

Drei Ansätze für den sozialen Wohnungsbau – Seite 14

IMMOBILIEN

SONNABEND, 6. OKTOBER 2018 / NR. 23 611

WWW.TAGESSPIEGEL.DE/IMMOBILIEN

SEITE 11

PENDELN NACH BERLIN Auswirkungen

Wenn die Planung von der Geschichte überholt wird

Krieg, deutsche Teilung und Wiedervereinigung haben die Stadtentwürfe verändert. Was ist zu tun?

VON HANS-LIUDGER DIENEL

Berlin lebt seit Jahrzehnten von der Substanz seiner Verkehrsinfrastrukturen. Wie lange geht das noch gut? Es ging so lange gut, weil die Bevölkerung Berlins vor knapp 100 Jahren größer war als heute und die Berliner Verkehrspolitik bis zum Beginn des Zweiten Weltkriegs mustergültig war. Sie zeigt, was eine vorausschauende Verkehrspolitik leisten kann.

Einige Zahlen: Bei der Entstehung Groß-Berlins im Oktober 1920 hatte Berlin mehr als 3,9 Millionen Einwohner und war nach London und New York die drittgrößte Stadt der Welt. Das öffentliche Verkehrssystem war international führend und wurde in den 20er und 30er Jahren laufend verbessert. Dazu gehörten 1939 nicht nur 1271 Straßenbahnkilometer, die S- und U-Bahn, sondern auch der bis vor einigen Jahren längste Autobahnring der Welt, der 1940 zum größeren Teil fertiggestellt war. Der Durchmesser des Rings zeigt, mit welchem Wachstum die Stadtplanung in den 1930er Jahren rechnete.

Krieg, deutsche Teilung, Wiedervereinigung und die gescheiterte Fusion von Berlin und Brandenburg haben aber für 70 Jahre die vorausschauende Verkehrsplanung torpediert. Hier zwei Beispiele: der U-Bahnbau im Westteil hatte auch den Zweck, der – DDR-kontrollierten – S-Bahn die Fahrgäste abzugraben. Die U3 wurde deshalb nicht zur S-Bahn (Mexikoplatz) verlängert, und nach 1990 fehlte wiederum das Geld. Die sogenannte U10, die so in etwa parallel zur S1 verlaufen sollte, wurde nach 1990 nicht mehr gebaut. Im Osten floss das knappe Geld in den 1950er Jahren in die Eisenbahnumfahrungen West-Berlins im Norden und Süden.

Seit den 90er Jahren ziehen junge Menschen und Familien in die Altbauquartiere

Seit den 1960er Jahren veränderte die Randwanderung der Bevölkerung den Charakter der Großstädte. Die Entmischung machte auch in West-Berlin die Altbaugebiete zu Problemquartieren, doch war die Randwanderung schwächer als anderswo und zielte (wie in Ost-Berlin) teilweise auf die neu gebauten Großwohnsiedlungen, die heutigen Problemquartiere.

Seit den 1990er Jahren bescherte der neue Trend der Reurbanisierung den innerstädtischen Altbauquartieren Berlins einen beständigen Zuzug junger Menschen und Familien. Für diese neue Durchmischung haben Stadtplanung und Quartiersmanagement viele Jahre gearbeitet und gekämpft. Durch die Überlagerung mit dem Wachstum der Stadt stie-

gen in diesen Wohngebieten die Mieten besonders stark, sodass sie heute zu den teuersten der Stadt zählen. Der extreme Anstieg der Mieten trifft die Berliner mental, weil sie dies nicht gewohnt sind, und faktisch auch deshalb hart, weil die Eigentumsquote (15 Prozent) besonders niedrig ist.

Während die Verkehrsplanung für das schrumpfende West-Berlin in den 1960er Jahren große Autobahnstrecken vorsah, erleben wir heute eine restriktive Planung für eine wachsende Stadt. Der in den 1960er Jahren für die Gesamtstadt entworfene innere Autobahnring ist nur im Westen verwirklicht; ein Struktur-nachteil für die Bezirke im Osten.

