



MIETERECHO

Zeitung der Berliner MieterGemeinschaft e.V. www.bmgev.de Nr. 406 Dezember 2019



Wem gehört die Straße?

Eine menschenfreundlichere Verkehrspolitik ist möglich



IMPRESSUM

Herausgeberin: Berliner MieterGemeinschaft e.V.

Redaktion MieterEcho: Joachim Oellerich (V.i.S.d.P./ Chefredaktion), Andreas Hüttner, Philipp Mattern, Rainer Balcerowiak, Hermann Werle, Philipp Möller, Matthias Coers (Bildredaktion), Jutta Blume (Schlussredaktion/CvD), G. Jahn (Mietrecht)

Kontakt: Telefon: 030 - 21002584, E-Mail: me@bmgev.de

Grafik: nmp (Gestaltung/ Satz/ Bildredaktion)

Titelbild: nmp **Fotos:** Changing-Cities.org, Matthias Coers, nmp

Belichtung und Druck: Königsdruck Berlin

Redaktionsschluss: 15.11.2019

© Berliner MieterGemeinschaft e.V.

Nachdruck nur nach vorheriger Rücksprache. Der Bezugspreis ist durch den Mitgliedsbeitrag abgegolten. Namentlich gekennzeichnete Beiträge stimmen nicht notwendigerweise mit der Meinung der Redaktion überein. Für unverlangt eingesandte Manuskripte oder Fotos wird keine Haftung übernommen.

GESCHÄFTSSTELLE

Berliner MieterGemeinschaft e.V.

Möckernstraße 92 (Ecke Yorckstraße), 10963 Berlin

Telefon: 030 - 2168001, Telefax: 030 - 2168515

www.bmgev.de

ÖFFNUNGSZEITEN

Montag, Dienstag, Donnerstag 10 bis 13 Uhr und 14 bis 17 Uhr

Mittwoch 10 bis 13 Uhr

Freitag 10 bis 13 Uhr und 14 bis 16 Uhr

Fahrverbindung:

🚶 Möckernbrücke, Mehringdamm, Yorckstraße, 🚶 Yorckstraße, 🚶 M19

Bankverbindung:

Postbank Berlin, IBAN: DE62 1001 0010 0083 0711 09, BIC: PBNKDEFF

Die Berliner MieterGemeinschaft bietet ihren Mitgliedern persönliche Mietrechtsberatung an (siehe Seite 31 und hintere Umschlagseite).

Die rollstuhlgerechten Beratungsstellen sind durch ♿ gekennzeichnet.

Achtung! In unserer Geschäftsstelle und in den Vor-Ort-Büros findet während der Öffnungszeiten keine Rechtsberatung statt.

PROBLEME MIT DEM VERMIETER?

Bei der Berliner MieterGemeinschaft können Ratsuchende kostenlos folgende Informationsblätter bestellen:

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Betriebskostenabrechnung | <input type="checkbox"/> Mietvertrag |
| <input type="checkbox"/> Eigentümerwechsel | <input type="checkbox"/> Modernisierung |
| <input type="checkbox"/> Heizkostenabrechnung | <input type="checkbox"/> Schönheitsreparaturen |
| <input type="checkbox"/> Kündigung durch den Vermieter | <input type="checkbox"/> Umwandlung und Wohnungsverkauf |
| <input type="checkbox"/> Mängelbeseitigung | <input type="checkbox"/> Untermiete |
| <input type="checkbox"/> Mieterhöhung | <input type="checkbox"/> Wohnfläche |
| <input type="checkbox"/> Mietpreisbremse | <input type="checkbox"/> Wohnungsbewerbung |
| <input type="checkbox"/> Mietsicherheit/Kaution | <input type="checkbox"/> Zutritt und Besichtigung |

Bitte ankreuzen und mit Briefmarken im Wert von 0,95 € einfach an folgende Adresse schicken:

Berliner MieterGemeinschaft e.V.

Möckernstraße 92

10963 Berlin

NAME _____

VORNAME _____

STRASSE _____

PLZ _____

ORT _____

BEZIRKSGRUPPENTREFFEN

Friedrichshain Jeden 3. Donnerstag im Monat, 19.30 Uhr

Stadtteilbüro, Warschauer Straße 23, ☒

🚶 Frankfurter Tor 🚶 M10

E-Mail: friedrichshain@bmgev.de

Kreuzberg Jeden 1. Donnerstag im Monat, 19 Uhr

Geschäftsstelle der Berliner MieterGemeinschaft, Möckernstraße 92

🚶 Möckernbrücke, Mehringdamm, Yorckstraße ☒ Yorckstraße 🚶 M19

E-Mail: kreuzberg@bmgev.de

Lichtenberg Jeden 1. Montag im Monat, 18 Uhr

Kiezspinne, Schulze-Boysen-Straße 38

🚶 und ☒ Frankfurter Alle 🚶 240

E-Mail: lichtenberg@bmgev.de

Marzahn Jeden letzten Montag im Monat, 19 Uhr

Lebensnähe e.V. Begegnungsstätte, Alt-Marzahn 30

☒ Marzahn 🚶 M6, M8, 18 🚶 X 54, 154, 192, 195

Neukölln Jeden letzten Montag im Monat, 19 Uhr

Beratungsstelle, Sonnenallee 101

🚶 Rathaus Neukölln 🚶 M41, 104, 167

E-Mail: neukoelln@bmgev.de

Prenzlauer Berg Jeden 2. Mittwoch im Monat, 20 Uhr

im Nachbarschaftshaus Helmholtzplatz, Raumerstraße 10

🚶 Eberswalder Straße 🚶 M10, M2

☒ Prenzlauer Allee ☒ Schönhauser Allee

Wedding Jeden 2. Donnerstag im Monat, 19 Uhr

Tageszentrum Wiese 30, Wiesenstraße 30

🚶 und ☒ Wedding 🚶 Nauener Platz ☒ Humboldtthain

E-Mail: wedding@bmgev.de

Folgende Bezirksgruppen treffen sich unregelmäßig:

Schöneberg, Spandau, Tempelhof

Ort und Termin der Treffen bitte erfragen unter 030 – 21002584.

Aktuelle Termine unter: www.bmgev.de/verein/bezirksgruppen.html

Bei den Bezirksgruppentreffen findet keine Rechtsberatung statt. Rechtsberatung erfolgt ausschließlich durch Rechtsberater/innen in den dafür ausgewiesenen Beratungsstellen (siehe hintere Umschlagseite).

INHALT

TITEL

- 4 **Lob der Regenrose**
Es fehlt noch viel zu einer fahrrad- und fußgängerfreundlichen Stadt
Ragnhild Sørensen
- 6 **Auslaufmodell Privatauto**
Autos sollten aus Städten verbannt werden
Klaus Gietinger
- 8 **Die langen Schatten der Vergangenheit**
Der ÖPNV ist in einem desolaten Zustand
Rainer Balcerowiak
- 10 **TüBus umsonst**
Ringeln um kostenlosen öffentlichen Nahverkehr in Tübingen
Siegfried Gack
- 12 **Geht's noch?**
Das älteste Verkehrsmittel wird neu entdeckt
Roland Stimpel
- 13 **„Es gibt immer noch eine riesige Grauzone“**
Interview mit Burkhard Zitschke
Rainer Balcerowiak

BERLIN

- 14 **Kein Grund zum Ausruhen**
Wichtiger erster Schritt zur Regulierung des Wohnungsmarktes
Rainer Balcerowiak
- 17 **Gegen die Interessen der Mitglieder**
Genossenschaftler/innen gegen die Lobbyarbeit der Verbände
Elisabeth Voß
- 19 **Richtig deckeln**
Zum vorläufigen Umgang mit dem Mietendeckel aus Mietersicht
Rechtsanwalt Marek Schauer
- 21 **Der Investorenversther**
Wohnungspolitisches Porträt des Regierenden Bürgermeisters
Philipp Möller
- 22 **Kein Plan, kein Mut, keine Hoffnung**
Die Berliner SPD distanziert sich vom „Klassenkampf“
Rainer Balcerowiak
- 23 **Die SPD und die Wohnungspolitik**
Neues Positionspapier für eine „Wohnwende“
Chaim Reich

MIETRECHT AKTUELL

- 24 **Mieter/innen fragen – wir antworten**
Bauliche Veränderungen durch Mieter/innen
Rechtsanwalt Hannes Poggemann
- 27 **RECHT UND RECHTSPRECHUNG**
- 31 **SERVICE**
- 32 **RECHTSBERATUNG**

Liebe Leserinnen und Leser,

„Die Ansiedlung von Tesla ist ein großer Erfolg für die Region Berlin Brandenburg“, verkündete Christian Gräff im Berliner Abgeordnetenhaus. Etwas anderes hätte man vom Landesvorsitzenden der Mittelstands- und Wirtschaftsvereinigung der CDU in Berlin auch nicht erwartet. Ganz in seinem Sinne dürften die Absichten des Tesla-Chefs Elon Musk sein, denn der ist der Auffassung: „Es gibt viel einfachere Orte, um zu arbeiten, aber niemand hat jemals die Welt mit 40 Stunden pro Woche verändert.“

Er selbst stellt sich gerne als Workaholic dar, dem eine Wochenarbeitszeit von 120 Stunden erst die richtige Befriedigung verschaffe und der von seinen Beschäftigten verlange, dass sie locker 100 Wochenstunden bewerkstelligen. Ein Mitarbeiter gab gegenüber der Zeitschrift *Business Insider* an, deswegen teilweise in der Fabrik zu schlafen. Am glücklichsten im Unternehmen seien jene Arbeiter, die gut mit 70 Stunden pro Woche auskämen.

Die Arbeitszeiten seien notwendig, damit das Unternehmen überlebe, entgegnete Musk den Kritiker/innen, die seine Betriebsführung mit Sklaventreiberei verglichen. Ganz offenbar ist dem seltsamen Selfmademan bisher vollkommen entgangen, dass in den letzten zweihundert Jahren soziale Kämpfe stattgefunden haben, die solcher Ausbeuterei Schranken gesetzt haben. Wie sollte er auch. Seinen Untergebenen schärft er ein: „Wir verändern die Welt und die Geschichte und entweder sind Sie dabei oder nicht.“

In Brandenburg will der Visionär mit dem Bau von Elektroautos die Welt verändern. Das könnte ihm gelingen, aber nicht zum Guten. Denn, so stellt *lunapark 21* fest: „Die Reise im Elektroauto führt (unter anderem klimapolitisch) in die Sackgasse“.

Notwendig ist eine echte Verkehrswende und die verlangt nicht mehr E-Autos, sondern weniger Autos insgesamt. Die niederländische Stadt Groningen befindet sich zu einem guten Teil auf der anderen Seite der Verkehrswende. In dieser Stadt ist der Anteil des Radverkehrs auf 60% des Gesamtverkehrs, das heißt aller von den Bürger/innen zurückgelegten Wege, gestiegen. Wenn dann 10% der Wege zu Fuß und 15% mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden, bleiben für den Pkw-Verkehr noch 15% übrig. Ein solcher „Restverkehr“ wäre durchaus zu bewältigen. Auf Elon Musk könnte dann gerne verzichtet werden.

IHR MIETERECHO

HINWEIS ZUM JAHRESWECHSEL

Vom 24.12. bis 31.12.2019 bleiben die Beratungsstellen geschlossen. Für nicht aufschiebbaren Beratungsbedarf in Eilfällen sind die mit * gekennzeichneten Beratungsstellen geöffnet.

Am 24. und 31. Dezember 2019 bleibt die Geschäftsstelle geschlossen.

„SIND WOHNUNGEN NOCH ZUM MIETEN DA?“

Leerstand und Ferienwohnungen in Moabit und Wedding

Veranstaltung zum Thema Zweckentfremdung der Bezirksgruppe Wedding in Kooperation mit dem Runden Tisch gegen Gentrifizierung Moabit, u.a. mit Ramona Reiser (Die Linke), Stadträtin für Jugend, Familie und Bürgerdienste im Bezirk Mitte.

Freitag, 13.12.19, Rathaus Tiergarten (BVV Saal) ☞, Mathilde-Jacob-Platz 1, 10551 Berlin



Lob der Regenhose!

Trotz neuen Mobilitätsgesetzes fehlt Berlin noch viel zu einer fahrrad- und fußgängerfreundlichen Stadt

Von Ragnhild Sørensen

Nach jahrelangen Verhandlungen und unendlich vielen Stunden freiwilliger Aktivistenarbeit wurde am 28. Juni 2018 mit den rot-rot-grünen Stimmen der Koalition im Berliner Senat Deutschlands erstes Mobilitätsgesetz verabschiedet. Es war der Beweis, dass „die da unten“ weit mehr als nur krakeelen und gegen „die da oben“ pöbeln können. Die Zivilgesellschaft hatte der Politik gezeigt, dass sie mitgestalten will.

Der inzwischen fast legendäre Volksentscheid Fahrrad und sein Trägerverein Changing Cities sammelten 2016 in nur drei Wochen mehr als 100.000 Unterschriften für eine fahrradfreundlichere Stadt. Ein Votum, das die neu gebildete Koalition in Berlin nicht ignorieren konnte. So wurde der Volksentscheid zum Vorbild für inzwischen 21 Radentscheide bundesweit, die die Verkehrswende von unten vorantreiben.



Foto: Norbert Michalke/Changing Cities

Ragnhild Sørensen ist beim Verein Changing Cities für die Pressearbeit verantwortlich. Der Verein setzt sich für eine Verkehrswende von unten ein. Mehr unter: <https://changing-cities.org>

Das Mobilitätsgesetz stellt die alten Verkehrsnormen auf den Kopf. In den letzten 70 Jahren ging es in der Verkehrspolitik im Prinzip nur darum, die Auto-Mobilität zu fördern. Die Straßen von Berlin sind ja nicht ursprünglich für Autos angelegt, sie waren viel mehr ein Begegnungsort für alle. Hier wurde gehandelt, gequatscht, gespielt, gewaschen – und natürlich wurde der Raum auch von Menschen benutzt, die von einem Ort zum anderen wollten. Mit dem Aufkommen der Autos wurde die Funktion des öffentlichen Raums radikal umdefiniert: Die Straßen wurden fortan so konzipiert, dass Autos überall problemlos fahren konnten, indem alle anderen Fortbewegungsformen wie Zufußgehen und Radfahren buchstäblich an den Rand gedrückt wurden. Den Autos wurde zudem kostenloser Lagerplatz im öffentlichen Raum zugeteilt. Hinzu kam eine Palette finanzieller Förderungen des motorisierten Individualverkehrs: Heute zahlt jede/r Deutsche 2.100 Euro pro Jahr für die Subventionierung des Autoverkehrs (Pendlerpauschale, Dieselsubventionen etc.) – Straßenbau nicht inklusive!

Das, was euphorisch als die autogerechte Stadt gefeiert wurde, hat sich aber ins Gegenteil verkehrt: Es herrschen Stau, schlechte Luft, Lärm und notorischer Platzmangel.

Das Mobilitätsgesetz dreht deshalb das Prinzip der autogerechten Stadt um. Es schreibt den Vorrang des Umweltverbundes vor, also des Fuß-, Rad- und öffentlichen Nahverkehrs. Bei allen Planungen und Maßnahmen verliert der Autoverkehr sein Privileg zu Gunsten klimaverträglicher Mobilität. Dies bahnt den Weg für den Ausbau eines berlinweiten Radverkehrsnetzes, das das Radfahren bequemer und vor allem sicherer machen soll. Denn alle Studien weisen auf dieselbe Tatsache hin: Erst wenn die Infrastruktur mehr Sicherheit und gute Verbindungen für Radfahrende herstellt, steigen die Menschen um. Wer autogerecht baut, erzeugt also mehr Autoverkehr, wer sichere und komfortable Infrastruktur für Radfahrende baut, bekommt mehr Radverkehr.

Die zweite entscheidende Leitlinie des Mobilitätsgesetzes be-

trifft „Vision Zero“, also das Prinzip „Null Tote und Schwer verletzte“. Bei Neuplanungen verliert die bisher vorherrschende Maxime der „Flüssigkeit und Leichtigkeit des motorisierten Individualverkehrs“ ihre Gültigkeit. Wenn Straßen gestaltet werden, muss in erster Linie die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und insbesondere die der ungeschützten berücksichtigt werden. So sollten jährlich etliche Kreuzungen sicherer gemacht werden, denn sie sind die Unfallschwerpunkte des ungeschützten Verkehrs.

Der dritte übergeordnete Grundsatz, mit dem das Mobilitätsgesetz bricht, ist die widersinnige Gleichstellung von fließendem und ruhendem Verkehr. Ab jetzt gilt der Vorrang des fließenden vor dem ruhenden Verkehr. Der ruhende Verkehr, das sind in Berlin vor allem Autos, die bisher durchschnittlich 23 Stunden pro Tag nahezu kostenfrei im öffentlichen Raum gelagert werden dürfen. De facto bedeutet das Prinzip, dass zunächst der Parkraum eingeschränkt werden muss, wenn beispielsweise ein neuer Fahrradweg angelegt werden soll.

Neben diesen Prinzipien beschreibt das Mobilitätsgesetz auch, dass das zu Grunde liegende Verwaltungsverhalten transparent und nachvollziehbar sein muss. Maßnahmen sollen kommunikativ begleitet werden und Verfahrensabläufe müssen offen und unter Beteiligung der Zivilgesellschaft organisiert werden. Ein umfangreiches Monitoring soll öffentlich über den Fortschritt berichten.

1,5 Jahre mit dem Mobilitätsgesetz

Und genau beim Fortschritt hapert es gewaltig. Niemand hat erwartet, dass das Gesetz der Stadt innerhalb weniger Monate ein komplett neues Gesicht verpasst. Aber die Trägheit der Umgestaltung ist dennoch frappierend. Das Berliner Zuständigkeits-Pingpong zwischen Senat und Bezirken bremst sämtliche Prozesse aus. In einzelnen Bezirken gibt es erhebliche Widerstände und Teile der Verwaltung und der Stadtgesellschaft kämpfen weiterhin um jeden Parkplatz. Radwege werden zu schmal und ohne Protektion angelegt (z.B. Oberbaumbrücke). Geschützte Radwege werden gleich nach Erbauung vom Bezirk wieder abgebaut (Dahlemer Weg). Wie bei den viel zu gefährlichen Fahrradweichen zeigen diese Maßnahmen, dass die Ziele des Mobilitätsgesetz in der Verwaltung nicht angekommen sind. Wie soll es Berlin gelingen, bis 2030 ein dichtes Netz aus Radverkehrsanlagen in der gesamten Stadt zu bauen, mehrere tausend Kilometer Straßen fahrradfreundlicher umzugestalten und elf Radschnellverbindungen zu schaffen? Fest steht: Ohne eine gut funktionierende Verwaltung sind die ehrgeizigen Ziele des Mobilitätsgesetzes nicht zu erreichen. Trotzdem nehmen tagtäglich mehr als 100.000 Berliner/innen das Fahrrad und liefern so ungeachtet einer vollkommen unzureichenden Infrastruktur das beste Argument für die Verkehrswende – Tendenz steigend.

Es scheint nach wie vor so zu sein, dass die Zivilbevölkerung den politisch Verantwortlichen und der Verwaltung voraus ist. Nur 30% der Menschen in Berlin sind noch mit dem Auto unterwegs, und trotzdem gibt es übertrieben große Ängste vor einem Aufstand der „besorgten Autofahrer/innen“. Um so wichtiger wäre es, dass der Senat klar und deutlich kommuniziert, wie sich die Stadt im Zuge der Umsetzung des Mobilitätsgesetzes verändern wird.

Was passiert eigentlich mit den Autos?

Berlin wird mit dem Mobilitätsgesetz nicht autofrei, schon gar nicht von heute auf morgen. Autoverkehr wird aber mit der Zeit



Die im Jahr 2016 in nur drei Wochen gesammelten 100.000 Unterschriften des Volksentscheids Fahrrad und seinem Trägerverein Changing Cities führten unter anderem zur Verabschiedung von Deutschlands erstem Mobilitätsgesetz durch den Berliner Senat. Fotos: changing-cities.org

entscheidend weniger werden. Es gibt natürlich Menschen, die auf das Auto „angewiesen sind“, wie etwa mobilitätseingeschränkte Menschen, die Müllabfuhr oder einige Lieferverkehre. Dann gibt es noch all die Menschen, die seit 70 Jahren von der Politik der autogerechten Städte profitiert haben; die bequem und kostengünstig überall mit dem Pkw hin konnten, weil die Gemeinschaft diese Mobilität mitfinanziert hat. Für sie wird es Veränderungen geben, denn der motorisierte Individualverkehr ist in einer wachsenden Stadt einfach nicht mehr effektiv. Auch der Lagerplatz für Mobilitätsgeräte im öffentlichen Raum kann viel besser genutzt werden. Es ist nicht sinnvoll, Wege unter 10 Kilometern mit dem Auto zurückzulegen – wie es für 70% aller Autofahrten der Fall ist. Die Hälfte aller Wege, die mit dem Auto zurückgelegt werden, sind sogar unter 5 Kilometern – eine Strecke, die die allermeisten Menschen problemlos mit dem Fahrrad zurücklegen können.

Wir wissen alle, was wir mit einer autoärmeren Stadt gewinnen: mehr Platz für alle, gute Luft, Ruhe, mehr Grün, Entschleunigung. Und obendrein trägt die autofreie Stadt entscheidend zur Reduktion der CO₂-Emissionen bei. Manche haben trotzdem Angst, dadurch weniger mobil zu sein, weil man als Bürger/in plötzlich mit verspäteten U-Bahnen, schlecht getakteten Bussen und unangenehmen Regenschauern leben muss. Abgesehen vom Wetter lässt sich jedoch alles anders gestalten. Wäre ich heute noch Autofahrer/in, ich würde lautstark auf die Barrikaden gehen und ein gut funktionierendes Mobilitätskonzept für meine Stadt fordern. Ich würde dem Bergmannkiez gratulieren, der durch einen bezirklichen Beschluss Ende Oktober Berlins erster Superblock wird. Das heißt, dass es innerhalb des Blocks keinen motorisierten Durchgangsverkehr geben soll.

