteuerung bürgerlicher Bauvorhaben gelang zweierlei: Zum einen schuf die Steuer Spielräume für die Errichtung kommunaler Bauten, zum anderen wirkte sie dämpfend auf die private Bauwirtschaft, was die Preise für Baugrund und Materialien auf einem niedrigen Niveau hielt. Nach jahrelanger Ankaufpolitik befanden sich um 1930 außerdem gut 25 Prozent der Bodenfläche Wiens im Eigentum der Gemeinde. Ergänzt wurde die Wohnbausteuer durch Luxussteuern für Pferde, Genussmittel etc., die ebenfalls stark progressiv angelegt waren und die breite, arbeitende Bevölkerung nicht trafen. Im Durchschnitt mussten für die Miete einer Gemeindebauwohnung nur fünf Prozent eines Arbeiter:innenlohns aufgewendet werden. Gedeckt wurden durch die Miete nur Betriebs- und Instandhaltungskosten. Aus politischen Gründen sollten sich die Baukosten anderweitig amortisieren (was auch gelang). Die mit vorausschauender Preispolitik konkurrenzlos gemachte öffentliche Bautätigkeit erstreckte sich dabei nicht nur auf Wohnraum. Auch Kliniken, Freibäder und andere Einrichtungen wurden in den Jahren 1923–1934 über die Stadt verteilt gebaut. — Nach der größtenteils desaströsen Wohnbaupolitik der Vorkriegszeit begannen die Architekten des Rotes Wien (es waren so gut wie ausschließlich Männer) die Gemeindebauten vom Freiraum, statt von der metropoliten Verdichtung her zu konzipieren. Für den Karl-Marx-Hof bedeutete das: Nur 18 Prozent des Baugrunds wurden bebaut. Der Rest sind Innenhöfe im Stadtparkformat – so groß, dass das gegenüberliegende Ende bei freier Sicht unscharf wird. Die Bauform «Hof» blickt in Wien auf eine lange Tradition zurück. Dementsprechend war die Sozialisierung des Lebens im Karl-Marx-Hof und anderswo eher eine transformierende Aufnahme bereits vorliegender Bautypen als eine architektonische Neuerfindung. Als Hof bezeichnet man in Wien dabei nicht im engeren Sinne eine Freifläche. Gemeint ist vielmehr ein Gliederungsprinzip, dass die Zugänge zu den Treppenhäusern und einzelnen Wohnungen nach innen verlagert. Dieser Typus lag schon gründerzeitlichen Arbeiterhöfen zugrunde. Beim Betreten muss der Weg von der Straße durch ein Portal, einen Durchgang oder eben groß dimensionierte Bögen zurückgelegt werden, bevor man den privaten, familiären Rückzugsraum erreicht.

Bei einer Zahl von 382 fertiggestellten Wohnanlagen in 12 Jahren wird der sozialistisch gewendete Ansatz der Hofform zu einem politischen Impuls. Das Leben in einem Gemeindebau sollte in der Interaktion zwischen Bewohner:innen und im Wechselspiel mit der direkten Umgebung stattfinden. Der Grundriss des Karl-Marx-Hofs begünstigt dies durch eine Pluralisierung der Räume. Während in den Vorkriegszielehäusern mit winzig kleinen, kaum so zu bezeichnenden Lichthöfen die Opposition zwischen Außen und Innen radikalisiert wurde, schafft die aufgelockerte Architektur hier einen Zwischen-

raum – eine Stadt in der Stadt – zwischen Öffentlichkeit und Wohnung. Dafür wurden nicht nur Verkehrsadern durch den 1,1 km langen Hof gelegt, sondern auch zahlreiche Sozialisationsräume geschaffen: Zwei Kindergärten, zwei Waschsaloons mit Duschen, Brausebädern und Wäschereien, eine Bibliothek, eine Schulzahnklinik, ein Jugendheim, eine Mütterberatungsstelle, eine Apotheke und eine Krankenkasse sowie 25 Geschäftslokale. Zur Fürsorge-Infrastruktur kommt beim Karl-Marx-Hof die durchlässige Hauptfassade des Ehrenhofs hinzu, welche ursprünglich für das Queren großer Menschenmengen aus und zum benachbarten Fußballstadion «Hohe Warte» geplant war. Heute wie damals fungiert der Platz als Vermittlungspunkt dreier aufeinandertreffender Achsen. Der gesamte Hof zeigt damit, wie transitorisch ein Gemeindebau sein kann und rückt durch synthetische Gestaltungskonzepte den Quartierscharakter en gros ins Zentrum.