Es kommt trotzdem im Vergleich mit München und Hamburg zu weniger Staus, weil die große Stadtanlage insgesamt die Autos aufnimmt, während die kleineren Städte München und Hamburg



Der Mobilitätsforscher **Hans-Liudger Diemel** ist Professor für Arbeit, Technik und Partizipation an der TU Berlin. Er leitet dort u.a. den Studiengang „Sustainable Mobility Management“

für die Autos wirklich keinen Platz haben. Nach wie vor rollt der Autoverkehr auf den breiten Straßen Berlins flüssiger als in den Metropolen Westdeutschlands. Immerhin: die Ampelschaltung im Westteil der Stadt ist vergleichsweise durchdacht.

Problematisch ist dagegen der hinhaltende Widerstand gegen die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse mit dem Umland. Seit Jahren ziehen nun jedes Jahr rund 30 000 Berliner/innen hinaus, aber auch viele Unternehmen verlegen Fertigungen oder Logistikzentren ins Berliner Umland. Inzwischen haben wir etwa 280 000 Pendler, nämlich 200 000 Einpendler und 80 000 Auspendler, Letztere übrigens mehr aus den Ost-Berliner Bezirken. Im Westen gibt es stärker noch die Mauer im Kopf.

Die S-Bahnverbindungen mit dem Umland sind aber kaum besser geworden, ja sie haben den Zustand von 1944 noch immer nicht erreicht. Die S-Bahn fuhr 1944 auf fast allen Strecken weiter ins Umland als heute, einige Strecken, wie die Bahn von Berlin-Wilhelmsruh nach Mühlentrieb oder die Stammbahn von Zehlendorf nach Babelsberg, fehlen ganz. Neubauplanungen, wie die Bahnstrecke über den Bahnhof Südkreuz zum neuen Flughafen, werden äußerst langsam angegangen.

Hinzu kommt eine verfehlte Tarifpolitik, die an der Landesgrenze Halt macht. Deshalb fahren viele Einpendler mit ih-

Fortsetzung auf Seite 12

Staustadt Berlin

Wachsende Hauptstadtregion, wachsender Umlandverkehr – die Politiker möchten sich Zeit nehmen

Täglich kommen rund 310 000 Menschen aus dem Umland zur Arbeit in die Hauptstadt, während sich umgekehrt etwa 180 000 Berliner auf den Weg zur Dienststelle machen. Und es werden immer mehr. Kann die Region so viel Bewegung noch verkraften? Über diese Frage diskutierten die Berliner Verkehrsministerin Regine Günther (parteilos) und die brandenburgische Infrastrukturministerin Kathrin Schneider (SPD) kürzlich auf einem Podium beim Verein Berliner Kaufleute und Industrieller (VBKI) im Ludwig-Erhard-Haus in der Fasanenstraße.

In verschiedenen Szenarien wurde eine eher düstere Zukunft für die Hauptstadtregion beschrieben: Es ist zu befürchten, dass nach der Eröffnung des Flughafens BER der Autoverkehr zu den Hauptverkehrszeiten im Südosten der Region zum Stillstand kommen könnte. Eine Vision, die schon heute gelegentlich Realität ist. Ausfallstraßen etwa, wie von Spandau nach Schönwalde im Nordwesten, sind am Freitagnachmittag nach Feierabend verstopft. Der Klagen gibt es viele.

Für Senatorin Günther und Ministerin Schneider liegt die Zukunft der Mobilität auf der Schiene. Aber das ist offensichtlich leichter gesagt als getan. Die Einwohnerzahlen Berlins steigen weiter, wenn nun auch mit etwas gebremstem Tempo. Die Umlandkommunen Teltow, Mittenwalde und Barnim sind die am schnellsten wachsenden Landkreise in Deutschland. Aktuell zieht es viele Berliner Familien nach Brandenburg, weil dort die Wohnkosten niedriger sind. Anfahrtswege zur Arbeit von 80 Kilometern mit dem Auto sind keine Seltenheit.