Ich würde gegen all die Vorteile einer lebenswerten Stadt liebend gerne mein Stück Blech eintauschen. Aber nur, wenn der Senat glaubhaft machen kann, dass er das Mobilitätsgesetz bis 2030 umsetzt. Im Gegenzug würde ich mir eine Regenhose anschaffen. ●

Zum Wortlaut des Berliner Mobilitätsgesetzes:

<http://gesetze.berlin.de/jportal/?quelle=jlink&query=MobG+BE&psml=bsbeprod.psml&max=true>

Statt einer zweiten Parkhauseinfahrt ins Kaufhaus Karstadt am Hermannplatz gibt es jetzt eine direkte Verbindung für Fahrräder zwischen Hasenheide und Urbanstraße.

Auslaufmodell Privatauto

Autos sollten aus Städten verbannt werden, E-Autos lösen die Probleme nicht

Von Klaus Gietinger

Die urbane Großstadt leidet unter dem Auto. Das wissen alle. Glaubt man dem Umweltbundesamt, dann ist sogar schon seit Jahren die Mehrzahl der Bürger/innen für autobefreite Städte. Doch geht es dann dem Parkplatz vor der Tür an den Kragen, ist Schluss mit lustig und das ökologische Gewissen verdrängt seine Scham.

Das Auto hat drei gravierende Nachteile: 1. Es tötet und verletzt Menschen wie keine andere Technik, 2. Es ist das Verkehrsmittel, das mit Abstand den meisten Platz braucht, 3. Es ist enorm umweltschädlich.

Den dritten Punkt verspricht das E-Auto zu lösen. Die Hersteller dürfen es gar als Null-Emissions-Auto rechnen und können so mit einem einzigen E-Auto Strafbzahlungen für fünf SUVs entgehen. Es ist klar, dass schon allein damit nicht weniger CO2 produziert wird.

Es ist auch klar, dass beim derzeitigen Strommix der zusätzliche Strom für E-Autos aus Kohlekraftwerken kommt, denn momentan sind die regenerativen Energien voll ausgelastet. Zudem ersetzen sie seit Jahren nur die Atomenergie. Die vorderhand schmutzige Energie bleibt somit anteilmäßig seit Jahren gleich, ja wird sogar wieder zunehmen. Das heißt, der Dreck wird beim Elektroauto nur verlagert. Es ist sogar noch schlimmer: Auch wenn man annimmt, es gäbe bei einem Batterieauto Effizienzgewinne von ca. 15%, wird ein solcher Effizienzgewinn durch Bumerangeffekte neutralisiert und mehr.

Bumerangeffekt 1: E-Autos werden nachweislich mehr gefahren. Statt 14.000 Kilometer sind es 25.000 Kilometer im Jahr und mehr, da sie als sauber gelten und besser beschleunigen (Fahrspaß).

Bumerangeffekt 2: E-Autos haben immer noch keine große Reichweite, werden also hauptsächlich in der Stadt gefahren und führen dort zu mehr Autos, da als Erstwagen immer noch ein Benziner oder Dieselfahrzeug für weite Strecken benutzt wird. Der Plug-in-Hybrid erledigt das in einem Auto, ist aber deswegen so gut wie gar nicht sauberer und taugt hauptsächlich

für Besserverdienende und ihre subventionierten Dienstwagen. Selbstverständlich können sich das Unterschichten alles gar nicht leisten, sie fahren sowieso jetzt schon viel weniger Auto.

3. Wer sich ein E-Auto kauft, fährt, wie in Norwegen, zu 80% weniger mit dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Das heißt, das E-Auto kannibalisiert den ÖPNV.

4. Der Strom für E-Autos ist viel zu billig, das Auto selbst hochsubventioniert. E-Auto-Fahrer/innen beteiligen sich daher noch weniger an den Infrastrukturkosten als Verbrennerfahrer/innen.

5. Das gravierende CO2-Schönrechnen von SUVs wurde schon erwähnt.

Carsharing und autonome Autos

Neuere Studien haben ergeben, dass Carsharing bis jetzt in noch keiner deutschen Großstadt den Anteil des Autos am Verkehr gesenkt hat. Autobesitzer/innen nutzen es zusätzlich. Kaum jemand schafft sein Auto deswegen ab, im Gegenteil, diejenigen, die es vorher nicht benutzt haben, kommen jetzt zum Carsharing. Nichtstationsbasiertes Carsharing (man lässt das Auto einfach da stehen, wo man gerade hingefahren ist) ist zudem in keiner Weise energiesparend. Auch autonome Autos werden als Privatautos zu mehr Autofahrten führen, weil man



Foto: Matthias Becker

Klaus Gietinger ist Sozialwissenschaftler, Regisseur von Spielfilmen und Dokumentarfilmen und Autor. Neben zahlreichen historischen Sachbüchern hat er mehrere Bücher zum Thema Automobilität geschrieben, zuletzt „Vollbremsung. Warum das Auto keine Zukunft hat und wir trotzdem weiterkommen.“ Westend Verlag 2019.

dann noch viel mehr im Auto erledigen kann als vorher als Fahrer/in. Man stelle sich zusätzlich vor, ein autonomes Auto sucht sich einen Parkplatz. Es kreist permanent. Und auch autonome Autos werden Menschen verletzen und töten, das ist eine physikalische Binsenweisheit.

Motorentausch hilft nicht wirklich

Und somit kommen wir zu Nachteil 1 und 2: E-Autos, wie Hybrid-, Wasserstoff- und Brennstoffzellenautos töten und verletzen genauso viele Menschen wie Verbrenner. Im Stadtverkehr sind sie sogar unfallträchtiger, da sie schneller beschleunigen und kaum zu hören sind. Auch dies bestätigen neuere Studien. Und E-Autos brauchen genauso viel Platz wie Verbrenner, stehen auch im Stau und zu 95% sinnlos herum. Zudem wird der Trend zu größeren, PS-stärkeren und schnelleren Autos auch mit dem Wechsel des Antriebs anhalten. Rupert Stadler, der Ex-Chef von Audi, der wegen des Dieselskandals viereinhalb Monate in Untersuchungshaft zubrachte, will in Deutschland den Anteil der SUVs auf 60% steigern. Da ist es völlig egal mit welchem Motor. Auch Modelle wie der Elektro-Sammeltaxi-Fahrdienst Moia von VW kannibalisieren eher das Taxigewerbe und den ÖPNV, wie es ganz massiv auch Uber tut. Der Leerfahrtenanteil beträgt 60%. Solche Dienste gehören in die öffentliche Hand und müssen mit dem ÖPNV kombiniert und abgestimmt werden.

Das Auto muss weg

Die einzige Lösung für die Stadt ist jedoch die Verbannung des Privat-Pkws (und Lkws). Dazu braucht es grundsätzlicher Konzepte und eines grundsätzlichen Konsenses. Ersteres ist nicht schwer. Tempo 30 im ganzen Stadtgebiet und Tempo 15 in verkehrsberuhigten Bereichen wäre ein erster Schritt. Dann: Autobefreite Innenstädte. Parallel dazu massiver Ausbau der Tram (nicht der U-Bahn), Renaissance des Oberleitungsbus-ses. Es gibt Systeme mit einem Oberleitungsgrundnetz und einem batteriegestützten Ausbaunetz (Kombibusse). Dies wird in Solingen gerade erprobt. Dann braucht es einen integralen Taktverkehr der Bahn. Dabei fahren die Züge zur vollen oder gar halben Stunde alle in den Hauptbahnhof ein und kurz danach wieder aus. Dies erhöht die Umsteigequalität und die Reisegeschwindigkeit ungemein. Und ein solcher Taktverkehr kommt nicht nur den Pendler/innen zugute, denn nur 20 % des Verkehrs ist Arbeitsverkehr. Der Anteil des Freizeitverkehrs ist gigantisch. Nur eine Stadt der kurzen Wege, des entschleunigten Tempos und des teuren motorisierten Individualverkehrs bringt etwas.

Citylogistik statt sinnloser Fahrten

Der Lieferverkehr, überhaupt der Güterverkehr, ist ein großes Problem und kann in der Stadt nur mit Citylogistik (zentralen Verteilungszentren), hohen Transportkosten und kurzen Wegen gelöst werden. Lastenräder mit oder ohne Elektroantrieb können viel leisten, auch für das Handwerk, ebenso Tramgüterbahnen mit Containersystemen.

Eine Untersuchung in der einzigen komplett autofreien Großstadt Venedig erbrachte, dass wenige Motorbootfahren genügen, um mit Citylogistik eine solche Stadt, die auch noch viele Tourist/innen beherbergt, zu versorgen. Wenige Hundert ersetzen dabei Millionen Fahrten.

Fahrradmagistralen, Fahrradstraßen und die Fahrradvorfahrt sind allgemein dringend vonnöten. Fahrradwege müssen gesichert sein und den Autostraßen abgetrotzt werden. Neben-



Ein anderer Motor löst nicht die Probleme des Stadtverkehrs. Zum Beispiel Elektro-Sammeltaxi-Fahrdienste wie Moia in Hamburg mit einem Leerfahrtenanteil von 60% schädigen den Nahverkehr und das Taxigewerbe. Der Betreiber VW will die Anzahl der Kleinbusse von 200 auf 500 erhöhen und damit für eine bessere Abstimmung mit dem ÖPNV sorgen. Fotos: Matthias Coers

einanderfahrten von Radler/innen sollten erlaubt sein, grundsätzlich muss die eingebaute Vorfahrt des Autos (§ 25 StVO) aufgelöst werden. Die Fußgänger/innen brauchen wesentlich mehr Schutz (vor dem Kfz, aber auch vor dem Rad). Es braucht Fußgänger-netze, also untereinander verbundene Fußgängerzonen in allen Stadtteilen, statt isolierter Konsummeilen, und das Zehnfache an, am besten hochgepflasterten, Zebrastreifen. Weg mit der Reichsgaragenordnung: Nahverkehrs- statt Stellplatzabgabe. Durchsetzung des schon bestehenden Verbots des Gehwegparkens. Als Übergang: Quartiersgaragen für die Anwohner/innen. Sonstiges Parken muss extrem verteuert und in einer zweiten Phase ganz verboten werden. Das ist der schwierigste Schritt. Neben dem Widerstand gegen neue Tramlinien wird der individuelle Widerstand gegen die Parkplatztilgung am größten sein. Und die AfD ist nicht nur migrationsfeindlich, rassistisch und antisemitisch. Sie ist auch – was oft vergessen wird – die Autofahrerpartei. Der angstbesetzte untere Mittelstand ist zwar in der Minderheit, wird sich das Auto aber nur schwer nehmen lassen. Und da ist die AfD nicht allein. Den demokratischen Anti-Auto-Konsens herzustellen ist das größte Problem. Denn Autofahren ist eine Droge und grundsätzlich wird sich das Drogenkartell des Autokapitals gegen alle diese Pläne wehren und weiter von neuen Techniken, Antrieben, Digitalisierung und Fahrspaß schwärmen, ihre Lobbymacht ausbauen und dem/der Fahrer/in und Wähler/in klar machen, dass es um seine/ihre angebliche Freiheit geht.

Autobefreite Inseln auf der Welt gibt es schon viele. Und Städte wie Amsterdam, Groningen, Houten, Kopenhagen, Dubrovnik, Barcelona, Madrid, Zürich, Münster und wohl auch Berlin versuchen einen Anfang. Jede Stadt für sich ist da noch nicht perfekt, schafft es auch nicht allein. Es bleibt zu hoffen, dass sich die Ansätze zu Modellen entwickeln und dass die Autofahrer/innen ein Einsehen haben, bzw. von der Mehrheit (wie beim Rauchen) gezwungen werden, massiv zurückzustecken. Es bleibt auch zu hoffen, dass dies dann auf den ganzen Globus ausstrahlt. Viel Zeit bleibt nicht mehr. ●

Die langen Schatten der Vergangenheit

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ist in einem desolaten Zustand

Von Rainer Balcerowiak

Jede/r regelmäßige Nutzer/in des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in Berlin kann ein trauriges Lied davon singen. Ausfallende, überfüllte und verspätete Züge bei U- und S-Bahn, Busse im Stau und permanent an irgendeiner Stelle hoffnungslos überforderter Schienenersatzverkehr wegen Baumaßnahmen. Der ÖPNV ist den Anforderungen der wachsenden Stadt kaum noch gewachsen, und die politisch gewollte „ökologische Verkehrswende“, die vor allem PKW-Nutzer/innen zum Umstieg auf Bus und Bahn veranlassen soll, steht offensichtlich auf ziemlich tönernen Füßen.

Dabei leisten die im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) zusammengeschlossenen Unternehmen durchaus Beständliches. Alleine die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG), eine

Anstalt öffentlichen Rechts des Landes Berlin, befördern über 1,3 Milliarden Fahrgäste pro Jahr in Bussen, U- und Straßenbahnen und auf einigen Fähren.

Dazu kommt die Berliner S-Bahn, ein Tochterunternehmen der Deutschen Bahn AG. Sie bildet mit der Ringbahn, die die gesamte Innenstadt umschließt, und den Nord-Süd- und Ost-West-Strecken, die das Umland anbinden, das Rückgrat des ÖPNV, vor allem für Berufspendler/innen. Ihr Netz umfasst 327 Kilometer mit 166 Bahnhöfen und wird an Werktagen von durchschnittlich 1,5 Millionen Menschen genutzt.

Spätestens seit der Vollendung der Ringbahn und der kompletten Elektrifizierung der S-Bahn Ende der 1920er Jahre galt das ÖPNV-Konzept der Hauptstadt lange Zeit weltweit als Musterbeispiel für großstädtische Mobilität. Eine wichtige Rolle spielte dabei auch das Straßenbahnnetz. Anfang der 1930er Jahre gab es in Berlin fast 100 Straßenbahnlinien, die aufgrund der Haltestellendichte eine zentrale Rolle für den wohnungsnahen Zugang zur öffentlichen Mobilität spielten.

Zwar wurde das in den letzten beiden Kriegsjahren stark zerstörte Netz nach Kriegsende recht zügig wiederaufgebaut, doch bereits vor der endgültigen Teilung der Stadt im August 1961 gab es keine gesamtstädtische Verkehrsplanung mehr. So begann der Rückbau der Straßenbahn im Westteil bereits Mitte der 1950er Jahre; die als „unmodern“ geltende Tram wurde schrittweise durch Busse ersetzt. Die letzte Linie, vom Bahnhof Zoo nach Hakenfelde (Spandau), wurde im Oktober 1967 eingestellt. Parallel dazu wurden neue U-Bahnlinien gebaut und bestehende Linien verlängert. Die unter Verwaltung der Reichsbahn der DDR stehende S-Bahn verlor in Westberlin zunehmend an Bedeutung und wurde peu à peu weitgehend eingestellt. Leitbild der Verkehrsplanung wurde die „autogerechte Stadt“ mit dem Fokus auf den individuellen Pkw-Verkehr. So wurden viele Teilstücke der Stadtautobahn parallel zu den Trassen der S-Bahn errichtet. Im Ostteil der Stadt wurde dagegen der Ausbau des ÖPNV kontinuierlich und unter Einbeziehung aller Verkehrsträger vorangetrieben. Der individuelle Pkw-Verkehr spielte trotz moderater Steigerungsraten in der Verkehrsplanung nur eine untergeordnete Rolle.

Wiedervereinigung nicht genutzt

Nach der Vereinigung 1990 ging es darum, die mittlerweile grundverschiedenen Verkehrskonzepte wieder zusammenzufügen. Neben der Renaissance der S-Bahn als gesamtstädtischer Mobilitätsanker wurden auch Pläne für eine Wiederbelebung der Straßenbahn im Westteil der Stadt entwickelt. Doch die verschwanden schnell wieder in der Schublade oder wurden sogar komplett verworfen. Bislang wurden nur zwei Tramlini-



Busse im Stau sind keine Seltenheit. In der wachsenden Stadt kann die Pkw-Flut schlicht nicht mehr bewältigt werden. Foto: Matthias Coers

U- und S-Bahn wurden im Zuge des neoliberalen Austeritätswahns im wahrsten Sinne des Wortes kaputtgespart. Aufgrund des maroden Fuhrparks mussten die Taktzeiten auf einigen Linien verlängert werden. Foto: Andreas Hüttner



en mit wenigen Stationen in den Westen verlängert, während die Straßeninfrastruktur für den Pkw-Verkehr bis vor wenigen Jahren absolute Priorität genoss, unter anderem durch den Ausbau der Stadtautobahn. Diese Fehlentwicklung hat mittlerweile zu einer handfesten Mobilitätskrise geführt. In der wachsenden Stadt kann die Pkw-Flut – ergänzt durch ein rasant zunehmendes innerstädtisches Transportvolumen – schlicht nicht mehr bewältigt werden, wovon auch ständige Staus, zugeparkte Fahrspuren und Gehwege und endlose Kreisfahrten zur Parkplatzsuche zeugen.

Der massive Ausbau des ÖPNV und sanfter Druck, vom Pkw auf andere Verkehrsträger umzusteigen, gehören daher neben dem Ausbau der Fahrradinfrastruktur zu den zentralen Säulen der vom rot-rot-grünen Senat formulierten Ziele für eine Verkehrswende. Doch die Erblasten der vergangenen Jahrzehnte sind gewaltig. Vor allem U- und S-Bahn wurden im Zuge des neoliberalen Austeritätswahns im wahrsten Sinne des Wortes kaputtgespart. Die Schieneninfrastruktur befindet sich nach langem Instandhaltungs- und Modernisierungstau in einem schlechten Zustand, der Fuhrpark ist zu klein, veraltet und entsprechend störanfällig. Kurzfristige Abhilfe ist nicht zu erwarten. Die Berliner S-Bahn mit ihrer schienengebundenen Gleichstromversorgung ist ein technisches Unikat. Entsprechend zeitaufwändig ist die Entwicklung neuer, moderner Fahrzeugtypen für dieses System, während die alten Baureihen nur noch mit strengen Wartungsaufgaben eine verlängerte Betriebsgenehmigung erhielten. Bestellung und Bau dringend benötigter neuer U-Bahn-Wagen verzögern sich erheblich, da es bei den EU-rechtlich vorgeschriebenen Ausschreibungen zu schweren Fehlern gekommen ist, die bis zum heutigen Tag die Gerichte beschäftigen. Statt das Angebot auszuweiten, musste die U-Bahn aufgrund des maroden Fuhrparks inzwischen sogar die Taktzeiten auf einigen Linien verlängern. Derweil befindet sich der im Prinzip beschlossene Ausbau der Straßenbahn in schier endlosen Planungs- und Partizipationsschleifen. Ein weiteres Nadelöhr der Verkehrsplanung ist der Regionalverkehr. Einem stetig wachsenden Pendlerstrom zwischen Berlin und Teilen Brandenburgs steht ein hoffnungslos überlastetes Angebot auf teilweise noch eingleisigen Strecken gegenüber. Auch hier wird die politisch versprochene Abhilfe erst in einigen Jahren wirklich zum Tragen kommen. Die Bestellung zusätzlicher Verkehrsleistungen und deren Finanzierung erfordert langwierige Abstimmungen zwischen den Beteiligten. Aber

noch viel länger dauern Planung und Realisierung von neuen Trassen bzw. der Ausbau von bestehenden. Während im innerstädtischen Verkehr auch Unwille herrscht, auf den eigenen Pkw zu verzichten, haben viele Berufspendler/innen schlicht keine Alternative zur Fahrt mit dem Auto.

Digitale Spielereien statt Ausbau

Fakt ist, dass der ÖPNV in Berlin und seinen Randgemeinden derzeit in keiner Weise darauf vorbereitet ist, den angestrebten Umstieg vieler Pkw-Nutzer/innen auf andere Verkehrsträger bewältigen zu können. Man mag sich nicht vorstellen, wie es in den Stoßzeiten an Umsteigeknotenpunkten wie Ostkreuz, Gesundbrunnen, Zoologischer Garten oder Alexanderplatz aussehen würde, wenn auch nur 100.000 Menschen als regelmäßige Nutzer/innen dazu kämen.

Vor diesem Hintergrund wirken die Aktivitäten des Berliner Senats zum Ausbau des ÖPNV als Alternative zum motorisierten Individualverkehr wie hilfloses Stückwerk. Das im Februar 2019 präsentierte „Bündnis für Mobilität“ ist wenig mehr als eine Blaupause. Herzstück soll eine Smartphone-App sein, bei der für die Verbindungssuche neben den klassischen Angeboten des ÖPNV auch Rufbusse, Taxidienste, Carsharing-Unternehmen sowie Verleiher von Fahrrädern und Motorrollern mit elektrischem Antrieb integriert werden und dort auch gebucht werden können. Die Umsetzung soll mittels „Mobilitäts-Hubs“ erfolgen. An Standorten in der unmittelbaren Nähe von U-Bahnstationen und Busverkehrsknotenpunkten sollen die zusätzlichen Angebote verfügbar sein. Ein erstes Modellvorhaben wurde am U-Bahnhof Prinzenstraße realisiert. Doch die Resonanz ist mäßig, auch weil diese Angebote nicht ins Preissystem des ÖPNV integriert sind und daher für ÖPNV-Nutzer/innen erhebliche Zusatzkosten verursachen. Und wie zum Hohn auf die von Rot-Rot-Grün forcierte Debatte über eine „Klima- und Mobilitätswende“ werden zum Ende des Jahres die Fahrpreise im ÖPNV erhöht.

Ein bedarfs- und klimagerechter ÖPNV und die Zurückdrängung des motorisierten Individualverkehrs lassen sich weder mit Smartphone-Apps noch mit aktionistischen Verkehrseinschränkungen in einigen Szene-Kiezen vorantreiben. Es bräuchte vielmehr ein ambitioniertes Investitionsprogramm, beschleunigte Planungsverfahren und den politischen Willen, dies auch gegen politische Widerstände durchzusetzen. Doch ähnlich wie beim Wohnungsbau kann davon bei diesem Senat keine Rede sein. ●



TüBus umsonst

Das Ringen um einen kostenlosen öffentlichen Nahverkehr in Tübingen

Von Siegfried Gack

Die Tübinger Gruppe ZAK³ (Gruppe gegen Kapitalismus, Krieg und Kohlendioxid) fordert seit 2008 einen Nulltarif im Stadtverkehr. Dass ein kostenloser öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) positive Effekte für das Stadtklima, die Mobilität der ärmeren Bevölkerungsteile sowie für das Gewerbe hat, zeigen ein Modellversuch sowie Beispiele aus anderen europäischen Städten.

