

Stellungnahme zum Antrag „Schleswig-Holsteinischer Landespreis für Baukultur und Innovationen im Wohnungs- und Städtebau“

Leon Leuser, wissenschaftlicher Mitarbeiter am Norbert-Elias-Center for Transformation Design&Research an der Europa-Universität Flensburg

Schleswig-Holsteinischer Landtag
Umdruck 19/1930

Kernaussagen

Der Antrag für einen „Schleswig-Holsteinischen Landespreis für Baukultur und Innovation im Wohnungs- und Städtebau“ wird begrüßt. Im Rahmen der Ausgestaltung sollten dabei jedoch folgende Punkte für die Kriterien zur Auswahl der Preisträger*innen und die Zusammensetzung der Jury beachtet werden:

- Einbeziehung von sozialen und regulatorischen Innovationen im Wohnungs- und Städtebau und damit zivilgesellschaftlichen Initiativen und kommunalen Behörden und Entscheidungsträger*innen als mögliche Preisträger*innen
- Besondere Berücksichtigung von Projekten und Lösungen im (Wohnungs-)Bestand
- Starke Einbeziehung von Suffizienzaspekten in einen möglichen Kriterienkatalog zur Auswahl der möglichen Preisträgerprojekte
- Interdisziplinäre Zusammensetzung der Jury zur Vergabe des Preises unter Einbeziehung aller relevanten Akteursgruppen im Wohnungs- und Städtebau sowie der Wissenschaft.

Diese Punkte werden im Folgenden weiter begründet.

Einleitung und Gegenwartsdiagnose

In der Frage des Wohnungs- und Städtebaus zeigen sich heute beispielhaft die sozialen und ökologischen Herausforderungen vor denen unsere Gesellschaft steht. In den Städten Deutschlands und damit auch Schleswig-Holsteins nimmt der Druck auf den Wohnungsmarkt und die Fläche in den letzten Jahren rasant zu. Die sozialen Auswirkungen sind derzeit fast täglich in den Nachrichten zu hören. So steigen Mieten, Boden- und Immobilienpreise in den vergangenen Jahren teils sehr stark an. In einigen Städten können sich selbst Angehörige der Mittelschicht die Miete nicht mehr leisten. Immer häufiger werden Menschen an die Ränder der Städte und aus ihren angestammten Vierteln gedrängt. Dies hat nicht nur Auswirkungen auf die Betroffenen selbst, sondern auch für das soziale Gefüge und den Zusammenhalt in den Vierteln. Auf ökologischer Seite ist festzustellen, dass die Flächeninanspruchnahme auch bei stagnierender Bevölkerungszahl weiter anhält. Noch immer werden in Deutschland täglich über 60 Hektar¹ an fruchtbarem Boden in Siedlungs- und Verkehrsfläche umgewandelt. Damit geht dieser für eine Verwendung etwa als landwirtschaftliche Fläche verloren für lange Zeit, da selbst bei einem Rückbau die Regenerationszeiten sehr lange ist.

¹ Ursprüngliches Ziel der Bundesregierung war diesen auf 30 Hektar pro Tag bis 2020 zu reduzieren, dies wurde mittlerweile auf 2030 verschoben.

Hinzu kommen zusätzlicher Ressourcenverbrauch für den Bau und die Nutzung der zusätzlichen Immobilien.

Zuzug in die Städte, eine wachsende Wohnfläche pro Kopf und Bodenspekulation sind maßgebliche Faktoren für die beschriebenen Probleme. Nach Jahren der Abwanderung migrieren in den vergangenen 15-20 Jahren wieder verstärkt Menschen aus ländlichen Gebieten sowie aus dem Ausland in die Städte. Hierdurch steigt der Druck auf Wohnungsmärkte und die Infrastruktur.

Als zweiter Grund ist der Umfang der individuellen Wohnfläche anzuführen. Sie beträgt heute im Bundesdurchschnitt etwa 46 Quadratmeter. Damit hat sie sich in den vergangenen 50 Jahren mehr als verdoppelt. Würde man sich mit der damaligen Wohnfläche pro Person begnügen könnten heute über 200 Millionen Menschen im aktuellen Wohnungsbestand wohnen. Zusätzlich treiben wachsende Wohnflächen pro Kopf den Energieverbrauch, sodass in den letzten Jahrzehnten die durch bessere Dämmung und effizientere Energienutzung gewonnenen Einsparungen im Raumwärmebedarf durch die wachsende Wohnfläche kompensiert wurden.