Die Pendler-Dynamik schafft Handlungszwänge. Kathrin Schneider: „Wir

brauchen an allen Stellen. Aber wir müssen die Region nachhaltig und für die Menschen, die hier leben, gestalten.“ Vor vier Jahren lautete die Kritik, es werde nichts getan. Und heute kämen die Klagen über die vielen Baustellen. Milliarden von Euro seien in den letzten 20 Jahren in den Schienenausbau und die Elektrifizierung der Strecken geflossen, betonte Schneider. „Wir haben ein gutes Angebot und deshalb auch immer mehr Pendler. Das ist aber kein Grund, sich zurückzulehnen.“ So werde neben Regionalbahnverbindungen zum Beispiel auch die sogenannte Heidekrautbahn nach Schildow, Mühlentrieb, Basdorf und Wandlitz ins nordöstliche Umland weiterentwickelt.

Die Berliner Senatorin Günther geht zwar auch von einer Zunahme der Pendlerzahlen aus, setzt aber andere Schwerpunkte: „Die Mobilitätserwartungen haben sich geändert. Früher gab es die autogerechte Stadt. Heute wünschen sich die Menschen eine andere Mobilität, sauber, leiser, schneller.“ Die Hauptstadt lege deshalb einen Schwerpunkt auf Elektromobilität etwa bei den innerstädtischen Bussen. Günthers Zukunftsvision: Der öffentliche Nahverkehr soll das Auto als vorrangige Bewegungsalternative von A nach B ablösen. „Das wird ein neues Lebensgefühl, wenn eines Tages die Busse leise und sauber durch die Straßen rollen“, verspricht sie.

Der politische Wille zum Systemwechsel sei da, bekräftigte Günther, aber das

brauche – beim verständlichen Wunsch nach Schnelligkeit – Zeit. Die Senatorin berichtete von einer Exkursion nach China und von dem atemberaubenden Tempo der dortigen Infrastrukturentwicklung. Ministerin Schneider verwahrte sich allerdings gegen die Methode der Entscheidungen nach dem Motto *par ordre du mufti*. „Wir wollen hier keine chinesischen Verhältnisse.“

Die beiden Ressortchefinnen waren sich aber einig, das vieles hierzulande auch schneller gehen könnte. In Berlin sei mancher Entscheidungsweg über Senat und Bezirke lang, räumte Günther ein. Auch fände man leider oft nicht genug Fachkräfte für Planungs- und Genehmigungsverfahren. „Wir müssen die Strukturen anpassen, damit es schneller geht“, sagte die Senatorin und präsentierte ihre Vorstellungen in einem Zahlenspiel: „Fünf Jahre für den Bau eines U-Bahnhofs sind zu lang, fünf Jahre für einen neuen Stadtteil aber zu kurz.“

Als eine Alternative zum innerstädtischen Lieferverkehr mit Kleintransportern bezeichnete Günther das Lastenrad. Man müsse auch hier vom Auto wegkommen. Deshalb solle in Berlin der Fokus auf den stark zunehmenden Fahrradverkehr gerichtet werden. Die Senatorin: „Die Infrastruktur dafür ist noch nicht da. Vorhandene Wege befinden sich in einem schlechten Zustand. Und es besteht ein großer Nachholbedarf an geeigneten Wegen. Fahrradstrecken müssen verbreitert werden. Das ist eine große Umbau-

aufgabe.“ Schließlich müsse auch der Straßenraum anders verteilt werden.

Die Fahrradeuphorie im Berliner Senat findet in Brandenburg nicht den großen Widerhall. Kathrin Günther: „Wir sind ein Flächenland. Da spielt das Auto weiterhin eine wichtige Rolle. Aber je mehr Schienenverbindungen wir haben, umso besser.“

Das schnelle Zusammenwachsen der Metropolenregion und die wachsenden Verkehrsströme hätten Politik und Verwaltungen in den vergangenen zehn Jahren überrascht, konstatierte der frühere brandenburgische Infrastrukturminister (2006 bis 2009) Reinhold Dellmann, jetzt aktives Mitglied im VBKI, bei der Veranstaltung im Ludwig-Erhard-Haus. „Das Bevölkerungswachstum in Berlin, die extreme Zunahme im Flugverkehr und im Tourismus waren nicht zu erwarten.“