Die Gruppe ZAK³ begründet ihre Kampagne mit den Argumenten: „Ein Nulltarif im öffentlichen Nahverkehr hätte einen überdurchschnittlichen Nutzen für Arme, für Familien mit Kindern etc. Das würde ein Stückchen Umverteilung von oben nach unten bedeuten (...), gleichzeitig könnte ein Nulltarif dazu beitragen, dass mehr Menschen das private Auto stehen lassen und auf den Stadtbus umsteigen. Diese Form von ‚Verzicht‘ brächte einen Gewinn an Lebensqualität für alle (...), eine wirksame Reduzierung des Autoverkehrs würde sehr viel (...) CO₂ einsparen.“ Nulltarif im öffentlichen Nahverkehr ist so ein „wirksamer Beitrag zum Klimaschutz und gegen soziale Ausgrenzung.“ Dieser Ansatz hat auch nach zehn Jahren keinerlei Bedeutung verloren.

Die Debatten über die Finanzierung (in Tübingen ca. 15 Millionen Euro pro Jahr) verlaufen nach wie vor sehr heftig. Beim Umlagekonzept „Bürgerticket“, zu dem immer noch ein Landesgesetz fehlt, hätten die Nutzer/innen des ÖPNV deutlich geringere Kosten. Allerdings wollten notorische Auto- und Radfahrer/innen nicht solidarisch sein, andere sahen darin eine unsoziale Kopfsteuer. Der Vorschlag: „Wer viel hat, zahlt viel, wer wenig hat, zahlt wenig und wer gar nichts hat, zahlt nichts“ wurde mit bürokratischen Argumenten verworfen. Da es sich abzeichnete, dass die grün-rote sowie die grün-schwarze Lan-

desregierung kein „Bürgerticket-Gesetz“ liefern würde, machte der grüne Oberbürgermeister Boris Palmer den Vorschlag, die Ticketfreiheit über die Erhöhung der Gewerbe- und Grundsteuer zu finanzieren. Jetzt schlugen die Wogen der Empörung aus unterschiedlichen Gründen erst recht hoch. Natürlich würde die Erhöhung der Grundsteuer an die Mieter/innen weitergereicht. Trotzdem wäre diese Lösung sozial gerechter als die „Kopfsteuer“. Mieter/innen, die den ÖPNV nutzen, würden trotzdem Kosten sparen. Eigentümer/innen in den besseren Wohnlagen würden den ÖPNV sponsern. Dass Gewerbetreibende ab zehn Beschäftigten sich an den Kosten des ÖPNV beteiligen, ist in Frankreich normal. Zu einer Deindustrialisierung von Regionen hat das nicht geführt. Die Aufregung in Tübingen war aber sowieso unnötig, da selbst die größte Fraktion von Bündnis 90/Die Grünen den Vorschlag ablehnte.

Samstags umsonst Bus fahren

Aber die jahrelangen Bemühungen verschiedener Initiativen zu kostenlosem Nahverkehr in Berlin, Hamburg, Wuppertal, Tübingen, Erfurt und anderen haben anscheinend Wirkung gezeigt. Die Bundesregierung hat im Februar 2018 angesichts einer drohenden Klage der EU-Kommission kostenlosen Nahverkehr ins Spiel gebracht, um Diesel-Fahrverbote zu vermeiden. Nachdem keine der vom Bund dafür vorgeschlagenen Modellstädte (Bonn, Essen, Mannheim, Reutlingen und Herrenberg) die Effekte eines kostenlosen ÖPNV erproben wollten, baten

Siegfried Gack ist seit Jahrzehnten ohne Auto mobil und kommt mit dem ÖPNV, mit dem Fahrrad oder zu Fuß fast überall hin. Im Februar 2015 berichtete er von den Erfahrungen in Tübingen bei einer Veranstaltung in der Berliner Mietergemeinschaft im Rahmen der Reihe „Was braucht der Mensch? Soziale Infrastruktur jetzt!“

Tübingen und Erfurt die Bundesregierung um Aufnahme in das Projekt, denn es lägen fertige Konzepte für einen Nulltarif vor. Beide Städte erhielten Absagen.

Daraufhin hat der Tübinger Gemeinderat im April 2018 auf Antrag der SPD-Fraktion fast einstimmig beschlossen (mit einer Enthaltung der CDU), beim Bundesumweltministerium finanzielle Unterstützung für einen Modellversuch „Kostenreduzierter/Kostenfreier Nahverkehr“ zu beantragen. Dabei gab es zwei Varianten: Zum einen einen Nulltarif für alle Fahrgäste, alternativ dazu eine Absenkung aller Tarife um 50%. Außerdem würde ein durchgehender Nulltarif für Inhaber/innen der KreisBonusCard Tübingen (Sozialticket) gelten sowie nach 19 Uhr und am Wochenende ein Nulltarif für alle. Die Stadt bemüht sich für den Modellversuch zudem um eine Co-Förderung durch das Land Baden-Württemberg.

Vor dem Hintergrund, dass der Bund aus Klimaschutzgründen die Mittel für den ÖPNV aufgestockt hat, ist die Verwaltung in Tübingen vorsichtig optimistisch, dass der Antrag für den kostenfreien Nahverkehr positiv beschieden wird - zumal nach zwei Jahren Nulltarif an Samstagen (ca. 400.000 Euro aus dem laufenden Haushalt) in Tübingen (89.000 Einwohner/innen) sich die Daten über die Auswirkungen wie folgt zusammenfassen lassen:

1. Die Zahl der Fahrgäste im Stadtbus Tübingen ist sprunghaft angestiegen. Während im Busverkehr an allen anderen Tagen nur ein minimaler Zuwachs verzeichnet wurde, ist die Zahl der Einsteiger/innen an Samstagen im Winterhalbjahr 2018/19 mit rund 42.000 um ein Drittel höher als zwei Jahre zuvor mit rund 32.000 Einsteiger/innen. Durch den kostenfreien Nahverkehr sind demzufolge jeden Samstag 10.000 zusätzliche Fahrgäste im TüBus unterwegs.

2. Die Zahl der Pkw-Fahrten an Samstagen ging an der innerstädtischen Dauerzählstelle um 8% zurück.

3. Die Zahl der Radfahrten an den beiden innerstädtischen Dauerzählstellen stieg von 2017 auf 2018 um 3% an.

Der Probelauf in Tübingen gibt daher klare Hinweise darauf, dass kostenfreier Nahverkehr nicht dazu führt, dass der Radverkehr deutlich zurückgeht. Nach vorsichtiger Schätzung darf man annehmen, dass von den 10.000 neuen Busfahrgästen etwa 5.000 ihr Auto stehen ließen und stattdessen mit dem Bus gefahren sind, wie die Pressestelle der Stadt Tübingen mitteilte. Auch der Tübinger Handel- und Gewerbeverein (HGV) zieht ein positives Fazit: „Die Frequenz am Samstag ist größer, viele Menschen kommen in die Stadt, eben weil es unkompliziert, umweltfreundlich und umsonst ist. Der kostenlose Samstagsbus belebt die Stadt und ist eine enorm sinnvolle Maßnahme zur Stärkung von Handel und Gastronomie.“

Dass Menschen mit geringem Einkommen wenigstens samstags nicht aus finanziellen Gründen auf den ÖPNV verzichten müssen, wurde bei der Analyse nicht erwähnt.

Vorreiter Tallinn und Luxemburg

Dass die oben genannten Effekte kein Zufall sind, wird auch in Tallinn (430.000 Einwohner/innen) deutlich. Die estnische Hauptstadt gilt als europäische Vorreiterin in Sachen kostenloser Nahverkehr. Seit 2013 können gemeldete Einwohner/innen umsonst fahren. Wie das ZDF im Februar 2018 berichtete, seien die Autos dadurch aus den verstopften Straßen der Innenstadt verschwunden und die Mobilität ärmerer Familien erhöht worden. Auch finanziell sei das Ganze tragfähig. Die wegfallenden Einnahmen aus dem Fahrkartenverkauf seien kompensiert worden durch zusätzliche Steuereinnahmen. Wegen des Nulltarifs



Seit 2013 können Einwohner/Innen Tallinns den Nahverkehr umsonst nutzen. Zusätzlich wurde der Fuhrpark modernisiert, einerseits durch den Kauf neuer, andererseits durch Nachrüstung älterer Straßenbahnen. Foto: www.visittallinn.ee

haben Bürger/innen aus dem Umland ihren Wohnsitz umgemeldet. Oder bisher nicht angemeldete Tallinner/innen haben sich offiziell registriert. Unter dem Strich steht sogar ein Plus, das die Stadt dazu nutzt, den öffentlichen Nahverkehr weiter zu modernisieren.

Im Großherzogtum Luxemburg, einem der kleinsten europäischen Länder (603.000 Einwohner/innen), hat die Regierungskoalition aus der Demokratischen Partei, der Luxemburger Sozialistischen Arbeiterpartei und den Grünen die Einführung des kostenlosen ÖPNV zum 1. März 2020 beschlossen. Profitieren sollen nicht nur luxemburgische Staatsbürger/innen, sondern auch Grenzgänger/innen, zum Beispiel aus Deutschland. Mit dem Angebot sollen die Menschen dazu bewegt werden, ihre Gewohnheiten zu ändern und vom Privatauto auf den öffentlichen Verkehr mit Bahnen und Bussen umzusteigen. Dazu werden in Bahnen, Straßenbahnen und Bussysteme zwischen 2018 und 2023 rund 2,6 Milliarden Euro investiert. Den Bürger/innen soll künftig ein qualitativ hochstehender Service geboten werden mit einem optimierten regionalen (Elektro-) Autobusliniennetz und verbesserten Anschlüssen auch an Sonn- und Feiertagen. Die Einführung des landesweiten ÖPNV zum Nulltarif ist dem zuständigen Minister nach „das soziale Sahnehäubchen auf dem Kuchen der globalen Strategie für eine multimodale Offensive“.

Solche „Sahnehäubchen“ sind in der Bundesrepublik Deutschland, wo 75% der Abgeordneten des Bundestags gegen ein Tempolimit auf den Autobahnen stimmten, noch nicht zu erwarten. Da gilt es hartnäckig kleinere Brötchen zu backen. Was in Tübingen das Ringen um ein Pilotprojekt bedeutet, ist in der nordrhein-westfälischen Stadt Monheim am Rhein (44.000 Einwohner/innen) aktuell im Backofen: Ab April 2020 wird in Monheim der Nahverkehr für seine Bürger/innen kostenfrei sein. ●

Weitere Informationen:

http://zak-tuebingen.org/wp-content/uploads/2015/09/TueBus_Umsonst.pdf



Geht's noch?

Das älteste Verkehrsmittel wird neu entdeckt: die eigenen Füße

Von Roland Stimpel

Was die Sozialwohnung fürs Wohnen bedeutet, das sollte der Gehweg für den Verkehr sein: Die zuverlässige Basisversorgung für alle, die mit wenig Aufwand und Geld in ihrem Kiez unterwegs sind.

Fast alle Menschen gehen zu Fuß. Besonders viel laufen die ganz Jungen und Alten, die Ärmere und die körperlich Beeinträchtigten. Das ärmste Fünftel der Bevölkerung geht ein Drittel mehr als das wohlhabendste. Grundschulkinder und Menschen über 80 legen einen doppelt so großen Teil ihrer Wege zu Fuß zurück wie die 40- bis 49-Jährigen. Frauen gehen etwas mehr als Männer, Menschen mit Behinderungen sind öfter auf den Beinen als hinterm Steuer.

Wer geht, ist einerseits auch im Verkehr am stärksten benachteiligt: am langsamsten, am stärksten gefährdet, Wind und Wetter ausgesetzt, und weiter entfernte Ziele sind oft unerreichbar. Wer seine Mobilität vor allem auf die eigenen Beine gestellt hat, der hat andererseits den reichsten Verkehrsalltag. Gehen ist nicht nur Streben irgendwo hin, sondern immer auch ein kleines Erlebnis – von Jahreszeiten, von Häusern und Bäumen, anderen Menschen und Schaufenstern.

Gehen ist unkompliziert, kostet fast nichts und kommt ohne Fahrschein und Führerschein aus. Wer geht, hat die größte Freiheit im Verkehr, denn für die Bewegung auf dem Bürgersteig gibt es keinerlei Regeln und Vorschriften. Eine vom Bundesverkehrsminister initiierte Umfrage kam zum Ergebnis, dass Fußgänger/innen die Glücklichen auf den Straßen sind. Ohne Stau, Schwitzen, Warten und Gedrängel kommt man meist ein bisschen gesünder an, als man losgegangen ist.

Aus all diesen Gründen sind die eigenen Füße nach wie vor die beliebtesten Verkehrsmittel der Berliner/innen. 27% aller Wege durch die Stadt legen wir vom Start bis zum Ziel zu Fuß zurück – mehr als hinterm Steuer, in Bahn und Bus oder auf dem Rad. Dabei sind die vielen Wege zu und von Haltestellen und Parkplätzen noch nicht gerechnet.

Roland Stimpel ist im Vorstand von FUSS e.V. Der Verein tritt seit 1985 für die Rechte von Fußgänger/innen ein. Mehr unter: www.fuss-ev.de

Für die Stadt ist der starke Fußverkehr ein Segen, bedeutet Mobilität ohne Lärm und Abgase und mit wenig Raumbedarf. Auch der Handel verdient mit vielen Fußgänger/innen mehr als mit den wenigen Autofahrer/innen, die vor dem Laden parken können.

Bürgersteige voller Hindernisse

Trotzdem wurde und wird der Fußverkehr schwer vernachlässigt. Berlin war einst für seine breiten Bürgersteige berühmt. Doch seit Jahrzehnten werden sie für Fahrspuren und Parkplätze beschnitten, für legale Radwege und illegales Radfahren, neuerdings von E-Rollern. Dazu kommen Kneipen, Werbeschilder, Parkuhren, Schaltkästen etc. Als Nächstes droht eine Flut von Ladesäulen für E-Autos.

Zugleich wächst die Wertschätzung für die Gehwege und der Protest gegen ihren Missbrauch. Auch die Berliner Politik will mit einem Teil des neuen Mobilitätsgesetzes den Fußverkehr stärken. Es soll mehr Zebrastreifen geben und besser geschaltete Ampeln. Das hinderliche und gefährliche Falschparken an Kreuzungen und Überwegen soll konsequenter bekämpft werden. In jedem Bezirksamt sollen sich zwei Mitarbeiter/innen um den Fußverkehr kümmern. Das ist dringend nötig angesichts der vielen kaputten Bodenplatten, der wuchernden Gastronomie, der teils rücksichtslos gefahrenen und geparkten Räder und Roller.

Druck machen mehr und mehr Berliner/innen und ihre Verbände: Senior/innen, Sozialverbände, Behinderte und der FUSS e.V., der sich seit 34 Jahren bundesweit für besseres Gehen engagiert. Das Bündnis konnte im Frühling die Pläne von Bundesverkehrsminister Scheuer stoppen, einen Teil der E-Roller legal auf den Gehwegen fahren zu lassen.

Es gibt weiterhin viel zu tun. Gehwege müssen von allem, was da steht und rollt, frei bleiben und wieder frei werden. Den Menschen hier tun mehr Licht, mehr Bäume und Bänke gut. Berlin braucht tausende von Zebrastreifen – am besten an fast jeder Kreuzung, wie Paris es vormacht. Die Wege werden sicherer, wenn in der Stadt nicht Tempo 50 die Regel und 30 die Ausnahme ist, sondern umgekehrt. Von all dem profitieren die Schwächsten am meisten. Aber letztlich gewinnen alle, die in der Stadt zu Fuß unterwegs sind.

„Es gibt immer noch eine riesige Grauzone“

Interview mit Burkhard Zitschke

In Berlin gibt es über 8.000 offiziell registrierte Taxis. Das streng regulierte Gewerbe ist zunehmend der Konkurrenz durch neue Anbieter ausgesetzt.

MieterEcho: Welche Folgen hat die neue Konkurrenz für die Taxibetriebe und die Fahrer/innen?

Burkhard Zitschke: Sie bedeutet vor allem, dass das Geschäft wegbricht. Anbieter wie Uber sind ja nicht an festgelegte Beförderungstarife gebunden und können daher mit Dumpingpreisen operieren. Die Kund/innen orientieren sich am Preis, das ist ja anscheinend das Einzige, was heute noch zählt.

Es gab in der Vergangenheit diverse Protestaktionen gegen die „Schmutzkonkurrenz“. Was fordern Sie denn konkret von der Politik?

Die Proteste gingen in erster Linie von den Unternehmen und ihren Verbänden aus. Gefordert wird vor allem, dass die neuen Anbieter gezwungen werden, sich an das geltende Personenbeförderungsgesetz zu halten. Das beinhaltet, dass sie – anders als Taxis – nach jeder Fahrt an ihren Ausgangsstandort zurückkehren müssen und unterwegs keine Aufträge annehmen dürfen. Außerdem sollen wie bei Taxis nur in Berlin zugelassene Anbieter hier auch Fahrgäste transportieren dürfen. Derzeit kommen die ja aus allen Teilen Brandenburgs, das sind bis zu 3.000 Fahrzeuge, die hier wildern. Wir verlangen, dass die Behörden diesen Wildwuchs mit entsprechenden Kontrollen und Bußgeldern eindämmen. Denn die Rechtslage ist eindeutig.

Das Taxigewerbe gilt allgemein als Niedriglohnssektor mit oftmals prekären Arbeitsverhältnissen. Die betroffenen



Foto: Privat

Burkhard Zitschke hat den größten Teil seines Berufslebens als Taxifahrer gearbeitet. Als Rentner ist er jetzt Sprecher der AG Taxi bei der Gewerkschaft ver.di.

Fahrer/innen haben teilweise andere Interessen als die Taxiunternehmer/innen. Wie kommen Sie bei der gewerkschaftlichen Organisation voran?

Da kommen wir überhaupt nicht voran. Zum einen gibt es ein weit verbreitetes Desinteresse an „alten“ Organisationen wie Gewerkschaften. Viele Kolleg/innen haben die Befürchtung, sie würden dann von anonymen Funktionär/innen fremdbestimmt werden. Auch die Forderung nach Tariflöhnen ist nicht sonderlich populär. Lieber wollen viele Taxifahrer/innen das alte Modell verteidigen, bei dem sie 50% der Einnahmen einer Schicht erhalten. Da müssen wir als Gewerkschaft sagen, dass das nicht geht, weil es nicht legal ist.

Gibt es keine Möglichkeit, die alte Praxis einzudämmen?

Zwar ist die früher weit verbreitete Steuer- und Sozialversicherungshinterziehung durch die neuen Fiskaltaxameter und den gesetzlichen Mindestlohn nicht mehr ganz so einfach, aber es gibt noch immer eine riesige Grauzone. Vor allem, weil es keine elektronische Arbeitszeiterfassung gibt. Die Unternehmen behaupten, das sei technisch nicht möglich, was erwiesenermaßen falsch ist. Unsere gewerkschaftliche Orientierung auf tarifliche Standards stößt auf wenig Resonanz. Auf der anderen Seite werden Fahrer/innen bei einer Bewerbung von den Unternehmer/innen ausgelacht, wenn sie auch nur den gesetzlichen Mindestlohn vertraglich fixieren wollen.

Wie sieht denn Ihrer Meinung nach die Zukunft des Taxigewerbes aus und welche Rolle kann es im Rahmen der angestrebten Verkehrswende spielen?

Unsere Aufgabe war ja immer, Transporte zu ermöglichen, die von den öffentlichen Verkehrsmitteln nicht oder nur unzureichend angeboten werden können. Beispielsweise von einer Haltestelle zur Haustür, Arztbesuche, Nachtfahrten. Aber auch da wird uns das Geschäft abgegraben, etwa durch Sammelfahrten von Unternehmen wie BerlKönig oder CleverShuttle, die viel billiger als einzelne Taxen sind. Das könnte auch unsere Branche leisten, aber diese Entwicklungen haben unsere Verbände weitgehend verschlafen.

Ein Riesenproblem sind auch die Überkapazitäten. Es gibt mindestens 2.000 Taxis zu viel in der Stadt, dazu kommt noch die Schmutzkonkurrenz. Dadurch sinkt die Auslastung der einzelnen Fahrzeuge, und das deckt dann einfach die Kosten nicht mehr. Dennoch können immer noch neue Konzessionen beantragt werden. Von daher sehe ich die Perspektiven des traditionellen Taxigewerbes nicht sonderlich rosig.

Vielen Dank für das Gespräch.

Die Fragen stellte Rainer Balcerowiak.



Kein Grund zum Ausruhen

Der Mietendeckel ist ein wichtiger erster Schritt zur Regulierung des Wohnungsmarktes

Von Rainer Balcerowiak

Rund vier Monate nach dem ersten „Eckpunktebeschluss“ hat der Berliner Senat am 22. Oktober seinen Gesetzentwurf für einen Mietendeckel beschlossen. Das Gesetz wird jetzt durch die Mühlen der verwaltungsinternen und parlamentarischen Beratungen gedreht und soll laut derzeitigem Zeitplan im März 2020 in Kraft treten, also zwei Monate später als zunächst geplant. Allerdings rückwirkend zum 18. Juni 2019, dem Tag des Eckpunktebeschlusses.