Die individuelle Wohnfläche ist dabei derzeit extrem unterschiedlich verteilt. Junge Familien, die zur Miete wohnen, müssen sich heute häufig mit der durchschnittlichen Fläche von vor 50 Jahren begnügen. Mit steigendem Alter und wenn im Eigentum gelebt wird, sind dagegen sogar individuelle Wohnflächen von 70 Quadratmeter und mehr üblich. Hier macht sich der „empty nest“-Effekt bemerkbar. Das heißt die Kinder sind ausgezogen und das Haus oder die Wohnung ist abbezahlt. Kann dieser Freiraum zunächst durchaus genossen werden, wird er mit steigendem Alter nicht selten zur Belastung. So geben in einer repräsentativen Studie knapp 50 % jener, die auf einer Wohnfläche von über 90 Quadratmeter pro Person wohnen, an, dass Ihnen die Fläche zu groß erscheint. Zudem wird die Versorgung mit dem täglichen Bedarf, an Kultur und medizinischen Dienstleistungen in den mit geringen Siedlungsdichten verbundenen Einfamilienhausgebieten mit steigendem Alter immer schwieriger. Doch was tun? Selbst wenn man bereit sein sollte, die eigenen über Jahre und Jahrzehnte gewohnten, persönlich gestalteten Vierwände und häufig auch das Lebensumfeld aufzugeben, ist man mit vielen Barrieren und Schranken konfrontiert. Das Einfamilienhaus hat kaum den Wert einer Wohnung in der nächstgelegenen Stadt oder die Miete in der zu groß gewordenen Wohnung ist wegen eines alten Mietvertrags genauso hoch oder gar niedriger als jene einer kleineren. Dieses Problem wird sicherlich mit dem demographischen Wandel nicht weniger werden, sondern noch weiter an Bedeutung zunehmen.

Drittens, drängt in den vergangenen Jahren immer mehr spekulatives Kapital auf der Suche nach Rendite in den Wohnungsbau und Grundstückskauf. In den betroffenen Städten verschärfen sich dadurch soziale Probleme. So drängen steigende Mieten mittlerweile selbst Teile der bürgerlichen Mittelschicht aus den Städten. Der Berliner Senat konstatiert in seinem Stadtentwicklungsplan „Wohnen“, dass in Berlin aufgrund niedriger Einkommen mittlerweile jede*r Zweite Anspruch auf eine Sozialwohnung habe. Die durch diese Entwicklungen getriebene Segregation fördert eine Spaltung der Gesellschaft. Aber auch im Wohnungsneubau ist aufgrund der durch Spekulation sehr hohen Bodenpreise kaum noch möglich so zu bauen, dass die resultierenden Mieten für breite Schichten erschwinglich sind. Dabei handelt es sich bei den damit verbundenen Bodenrenten um leistungslose Einkommen. Diese widersprechen nicht nur allgemeinen Gerechtigkeitsvorstellungen und -theorien, sondern auch den Regeln und Prinzipien der sozialen Marktwirtschaft. Ein weiterer wichtiger Faktor für hohe Mieten in Neubauten sind Tiefgaragen. Hier ist zu fragen ob und in welchem Umfang diese im Rahmen einer modernen, nachhaltigen Stadtentwicklung, die eine Reduktion des motorisierten Individualverkehrs erfordert, ihren Platz haben oder ob damit eine Infrastruktur gebaut wird die in 20-30 Jahren leer steht.

Die mit steigenden Mieten einhergehende Verdrängung in die städtischen Peripherien und das Umland zieht zudem zusätzlich ein erhöhtes Verkehrsaufkommen nach sich. Durch die geringere Wohndichte und die längeren Strecken in diesen Lagen wird der motorisierte Individualverkehr oft unausweichlich. Denn hier ist es deutlich schwieriger eine ähnliche Attraktivität des Umweltverbunds zu gewährleisten, wie in den Innenstädten, d.h. hohe Frequenzen, Bedienung auch in den frühen Morgen- und späten Abendstunden sowie gute Erreichbarkeit.

Lösungsansätze

Für viele dieser Problemlagen werden heute schon durch Bürger*innen, Architekt*innen, Forscher*innen, Stadtplaner*innen und Politiker*innen neue, innovative Lösungen entwickelt. So schließen sich Bürger*innen zusammen, um intergenerationelle Wohnprojekte zu entwickeln, in denen eine neue Art von Nachbarschaft und nachbarschaftlicher Hilfe praktiziert werden kann. Diese Projekte bieten häufig die Gelegenheit etwa Gästezimmer für alle Hausbewohner*innen vorzuhalten, sodass dieser Bedarf nicht privat gedeckt werden muss. Weitere Möglichkeiten zur Verkleinerung der individuellen Wohnfläche bei gleichem Komfort bieten gemeinschaftlich genutzte Infrastrukturen und Räumlichkeiten. Weiterhin ist es unter Umständen in solchen Projekten leichter möglich in eine kleinere Wohnung zu ziehen ohne das soziale Umfeld verlassen zu müssen. Unterstützt werden diese Gruppen durch kreative Architekt*innen, die passende Gebäudeschnitte mit vielen neuen Möglichkeiten entwerfen.

In der Stadtplanung zeigen viele auch gerade internationale Beispiele, dass eine Beruhigung und Minderung des motorisierten Individualverkehrs zahlreiche positive Aspekte für die jeweiligen Städte und Viertel mit sich bringt. Die Sicherheit insbesondere für junge und ältere Menschen und ihre Teilhabe etwa am Fahrradverkehr kann erhöht werden. Durch Lärminderung und mehr Platz im öffentlichen Raum, steigt die Lebensqualität und Attraktivität an.

