

## „Den Zuzug bewältigen“

Welche Projekte setzt Brandenburg auf die Schiene?

Fortsetzung von Seite 11

denken! Wofür wir natürlich sorgen müssen, ist, dass die Infrastruktur mit den Aufgaben wächst und die Städte und Gemeinden den Zuzug bewältigen können. Hierbei brauchen sie die Hilfe des Landes.

*Wenn man einigen Bürgermeistern einiger Umlandgemeinden zuhört, so vernimmt man bittere Klagen darüber, dass das Land nicht versteht, dort Infrastrukturkorridore einzurichten – mit Bahnstationen oder dem Ausbau bzw. der Schaffung von Straßen – wo sich Menschen nun einmal heimisch machen. Denn nicht alle Bevölkerungsentwicklungen orientieren sich an Ihrem Modell des „Siedlungssterns“. Haben die einfach nur Pech gehabt und hätten besser vorher Ihre Entwicklungspläne gelesen?*

Gleichwertige Lebensverhältnisse sind für unsere Koalition zentrales Leitbild. Und genau daraufhin werden wir den Landesentwicklungsplan und die derzeitigen landesplanerischen Vorgaben überprüfen. Ziel dabei ist, Brandenburg wirtschaftlich, sozial und ökologisch nachhaltig wachsen zu lassen. Weil die Schiene aber das Rückgrat der verkehrlichen Erschließung ist, wird der Siedlungsstern auch in Zukunft eine wichtige Rolle spielen. Durch Projekte wie Plus-Bus, in dem die Busse auf die Bahn abgestimmt sind und in einer regelmäßigen Taktung verkehren, tragen wir dafür Sorge, dass zwischen den Hauptachsen die Anbindung weiter verbessert wird.

*Gelegentlich hat man den Eindruck, es werden deshalb keine Straßen im Umland gebaut, weil man in Berlin und Brandenburg keine weiteren Pendlerverkehre mit dem Auto wünscht. Müsstest du dich aber Berlin und Brandenburg nicht wenigstens darüber einigen, an den Park&Ride-Stationen mehr Plätze einzurichten bzw. diese*



**Im Sommer wird es wieder eng in Pankow.** Der Park-and-Ride-Parkplatz Heinersdorf ist regelmäßig zugesperrt, wenn die Züge der S2 von und nach Bernau in Teilschnitten auf der Strecke bleiben. Ab Mitte Juli ist für einen Monat noch einmal Schienenersatzverkehr zwischen Buch und Bernau angesagt – mindestens.

Foto: Reinhart Büniger

*erst einmal überhaupt gemeinsam mit dem Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) zu schaffen? Stehen die Signale in beiden Ländern weiter auf Rot?*

Ganz im Gegenteil, die Signale stehen längst auf Grün, wobei der ÖPNV eine zentrale Rolle spielt. Mein Ministerium wird die Errichtung von Park&Ride-Plätzen durch die Kommunen weiterhin vielfältig unterstützen. Wir haben gemeinsam doch auch schon viel erreicht: Bis 2018 wurden im Land Brandenburg 21 000 befestigte Stellplätze an 226 Stationen des Schienenpersonennahverkehrs geschaffen. Auch künftig stehen die Kommunen nicht allein vor dieser Aufgabe: Auf meine Initiative hat das Kabinett beschlossen, dass wir ab 2020 mehr Mittel für das Förderprogramm „Investitionen in den ÖPNV“ zur Verfügung haben. Im kürzlich beschlossenen Nachtragshaushalt 2020 wird für dieses Programm ein zusätzliches Bewilligungsvolumen von rund 41,3 Mio Euro bereitgestellt. Aktuell arbeitet der VBB in unserem Auftrag an einem Gutachten zum Thema Park&Ride und Bike&Ride. Die Ergebnisse wollen wir im Frühjahr vorstellen. Dort wird es auch um den konkreten Bedarf an den Standorten gehen. Außerdem suchen wir gemeinsam mit dem Land Berlin nach Möglichkeiten für eine gemeinsame Finanzierung.