Um den Inhalt des Gesetzes wurde innerhalb der rot-rot-grünen Koalition erbittert gestritten. Ursprünglich stammt die Idee eines landesrechtlichen Mietendeckels von dem Verwaltungsjuristen Peter Weber, der im November 2018 in einem Artikel in einer juristischen Fachzeitschrift auf diese Möglichkeit hingewiesen hatte. Weber leitete dies aus der Föderalismusreform von 2006 ab, die den Bundesländern die Kompetenz für das Bau- und Wohnungswesen zusprach (MieterEcho 405/ Oktober 2019). Aufgegriffen wurde die Idee zunächst von der SPD. Die Bundestagsabge-

ordnete Eva Högl und die beiden Berliner Fachpolitiker Kilian Wegner und Julian Zado gingen damit am 18. Januar im Tagesspiegel an die Öffentlichkeit. Viele in der Partei sahen den Mietendeckel auch als Möglichkeit, der ungeliebten, erfolgreichen Kampagne für die Enteignung großer Immobilienkonzerne in Berlin den Wind aus den Segeln zu nehmen. Doch in der SPD gab es erheblichen Widerstand gegen den Vorstoß, vor allem gegen mögliche Mietsenkungen, die über das „Einfrieren“ von Bestandsmieten hinausgehen. Senatskanzleichef Christian Gaebler versuchte bis zur letzten Minute, den koalitionsintern vereinbarten Eckpunktebeschluss entsprechend zu entkernen, beziehungsweise zu verschieben, hatte damit aber keinen Erfolg.

Immobilienlobby macht mobil

Dieser Beschluss war dann auch der Startschuss für eine beispiellose Kampagne der Immobilienlobby, der Wirtschaftsverbände und der Oppositionsparteien CDU und FDP, die seitdem in unveränderter Intensität anhält. Gewarnt wurde und wird bis zum heutigen Tag, dass der Mietendeckel zum Verfall des Wohnungsbestandes wegen ausbleibender Sanierungen und zum flächendeckenden Rückzug von Investo-

ren aus dem Berliner Wohnungsmarkt führen würde. Beschworen wurden Rückfälle in die „sozialistische Misswirtschaft“ der DDR und ein Anschlag auf die Grundordnung der Bundesrepublik, die den Schutz des Eigentums garantiere. Kai Warnecke, Verbandspräsident von „Haus und Grund“, wertete den Mietendeckel in der *rbb-Abendschau* gar als „Verstoß gegen die europäische Menschenrechtskonvention, da er Vermieter enteignet“. Sehr schnell zeigten sich aber auch die Konfliktlinien innerhalb der rot-rot-grünen Koalition. Nach den ersten Eiertänzen der SPD witterte Die Linke, allen voran Stadtentwicklungssenatorin Katrin Lompscher, die Chance, sich als Protagonistin eines „scharfen“ Mietendeckels zu profilieren. Ein vom Tagesspiegel im August kolportiertes Arbeitspapier aus ihrer Verwaltung sah unter anderem das Einfrieren aller Mieten (außer Neubauten ab 2014 und preisgebundenen Wohnungen) auf dem Stand des Mietspiegels von 2011 vor. Und zwar nur nach Baualtersklassen differenziert, ohne Berücksichtigung der Lage und der Ausstattung. Ferner sollten Mieten oberhalb der dann festgelegten Höchstwerte auf den Tabellenwert abgesenkt werden können. Das wurde von der SPD in Bausch und Bogen abgelehnt

und auch die Grünen meldeten Widerspruch an. Sie pochten auf einen „atmenden Mietendeckel“ mit Mieterhöhungsmöglichkeiten für „gemeinwohlorientierte Vermieter“, deren Mieten bislang relativ gering waren. Und der Berliner Mieterverein mischte sich mit einem Vorschlag zu Aufschlägen auf die Tabellenwerte für bereits getätigte und künftige Modernisierungen in die Debatte ein. Lompscher ruderte daraufhin deutlich zurück. In einer von ihr und ihrem Staatssekretär Sebastian Scheel gezeichneten Tischvorlage für den Koalitionsausschuss, der einen Referentenentwurf für das Gesetz vereinbaren sollte, sind deutliche Verwässerungen enthalten, die Eingang in den Entwurf vom 30. August fanden. So sollte die Senkung überhöhter Mieten nur noch beantragt werden können, wenn die Miete die Schwelle von 30% des Nettohaushaltseinkommens überschreitet, wobei auch nur „angemessene Wohnungsgrößen“ berücksichtigt werden sollten, wie sie auch für ALG-II-Beziehende gelten. Für die Obergrenzen sollten nunmehr die höheren Mietspiegelwerte von 2013 (statt 2011) gelten. Zudem sah der Entwurf rückwirkende Modernisierungszuschläge (bis zu 15 Jahren) von bis zu 1,40 Euro/m² vor.

Für das geplante Gesetz ließ dies Schlimmes befürchten. Mit weiteren Verwässerungen musste gerechnet werden, zumal die Gegenkampagne unvermindert anhielt und zunehmend von den großen Medien in der Hauptstadt adaptiert wurde. Doch auch die Mieterbewegung machte weiterhin mobil und forderte vernehmlich einen „echten“ Mietendeckel. Das dürfte vor allem bei Der Linken, aber auch bei den Grünen – deren Wirtschaftssenatorin Ramona Pop mit dem Mietendeckel sichtbar fremdelt – eine gewisse Wirkung erzielt haben.

Gesichtswahrender Kompromiss

Glaubt man Schilderungen aus Koalitionskreisen, dann stand die Einigung auf einen Gesetzentwurf einige Zeit auf Messers Schneide. Selbst ein Ende des Regierungsbündnisses schien nicht mehr ausgeschlossen zu sein. Schließlich fanden die drei Parteien in letzter Minute einen Kompromiss, der es allen Akteuren erlaubt, das Gesicht zu wahren. Weitgehend unstrittig war das Einfrieren aller Bestandsmieten (außer Neubauten ab 2014, preisgebundenen, öffentlich geförderten Wohnungen und Trägerwohnungen) für fünf Jahre und die Festlegung von Höchstmieten auf dem Stand des Mietspiegels von 2013, die dann auch für alle Neuvermietungen gelten. Die



Mit der Forderung nach einem Mietenstopp waren diese Demonstrant/innen 2008 der Politik um Jahre voraus.
Foto: Umbruch Bildarchiv

Linke kann die Möglichkeit zu Mietsenkungen auch bei Bestandsverträgen als Erfolg verbuchen. Allerdings soll dieses Instrument erst Ende 2020 wirksam werden und nur bei Mieten, die mindestens 20% über den Tabellenwerten liegen. Absenkungen sollen nicht mehr an das Haushaltseinkommen gekoppelt werden. Die SPD hat Zuschläge auf die Tabellenwerte für die im Mietspiegel definierten „guten Wohnlagen“ in Höhe von 73 Cent/m² durchgesetzt. Für einfache und mittlere Wohnlagen gibt es Abschläge von 28 bzw. 9 Cent. Ferner gibt es Zuschläge für „moderne Ausstattung“. Als Kriterien dafür werden Einbauküchen, hochwertige Sanitärausstattung, hochwertige Fußbodenbeläge, ein günstiger Energieeffizienzwert und ein schwellenlos erreichbarer Fahrstuhl definiert. Sind mindestens drei dieser fünf Kriterien erfüllt, erhöht sich die zulässige Miete um 1 Euro/m². Eine anderweitige Anrechnung früherer Modernisierungen gibt es nicht mehr. Künftige Modernisierungen, die der energetischen Gebäudesanierung und der Barrierefreiheit dienen, können mit bis zu einem Euro aufgeschlagen werden. Teurere Maßnahmen sind genehmigungspflichtig und sollen durch Förderprogramme finanziert werden, ohne die Mieter/innen weiter zu

belasten. Dies war auch im Sinne der Grünen, die außerdem die Möglichkeit zu moderaten Mieterhöhungen für Vermieter durchsetzten, deren Mieten unterhalb der Deckelwerte liegen. Ferner sollen die Deckelwerte ab 2022 anhand des Preis- und Lohnindexes (Inflationsausgleich) erhöht werden, maximal jedoch um 1,3% pro Jahr. Natürlich weist dieser Gesetzentwurf im Vergleich zum ersten Eckpunktepapier und dem Arbeitspapier aus Lompschers Verwaltung etliche „Entschärfungen“ im Sinne der Vermieterlobby auf, mit denen der Mietendeckel durchlöchert wird. So beträgt beispielsweise die zulässige Höchstmiete für Altbauten (bis 1918) laut Tabelle 6,45 Euro/m², ursprünglich sollten es 6,03 Euro sein. Bei guter Wohnlage, hochwertiger Ausstattung und einer ab jetzt erfolgenden Modernisierung kann sich dieser Betrag um maximal 2,73 Euro auf 9,18 Euro erhöhen. Ein Anspruch auf eine Mietsenkung entstünde demnach erst bei einer Miete von mehr als 11,01 Euro (20% über dem durch Zuschläge erhöhten Deckelwert). Und selbst im günstigsten Fall – einfache Wohnlage, einfache Ausstattung, keine Modernisierung – liegt eine zur Absenkung berechtigende Mietüberhöhung erst ab 7,40 Euro vor.

Trotz diesem und einigen anderen Kritik-



Es ist noch ein weiter Weg, bis Mieter/innen angstfrei wohnen können. Foto: Matthias Coers

punkten ist das „Gesetz zur Mietenbegrenzung im Wohnungswesen in Berlin“ – so die offizielle Bezeichnung – ein wichtiger Fortschritt, der nicht zuletzt dem wachsenden Widerstand gegen den Mietenwahnsinn in dieser Stadt zu verdanken ist. Erstmals seit der endgültigen Abschaffung der staatlichen Mietpreiskontrolle im Jahr 1988 nimmt der Berliner Senat wieder unmittelbaren Einfluss auf die Mietpreisgestaltung auf dem „freien Wohnungsmarkt“. Erstmals wird auf Landesebene ein öffentliches Wohnungsrecht eingeführt, das in die Verwertungslogik der Miethaie und Immobilienspekulanten eingreift. Der Aufschrei des Kapitals und seiner Parteien ist daher nur zu verständlich, da es tatsächlich um Heilige Kühe wie Schutz des Eigentums und Vertragsfreiheit geht. Und möglicherweise handelt es sich um eine „konkurrierende Gesetzgebung“ zum Bundesrecht, da das Mietpreisrecht umfassend im Bürgerlichen Gesetzbuch (BGB) und in ergänzenden Bundesgesetzen, wie etwa zur Mietpreisbremse, geregelt ist. Die Frage, ob die Föderalismusreform von 2006 tatsächlich als Grundlage für abweichendes Landesrecht in dieser Frage taugt, wird wohl letztendlich vom Landes- und dem Bundesverfassungsgericht entschieden werden. Die Berliner CDU hat bereits eine entsprechende Normenkontrollklage angekündigt, die nach

Inkrafttreten des Gesetzes eingereicht werden kann. Für diesen Fall rechnet Senatorin Lompscher mit einer Entscheidung noch im kommenden Jahr.

Was passiert danach?

Doch selbst wenn der Mietendeckel die verfassungsrechtliche Prüfung unbeschadet überstehen sollte, stellt sich bereits jetzt die drängende Frage: Was kommt danach? Michael Müller bezeichnete das fünfjährige Mietenmoratorium zu Recht als „Atempause“, die genutzt werden müsse, um den Weg für eine nachhaltige Entspannung auf dem Berliner Wohnungsmarkt zu bereiten. Angesichts des jetzt schon dramatischen Wohnungsmangels bei gleichzeitig anhaltendem Zuzug bedeutet dies in erster Linie, den Wohnungsneubau beträchtlich anzukurbeln, vor allem im unteren Preissegment. Doch da hakt es nach wie vor gewaltig. Viele große Neubauvorhaben befinden sich in den von diesem Senat geschaffenen „Partizipationsschleifen“. Andere, wie etwa die Elisabeth-Aue in Pankow, wurden für diese Legislaturperiode auf Betreiben der Linken und Grünen zur Tabuzone erklärt. Das gilt auch für einen neuen Anlauf zur Randbebauung des Flughafens Tempelhof, für den durch einen Volksentscheid seit 2014 eine Bebauungssperre gilt.

Auch die Ausweisung und Erschließung

neuer Wohnungsbaupotenzialflächen kommt nur schleppend voran. Es ist davon auszugehen, dass der Senat seine ohnehin wenig ambitionierten Neubauziele bis 2021 nicht erreichen wird. Eine neubaupolitische Wende, die bis zum Auslaufen des Mietendeckels im Jahr 2025 bereits Wirkung erzielt, müsste sofort und energisch angegangen werden. Notwendig wäre dabei auch ein Einstieg in den kommunalen Wohnungsbau in unmittelbarer öffentlicher Trägerschaft, da das bisherige Fördersystem auf temporärer Mietensubvention beruht und Wohnraum nicht dauerhaft der privatwirtschaftlichen Profitlogik entzieht.

Unklar ist bislang auch, wie die Bestandsmieten und die Erhöhungsspielräume nach dem Auslaufen des Mietendeckels berechnet und reguliert werden könnten. Eine schlichte Rückkehr in das Vergleichsmietensystem des „qualifizierten Mietspiegels“ erscheint unmöglich. Der Senat hat immerhin beschlossen, ein stadtweites Wohnungskataster mit einer Mietendatenbank zu erstellen, was im besten Falle den Einstieg in eine dauerhafte öffentliche Mietpreisregulierung auf Landesebene ermöglichen könnte. Entsprechende Arbeitsentwürfe für ein Wohnungswirtschaftsgesetz gibt es bereits.

Für die Berliner Mieterbewegung bedeutet der Mietendeckel jedenfalls keine „Atempause“. Denn die Vermieterlobby wird alles versuchen, ihn zu unterlaufen und zu sabotieren, um möglichst wenig Rendite einzubußen. Gerade bei Neuvermietungen droht eine riesige Grauzone illegaler Mietpreisüberhöhungen durch informelle Absprachen bei der Wohnungsvergabe. Auch könnte die Umwandlung von Miet- in Eigentumswohnungen einen neuen Schub bekommen und damit die Zunahme von missbräuchlichen Eigenbedarfskündigungen. Angesichts des aktuell zu beobachtenden Versagens vieler Bezirke bei der Umsetzung des Zweckentfremdungsverbots sind Zweifel angebracht, ob die ungleich größeren Herausforderungen des Mietendeckels behördlich bewältigt werden können. Ohne die aktive Unterstützung und den Druck von örtlichen und berlinweit vernetzten Mietergruppen wird das nicht gehen.

Der Kampf gegen den Mietenwahnsinn wird jedenfalls weitergehen und steht auf der politischen Agenda in Berlin ganz weit oben. Der Mietendeckel ist nicht mehr und nicht weniger als ein kleiner, aber wichtiger Etappenerfolg. Und der macht auch Appetit auf mehr. ●



Foto: Matthias Coers

Gegen die Interessen der Mitglieder

Genossenschaftler/innen wehren sich gegen Lobbyarbeit der Verbände

Von Elisabeth Voß

Dass die Immobilienbranche gegen Enteignungsdiskussionen und Mietendeckel mobilisiert, war nicht anders zu erwarten. Dass aber auch die Genossenschaften in dieses zutiefst unsoziale Konzert einstimmen, enttäuscht doch sehr. Genossenschaften sind vom Gesetz verpflichtet, ihre Mitglieder zu fördern, was eine vollkommen andere Ausrichtung der Unternehmenstätigkeit vorgibt, als es bei profitorientierten Immobilienunternehmen der Fall ist.

Es gibt allerdings nicht „die Genossenschaften“, denn in der Praxis unterscheiden sich die Genossenschaften erheblich voneinander. Es sind auch keineswegs „die Genossenschaften“, die sich jetzt voller Entrüstung gegen Enteignungen und Mietendeckel positionieren, sondern einzelne Verbände. Und in denen haben die Vorstände der Genossenschaften das Sagen, nicht die Mitglieder.

Am 15. Oktober fand im Treffpunkt der Genossenschaft Möckernkiez in Kreuzberg eine Veranstaltung zum Thema „Sind Enteignung und Mietendeckel der richtige Weg?“ statt. Sie kam zustande infolge eines offenen Briefes, mit dem Mitglieder mehrerer Berliner Genossenschaften im Juli die Positionen des Verbands Berlin-Brandenburgischer Wohnungsunternehmen (BBU) kritisiert hatten. BBU-Vorständin Maren Kern bot daraufhin ein Gespräch an. Sie diskutierte mit Helga Conrad von der Wohnungsbaugenossenschaft Friedrichshain und dem ehemaligen Berliner Integrationsbeauftragten und Mitglied der Möckernkiez Genossenschaft Günter Piening, die beide den offenen Brief unterschrieben hatten. Es moderierte Uwe Rada von der taz.

Kern stellt sich der Diskussion

Im Offenen Brief hatten die Genossenschaftsmitglieder ihr Unverständnis ausgedrückt, dass sich ausgerechnet der Verein der Wohnungsbaugenossenschaften Deutschland e.V. und der BBU „zu Wort-

führern der Verteidiger dieses enthemmten Marktes machen“. Sie forderten ihre Dachverbände auf, endlich aufzuhören, sich „zum Sprachrohr der ‚Deutsche Wohnen AG‘ zu machen“, sondern „die Selbsthilfe und die Interessen der Mitglieder in den Mittelpunkt“ zu stellen. Sie kritisierten, dass die Verbände „einen bekennenden Neoliberalen für ein Gutachten gegen die Enteignungskampagne“ finanzieren und dann „auch noch teure Anzeigen gegen den Mietendeckel“ schalten, als würde „der Untergang des deutschen Genossenschaftswesens“ drohen.

Der Versammlungsraum im Genossenschaftstreff war überfüllt. Möckernkiez-Vorstand Frank Nitzsche begrüßte die Anwesenden und bat um Sachlichkeit in der Auseinandersetzung. Im Juli hatte er im *Tagesspiegel* den Mietendeckel als Unsinn bezeichnet und angekündigt, dass seine Genossenschaft zahlungsunfähig werden könne, wenn der Mietendeckel länger als fünf Jahre gelten würde. Einleitend wies Günter Piening darauf hin, dass der BBU den falschen Eindruck er-

wecken würde, die Genossenschaften seien gegen Enteignungen und Mietendeckel, dass aber deren Mitglieder gar nicht gehört würden. Zudem hätte der BBU ein Glaubwürdigkeitsproblem durch Mitglieder wie Deutsche Wohnen und Vonovia. Bei dieser Veranstaltung kämen zum ersten Mal auch Mitglieder zu Wort.

Der BBU wurde ursprünglich als Verband von Genossenschaften, öffentlichen und kirchlichen Wohnungsunternehmen gegründet. Durch die Privatisierungen öffentlicher Wohnungsgesellschaften gehören ihm nun aber auch Deutsche Wohnen und Vonovia an. Maren Kern stellte sich als überzeugte Genossenschaftlerin dar, jedoch konnte sie dem Eindruck, der BBU würde sich an seinen stärksten Mitgliedern orientieren, nichts Substantielles entgegensetzen. Immerhin stellen Deutsche Wohnen und Vonovia etwa 20% der Wohnungen und damit auch der Mitgliedsbeitragsentwürfen des BBU. Das dürfte für deren Gewicht in der Verbandspolitik nicht unwichtig sein.

Helga Conrad wies darauf hin, dass die meisten großen Genossenschaften etabliert seien und über erhebliche finanzielle Reserven verfügen würden, sodass von einer Gefährdung durch den Mietendeckel keine Rede sein könne. Sie forderte Maren Kern auf, ihre guten Kontakte in die Politik besser dafür zu nutzen, sich für mehr Neubau einzusetzen, statt sich gegen den notwendigen Mietendeckel zu stellen. Außerdem solle sie sich von den profitorientierten Gesellschaften distanzieren, denn man könne nicht Diener zweier Herren sein.

Es war abzusehen, dass die Diskussion keine Einigung bringen würde. Das Argument von Maren Kern, weder Enteignungen noch Mietendeckel würden neue Wohnungen schaffen, lief ins Leere, denn dafür ist ja beides gar nicht gemacht. Neubau soll weder mit der Enteignung großer Wohnungsunternehmen noch durch einen Mietendeckel ersetzt werden, sondern beides richtet sich auf die Regulierung eines aus den Fugen geratenen Mietgefüges im Bestand. Dass auch die Enteignung großer Genossenschaften drohe, ist bloße Behauptung, denn von der Kampagne „Deutsche Wohnen und Co. enteignen!“ war das nie vorgesehen.

In der Pressemitteilung im Juni bezeichnete Maren Kern den Mietendeckel als „Investitionsdeckel“ und räumte ein: „Angesichts schwarzer Schafe auf dem Mietwohnungsmarkt könnten Anpassungen des Mietrechts aber sinnvoll sein.“ Die rassistische Wortwahl wurde an dem

Abend nicht thematisiert, aber Kern wurde gefragt, ob sie damit vielleicht ihr Mitgliedsunternehmen Deutsche Wohnen gemeint habe. Sie verneinte, lobte deren Sanierungsaktivitäten an einem Weltkulturerbe, „ganz ohne wirtschaftliche Interessen“, und auch deren soziales Engagement. Das Unternehmen hätte nur eine schlechte Öffentlichkeitsarbeit gemacht und sich gegen den Mietspiegel positioniert.

Ideologische Kampagnen

Angesprochen auf einen Flyer des BBU gegen den Mietendeckel redete sich Maren Kern heraus, sie habe nur den Entwurf erstellt, aber verteilt würde er von den Wohnungsunternehmen selbst. In einem Flyer des Marketingverbands Verein der Wohnungsbaugenossenschaften Deutschland e.V. (der mit den Bauklötzchen) wird behauptet, der genossenschaftliche Friede würde durch den Mietendeckel gestört. Es werden Horrorszenarien beschrieben, wie im Jahr 2026 Instandhaltungen nicht mehr möglich seien, Nachbarschaftstreffs geschlossen würden und genossenschaftliches Eigentum dem Staat übertragen werden müsste, als würde das Ende des Genossenschaftswesens nahen. Ein Diskussteilnehmer wies darauf hin, dass Olaf Rabsilber, der Vorstandsvorsitzende des Vereins, auch Vorstand im Arbeitgeberverband der Deutschen Immobilienwirtschaft und in der Bundesvereinigung der Deutschen Arbeitgeberverbände ist.