Weiterhin gerät in den vergangenen Jahren die Suffizienz als weitere Nachhaltigkeitsstrategie immer mehr in den Fokus. Mit dieser sozial-organisatorischen Strategie zur Reduktion des Ressourcenverbrauchs werden unter anderem Infrastrukturen und die Effekte dieser auf das Handeln der Menschen in den Blick genommen. Mit einer innovativen Infrastruktur in den Wohngebäuden wird etwa eine Reduktion der privaten Wohnfläche bei ähnlichem Komfort möglich. Bei einer guten Verkehrsanbindung des Standorts durch ÖPNV und Fahrradwege können der motorisierte Individualverkehr reduziert und beispielsweise Flächen für Stellplätze erst gar nicht in Anspruch genommen werden.

Auch in der Kommunalpolitik gibt es vielfältige Beispiele wie etwa durch Instrumente der Konzeptvergabe, einer Bodenbevorratungspolitik oder Erbpachtverträge eine moderne, sozial inklusive und ökologisch nachhaltige Stadtentwicklung gestaltet werden kann. In den bekannten Beispielen geht dies häufig mit bezahlbaren Mieten, funktions- und sozial durchmischten Quartieren und hohen Aufenthaltsqualitäten im öffentlichen Raum einher.

Schlussfolgerungen und Empfehlungen

Aufgrund der großen Bedeutung des Themas Wohnen und Stadtentwicklung sowohl für die soziale Entwicklung als auch die ökologische Nachhaltigkeit Schleswig-Holsteins, ist der Antrag auf die Auslobung eines Landespreises ausdrücklich zu begrüßen. Durch einen solchen Preis werden besondere Leistungen gewürdigt, Leuchttürme in der breiteren Öffentlichkeit bekannt gemacht und innovative Ansätze gewertschätzt.

Bei der **Auswahl der möglichen Preisträger*innen als auch der zugehörigen Kriterien** sollte dabei über rein architektonische und technische Lösungen hinausgegangen werden. Besonders wichtig ist

es sowohl **soziale als auch regulatorische Innovationen** mit in den Blick zu nehmen. Soziale Innovationen reichen dabei von zivilgesellschaftlichen Aktivitäten im Wohnbereich, wie selbstorganisierter nachbarschaftlicher Vernetzung und Hilfe, bis hin zu innovativen Wohnprojekten, die beispielsweise eine Anpassung der Wohnungsgröße an die jeweilige Lebensphase vorsehen. Im Bereich regulatorischer Innovationen sollten auch besonders innovative Konzepte, beispielsweise im Bereich der Bodenpolitik, gewürdigt werden. Diese drücken sich gegebenenfalls nicht in einem einzelnen Bauprojekt aus, sondern wirken positiv auf den sozialen Zusammenhalt und die Nachhaltigkeit der Gesamtstadt. Hierdurch würden darüber hinaus **alle wichtigen Akteursgruppen** (Zivilgesellschaft und Bürger*innen, Unternehmen sowie Politik/Verwaltung) im Themenfeld **als mögliche Preisträger*innen** einbezogen.

Weiterhin sollten **insbesondere Lösungen für den Immobilienbestand sowie bestehende Quartiere eine wichtige Rolle spielen**. Denn Neubauten machen nur einen kleinen Teil des Bestands aus und sind daher auch nur für neue Projekte relevant. Doch es ist gerade der Bestand, wie beispielsweise die oben angesprochenen Einfamilienhausgebiete, für den heute innovative Lösungen für die Nutzung der Immobilien, die Versorgung im Quartier als auch für die Mobilität zu finden sind.

Für eine zeitgemäße, innovative Auswahl an Preisträgerprojekten sollten im Rahmen eines Kriterienkatalogs insbesondere auch **Suffizienzkriterien**, wie sie etwa von den Architekten Arne Steffen und Matthias Fuchs² für den Wohnungsbau entwickelt wurden, besondere Berücksichtigung erhalten. Dazu gehören die Einbeziehung der Standortfaktoren wie etwa Verkehrsanbindung, ein geringer Flächenbedarf, hohe und langfristige Nutzungsdichten sowie optimierte Lebensdauer und die Beförderung von sozialen Kontakten durch bauliche Strukturen.

Aus diesen Gründen ist **eine interdisziplinäre Jury** für die Auswahl der Preisträger*innen zu befürworten in der alle Akteursgruppen vertreten sind. Das heißt Vertreter*innen von zivilgesellschaftlichen Organisationen, aus der Wissenschaft, aus fachlichen Verbänden wie der Architektenkammer, Unternehmen und (Lokal-) Politik.

² Arne Steffen und Matthias Fuchs (2015): Weniger ist weniger – und anders. Deutsche Bauzeitung 06.2015