Für eine gemeinsame Verkehrsverwaltung von Berlin und Brandenburg, so eine Überlegung im VBKI, ist die Zeit aber noch nicht reif. Zwar gibt es einen Verkehrsverbund, „ein riesiger Vorteil“, wie Kathrin Schneider bemerkte, aber immer noch keine einheitlichen Preise bei der S-Bahn. Die Ministerin: „Die AB-Tarifzone endet an der Berliner Stadtgrenze. Das wird so bleiben.“

Die Hauptstadtregion boomt. Umland und Berlins Bezirke rücken zusammen, aber Politik und Verwaltung fahren weiterhin zweigleisig. Für Regine Günther ist das kein Problem. Mit Blick auf ihre Ressortkollegin in Potsdam sagte sie: „Die Zusammenarbeit der beiden Länder läuft sehr gut. Wir haben intensive Kontakte miteinander.“ Und Kathrin Schneider nickte zustimmend. PAUL F. DUWE



Kathrin Schneider



Regine Günther

ÜBERNÄCHSTE SEITE



STUDENTENBUDEN

Ein kleiner Wohnwagen steht vor einem Hostel, in dem Studierende der Universität Groningen vorübergehend wohnen können. Man muss sich nur zu helfen wissen? So einfach ist es leider auch in den Niederlanden nicht.

Foto: Mohssen Assanmoghadam/dpa

PENDELN NACH BERLIN – Wie sich der öffentliche Verkehr ändern muss

Wohnungsbau wandert ins Umland ab

Bauträger entscheiden sich immer häufiger für das Umland, wenn es um den Wohnungsbau geht. Das jedenfalls geht aus einer Trendumfrage hervor, die das Beratungsunternehmen Rückersconsult im Auftrag der PRS Family Trust GmbH unter Berliner Projektentwicklern durchgeführt und veröffentlicht hat.

An der Online-Trendumfrage unter Berliner Bauträgern und Projektentwicklern nahmen Anfang bis Mitte September unter anderem die Unternehmensgruppe Groth, Instone und Bonava teil.

Der Befragung zufolge suchen zwar aktuell alle Projektentwickler nach Baugrund in der Berliner Innenstadt. Das Gros sichtet aber inzwischen auch an den äußeren Grenzen des S-Bahn-Bereiches (näheres Umland) und darüber hinaus (weiteres Umland), wobei die stärkeren wirtschaftlichen Potenziale in den von Berlin weiter entfernten Gemeinden gesehen werden: 27 Prozent der befragten Unternehmen sagen, dass sich Wohnungsbau vor allem innerhalb des S-Bahn-Bereiches, aber eben außerhalb Berlins lohnen würde. 36 Prozent sehen die größten Chancen inzwischen außerhalb des S-Bahn-Bereiches.

„Sowohl beim Wohnungsbau als auch bei den Wanderungsbewegungen und den damit zusammenhängenden Wohnungsgesuchen sehen wir in Berlin aktuell deutliche Kaskadeneffekte“, sagt Rainer Schorr, Geschäftsführer der PRS Family Trust zu den aktuellen Wohnungs- und Hausbautendenzen in der Region: „Finanzkräftige Neuberliner suchen vor allem in den Zentrumslagen. Ältere Berliner und Familien mit Kindern zieht es zunehmend in die Umlandgemeinden, und sie werden dort mit großer Wahrscheinlichkeit die Wohnungen beziehungsweise Einfamilien- und Reihenhäuser finden, die sie in Berlin zuvor vergeblich gesucht haben.“

Konstant hoch ist einer Mitteilung von Rückersconsult zufolge der Anteil derjenigen Grundstücke, die mit Baugenehmigung gehandelt werden. 82 Prozent der befragten Unternehmen wurden in den vergangenen zwölf Monaten Grundstücke mit Baugenehmigung angeboten. 36 Prozent sagten, dies entspreche dem früheren Niveau. 45 Prozent berichteten von weniger Angeboten. Drei Viertel der Befragten sagten, dass sich das Angebot binnen Jahresfrist leicht beziehungsweise sogar stark verringert habe. Wohnungsbau findet künftig vor allem in den Randlagen und darüber hinaus im Brandenburger Umland statt.