Angesprochen wurde auch eine geplante Kampagne des Gesamtverbands der Wohnungswirtschaft (GdW), dessen Regionalverband der BBU ist. Die taz hatte am 7. Oktober über einen Brief berichtet, mit dem der Verband seine Mitgliedsunternehmen zur Beteiligung an der „solidarischen Finanzierung einer Öffentlichkeitskampagne“ aufrief. Das Kampagnenkonzept setzt darauf, „regionale Themen regional auszuspielen“ und soll an den Ebenen Lösungsorientierung, Kompetenz und Aufklärung ansetzen. Dafür werden 1,6 Millionen Euro veranschlagt. Maren Kern versuchte, das als reine Imagekampagne herunterzuspielen. Allerdings kamen Details sowie ein Video zur geplanten Kampagne in die Öffentlichkeit, die eine andere Sprache sprechen. Mit Facebook Geo-Targeting sollen ausgewählte Bevölkerungsgruppen erreicht werden, um durch „Eingrenzung des Wohnorts bis hinunter zum Stadtteil“ gezielte Botschaften zu platzieren. Politiker/innen sollen über Twitter direkt angesprochen werden, und es ist sicher kein Zufall, dass als Beispiel



In einem offenen Brief drückten Genossenschaftsmitglieder ihr Unverständnis aus, dass sich der Verein der Wohnungsbaugenossenschaften Deutschland e.V. und der BBU „zu Wortführern der Verteidiger dieses enthemmten Marktes machen“. Foto: Peter Homann

die Mitglieder des Berliner Abgeordnetenhauses genannt werden. Damit sollen „für uns möglichst positive ‚Wellen‘ bei der Politik ankommen“.

Abschließend gab Günter Piening dem BBU Wünsche und Empfehlungen von Genossenschaftsmitgliedern mit. Der BBU solle „wieder zu einem Verband des ausschließlich gemeinwohlorientierten Wohnungsbaus werden und sich von Deutsche Wohnen AG, Vonovia und den anderen Wohnungsaktiengesellschaften trennen“. Er solle sich auch „von der undemokratischen Mustersatzung des GdW“ trennen. Stattdessen sollten den Genossenschaften „Hinweise an die Hand gegeben werden, wie die Spielräume, die das Genossenschaftsgesetz für demokratische Mitwirkung in den Genossenschaften zulässt, optimal genutzt werden können“. Abschließend appellierte er an den BBU, „dass er seine Politik, seine Finanzpläne, Einnahmen und Ausgaben, seine Geschäftsberichte usw. transparent macht“. Ob das auf fruchtbaren Boden fällt, darf bezweifelt werden. ●

Richtig deckeln

Zum vorläufigen Umgang mit dem Mietendeckel aus Mietersicht

Von Rechtsanwalt Marek Schauer

Der Mietendeckel (MietenWoG Bln) liegt derzeit nur im Entwurf vor. Das Abgeordnetenhaus von Berlin muss das Gesetz noch beschließen. Bis zu diesem Zeitpunkt kann der Gesetzesentwurf jederzeit noch geändert werden. Die folgenden Ausführungen sind daher vorläufige.

Zudem haben die Vermieter bereits angekündigt, das Gesetz einer gerichtlichen Prüfung unterziehen zu lassen. Da der Entwurf aber vom Senat dem Abgeordnetenhaus zur Beschlussfassung vorgelegt wurde, dürfte im Kern kaum mit Änderungen zu rechnen sein. Somit können erste praktische Tipps auf Grundlage des Gesetzesentwurfs gegeben werden.

1. Keine Alleingänge – lassen Sie sich beraten!

Der wichtigste Tipp zuerst: Aufgrund der Rechtsunsicherheit dürfen Sie keine Alleingänge im Mietverhältnis starten. Das bedeutet, dass Sie nicht ohne rechtliche Beratung „deckeln“ sollten. Die Miete eigenwillig zu reduzieren, ist immer ein Risiko für den Bestand des Mietvertrages. Sie riskieren die Kündigung. Ähnlich wie bei Mängeln sollte bei dem Verdacht, eine überbezahlte Miete zu zahlen, die Zahlung der vollständigen Miete unter Vorbehalt der Rückforderung angekündigt werden. So können Sie eventuelle Rückforderungsansprüche vorsorglich sichern. Gehen Sie also in unsere Beratungsstellen und erarbeiten Sie eine Strategie zum richtigen Deckeln bevor Sie selbst handeln.

2. Der Stichtag: Mietenstopp ab dem 18. Juni 2019

Kernstück des Mietendeckels ist der Mietenstopp ab dem 18. Juni 2019. Vorbehaltlich einiger Ausnahmen sind Mieterhöhungen ab diesem Datum verboten. Egal, ob es eine Staffel in einem Staffelmietvertrag, eine Indexmieterhöhung, eine Miet-

spiegelmieterhöhung oder eine nach Modernisierung ist. Betriebskosten dürfen jedoch weiter – soweit gesetzlich zulässig – erhöht werden, weil der Mietenstopp die Nettokaltmiete betrifft. So sollen die Mieten ab dem Stichtag für fünf Jahre eingefroren werden. Ausgenommen sind Neubauten, die ab Januar 2014 bezugsfertig wurden, öffentlich geförderter Wohnungsbau sowie Wohnungen, die mit Fördermitteln instandgesetzt und modernisiert wurden und die einer Mietpreisbindung eben wegen der Förderung unterliegen. (Praktisch eher nicht relevant sind Wohnheime und Wohnungen, die der

Wohlfahrtspflege dienen – aber auch diese unterliegen nicht dem Mietendeckel, sollen aber der Vollständigkeit halber erwähnt werden.) Wenn Sie also eine der genannten Mieterhöhungen nach dem Stichtag erhalten haben oder zahlen sollen, ist dies verboten. Fraglich ist natürlich, wie dies bei den tausenden Mieterhöhungsverlangen nach Mietspiegel 2019 ist, die vor dem Stichtag verschickt worden sind. Die Senatsverwaltung selbst geht davon aus, dass auch dieser Vermieter-schachzug keine Wirkung entfacht, so lange der Mieter der Mieterhöhung nicht vor dem 18. Juni 2019 zugestimmt hat. Das



Im Zentrum des Mietendeckels steht der Mietenstopp. Er soll ab dem 18. Juni 2019 gelten. Forderungen auf höhere Mieten wären ab diesem Zeitpunkt mit wenigen Ausnahmen rückwirkend verboten. Foto: Matthias Coers



Bei den Obergrenzen der Gesetzesvorlage zum Mietendeckel kommt es auf Baualtersklasse und Ausstattung an. Die Mietobergrenze für Altbauten mit Sammelheizung und Bad, die bis 1918 fertiggestellt wurden, liegt zunächst bei 6,45 Euro/m² bei Wiedervermietung. Foto: Jörg Zägel/Wikipedia

dürfte zutreffen. Denn der Gesetzentwurf verbietet die Forderung einer Erhöhung nach dem Stichtag, und die zahlreichen Mieterhöhungsverlangen selbst fordern eben genau so eine Erhöhung innerhalb einer nach dem Stichtag liegenden Frist. Anders gesagt: Mieterhöhungen nach dem Berliner Mietspiegel, welche bis einschließlich 31. März 2019 zugegangen sind, wären nach dieser Auslegung vom Mietendeckel ausgenommen.

Bei allen anderen Mieterhöhungen nach Mietspiegel, Modernisierung, Verbraucherindex oder Staffelmietvertrag sollten Sie in unsere Beratungsstellen kommen und die Deckelstrategie abklären.

Bei einer Wiedervermietung nach dem Stichtag gilt der Grundsatz, dass eine vor diesem liegende Miete nicht überschritten werden darf, auch. Da es jedoch praktisch schon aktuell vollkommen überteuerte Mieten gibt, hat sich der Senat etwas Feines einfallen lassen: Die Obergrenzen. Diese definieren die maximale Wiedervermietungsmiete und senken bei Wiedervermietung somit den Mietzins, wenn dieser vorher über den Grenzen lag. Mehr dazu im folgenden Abschnitt.

3. Obergrenzen und Kappung der aktuellen Miete

Ein weiteres Kernstück des Mietendeckels sind die „Obergrenzen“. Danach wird für jede Wohnung, die der Regelung zum Mietendeckel unterliegt, festgelegt, wie teuer sie sein darf. Das wirkt sich zunächst auf die Wiedervermietung nach dem 18. Juni 2019 aus.

Es kommt hier auf Baualtersklasse und Ausstattung an. Beispiel: Sie haben eine Wohnung mit Sammelheizung und mit Bad im Altbau, welcher bis 1918 fertigge-

stellt wurde. Dann beträgt die Miete pro Quadratmeter 6,45 Euro. Ein Euro kann hinzukommen, wenn mindestens drei von fünf Sonderausstattungsmerkmalen wie etwa eine Einbauküche vorhanden sind. Vor Abschluss eines Mietvertrages haben die Vermieter Auskunft über die Berechnung der Mietobergrenze zu erteilen. Eine Altbauwohnung bis 1918 kostet dann zunächst nie mehr als 7,45 Euro/m² bei Wiedervermietung. Die Obergrenzen werden nach zwei Jahren fortgeschrieben und können dann erhöht werden.

Für Bestandsmieter besteht die Möglichkeit, eine über den Obergrenzen liegende Miete zu „kappen“ auf eine Überschreitung von maximal 20%. Bei der Berechnung wird die Lage der Wohnung zusätzlich berücksichtigt. Die Kappung erfolgt über einen Antrag bei der für das Bauwesen zuständigen Senatsverwaltung und wirkt ab dem folgenden Monat im Falle der Bewilligung. Wichtig: Die Kappungsmöglichkeit gilt erst neun Monate nach Inkrafttreten des Gesetzes.

Die Obergrenzen sind richtiger Sprengstoff. So werden überteuerte Mieten gesenkt und dürfen keine solchen mehr bei Wiedervermietung verlangt werden. Auch hier gilt: Wie Sie richtig vorgehen, erfahren Sie bei uns in der Beratungsstelle.

4. Modernisierungen

Auch die Möglichkeit, die Mieten über Modernisierungen zu verteuern, werden begrenzt. Einerseits dadurch, dass nur bestimmte – insbesondere klima- und barrierefreie – Modernisierungen als „nötig“ anerkannt werden. Die Modernisierungen müssen der Investitionsbank Berlin angezeigt werden.

Andererseits gilt die Faustformel, dass die

Modernisierungsmieterhöhung die Obergrenze um nicht mehr als einen Euro pro Quadratmeter überschreiten darf. Tut sie das bereits, wäre eine weitere Erhöhung nicht mehr möglich. Eine Ausnahme bis zu einem weiteren Euro pro Quadratmeter ist zwar möglich, aber hier sollen Förderprogramme in Kraft treten. Ob diese den weiteren Mietanstieg um eben jenen weiteren Euro pro Quadratmeter abfedern, ist derzeit dem Gesetz nicht zu entnehmen – hier müssen wir abwarten.

Es scheint daher, dass die Obergrenze plus ein Euro pro Quadratmeter die maximal zulässige Nettomiete sein soll und das dann der „Deckel“ ist.

5. Härtefälle und Mietzuschuss

Die Gesetzesvorlage sieht auch den Schutz von Vermieter/innen vor unbilliger Härte vor. Diese kann vorliegen, wenn die gedeckelte Miete zu Verlusten für sie oder zur Substanzgefährdung der Mietobjekte führen würde. Die Investitionsbank kann dann auf Antrag eine angemessene Erhöhung der Mieten genehmigen. Die betroffenen Mieter können dafür einen Mietzuschuss beantragen. Der Mietzuschuss wird entsprechend den Bedingungen des Wohnraumschutzgesetzes einkommensabhängig gewährt.

6. Ordnungswidrigkeiten

Positiv ist zu erwähnen, dass das Gesetz sehr strafbewehrt aufschlägt. Verstöße gegen die Verbote, die Miete zu erhöhen, werden mit Bußgeldern bis zu einer halben Million Euro geahndet.

Besonders hervorzuheben ist die Pflicht der Vermieter, die ebenfalls sanktionsbewehrt ist: Sie haben zwei Monate nach Inkrafttreten des Gesetzes den Mieter/innen unaufgefordert vor Abschluss eines neuen Mietvertrages die zum Stichtag oder bei zu diesem unvermietetem Wohnraum die zum Ende der letzten Vermietung vereinbarte Miete mitzuteilen. Sie haben zudem Auskunft über die Berechnung der Mietobergrenze zu erteilen (§3 Abs. 1 Satz 5; §5 Abs. 4). Es dürfte zu erwarten sein, dass sich nicht wenige Vermieter dieser Pflicht entziehen werden. Man kann nur jedem raten, dieses Verhalten gnadenlos anzuzeigen. Wir hoffen, dass die Behörden mit den Bußgeldern hinterherkommen, aber wenn dies passiert, sollten im besten Fall die Wuchermieten von berechtigten Vermietern fallen und – so das Gesetz der zu erwartenden verfassungsgerichtlichen Prüfung standhält – auch für fünf Jahre auf dem Stand des Mietendeckels bleiben.



Der Investorenverstehrer

Ein wohnungspolitisches Porträt des Regierenden Bürgermeisters

Von Philipp Möller

Die Karriere von Michael Müller (SPD) begann unter der Regentschaft seines Parteifreunds Klaus Wowereit. Der gelernte Drucker führte zwischen 2001 und 2011 die Fraktion und war zwischen 2004 und 2012 Landesvorsitzender der SPD. Gegen die Widerstände des linken Donnerstagskreises organisierte Müller seinem Ziehvater Wowereit die nötigen Mehrheiten in Fraktion und Partei für die großflächigen Privatisierungen von kommunalen Liegenschaften und Wohnungsbeständen.

In der großen Koalition übernahm Müller 2011 das Ressort für Stadtentwicklung. Zu seinen Verdiensten gehörte es, die Notwendigkeit wohnungspolitischer Maßnahmen nicht weiter zu leugnen. Sein Leitmotiv war die Partnerschaft mit privaten Investoren. Zwar schloss Müller mit den kommunalen Wohnungsbaugesellschaften ein „Mietenbündnis“, um sie etwas sozialer auszurichten und zum Ankauf von Wohnungen zu animieren. Kommunalen Neubau verschrieb er hingegen nur in homöopathischen Dosen. Über den Wiedereinstieg in die soziale Wohnungsbauförderung und die 2014 eingeführte kooperative Baulandentwicklung, die zunächst eine Mindestquote von 10% Sozialbauten vorschrieb, lässt sich Ähnliches berichten. Müller setzte stattdessen auf den privaten und freifinanzierten Woh-

nungsbau. Das 2012 gegründete „Bündnis für Wohnungsneubau“ soll durch mehr Personal in den Bauämtern und Fertigstellungsprämien für die Bezirke den Neubau beschleunigen. Die gleiche Zielstellung verfolgt die unter Müller eingerichtete Wohnungsbauleitstelle.

Tatsächlich verdoppelte sich die Zahl der Fertigstellungen zwischen 2011 und 2014 nahezu auf 8.744 Wohneinheiten pro Jahr. Auch die in den Jahren 2016 und 2017 errichteten rund 24.500 Wohnungen gehen auf Müllers Konto. Seine Wohnungspolitik folgte der neoliberalen Sickertheorie, derzufolge es zweitrangig ist, zu welchen Konditionen gebaut wird. Entscheidend ist allein die Quantität. 3.901 der 2014 errichteten Wohneinheiten waren Eigentumswohnungen. Lediglich ein Drittel waren Mietwohnungen in Mehrfamilienhäusern. Die ersten 69 Sozialwohnungen wurden 2015 fertiggestellt. Zu einer Entlastung des Wohnungsmarkts, auf dem vor allem günstige Wohnungen zu 4 bis 6 Euro/m² fehlen, trugen die Maßnahmen nichts bei. Umzüge in neu fertiggestellte Wohnungen führten nur dazu, dass die frei werdenden zu Höchstpreisen neu vermietet wurden. Die Kleingeisterei, dass Neubau nicht die Probleme löst, erhielt dadurch Auftrieb. Ob Wohnungsbau den Markt entspannen kann, hängt jedoch davon ab, wer baut und für wen. In dem Kontext ist auch der Volksentscheid zur Randbebauung des Tempelhofer Feldes, Müllers größte politische Niederlage, zu verstehen.

Bundespolitische Ambitionen

2014 trat Müller die Nachfolge von Wowereit an. Um den Wohnungsbau zu beschleunigen, setzte er einen Steuerungsausschuss auf Senatsebene ein, der bezirkliche Bauprojekte im Fall von Verzögerungen an sich ziehen kann. Bei der Auseinandersetzung um den Stadtentwicklungsplan Wohnen 2030 erzwang er die Ausweisung von vier Entwicklungsgebieten, die im ursprünglichen Plan nicht vorgesehen waren. In der Debatte um den Mietendeckel zeigte er sich offen an der Seite der Immobilienwirtschaft. Auf einer Veranstaltung der Lobbyorganisation ZIA sprach sich Müller gegen die Möglichkeit zur Mietabsenkung aus. Die Wiederaufnahme der Lage als Faktor zur Berechnung der Mietobergrenzen geht jedoch auf sein Konto. In seiner Rede auf dem SPD-Landesparteitag im November lud er die private Wohnungswirtschaft als „Partner“ für die Zeit des Mietenstopps zu Investitionen in Neubauten ein. Der Mietendeckel wird Teil Müllers politischen Vermächnisses werden, auch wenn Obergrenzen und Absenkungsmöglichkeit gegen ihn durchgesetzt wurden. Post-neoliberale Gehversuche in der Wohnungspolitik, wie der Aufbau eines öffentlichen, marktfernen Wohnungsbestands sind jedoch nicht seine Politik. Angesichts der schwachen Umfrageergebnisse der SPD und Müllers jüngst im *Tagesspiegel* geäußerten bundespolitischen Ambitionen erledigt sich diese Personalie wahrscheinlich spätestens bei den Wahlen 2021 von selbst. ●



Foto: Peter Homann

Kein Plan, kein Mut, keine Hoffnung

Die Berliner SPD distanziert sich auf ihrem Landesparteitag vom „Klassenkampf“ in der Wohnungs- und Mietenpolitik

Von Rainer Balcerowiak

Ist die SPD noch zu retten? Bei den letzten Wahlen zum Abgeordnetenhaus im Herbst 2016 musste sie zwar deutlich Federn lassen, konnte aber immerhin die Position als stärkste Partei behaupten und anschließend eine rot-rot-grüne Koalition unter ihrer Führung bilden. Mittlerweile liegt sie bei den Umfragen aber bei 16% und damit hinter den Grünen, der CDU und der Linken.

Die Schwäche der SPD kann kaum verwundern, denn in keinem der großen Themenfelder, die Berlins Politik dominieren – Wohnen, Verkehr, soziale Infrastruktur, Bildung und innere Sicherheit – hat die Partei die Meinungsführerschaft inne. Dazu kommen immer wieder aufblühende interne Grabenkämpfe zwischen den verschiedenen „Parteiclans“ bis hin zu offenen Machtkämpfen zwischen dem Regierenden Bürgermeister und Landesvorsitzenden Michael Müller und dem Fraktionsvorsitzenden Raed Saleh.

Vom Landesparteitag der Sozialdemokraten am 26. Oktober sollte ein Signal des Aufbruchs und der Geschlossenheit ausgehen. Doch die Gräben sind tief, und das zeigte sich vor allem bei der Auseinandersetzung um die Wohnungspolitik. Zwar ist der von Müller in seiner Rede beschworene „Dreiklang aus bauen, kaufen und deckeln“ in der Partei weitgehend unumstritten

und wird der „Mietendeckel“ vor allem als eigener Erfolg gewertet. Doch bei der Frage von massiven Markteingriffen in Form der Vergesellschaftung von Wohnungsunternehmen scheiden sich die Geister. Dem Parteitag lagen mehrere Anträge der Jusos und einiger Kreisverbände vor, die sich für die Unterstützung des in der ersten Stufe erfolgreichen Volksbegehrens „Deutsche Wohnen & Co enteignen“ aussprachen, das derzeit von SPD-Innensenator Andreas Geisel blockiert wird. Andere verlangten eine klare Abgrenzung von der Initiative. In einem Antrag der AG Selbstständige wurde gefordert, „dass sich die Berliner SPD von jeder Form der Enteignung distanziert“. Man wolle „nicht zurück zu einer sozialistischen Planwirtschaft“. Auch Müller verwahrte sich gegen „Klassenkampf“ in der Wohnungspolitik, und Bundesfamilienministerin Franziska Giffey bezeichnete die Debatte als verheerendes Signal. „Eine moderne zukunftsfähige Stadt kann nicht für Enteignungen stehen.“ Man müsse vielmehr „deutlich machen, dass Investoren willkommen sind“.

Vor Konzernen eingeknickt

Die Kreuzberger Bundestagsabgeordnete Cansel Kiziltepe forderte dagegen vom Parteitag „ein Zeichen zu setzen, an die Mieterinitiativen, an die Mieterinnen und Mieter“. Sie sei es „leid, dass die SPD immer wieder vor den Immobilienkonzernen einknickt“. Ähnlich äußerte sich die

Landesvorsitzende der Berliner Jusos, Bianca Klose.

Aus den unzähligen Anträgen zum Thema Vergesellschaftung wurden zwei Fassungen formuliert und zur Abstimmung gestellt. Dabei blieben die Unterstützer/innen der Initiative mit 97 zu 137 Stimmen deutlich in der Minderheit. Weiterhin bekannte sich die Partei zu verstärkter Neubautätigkeit und zu einer neuen Diskussion über die Randbebauung des Tempelhofer Feldes. Wie das konkret umgesetzt werden soll, blieb allerdings diffus.