Bei den P&R-Plätzen ist im vergangenen Jahr viel passiert und viel Neues ist in Planung. Sowohl bei der ÖPNV-Förderung als auch im kommunalen Investitionsprogramm. Meist geht es darum, die bestehenden Plätze zu erweitern, manchmal auch darum, neue Plätze anzulegen. Beispiele für die Erweiterung sind P&R-Anlagen in Erkner oder in Zeuthen, aber auch in Vetschau, Eisenhüttenstadt und Neustadt (Dosse). Auch neue Fahrradabstellplätze (B&R) sind in der Planung, teilweise in Verbindung mit P&R, teilweise extra. Zum Beispiel in Gransee oder in Potsdam am Bahnhof-Griebnitzsee. In Königs Wusterhausen wird es bald sogar ein neues Fahrradparkhaus geben. Überall im Land ist das für Menschen, die pendeln, wichtig.

*Sie haben angekündigt, Mittel zur Sanierung der Ortsdurchfahrten von Landesstra-*

*ßen bereitzustellen. Wird es mit Ihnen auch zu Neuplanungen von Straßen im Verflechtungsraum Berlin-Brandenburg kommen?*

Unser Augenmerk liegt darauf, die vorhandenen Straßen bedarfsgerecht zu erhalten und zu modernisieren. Erhalt vor Neubau – so ist es auch im Koalitionsvertrag festgeschrieben. Dabei ist die Modernisierung von Ortsdurchfahrten besonders wichtig. Zusätzlich überprüfen wir den Landesstraßenbedarfsplan, in dem mögliche neue Maßnahmen bei den Landesstraßen enthalten sind.

*Beobachten Sie, dass Berlins Ränder in Brandenburg zunehmend nicht nur für Wohnungssuchende attraktiv sind, sondern auch für Gewerbetreibende? Ist Tesla hier der Leuchtturm einer Bewegung, die Sie schon länger beobachten und was bedeutet das für Ihre Arbeit?*

Brandenburg ist ein toller Wohn- und Gewerbestandort, sozusagen ein Hidden Champion unter den Bundesländern. Die Rahmenbedingungen für Ansiedlungen in Brandenburg sind hervorragend. Das zeigt der Tesla-Standort in Grünheide. Er ist verkehrsgünstig für Straßen-, Schienen- und Flugverkehr und liegt am Schnittpunkt der transeuropäischen Verkehrsachsen zwischen West- und Osteuropa.

Mir ist es jedoch wichtig, dass wir eine moderne und leistungsfähige Infrastruktur in allen Regionen Brandenburgs entwickeln. Die Brandenburgerinnen und Brandenburger müssen am Ende selbst entscheiden, wie sie ihre Mobilität organisieren wollen. Unsere Aufgabe ist es, die richtigen Angebote dafür zu schaffen. In den Städten geht es dabei um wohnortnahe Arbeitsplätze, ohne dass zusätzlicher Verkehr entsteht. Ludwigsfelde und Oranienburg sind hier gute Beispiele. Über integrierte Stadtentwicklungskonzepte und unsere Förderung können die Gemeinden die Weichen so stellen, dass die Städte unverwechselbar bleiben, Belastungen vermieden werden und die Menschen vom Wandel profitieren.

*Nicht jeder kann sich ein Eigenheim im Speckgürtel leisten und nicht jeder will und braucht Eigentum. Mancher Single verlässt die Großstadt in eine berlinnahe Siedlung, um auch hier festzustellen, dass die Mietpreise exorbitant steigen, Zimmer in Bernau zum Beispiel für 500 Euro warm keine Seltenheit sind. Was kann und muss die Wohnungsstrukturpolitik hier leisten?*