Die architektonisch gegebenen Anreize zum Leben außerhalb der Wohnung zeigen in der historischen Rückschau, wie fundamental «Stadt» im Roten Wien neu gedacht wurde. Die Großstadt wurde durch das Infrastrukturprogramm der Austromarxist:innen zu einem Raum, in dem Verbindungen und Transgressionen zwischen Funktionszuordnungen ganzer Ensembles möglich wurden. Und zwar genau dort, wo zuvor durch prekäre Segregation und eklatante Fehlsteuerung eine partizipative Lebensführung für die breite Bevölkerung im Wortsinn rein utopisch, nämlich ohne korrespondierenden Ort war.

JULIAN KLINNER studierte Philosophie, Kunstgeschichte sowie Literatur- und Kulturtheorie und arbeitet u.a. zur Ideengeschichte des 19.–21. Jahrhunderts. Im mandelbaum verlag Wien erschien im Februar 2024: «Der Karl-Marx-Hof. Schlüsselbau der Moderne», Hg. Cara Tovey und Julian Kliner.



Blick auf die Hauptfassade des Karl-Marx-Hofs von Südwesten



Cara Tovey/Julian Kliner (Hg.): Karl-Marx-Hof. Schlüsselbau der Moderne, Mandelbaum Verlag, 2024. Der Band versammelt kulturwissenschaftliche Perspektiven und enthält einen Anhang zeitgenössischer Quellen zum Karl-Marx-Hof. © Mandelbaum Verlag.

AUFTAKTVERANSTALTUNG DER NEUEN REIHE URBANE TRANSFORMATIONEN

EINE VERANSTALTUNG DER HERMANN-HENSELMANN-STIFTUNG
MIT FREUNDLICHER UNTERSTÜTZUNG DER ROSA-LUXEMBURG-STIFTUNG
UND IN KOOPERATION MIT DEM HELLE PANKE E.V. UND DEM KOMMUNALPOLITISCHES FORUM E.V. (BERLIN)

PROGRAMM

MODERATION: FLORENTINE ANDERS
UND STEFAN THIMMEL Beide Vorstand der HHS

11.00 1. TEIL

URBANE TRANSFORMATIONEN:

KATRIN LOMPSCHER, Vorsitzende der HHS
Sichtweise und Erwartungen der HHS

CLEMENS HELMKE · Bauhaus-Universität Weimar,
Mitglied des Beirats der HHS
Hermann Henselmann: Architekt in gesellschaftlichen Umbrüchen

MATTHIAS GRÜNZIG · Mitglied des Beirats der HHS
Vorreiter der klimaresilienten Stadt - ökologische Ansätze in der Planung in Ost- und West-Berlin

PAUSE 30 MIN

12.30 2. TEIL

DIE STADT DER TRANSFORMATION

PROF. STEFAN RETTICH, Universität Kassel
Die obsoleete Stadt – erkennbare und erwartbare stadträumliche Veränderungen

PROF. DAGMAR PELGER · Universität der Künste Berlin
Stadt als Gemeinwesen – Neue Räume, Kooperationen und Planungsweisen

PROF. FLORIAN HERTWECK · Universität Luxemburg
The Great Repair – Politiken der Reparaturgesellschaft

DEBATTE

PAUSE 60 MIN

HERMANN HENSELMANN-KOLLOQUIUM
23.11.2024 · SAMSTAG

15.00 3. TEIL

DIE STADT DER ZUKUNFT

REGULA LÜSCHER · Winterthur
Anders Stadt machen – auf den Prozess kommt es an

JUDITH NURMANN · Architects for future, Hamburg
Die Stadt 2050 – Wünsche, Forderungen, Kämpfe

YASSER ALMAAMOUN · Plattform Nachwuchsarchitekten, Berlin
Architektur der Zukunft – wie junge Architekt:innen planen

PAUSE 30 MIN

16.30 3. TEIL · FORTSETZUNG

CHRISTINA GRÄWE · Kuratorin «Berlin und seine Straßen»
Berlin und seine Straßen – Weg von der autogerechten Stadt

YVONNE PAUL + NN · Vorsitzende des Schinkel-Ausschusses beim Architekten- und Ingenieurverein zu Berlin-Brandenburg e.V.
Über:morgen – Anregungen aus dem Schinkelwettbewerb 2024 «über:morgen»

AUSBLICK / ABSCHLUSSDISKUSSION
MODERATION: KATRIN LOMPSCHER

GET TOGETHER

Allgemeine Informationen und Hinweise:

Um Anmeldung wird gebeten:
<https://bit.ly/hhk-urbane-transformationen>

Während der Veranstaltung stehen Getränke und Essen bereit. Die Kosten für die Teilnahme betragen 10€, ermäßigt 7€ und werden am Tag der Veranstaltung beim Einlass erhoben.