Beschlossen wurde auch eine Rückkehr zur Verbeamtung von Lehrer/innen, um den dramatischen Mangel an pädagogischen Fachkräften in der Stadt zu überwinden. Vergeblich wiesen einige Fachpolitiker/innen und Vertreter/innen der Gewerkschaft Erziehung und Wissenschaft (GEW) darauf hin, dass es eher die teilweise katastrophalen Arbeitsbedingungen und nicht der fehlende Beamtenstatus seien, die den Exodus von Lehrenden aus der Hauptstadt beförderten. Aber der von der Parteispitze forcierte Beschluss dient wohl eher der Profilierung gegenüber den Koalitionsparteien Linke und Grüne, die der Verbeamtung bislang ablehnend gegenüber stehen. Das machte jedenfalls Raed Saleh in Stellungnahmen nach dem Parteitag deutlich. Ein „Aufbruchssignal“ ging von dieser Veranstaltung jedenfalls nicht aus. Eher eine Manifestation der Plan- und Mutlosigkeit. Das gilt nicht nur, aber besonders für die Wohnungspolitik. ●



Die SPD und die Wohnungspolitik

Neues Positionspapier der Bundestagsfraktion für eine „Wohnwende“

Von Chaim Reich

Einen Monat nachdem die SPD dem mieten- und wohnungspolitischen „Paket“ der großen Koalition zugestimmt hatte, überraschte ihre Bundestagsfraktion Ende September mit dem Positionspapier „Eine sozialverantwortliche Wohnungspolitik für Menschen, nicht für Märkte.“ Darin stellt sie fest: „Wir brauchen eine grundlegende Trendwende in der Wohnungspolitik, eine mutige Vision mit sachlicher Diskussion.“

Ob die SPD unter mutiger Vision einen Rückblick auf das zuvor Versäumte versteht, ist unklar. Jedenfalls fällt ihr offenbar auf, dass sie das wohnungspolitische „Paket“ nur sehr mangelhaft bestückt hat, und so liest sich das Ganze wie der zaghafte sozialdemokratische Versuch einer nachträglichen Korrektur der aktuellen Mieten- und Wohnungspolitik der großen Koalition. Mit „neun zentralen Bausteinen“ soll eine sogenannte „Wohnwende“ vollzogen werden.

Der erste Baustein, „Mietenstopp“ genannt, will Mieterhöhungen in den nächsten fünf Jahren nur bis zur Höhe der Inflationsrate ermöglichen. Eine Deckelung, das heißt ein Mieterhöhungsmoratorium, das die davon galoppierenden Mieten zum Stillstand bringen könnte, ist nicht vorgesehen.

Baustein Nummer zwei soll „die Umwandlung von Miet- in Eigentumswoh-

nungen sowie Eigenbedarfskündigungen beschränken, um Missbrauch und Verdrängung zu verhindern.“ Zu diesem Zweck wird erwartet, „dass die Bundesregierung im Jahr 2019 einen Gesetzentwurf vorlegt, der Möglichkeiten zur Umwandlung von Miet- in Eigentumswohnungen umfassend reduziert, wie beim Wohngipfel im September 2018 und im Koalitionsausschuss im August 2019 vereinbart.“ Die Hoffnung auf die Gesetzgebung der Bundesregierung kann vage bleiben, denn der achte Baustein verspricht im Gegensatz zum zweiten, „mit dem Mietkauf gezielt Wohneigentum für einkommensschwache Haushalte zu fördern.“

Der dritte Baustein verheißt den Bau von 100.000 Sozialwohnungen jährlich, der – so Baustein vier – durch „einen Sozialpakt zwischen der Wohnungswirtschaft, Mieter/innen und der öffentlichen Hand (...) neue Impulse“ erhalten soll. Wie das konkret aussehen soll, wird nicht erklärt. Das einzige Mittel für eine nachhaltige und soziale Wohnungsversorgung, ein kommunaler Wohnungsbau, bleibt vollkommen unerwähnt.

Mit Baustein fünf sollen die Kommunen bei einer gemeinwohlorientierten Politik unterstützt und die Bodenspekulation bekämpft werden. Baustein sechs widmet sich den „Online-Vermietungsplattformen der Sharing Economy“ und verspricht Regulierung und stärkere Besteuerung. Des Weiteren soll ein zentrales „Immobilienregister für Transparenz auf dem Wohnungsmarkt sorgen“ (Baustein 7) und die

Umlagefähigkeit bei den Betriebskosten begrenzt werden (Baustein 9).

Neoliberale Visionen

Im Anschluss an die neun Bausteine folgen sieben Kapitel, die sich zwar nicht direkt auf die Bausteine beziehen, aber um dieselben Themen kreisen. Alle zeichnen sich durch eine Neigung aus, möglichst unkonkret und nichtssagend zu bleiben. Dem in Baustein acht bereits gewürdigten Mietkauf wird unter der Überschrift „Den Weg in die eigenen vier Wände erleichtern“ ein ganzes Kapitel gewidmet. Dieses Instrument aus der neoliberalen Mottenkiste wurde in Großbritannien angewandt und erwies sich als reine Mittelschichtförderung. Es hatte den Effekt, dass die weniger einkommensschwachen Mieter/innen die besseren Wohnungen abtaubten und dadurch den extrem engen Mietwohnungsmarkt noch weiter deklassierten. In Deutschland kreiste in den 1990er Jahren die wohnungspolitische Diskussion um die Frage, wie die Eigentümerquote erhöht werden könne. Die ideologische Grundlage bildete seinerzeit die Diskriminierung des Wohnens zur Miete und die Stigmatisierung der Mieter/innen. Der Mietkauf erschien als die geeignete Lösung, den Wohnungsmarkt möglichst breiten Kreisen zu erschließen, denn eine Gesellschaft der Eigentümer/innen war die renditeversprechende Wunschvorstellung der Neoliberalen. Von diesen Visionen hat sich die SPD noch immer nicht verabschiedet. Wen wundern da noch die Wahlergebnisse? ●



Mieter/innen fragen – wir antworten

Bauliche Veränderungen durch Mieter/innen

Von Rechtsanwalt Hannes Poggemann

Ich möchte meine Wohnung baulich umgestalten. Brauche ich dafür die Erlaubnis des Vermieters?

So einfach lässt sich das nicht sagen. Wir müssen uns dazu anschauen, was Sie in Ihrer Wohnung verändern wollen. Dabei muss unterschieden werden, wie stark die Umgestaltung in die Wohnungs- und Gebäudesubstanz eingreift. Zum einen spricht man von Einrichtungen, die keinen erheblichen Eingriff in die Bausubstanz mit sich bringen und ohne Beschädigung der Wohnung wieder entfernt werden können. Das kann zum Beispiel eine Zwischendecke sein, die mit einfachen Verschraubungen an den Wänden angebracht ist. Zum anderen wird von einer baulichen Veränderung gesprochen, wenn ein Eingriff in die Substanz des Gebäudes vorgenommen wird. Das kann beispielsweise ein Umbau des Bades sein. Für die zuerst genannte Einrichtung bedarf es keiner Erlaubnis des Vermieters, solange die Maßnahme vom vertragsgemäßen Gebrauch der Mietsache umfasst ist. Die bauliche Veränderung dagegen sollte nie

ohne Erlaubnis des Vermieters durchgeführt werden. Schließlich lohnt immer ein Blick in den Mietvertrag. Häufig ist dort ein Erlaubnisvorbehalt für bauliche Veränderungen durch den Mieter enthalten.

Was kann denn passieren, wenn ich keine Zustimmung vom Vermieter eingeholt habe und eine bauliche Veränderung vornehme?



Foto: Matthias Coers

Rechtsanwalt Hannes Poggemann berät in den Beratungsstellen Charlottenburg/Mierendorffplatz, Kreuzberg/Adalbertstraße und Steglitz/Osdorfer Straße.

Eine umgehende Kündigung wäre denkbar, wenn Sie den Vermieter um Erlaubnis gefragt haben, dieser aber ausdrücklich abgelehnt hat. Wenn dann entgegen des ausdrücklichen Willens des Vermieters eine bauliche Veränderung vorgenommen wird, kann das eine Kündigung nach sich ziehen. Wenn der Vermieter vorher nicht gefragt wurde und er erfährt hinterher von der baulichen Veränderung, dann dürfte der Vermieter zunächst eine Abmahnung aussprechen und müsste zum Rückbau auffordern. Geschieht dies jedoch nicht, kann auch hier eine Kündigung folgen. Letztlich kommt es auf den Einzelfall an und wie erheblich die Pflichtverletzung gewesen ist.

Sie sollten in einem solchen Fall dringend eine Beratung aufsuchen.

Mein Vermieter macht seine Zustimmung zur baulichen Veränderung durch mich von der Zahlung einer Sicherheitsleistung abhängig. Darf er das?

Ja. Der Vermieter darf im Gegenzug für die Zustimmung zur baulichen Veränderung grundsätzlich Sicherheitsleistungen fordern. Das ist üblicherweise die Zahlung

eines angemessenen Sicherheitsbetrags. Der Grund liegt darin, dass Mieter/innen regelmäßig zum Rückbau der baulichen Veränderung verpflichtet sind. Daraus ergibt sich zugleich, dass eine Sicherheitsleistung nicht notwendig ist, wenn die Pflicht zum Rückbau aufgrund einer Vereinbarung entfallen soll. Wenn der Vermieter eine Sicherheitsleistung verlangt, ist diese von einer eventuell bereits gezahlten Kautions zu Mietvertragsbeginn zu trennen. Die Sicherheit für die bauliche Veränderung kann zum Beispiel als Barkautions, Bürgschaft, Abtretung einer Sparbuchforderung oder als Verpflichtung eines öffentlichen Trägers zur Kostenübernahme geleistet werden. Wenn Sie mit dem Vermieter keine dahingehende Vereinbarung getroffen haben, können Sie sich die Art der Sicherheitsleistung aussuchen. Wird eine Sicherheit in Geld geleistet, dann hat der Vermieter diese wie eine Mietkaution treuhänderisch anzulegen. Die Höhe der Sicherheitsleistung sollte sich nach dem Umfang der voraussichtlichen Rückbau- und Entsorgungskosten richten.

Apropos Rückbau, muss ich bauliche Veränderungen beim Auszug immer zurückbauen?

Grundsätzlich muss die Wohnung so zurückgegeben werden, wie man sie bei Einzug erhalten hat. Das heißt, dass neben dem Ausräumen der Einrichtungsgegenstände auch bauliche Veränderungen zurückgebaut werden müssen. Hat der Vermieter einer baulichen Veränderung zuvor zugestimmt und mit Ihnen keine Vereinbarung zum Rückbau geschlossen, könnte angenommen werden, dass dadurch die Pflicht zum Rückbau entfällt. Die Rechtsprechung tendiert hier jedoch auch bei einer Zustimmung des Vermieters ohne vereinbarte Rückbaupflicht dazu, eine solche Pflicht anzunehmen. Häufig verbinden Vermieter die Erlaubnis für eine bauliche Veränderung aber ohnehin mit der Verpflichtung zum Rückbau bei Mietvertragsende. Übrigens sind von dieser Pflicht auch bauliche Veränderungen umfasst, die Sie vom Vermieter übernommen haben. Etwaige Vereinbarungen zwischen Ihnen und dem Vermieter stehen einer Rückbaupflicht nicht entgegen. Etwas anderes gilt nur, wenn ein Verbleib mit dem Vermieter vereinbart wurde oder der Mietvertrag eine Regelung dahingehend enthält. Eine weitere Ausnahme sind Umbauten, die Mieter/innen in Ost-Berlin vor dem 3. Oktober 1990 vornahmen und die nach dem Recht der DDR zulässig waren. In



Nehmen Mieter/innen bauliche Veränderungen an einer Wohnung vor, die in die Bausubstanz des Hauses eingreifen, bedürfen diese der vorherigen Zustimmung des Vermieters. Hierzu können selbst kleinere Eingriffe, wie der Anbau eines Fangnetzes für Katzen auf dem Balkon, zählen. Foto: nmp

Einzelfällen kann die Rückbaupflicht außerdem entfallen, wenn der Umbau wertsteigernd war, ein Rückbau unverhältnismäßig teuer wäre und die baulichen Veränderungen den Vermieter nicht belasten oder wenn der Vermieter die Wohnung modernisieren will und eine Wiederherstellung des ursprünglichen Zustands daher unsinnig wäre.

Ich habe eine Katze und die möchte auch gerne mal raus aus der Wohnung. Darf ich in meine Wohnungstür eine Katzenklappe einbauen?

Der Einbau einer Katzenklappe ist als bauliche Veränderung zu sehen, da hiermit in die bauliche Substanz der Wohnungstür und damit der Mietsache eingegriffen wird. Dieses Vorhaben bedarf deshalb der Erlaubnis des Vermieters. Zunächst sollten Sie prüfen, ob im Mietvertrag dazu eine Regelung enthalten ist. Ist der Einbau nicht bereits durch den Mietvertrag ausgeschlossen, müssen Sie den Vermieter um Erlaubnis bitten. Dieser kann dem Einbau zustimmen oder ihn ablehnen. Es sind verschiedene Gründe denkbar, aus denen der Vermieter den Einbau einer Katzenklappe ablehnen könnte, etwa wegen einer nicht hinzunehmenden optischen Beeinträchtigung, entgegenstehender Brandschutzbestimmungen oder zu erwartender Belästigungen der Nachbar/innen wegen der umherlaufenden Katze. Ob die Gründe des Vermieters zutreffen, sollten Sie in einer individuellen Beratung klären lassen.

Und wie sieht das mit Fangnetzen am Balkon oder Fenster aus? Darf ich so etwas anbauen?

Ob der Vermieter die Maßnahme gestatten muss, hängt hier wieder davon ab, ob es sich lediglich um eine leicht zu entfernende Einrichtung handelt, oder um eine Maßnahme, die in die Bausubstanz des Gebäudes eingreift. Von Bedeutung ist, wie das Fangnetz am Balkon befestigt ist. Außerdem kann die Außenerscheinung des Gebäudes durch das Anbringen eines Fangnetzes beeinträchtigt werden. Wenn die Beeinträchtigung erheblich genug ist, könnte dies für den Vermieter ein Grund zur Ablehnung sein. Das Thema der veränderten Außenerscheinung betrifft übrigens auch den Anbau einer Markise am Balkon oder der Terrasse. Auch hier stellt sich die Frage, wie sehr dadurch in das Erscheinungsbild eingegriffen wird und ob der Vermieter das zu dulden hat.

Ich möchte an den Wasseranschlüssen in Küche und Bad jeweils einen zweiten Anschluss für Geschirrspüler und Waschmaschine anbauen. Brauche ich dafür die Erlaubnis vom Vermieter?

Nein. Wenn Sie an den bestehenden Wasseranschlüssen zusätzliche Anschlüsse für Geschirrspüler und Waschmaschine anbauen, brauchen Sie dafür keine Erlaubnis. Dabei handelt es sich lediglich um kleine bauliche Maßnahmen, die vom vertragsgemäßen Gebrauch der Mietsache umfasst sind und nicht in die Bausubstanz der Mietsache eingreifen. Jedoch ist (wie bei allen kleineren und größeren Baumaßnahmen durch Mieter/innen) zu beachten, dass die baulichen Maßnahmen nach den anerkannten Regeln der Technik durchgeführt werden müssen. Das heißt, dass Vorschriften der Bauordnung einzuhalten sind und Eigenleistungen nur bei entspre-

chender Fachkunde durchgeführt werden sollten. Ein unsachgemäß angebrachter Wasseranschluss birgt die Gefahr, dass Wasser austritt und erhebliche Schäden verursacht, für die Sie dann haften müssten.

Mein Bad ist Jahrzehnte alt und der Vermieter hat kein Interesse, etwas zu erneuern. Deshalb möchte ich jetzt mein Bad modernisieren. Was gilt es dabei gegenüber dem Vermieter zu beachten?

Wenn Sie das Bad auf eigene Kosten modernisieren wollen, also zum Beispiel Wanne, Toilette, Waschbecken oder Fliesen erneuern wollen, müssen Sie dazu die Zustimmung des Vermieters einholen. Ist der Vermieter einverstanden, sollten Sie mit ihm eine schriftliche Vereinbarung schließen. Darin sollte geklärt werden, welche Veränderungen vorgenommen, ob Kosten aufgeteilt oder beim Auszug erstattet werden und dass der Vermieter darauf verzichtet, beim Auszug von Ihnen den

ursprünglichen Zustand des Bades wiederherstellen zu lassen. Wenn Sie das Bad auf eigene Kosten modernisieren, kann der Vermieter danach selbstverständlich keine Mieterhöhung aufgrund der Modernisierung geltend machen. Auch hier gilt, dass die baulichen Maßnahmen nur nach den anerkannten Regeln der Technik durchgeführt werden dürfen. Wenn Sie Ihr Bad auf eigene Kosten umbauen, geht auch die Haftung für sämtliche Umbauten auf Sie über. Für Schäden, die im Zusammenhang mit den Umbauten auftreten, könnten Sie demnach schadensersatzpflichtig sein. Aus diesem Grund sollten Sie auf eine fachgerechte Bauausführung achten und die spätere Beweisbarkeit derselben durch Rechnungen von Fachfirmen und/oder Zeug/innen sichern.

Mein Vermieter lehnt einen Badumbau durch mich ab. Kann ich die Erlaubnis vom Vermieter trotzdem verlangen?

Ein Anspruch auf Erteilung der Erlaubnis durch den Vermieter für eine bauliche Veränderung kann bestehen, wenn nach einer umfassenden Interessenabwägung Ihre Interessen an dem Umbau die Interessen des Vermieters am Erhalt des Ist-Zustands überwiegen. Andererseits kann die Erlaubnis zur Vornahme einer baulichen Veränderung zum Beispiel auch verlangt werden, wenn durch diese Barrierefreiheit geschaffen werden soll. Dann können Sie gemäß § 554a BGB vom Vermieter die Zustimmung zu baulichen Veränderungen oder sonstigen Einrichtungen verlangen. Im Einzelnen ist hier auf die konkret vorliegende Beeinträchtigung abzustellen. Macht beispielsweise eine körperliche Beeinträchtigung eine niedrigere Toilettenschüssel und einen schwellenfreien oder schwellenarmen Duschzugang erforderlich, so wird ein Anspruch auf Erlaubnis der entsprechenden Umbauarbeiten gegeben sein.

Mein Teppichboden gefällt mir nicht mehr und ich möchte diesen austauschen. Muss ich meinen Vermieter zuerst um Erlaubnis fragen?

In diesem Fall sollten Sie Ihren Vermieter unbedingt um Erlaubnis fragen, denn der Austausch eines Bodenbelags geht regelmäßig mit Eingriffen in die Substanz der Wohnung einher. Es handelt sich demnach um bauliche Veränderungen, die der Zustimmung des Vermieters bedürfen. Möchten Sie den Teppichboden gegen einen anderen Teppichboden austauschen, muss dieser Austausch fachgerecht durch-

geführt werden. Und beachten Sie: Ist der vom Vermieter überlassene alte Teppich bereits durch vertragsgemäßen Gebrauch verschlissen, stellt dies einen Mangel dar, womit der Vermieter zum Austausch des Teppichs verpflichtet wäre.

Ich möchte den Teppichboden in meiner Wohnung gegen einen Laminatboden austauschen. Geht das?

Den Austausch eines Teppichbodens gegen einen Laminatboden dürfen Sie ebenfalls nicht ohne vorherige Zustimmung des Vermieters vornehmen. Zu beachten ist hierzu neben den bereits erwähnten Fragen der fachgerechten Bauausführung und zukünftigen Haftung bei Schäden, dass insbesondere die zu diesem Zeitpunkt geltenden Regelungen zum Tritt- und Schallschutz eingehalten werden müssen. Ist kein ordentlicher Trittschallschutz verbaut und beschweren sich Nachbar/innen über den dadurch entstehenden Lärm, könnten Sie sich schadensersatzpflichtig machen. Aus diesem Grund ist auch hier auf eine fachgerechte Bauausführung und deren spätere Beweisbarkeit zu achten.

Ich möchte die Raumaufteilung meiner Wohnung ändern und dazu eine Wand entfernen und eine neue Trennwand einbauen. Darf ich das so einfach machen und was gibt es dabei zu beachten?

Das Entfernen und Einbauen von Trennwänden stellen bauliche Veränderungen dar, die der vorherigen Erlaubnis des Vermieters bedürfen. Selbst wenn der Mietvertrag keinen Erlaubnisvorbehalt hinsichtlich baulicher Maßnahmen durch Mieter/innen vorsieht, sieht die Rechtsprechung darin erhebliche Eingriffe in die Bausubstanz. So hat das Landgericht Berlin in zwei Entscheidungen klargestellt, dass die Entfernung einer Trennwand (AZ: 67 S 514/11) und das Errichten einer Trennwand (AZ: 63 S 115/16) bauliche Veränderungen darstellen, die der Erlaubnis des Vermieters bedürfen. Bei einer Änderung der Raumaufteilung sind im Rahmen einer fachgerechten Bauausführung insbesondere die Fragen der Statik zu berücksichtigen, um nicht die Gebäudesubstanz zu gefährden. Sie sollten also nicht einfach losbauen. Es empfiehlt sich, zunächst durch einen Bausachverständigen die Machbarkeit prüfen zu lassen, die Erlaubnis des Vermieters einzuholen und sich bereits im Vorfeld zu einer vertraglichen Vereinbarung beraten zu lassen.



Den Austausch eines Teppichbodens gegen einen Laminatboden dürfen Mieter/innen nicht ohne vorherige Zustimmung des Vermieters vornehmen. Zu beachten ist neben einer fachgerechten Bauausführung und der möglichen zukünftigen Haftung bei Schäden, dass besonders die geltenden Regelungen zum Tritt- und Schallschutz eingehalten werden müssen. Foto: nmp

AG Mitte
Urteil vom 28.06.2019
AZ: 14 C 198/16

Abriss eines Balkons und Anspruch auf Wiederherstellung

Mitgeteilt von Rechtsanwältin
Doris Grunow-Strempel

1. Wird der 4,5 qm große Balkon einer 68,96 qm großen Wohnung abgerissen, rechtfertigt dies eine Minderung der Miete um 10%.