REINHART BÜNGER

Fortsetzung von Seite 11

ren Autos bis zum ersten S-Bahnhof im AB-Bereich, wo es kaum Parkplätze gibt. Brandenburg hat immerhin 19.500 Park&Ride-Plätze, Berlin nur 5.140 – und hält den weiteren Ausbau für nicht sinnvoll. Die Berliner geben dafür den guten Rat nach Brandenburg, die Wohngebiete so nah an den Bahnhof zu legen, dass es möglich ist, den Bahnhof zu Fuß oder mit dem Fahrrad zu erreichen. Ja, das wäre schön. Erst langsam wird sich die Stadt Berlin ihrer Verantwortung für diesen Ausbau bewusst.

Die Ablehnung der Vereinigung der beiden Bundesländer im Jahr 1996 durch den Volksentscheid hat die Zusammen-

Vor 1945 gab es bereits eine gut funktionierende Raumpartnerschaft

beit im Infrastrukturbereich sicher nachhaltig geschwächt und das Mauerdenken bei den alten West-Berlinern, aber auch in Brandenburg erhalten. Vielleicht kann die zähe Genehmigungspraxis beim Brandschutz des Flughafens Schönefeld teilweise auch darauf gebucht werden. Jedenfalls tun sich beide Seiten bei der konsequenten Verwirklichung verkehrlicher Lösungen für den Metropolraum schwer.

Was könnte man in Berlin tun? Aus der Vergangenheit übernehmen und neu einführen könnte man die „Bankierszüge“: S-Bahnen, die ohne Zwischenhalt von der Stadtgrenze in die City fahren (wie der RER in Paris). Wie wäre es mit Regionalzügen mit S-Bahn-Frequenz, großen Park&Ride-Plätzen, die sich über Parkgebühren finanzieren, der Genehmigung von Uber und Lyft für die Zubringerverkehre zum ÖPNV, großen Wohnflächen in der Nähe der Bahnhöfe im Umland und – mit dem Mobilitätsgesetz – schnelle, kreuzungsfreie Fahrradstraßen für E-Bikes und vor allem sichere Fahrradparkhäuser an den Stationen. Der Fahrraddiebstahl ist nämlich eine der großen Belastungen für viele Pendler, auch innerhalb Berlins.

Wie wäre es mit einem gemeinsamen Konstruktionskonzept für das weitere Wachstum der Großstadtregion, mit dem Wohnen draußen und dem Arbeiten drinnen, gemildert durch die zunehmende Telearbeit. Ein solches Konzept müsste die Unterschiedlichkeit von Stadt und Land kultivieren und würde zugleich zu einer weiteren West-Ost-Annäherung führen

Wenn die Planung von der Geschichte überholt wird

Eine Lösung könnte eine Raumpartnerschaft zwischen Berlin und Brandenburg sein



und Kultur, Schule und neue Geschäfte in den Mittelzentren Brandenburgs befruchten. Viele Kleinstädte um Berlin profitieren schon heute massiv vom Zuzug aus der Metropole.

An den Städten ohne Direktverbindung nach Berlin geht dieser Impuls noch vorbei. Guben (Fahrzeit nach Berlin 120 min) schrumpft am stärksten, Bad Freienwalde (90 min) und Rheinsberg (132 min) ebenfalls. Dagegen wachsen deutlich: Werder (38 min), Falkensee (26 min) und Eberswalde (52 min). Auch Brandenburg (51 min) und Luckenwalde (43 min) profitieren vom Berliner Zuzug.

Vor 1945 gab es bereits eine funktionierende Raumpartnerschaft. Bürgerliche und großbürgerliche Schichten wanderten ins Umland ab, verbunden das Leben in der Natur mit der Großstadt. Und die Stadt reagierte darauf. Die raumpartnerschaftlichen Stadt-Umland-Beziehungen reichten bis nach Usedom (Schnellzüge nach Swinemünde in zwei Stunden und 20 Minuten).

