

Zügig ist nicht schnell

Von den LNG-Terminals für den Wohnungsbau lernen?

Die Fakten beeindruckten: Die Entwurfsplanung für das Projekt war nach zehn Tagen fertig. Die Genehmigung lag nach sechzehn Wochen vor, und die Bauzeit betrug nur vier Monate. Selbst für ein Einfamilienhaus in Fertigbauweise wäre das Tempo, das beim Bau der Anbindungsleitung Wilhelmshaven für das erste deutsche LNG-Terminal vorgelegt wurde, höchst respektabel. Die Betriebsgesellschaft spricht vom „Bauen in neuer Deutschlandgeschwindigkeit“.

Beim Wohnungsbau wird hingegen noch nach alter Deutschlandgeschwindigkeit gebaut, wie das Beispiel des in Freiburg im Breisgau geplanten Stadtteils Dietenbach zeigt. Dort sollen im Westen der Stadt annähernd 7000 Wohnungen für mehr als 15 000 Menschen entstehen. Die Planungen begannen schon 2012. Die Stadt prognostizierte, dass bis Anfang der Vierzigerjahre alles fertiggestellt sein werde. Jetzt könnte es aber noch deutlich später werden. Nach jüngsten Berichten möchte die örtliche Sparkasse die Vermarktung der Dietenbach-Grundstücke an die Stadt zurückgeben, weil ihr das wirtschaftliche Risiko des Projekts wegen der gestiegenen Baupreise und Zinsen inzwischen zu hoch erscheint.

Warum gibt es das Deutschland der zwei Geschwindigkeiten? In beiden Fällen geht es doch um Vorhaben, an deren Umsetzung ein evidenten öffentliches Interesse besteht. Auf den ersten Blick scheint die Antwort einfach zu sein: Den Terminals spendierte der Gesetzgeber Mitte des Jahres flugs ein eigenes LNG-Beschleunigungsgesetz mit spürbaren Erleichterungen. Außerdem war ein großer gesellschaftlicher Konsens spürbar, dass schnellstmöglich eine Infrastruktur für die Importe von Flüssiggas geschaffen werden muss. So gelang bei den Terminals in zehn Monaten ein Erfolg, der zuvor über Jahrzehnte undenkbar erschien.

Beim Wohnungsbau gibt der Gesetzgeber den Kommunen sogar schon viel länger einen drakonischen Rahmen an die Hand: Das Projekt Freiburg-Dietenbach ist als städtebauliche Entwicklungsmaßnahme geplant, die gemeinhin als schärfstes Schwert des Städtebaurechts bezeichnet wird. Entwicklungsmaßnahmen müssen durch das Wohl der Allgemeinheit gerechtfertigt sein und insbesondere einen erhöhten Bedarf an Wohnraum decken. Hierzu können Kommunen die Grundstückseigentümer am Ende sogar enteignen. In zeitlicher Hinsicht muss die Maßnahme zügig innerhalb eines absehbaren Zeitraums durchgeführt werden.

Doch in der praktischen Umsetzung ist „zügig“ hier das Gegenteil von schnell, wie das Beispiel Freiburg, aber auch die in Frankfurt geplante „Josefstadt“ an der A5 zeigt, für die eine Projektdauer von 22

Jahren vorgesehen ist. Rechtlich hatte das Bundesverwaltungsgericht an dieser langen Verfahrensdauer nichts zu beanstanden, wie sich aus der kürzlich veröffentlichten Entscheidung zu Dietenbach ergibt. Alles hänge von den Umständen des Einzelfalles ab. „Unterwegs“ auftretende Hindernisse müssten allerdings unverzüglich beseitigt werden.

Bei genauerem Hinschauen zeigen sich die Unterschiede zwischen großen Infrastrukturprojekten und Bauleitplanung: Die Schaffung von Wohnbauland ist in kommunaler Hand und damit oft von fragilen Mehrheiten in den Stadtparlamenten abhängig. Außerdem spricht der Bundesgesetzgeber hier mit doppelter Zunge: Das Zügigkeitsgebot bei städtebaulichen Entwicklungsmaßnahmen wird konterkariert durch überkomplexe Vorgaben, die für die Aufstellung von Bebauungsplänen gelten und deren Einhaltung am Ende auch noch penibel von den Gerichten kontrolliert wird. Schließlich gibt es keinen breiten gesellschaftlichen Konsens zu ambitioniertem Wohnungsbau. Dies gilt übrigens gleichermaßen für Neubauprojekte auf der grünen Wiese wie für das Weiterbauen im Bestand als Nachverdichtung.

Diesem Dilemma versuchen die Protagonisten des Wohnungsbaus durch eine Flucht in die „Welt der Fachlichkeit“ zu entkommen. Bei der Bauleitplanung wird heute jeder einzelne Belang durch umfängliche Expertisen (etwa zu Verkehr, Lärm, Mikroklima, Belichtung, Artenschutz) von Sachverständigen untersucht und nach technischen Regelwerken bewertet. Doch solche vermeintlich objektiven Einschätzungen führen in der Praxis gerade nicht zur gewünschten Akzeptanz von Wohnbauprojekten, sondern allenfalls zu Gegengutachten und langwierigen Gerichtsverfahren.

Hierzu gibt es keine einfachen Lösungen. Insbesondere erscheint es beim Wohnungsbau illusorisch, dass Wirtschaft, Politik, Behörden und Zivilgesellschaft an einem Strang ziehen, wie dies für die Anbindungsleitung Wilhelmshaven postuliert wurde. Das hat auch die Bundespolitik erkannt. Andernfalls hätte man bei dem von der Bundesregierung ausgerufenen Bündnis für bezahlbares Wohnen andere Maßnahmen vorgeschlagen als die 187 kleinteiligen und mutlosen Verbesserungsvorschläge, die im Oktober der Öffentlichkeit vorgestellt wurden. Klar ist damit, dass das LNG-Beschleunigungsgesetz keine Blaupause für beschleunigten Wohnungsbau abgibt. Wer das glaubt, vergleicht Äpfel mit Birnen. Damit bleibt es bis auf Weiteres bei zwei entkoppelten „Deutschlandgeschwindigkeiten“ des Bauens. THOMAS SCHRÖER

Der Autor ist Fachanwalt für Verwaltungsrecht in Frankfurt.