2. Muss ein solcher Balkon wegen Bau-fälligkeit abgerissen werden, kann der Vermieter dem Anspruch des Mieters auf Wiederherstellung nicht entgegenhalten, dass der Aufwand hierfür die Opfergrenze überschreitet, weil die Kosten der Wiederherstellung unge-fähr ein Drittel des Verkehrswerts der Wohnung betragen würden.

Der Mieter hatte 1971 eine 68,96 qm große 3-Zimmer-Wohnung gemietet, an deren von der Straße abgewandter Seite sich ein 4,5 qm großer Balkon mit Blick auf einen Park befand. Am Ende des Jahres 2015 ließ der Vermieter diesen Balkon abreißen, nachdem festgestellt worden war, dass die Konstruktion nicht mehr tragfähig und sanierbar war. Der Mieter verlangte die Wiederherstellung des Balkons, was der Vermieter verweigerte. Er machte geltend, dass ihm dies nicht zumutbar sei, da die Kosten ca. 35.000 Euro betragen würden, während der Verkehrswert der Wohnung lediglich rund 107.000 Euro betrage. Damit sei die sogenannte „Opfergrenze“ überschritten. Der Mieter erhob daher Klage auf Wiederherstellung des ursprünglichen Zustands sowie auf Feststellung, dass bis dahin die Miete um 10% gemindert ist. Das Amtsgericht Mitte folgte der Auffassung des Mieters und verurteilte den Vermieter entsprechend. Einem Ausschluss eines Instandsetzungsanspruchs eines Mieters wegen des Überschreitens der sogenannten „Opfergrenze“ seien „ganz enge Grenzen gesetzt“. Ein solcher Ausschluss könne nur in Betracht kommen bei einem „krassen Missverhältnis zwischen dem Reparaturaufwand einerseits und dem Nutzen der Reparatur für den Mieter sowie dem Wert des Mietobjekts und den aus ihm zu ziehenden Einnahmen andererseits“. Ein solches könne nach der Rechtsprechung des BGH etwa angenommen werden, wenn die Sanierungskosten den Verkehrswert überschreiten, was hier nicht der Fall war. Dass sich der Kostenaufwand nicht in den folgenden 10 oder 20 Jahren amortisieren würde, stehe einem Mängelbeseitigungsanspruch des Mieters



Lässt ein Vermieter einen nicht mehr sanierbaren Balkon abreißen, haben Mieter/innen im Regelfall einen Anspruch auf Wiederherstellung und bis dahin ein Recht auf Mietminderung. Foto: Matthias Coers

nicht entgegen, zumal die Anbringung eines neuen Balkons auch zu einer allgemeinen Wertsteigerung der Wohnung und gegebenenfalls sogar des Hauses führen könne. Der Reparaturaufwand stehe auch nicht in einem krassen Missverhältnis zu dem dadurch dem Mieter zufallenden Nutzen. Vielmehr biete ein 4,5 qm großer Balkon mit Blick auf einen Park einen deutlich erhöhten Wohnwert. Aufgrund der Größe sowie der günstigen, von der Straße abgewandten Lage des Balkons und dem damit einhergehenden Nutzwert hielt das Gericht auch die vom Mieter geltend gemachte Minderung um 10% der Bruttomiete für angemessen.

AG Neukölln
Urteil vom 18.06.2019
AZ: 11 C 122/17

Hauptmieterwechsel, Untermieterlaubnis und Untermietzuschlag

Mitgeteilt von Rechtsanwalt
Hans-Christoph Friedmann

1. Wird eine 160 qm große Wohnung an drei ca. 20 Jahre alte Personen vermietet, ergibt sich auch ohne entsprechende Erwähnung im Mietvertrag bereits aus den Umständen, dass es sich nicht um eine nichteheliche Lebensgemeinschaft oder Familie, sondern um eine Wohngemeinschaft handelt. Es besteht dann für die Mieter die Möglichkeit des Austauschs einzelner Hauptmieter.

2. Die Erlaubnis zur Untervermietung

eines Zimmers an einen Kriegsflüchtling kann nicht mit der Begründung verweigert werden, dass dieser nur über eine befristete Aufenthaltsgenehmigung verfügt; ebenso begründet die allgemeine Befürchtung des Vermieters, der Flüchtling könnte jemand anderes sein als er behauptet, eine solche Ablehnung nicht.

3. Wird die Erlaubnis zur Untervermietung eines Zimmers für die Zeit der studienbedingten Ortsabwesenheit eines Mieters begehrt, kann der Vermieter die Erlaubnis nicht von der Zahlung eines Untermietzuschlages abhängig machen.

Die drei Mieter/innen einer ca. 160 qm großen 5-Zimmer-Wohnung in Neukölln bewohnten diese seit Anmietung im Jahre 2009 zu fünf mit zwei Untermietern als Wohngemeinschaft. Sie waren bei Anmietung ca. 20 Jahre alt. Im Jahr 2017 wollte eine der drei Hauptmieter/innen aus der WG und aus dem Vertrag ausscheiden. Für sie sollte nach dem Willen der Wohngemeinschaft eine Freundin der verbliebenen Bewohner/innen dort einziehen. Da ein weiterer Hauptmieter wegen seines Studienaufenthalts in Florenz die Wohnung ebenfalls (vorübergehend) nicht mehr nutzen konnte, diese aber nicht endgültig aufgeben wollte, baten die Mieter/innen zudem um Erlaubnis zur Untervermietung des Zimmers dieses Hauptmieters an einen Kriegsflüchtling, welcher mit einer der Untermieterinnen befreundet ist und bisher nur über eine befristete Aufenthaltserlaubnis verfügt. Der Vermieter erklärte sich zwar bereit, eine Vereinbarung zu treffen, dass die ursprüngliche dritte Hauptmieterin aus dem Vertrag

ausscheidet, verweigerte jedoch die Zustimmung zur Aufnahme der Freundin in den Mietvertrag. Weiterhin verweigerte er die Erlaubnis zur Untervermietung an den Geflüchteten, da man bei einem solchen angeblich nicht wisse, ob er wirklich der sei, für den er sich ausbebe. Außerdem konnte dieser nur eine befristete Aufenthaltsgenehmigung vorlegen, weshalb der Vermieter ebenfalls meinte, eine Untermieterlaubnis verweigern zu können. Die verbliebenen zwei Mieter/innen erhoben Klage auf Zustimmung zur Aufnahme ihrer Freundin in das Hauptmietverhältnis sowie auf Erlaubnis zur Untervermietung eines Zimmers an den befreundeten Kriegsflüchtling. Das Amtsgericht Neukölln verurteilte den Vermieter entsprechend. Es folgte der Rechtsprechung der Zivilkammer 65 des Landgerichts Berlin, wonach auch ohne entsprechenden Hinweis im Mietvertrag von einer Vermietung an eine Wohngemeinschaft auszugehen ist, wenn ein Vermieter eine Wohnung mit mehreren Zimmern an eine Mehrzahl junger Menschen vermietet, die erkennbar keine Familie sind. In einem solchen Fall muss der Vermieter von Anfang an

mit einer gewissen Fluktuation rechnen und dementsprechend dem Austausch einzelner Hauptmieter zustimmen. Das Amtsgericht konnte auch keinen berücksichtigungswerten Grund für die Verweigerung der Untermieterlaubnis an den befreundeten Kriegsflüchtling erkennen. Der vage und allgemeine Verdacht des Vermieters, bei einer solchen Person wisse man angeblich nicht, ob sie tatsächlich die Person sei, die sie angebe zu sein, rechtfertige eine solche Verweigerung nicht. Ebenso wenig die zwar befristete, im Übrigen aber bereits während des Verfahrens zweimal verlängerte Aufenthaltsgenehmigung. Auch die Hilfswiderklage des Vermieters, die Erlaubnis nur gegen Zahlung eines Untermietzuschlags erteilen zu müssen, hatte keinen Erfolg. Insofern berief sich das Amtsgericht ebenfalls auf die Rechtsprechung der Zivilkammer 65 des Landgerichts Berlin, wonach ein Untermietzuschlag jedenfalls dann nicht verlangt werden kann, wenn die Wohnung mit der begehrten Untervermietung nicht stärker belegt wird als zuvor bzw. als vertraglich vereinbart.

Diese beantragten daher auf dem Wege der einstweiligen Verfügung die sofortige Wiederherstellung der Gasversorgung. Erst nach dem Termin zur Verhandlung über den Antrag der Mieterinnen wurde die Gasversorgung nach insgesamt 6 Wochen wiederhergestellt. Da sich die Sache damit erledigt hatte, musste das Amtsgericht nur noch über die Kosten des Verfahrens entscheiden und erlegte diese der Vermieterin auf. Hiergegen legte diese erfolglos Beschwerde ein. Auch das Landgericht Berlin vertrat die Auffassung, dass ein Verfügungsgrund zum Zeitpunkt der Antragstellung vorlag, da die Versorgung des Gebäudes mit Gas bereits 3 Wochen lang unterbrochen war. Obwohl die Unterbrechung in den Mai fiel und somit der Ausfall der Heizung für eine solche Verfügung (noch) nicht ausgereicht hätte, sei ein Verfügungsgrund auch im Sommer jedenfalls wegen des Ausfalls der Warmwasserversorgung und der entfallenen Kochmöglichkeit gegeben. Die Vermieterin hätte den Mieterinnen nach Ablauf der ursprünglich genannten 3 Wochen zumindest mitteilen müssen, „in welchem zeitlichen Rahmen diese mit einer Wiederherstellung rechnen könnten“.

LG Berlin
Beschluss vom 09.09.2019
AZ: 65 T 66/19

Heizungsausfall, Warmwasserausfall und fehlende Kochmöglichkeit im Sommer

Mitgeteilt von Rechtsanwältin
Ronska Verena Grimm

Fällt die Gasversorgung aus mit der Folge, dass in einer Mietwohnung weder Heizung und Warmwasser noch eine Kochmöglichkeit zur Verfügung stehen, und nennt die Vermieterin auch nach 3 Wochen kein konkretes Datum für die Wiederherstellung der Versorgung, besteht für die Mieter ein ausreichender Grund für die Beantragung einer einstweiligen Verfügung auf sofortige Wiederherstellung der Gasversorgung.

Die Mieterinnen einer Wohnung in Neukölln wurden ohne vorherige Ankündigung von der Gasversorgung abgeschnitten, sodass Heizung, Warmwasser und die Kochmöglichkeit über den vorhandenen Gasherd entfielen. Die Vermieterin kündigte zunächst die Behebung des Mangels innerhalb von 3 Wochen an. Nach Ablauf dieser Zeit war immer noch nicht absehbar, ob und wann mit einer Mängelbeseitigung zu rechnen sein könnte. Die Vermieterin teilte den Mieterinnen auf Nachfrage auch kein konkretes Datum mit.

AG Mitte
Versäumnisurteil vom 17.05.2019
AZ: 25 C 67/19

Indexmiete bei unklarer Klausel im Mietvertrag

Mitgeteilt von Rechtsanwalt Hans-Peter Scholz

Folgende Klausel, mit welcher eine Indexmiete (§ 557b BGB) vereinbart werden soll, ist unwirksam: „Während der Geltung der Indexmiete muss die Miete, abgesehen von etwaigen Änderungen gemäß § 559 (bauliche Änderungen) und § 560 BGB mindestens ein Jahr unverändert bleiben.“

Eine Vermieterin erklärte gegenüber ihrer Mieterin eine Erhöhung der Miete ab 1. Januar 2019 um 9,67 Euro. Sie berief sich dabei auf die oben stehende Klausel im Mietvertrag vom 22. September 2011. Die Mieterin verlangte von ihr vergeblich die Bestätigung, dass die Mieterhöhung gegenstandslos sei. Sie erhob daher Klage auf Feststellung, dass die Mieterhöhung unwirksam und die Nettokaltmiete unverändert sei. Das Amtsgericht Mitte gab der Mieterin mit seinem Versäumnisurteil vom 17. Mai 2019 (welches auf den Einspruch der Vermieterin mit Urteil vom 5. September 2019 aufrechterhalten wurde) Recht. Die mietvertragliche Vereinbarung zur Indexmiete sei unwirksam, da sie zum Nachteil der Mieterin von § 557b BGB ab-



Sind Warmwasserversorgung, Heizung und Kochmöglichkeit wegen des Ausfalls der Gasversorgung unterbrochen und nennt der Vermieter auch nach drei Wochen kein konkretes Datum für die Mängelbeseitigung, besteht für Mieter/innen ein ausreichender Grund, eine einstweilige Verfügung zur sofortigen Wiederherstellung der Gasversorgung zu beantragen.
Foto: Matthias Coers

weiche, was gemäß § 557b Abs. 5 BGB nicht zulässig ist. In § 557b BGB ist geregelt, dass während der Geltung einer Indexmiete Mieterhöhungen nach § 559 BGB wegen erfolgter Modernisierungen nur zulässig sind, soweit der Vermieter bauliche Maßnahmen aufgrund von Umständen durchgeführt hat, die er nicht zu vertreten hat. Da diese Einschränkung in der Vertragsklausel fehlte, war nach zutreffender Auffassung des Amtsgerichts eine Indexmiete nicht wirksam vereinbart worden.

AG Charlottenburg
Urteil vom 14.02.2019
AZ: 226 C 223/18

Kündigung wegen Verursachung eines Wasserschadens

Mitgeteilt von Rechtsanwältin
Marianne Biedermann-Weist

- 1. Die einmalige Verursachung eines Wasserschadens durch die Mieterin rechtfertigt keine Kündigung des Mietverhältnisses.**
- 2. Eine Kündigung wegen unerlaubter Untervermietung setzt eine erfolglose Abmahnung voraus.**

Die Vermieterin einer 2-Zimmer-Wohnung in Charlottenburg erteilte ihrer Mieterin die Erlaubnis, die Wohnung für die Zeit vom 1. Oktober 2016 bis 31. August 2017 unterzuvermieten. Am 3. Oktober 2018 verursachte die immer noch dort wohnende Untermieterin einen Wasserschaden, als sie versuchte, eine Verstopfung am Badewannenabfluss selbst zu beheben. In der Folge trat Wasser durch die Decke des unter der Wohnung befindlichen Hausdurchgangs aus, und es bildeten sich zwei kleinere Wasserflecken. Die zwischenzeitlich durch einen Eigentümerwechsel in das Mietverhältnis eingetretene neue Vermieterin kündigte daraufhin mit Schreiben vom 8. Oktober 2018 das Mietverhältnis wegen der Beschädigung und mahnte die Mieterin gleichzeitig wegen unerlaubter Untervermietung der Wohnung ab. Die Mieterin widersprach der Kündigung, die Untermieterin zog aus der Wohnung aus. Die Räumungsklage der Vermieterin hatte keinen Erfolg. Das Amtsgericht Charlottenburg stellte klar, dass die einmalige fahrlässige Verursachung eines solchen Schadens weder eine fristlose noch eine fristgemäße Kündigung rechtfertigt. Kündigungen wegen solcher Vorfälle seien nur möglich, wenn ein Mieter wiederholt fahrlässig Schäden von einiger Erheblichkeit verursache. Die (nach dem 31. August 2017) unerlaubte Untervermietung



Verursachen Mieter/innen einmalig einen Wasserschaden, ist dies kein ausreichender Grund für eine Kündigung.
Foto: Rainer Sturm/Pixelio.de

begründe ebenfalls keinen Räumungsanspruch. Ein solcher könne erst dann gegeben sein, wenn der Vermieter das Mietverhältnis wirksam gekündigt hat, weil ein Mieter nach Abmahnung die unerlaubte Untervermietung nicht beendet hat.

BVerfG
Beschluss der 3. Kammer des
Ersten Senats vom 18.07.2019
AZ: 1 BvL 1/18, 1 BvL 4/18,
1 BvR 1595/18

Mietpreisbremse ist geeignetes Instrument und verfolgt legitimes Ziel

- 1. Die Regelung zur „Mietpreisbremse“ in § 556d Abs. 1 und Abs. 2 BGB verstößt nicht gegen das Grundgesetz.**
 - 2. Auch die darauf basierende Mietpreisbegrenzungsverordnung für Berlin vom 28.04.2015 ist mit der Verfassung vereinbar.**
- (Leitsätze MieterEcho)**

Das Bundesverfassungsgericht hatte über zwei Vorlagen der Zivilkammer 67 des Landgerichts Berlin, welches die sogenannte „Mietpreisbremse“ für verfassungswidrig hielt, sowie über die Verfassungsbeschwerde einer Vermieterin zu entscheiden, welche in einem entsprechenden Prozess vor der Zivilkammer 64 des Landgerichts Berlin unterlegen war. Gegen die verfassungsrechtlichen Bedenken des Landgerichts Berlin sowie der Vermieterin führte das Gericht unter anderem aus:

1. „Die Regulierung der Miethöhe bei Mietbeginn durch § 556d Abs. 1 BGB verstößt weder gegen die Garantie des Eigentums aus Art. 14 Abs. 1 GG noch gegen die Vertragsfreiheit aus Art. 2 Abs. 1 GG noch den allgemeinen Gleichheitssatz aus Art. 3 Abs. 1 GG.“

Zwar greife die Miethöhenregulierung in das geschützte Eigentum der Wohnungseigentümer ein, dieser Eingriff sei aber gerechtfertigt. Nach Art. 14 Abs. 1 Satz 2 GG werden Inhalt und Schranken des Eigentums durch das Gesetz bestimmt. Ein solches Gesetz sei Paragraph 556d Abs. 1 BGB. Der Gesetzgeber verfolge mit dieser Vorschrift das legitime Ziel, der direkten oder indirekten Verdrängung wirtschaftlich weniger leistungsfähiger Bevölkerungsgruppen aus stark nachgefragten Wohnquartieren entgegenzuwirken. Dieser Zweck liege im öffentlichen Interesse. Die Regelung sei auch „erforderlich“, um das angestrebte Ziel zu erreichen. Sie sei den Vermietern und Vermieterinnen auch zumutbar. Zwar müsse der Gesetzgeber bei solchen Regelungen „sowohl die Belange des Mieters als auch die des Vermieters in gleicher Weise berücksichtigen“, was jedoch nicht heiße, dass sie stets dasselbe Gewicht haben müssten. Die Befugnis des Gesetzgebers zur Inhalts- und Schrankenbestimmung gehe „umso weiter, je mehr das Eigentumsobjekt in einem sozialen Bezug und in einer sozialen Funktion“ stünde. Dies treffe auf die Miethöhenregulierung in besonderem Maße zu. Bei der Abwägung der betroffenen Belange der Vermieter und Mieter verfüge der Gesetzgeber über einen weiten Gestaltungsspielraum, insbesondere könne er die jeweiligen Verhältnisse und Umstände auf dem Wohnungsmarkt berücksichtigen. Die Grenzen dieses Gestaltungsspielraums überschreite die in § 556d Abs. 1 BGB gefundene Regelung nicht. Die Eigentumsgarantie gebiete nicht, „einmal ausgestaltete Rechtspositionen für alle Zukunft in ihrem Inhalt unangetastet zu lassen. (...) Auf dem sozialpolitisch umstrittenen Gebiet des Mietrechts müssen Vermieterinnen und Vermieter aber mit häufigen Gesetzesänderungen rechnen und können nicht auf den Fortbestand einer ihnen günstigen Rechtslage vertrauen. Ihr Vertrauen, mit der Wohnung höchstmögliche Mieteinkünfte erzielen zu können, wird durch die Eigentumsgarantie nicht geschützt,

weil ein solches Interesse seinerseits vom grundrechtlich geschützten Eigentum nicht umfasst ist“. Die Regelung des § 556d Abs. 1 BGB greife auch nicht in die „Eigentumssubstanz“ der Vermieter ein, da ein solcher Eingriff nicht bereits dann vorläge, wenn aus dem Eigentumsobjekt nicht mehr die höchst mögliche Rendite erzielt werden könne. Umgekehrt seien jedenfalls dauerhafte Verluste für die Vermieter oder eine Substanzgefährdung von deren Mietsache oder der Wegfall ihrer sinnvollen Nutzungsmöglichkeit aufgrund dieser gesetzlichen Regelung nicht ersichtlich. Insbesondere erlaube die Regelung den Vermietern, die Miete um 10% über die ortsübliche Vergleichsmiete hinaus zu steigern, was jedenfalls derzeit die Inflation kompensiere und zugleich grundsätzlich einen angemessenen Ausgleich etwaiger Kostensteigerungen ermögliche.