Was wir heute brauchen, ist eine verkehrliche Antwort auf die neue Nähe von

Berlin und Brandenburg. Doch die beiden Bundesländer sind sich fremd und nicht einmal einig, über welchen Raum wir reden. Das zeigen die Planungsbezüge Ballungsraum (4,3 Mio), der engere Verflechtungsraum (4,5 Mio), die Großstadtregion (5 Mio), der Agglomerationsraum (5,1 Mio) oder die Metropolregion (6 Mio). Die gemeinsame Landesplanung wartet mit dem sperrigsten Begriff auf, dem „Stadt-Umland-Zusammenhang-Berlin-Potsdam“.

Von Facebook im Silicon Valley fahren Firmenbusse in verschiedene Orte der Bay

Wenn wir in andere Ballungsräume mit erheblich größeren Randwanderungen schauen, etwa die aus allen Nähten platzende Bay Area um San Francisco, sehen wir, was möglich ist: Die Autobahnen Richtung City haben eigene Spuren für Car-Pooling Pkw, die BART (die S-Bahn)

wird ständig weiter ausgebaut, ebenso die P&R Plätze, die oft moderate Parkgebühren kosten, aber dafür etwa dem Autofahrer per App visualisieren, welche Plätze noch frei sind. Das hat inzwischen auch München. Für Umsteigewillige aufs Rad vermittelt die Metropolitan Transport Commission sogenannte Bike-Buddies: Menschen, die schon auf's Rad umgestiegen sind und Tipps geben, wie man das macht.

Inzwischen werden trotz der vielen Mautbrücken über die Bay auch die Fähren wieder stark ausgebaut. Vom Facebook-Hauptquartier fahren im Minutentakt die Firmenbusse direkt in Dutzende Orte in der Bay. Mehr als die Hälfte der Angestellten kommt mit dem Bus. Wer hätte gedacht, dass San Francisco und die Bay mal zu einem Modell für die Verkehrswende in Berlin-Brandenburg werden können.

— Der Autor Hans-Liudger Diel war von 2008-14 Präsident der International Association for the History of Transport, Traffic and Mobility.

URTEILE

Modernisierung: Wann Mieter ihre Wohnung räumen müssen

Bei einer umfangreichen energetischen Modernisierung kann es nötig sein, dass ein Mieter vorübergehend seine Wohnung räumt. Er muss dann etwa ins Hotel oder eine Ersatzwohnung ausweichen. Dieser Schritt kommt jedoch nur in Betracht, wenn schwerwiegende, zwingende Gründe für eine Modernisierung vorliegen. Das geht aus einem Urteil des Landgerichts Berlin hervor.

Im vorliegenden Fall wollte der Vermieter eine Fußbodenheizung, bodentiefe Fenster sowie zusätzlich zur Badewanne eine Dusche im Bad einbauen lassen. Der Mieter hätte dafür drei Monate seine Wohnung komplett räumen müssen. Die Umbaumaßnahmen wollte der Mieter nicht dulden.

Zumal vorgesehen war, mit dem Einbau der zusätzlichen Dusche den Grundriss zu verändern und eine Stellfläche für Möbel im Flur wegzulassen. Der Vermieter klagte auf Duldung. (AZ.: 64 S 145/17) dpa

Fehlende Abstellmöglichkeit für Fahrräder verringert Wohnwert

Können Mieter an ihrem Haus ihr Fahrrad nicht sicher abstellen, kann das den Wohnwert der Immobilie mindern. Das geht aus einem Beschluss des Landgerichts Berlin hervor. In diesem Fall prüfte das Gericht für die Ermittlung der ortsüblichen Vergleichsmiete, ob ein auf einem Grundstück in Berlin vorhandener schlichter Fahrradständer aus Metall die Anforderungen eines den Wohnwert erhöhenden Merkmals erfüllt.