Es stimmt: auch in Potsdam und einigen Berliner Umlandgemeinden ist Wohnraum knapp. Bauen hat hier oberste Priorität. Dabei geht es uns als Land vor allem darum, dass mehr mietpreis- und belegungsgebundener Wohnraum geschaffen wird – im Neubau, aber auch im Bestand. Gute Erfahrungen haben wir mit Rahmenverträgen gemacht: Mit der kommunalen Wohnungsbaugesellschaft Hennigsdorf haben wir zum Beispiel vereinbart, die Mietpreis- und Belegungsbindungen von mehr als 500 Wohnungen zu verlängern und mindestens 100 neue Wohnungen zu errichten. Im Gegenzug wurde der Zinssatz für bestehende Förderdarlehen gesenkt. Damit werden geringere Mieteinnahmen kompensiert und die Finanzierung von Neubauvorhaben ermöglicht. Ähnliche Verträge gibt es in Potsdam, Wustermark, Teltow und anderen Städten.

*Die Autoverkehre sollen elektrifiziert werden. Sie werden in Grünheide mittelbar dazu beitragen. Was müssen, was können Sie unmittelbar tun, um eine Ladeinfrastruktur für E-Autos möglichst flächendeckend einzurichten? Werden Sie das bei der Sanierung der Ortsdurchfahrten gleich mit bedenken und planen?*

Die flächendeckende Ausstattung mit Ladeinfrastruktur ist sowohl eine Aufgabe der öffentlichen Hand als auch der Industrie. Der Bund stützt alle Tank- und Rastanlagen an den Autobahnen mit Schnellladesäulen aus. Es gibt regelmäßige Aufrufe des Bundes an Kommunen, Stadtwerke usw., im Rahmen von Förderprogrammen Ladeinfrastruktur in öffentlichen Räumen zu errichten. Bei uns im Land Brandenburg gibt es mit dem Wirtschaftsministerium eine Arbeitsteilung. Wir als Verkehrsministerium konzentrieren uns auf die Elektrifizierung im ÖPNV sowie bei der Anlage von Park&Ride- und Bike&Ride-Plätzen. Das Wirtschaftsministerium fördert im Rahmen des Förderprogramms RenPlus die öffentliche Ladeinfrastruktur. Die Frage, wo die Ladesäule steht, ob an der Straße oder auf einem Supermarktparkplatz, entscheidet am Ende der Betreiber der Ladesäule.

*Abschließend ein Ausblick, an dem wir Sie am Ende dieser Legislatur messen wollen: Was soll in Ihrer Verantwortung in fünf Jahren erreicht worden sein?*

Hier ist zunächst der Koalitionsvertrag die Grundlage des Handelns. Ich will nach fünf Jahren sagen können, dass ich aktiv daran mitgewirkt habe, eine moderne, leistungsfähige, umweltgerechte und bezahlbare Infrastruktur in Brandenburg zu gestalten. Außerdem gehe ich davon aus, dass wir sowohl die Wohnungsbauoffensive des Landes weiter vorangebracht, als auch den Stadtbau zu künftigen fest gemacht haben werden. Denn bei allem Neubau darf man nicht vergessen, dass der Leerstand in vielen Landesteilen nach wie vor ein Problem ist und angegangen werden muss.

Das Interview führte Reinhart Büniger.

## Bau- und Wohnungswirtschaft werben mit neuer Studie für eine Renaissance des Mitarbeiterwohnens

VON REINHART BÜNGER

Eine bezahlbare Wohnung ist ein Standortfaktor. Sie kann den Ausschlag geben, (Fach-)Arbeitskräfte erfolgreich anzulocken. Allein der Berliner Wirtschaft fehlen mehr als 140 000 Arbeitskräfte, mit steigender Tendenz. Und es trifft alle Bereiche: vom Industriezweig über Krankenhäuser bis hin zum Handwerksbetrieb.

In der alten Bundesrepublik gab es in den siebziger Jahren noch rund 450 000 bezahlbare „Werkswohnungen“, sagte Ulrich Ropertz, Geschäftsführer des Deutschen Mieterbundes (DMB), am Mitt-

### Werkswohnungen machen Unternehmen attraktiv

woch in Berlin. Doch die Zeiten der Werkswohnungen sind lange vor: Sanierungs- und modernisierungswürdig wie sie nach vielen Betriebsjahren waren, kamen sie – meist total abgewohnt – auf den Markt. Heute hat sich die private Wirtschaft aus dem Feld fast vollständig zurückgezogen. Es gibt nur noch rund 100 000 Werkswohnungen. Selbst Siemens ist sich nicht sicher, ob das Unternehmen in Siemensstadt wieder in den Werkswohnungsbau einsteigen sollte.