2. „Die Mietenbegrenzungsverordnung für Berlin ist mit der Verfassung vereinbar. Insbesondere verletzt sie nicht die Eigentumsgarantie aus Art. 14 Abs. 1 GG.“ Sie wahre auch „die verfahrensrechtlichen und materiell-rechtlichen Vorgaben des ermächtigenden Gesetzes“ (§ 556d BGB). Der Senat von Berlin habe sich an den „in § 556d Abs. 2 Satz 3 BGB aufgeführten vier Kriterien orientiert und jeweils anhand statistischer Daten aus der Zeit unmittelbar vor Erlass der Verordnung nachvollziehbar begründet hergeleitet, dass jedes dieser Kriterien für das Stadtgebiet von Berlin erfüllt ist“. Die Berliner Verordnung verletze nicht die Anforderungen der Verhältnismäßigkeit, insbesondere dürfe der Senat auch „eine Erstreckung der Verordnung auf das gesamte Berliner Stadtgebiet und ihre Befristung auf die höchstmögliche Dauer von fünf Jahren als erforderlich ansehen“. Der Senat habe ausweislich seiner Verordnungsbegründung von einer Teilausweisung abgesehen, „weil Berlin aufgrund seiner polyzentrischen Ausrichtung als einheitlicher Wohnungsmarkt, der sich territorial nicht weiter aufspalten lasse, zu fassen sei“. Gründe, warum dies verfassungsrechtlichen Vorgaben nicht genüge, seien nicht ersichtlich. Der Berliner Senat habe zudem in nicht zu beanstandender Weise angenommen, „die zu erwartende Bevölkerungszunahme in Berlin könne mittelfristig nach den vorliegenden Daten nicht durch den Neubau von Wohnungen ausgeglichen werden, so dass zum Erzielen der beabsichtigten Wirkung die höchstmögliche Geltungsdauer auszuschöpfen war“. Die Verordnung sei auch insoweit erforderlich, als ein ebenso wirksames, die Grundrechte weniger beeinträchtigendes Mittel zur Erreichung der verfolgten Ziele nicht ersichtlich sei. „Die in Betracht kommenden Maßnahmen der Förderung des sozialen Wohnungsbaus, einer aktiven kommunalen Liegenschaftspolitik, der

Unterstützung privater Wohnbautätigkeit oder der Schaffung generationen- und altersgerechten Wohnraums können ihre Wirkung indes nur mittel- und langfristig entfalten. Sie stehen daher der Erforderlichkeit der auf fünf Jahre befristeten Berliner Mietenbegrenzungsverordnung nicht entgegen.“

BGH
Urteil vom 21.08.2019
AZ: VIII ZR 263/17

Nicht zu Ende ausgeführte Schönheitsreparaturen und Schadensersatz

1. Entfernt ein Mieter in der Wohnung bei Anmietung vorgefundene Tapeten ganz oder teilweise, ohne anschließend neue Tapeten anzubringen, kann darin eine Pflichtverletzung liegen, die ihn zum Schadensersatz verpflichtet.
2. Die Höhe des Schadens kann jedoch nicht unabhängig vom Alter und Zustand der entfernten Tapetenteile bemessen werden.
(Leitsatz MieterEcho)

Der Mieter einer Doppelhaushälfte übernahm diese bei Mietbeginn am 1. März 2008 unrenoviert, die Vermieterin erklärte ihm hierzu, er könne in dem Haus „renovieren wie er es möchte“. Der Mieter begann mit Renovierungsarbeiten (zu denen er nicht verpflichtet war), stellte diese aber ein, nachdem er die Tapeten in den Fensterlaibungen der Küche und an Teilen der Flurwände abgerissen hatte, zumal er erfahren hatte, dass die Vermieterin das Haus verkaufen wolle. Nach Beendigung des Mietverhältnisses gab er die Wohnung am 2. Oktober 2012 an die Vermieterin zurück. Diese machte Schadensersatz wegen der Beschädigung der Tapeten geltend, welche eine Neutapezierung erforderlich mache. Das Landgericht Oldenburg gab ihr teilweise Recht und verurteilte den Mieter insoweit zur Zahlung von 663,42 Euro. Ein vom Gericht bestellter Sachverständiger hatte einen Kostenaufwand zur Schadensbehebung (Entfernung der restlichen Tapeten und Neutapezierung) in Höhe von 829,27 Euro errechnet. Wegen der damit einhergehenden Verbesserung hielt das Landgericht einen Abzug „neu für alt“ von 20% für angemessen. Auf das Alter der Tapeten komme es nicht an, da der Mieter mit deren Teilabriss in die Entscheidungsfreiheit der Vermieterin eingegriffen habe. Ohne den Abriss hätte sie die Wohnung unrenoviert weitervermieten können, was nun schwerwiegend wäre. Der Bundesgerichtshof hob



Entfernen Mieter/innen die Tapete in ihrer Wohnung, ohne neu zu tapezieren, kann dies unter Umständen eine Schadensersatzforderung durch den Vermieter rechtfertigen. Foto: Knipseline/Pixelio.de

das Urteil auf die Revision des Mieters in diesem Punkt auf. Zwar sei das Landgericht zutreffend davon ausgegangen, dass der Teilabriss der Tapeten ohne anschließende Neutapezierung eine Pflichtverletzung darstellen und daher grundsätzlich zu einem Schadensersatzanspruch der Vermieterin führen könne. Falsch sei jedoch die Beurteilung des Landgerichts, wonach der Vermieterin unabhängig vom Alter und Zustand der vom Mieter beseitigten Tapetenteile ein Schaden in Höhe von 80% der Kosten entstanden sei, die für eine Neutapezierung der betreffenden Wände erforderlich wären. Der Mieter hatte nämlich jeglichen Schaden bestritten und darauf verwiesen, dass sich an den betreffenden Stellen eine rund 30 Jahre alte, mehrfach überstrichene und teilweise bereits abgelöste Mustertapete befunden hätte. Er hatte damit geltend gemacht, dass die ihm überlassene vorhandene Dekoration der Wände völlig wertlos gewesen sei. Das Landgericht hätte daher keine Entscheidung treffen dürfen, ohne Feststellung zum Alter und zum Zustand der angeblich beschädigten Sache zu treffen. Der Bundesgerichtshof vertrat insoweit die Auffassung, dass es „nicht im Ansatz nachvollziehbar“ sei, inwiefern die durch die Handlung des Mieters „angeblich vereitelte Möglichkeit der Vermieterin, das Haus nach Beendigung des Mietverhältnisses mit dem Mieter mit einer renovierungsbedürftigen Dekoration weiter zu vermieten, es rechtfertigen könnte, den Wert einer völlig verschlissenen Dekoration fast mit dem Neuwert anzusetzen“. Der BGH hat mit dieser Begründung die Entscheidung des Landgerichts zur Leistung des Mieters zum Schadensersatz wegen der entfernten Tapeten aufgehoben.

BETRIEBSKOSTENBERATUNG

Auf unserer Website www.bmgev.de finden Sie einen Betriebskostenrechner sowie zahlreiche Tipps rund um die Betriebskostenabrechnung.

Zusätzlich zur Beratung in allen anderen Beratungsstellen werden Betriebskostenabrechnungen in folgenden Beratungsstellen überprüft:

Dienstag 11 bis 13 Uhr, Neukölln

Sonnenallee 101, Beratungsstelle der Berliner MieterGemeinschaft

Freitag 13 bis 16 Uhr, Kreuzberg (auch am 27.12.2019)

Möckernstraße 92, Geschäftsstelle der Berliner MieterGemeinschaft

Bitte bringen Sie zu den Beratungen die aktuelle und die vorherige Betriebskostenabrechnung sowie den Mietvertrag mit.

SOZIALBERATUNG

Auskünfte von Jurist/innen und Sozialarbeiter/innen zu sozialrechtlichen Fragen sowie Unterstützung beim Ausfüllen von Anträgen auf ALG II, Beratungs- oder Prozesskostenhilfe.

Montag 13 bis 16 Uhr*, Neukölln

Sonnenallee 101, Beratungsstelle der Berliner MieterGemeinschaft
tercüman bulunmaktadı

Dienstag 19 bis 20 Uhr, Kreuzberg

Möckernstraße 92, Geschäftsstelle der Berliner MieterGemeinschaft

Mittwoch 13 bis 16 Uhr, Neukölln

Sonnenallee 101, Beratungsstelle der Berliner MieterGemeinschaft

Freitag 15 bis 17 Uhr*, Neukölln (auch am 27.12.2019)

Sonnenallee 101, Beratungsstelle der Berliner MieterGemeinschaft

* Nur für Mitglieder der Berliner MieterGemeinschaft. Bringen Sie als Nachweis über Ihre Mitgliedschaft das aktuelle MieterEcho auf Ihren Namen oder einen Zahlungsbeleg mit.

HAUSVERSAMMLUNGEN

Von Verkauf, Sanierung oder Umwandlung sind oft mehrere Mietparteien eines Hauses, wenn nicht sogar die gesamte Mieterschaft betroffen.

Wenn sich die Mieter/innen zusammentun, können sie sich besser wehren und ihre eigenen Interessen gegenüber dem Vermieter durchsetzen.

Deshalb empfiehlt die Berliner MieterGemeinschaft, dass die Mieter/innen Hausversammlungen durchführen, um sich auszutauschen, zu informieren und eine gemeinsame Strategie zu entwickeln. Wenn mindestens ein/e Mieter/in des Hauses Mitglied ist, kann die Berliner MieterGemeinschaft diese Hausversammlungen mit Informationen und Ratschlägen unterstützen.

Informationen und Kontakt telefonisch unter 030 - 21002584.

TELEFONBERATUNG

Telefonische Kurzberatung für Mitglieder der Berliner MieterGemeinschaft ist nur bei allgemeinen und einfachen rechtlichen Fragen möglich, die keine Einsicht in Unterlagen erfordern.

Bitte nennen Sie zu Beginn des Anrufs Ihre Mitgliedsnummer (Sie finden diese im Adressfeld Ihres MieterEchos) und Ihren Namen.

Fassen Sie sich bitte im Interesse weiterer ratsuchender Mitglieder kurz. Es empfiehlt sich, vor dem Anruf die Fragen zu notieren. Auch kann die Kurzberatung zur Vorbereitung auf eine Beratung in der Beratungsstelle nützlich sein.

Die telefonische Kurzberatung erreichen Sie über die Telefonnummern 030 - 21002571 und 030 - 21002572 zu folgenden Zeiten:

Dienstag 15 bis 17 Uhr

Donnerstag 15 bis 17 Uhr

Freitag 14 bis 16 Uhr (auch am 27.12.2019)

VORMITTAGSBERATUNG

Mittwoch 10 bis 12 Uhr, Neukölln

Sonnenallee 101, Beratungsstelle der Berliner MieterGemeinschaft

Donnerstag 10 bis 12 Uhr, Kreuzberg

Möckernstraße 92, Geschäftsstelle der Berliner MieterGemeinschaft

Freitag 10 bis 13 Uhr, Neukölln (auch am 27.12.2019)

Sonnenallee 101, Beratungsstelle der Berliner MieterGemeinschaft

Freitag 9 bis 11 Uhr, Prenzlauer Berg

Fehrbelliner Straße 92, Nachbarschaftshaus

Zusätzlich bieten wir für Mitglieder, die aus beruflichen Gründen verhindert sind, die regulären Beratungsstellen aufzusuchen, jeden Dienstag und Freitag von 11 bis 13 Uhr in der Möckernstraße 92 eine mietrechtliche Beratung an.

Für diese Beratung ist eine telefonische Anmeldung unter 030 - 2168001 erforderlich.

VOR-ORT-BÜROS

Hier finden Sie Informationen, Tipps, Kontakte und haben die Möglichkeit der Berliner MieterGemeinschaft beizutreten.

In den Vor-Ort-Büros findet keine Rechtsberatung statt. Rechtsberatung erfolgt ausschließlich durch Rechtsberater/innen in den dafür ausgewiesenen Beratungsstellen (siehe hintere Umschlagseite).

Lichtenberg

Jeden 2. Donnerstag im Monat, 16 bis 18 Uhr, Erich-Kuttner-Straße 31b, Nachbarschaftstreff Quatschtrommel

🚶 Landsberger Allee, Storkower Straße 🚶 M5, M6, M8 🚶 156

Unsere Beratungsstellen

In allen Beratungsstellen werden Sie als Mitglied der Berliner MieterGemeinschaft von Rechtsanwält/innen beraten, die auf Mietrecht spezialisiert sind.

Bringen Sie als Nachweis über Ihre Mitgliedschaft das aktuelle MieterEcho auf Ihren Namen oder einen Zahlungsbeleg mit.

Vom 24.12. bis 31.12.2019 bleiben die Beratungsstellen geschlossen. Für nicht aufschiebbaren Beratungsbedarf in Eilfällen sind die mit * gekennzeichneten Beratungsstellen geöffnet.

Charlottenburg

- **Montag** 18.30 bis 19.30 Uhr
Sophie-Charlotten-Straße 30 A, abw gGmbH/
Sprachschule, Vorderhaus, 3.OG, Raum 301
🚶 Westend 🚶 309, 145
- **Donnerstag** 18 bis 19 Uhr
Mierendorffplatz 19, Ecke Lise-Meitner-Straße
Haus am Mierendorffplatz, ☎
🚶 Mierendorffplatz
🚶 und 🚶 Jungfernheide 🚶 M27, X9

Friedrichshain

- * ■ **Montag** 18 bis 20 Uhr
Kreutzigerstraße 23, Mieterladen, ☎
🚶 Samariterstraße 🚶 21
- **Donnerstag** 19 bis 20 Uhr
Kreutzigerstraße 23, Mieterladen, ☎
🚶 Samariterstraße 🚶 21

Hellersdorf

- **Mittwoch** 18.30 bis 19.30 Uhr
jeden 2. und 4. Mittwoch im Monat
Albert-Kuntz-Straße 42
Stadtteilzentrum Hellersdorf-Ost,
Mittendrin leben e.V., ☎
🚶 Louis-Lewin-Straße 🚶 195

Hohenschönhausen

- **Mittwoch** 17.30 bis 18.30 Uhr
Neustreitzer Straße 63, Bürgerinitiative
Ausländische MitbürgerInnen e.V., ☎
🚶 M5, M16 🚶 256

Köpenick

- **Montag** 17 bis 19 Uhr
Am 23.12. und 30.12.2019 geschlossen
Wilhelminenhofstraße 42b, BIZO
🚶 Schöneweide weiter mit 🚶 63 oder 67
- **Donnerstag** 18 bis 19 Uhr
Puchanstraße 9, Rabenhaus e.V., ☎
🚶 Köpenick 🚶 X69, 269, 164
🚶 60, 61, 62, 63, 68

Kreuzberg

- * ■ **Montag** 19 bis 20 Uhr
Neue Zeit ab 06.01.2020: 18 bis 19 Uhr
Bergmannstraße 14
Stadtteilausschuss Kreuzberg e.V.
🚶 Gneisenaustraße, Mehringdamm
- **Mittwoch** 16 bis 17.30 Uhr
Möckernstraße 92, Ecke Yorkstraße, ☎
🚶 Möckernbrücke, Mehringdamm,
Yorkstraße 🚶 Yorkstraße 🚶 M19
tercuman bulunmaktadır
- **Donnerstag** 10 bis 12 Uhr
Möckernstraße 92, Ecke Yorkstraße, ☎
🚶 Möckernbrücke, Mehringdamm,
Yorkstraße 🚶 Yorkstraße 🚶 M19
- **Donnerstag** 18.15 bis 19 Uhr
Mehringdamm 114
Familienzentrum, Raum 403a, 2. Stock, ☎
🚶 Platz der Luftbrücke
- **Freitag** 18 bis 19 Uhr
Adalbertstraße 95A,
Gartenhaus, Kotti e.V.
🚶 Kottbusser Tor 🚶 M29, 140

Lichtenberg

- **Dienstag** 17 bis 18.30 Uhr
Frankfurter Allee 149
1. OG, Bibliothek, ☎
🚶 und 🚶 Frankfurter Allee
- **Mittwoch** 17.30 bis 18.30 Uhr
jeden 2. und 4. Mittwoch im Monat
Letzte Beratung am 11.12.2019.
Schließt zum Ende des Jahres 2019
Anton-Saefkow-Platz 14, 1. OG
Anton-Saefkow-Bibliothek, ☎
🚶 Storkower Straße
🚶 M5, M6, M13, M16
- **Donnerstag** 18 bis 19 Uhr
Einbecker Straße 85, 4. OG
Geschäftsstelle der Volkssolidarität, ☎
🚶 Friedrichsfelde 🚶 und 🚶 Lichtenberg

Marzahn

- **Montag** 18 bis 19.30 Uhr
Alt-Marzahn 30a, Lebensnähe e.V.
Kontakt- und Begegnungsstätte
(bitte klingeln)
🚶 Marzahn 🚶 M6, M8, 18
🚶 X 54, 154, 192, 195

Mitte

- **Mittwoch** 19 bis 20 Uhr
Tucholskystraße 32, Ecke Auguststraße
Comico-Bibliothek „Bei Renate“
🚶 Oranienburger Straße, Hackescher Markt
🚶 Oranienburger Tor, Weinmeisterstraße
🚶 M1, M6 🚶 240

Neukölln

- * ■ **Montag** 13 bis 18 Uhr
Sonnenallee 101
🚶 Rathaus Neukölln 🚶 M41, 104, 167
saat 16 dan 18'e kadar
tercuman bulunmaktadır
- **Montag** 19 bis 20 Uhr
Fritz-Reuter-Allee 50
Seniorenfreizeitstätte Bruno Taut
🚶 Blaschkoallee, Parchimer Allee
🚶 M46, 171
- **Dienstag** 18.15 bis 19.15 Uhr
Hobrechtstraße 55, Zugangsweg neben dem
Spielplatz, Nachbarschaftsladen „elele“
🚶 Hermannplatz
🚶 M29, M41, 171, 194
- **Mittwoch** 10 bis 12 und 16 bis 19.30 Uhr
Sonnenallee 101
🚶 Rathaus Neukölln 🚶 M41, 104, 167
- * ■ **Freitag** 10 bis 17 Uhr
Sonnenallee 101
🚶 Rathaus Neukölln 🚶 M41, 104, 167

Pankow

- **Dienstag** 18.30 bis 19.30 Uhr
Schönholzer Straße 10, Eingang Mitte
2. OG, Bücherstube, Stadtteilzentrum Pankow
Nachbarschafts- und Familienzentrum, ☎
🚶 und 🚶 Pankow 🚶 Wollankstraße
🚶 M1 🚶 107, 155, 250, 255

Prenzlauer Berg

- **Montag** 19 bis 20 Uhr
Fehrbelliner Straße 92
Nachbarschaftshaus, ☎ (bitte Türöffner am
Klingeltableau benutzen)
🚶 Rosa-Luxemburg-Platz, Rosenthaler Platz
🚶 M1, M8, M12 🚶 240
- **Montag** 18.30 bis 19.30 Uhr
Oderberger Straße 50, Kiez-Kantine
🚶 Eberswalder Straße
🚶 M1, M10, M12 🚶 240
- **Dienstag** 16 bis 17 Uhr
John-Schehr-Straße 24
Café 157 e.V.
🚶 Greifswalder Straße 🚶 M4, M10
- **Mittwoch** 18.30 bis 19.30 Uhr
Greifenhagener Straße 28
Sonntags-Club e.V.
🚶 und 🚶 Schönhauser Allee
🚶 M1, M13, 12, 50
- **Donnerstag** 18.30 bis 20 Uhr
Jablonskistraße 20, Einhorn gGmbH
🚶 M2, M10
- **Freitag** 9 bis 11 Uhr
Fehrbelliner Straße 92
Nachbarschaftshaus, ☎ (bitte Türöffner am
Klingeltableau benutzen)
🚶 Rosa-Luxemburg-Platz, Rosenthaler Platz
🚶 M1, M8, M12 🚶 240

Reinickendorf

- **Dienstag** 18.30 bis 19.30 Uhr
Alt-Tegel 43
Seniorenfreizeitstätte, Clubraum, ☎
🚶 Tegel 🚶 Alt-Tegel

Schöneberg

- * ■ **Montag** 16.30 bis 17.30 Uhr
Am 23.12.2019 geschlossen
Kurfürstenstraße 130, Berliner Aids-Hilfe e.V., ☎
🚶 Nollendorffplatz 🚶 M19, M29, 100, 106, 187
- **Dienstag** 18.30 bis 19.30 Uhr
Cranachstraße 7, Sozialstation, ☎
🚶 Friedenau 🚶 187, 246
- **Donnerstag** 19 bis 20 Uhr
Kurfürstenstraße 130, Berliner Aids-Hilfe e.V., ☎
🚶 Nollendorffplatz 🚶 M19, M29, 100, 106, 187

Spandau

- **Mittwoch** 19 bis 20 Uhr
Mauerstraße 6, Kulturhaus Spandau
🚶 und 🚶 Spandau

Steglitz

- **Montag** 18.30 bis 19.30 Uhr
Osdorfer Straße 121, Arbeiterwohlfahrt
☎, Zugang über den Parkplatz
🚶 Osdorfer Straße 🚶 112, 186
- **Mittwoch** 19 bis 20 Uhr
Schildhornstraße 85a
Bezirksgeschäftsstelle Die Linke
🚶 Schloßstraße 🚶 282

Tempelhof

- * ■ **Montag** 17.30 bis 18.30 Uhr
Am 23.12.2019 geschlossen
Kaiserin-Augusta-Straße 23, Kirchen-
gemeinde Alt-Tempelhof, Bücherstube
🚶 Kaiserin-Augusta-Straße
🚶 170, 184, 246

Tiergarten

- **Donnerstag** 18 bis 19 Uhr
Stephanstraße 43, BürSte-Haus am
Paechbrunnen, ☎
Durchgang zwischen Moa-Bogen und Ev. Kirche
🚶 Birkenstraße 🚶 Westhafen
🚶 M27, 123

Treptow

- **Mittwoch** 18 bis 19 Uhr
Dörpfeldstraße 54, Jugendhilfe
Treptow-Köln e.V., Alte Schule
🚶 Adlershof 🚶 60, 61
- * ■ **Freitag** 18 bis 19 Uhr
Karl-Kunger-Straße 55
Laden von „Loesje“
🚶 Treptower Park 🚶 194, 171

Wedding

- **Donnerstag** 18 bis 19 Uhr
Wiesenstraße 30, Tageszentrum Wiese 30, ☎
🚶 und 🚶 Wedding
🚶 Nauener Platz 🚶 Humboldtthain

Weißensee

- **Dienstag** 18 bis 19 Uhr
Bizetstraße 75, Ecke Herbert-Baum-Straße
Berliner Stadtmission, ☎
🚶 M4, M13, M12 🚶 255

Wilmerdorf

- * ■ **Montag** 18.30 bis 19.30 Uhr
Am 23.12.2019 geschlossen
Wilhelmsau 119, Nebentrakt des Kirchen-
gebäudes, links vom Kircheneingang, ☎
🚶 Blissestraße 🚶 101, 104, 249

Zehlendorf

- **Mittwoch** 18 bis 19 Uhr
Kirchstraße 1/3, Rathaus Zehlendorf
Raum bitte beim Pförtner erfragen
🚶 Zehlendorf
🚶 M48, X10, 101, 112, 115, 118,

Die angegebenen Beratungszeiten gelten für das laufende Quartal und in der Regel auch darüber hinaus. Dennoch können mitunter Änderungen auftreten. Um sicher zu gehen, können Sie gern unsere Geschäftsstelle unter 030 - 2168001 anrufen (oder siehe www.bmgev.de/beratung/beratungsstellen.html). Bitte beachten Sie auch unsere Serviceangebote auf Seite 31.