Das Gericht verneinte dies. Der Fahrradständer, der aus zehn Einzelbügeln bestand, sei kein so wirksamer Diebstahlschutz, dass sich der Wohnwert dadurch erhöhe. Gleichzeitig betonte das Gericht, dass das Fehlen einer Abstellmöglichkeit auf dem Grundstück als wohnwertminderndes Merkmal im Berliner Mietspiegel aufgeführt ist. Das bedeute im Umkehrschluss aber nicht, dass jeder vorhandene Fahrradständer den Wohnwert erhöhe. (AZ.: 66 S 35/18) dpa

BAUGELD

Die vier günstigsten Anbieter von Hypothekendarlehen in der Region:

1. Santander	1,19 %
2. Commerzbank	1,24 %
3. BBBank	1,25 %
4. Sparda-Bank Berlin eG	1,45 %

Die vier günstigsten Anbieter im Netz:

1. Interhyp	1,17 %
2. Degussa Bank	1,21 %
3. DTW – Immobilienfinanzierung	1,22 %
4. Enderlein	1,22 %

Effektivzins, 10 Jahre, Beleihung 60 Prozent, Stand: 04.10.18; Musterberechnung möglich unter www.fmh.de

Aufs Dach kommt noch was

Aufstockung – was wird mit den Rücklagen?

WAS STEHT INS HAUS?

Mir gehört eine Wohnung in einem Haus mit 22 Wohneinheiten. Die Mehrheit der Eigentümer hat die Aufstockung im sechsten Obergeschoss zur Errichtung zweier Wohnungen geplant. Und der Modernisierungsrückstand soll behoben werden. Ich begrüße das, aber: Hafte ich über die Wohngeldabrechnung für die zusätzlichen Etagen? Die Aufstockung reduziert meinen Grundstücksanteil. Wird das kompensiert? Kann die Rücklage für Instandhaltung zur Finanzierung der Aufstockung verwendet werden? Sollten die Mehrheitseigentümer das Haus verkaufen wollen, wo verbleiben die Rücklagen für Instandhaltung?

WAS STEHT IM GESETZ?

Die Mehrheitseigentümer können gar nicht beschließen, das Haus zu verkaufen, denn jede einzelne Wohnung ist rechtlich wie ein einzelnes Hausgrundstück zu behandeln. Deshalb können allenfalls die Wohnungen einzeln verkauft werden. Die Instandhaltungsrücklage bleibt immer bei der Gemeinschaft, geht also nicht auf einzelne Erwerber – also auch nicht auf neue – über, sondern steht diesen wie den verbliebenen Wohnungseigentümern nur zur Instandhaltung des gemeinschaftlichen Eigentums zur Verfügung. Die gegenwärtig angesammelte Instandhaltungsrücklage steht auch nicht ohne Weiteres für die geplante Aufstockung zur Verfügung, weil dies niemals der Zweck der Ansammlung war. Die Erweiterung der Gemeinschaft durch Schaffung zweier Sondereigentumsseinheiten im Wege der Aufstockung mit dem Umbau auch des Gemeinschaftseigentums ist keine Angelegenheit der Gemeinschaft.

Die Mehrheitsmacht erstreckt sich nicht auf die grundlegende Erweiterung der Gemeinschaft. Kein Wohnungseigentümer kann gezwungen werden, derartigen Plänen zuzustimmen, die einen ganz erheblichen Eingriff in die Struktur der Gemeinschaft mit sich bringen. Alle Maßnahmen setzen Ihr Einverständnis voraus.

Für die Vorbereitung und Durchführung der Aufstockung sind behördliche Genehmigungen einzuholen und die Ausführung der Baumaßnahmen und die Verankerung der neuen Einheiten im Grundbuch ohne Inanspruchnahme gemeinschaftlicher Gelder zu planen. Sie sollten die Angebote abwarten.

VIER IM RECHT



Über Haus und Wohnung wird oft gestritten. Unsere Experten klären jede Woche eine Frage.

Im Wechsel antworten

- **Katrin Ditter**, Fachanwältin
- Manfred Puche, Bausachverständiger
- Arnold Lehmann-Richter, HWR Berlin
- Norbert Eisenschmid, Dt. Mieterbund e. V.

Ihre Beteiligung an den gemeinschaftlichen Bewirtschaftungskosten.

Praktischerweise werden die (noch nicht ausgebauten) zusätzlichen Wohneinheiten bereits vorher mit notariellem Kaufvertrag gegen die dafür anzusetzenden Kaufpreise veräußert, sodass diese Gelder für die Verwirklichung der gesamten Umbaupläne dann zur Verfügung stehen.