Nun trommelt ein Bündnis aus Wohnungs-, Bau- und Immobilienunternehmen für eine Renaissance des Mitarbeiterwohnens und gab beim Berliner Institut „RegioKontext“ eine Studie in Auftrag. Das Ergebnis: „Kooperationen mit wohnungswirtschaftlichen Partnern und anderen gewerblichen Unternehmen bieten großes Potential: wenig Aufwand und Risiko und dennoch großer Ertrag und Mitbestimmungsmöglichkeit für das Unternehmen.“

Das Thema Mitarbeiterwohnen hat Konjunktur, weil Arbeitgeber an Arbeitnehmer seit Jahresbeginn preiswerter vermieten dürfen. Nach Angaben des Bundesverbandes deutscher Wohnungs- und Immobilienunternehmen GdW müsste es nach der gesetzlichen Neuregelung nun möglich sein, zu einem Drittel unter dem marktüblichen Preis zu vermieten. Denn Arbeitnehmer müssen auf diesen geldwerten Vorteil keine Steuern mehr



In Dormagen kaufte die Noratis AG 2015 einen Bestand mit 755 Werkswohnungen. Sie wurden 1965 für Mitarbeiter von Bayer gebaut. Die Wohnungen wurden renoviert, die Gebäude neu angestrichen und mit Gegensprechanlagen versehen, schließlich 2018 verkauft. Zuvor wurden Balkone, Hauseingänge, Treppenhäuser und Allgemeinkeller renoviert, die Außenanlagen aufgehübscht.

Foto: Noratis AG

entrichten. Der Arbeitgeber muss dabei nicht selbst Eigentümer der Wohnungen sein. Es reicht, wenn er diese angemietet hat oder wenn ihm die Wohnungen aufgrund von Belegungsrechten – vielleicht auch nur zeitweise – zur Verfügung stehen und er sie dann verbilligt an Mitarbeiter vermietet. Das Modell der Mitarbeiterwohnungen hat einen weiteren Vorteil: Wenn Unternehmen auf betriebseigenen Grundstücken bauen, brauchen sie kein zusätzliches Bauland. Und: „Der Unternehmer kann die Mitarbeiterwohnung natürlich steuerlich geltend machen bzw. abschreiben“, sagt Achim Amann, Geschäftsführer von Black Label Immobilien. Viertens bieten Mitarbeiterwohnungen Arbeitgebern die Möglichkeit, sich so als attraktiver Arbeitgeber auf dem hart umkämpften Markt um qualifizierte Fachkräfte zu positionieren.

Fallbeispiele aus Berlin konnte Arnt von Bodelschwingh, Geschäftsführer des Forschungs- und Beratungsinstituts RegioKontext, in dieser Woche noch nicht präsentieren. Die Zahl der Unternehmen, die für ihre Mitarbeiter selbst bauen, ist klein: Häufig beauftragen sie Dienstleister, ihnen entsprechende Ange-

bote zu entwickeln und bereitzustellen. Prominente Beispiele sind etwa die Deutsche Bahn, die in München 74 Wohnungen für Mitarbeiter neu bauen lässt, oder der Flughafen München. Der treibt das Thema bereits seit einigen Jahren voran. Im Jahr 2018 wurde ein Objekt mit 46 möblierten Wohnungen eingeweiht, in dem vor allem neue Beschäftigte von außerhalb für bis zu zwei Jahre unterkommen können.

„Nicht jedes Unternehmen ist gleich attraktiv“, sagt Bodelschwingh. Und so ist es kein Zufall, dass die Stadtwerke München bereits 2011 eine Ausbauoffensive starteten – der Anteil an Werkswohnungen soll bis 2022 auf 1 100 eigene Werkswohnungen erhöht werden. Realisiert werden neben den am stärksten nachgefragten 2- bis 3-Zimmer-Wohnungen auch Wohnheime, die etwa für Wochenendheimfahrer einen Wohnplatz sichern, und 1-Zimmer-Wohnungen. Familiengerechter Wohnraum mit bis zu fünf Zimmern wird ebenfalls geschaffen.

Auch die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImA) hat angekündigt, auf eigenen Flächen für Bundesbedienstete bauen zu wollen.

Zu den Ankäufern von alten Werkswohnungen gehört die Noratis AG. Sie hat sich darauf spezialisiert, in die Jahre gekommene Wohnungsportfolios zu erwerben. So kaufte Noratis zum Beispiel Werkswohnungen der Bundesbank in Frankfurt, die 1950 gebaut wurden oder Wohnungen in Dormagen, die 1965 für Mitarbeiter von Bayer entstanden. Zum Portfolio gehörten zeitweise auch Wohneinheiten von eon aus dem Jahr 1992. Die Wohnungen und Gebäude werden immer saniert und modernisiert, dann weiterverkauft.

Stadt- und Regionalökonom Eberhard von Einem hofft auf eine Renaissance der Werkswohnung in Berlin: „Angesichts der Knappheit an Wohnungen, besonders im unteren Preissegment, bräuchten Betriebe, die für ihre Angestellten Wohnungen bauen, eine immense Entlastung des angespannten Wohnungsmarktes. Derzeit stellt der Senat vor allem auf seine sechs kommunalen Wohnungsbaugesellschaften ab, von denen er mehr Sozialbauwohnungen als Problemlösung erwartet. Das ist zu eng. Beim Werkswohnungsbau ist erfreulich, dass die Privatwirtschaft tätig wird.“

ANZEIGE



# HausplusRente®

## Aktivieren Sie Ihr Immobilienvermögen

**Neue Perspektiven für Haus- und Wohnungseigentümer**

Die Immobilienpreise haben sich im Großraum Berlin nahezu verdoppelt. Das nutzt nur Immobilieneigentümern nicht, die weiterhin in ihrer Immobilie wohnen möchten. Sie sind zwar wohlhabend, aber trotzdem nicht immer liquide.

**Die Lösung:**  
**Mehr Lebensfreude mit HausplusRente**

Basis des Konzepts von HausplusRente ist das deutsche Nießbrauchrecht: Sie verkaufen Ihre Immobilie und bleiben gleichzeitig lebenslang unentgeltlich in Ihrem Zuhause. Sie allein entscheiden, ob Sie Ihre Immobilie selbst bewohnen oder vermieten. Nutzen Sie das Geld, das Sie jahrelang in Ihre Immobilie gesteckt haben, um sich und Ihren Lieben Wünsche zu erfüllen. Oder Sie lassen es sich einfach nur gutgehen!

**10 Jahre HausplusRente**

Zehnjährige Erfahrung, unzählige Beratungen und eine hohe Anzahl erfolgreicher Verrentungen machen HausplusRente zum Qualitätsführer im Bereich der Immobilienverrentung auf Nießbrauchbasis.

**Sie möchten mehr wissen?**

Besuchen Sie unsere kostenfreien Vorträge. Oder rufen Sie uns an und vereinbaren einen unverbindlichen Beratungstermin.

**Unsere nächsten Termine**

**Mittwoch, 19.02.2020 · 16.00 Uhr**  
**Mittwoch, 26.02.2020 · 16.00 Uhr**  
**Mittwoch, 04.03.2020 · 16.00 Uhr**

**Wir freuen uns auf Ihre telefonische Anmeldung unter:**  
**☎ 030- 403 664 633**

**HausplusRente Büro**  
Teplitzer Straße 17 · 14193 Berlin

**Dienstag, 10.03.2020 · 16.00 Uhr**

**Hotel Kastanienhof**  
Kastanienallee 65 · 10119 Berlin

Weitere Termine unter [www.hausplusrente.de](http://www.hausplusrente.de)

